



# TELEMARK- *Swingen*

3  
1985

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Telemark fylke



HÅVUNDVEGEN MOT GJERPEN KIRKE

(Foto: Birger Aase)

*God jul og Godt nytt år!*

# TELEMARK- Swingen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN  
TELEMARK FYLKE

Nr. 3 – desember 1985 – 17. årgang

Redaksjon: Redaktør Walter Scott-Fjære  
Lay out Erik Hagen

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

## FORSLAGSORDNINGEN for Statens vegvesen

### PREMIERTE FORSLAG

1. halvår 1985

(«L» foran sum = Premiært lokalt)

Forslag	Forslagsstiller	Refr.nr.	Premie
<b>Vegfundament (5)</b>			
Dataregistrering av komprimeringsmålinger	Per Bjørn Gjelsten Møre og Romsdal	15-24 L	1.500,-
<b>Bruer og kaier (8)</b>			
Interimsbru med gitterrist for støping av betongslitelag	Reidar Tanem Nord-Trøndelag	17-2	10.000,-
<b>Skjemaer etc. (10)</b>			
Tjenestebevis for ansatte i biltilsynet	Harald S. Jansen Østfold	01-1	1.000,-
<b>Administrasjon rutiner (11)</b>			
Endring i rutiner ved utstedelse av førerkort	Rolf Lervik Buskerud	06-1	600,-
EDB-opplæring micromaskiner IBM/PC	Erik Andersen Vestfold	07-2 L	3.000,-
<b>Maskiner og utstyr (500-)</b>			
Tilhengerfeste for lastebil	Bjarne Lie Vestfold	07-0 L	800,-
Vendbar tut på asfaltblander	Olav Kr. Hårstadhaugen Oppland	05-1 L	2.000,-

## Statsgaranterte boliglån til statsansatte

Finansdepartementet har i rundskriv av 12. juli 1985 uttalt følgende:

En viser til Finansdepartementets rundskriv av 8.1.76.

I samsvar med departementets forslag i St.prp. nr. 91 (1984-85) under kap. 1632. Boliglån til statsansatte, vedtok Stortinget 21.5.85 å endre lånereglene slik at kravene til pantesikkerhet og egenkapital oppheves.

Etter nevnte endring er lånereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte som lån til
  - a) innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolig
  - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbyggelag
  - c) bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig

2. Lånene gis med inntil kr 22.000.

3. Avdragstiden skal vanligvis være 15 år. I særlige tilfeller kan den settes til 20 år.

4. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midlertidig ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbeskjeftiget personale som tjenestegjør full dag, kan få lån når de har sammenhengende tjeneste i staten i 1. år.

Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlatte pensjonerte ektefeller som må frflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn som må frflytte tjenestebolig, når begge foreldrene er døde, og det foreligger særlige grunner.

På samme vilkår kan det gis lån til tjenestemenn i en del blandede statlige institusjoner, når disse tjenestemenn er ansatt på samme vilkår som statstjenestemenn og omkostningene med institusjonen i hovedsak blir dekket over statsbudsjettet eller av andre offentlige midler som staten disponerer.

Tjenestemenn i kommunale eller fylkeskommunale institusjoner kan likevel ikke få lån etter denne regel.»

Alle forespørsler om lån rettes til Statens Pensjonskasse, Keyserstgt. 8, Oslo-Dep. Lånesøkere vil etter anmodning få tilsendt søknadsskjema fra Pensjonskassen.

# Vi er på god veg

Det er igjen jul og tid for ettertanke og oppsummering før vi tar spranget inn i 1986. I en etat som vår skjer det svært mye i løpet av et år. Den som følger med i aviser og media ellers må få inntrykk av at vi er en aktiv etat som har mange baller i luften. De aller fleste kommer i god behold ned på banen. Vi har et positivt omdømme og får høre mye godord om måten vi håndterer oppgavene på. Det gjør godt og er en fin inspirasjon til oss alle.

Med de ekstramidler som står til rådighet har vi mer penger til vår virksomhet i Telemark enn noen gang. Vi er kommet ned på en bemanningsstørrelse som gjør at vi kan fornye noe av avgangen med nye krefter. Vi har fått igang en lærlingeordning som lover godt. Interessen for å komme inn i arbeidsdriften vår er stor.

Vi står overfor utfordringer på flere måter. Vi har krevende utbyggingsoppgaver vi skal igang med. Det ser ut til at vi etterhvert skal få noe videre rammebetingelser for virksomheten vår. Samtidig stilles det strengere krav til konkurransevne, produktivitet og dokumentasjon av utført arbeid. Stilt overfor krav som kan synes strenge reagerer vi nok noe forskjellig. Den minst fruktbar-

re måten å møte morgendagen på er neppe å tro at vi er best på alle områder. Vi har til alle tider vært villige til å gi fra oss mange oppgaver, og det skal vi fortsette med. Vi skal analysere vår virksomhet og finne våre sterke sider. Der bør vi satse. Samtidig bør vi kunne kreve at vi i en konkurransesituasjon blir stilt på like fot med de vi skal sammenlignes med. Det gjør vi ikke alltid idag. Vi bør være opptatt av å få rettet på det.

Med noen unntak har en relativt god lønsmessig markedstilpasning for de fleste av våre stillingsgrupper. Det viser da stort sett også søkerantallet når vi har ledige stillinger. Men kommer vi for eksempel inn på de stillinger som krever et høyt faglig teoretisk nivå, er vi nå så langt fra det private næringsliv at vi stadig taper terreng i konkurransen om de beste. Fortsetter den tendensen vi nå ser både i Vegdirektoratet og ved flere vegkontorer kan vi få en situasjon som fører til en rask nedbygging av det høye faglige nivået som i alle år har vært etatsens varemerke. Vi håper våre sentrale myndigheter nå ser skriften på veggen og gjør noe med det.

Noe av kontakten mellom utedrift og ledelse skal ivaretas gjennom bedriftsavisen. Siden vår tidligere redaktør gikk

bort har vi ikke hatt noen fast informasjonsarbeider. På grunn av stillingsreduksjoner har vi ikke vært i stand til å løse dette før nå. Journalist Geir Roang er nå fast ansatt som vår informasjonsmedarbeider og tiltrer omkring årskiftet. Vi tar sikte på at Telemarksvingen neste år skal komme ut seks ganger pr. år slik vi tidligere hadde det.

De aktivitetene vi har bak oss har for hele vår organisasjon medført et betydelig «kjør». Enkelte grupper har vært mer belastet enn andre. Det er ikke bare som er imponert over den innsatsvilje og dyktighet som legges for dagen når vi blir satt på prøve.

Jeg vil takke for god innsats i året som nå snart ligger bak oss.

Jeg gleder meg til å gå sammen med dere inn i det nye år hvor det uten tvil også blir store utfordringer og interessante oppgaver å ta fatt på.

Jeg ønsker dere alle en fredelig og god jul sammen med familie og venner. En spesiell hilsen til våre pensjonister og ektefeller. Vi registrerer med glede at dere fortsatt følger interessert med i vegvesenets virksomhet.

Søren Gunnar Thorsdal

## «Hallingkastet 1985»

Sportslig ble ikke årets «Hallingkast» av de største, sett med Telemarks øyne. Vi må jo la de andre slippe til en gang i blant.

Herrelaget klarte seg best i år, de ble slått ut i semifinalen av Sør-Trøndelag, som til slutt gikk seirende ut av turneringen.

Damelaget ble slått ut i innledende runder på fredag, så resten av week-enden ble brukt til andre aktiviteter.

Bla. ble bowlinghallen benyttet av flere med mer eller mindre hell. Vedlikeholdsavdelingen hadde som vanlig problemer, det gikk mye på grøfterensk.

Ellers var det stor samling ved bassengkanten på lørdag ettermiddag. Noen prøvde badevannet, mens andre prøvde utvalget i baren.

Etter middag og premieutdeling gikk dansen til lyse morgen, i alle fall for noen av oss.

Neste år arrangeres «Hallingkastet» for

15. gang, og vi er alt igang med planleggingen.

AVS - IBL - ÅC

PS. Vest-Agder ble vinner av dameklassen.



Jentene fra Telemark. (Foto: T. Solbakken)

Fra venstre.

Bak:  
Åse Christiansen  
Inger B. Lund  
Anne Kirsten Holmberg  
Astrid Simonsen  
Foran:  
Lisbeth Aarhus  
Hanna Jakobsen  
Vigdis Krogsrud  
Aud Sandland  
Sissel Høgli Aas

# SKRÅNINGSBESKYTTELSE MED EROSJONSNETT OG BARK

For tre år siden hadde Telemarksvingen en prat med avdelingsingeniør Birger Aase om et forsøk som da pågikk med å utvikle et spesielt tekstilnett, eller en duk, for å sikre/armere jordoverflaten i skjæringskråninger. Nå har vi den senere tid sett helsides tidsskriftannonser der et slikt nett tilbys. Dette får oss til å spørre Aase om nettet som nå tilbys er det samme som ble utviklet her i 1982.

– I prinsippet er det samme nettet og samme metoden som ved forsøkene i 1982, sier Birger Aase, – men det nettet som nå produseres har fått flere forbedringer siden den gang.

– Så metoden med «Ero-Net» har blitt en suksess den?

– Foreløpig er det vel mest riktig å si at de forsøkene som er gjort med det sist produserte nettet, dette som nå er i salg, er langt mer vellykkede enn med de netttypene som ble forsøkt i den første del av prosjektet. Den nye typen har forbedringer på flere måter, bl.a. er den bestandige delen i nettet UV-stabilisert, maskeåpningene er større, nettet veves i langt større bredder enn tidligere og det har fått en mer naturvennlig farge. Samtidig er det forsøkt å holde prisen så lav som mulig. Vi har jo holdt på med dette prosjektet en stund, og vi har lært en hel del om hvordan et slikt nett bør være og hvordan det skal brukes. Når produsenten Tele Veveri A.s i Notodden, som vi har samarbeidet med i utviklingen, reklamerer for produktet og vil satse noe på det, så er selvfølgelig det interessant for oss som opprinnelig satte det hele i gang. Poenget er jo at metoden med å sikre skråningsoverflater med et slikt nett, skal kunne prøves i større omfang enn det vi har hatt anledning til ved våre anlegg.

– I reklamen i «Våre Veger» refereres det til et større arbeid i Vest-Agder.

– Ja, det er riktig. Vegvesenet i Vest-Agder brukte nettet i et vanskelig anleggsområde ved E 18 nær Flekkefjord for et års tid siden, og med godt resultat.

– Er den siste nett-typen brukt her i fylket?

– Den er benyttet i et par skjæringsområder på riksveg 36-anlegget mellom Skien og Ulefoss. Det ser meget lovende ut.

– Det var din ide å få laget dette nettet?

– Flere har vel vært inne på tanken, tror jeg, og det har vært brukt forskjellige andre materialer for å forsøke å løse problemet med erosjon og overflateglidning i nyanlagte jordskråninger, f.eks. steinplastring, stokkmatter, matter av metalltråd, hønsenetting og i senere tid også plastnett. Men metoden med å bruke et enklere og billigere materiale av vevet syntetisk fibergarn, kommer vel herfra. Og det er flere enn meg her i huset som har hatt tro på metoden og bidratt til å få den prøvet, sier Birger Aase.

– Jeg tror forresten det er riktig å presisere at bruken av erosjonsnettet tar sikte på en midlertidig armering av overflaten i nyanlagte skråninger inntil det er etablert et solid gras- og eventuelt annet planterotsystem som da kan overta. I denne tilgroingsperioden er nettet et



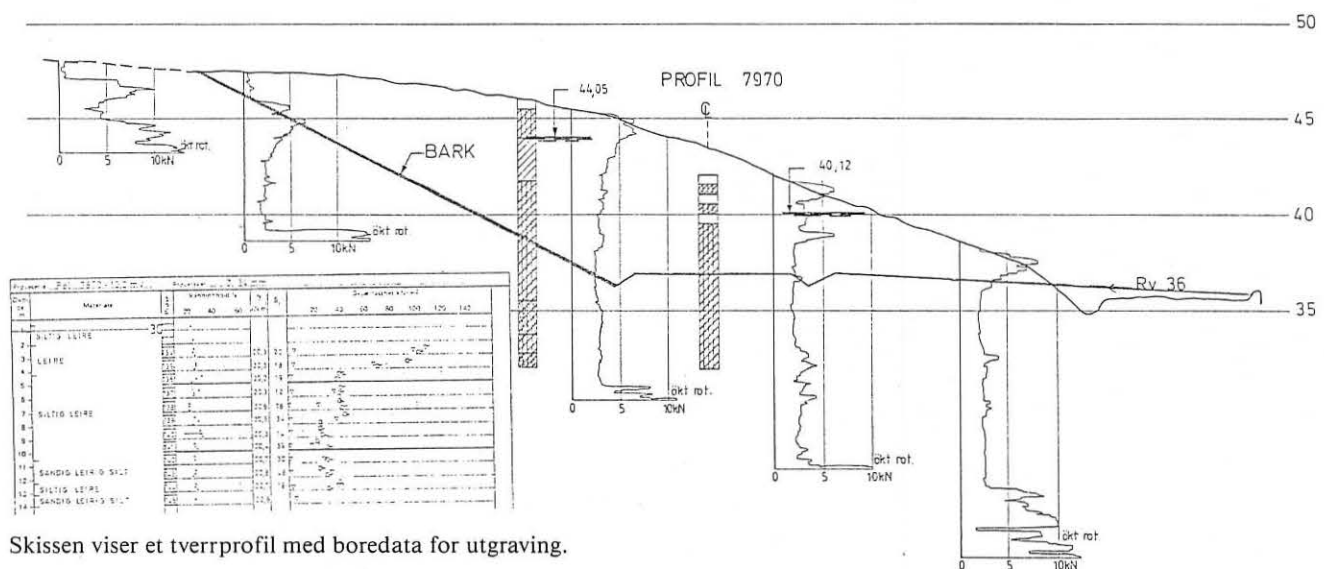
meget godt sikringsmiddel. Men etter en del telefonhenvendelser og besøkende fra forskjellige kanter, har jeg inntrykk av at enkelte tror at totalstabiliteten i skråninger kan bedres med et slikt nett. Dette er ikke tilfelle. Forutsetningen er at skråningen er bygget med den helning som de enkelte jordmaterialer krever slik at sikkerheten mot dyperegående glidninger er tilfredsstillende.

– Helt på tampen. En svær skjæringskråning på det samme riksveg 36-anlegget mellom Skien og Ulefoss er dekket med bark.

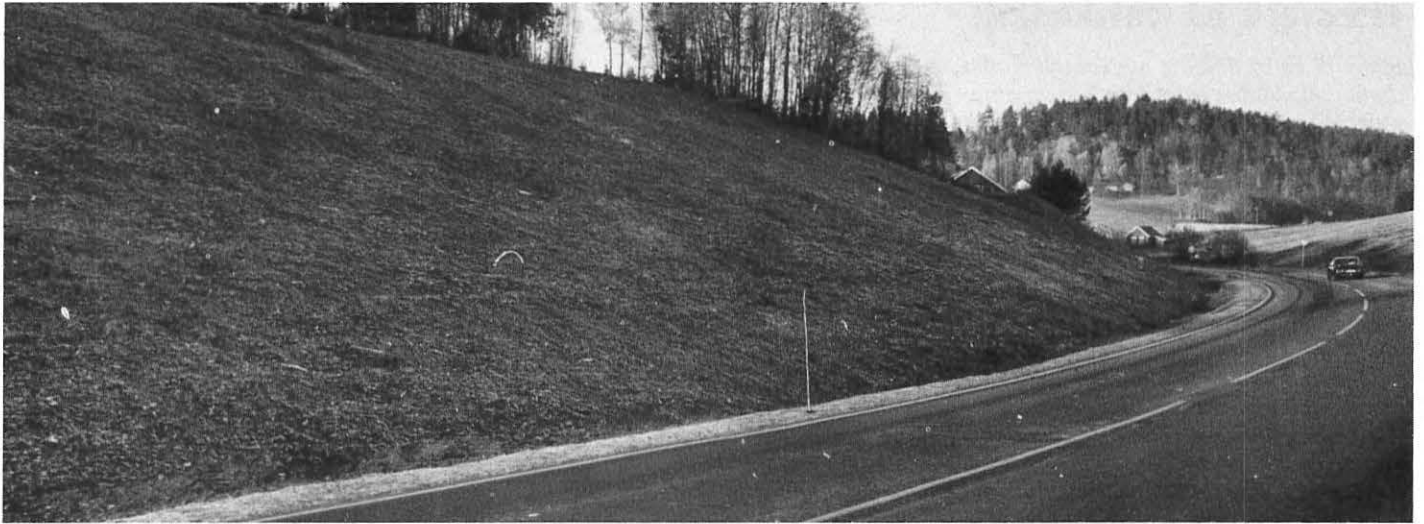
Hvorfor?

– Dette er et annet forsøk innenfor det samme problemområdet. Bark er et materiale som på andre måter har blitt brukt ved veg- og jernbanebygging, men det har såvidt jeg vet ikke blitt brukt ved sikring av skråningsoverflater. Og der tror jeg vi allerede etter det forsøket vi har gjort, kan si at bark er velegnet. Men dette blir for omfattende å komme inn på. Laboratorieavdelingen vil lage erfaringsrapporter både om nett og bark som sikringsmateriale når vi har fulgt disse prosjektene en tid. Foreløpig skal Telemarksvingen heller få noen bilder som viser litt av det som foregår på dette området.

SF



Skissen viser et tverrprofil med boredata for utgraving.



I denne jordskjæringen ble det tatt ut ca. 22.000 m<sup>3</sup> siltig leire. Selv om uttakingen skjedde med LGP-dozere i en fin periode midtsommers, var massene så bløte at det tidvis måtte tilføres kalk for å komme fram med maskinene. På de nærmest flytende silt- og leirmassene i skråningen ble det dozet ut et 6–8 cm tykt barklag som senere ble sprøytet med vanlig frø, cellulose- og gjødsel-blanding. Det er ca. 15 måneder siden dette arbeidet ble utført, og barken har vært en meget effektiv beskyttelse mot skader i skråningen både ved teleløsning og ved kraftige regnvær.



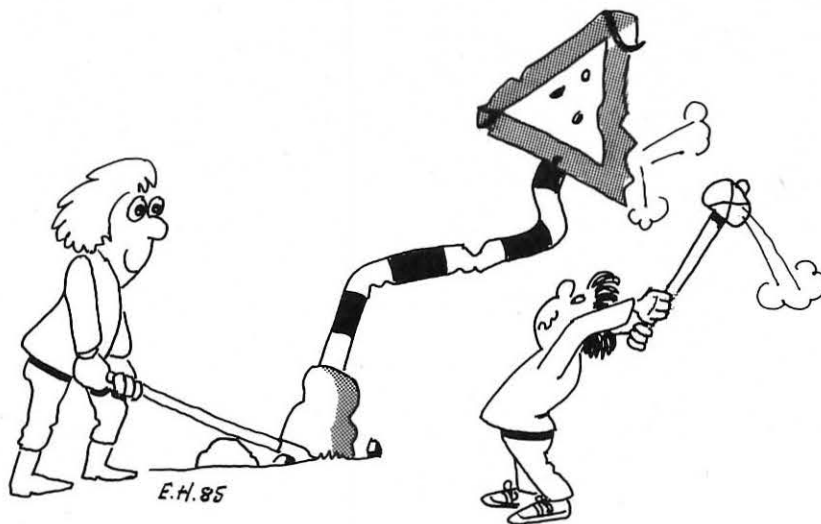
På denne skråningen ble det lagt «Ero-Net» og til-sådd i juni måned. To måneder senere var hele overflaten tilgrodd. I detaljbildet skimtes nettet på jordoverflaten. De lyse tversliggende trådene brytes ned etter hvert som graset tetnet til, mens de mørke trådene – som er vanskeligere å se på bildet, vil beholde sin styrke i flere år.

## Hærverk på trafikkskilt

Hærverk på trafikkskilt har etterhvert blitt et stort økonomisk og sikkerhetsmessig problem. Hvert år ødelegges skilt for 4-5 millioner kroner her i landet ved hærverk. I tillegg til de økonomiske sidene av saken, kan hærverk på trafikkskilt bety en stor sikkerhetsmessig risiko ved at trafikantene ikke får den nødvendige informasjon som skiltene skulle gi dem.

Vanligvis har et trafikkskilt en «levetid» på mellom 10 og 15 år dersom det bare er naturens egne krefter som slippes løs på det. En rekke skilt må imidlertid skiftes ut før de når en naturlig «pensjonsalder».

I § 5 i Vegtrafikkloven står det bl.a. at det er forbudt å endre, fjerne eller skade offentlige trafikkskilt etc. Dette ser imidlertid ikke ut til å hindre at en del personer gjør regelrett hærverk på trafikkskilt.



## HVER FEMTENDE FRONTKOLLISJON KUNNE VÆRT UNNGÅTT

— Hver åttende fotgjenger- og syklistulykke ville vært unngått dersom alle bilene alltid brukte kjøreløys.

— Hver femtende ulykke mellom møtende kjøretøyer ville vært unngått dersom alle bilene alltid brukte kjøreløys.

— Hver tyvende kollisjon i vegkryss ville vært unngått dersom alle bilene alltid brukte kjøreløys.

Dette er konklusjonene vi kan trekke på bakgrunn av en vitenskapelig undersøkelse som er foretatt i Sverige. Det var innføringen av påbud om bruk av kjøreløys om dagen som ga svenskene muligheten til å gjennomføre en slik undersøkelse. Resultatene i undersøkelsen blir også bekreftet av lignende undersøkelser i andre land.

Den aller største ulykkesreduksjonen fant sted i tettbygde strøk om sommeren, fordi økningen i bruk av kjøreløys var størst under slike forhold.

— Jeg har ingen problemer med å få øye på en bil så lenge det er lyst, er det mange som sier. Og på sett og vis er jo dette riktig — så lenge du har konsentrasjonen og blikket rettet mot akkurat det sted hvor bilen dukker fram. Men dessverre er ikke det alltid tilfelle.

### Sidesynet

Vitenskapelige eksperimenter viser at det er kontrastene i lys og farver som avgjør hvor raskt du oppdager bilen. En grå bil mot en grå himmel gir dårlig kontrast, en grønn bil mot en grønn



skog gir dårlig kontrast. Men ved bruk av kjøreløys oppdages alle biler like raskt — uansett farge.

Det er bare en liten del av alt det du ser framfor deg som du klarer å se helt skarpt på en gang. Det som ligger utenfor det lille punktet som du «ser på», kalles sidesynet. Og det er nettopp når biler dukker opp i sidesynet ditt at bruken av kjøreløys har svært stor betydning for hvor raskt du oppfatter at det kommer en bil — og retter blikket og oppmerksomheten mot den.

### Spesielle lysforhold

Bruk av kjøreløys vil redusere antall trafikkulykker under alle forhold. Men med de spesielt vanskelige vær- og lysforholdene vi har i de nordiske landene, vil virkningen bli større her enn i andre land.

Sola står mye lavere på himmelen her hos oss enn lenger sør. Dette skaper farlige problemer med solblending og motlys. Dessuten har vi svært lange overgangstider hvor det ikke er helt lyst og ikke helt mørkt. Ved vintersolhverv er skumringsperioden fem ganger så lang i Oslo som i Roma.

## BRUK BILBELTE!

Norge ikke dårligere enn resten av Norden når det gjelder bilbeltebruk, men vi er ikke gode nok.

— Men også i Norge er det altfor få som forstår betydningen av å bruke bilbelte også innenfor tettbygde strøk, og på korte turer. Folk flest føler seg så trygge i slike situasjoner at de ikke mener de har behov for bilbelte, sier overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet. Han legger til: — Det er få som er klar over at bilister har en langt større risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke enn en ulykke på arbeidssstedet. Det er ikke ufarlig å kjøre bil, selv ikke på korte avstander.

Henrik Hvoslef understreker at bilbelter både kan redde liv og hindre skader.

— Når myndighetene har innført beltepåbud både i forsete og i baksete, det siste for personbiler registrert for første gang i Norge etter 1. januar 1984, er det ikke fordi myndighetene elsker å gi påbud. Men det er for at bilførere og passasjerer skal forstå at bilkjøring også inneholder faremomenter, forteller overingeniør Henrik Hvoslef.

**BRUK  
REFLEKS!**

## Opplæringsvirksomhet

# Stønad til videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole

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

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

Ut fra de nye nevnte kvalifikasjonskrav er behovet for å etablere en stønadsordning til 2-årig teknisk fagskole vurdert. Det er for tiden relativt lite behov for nyrekruttering til oppsynet, men vi har likevel funnet det riktig å etablere en stønadsordning til nevnte skoleslag. Vegsjefen har derfor fra og med skoleåret 1984/85 myndighet til å yte stønad til arbeidstakere som er lønnet etter særavtalen, og som ønsker å kvalifisere seg til stillinger i oppsynet ved å ta videreutdanning ved 2-årig teknisk fagskole.

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

## Retningslinjer for behandlingen – stønadens størrelse

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

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

Søkeren skal dessuten ha vist evne og anlegg for arbeidsledelse.

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

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

For skoleåret 1985/86 vil de aktuelle stønadsbeløp være kr. 1.378,- pr. måned for ikke-forsørgere og kr. 1.832,- pr. måned for forsørgere. Det kan ikke utbetales lønn i den tiden stønadsbeløpet utbetales.

Når det gjelder hvem som regnes som forsørgere, hvor stor inntekt den person som blir forsørget kan ha m.v., vises til Personalhåndboka pkt. 214.30-4.

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

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

Vegsjefen må hver høst underrette Statens lånekasse for utdanning, Økernveien 145, 0580 Oslo 5, om hvem som har fått økonomisk stønad og hvor stort det månedlige beløpet er. Lånekassen er også interessert i å få oppgitt navn på dem som har søkt om stønad, men fått søknaden avslått.

Aslaug Rygh Andersen



- Har de noe å fortolle? Pelsverk eller noe slikt? sa tolleren.
- Absolutt ikke, svarte damen.
- Da går jeg ut fra at det er Deres egen hale som henger nedenfor kåpekanten, sa tolleren.



## Diverse gebyrer

For å få bedre samsvar mellom inntekter og utgifter vedrørende førerkortutstedelsene, ble det fra 1984 lagt opp til en opptrapping av gebyrsatsene. I 1984 og 1985 økte de med henholdsvis 20 og 16,7 prosent. For 1986 foreslås en økning på omlag 14 prosent som vil svare til satser på kr 240 for førerkortutstedelse med førerprøve og kr 80 for utstedelse uten førerprøve. Dagens gebyrsatser innebærer at dekningsgrad for selvkost vil ligge på ca. 90 prosent når begge førerkortutstedelser ses under ett.

Spørsmålet om en omfordeling av gebyrsatsene mellom førerkortutstedelse med/uten førerprøve er under vurdering.

# SENTRUMSRINGEN I PORSGRUNN

## Bygging av 1. etappe over Bånnåsen

Dette er ingen offisiell åpning av den nye vegen, men «en pust i bakken» i forbindelse med gjennomføringen av den nye ringvegen i Porsgrunn, sa vegsjef Thorsdal.

Sommeren 1986 starter videreføringen av sentrumsringen i Jønholtdalen, et prosjekt som alene vil ha en anleggssperiode fram til 1988. Selve tunnelen gjennom Bånnåsen skal utføres i perioden 1987 - 1989. Det innebærer at en sammenhengende vegforbindelse i det sentrale Porsgrunn vil være sluttført i løpet av denne vegplanperioden.

Sentrumsringen i Porsgrunn vil dra av gårde med størsteparten av vegmidlene i fylket i åra framover. Det ville ha vært utenkelig å gjennomføre prosjektet uten et intimt samarbeid med Porsgrunn kommune, som forskutterer en del av midlene. I 1983 ble sentrumsringen kostnadsberegnet til 102 mill. kr totalt. Omregnet i 85-kroner viser beregningene at kostnadene blir hele 112 mill. kr. Det beløpet refererer seg alene til strekningen Vallermyrene - Porsgrunnsbrua, mens det gjenstår utbygging både på vestsida og Hovenga/Osebakken før vegprosjektet i Porsgrunn står fullt ferdig.

Ovennevnte prosjekt ble som kjent åpnet for trafikk 1. oktober 1985. I avisoverskriftene kunne en i den forbindelse lese om kostnadsbesparelser på ca. 2,5 mill. kr i forhold til overslaget på 27,5 mill. kr, og det ble gitt ros til vegvesenet for vel utført arbeid.

Tanken som naturlig slår den «smarte» leser, vil nok ofte være «vegvesenet er noen fine luringer. De setter jo opp kostnadsoverslaget selv og står for utførelsen, så her er det nok noe lureri.» For det kan jo umulig tenkes at vegvesenet gjør en god jobb!

Det riktige svar på denne tanken kan enten være:

Du har rett. Vi har ikke gjort noen spesiell god jobb, men har vært «smarte» med kostnadsoverslaget.

Men svaret kan også være:

Vi har gjort en god jobb. Arbeidet har vært godt planlagt, tilrettelagt og utført.

Hvis vi først ser litt generelt på vår situasjon i anleggsavdelingen, kan vel denne kort skisseres slik:

- I perioden fra 1980 til 1985 har vi hatt en reduksjon i egenbemanningen fra ca. 130 mann til i dag som vi har ca. 80 mann.
- Vi har en sterkt økende entreprisandel.
- Våre ledere og omgivelsene følger nøye med hvilke resultater vi kan vise til og hvordan vi gjennomfører våre anlegg.
- Det går fram av stortingsmelding vedrørende Norsk Vegplan at vi i alle fylker skal opprettholde egen anleggsdrift av en slik størrelse at etatens kompetanse blir ivaretatt.

Denne situasjonen, hvor det stilles krav til produktivitet og konkurransevne, kan takles på flere måter:

- Vi takler ikke problemet i det hele tatt, men lar bare alt gå videre som i «gamle dager».
- Vi er av samme mening som mange andre, at egendrift neppe kan være lønnsomt, så det er vel ikke så mye vi kan gjøre med dette.

- Vi mener at vi bør kunne være konkurransedyktige. Med de ressursene vi disponerer over av vegarbeidere, må det være noe rivende galt et sted hvis vi ikke kan organisere oss så vi blir en slagferdig organisasjon.

### Porsgrunnsanlegget Kvalitetssirkel - Driftsgruppe

Som eksempel på hva vi forsøker å gjøre på flere anlegg i fylket, skal jeg beskrive nærmere idèer og gjennomføring av Porsgrunnsanlegget.

Kvalitetssirkel er et begrep vi har hørt en del om i de senere åra. Det har sitt utgangspunkt i Japan, men har i de senere åra gjennomgått en utvikling og tilpasning til den vestlige verden. Det sies i dag å være 50.000 kvalitetssirkler i sving i USA og i Norge ca. 500 sirkler i ulike bedrifter.

Hva er en kvalitetssirkel? Det er en gruppe på fire til ti ansatte som har samme slags jobb, og som på frivillig basis holder jevnlig møter i arbeidstiden for å finne årsaken til problemer på jobben og foreslå løsninger for ledelsen. En gang i uken kommer medlemmene sammen etter et strukturert opplegg under ledelse av en sirkelleder og tar i bruk problemløsningsteknikker. Kvalitetssirkelprinsippet er basert på at folk som gjør en jobb, hver dag vet mer om den enn noen annen.

Uten å ha ambisjoner om å gjennomføre et fullgodt opplegg med kvalitetssirkel, har vi med samme grunntanke forsøkt å tilpasse et system til anleggsdriften i fylket.

En viktig erkjennelse å ha i bakhodet når vi organiserer dette arbeidet, er at vårt viktigste konkurransevåpen er de menneskelige ressursene. Viktige stikkord blir da motivasjon, medbestemmelse og informasjon.

Medbestemmelse fra hver enkelt om alt, bør ikke være noe mål, men det bør være et mål at hver enkelt kan få medbestemmelse i **egen** arbeidssituasjon. Inflasjon av informasjon bør vi unngå, men heller tenke på hvilken informasjon er nyttig **for hver enkelt i sin daglige arbeidssituasjon**.

Disse tankene omsatt i praksis til Pors-



Vegsjefen orienterer om gjennomføringen av den nye ringveien. (Foto: Scott-Fjære)



grunnsanlegget vil si at når vi f.eks. skal gjennomføre et bruarbeid, bør oppsynsmann/formann/lag delta aktivt ved planlegging og gjennomføring av jobben. Dette oppnås ved regelmessige møter og tilbakemeldinger om driftsresultater. Denne gruppen har vi kalt driftsgruppe. En annen sammensatt driftsgruppe kan være ledelse fra vegkontoret, anleggsleder og oppsyn hvor temaet kan være driftsspørsmål, målsettinger etc.

Tanken er altså å sette fleksibelt sammen grupper hvor gruppedeltakerne føler direkte engasjement og har nytte av medvirkning.

Ved gjennomføringen av Porsgrunnsanlegget tenkte vi gjennom og organiserte driftsgrupper som fungerte ved gjennomføringen av anlegget.

For å få en resultatvurdering av hvordan driftsgruppearbeidet har fungert og hvilket utbytte (eller manglende utbytte) deltakerne mener de har hatt, engasjerte vi konsulent Arnfinn Sæterdal ved Statens teknologiske institutt. Sæterdal har lang erfaring med praktisk utviklingsarbeid i både privat og offentlig virksomhet.

Ved å nytte ekstra hjelp til vurderingen mente vi at alle ansatte ville stå friere når de ble bedt om å uttale seg om arbeidet i driftsgrupper, effektivitet etc.

Oppdraget til Sæterdal gikk ut på følgende:

1. Gjennomgå skriftlig materiale fra driftsgruppearbeidene og vurdere erfaringene.
2. Samtale med ledere, tillitsvalgte og arbeidstakere ved Porsgrunnsanlegget om erfaringene og få synspunkter på videre arbeid. Intervjuene ble utført enkeltvis.
3. Utarbeide kort rapport med oversikt over erfaringene og forslag til videre arbeid.

Fra Sæterdals notat av 17. september 1985 har vi sakset ut hovedpunktene.

## Porsgrunnsanlegget – medvirkning

### Sammenfatning

Den tvil dere hadde i 1983 og 84 om formene for medvirkning fra tillitsvalgte og arbeidere i anleggsdriften, har fått et klart svar gjennom forsøkene ved PA.

Erfaringene bekrefter bedre resultater av anleggsdriften gjennom bedre medvirkning fra tillitsvalgte og arbeidere.

Driftsgrupper må derfor opprettes ved alle litt større anlegg. Erfaringene må tilpasses også for mindre anlegg.



Nytt vegkryss på Vallermyrene. (Foto: Scott-Fjære).

Medvirkning må vurderes i et samlet perspektiv der detaljplaner og driftsplanlegging, inkludert ledelse er med.

Ledere må motvirke negative opplevelser av unøyaktige sammenligninger mellom effektiviteten ved egen drift og for private entreprenører.

Jeg foreslår at erfaringene fra PA blir brukt så konkret som mulig. Ingeniør, oppsynsmann og tillitsvalgte bør være sentrale i denne forbindelse. Dere bør sammenligne erfaringen fra PA med andre tilsvarende erfaringer fra Telemark og fra resten av landet, i arbeidet for å finne frem til best mulige former for medvirkning.

### Erfaringer

Ledere, tillitsvalgte og arbeidere er enig om at driftsgrupper og tiltak for medvirkning har bidratt til gode resultater ved PA. De er enige om at enda bedre resultater kan nås ved å utvikle formene for medvirkning videre. På lengre sikt bør et lønnsystem med bonus for ledere og medarbeidere komme på tale.

Resultatene er gode blant annet fordi detaljplaner for Porsgrunnsanlegget gav godt grunnlag for driftsplanlegging.

I tillegg til driftsgruppemøter har ingeniør og oppsynsmann informert ut fra behov hos tillitsvalgte og arbeidere. Informasjonen ble forbedret på oppfordring fra tillitsvalgte som opplevde at de ikke selv fikk formidlet den informasjon de fikk på driftsgruppemøter godt nok til andre arbeidere.

Ingeniør og oppsynsmann har vist forståelse for behovet for informasjon hos tillitsvalgte og arbeidere. De har oppfordret tillitsvalgte og arbeidere til å komme med synspunkter og har tatt hensyn til disse. Gjennom god ledelse har tiden for møter etter hvert kunne skjæres ned til et minimum.

Ingeniør og oppsynsmann har lagt til rette for mest mulig selvstendig arbeid for arbeidere og formenn.

Erfaringene viser at opplæring av medarbeidere også bør være en viktig lederoppgave. Opplæring ut fra behov ved det enkelte anlegg vil bidra til fleksibilitet og god utnyttelse av ressursene.

Ingeniør (anleggsleder) bør fortrinnsvis være plassert ute ved anlegget.

Sammenligning av effektiviteten mellom egendrift og private entreprenører kan virke negativt på innstilling til arbeidet. Dette er spesielt tilfelle hvis sammenligningene er unøyaktige eller urealistiske. Ledere må derfor motarbeide dårlige sammenligninger (myter).

Jeg tillater meg å minne om at etter min oppfatning har ikke noen privat entreprenør kunnet drevet Porsgrunnsanlegget bedre med tilsvarende rammebetingelser som dere har hatt. Jeg støtter meg her også til vurderinger fra tillitsvalgte og arbeidere som har bred erfaring fra arbeid i privat regi.

### Forslag

1. Sammenlign erfaringene fra PA med erfaringer fra andre av deres anlegg i Telemark. Sammenligningen bør kunne gi ledere og tillitsvalgte ved PA sikrere oppfatning om sine erfaringer.
2. Utarbeid samlet vurdering av muligheten for bedre anleggsdrift gjennom bedre medvirkning. Detaljplaner og driftsplanlegging inkludert ledelse, driftsgrupper og informasjon hører med.
3. Ta initiativ til erfaringsutveksling med vegvesenet i andre fylker om bedre anleggsdrift gjennom bedre medvirkning.
4. Utarbeid mål for bedre anleggsdrift og oppgaver som bør løses for å nå målene. Ta med nytt lønnsystem for

ledere og medarbeidere som langsiktig mål.

5. Ledere, tillitsvalgte og arbeidere vurderer mulighetene for forbedringer av anleggsdriften i forbindelse med hvert anlegg. Sammenfatt mulighetene en gang i året.

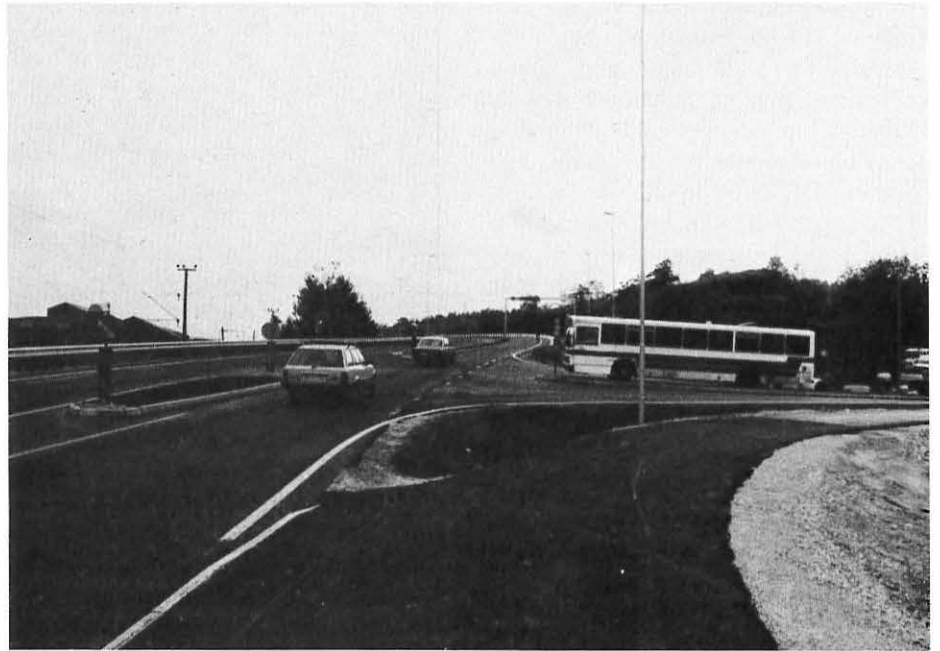
#### Avslutning

Dere er opptatt av riktige og viktige problemstillinger når det gjelder organisasjon og ledelse etter min oppfatning.

Det var inspirerende å ha kontakt med ledere, tillitsvalgte og arbeidere ved PA.

*Til slutt et lite bevis til den leser som fortsatt er skeptisk til at vi ikke har gjort noen god jobb. Ledekanten på Bånnåsen bru i Porsgrunn og Elstrøm bru er like. På Elstrøm ble kanten utført av entreprenør for ca. kr 1200,- lm. I Porsgrunn har vi utført den for kr 1075,- lm.*

O. Holte



Den nye ringvegen sett mot syd.

## VEGMESTERSKOLEN

Som en følge av arbeidet med å omorganisere vedlikeholdsdriften, ble det i høst igangsatt opplæring for vegmestere.

Opplæringen er ment som et bidrag til å øke kompetansen for denne gruppe tjenestemenn.

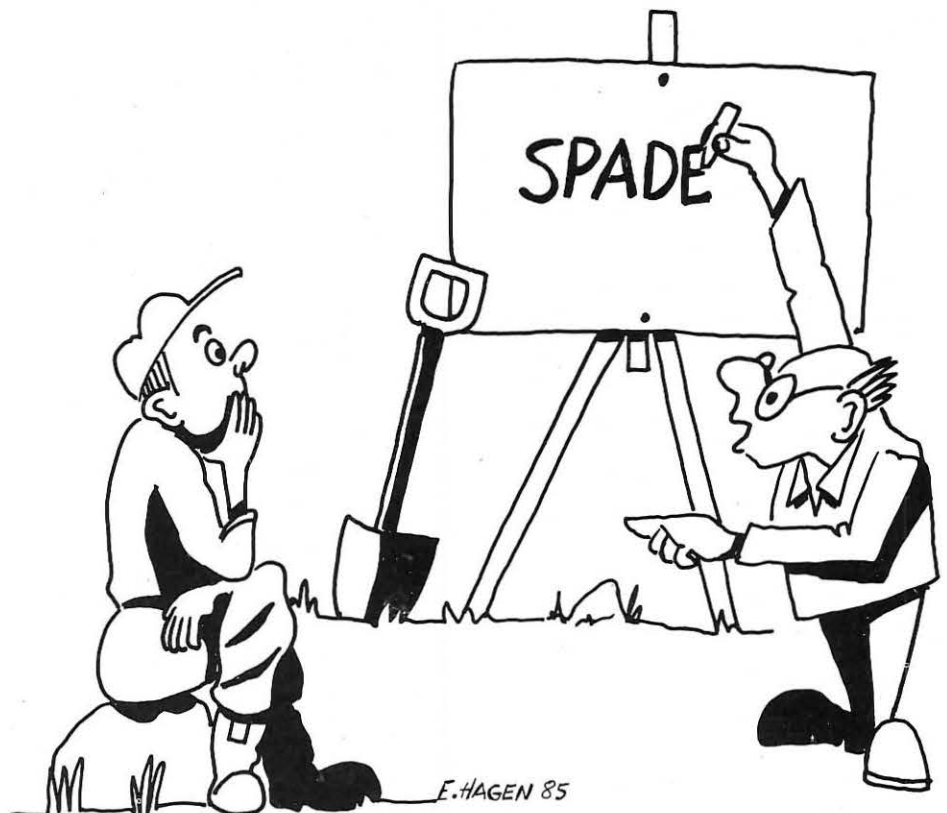
Det er forutsatt at alle vegmestere som er aktuelle til den nye vegmesterfunksjonen gjennomgår denne opplæringen. Videre vil den også være aktuell for andre i oppsynet med tanke på kvalifisering til framtidige vegmesterstillinger. Gjennomgått tilleggsår er her en forutsetning.

Opplæringstiltaket vil vare i 20 uker fordelt på 2 perioder à 10 uker, og en mellomperiode der deltakerne får oppgaver å løse hjemme. Undervisningen vil foregå i samarbeid med Sofienberg tekniske fagskole i Oslo.

I skoleåret 1985/86 vil det bli tatt inn bare ett kull på 24 deltakere. Vi har vært heldige og fått med to stykker i høst og det er Vedlikeholdslederne Arne Åsheim og Erling Evju.

Fra og med skoleåret 1986/87 vil det bli tatt inn 2 kull til slik opplæring pr. skoleår.

A. Rygh Andersen



E. HAGEN 85

**KVINNE  
KRAFT**

## JENTER . .

### Nå må grensen være nådd !!!

I Telemarksvingen nr. 2/85 er det ca. 21 signerte artikler/innlegg. Av disse er det 3 stykker, dere leser riktig, 3 stykker som er skrevet av en av oss. Samtidig består hele redaksjonen, redaksjonsrådet og alle kontaktmennene kun av representanter for det såkalte «sterke kjønn». Bare se selv.

Riktignok er kvinnetåret slutt, men skal vi bare godta dette!!!

Vegvesenet er jo en «forgubbet» arbeidsplass, men vi kan vel ikke bare sitte på gjerdet heller???

Har vi ikke noe interessant å skrive om? Bare les hva mannfolka skriver,

**Nei jenter . . . Her trengs det skjerping!!!**



*Gamle Knut var hos frisøren for å klippe seg. Etter hvert syntes frisøren at gamlingen satt så urolig, og han spurte om det lugget. –Ja, sa'n Knut, –men dæ æ itte så fali, dæ du itte får opp med rota, kæn du jo kløppe ta!*

## Mange trafikkulykker skjer på skolevegen

– Hvor trygg er skolevegen?

Dette er et spørsmål mange foreldre bør stille seg når skolen har startet. –Selv om vegmyndighetene gjør sitt beste for å sikre skolevegene, er det vanskelig å gjøre alle vegstrekninger helt trafikksikre. Foreldrene må derfor også har et ansvar for at barna kommer mest mulig trygt til og fra skolen, ser overingenør Henrik Hvoslef ved planavdelingen i Vegdirektoratet.

Statistikken viser at omlag 20 prosent av skolebarns ulykker, som fotgjenger og syklist, skjer på veg til og fra skole.

–Men bygging av gang- og sykkelveger reduserer ulykkestallet. Langs de mest trafikerte riksvegene er det bygd omlag 1350 km med gang- og sykkelveger. Og dette er et prioritert område, opplyser overingenør Henrik Hvoslef, som mener foreldrene bør:

- gå sammen med barna til skolen for å se hvor de sikrest kan krysse vegen
- lære barna opp til å bruke lite trafikkerte gater, eller bruke gang- og sykkelveger, der de finnes, selv om dette medfører en omveg.

**Hvor trygg er skolevegen?**

\*\*\*\*\*

## Automatisk kjøreløys tillatt i utlandet

– Utenlandsk politi har ingen rett til å bøtelegge norske bilførere som bruker automatisk kjøreløys under bilturer i utlandet.

Den såkalte Wien-konvensjonen, en internasjonal avtale om gjensidig godtgjørelse av lover og forskrifter, som angår bil, gjør dette helt klart. Biler, som er godkjent og registrert i Norge, skal ikke kunne stanses fordi de har automatisk tenning av kjøreløys.

Det er underdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling som sier dette. Anledningen til uttalelsen er at politimenn i enkelte tilfeller skal ha stoppet norske biler på tur i utlandet.

– Selv om dette, såvidt vi vet, er et svært lite problem, kommer vi likevel, for sikkerhets skyld, til å ta spørsmålet opp med de utenlandske ambassadene i Norge, sier han.

*AUTOMATISK kjøreløys er ikke ulovlig i utlandet.*

## Mestrer du ikke vinterføre . . .

På glatt vegbane avsløres den ukyndige eller sleivete bilfører ubarmhjertig.

Dette sier avdelingsingeniør Trygve Ingjær ved vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Og han legger til: –Den som begir seg ut i trafikken på vinterføre uten å ha erfaring i å forebygge og avverge kritiske situasjoner, kan risikere sitt og andres liv. Vegene er ingen øvelsesplass!

Trygve Ingjær har i mange år stått sentralt i arbeidet med å utvikle glattkjøringskurs: –Selv erfarne bilister kan glemme at bilen reagerer annerledes på glatt føre enn på tørr vegbane. Det er anlagt øvingsbaner over hele landet, der bilførerne kan lære å mestre bilen sin også på vinterføre. Kanskje en ide – ikke minst for de mange nybil-eierne i år?

# RIKSVEG 36 GJENNOM GRENLAND

## Ny bru over vassdraget

### Tilbakeblikk:

Vassdraget, Skienselva eller Porsgrunnselva, litt etter hvilke øyne som ser, har som bindeleddet til havet og sjøfarten, hatt en avgjørende betydning for utviklingen av Grenlandsområdet i moderne tid. For ikke lang tid tilbake dannet også Telemarkskanalene nerven i kontakten mellom Grenland og de øvre deler av fylket.

Trafikken på vassdraget og muligheten til kontakt med vassdraget har dermed vært en av de viktigste lokaliseringstiltak for bysentra, industri, ulike former for næringsvirksomhet og dermed også bosettingsmønstret i området.

Dagens hovedvegnett i Grenland viser også hvilken sterk faktor trafikken på vassdraget har vært i lokaliseringssammenheng.

Vassdraget skjærer gjennom et område med 90.000 bosatte. I en annen sammenheng ville det opplagt ha vært anlagt en rekke tverrforbindelser over elva for å knytte øst- og vestsiden sammen. Som eksempel kan nevnes Drammen, hvor 5 bruer krysser Drammenselva.

Avstanden mellom Porsgrunnsbrua og Klosterfossen er 6 km langs vestsiden.

Kravet til seilingshøyde i vassdraget mellom Porsgrunn og Skien, som i dag er 27 m, var i seilskipenes dager adskillig større.

Da høyden i Porsgrunn ble diskutert på 50-tallet, krevde Skiens representanter en fri seilingshøyde på 43 m.

Antall bruåpninger i Porsgrunn i 70-årene lå på opp mot 10.000 pr. år eller 30 i døgnet.

### Dagens vegnett:

På denne bakgrunnen har vi i dag to riksvegforsbindelser fra E 18 via Porsgrunn og Skien mot øvre Telemark. Øst for vassdraget Riksveg 36 fra Lillegårdskrysset gjennom Porsgrunn, Borgestad og Bøle over Hjellen og Klosterfossen til Moflata.

Vest for vassdraget Riksveg 354 fra Skjelsvikkrysset over Porsgrunnsbrua og Porsgrunn Vest via Nenset og Klosterskogen til Moflata.

I Porsgrunn sentrum binder Riksveg 356, Storgata, sammen øst og vest, mens øst og vest i Skien bindes sammen langs innfart vest over Klosterfossen og via Hesselbergsgate over Elstrømbrua.

Vegnettet som er beskrevet har meget høy trafikkbelastning i forhold til standarden på vegnettet.

Store deler av vegstrekningene går gjennom bolig- og næringsområder og fungerer som hovedtrafikkåre, kommunal samleveg- og boliggate, med en rekke kryss og direkte avkjørsler. I det siste 10-året er det etablert gang- og sykkelveg langs deler av dette vegnettet.

I Porsgrunn krysser Riksveg 36 Vestfoldbanen 2 ganger i plan.

Riksveg 356, Storgata, er Porsgrunns viktigste handle- og forretningsgate.

Det absolutt største trafikkavviklingsproblemet i fylket i dag er området rundt Porsgrunnsbrua, spesielt forholdet i brukrysset og krysset ved Porsgrunn Porselen. Trafikkbelastningen er i dag 22.000 kjøretøy/døgn.

### Sentrumsområdene:

De alvorligste trafikk- og miljøproblemene i Skien sentrum er løst gjennom utbygging av innfart vest og bygging av Elstrøm-anlegget/Hesselbergsgate. Det er ikke kapasitetsproblemer i Skien sentrum i dag, og det er et stort bilfritt område i sentrumskjernen.

Miljø- og trafikkproblemene i Porsgrunn sentrum vil bli løst gjennom bygging av sentrumsringen, en 900 m lang tunnel forbi sentrum øst, som vil avlaste Storgata (Riksveg 356) og Sverresgate og gi grunnlag for utvikling av et tidmessig og dels bilfritt sentrum også i Porsgrunn.

### Hovedvegnettet

#### Ny bru over vassdraget:

Den største utfordringen planavdelingen ved Vegkontoret nå står overfor i Grenland, er vurdering av den framtidige føringen av Riksveg 36 gjennom området.

Den viktigste del av undersøkelsen er plassering av ny bru over vassdraget. Behovet for en ny bruforbindelse synes åpenbar.

Vegkontoret utarbeider dermed i samarbeid med Skien og Porsgrunn kommuner en vegutredning for å vurdere framtidig hovedvegnett i Grenland.

Det har vært diskutert to hovedalternativer.

#### Kulltangenalternativet:

Føring av Riksveg 36 fra Skjelsvik over Øyekast til Kulltangen, kryssing av vassdraget Kulltangen – Knarrdalstrand, ny veg Knarrdalstrand – Pors stadion – Moflata.

Alternativet er vist i generalplan for Porsgrunn.

#### Kryssing av vassdraget mellom Skien og Porsgrunn

Føring av Riksveg 36 fra Lillegårdskrysset over Vallermyrene til Osebakken, kryssing av vassdraget fra Hammerkrysset til Pors stadion eller ved Menstad. Bygging av ny veg Pors – Moflata.

#### Samarbeid med kommunene

På bakgrunn av et møte mellom vegkontoret og kommunene i juni 1985, ble det besluttet at vegkontoret skulle utarbeide planer for de tre brustedene, som en første etappe, med tilknytning til eksisterende vegnett.

Det skulle gjøres en trafikkundersøkelse for å vurdere effekten av de forskjellige brustedene i hovedvegnettet.

Det skulle gjøres en teknisk og økonomisk vurdering.



#### Alternativet Kulltangen

Den nye vegen føres fra Riksveg 354 i Kirstibakken (Øyekast), langs Brinken mot Gunneklevfjorden, over ny bru fra Kulltangen til Knardalstrand, tilknytning til Riksveg 356, videreføring vest for Tørmø kapell over Bjørndalsjordet til Pors stadion.



### Alternativet Hammer – Pors stadion

Den nye vegen føres nord for bebyggelsen i Porsgrunn over søndre ende av jordene på Borgestad gård, på ny bru til Pors stadion.

Vegen knyttes til Riksveg 36 og Riksveg 354 med rundkjøringer.

I et møte mandag 4. november ble resultatet av disse vurderingene forelagt kommunene i et møte med kommunenes politiske og administrative ledelse.

### Foreløpige resultater:

#### Kulltangenalternativet

Ny veg Øyekast – Pors stadion

Foreløpig beregnet kostnad: 145 mill. kr.

Beregnet trafikkbelastning: 8.000 kjøretøy/døgn.

Beregnet avlastning Porsgrunn bru: 31% (fra 22.000 til 15.100 kjøretøy/døgn).

Effekt på trafikksituasjonen i Porsgrunn sentrum: Liten.

Antall hus som må rives: 16.

Mulighet for delfinansiering ved bompenger: Dårlig.

### Alternativet Hammer – Pors

Ny veg Hammer – Pors stadion.

Foreløpig beregnet kostnad: 72 mill. kr.

Beregnet trafikkbelastning: 7.000 kjøretøy/døgn.

Beregnet trafikkavlastning Porsgrunn bru: 20% (fra 22.000 til 17.500 kjøretøy/døgn)

Effekt på trafikksituasjonen i Porsgrunn sentrum: 25% (fra 23.800 til 17.700 kjøretøy/døgn).

Effekt på trafikksituasjonen i Skien sentrum: 8% (fra 13.200 til 12.200 kjøretøy/døgn).

Antall hus som må rives: 7

Mulighet for delfinansiering ved bompenger: Ca. 25%.

### Alternativet Menstad

Ny veg Haven – Kjorbekkdalen.

Foreløpig beregnet kostnad: 60 mill. kr.

Beregnet trafikkbelastning: 7.200 kjøretøy/døgn.

Beregnet trafikkavlastning Porsgrunn bru: 14% (fra 22.000 til 19.000 kjøretøy/døgn).

Effekt på trafikksituasjonen i Porsgrunn sentrum: 18% (fra 23.800 til 15.400 kjøretøy/døgn).

Effekt på trafikksituasjonen i Skien sentrum: 20% (fra 13.200 til 10.500 kjøretøy/døgn).

Antall hus som må rives: 3

Mulighet for delfinansiering ved bompenger: Ca. 40%

### Arbeidet med utredningen er kommet langt

Det framlagte materialet ble gjennomgått. Det var enighet om at dette fra en veg- og trafikkteknisk synsvinkel kan danne grunnlag for valg av brusted.

### Vurdering av arealbruk

Før vegutredningen fullføres, må kommunene gi uttalelse om hovedvegnettets betydning for eksisterende og framtidig arealbruk i området.

### Videre samarbeid

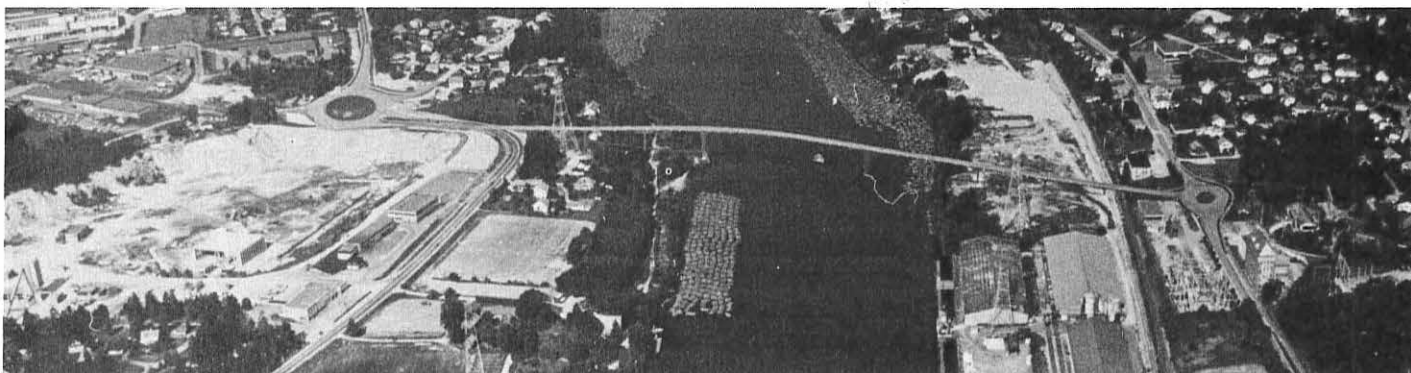
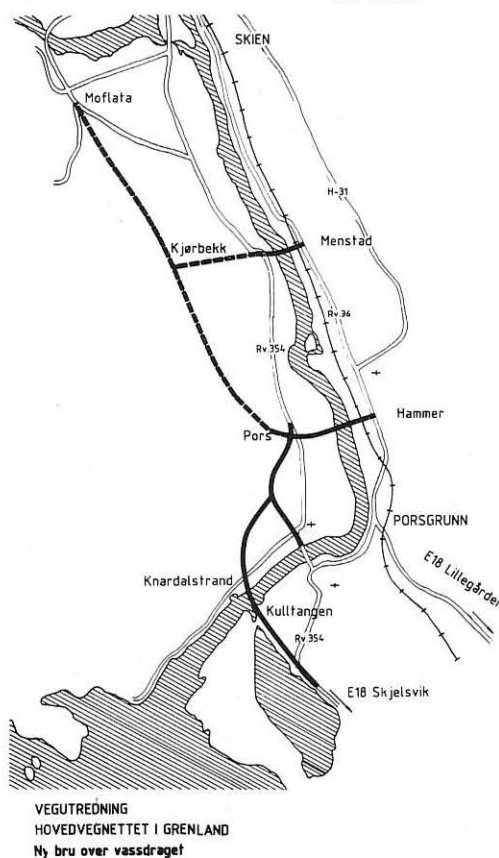
Samtidig med at vurderingene blir oversendt kommunene vil en be om kommunenes syn på organisasjonsform for det videre arbeid med vegutredningen, herunder om det er aktuelt å opprette et utvalg på tvers av kommunegrensene som styringskomité for prosjektet.

### Realisering

Som kjent er det ikke avsatt penger til ny bru over vassdraget i vegplanperioden 1986-89. Det synes også lite sannsynlig at bruprojektet kan fullfinansieres over statsvegmidler i perioden 1990-93.

Dersom det skal være mulig å realisere prosjektet i begynnelsen av 90-åra, vil det være nødvendig å vurdere alternative finansieringsformer, f.eks. en kombinasjon av statsvegmidler, bompenger, kommunal forskuttering eller bistand fra næringslivet.

A. Hoel



### Alternativet Menstad

Vegen føres fra området nord for Hauen sekundærstasjon, på bru over jernbanen og det nye godsterminalområdet på Bøle, over elva til Kjorbekkdalen. Også her er tilknytningene løst ved hjelp av rundkjøringer.

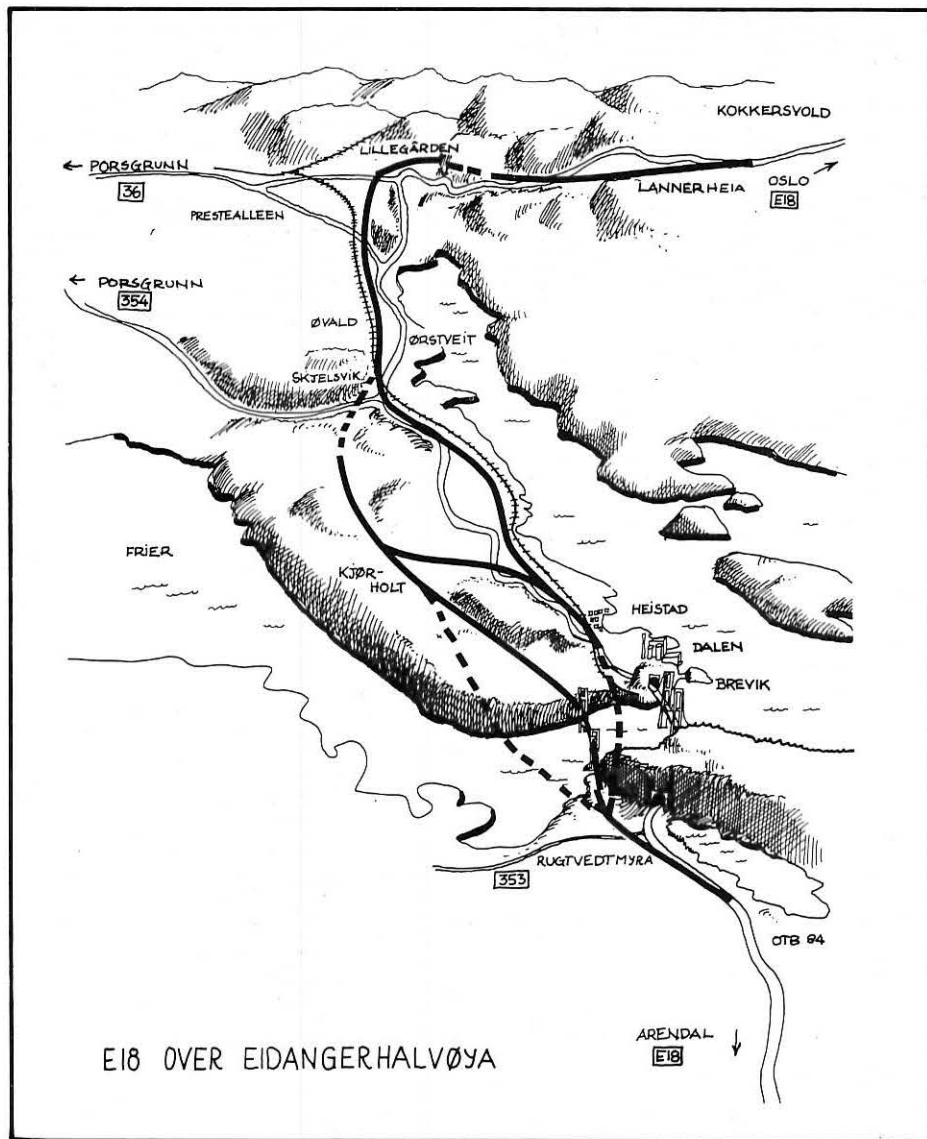
Stortinget vedtok onsdag 13. november enstemmig bompengefinansiering av ny E-18 over Eidanger-halvøya. Saksordfører Carl Fr. Lowsow (H) sa i Stortinget at departementet bør vurdere en raskere fremdrift ut fra hensynet til trafikken, miljøet og nasjonaløkonomien. Dette ga han også uttrykk for under befaringen som Stortingets samferdselskomité hadde på E-18 fredag 26. oktober, og veisjef Thorsdal lovet at dette ville bli vurdert nærmere.

Den nye komiteen fikk sin orientering gjennom en busstur fra Skien til Langangen og tilbake til Brevik, hvor ytterligere informasjon ble gitt. Underveis orienterte vegsjef Søren G. Thorsdal om aktuelle prosjekter langs ruta, blant annet ny bru over Skiensvassdraget og sentrumsringen i Porsgrunn. Avdelingsingeniør Anders Hoel orienterte om selve E-18 prosjektet.

I Brevik var det videre informasjon av vegsjefen, Hoel, samt nestformannen i bompengeselskapet, ordfører Tom Hafredal fra Bamble.

Prosjektet er forutsatt utbygget i perioden 1986-1988, og totalkostnaden er beregnet til 440 millioner kroner. Dette skal finansieres delvis gjennom riksvegmidler med 194 millioner kroner, og delvis ved bompenger, med 276 millioner kroner. Det er forutsatt å bruke ett års bompenginntekt på 30 millioner kroner til sentrumsringen i Porsgrunn.

Hovedplanen for første del av anlegget, Kokkersvold - Skjelsvik er fremmet og godkjent. Det er også fremmet og godkjent detaljplan for bomstasjonen og første delparsell Kokkersvold - Gjellidalåsen. Arbeidet



## Positiv samferdselskomité: Stortinget vedtok bompengeprojektet

med hovedplan for den andre hoveddelen, Skjelsvik - Rugtvedtmyra, er påbegynt, og regnes behandlet i løpet av våren 1987. Her er det blant annet diskusjon om hvorvidt man skal bruke bru eller tunnel i Brevikstrømmen. Dette ble også tatt opp i Brevik, og blant annet mente Hanna Kvanmo (SV) at tunnelalternativet ikke kan bli aktuelt på grunn av sikkerheten i forbindelse med transport av farlig gods.

Anleggsstart for prosjektet blir til vinteren, og innkreving av bompenger vil sannsynligvis komme i gang sommeren 1986.

På tilbaketuren fikk komiteen også en orientering om Geiteryggen av Skiens-ordfører Einfrid Halvorsen.

Den nye samferdselskomiteen har også et medlem fra Telemark, nemlig Arbeiderpartiets Ingeborg Botnen. Hun var ikke med på befaringen fordi hun var opptatt med FN-oppgaver i New York. Telemark var dermed representert med hennes varamann, Ivar Moen fra Porsgrunn



Vegsjefen i samtale med: Tekn.dir. Graatsund, rådmann Ljostveit og Stortingsmann Vada.

## Bilbelter i Statens vegvesens biler og arbeidsmaskiner

Vegdirektoratet bestemte i rundskriv nr. 51/73 Ik at det skulle innføres påbud om bruk av bilbelter i Statens vegvesens biler.

Vedtaket var basert på at Hovedsamarbeidsutvalget i 1972 enstemmig ga sin tilslutning til et slikt påbud.

På bakgrunn av bilbeltens store sikkerhetseffekt, den tekniske utvikling og senere års nye lover og forskrifter på området, ønsker Vegdirektoratet nå å utvide sikringstiltakene for etatens egne arbeidstakere, jfr. arbeidsmiljøloven §§ 1, 9, 14 og 16 samt regler og forskrifter gitt med hjemmel i vegtrafikkloven.

De nye sikringstiltakene innebærer først og fremst påbud om bruk av bilbelter i Vegvesenets arbeidsmaskiner. Disse har i flere år blitt anskaffet med veltesikre førerhus eller vernebøyler i kombinasjon med bilbelter (ofte hoftebelter). Førere av arbeidsmaskiner vil være best sikret ved eventuell utforkjøring, velt, kollisjon o.l. dersom vedkommende er fastspennet. Veltesikre førerhus eller vernebøyler vil i sikkerhetsmessig sammenheng ofte være verdiløse dersom bilbelte ikke benyttes. Vegdirektoratet er oppmerksom på at bilbelte i forbindelse med bruk av arbeidsmaskiner ikke alltid kan benyttes fordi det kan virke hindrende i arbeidet. Dette forutsettes derfor vurdert av føreren i den enkelte arbeidssituasjon.

De nye sikringstiltakene innebærer også ettermontering av bilbelter i bakre seter i en del tidligere leverte kombinerte biler (biler med dobbelt førerhus) og stasjonsbiler. Det forutsettes imidlertid bare ettermontert belter i de biler som fra fabrikk er utstyrt med originale festepunkter for belter (se senere avsnitt). Bilbelter forutsettes også ettermontert i enkelte arbeidsmaskiner som har veltesikre førerhus eller vernebøyler, men som kan mangle belter. Det tenkes i denne forbindelse særlig på enkelte vegvalser.

Angående montering og bruk av bilbelter i Statens Vegvesens egne biler og arbeidsmaskiner (motorredskaper) gjelder heretter:

1. I alle nye biler og motorredskaper med veltesikre førerhus eller vernebøyler, skal det i den grad det er teknisk mulig, monteres godkjente bilbelter av selvregulerende type.

I biler (også lastebiler med totalvekt 3.500 kg eller mer) skal det generelt

monteres trepunktbelter. For midtseter kan det monteres hoftebelter. I småbuss forutsettes bilbelter bare montert for de seter hvor det fra fabrikk er laget originale festepunkter for belter.

I motorredskaper som dumpere, spesialkjøretøyer, brannbiler, motorveghøvler, traktorer, vegmerkemaskiner, feiemaskiner, vegvalser, dozere, hjullastere, snøfresere og andre aktuelle selvgående maskintyper med veltesikre førerhus eller vernebøyler, skal det monteres trepunktbelter eller hoftebelter. Beltetype vil bli fastsatt ut fra hva som er mest hensiktsmessig i de forskjellige maskintyper.

2. I biler skal bilbelter alltid brukes.
3. I arbeidsmaskiner utstyrt med veltesikre førerhus eller vernebøyler og som er utstyrt med bilbelter, skal beltene brukes under transportkjøring. Under arbeid skal beltene brukes i den grad det er praktisk mulig og ikke er til hinder for å få utført arbeidsoppgaver.
4. Ved bruk av Statens Vegvesens motorvogner gjelder alle generelle lover og forskrifter om bilbelter, også unntaksbestemmelsene i bruksplikten, som fremgår av de generelle forskriftene om bruk av personlig verneutstyr under kjøring med motorvogn.
5. For biler med totalvekt mindre enn 3.500 kg (som omfattes av de generelle forskriftene) gjelder forskriftene om gebyr for unnlatt bruk av bilbelte.

6. For andre motorvogner, eksempelvis lastebiler og arbeidsmaskiner (som ikke omfattes av de generelle forskriftene) gjelder ikke forskriftene om gebyr for unnlatt bruk av bilbelte.

7. Hver enkelt arbeidstaker er selv ansvarlig for at bilbelte blir brukt enten hun/han er fører eller passasjer. Likeledes er hver enkelt selv ansvarlig for betaling av eventuelt gebyr for unnlatt bruk.

8. Av arbeidsmiljølovens § 16, fremgår at arbeidstakerne skal bruke påbudt verneutstyr. Dersom påbudt verneutstyr ikke er brukt, vil avkortning av eventuelt erstatningsbeløp ved ulykke kunne bli vurdert.

9. Biler som Statens Vegvesen leier inn uten fører, skal være utstyrt med bilbelter. For arbeidsmaskiner nevnt under punkt 1, som leies inn uten fører gjelder at disse, i likhet med Vegvesenets egne maskiner, skal være utstyrt med bilbelter og dessuten ha veltesikre førerhus eller vernebøyler.

Biler og arbeidsmaskiner som Statens Vegvesen leier inn med fører kommer ofte inn under arbeidsmiljølovens § 15 om flere arbeidsgivere på samme arbeidsplass. Statens vegvesen blir da å anse som hovedbedrift. Dette innebærer at innleide firmaer er underlagt vernetjenesten til oppdragsgiver og at innleide lastebiler og arbeidsmaskiner skal tilfredstille offentlige lover og bestemmelser. I henhold til dette skal det ikke kreves montert bilbelter i andre motorvogner som leies inn med fører, enn de som kommer inn under de generelle bestemmelsene i kjøretøyforskriftene.

### La brøytestikkene stå!

Hvert år foregår det tildels omfattende hærverk på brøytestikkene langs våre veier. Dette er for vedlikeholdet og for brøytesjåførene et alvorlig problem og kan være årsak til alvorlige ulykker.

Møre og Romsdal fylke gjennomførte ifjor en plakatkampanje i form av tekstet plakat om å la brøytestikkene stå. Disse plakatene ble fordelt til skolene rundt om i fylket.

Dette er et informasjonstiltak som Statens Vegvesen i Telemark gjerne vil gå inn for og det er bestilt en del av plakatene med tekst på begge målføre.

Det er å håpe at plakatkampanjen vil bedre forholdet slik at brøytestikkene får stå i fred.

B. Sannes



Trygg Trafikks fylkessekretariat i Telemark ble etablert 1/1 1979 som et av de aller første i landet, så jeg tilhører nå veteranene blant fylkessekretærene.

Trygg Trafikk inviterte tre fylker til å være med på å opprette fylkessekretariater i første omgang. Det var fylkene Østfold, Rogaland og Troms.

Fra Østfold og Rogaland kom det positive reaksjoner. Troms så seg ikke i stand til å starte opp på det tidspunkt. I mellomtiden var det kommet reaksjon fra Telemark som mente seg forbigått av Trygg Trafikk. Telemark hadde i mange år hatt sitt Telemark Trafikkråd, som er tilsluttet TT. Primus motor i Telemark Trafikkråd, politiavd.sjef (daværende) Nils Venstøp, dengang distriktssekretær for Trygg Trafikk i Skien, talte varmt for opprettelse av fylkessekretariat i Telemark for fylkeskommunen.

Resultatet var at Telemark kom med som det tredje fylket helt fra starten av.

I dag er det fylkessekretariater i elleve fylker. Trygg Trafikk er nå i ferd med å ansette fylkessekretær i det tolvte fylket, som blir Møre og Romsdal. Dette blir opprettet innen årets utgang og i løpet av 1986 vil det trettende bli opprettet i Hordaland og sannsynligvis det fjortende i vest-Agder. Da dekker vi snart hele landet.

TT har fra før av vært representert i fylkene ved sine distriktssekretærer, en for hvert politidistrikt. Det vil si at vi i Telemark har fem distriktssekretærer, fhv. politiavd.sjef Thorleif Skauen, Porsgrunn, politibetjent Thor Ragnar Sollid, Skien, politioverkonstabel Asbjørn Moe, Rjukan, lærer Britt Margrethe Lund, Notodden og politibetjent Kjell Søreide i Kragerø.

Fylkessekretariatene blir opprettet av de respektive fylkeskommuner og Trygg Trafikk. Trygg Trafikk ansetter og lønner fylkessekretæren, mens fylkeskommunen koster kontor, telefonutgifter og reisebudsjettet for fylkessekretæren. Dette anses for å være rimelig for fylkene, som dermed får en heltidsansatt person i fylket som arbeider for trafikksikkerheten på de felter som TT tradisjonelt arbeider.

Trygg Trafikk er bygd opp som en frittstående organisasjon. Medlemmer i organisasjonen er fylker, kommuner, vel-foreninger, husmorlag, bondelag, bilorganisasjonene, trafikkskoler, forsikringsselskaper, transportorganisasjoner osv., osv., kort sagt organisasjoner som er opptatt av trafikksikkerhet. Trygg trafikk fungerer som paraplyorganisasjon for disse og som et mellomledd mellom disse og de offentlige myndigheter.

På samme måte som TT sentralt fungerer også fylkessekretariatene. Sentralt har TT en egen opplæringsavdeling, en informasjonsavdeling, en avdeling for førskole/Barnas Trafikkskole og en organisasjonsavdeling. I fylkene ligger alt dette under fylkessekretæren. Han skal holde løpende kontakt med skolene, drive opplæringsvirksomhet overfor lærerne (i Telemark gjøres dette i samarbeid med trafikkipedagogen hos biltil-

synssjefen gjennom trafikkopplæringsutvalget i fylket), han samarbeider med sekretariatet for fylkets trafikksikringsutvalg som er lagt til trafikksesjonen ved vegkontoret. Her ligger også fylkessekretærens kontor. Dette er selvsagt gjort helt bevisst for at kontakten mellom Trygg Trafikk og vegkontoret skal være best mulig. Virksomheten for fylkessekretæren blir svært utadvendt. Ved siden av den vanlige kontakten med skolene, kurs- og planleggingsdager for lærerne, blir det ofte foreldremøter på kveldene og av og til også direkte kontakt med elevene ved at en er med på gjennomføring av trafikkdager på skolene.

## TRYGG TRAFIKK Telemark

For mitt vedkommende, her i Telemark har det i det siste vært et enormt arbeid med gjennomføring av refleksdemonstrasjoner for førsteklasinger ved barneskolene i fylket samt bussdemonstrasjoner i forbindelse med skolebarnttransporten i Skien, Bamble og Kragerø. Dette skjer i samarbeid med en del av sjåførene ved Ødegårdens Bilruiter. Refleksdemonstrasjonene skjer som resultat av et samarbeid mellom NAF, Rutebileierforbundet, ATL (sjåførerne), Ford og Trygg Trafikk.

Trafikkopplæringsutvalget i Telemark har fått innpass på Telemark Lærerhøgskole på Notodden. For andre år på rad var Fred Øveraa og jeg på lærerskolen i januar og hadde dagseminar på trafikkopplæring i skolen for alle førsteårs-studentene. Siden trafikkopplæringsutvalget ble opprettet, har det blitt mange kurs- og planleggingsdager for lærere på oss.

Jeg sa tidligere at TT fungerer som et mellomledd mellom det private og det offentlige. Slik fungerer det også på fylkesplanet.

Trygg Trafikk Telemark blir av og til kontaktet av f.eks. et foreldreråd ved en skole fordi de mener ungene deres har en farlig skoleveg. De ber om hjelp for å få ordnet fri skole-skyss for elevene, selv om skolevegen er under fire km som er grensen for fri skyss i dag. Av og til har TT's bistand ført til at ungene har fått innvilget fri skyss, andre ganger ikke.

Enkelt personer tar kontakt med TT for å få hjelp til å få fjernet trafikkfeller; naboens hekk kan være problemet, men de har ikke lyst til å legge seg ut med naboen. En henvendelse fra TT som peker på hvor farlig hekken er for sikkerheten, kan være det som skal til, og dette kan skje uten at nabofreden blir forstyrret. Hekk-eieren kan jo ikke vite hvem som har klaget.

TT kan bli kontaktet av borettslag, vel-foreninger o.l. for å få bistand og råd for å få løst et trafikkproblem. Siste tilfelle i en slik sammenheng var et møte med foreldrerådet ved Myrene skole som klaget over en forverret situasjon for deres barn i forbindelse med omreguleringene rundt fotgjengerundergangen på Vallermyrene, hvor jeg tror TT var med på å skape forståelse for omreguleringene.

Informasjon og holdningspåvirkning er en vesentlig side av TT's virksomhet, jeg kan nevne stikkord som bilbeltebruk, sikringsutstyr for barn i bil, kjøreløys om dagen o.l.

I påsketraffikken var vi ute med sjokolade til trafikanter i bil hvor alle i bilen satt sikret i bilbelter/sikringsutstyr. Vi har hatt stands for å vise fram sikringsutstyr got barn i bil ved flere anledninger, sist ved Politiets Dag i Porsgrunn.

Det kan være vanskelig å beskrive TT's virksomhet uten å utbrodere seg for mye. Svært få dager blir like, heldigvis, en slipper å kjede seg. En har en følelse av å være med der ting skjer. Det er selvsagt ikke alltid at en føler at det en gjør gir de forventede resultater, men av og til får en full uttelling og da er alt desto mer moro.

I forbindelse med den såkalte Trafikksikkerhetsdagen på Geiteryggen i august som forøvrig var meget vellykket, fikk Trygg Trafikk etterpå en del kritikk for markedsføringen og denne gikk dessverre også ut over vegvesenet. Det ble satt opp skilt på flere steder langs vegene i Grenland. Jeg var på ferie uken før arrangementet og så ikke skiltene før fredag kveld på veg hjem fra ferie. Vi hadde overlatt markedsføringen til et reklamebyrå som må påta seg ansvaret for denne skiltingen.

En gruppe foreldre ved Hjuksebø skole ba om hjelp til å få fri skyss for sine barn. Jeg deltok på befarings og skrev brev til skolestyret, vedlagt bilder fra skolevegen. Søknaden gjaldt elever i første til tredje klasse. Da er det hyggelig når en får telefon fra foreldrene en tid etter, hvor de kan fortelle at søknaden var innvilget for alle elevene fra første til sjette klasse.

Steinar Holte



Farlig skoleveg, Juksevelta Riksveg 360 (skal utbedres).

Foto: S. Holte



# Aksjon Bedre Bilist 1985

Aksjon «Bedre Bilist -85» var betegnelsen på årets landsomfattende trafikksikkerhetsaksjon. En aksjon som med bakgrunn i de siste års økning i store og alvorlige trafikkkulykker var en videreføring av tilsvarende aksjon i 1984. Mens man i 1984 i vesentlig grad rettet aksjonen mot de såkalte helgeulykkene har årets aksjon hatt et videre perspektiv. Foruten de rutinemessige utekontroller av kjøretøy hadde man som mål å oppnå en bedre kontakt mellom trafikkmyndighetene og den enkelte fører av kjøretøyet. Ved biltilsynets stasjoner i Telemark har man fra begynnelsen av juni til utgangen av oktober gjennomført 25 regulære utekontroller og da som oftest i samarbeide med politi eller lensmenn. I tillegg er det ved hver stasjon gjennomført såkalte «Åpne kvelder», med vekslende hell. Arrangementene har i stor grad vært lagt opp som et tilbud om etatens tjenester eller arbeidstid så som

- fornyelse av førerkort
- registrering av kjøretøy
- teknisk kontroll
- informasjon og rettledning

Den tekniske kontroll av kjøretøyet har vært av frivillig karakter og uten utstedelse av mangellapp om feil eller mangler ble funnet. Uten tvil var dette det tiltak som slo best an. Køene ble lange foran portene til kontrollhallen utover ettermiddagen og kvelden. Videre var det «Åpne kvelder» lagt opp med bestemte emner eller tema. «Åpen kveld» før sommerferien var viet feriebilisten, hvor rettledning ble gitt i bl.a. riktig lasting av feriebagen, riktig sikring av både personer og last, demonstrasjon av diverse sikringsutstyr o.l. Tilsvarende kveld på høsten tok for seg kjøring i mørke og på glatte veibaner, lys og lysbruk, dekk og dekkutrustning.

Arrangementene har vært i nært samarbeide med bilorganisasjoner, kjøreskoler og bilutstyrleverandører.

Statistikken viser de klare tall fra de mange helgekontroller rundt om i fylket. (Tabell 1 og 2)

Uten tvil - tallene må være urovekkende for hvem som helst dersom de gir det riktige bilde av tilstanden hos fylkets kjøretøypark. Mer enn hvert tredje kjøretøy har mangler som kan være av stor fare for trafikksikkerheten. Den største feilprosent finner en i gruppen motorsykel/moped. Hver annen motorsykel har mangel, mens blant tyngre kjøretøyer er det mangler ved 44,2 prosent av de kontrollerte.

Statistikken viser også at hver fjerde lastebil eller buss kjører med feil på lys og dekk.

Nå kan en spørre om de siste års trafikksikkerhetsaksjoner har svart til en bedring i trafikksikkerheten. Konklusjoner er ennå ikke trukket. Imidlertid kan vi for egen del konstatere at ved våre kontroller i perioden august-oktober så har mangelprosenten gått betraktelig ned i alle kjøretøygrupper i forhold til perioden juni - august, om dette kan være en liten trøst i de tørre tall.

Odd H. Langbakk



## Kjøretøy

Person/varebil:

## Tabell 1

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

Antall		%	
709		37,8	
1165		62,2	
↳	1874	↳	100
56		3,0	

Motorsykel inkl. moped:

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

100		53,2	
88		46,8	
↳	188	↳	100
32		17,0	

Lastebil - buss

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

38		44,2	
48		55,8	
↳	86	↳	100
4		4,6	

## SUMTALL:

Alle typer kjøretøy:

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

Antall:		%	
847		39,4	
1301		60,6	
↳	2148	↳	100
92		4,3	

## Kjøretøy

Person/varebil:

## Tabell 2

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

Antall		%	
709		37,8	
1165		62,2	
↳	1874	↳	100
56		3,0	

Motorsykel inkl. moped:

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

100		53,2	
88		46,8	
↳	188	↳	100
32		17,0	

Lastebil - buss

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

38		44,2	
48		55,8	
↳	86	↳	100
4		4,6	

## SUMTALL:

Alle typer kjøretøy:

med mangler  
uten mangler  
antall kontrollert  
herav avskiltet

Antall		%	
847		39,4	
1301		60,6	
↳	2148	↳	100
92		4,3	

# Omlegging av vegkontorets arkiv til EDB

## Prøveprosjekt

Vi har tidligere på flere måter informert om arkivprosjektet. Formelt sett er nå prosjektgruppen oppløst og arbeidet avsluttet, og vi vil derfor gi en kort orientering om prosjektarbeidet – både prosessen og resultatene.

Prosjektet startet etter en anmodning fra Vegdirektoratet. Vi hadde 2 hovedmål med dette:

- Teste 4 temahefter med fellestittel «EDB i vegvesenet».
- Utarbeide og teste et arkivsystem for vegkontorene basert på bruk av EDB.

Etter forhandlinger med berørte organisasjoner, hvor bl.a. prosjektgruppa sammensetning ble bestemt, startet arbeidet høsten 1984. Prosjektgruppa føyde så til bl.a. følgende delmål for vegkontoret:

- Prosjektet skal gi oss et kvantitativt større og kvalitativt bedre produkt, samtidig som arbeidsmiljøet på arkivet ikke skal bli dårligere – helst bedre.

Med produkt mener vi her de tjenester som arkivet yter til andre i vegvesenet.

Det ble også satt noen krav til systemet:

- det skal kunne søkes på fri tekst (ordet det søkes på må da finnes i det registrerte sammendraget i postlista)
- saksbehandler skal kunne søke fra egen skjerm
- saksbehandler må også kunne sette sammen rapporter av forskjellig slag fra det registrerte materialet
- det er bare arkivpersonalet som skal kunne endre eller slette registrert materiale.

Som rammebetingelser for sitt arbeid hadde prosjektgruppa følgende:

- EDB-maskinen NORD 530 CX skulle benyttes.
- Programpakke FICS skulle benyttes.
- Nåværende arkivnøkkel og arkivinstruks skal ikke endres.
- Det fysiske arkiv blir ikke berørt.

Prosjektarbeidet ble delt opp i 4 faser i samsvarende med den reviderte modellen «Modus» som er beskrevet i det ene temaheftet «Systemutvikling». Alle tidfristene ble holdt.

I tilknytning til prosjektet ble de manuelle rutiner og dokumentflyten gjennomgått både for arkivet, skrivestua og service. Det viste seg at dette var det riktig å gjøre.

Hva har vi så oppnådd?

La oss først se på resultatene i forhold til de oppsatte mål.

### Temaheftene

De 4 temaheftene «Terminalarbeidsplasser», «Lover og avtaler», «Prosjektarbeid» og «Systemutvikling» har alle vist seg å være nyttige redskaper. Heftet «Systemutvikling» inneholder en modell (metode) som kan tilpasses prosjektarbeid som ikke angår EDB.

Heftene «Terminalarbeidsplasser» og «Lover og avtaler» kan også brukes som oppslagsverk på sine områder.

Alle heftene har fått «godkjent karakter».

### EDB-systemet

EDB-delen av arkivsystemet er en database, sammenkopling av registre, bygd opp ved hjelp av FICS, samt et menystyringssystem. Databasen består av 7 registre:

- Arkiv-register: For registrering av daglig innkommen og utgående post.
- Telefonliste: Internt register over alle ansatte.
- Register for saker unntatt fra offentlighet.
- Rundskrivoversikt: Inneholdende alle gyldige rundskriv fra Vegdirektoratet.
- Avkjørselsregister: Saksbehandlerregister som delvis blir oppdatert fra arkivregisteret.
- Plan/bruarkiv: For registrering av tegninger og kartmateriell.
- Vegnett-register: Referanseregister.

På litt sikt vil også bibliotek og grunnarkiv bli lagt inn som en del av databasen.

Hovedregisteret i arkivsystemet er arkivregisteret. I tillegg til å registrere post kan man gå inn å søke i registrert materiale, gjøre oppdateringer, og man kan ta ut utskrifter som postliste, journal, restanseliste m.v. Systemet gir også muligheter for å ta ut ulike typer statistikker.

Systemet vil bli åpnet for alle innen årsskiftet.

Personalsaker og saker unntatt fra offentlighet vil ikke kunne hentes fram av andre enn arkivpersonellet.

Hvordan er det så gått i henhold til vårt eget mål?

Postlistene er lettere å finne ut av. Forfalls-lister kan sendes i rett tid. Det er raskere å registrere inngående post. Det er mer arbeid å registrere utgående post. Det er midlertidig blitt noe mer kopieringsarbeid.

Hva med arbeidsmiljøet?

Etter et intervju med 3 av de ansatte ved arkivet fikk vi dette svaret:

Arbeidsmiljøet er blitt bedre. Det er nå mindre støy, de har fått bedre utstyr og det er stort sett blitt triveligere. De har imidlertid fått mer å gjøre ved at arkivet er blitt pålagt flere arbeidsoppgaver. Responstiden på terminalene er for lang. Det er nå lettere å lære opp nye medarbeidere, men opplæringen må skje på en annen måte.

Her vil vi legge til at det skal foretas en ny arbeidsmiljøundersøkelse noe senere, slik at de svar vi har fått, er en rent foreløpig reaksjon.

Har vi så spart noe?

Ikke på arkivet, men ved analyse og omlegging av de manuelle rutinene har vi spart inn nærmere ett årsverk på service. Dette har vi så brukt til å styrke skrivetjenesten som var underbemannet i forhold til oppgavene.

Vi må i dag kunne si at våre mål er nådd. I tillegg har prosjektet også gitt deltakerne innsikt i og erfaring med prosjektarbeid. Dette vil vegkontoret kunne nytte seg av ved andre prosjekter.

Spesielt interesserte vil rundt årsskiftet kunne få lese 2 fylldige rapporter om prosjektet. Noe senere vil det også komme ut en 3dje rapport – Etteranalyse.

*Med hilsen Prosjektgruppa*



Arkivet er her representert ved: Edel Andersen, Gunn Berit Gilje, Tove Fredriksen.

## Telefax

I de senere år har det kommet en rekke nye teletjenester for overføring av informasjon.

Ved Telemark vegkontor og Rugtvedt vegstasjon er det i disse dager innstallert telefax.

Telefax virker som overfører av kopier d.v.s. at vi får en forholdsvis nøyaktig overføring av originalen som kan være brev, tegninger og fotografier m.v.

Ved bruk er kostnadene de samme som ved vanlig telefon (tellerskritt). Vi håper nyanskaffelsen kan bidra til raskere saksgang i endel tilfeller, f.eks. i form av rask behandling av dispensasjon for spesialkjøretøy som må behandles i vegdirektoratet.

Brev til uttalelse, daglige og ukentlige vegmeldinger. Kunngjøringer og hasteannonser til presse og lokalradio.

R. Isaksen

Ny vedlikeholdssjef for de neste 2 år

## Leiv Sundfær

**Vedlikeholdssjefen for de neste 2 år heter Leiv Sundfær. Vi slo av en prat for å høre om hans fortid og hva slags planer han hadde i framtida.**

Jeg er født i Nordreisa i Troms fylke, og har rukket å bo et par år av mitt liv i Finnmark, nærmere bestemt Vadsø, før jeg kom hit til Skien som 3-åring.

Her har jeg bodd størstedelen av mitt liv, med unntak av den perioden jeg avtjente verneplikten, og den tiden jeg gikk på høyskolen i Karlsruhe i Vest-Tyskland. Etter endt utdanning arbeidet jeg ett år i et bygningsteknisk konsulentfirma før jeg begynte på planavdelingen her i Telemark. På denne avdelingen har jeg vært med på det meste, og jeg har vært leder av trafikkteknisk seksjon siden 1970.

Den nye jobben på vedlikeholdet innebærer et «brudd» med fortiden, og tanken på å skulle over på noe nytt virker oppkvikkende. Det er for såvidt ikke noe galt med den jobben jeg har hatt til nå, men når en har tråknet



rundt i sine egne fotspor i 15 år, er det sunt å puste i litt annen luft en stund.

Min gamle jobb hadde flere tangeringspunkter med vedlikeholdet, så alt er ikke like fremmed, men det er meget nytt å sette seg inn i.

Av ting som må gjennomføres på vedlikeholdet i den nærmeste framtid, er områdeinndeling, omorganisering av vedlikeholdsavdelingen, og gjennomføring av det nye økonomistyringsprosjektet, der vi allerede er delvis inne som prøvefylke. Privat må jeg si at jeg gjerne er på reisefot, liker å lese, interesserer meg for lokalhistorie, og ellers tilbringer jeg en god del av min fritid med å pusle i hagen.

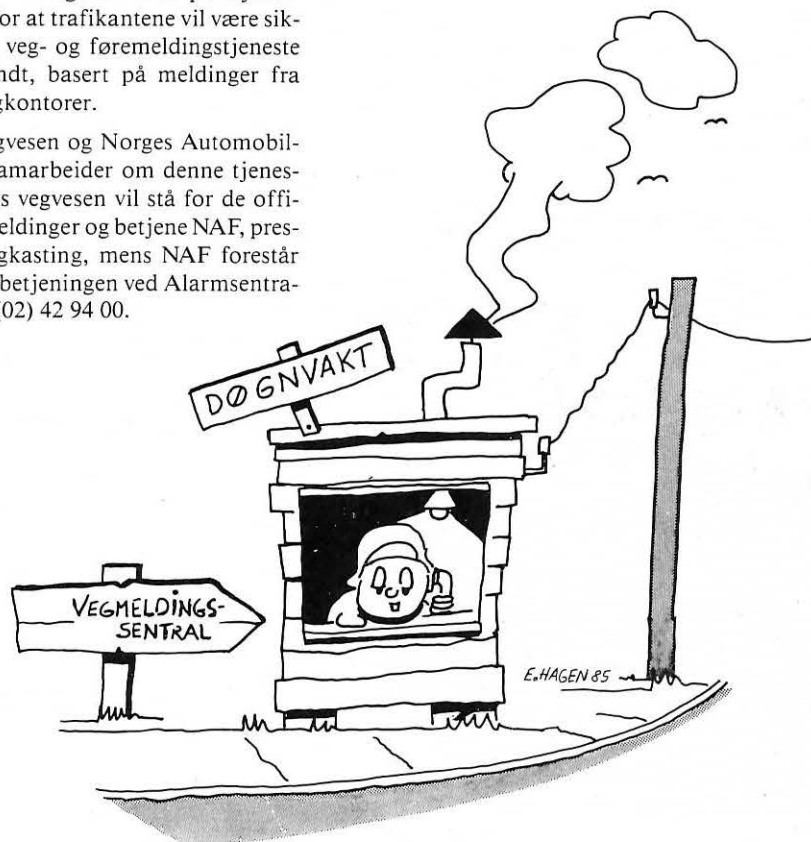
Vi takker for praten og ønsker lykke til i den nye stillingen.

Red.

## Døgnvakt på Vegmeldingssentralen

I tidsrommet oktober d.å. til april neste år vil Vegmeldingssentralen på Kjellerbru sørge for at trafikantene vil være sikret en god veg- og føremeldingstjeneste døgnet rundt, basert på meldinger fra landets vegkontorer.

Statens vegvesen og Norges Automobil-Forbund samarbeider om denne tjenesten. Statens vegvesen vil stå for de offisielle vegmeldinger og betjene NAF, presse og kringkasting, mens NAF forestår publikumsbetjeningen ved Alarmsentralen i Oslo (02) 42 94 00.



## DEN NYE VEGVOKTER!!!



Foto: A. Gunnerud

## Gammelt knuseverk

Dette med å ta vare på ting for å bevare for ettertiden, er vel noe som de fleste av oss er opptatt av i mindre eller større grad.

Innenfor vårt eget arbeidsfelt i vegvesenet, finnes det også mange ting som vi absolutt bør ta vare på. Det kan være utstyr, redskap og maskiner, ting som kan fortelle ettertiden om arbeidsforhold og metoder i forgangen tid. På maskinavdelingen har vi etter beste evne, og i nært samarbeide med overingeniør Birger Sannes, tatt vare på enkelte gamle maskiner. De er blitt restaurert, og inntil videre lagret på vegsentralen.

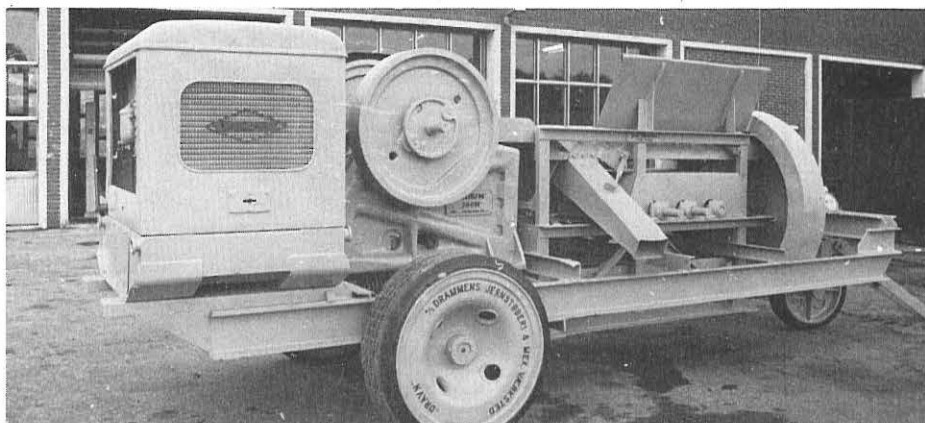
Et særlig interessant og arbeidskrevende objekt i denne forbindelse, er et Dravn 300 R knuseverk, bygget og levert av A/S Drammens Jernstøberi & Mek.Værksted 1953.

Denne knuseren er montert på en solid ramme, sammen med en Dravn grussorterer. For å gjøre dette verket lett å flytte, er det montert 2 stk. hjul av massiv gummi bak, og ett foran. Knuseverket ble drevet av en 3-sylindret Deutz dieselmotor som utviklet 43 hk. Som kraftoverføring er brukt kileremmer og flatremmer.

Mellom dette verket og det siste nye datastyrte, ligger det en rekke utviklingstrinn. Det restaurerte verket kan vel sies som et av de første transportable verk.

Utviklingen går så fort at en kanskje nå bør stoppe opp litt, og tenke seg godt om.

*Kjell Stenhaug*



Knuseverk: Dravn 300 R

Foto: Scott-Fjære

## NAUTESUND BRU

Norges lengste stålbjelkespenn.

Bygging av landkarene og pilarene vil være fullført i desember i år. Arbeidet er utført i egen regi bortsett fra fundamenteringen av vestre pilar. Dette arbeidet ble satt bort til firmaet Entreprenørservice A/S, og har vært både vanskelig og problematisk. Arbeidet er imidlertid nå fullført og vestre pilar står på to stykk «borede peler» å 45 meter.

Diameteren på rørene som ble boret ned er 1,54 meter for det øvre permanente varerør og 1,30 meter for røret som ble boret ned til fjell.

Rørene ble armert og støpt. Indre rør ble trukket opp etterhvert med utstøpningen. Det er ikke tidligere her i landet utført fundamentering av borede peler med så store dimensjoner, så vi kan dermed rose oss av nok en «Norgesrekord». Arbeidet vedrørende stålkonstruksjonen er nå satt bort til firmaene Alfr. Andersen og Meråker Industrier i fellesskap. Bjelkene skal være montert innen 1. mai 1986.

Det forutsettes at brua skal åpnes for trafikk 1. oktober 1986.

*T. Søndbo*



Nautesund bru

Foto: T. Søndbo

## Riksvegbudsjettet 1986

### Generelt om riksvegbudsjettet

#### for hele landet:

For 1986 er bevilgningsforslaget 6.013,2 mill. kr. til administrasjon, vedlikehold og anlegg av riksveger. Forslaget er 427,0 mill. kr. eller 7,6 pst. høyere enn 1985-bevilgningene, alle tall i nominelle kr. Av økningen skyldes 125 mill. kr. et ekstraordinært investeringsprogram for Nord-Norge.

Til vegadministrasjonen foreslås bevilget 1.058,7 mill. kr. som er en økning på 9,3% fra 1985. Antall stillingshjemler i administrasjonen reduseres med 15 i 1986.

Til vegvedlikehold foreslås bevilget 2.151,5 mill. kr. – en økning på 107,5 mill. kr. eller 5,2 prosent mer enn i 1985.

Til statens veganlegg foreslås bevilget 2.793,0 mill. kr. – en økning på 245,7 mill. kr. eller 9,6 prosent fra 1985.

Spesielt for Telemark.

Vi har i skrivende stund ennå ikke fått bevilgning på administrasjonsbudsjettet for 1986.

Vedlikeholdsbevilgningen er på 99,5 mill. kr. Tilsvarende bevilgning i fjor var 95,9 mill. kr. Dette er en økning på bare 3,8 prosent. Dette vil sannsynligvis ikke være nok til å dekke prisstigningen.

Anleggsbevilgningen for 1986 er på 111,0 mill. kr. Tilsvarende for 1985 var 91,7 mill. kr. Vi ser at vi her har fått en kraftig økning av bevilgningen. Dette har sammenheng med oppstartingen av anlegget E-18 Eidangerhalvøya.

Bevilgningen til dette anlegget er for 1986 23,9 mill. kr. I tillegg kommer forventede bompenginntekter. Kostnadsoverslaget for første etappe, Kokkersvold-Skjelsvik er på 140 mill. kr. Bevilgningen for 1986 vil bli brukt på denne etappen.

E-76: 1986-bevilgningen er på 6,7 mill. kr. Bevilgningen vil vesentlig bli brukt til oppstarting av omkjøringsveg utenom Seljord sentrum, samt Åmot sentrum.

Rv. 36: Bevilgningen er på 13,3 mill. kr. Den vil bli brukt til fortsatte arbeider på strekningen Hegna-Kubru-Tinholt, samt til oppstarting av ombygging av Bøleundergangen.

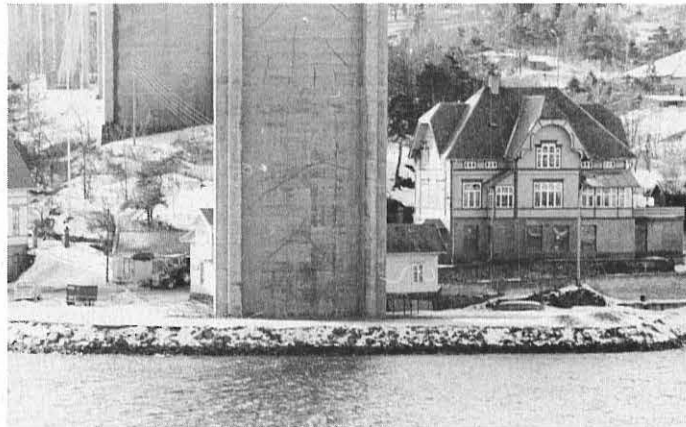
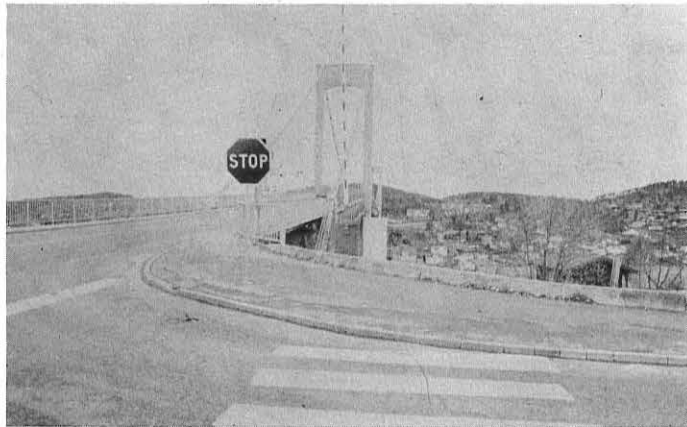
Rv. 38: Bevilgningen på 9,0 mill. kr. vil bli brukt på ny innfartsveg til Kragerø, samt omlegging av riksvegen gjennom Prestestranda.

Rv. 356: Bevilgningen på 6,8 mill. kr. vil bli brukt på sentrumsringen i Porsgrunn. I tillegg vil vi her få forskottering fra Porsgrunn kommune.

Rv. 360: Bevilgningen på 11,0 mill. kr. vil bli brukt til fortsatte arbeider på Nautesund bru.

Det er avsatt 11,0 mill. kr. til videre utbygging av gang- og sykkelveger langs riksvegnettet i fylket.

# Varslingsanlegg på utsatte bruer i skipsleder



## Brevik bru

Den tragiske ulykken ved Almø bru i Sverige januar 1980 var den utløsende årsak til at det ble utarbeidet «rapport om utsatte bruer i skipsleder». I Telemark ble Breviksbrua pekt ut som en av de utsatte bruer. Vi er stolte i dag over å kunne fortelle at vi er de første i landet som har satt et varslingsanlegg i drift. Dette skal kunne sikre trafikantene best mulig hvis et uhell skulle inntreffe.

Det er en kombinasjon av stor biltrafikk, stor båttrafikk og til dels sterk strøm og periodisk dårlig sikt som gjør at Brevik bru kan være utsatt. Den største faren representeres ved alle gasstanker som trafikkerer under brua. Det passerer gjennomsnittlig 2 gasstankere pr. døgn.

Hvis en eksplosjon skulle skje med en av dis-

se gasstanker, som en følge av kollisjon, grunnstøting eller lignende, slik at enten brua blir svekket, eller at det lekker ut giftig gass, så kan varslingsanlegget settes i drift. Dette medfører at all trafikk mot brua blir stoppet og trafikk som befinner seg mellom bommene kan få kjørt av brua.

Når varslingsanlegget settes i drift skjer følgende:

- Vekselblinkende røde lys settes i drift umiddelbart
- Ringeklokker starter umiddelbart.
- Bommene senkes etter 15 sekunder.
- Ringingen opphører ved bom i vannrett stilling.
- Røde lys fortsetter til bom er i loddrett stilling.

Vi vil også opplyse om at det er uavhengig strømforstyrrelse til hvert av varslingsanlegge-

ne på hver side av brua. I tillegg er disse også forsynt med nødstrøm fra batteri. Dette innebærer en meget høy grad av driftsikkerhet. Det er også kontinuerlig overvåking av alle driftfunksjoner både når varslingsanlegget står i hvile og når det er i drift. Feil vil derfor bli varslet automatisk på et panel i Trafikksentralen eller Rugtvedt vegstasjon.

På Stathelle-siden er det bygget en krans av steinmasser rundt brupilaren, slik at ved en eventuell påkjørsel vil ikke pilaren være så utsatt.

Anlegget på Brevik bru med bomber, lys og ringeklokke har mange likhetstrekk med et katastrofeanlegg montert på innfartsveiene til Norsk Hydro, Porsgrunn. Avd.ing. T. Haglund, Telemark vegkontor har vært drivkraften bak Brevik-anlegget og var også ansvarlig for nevnte sikringsanlegg til Norsk Hydro.

Red.

## Tilleggsåret for tilsatte i vegoppsynet

### Vegvesenrettet anleggslinje ved teknisk fagskole

Det 23. kullet av tilsatte i vegoppsynet startet igjen i høst på sin tilleggsutdannelse som er spesielt etablert for denne gruppen tjenestemenn.

I denne forbindelse kan vi nevne at Thor Arne Hynne har begynt på skolen og vi ønsker ham lykke til.

Til nå er det ca. 390 stykker som har gjennomgått denne utdannelsen.

Fra og med skoleåret 1985/86 er undervisningsopplegget endret til å følge fagplanen for 2. klasse teknisk fagskole eller kvalifikasjoner forøvrig som er nødvendig for å kunne dekke stillingen for å bli tilsatt som vegmester, oppsynsmann eller oppsynsmann-assistent.

I denne sammenheng blir elementærteknisk skole sammen med tilleggsåret (tidligere ordning) vurdert å tilsvare fagskole internt i vegvesenet.

Tilleggsåret har tidligere fulgt et undervisningsopplegg hvor nivå, innhold og oppbygging ikke har tilfredsstilt kravene til 2. klasse teknisk fagskole. Dette har medført at tilleggsutdanningen i skolesammenheng har vært vurdert som en ettårig påbygning basert på elementærteknisk skole.

For å kunne starte undervisningen direkte i 2. skoleår på 2-årig teknisk fagskole, kreves det ordinært at de som har elementærteknisk skole, må gjennomgå et forkurs. Forkurset gir undervisning i manglende allmennfag i forhold til hva som oppnås i teknisk fagskoles 1. klasse.

### Krav for å oppnå eksamen

Det nevnte forkurset er i tilleggsåret innlemmet i den del av undervisningen som foregår om høsten, med eksamen i enkelte fag nær oppunder jul. Med bestått forkurs har man rett til å gå videre mot endelig eksamen for teknisk fagskole ved skoleårets slutt.

Dersom deltakeren ikke består forkurset, må han avslutte skolegangen. Han vil da ha anledning til å søke på nytt ved et senere opptak til tilleggsåret og ha fortrinn i konkurranse med andre søkere. Denne fortrinnsretten har han bare en gang.

Tidligere har vi gitt mulighet for å ta eksamen på to nivå; etter «gammel» og «ny» ordning av tilleggsåret. *Fra og med skoleåret 1985/86 vil det kun bli anledning til å ta eksamen på teknisk fagskoles nivå.* Deltakere som ikke består denne, har mulighet for å gå opp til ny prøve etter de av skoleverket fastsatte regler.

Som det fremgår av oppstillingen, legges det sterk vekt på spesielt faget matematikk. Matematikkundervisningen bygger på kunnskaper tilsvarende 9. klasses pensum i ungdomsskolen. Kunnskapene her er nødvendige for å kunne få fullt utbytte av undervisningen i flere av de øvrige fagene.

### Forberedelser til skoleåret

Erfaringene fra årets kull viser at deltakerne i langt større grad enn tidligere må forberede seg før skoleåret starter. Spesielt de som har elementærteknisk skole fra noen år tilbake, må forberede seg grundig særlig i matematikk, mekanikk og fysikk. Engelsk inngår i fagkretsen, (jfr. ovenfor) og undervisningen bygger på forkunnskaper som tilsvarende ungdomsskolens pensum. Vi vil derfor sterkt anbefale at deltakerne på forhånd gjennomgår brevundervisning eller på annen måte sørger for å være tilstrekkelig forberedt i de nevnte fagene.

Hver enkelt deltaker må selv vurdere og ta initiativ til å gjennomgå nødvendige forberedelser. Etter at deltakerne er tatt ut, vil vi følge opp hvorledes disse forberedelsene skjer.

A. Rygh Andersen

# ISVARSLING på E 18

I forbindelse med prosjektet «90-års vegstasjon» ble det i fjor høst montert et isvarslingsanlegg på E 18 gjennom Telemark. Etter en ikke helt vellykket oppstartingsperiode i fjor vinter, er det nå foretatt ombygginger og justeringer, slik at vi nå håper at anlegget skal virke etter forutsetningen og være til god hjelp for mannskapene som skal sørge for tilfredsstillende føreforhold i Nedre Telemark.

Det er utplassert 6 målestasjoner på utsatte partier på E 18. Hver målestasjon består av en bakkesonde nedfelt i vegbanen og to sensorer plassert på målesteds-skap. I vegbanen måles temperaturen og den elektriske ledningsevnen ved h.h.v. bakketemperatur, nedkjølt to grader og periodevis oppvarmet. Ved målesteds-skapene måles lufttemperatur og om det er nedbør eller ikke. Ute på målestedene blir de analoge signalene omdannet til digitale signaler og overført via telefonnettet til Rugtvedt vegstasjon. Der kan data om temperatur, nedbør og fuktighet ved de enkelte målepunktene avleses på dataskjerm. De øvrige måleverdier blir gjort om til alarmer som indikerer faren for isdannelse eller at det er is på veggen.

Anlegget vil bli fulgt opp fra i høst og fram til 15. februar. Da vil det bli utarbeidet en rapport om hvordan systemet virker.

K. B. Norum

Blokk med 3 sensorer nedfelt i vegbanen.

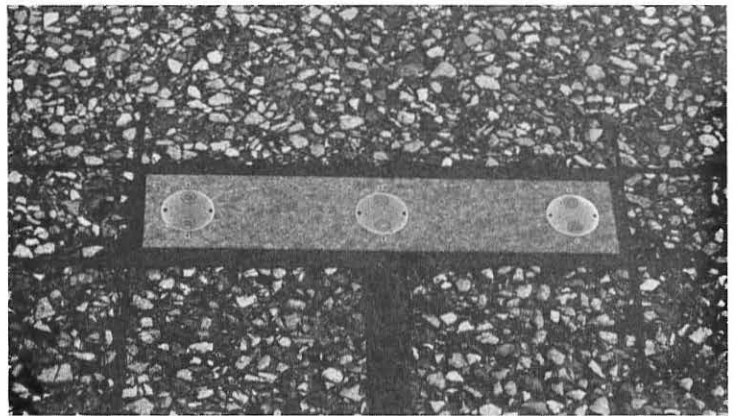


Foto: H. Sandland

Målesteds-skap som tar imot analoge signaler fra temperaturføler, nedbørføler og vegbanesensorene.

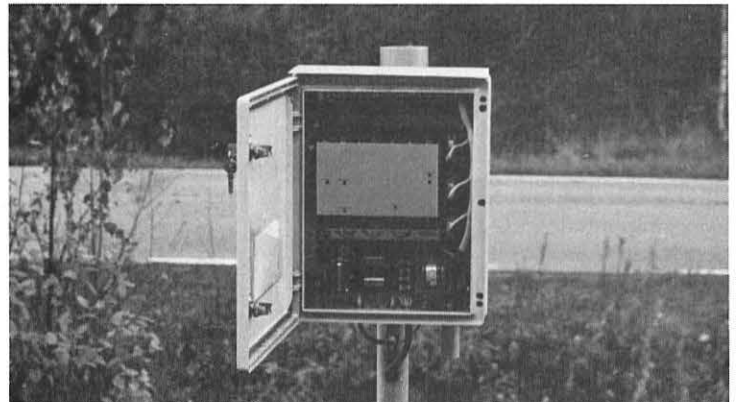


Foto: H. Sandland

Oppsynsmann Asbjørn Bolager leser av verdiene fra målestedene på E 18.



Foto: I. Darre



Vesle Per kom inn til mor sin og bekjentgjorde:

- Marie og jeg skal gifte oss, vi!
- Dere er jo bare 4 år. Er dere ikke litt for unge, da? Og hva skal dere leve av?
- Marie får to kroner uka, hu. Og så får jeg ei krone, vet du. Så jeg tenker vi klarer oss, jeg.
- Men hvis dere skulle få barn, da?
- Det gjør vi ikke, det. Hvis Marie legger egg, så trækker jeg på dem, sa Per.

En drukken fyr lå på fortauet og kravlet for å komme seg på bena. En annen av samme slaget sjanglet over ham.

- Hjelp meg oppatt, da! sa han som lå der.

- Det klarer jeg ikke. Men jeg kan legge meg ved siden av deg og prate litt, sa den andre.

- Blæs det så hardt hver dag her? sa en tilreisende til en av de faste beboerne ved havkanten.

- Ikkje så mykje i dag som i går. Da va det slik storm at bæste verphøna vår stod med ryggjen mot vinden og værpte det samme egget fire gongjer, sa den tilspurte.

**NVF – avd. 78 ønsker alle medlemmer og alle ansatte i vegvesenet en god jul og et godt nytt år.**

Øystein Sauro

# PERSONALNYTT

Informasjonsrunde til anlegg- og vedlikeholdsområder som tok inn lærlinger 19. august i år.

## Bilde nr. 1

Med på denne runden var: Konsulent Arnfinn Mikkelsen, Yrkesopplæringsnemnda i Telemark, verneleder Øystein Nilssen og førstesekretær Anne Sofie Stordalen.

I tillegg til disse var oppsynet representert på møtene, likedan lærlingenes «faddere». Vi besøkte vegstasjonene på Rugtvedt, Gvarv, Vrådal, Ørvella, Åmot og anleggskontoret i Hesselberggaten

## Bilde nr. 2

På Rugtvedt møtte vi Arve Sundbø fra Neslandsvatn, 17½ år. Han har vært så heldig å komme inn på lærlingeskolens siste år i Kragerø. Kontrakten hans vil normalt gå ut 19/1-88.

## Bilde nr. 3

På Gvarv vegstasjon hilste vi på Ole Dyrland fra Seljord, 17 år. Han skal være hos oss til 19/6-88.

## Bilde nr. 4

Halvard Johny Hagen, Drangedal, 18½ år, holder til i vedlikeholdsområde 2, Vrådal. Han har kontrakt fram til 19/11-87.

## Bilde nr. 5

På Ørvella, hos Sauro, traff vi Svein Helge Listaul, Seljord, 17 år. Han har kontrakt fram til 19/4-88.

## Bilde nr. 6

Tor Gunvaldjord, Edland, 19½ år, hilste vi på i Åmot. Han skal i militærtjeneste fra 7/1-86. Av den grunn får han kontrakttiden sin forlenget. Normalt skulle den utløpt 19/6-88.

Disse 4 har ikke kommet inn på lærlingeskole i høst. Vi håper å få til en ordning så de kan gis undervisning i nærheten av sine hjemsteder til neste år. Går ikke det, må det bli spørsmål om komprimerte kurs (8 uker i strekk) ved nærmeste lærlingeskole.

## Bilde nr. 7

På anleggskontoret i Hesselberggaten, Skien, møtte vi Elisabeth Nordbø, Porsgrunn, 19½ år. Hun har kontrakt frem til 19/6-87 og er ferdig med sin teoretiske utdanning.

Det var et stort informasjonsbehov til stede. Mange ting ble avklart på denne runden. Feks. spørsmål om føring av opplæringsboken som gikk igjen alle steder. Ellers ga alle lærlingene inntrykk av å trives med arbeidet. De hadde falt inn i «Gjengen» tror vi.

Vi har tre lærlinger til i Telemark vegvesen. Det er:

Olav Vaagen, anlegg

Geir H. Tveit, anlegg

Ståle Heldal, anlegg.

Alle disse skal ta fagbrev til vinteren og våren 1986. Vi kommer tilbake med en omtale av dem i en senere utgave av avisen.

A. S. Stordalen



Bilde nr. 1



Bilde nr. 2



Bilde nr. 5



Bilde nr. 3



Bilde nr. 4



Bilde nr. 6



Bilde nr. 7

Praktikant Therese L. Fredriksen sluttet 22/11-85 da hun har kommet inn på teknisk skole.

Geir Thorleif Roang er tilsatt som informasjonsmedarbeider.

Roang er 27 år og har bakgrunn som journalist fra bl.a. avisene Samhold/Velgeren og Varden. Han tiltrer 1. desember 1985.

Vegmester Thormod Østerhus fylte 60 år 19. november.

## Alderspensionister

31/10 - Gunnar Lauvrak

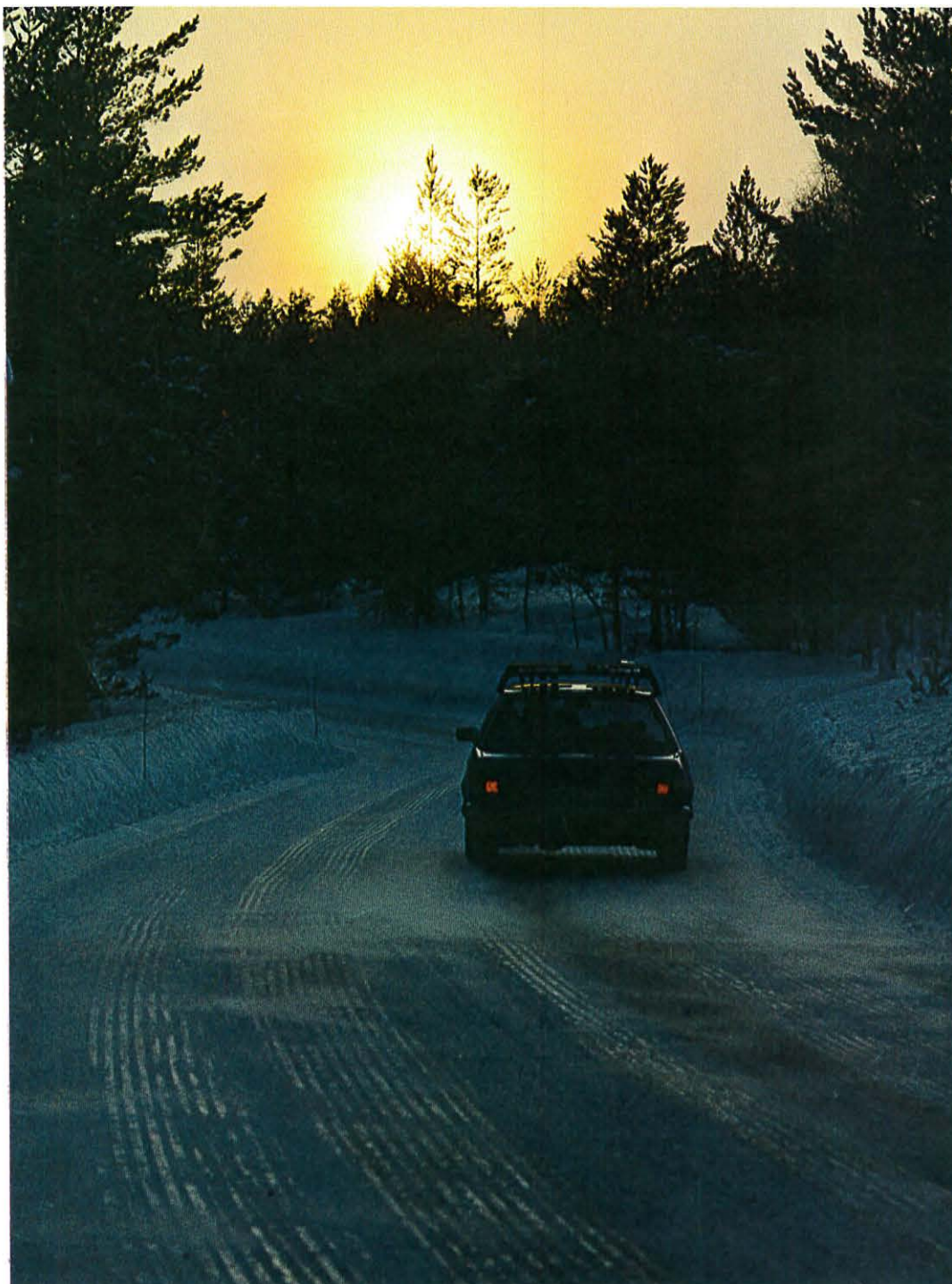
30/11 - Gunnar Soterud

31/12 - Tarjei Slokvik

Massekorsbånd

Biltilsynet, Arendal  
Pb. 443

4801 ARENDAL



**GOD TUR HJEM TIL JUL!**

(Foto: Birger Aase)