



TELEMARK- *Swingen*

1
1984

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Telemark fylke



Av innholdet: Ny vegstasjon i Vrådal • Radio Haukeli • Hovedvegnettet i byene må bygges ut •
Ti-tonns akseltrykk på riksvegene • Stadig større transporter • Farlig gods på veg
• På med lyset om dagen

TELEMARK- Swingen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
TELEMARK FYLKE

Nr. 1 – mars 1984 – 16. årgang

Redaksjon: Redaktør Thormod Dalene
Redaksjonssekretær Walter Scott-Fjære

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

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

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

Ettertrykk tillatt – helst med kildeangivelse.

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

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

*Forsidebildet: «Fjellboring i mars-sol». Tør Esborg og boreriggen gjennomhuller
Bånnåsen i Porsgrunn.*

Konkurransen og ulovligheter

Forleden kom jeg i snakk med føreren av en svær arbeidsmaskin. Det var en tidlig morgen og han kjørte med bakerste arbeidslys på slik at bakenfor kjørende ble helt blendet. Det var sikkert andre ting å «sette fingeren på» også, men det var nå disse svært sjenerende lysene da.

Fyren som kjørte maskinen var hyggelig han. Glad var han for å få snakke med noen også.

I to dager hadde han kranget med sin oppdragsgiver, fortalte han, en entreprenør. Han hadde påpekt ulovlighetene ved slik kjøring. Imidlertid hadde entreprenøren gitt ham klar beskjed: enten kjører du – eller så må du se deg om etter en annen jobb. Det er nok av dem som tar sjansen. Maskinføreren var klar over at han fikk «smellen» om noe skjedde. «Hva skal jeg gjøre?», spurde han: «kjøre slik oppdragsgiveren forlanger, å

håpe at lykken står meg bi – eller være lovlydig – og dermed miste jobben?» Hva skal man så svare på slike spørsmål? Selvfølgelig kan man ikke si annet enn hva kjøretøyforskriftene og trafikreglene bestemmer. Men det er betenkelig at presset i sysselsettingssituasjonen skal føre til ulovligheter.

Fra 1. januar neste år er det planlagt at hele E76 gjennom Telemark skal åpnes for 10-tonns akseltrykk – men med muligheter for redusert akseltrykk i teleløsningsperioden. Dette vil medføre en økning i nyttelasten for enkelte vogntog med opptil 40 prosent – og dermed en påfølgende økonomisk gevinst.

Det er å håpe at Vegvesenets satsing med forsert utbedringsarbeid på E76 vil avtvinge respekt hos brukerne slik at man unngår overlastning av kjøretøyer – også på en veg som blir tillatt for 10-tonns ak-



seltrykk. Spesielt fristende kan det være når transporten begynner eller slutter med en fylkesveg – hvor tillatt akseltrykk generelt ligger lavere enn på riksvegene. Dermed kan det bli fristende å overlaste – mer eller mindre . . .

Det er visstnok mye «slossing» om jobbene blant transportører og maskinentreprenører for tiden. Resultatet blir ikke skjelden at anbudene blir så lave og til priser som i lengden ikke dekker utgiftene og gir en minimal fortjeneste. Det kan derfor i enkelte tilfelle bli fristende å ta sjansen på å ty til «mindre ulovligheter» med hensyn til transport og kjøring. Bransjen vil vel tjene på å konkurrere i kvalitet og presisjon i arbeidet, og en mer skvær forretningsvirksomhet.

Ellers kan det lett bli en annen form for konkurranse. Denne kan enten bli å konkurrere seg inn i Skifteretten – eller å konkurrere seg til ulovligheter.

Ingen av disse to konkurranseformene kan vel betegnes som sunn . . .

— Red —

Telemarksvingen ble noe forsinket

denne gang. Årsaken er ganske enkelt den at arbeidet med årsmeldingen måtte prioriteres.

Vi skal imidlertid gjøre hva vi kan for at Telemarksvingen skal komme til tiden resten av året.

— Red —

Statsbudsjettet 1985: Budsjettforslag for riksvegnettet i Telemark

Fra innledningen til vegsjefens budsjettforslag for riksveger i Telemark til Statsbudsjettet for 1985, «sakser» vi følgende:

Utgangspunkt for 1985-budsjettet er de oppgaver som er prioritert i Norsk Vegplan for perioden 1982-85. Avvik fra den opprinnelige vegplanen, skyldes blant annet omprioriteringer i perioden til fordel for andre fylker.

Ut fra de behov som er registrert på riksvegnettet i Telemark, har vi stått overfor vanskelige avveininger. Vi har helt klart lagt vekt på å bedre forholdene for tungtrafikken og legge til rette for økt trafikksikkerhet.

Flere strekninger som vi i begynnelsen av vegplanperioden hadde lite håp om å få opp i høyere bruksklasse, vil vi nå få oppklassifisert til 10 tonn. Dette skyldes mere liberale regler fra sentralt hold, men også stor innsats og oppfinnsomhet fra våre ansatte i nært samarbeid blant annet med Vegdirektoratets brukavdeling.

**Jon Nordbø og
Thormod Dalene
«roter» i
budsjettforslaget**

De mål vi satte oss i trafikksikkerhetsammenheng med 20 prosent reduksjon i trafikkulykkene i Telemark innen 1. januar 1986, er allerede innfridd. Vi nærmer oss nå landsgjennomsnittet.

Mange av de store prosjektene som nå settes i gang, har tildels betydelige oppjusteringer av tidligere kostnadsoverslag. Dette gjelder i hovedsak byanlegg – der en på det tidspunkt hoved- og detaljplaner ble utarbeidet, hadde små muligheter for å ha full oversikt over de utgiftene som kan påbeløpe.

Vi vil få behov for yngre krefter som er interessert i teknologi og bruk av moderne maskinutstyr dersom vi fortsatt skal være konkurransedyktig.

Tilbake til forslaget om **Riksvegbudsjett 1985 for Telemark.**

Rammer:

Administrasjon (varer og tjenester)	6,1 mill. kr.
Administrasjon (planleggingsmidler)	3,0 mill. kr.
Vedlikehold av riksveger	93,9 mill. kr.
Maskinanskaffelser	10,4 mill. kr.
Driftsbygninger	2,7 mill. kr.
Anlegg	92,0 mill. kr.
Tilskudd til grunnutgifter for G/S-veger	1,6 mill. kr.

Riksveganlegg

Budsjettforslag for 1985 har ingen nyanlegg.

Av forslaget trekker vi ut anlegg med bevilgninger på minimum 5 millioner kroner:

E76. 2 Ramberghjørnet-Notodden fabrikk (7,0 mill. kr.)

Kommentarer:

Parsellen er en del av ny omkjøringsveg forbi Notodden sentrum. Anlegget har et kostnadsoverslag på ca. 23 mill. kr. Det ble påbegynt i 1983 og ventes å stå ferdig i 1986.

E76. 3 Forsterkning (13,6 mill. kr.)

Kommentar:

Vi har gått inn for å bringe E76 opp i 10-tonns sommerbæreevne i løpet av 1985. Arbeidet vil bli fullført i 1985 med en restbevilgning på 13,6 millioner kroner. Det vil bli gitt dispensasjon for 10-tonns akseltrykk fra 1. januar 1985.

Rv 36. 1 Hegna-Kubru og Kubru-Tinholt (10,0 mill. kr.)

Kommentar:

Dette veganlegget som er høyt prioritert av Fylkeskommunen, vil i hovedsak være en ombygging/utbedring av eksisterende veg. Anlegget har et kostnadsoverslag på ca. 31 millioner kroner.

Anlegget som påbegynnes i år, ventes å være ferdig i 1987.

Rv 37 Tvergrot-Dale (5,0 mill. kr.)

Kommentar:

Anlegget ble startet opp i 1983 og ventes fullført i 1986. Til dette anlegget venter vi å få tildelet DU-midler.

Rv 354: Hesselberggaten i Skien (8,0 mill. kr.)

Kommentar:

Anlegget som ble påbegynt i 1983 ventes fullført i løpet av 1986.

Rv 356: Vallermyrvegen-Bånnåsen i Porsgrunn (12 mill. kr.)

Kommentar:

Anlegget er en del av Sentrumsringen i Porsgrunn. Bevilgningsmessig restoverslag pr. 1. januar 1985 er 17,9 millioner kroner. Arbeidet ventes ferdig på nevnte parsell i 1986.

Rv 360 Nautesund bru (8,0 mill. kr.)

Kommentar:

Arbeidet startet opp høsten 1983 og ventes fullført i 1987.

Vedlikehold

Bevilgningsrammen i 1985 for riksvegvedlikeholdet er foreslått disponert slik:

1. Ordinært vedlikehold 75,0 mill. kr.
2. Planlegging og registrering 9,4 mill. kr.
3. Utbedring 4,7 mill. kr.
4. Vedlikehold utført av kommuner 4,8 mill. kr.

Dette er da utdrag fra et nøkternt budsjettforslag som inneholder en lang rekke viktige oppgaver som anses helt nødvendig dersom Vegvesenet i Telemark skal kunne tilby alle trafikantgrupper det de har krav på av framkommelighet, trafikksikkerhet – og for at Vegvesenet fortsatt skal kunne være konkurransedyktig.

Om fylkesveger

Samferdselsutvalget i Telemark har vedtatt følgende disponeringer av 1984-midlene til fylkesveger:

Bruer, omlegginger og forsterkninger: Ajer-Strengen kr. 300.000 Landsverk bru, Notodden kr. 200.000, Groa bru, Hjartdal kr. 100.000 og Luksefjellvegen ved Betel kr. 350.000.

Av «Ymse-posten» går kr. 100.000 til Kalstadvegen i Kragerø.

Faste dekker skal legges på fylkesvegene: Ajer-Strengen kr. 700.000, Landsverk bru-Notodden grense kr. 200.000, Grova-Fjågesund kr. 150.000, Åmotsdalsvegen kr. 300.000 og Bamble kirke-Høen kr. 75.000.

Til gang- og sykkelveger er Flåttenkrysset i Porsgrunn tilgodesett med 1-2 millioner kroner, Bjørn Farmannsgt.-Stormbanen i Skien kr. 900.000 og av «flaskehals-midler» kr. 300.000 til fylkesvegen Grova-Fjågesund.

Utradisjonell løsning resulterte i

NY VEGSTASJON I VRÅDAL

til en oppsiktsvekkende lav kvadratmeterpris

Den første driftsbygning i Statens vegvesen som er bygget etter totalentreprise. Anbudet holdt og bygget ble levert til rett tid. En publikumsrettet vegstasjon. Biltilsynet med kontor og kontrollhall i bygget. Vegdirektoratet er fornøyd.



Anbudet holdt, bygget ble levert til rett tid og det har vært et utmerket samarbeid i alle retninger – mellom vegkontoret, Vegdirektoratet, Kviteseid kommune og byggefirmaet,

sa vegsjef Søren Gunnar Thorsdal under den offisielle åpningen av den nye vegstasjonen i Vrådalen siste uke i november i fjor. Vegsjefen kunne videre opplyse at byggeomkostningene for vegstasjonen ble i underkant av 4,5 millioner kroner fullt ferdig, og at kvadratmeterprisen ble ganske oppsiktsvekkende, nemlig ca. kr. 4.200,-

og Thorsdal fortsatte:

Vegstasjonen her i Vrådalen er den første av Vegvesenets driftsbygninger på landsbasis som er bygget etter totalentreprise. Egentlig skulle stasjonen vært atskillig dyrere, men gjennom diverse forhandlinger lyktes det å finne en rasjonell løsning som tilgodeser de forskjellige formål på en meget tilfredstillende måte.

Når vi har oppnådd et så godt resultat ved å gå utradisjonelle vegger er noe som gleder oss, ja jeg tror at dette kanskje er blant det mest interessante og hyggeligste jeg har vært med på som vegsjef.

Vegsjefen berømmet byggefirmaet A/S Norske Stålbygg for resultatet av totalentreprisen, og blant personer fremhe-



Driftsleder Erling Evju (med «Rallaren») – flankert av ordfører Nils Sandvik og Kjell H. Haugen (fra a/s Norske Stålbygg).

vet han overingeniør Birger Sannes og avdelingsingeniør Knut Thorstensen ved vegkontoret som på en utmerket måte har utfyllt hverandre – samt i samarbeidet med byggefirmaet.

– Dette skal være en publikumsrettet vegstasjon, forsikret vegsjefen. I tillegg til en vegstasjons vanlige oppgaver – og i dette tilfelle som hovedbase for vedlikeholdet i Vest-Telemark, skal biltilsynet ha kontor her. Dette vil medføre at det blant annet blir anledning til å ta førerkort i Vrådalen i stedet for at prøven for Vest-Telemarkregionen må foregå andre steder i fylket. Videre er det meningen å



Ordfører Nils Sandvik, Kviteseid, – taler, takker og hilser fra kommunen. I forgrunnen vegsjef Søren G. Thorsdal.

få til en integrert bruk av verkstedhallen både for maskinavdelingen og biltilsynet.

Fire kommuner – Kviteseid, Fyresdal, Nissedal og Drangedal dekkes nå av Vrådalen vegstasjon. Dermed er to tidligere vedlikeholdsområder slått sammen til ett.

I tillegg til vedlikeholdets kontorer inneholdet bygget verksted for egne maskiner, rom for laboratoriet og er dessuten hovedlager for det nye storområdet.

Ordfører Nils Sandvik i Kviteseid takket for samarbeidet med Vegvesenet og

– av –

Thormod Dalene



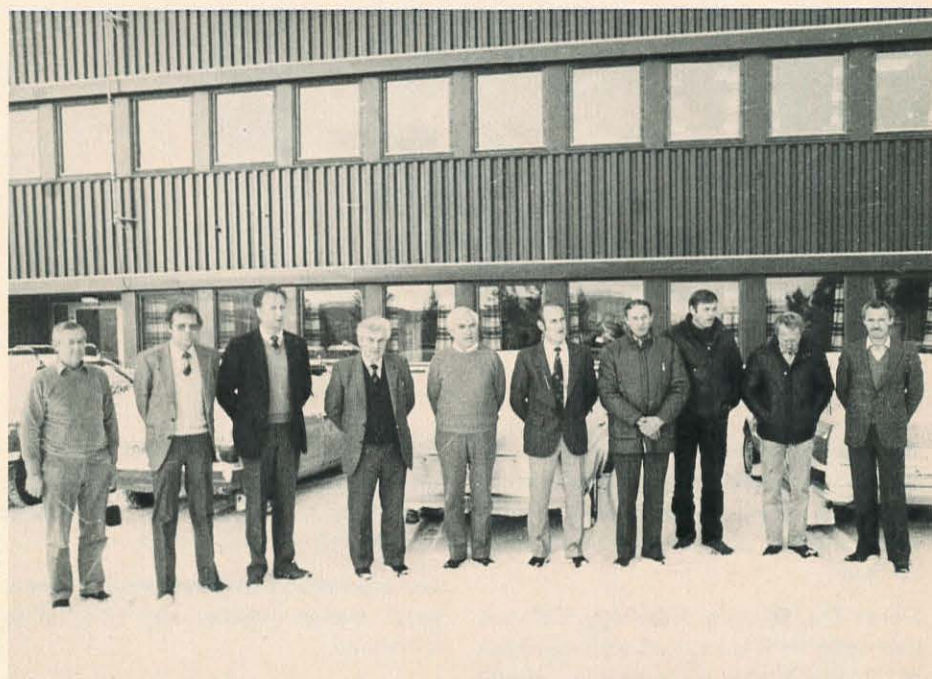
Hestesko i verkstedhallen. Fra åpningsseremonien av Vrådal vegstasjon.



Overing. Arne Ingulstad, Vegdirektoratet – berømmer totalentreprisen . . .

overrakte kommunens gave – et forseggjort vegg-ur. Overingenior Arne Ingulstad i Vegdirektoratet sa blant annet i sin tale:

Vegdirektoratet stilte seg noe skeptisk ved vegsjefens noe dristige utspill om totalentreprise. Imidlertid er vi meget godt fornøyd med dette byggeprosjektet. Vegdirektoratet har idag ansvaret for omkring 400 driftsbygninger av forskjellige slag fordelt over hele landet, og det er utvilsomt behov for en fornyelse når det gjelder løsningen av slike prosjekter. Vi var skeptiske til forslaget –



En del av personallet som har den nye vegstasjonen som hovedbase.

men er meget godt fornøyd med det endelige resultat.

Driftsleder Erling Evju og hans stab har nå i godt og vel tre måneder ledet arbeidet i vedlikeholdsområdet nr. 2 – fra den nye Vrådal vegstasjon – fra Norges mest rasjonelle og mest moderne vegstasjon – som det ble hevdet ved åpningen.

Trafikken på norske veger

økte med 4,6 prosent fra 1982 til 1983. På vanlige virkedager økte trafikken med nesten fem prosent, mens økningen i helgetrafikken «bare» var 3,8 prosent.

Det er viktig med

Vedlikehold av brakker

Statens vegvesen i Telemark har brakker til en gjenskaffelses verdi av omlag 20 millioner kroner



Paul Øverdal synes han har en meningsfullt oppgave med å vedlikeholde Vegvesenets mangfold av brakker.

Det er en god følelse å gjøre det trivelig for sine arbeidskamerater. Samtidig er det jo viktig å holde brakkeene vedlike, for tilsammen så representerer de store verdier.

Det er Paul Øverdal fra Drangedal som sier dette til Telemarksvingen. Øverdal har vedlikeholdet av de godt og vel 400 brakker av ulike typer som eies av Statens vegvesen i Telemark.

Paul Øverdal har mer enn nok å gjøre. Brakker av ulike typer; fra små hvilebrakker til store boligbrakker er spredt over hele Telemark. Om vi setter gjenskaffelsesverdien til kr. 50.000 i gjennomsnitt, utgjør dette den nette sum av bortimot 20 millioner kroner.

Vi «overrasket» Øverdal i selskap med sine «beste venner» – hammer og sag. Det er kanhende eimen av friskt tre og

det forelskede blikket til naturmateriale som gjør at jeg alltid synes snekkere er omfattet av en egen aura. Dette tilfelle var så langt fra noe unntak.

Det er umulig å overkomme alt – det er jo så mange brakker, sier Øverdal og fortsetter;

Brakkeene er av blandet standard – noen er vel også modne for utskifting. Denne mangesidige vedlikeholdsoppgaven består blant annet av snekring, maling, taktekking, legging av gulvbelegg – og vedlikehold av brakkeovner og feiing.

Det er også så viselig innrettet at jeg kan ta det innvendige vedlikehold om vinteren og det utvendige om sommeren.

Det er trivelig – og det gir en god følelse å ha en meningsfullt oppgave – dette å ta vare på verdiene.

Norsk vegmuseum

er foreslått lagt til Hunderfossen ved Lillehammer. Vegdirektoratet har i et brev til Samferdselsdepartementet gått inn for dette. Det er departementet som tar den endelige avgjørelse om plasseringen.

Hvis de skjønner hva jeg mener . . .

På godt norsk?!

Offentlig ordbruk kan være så ymse. Astow Ericson har plukket en del «blomster» fra offentlig ordflora – og som herved presenteres.

Kanskje det finnes noen som ikke skjønner hva vi mener . . . ?

– Red –

Astow Ericson:

Jeg har hevdet før, og jeg gjentar det nå: Man må tale og skrive så folk kan forstå! Og jeg prøver partout å få sagt eksplisitt hva jeg mener om dette og datt eller ditt. Man må argumentere stringent og rigid mot den høylyst frustrerende trend i vår tid til å tale i tunger, i skrift og så prent i et språk som er helt desidert dekadent, *hvis De skjønner hva jeg mener . . .*

A priori formener jeg dog likevel at man faktisk primært eksponerer seg selv hvis man prøver å få adekvat reaksjon ved å skyte på spurver med luftvernkanon. Dette simplifiseres eksakt ved å si: Hvis man ønsker verbal og mental apati, skal man anvende termer på tvers og på langs av enhver involvert relevant relevans, *hvis De skjønner hva jeg mener . . .*

Man må evaluere sin motivasjon, fokusere problemet omkring sin person! Hvis man kommuniserer konkret og eksakt kan man få hypostatisk refleks og kontakt. Har man kreativ legning og selektiv sans, og man bruker en siplifisert konkordans, er man sikret respons og respekt og gehør i et jevnt, genuint penetrerende kjø, *hvis De skjønner hva jeg mener . . .*

Det er kort sagt en innovasjon som må til, resistent mot den lumske, perfide basill som med akselererende tempo og speed infiserer vår tunge, vår penn og vår tid. Det er ikke et spørsmål om ambivalens, det som trengs er en språklig, sunn «common sense».

Og problemet blir skremmende aksentuert, **NÅR MAN IKKE FORSTÅR HVA MAN SELV HAR DOSERT!**

– *hvis De skjønner hva jeg mener . . .*

Fjorårets pensjonister representerte over 500 tjenestear

Færre ansatte – høyere gjennomsnittsalder

Ansettelsesstopp forgubber etaten?

Naturlig avgang ved en eller annen form for pensjon, er hovedårsaken til at Statens vegvesen stadig får færre arbeidstakere. Andre årsaker til at noen slutter i etaten blir mer og mer sjeldent. Gjennomsnittsalderen for de ansatte i Vegvesenet her i Telemark er godt og vel femti år.

Budsjettene snøres inn, vi får flere pensjonister, langvarig sykdom medfører omplasseringer til lettere arbeid og nyansettelser er nærmest lik null. Samtidig økes kravene til Vegvesenets oppgaver, omfang og kvalitet.

Lederutvikling, etterutdannelse og perfektionering av den enkelte er neppe nok til – på sikt å fylle de hullene som vil oppstå om vi skal utføre de oppgaver som pålegges oss. På visse felter var vi nok i noen år noe overbemannet, men sett framover så trengs det nok inntak av nye folk – ikke minst med tanke på den erfaring som er nødvendig for å kunne det omfattende fag som vegarbeid egentlig er.

Dette er jo egentlig en nøtt for de politiske myndigheter, men det er ledelsen i etaten som har og får den ubehagelige oppgaven å knekke den.

I 1983 var det tilsammen 16 ansatte som gikk av for alderspensjon. I tillegg er det en rekke som har invalidepensjon. Fjorårets alderspensjonister representerer tilsammen godt og vel 500 arbeidsår i Vegvesenet.

De som gikk av for alderspensjon i 1983 var følgende:

Lars Heivand, Stathelle
Halvard Holte, Neslandsvatn
Karl Pedersen, Gvarv
Johannes Velta, Notodden
Olav Øvreklev, Dalen
Olav T. Øverland, Seljord
Per J. Gjærum, Skien
Johannes Dahl, Treungen
Svein Bråstøyl, Edland
Olav Vik, Kilegrend
Frank Johannessen, Skien
Bjarne Larsen, Rauland
Nils Persen, Rauland
Thoralf Smeland, Brunkeberg
Cecilie Rising, Porsgrunn
Olaf Grønstein, Ulefoss

Anne Sofie Stordalen ved vegkontorets personalseksjon har mye med våre pensjonister å gjøre. Om diverse aktiviteter i denne forbindelse, har Telemarksvingen mottatt følgende innlegg fra henne;

Møter og turer

Til julemøtene som driftsavdelingene holder, var årets pensjonister innbudt. Det gjaldt de som ikke var blitt «feiret» tidligere i året og de som har gått over fra invalidepensjon til alderspensjon i perioden. De fleste møtte opp, noen med – og andre uten ektefeller.

På alle møter hvor det var pensjonister tilstede deltok vegsjefen eller driftsjefen. De av pensjonistene som hadde 30 år eller mer tjenestetid i staten ble overrakt «Rallaren». De med mindre enn 30 år fikk tinnbolle. Alle fikk diplom, med takk for innsatsen gjennom et ulikt antall år i etaten. Alle fruene som deltok fikk overrakt blomster.

Lengst tjenestetid av fjorårets pensjonister har Frank Johannessen – med hele 45 år. Han var desverre forhindret fra å møte til julearrangementet på vegsentralen – den arbeidsplass hvor han har vært lengst i etaten.



På bildet ser vi fra venstre: Olav Vik, Johannes Dahl og Olav Øvreklev.

Bildet er tatt på den nye Vrådal vegstasjon. Vi ser «Rallaren» i bakgrunnen – som disse tre ble tildelt. Vi lar disse tre veteranene, men henholdsvis 34, 33 og 34-års tjenestetid i staten, være representanter for fjorårets pensjonister.

For øvrig ønsker vi alle av Vegvesenets ansatte som gikk over til alderspensjon i 1983, mange gode år framover. Vi sier velkommen til å delta på pensjonistturen som blir arrangert hvert år. På grunn av stor og hyggelig deltakelse må vi dele fylket i to. Med en tur om året betyr dette at den enkelte pensjonist får tilbud om tur hvert annet år.

ASS

Plansjef

Harald Gjerstad ny vegsjef i Aust-Agder

I godt og vel tyve år har Harald Gjerstad vært plansjef ved Telemark vegkontor. 1. april skifter han sjefstol – han er utnevnt til vegsjef i Aust-Agder, hvor han tiltrer 1. april.



Harald Gjerstad ble ansatt som sjef for den nyopprettede planavdelingen ved Telemark vegkontor i 1963 – en avdeling som etter hvert har vokst såvel i omfang som i oppgavemengde og kompetanse.

Det intime samarbeid han har hatt med vegsjefen om alle prinsipielle sider ved veg- og bruprosjekter drar han sikkert nytte av når han overtar ledelsen og ansvaret for Vegvesenets virksomhet i vårt nabofylke.

Telemarksvingen gratulerer Harald Gjerstad med utnevningen, takker for godt samarbeid og sender med de beste ønsker for den ansvarsfulle stillingen han nå skal overta i Aust-Agder.

Kvalifikasjonskrav

til nye ledere

i Statens vegvesen

Statens vegvesen har utarbeidet kvalifikasjonskrav for omlag 60 lederstillinger i etaten. Disse kravene utgjør ifølge kildene, første del av arbeidet med å lage et system for lederrekruttering i Vegvesenet. Kvalifikasjonskravene er basert på en kombinasjon av utdanning, praksis og personlige egenskaper.

Vegvesenet «på lufta»

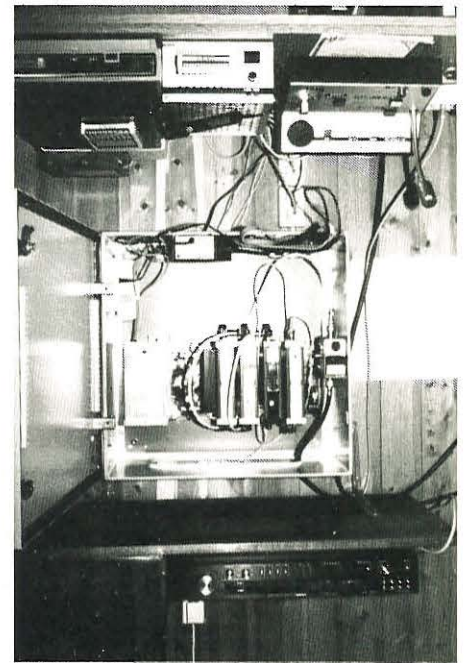
«Radio Haukeli» – en realitet

– av Ivar Bjørn Løberg –

foto: Härter



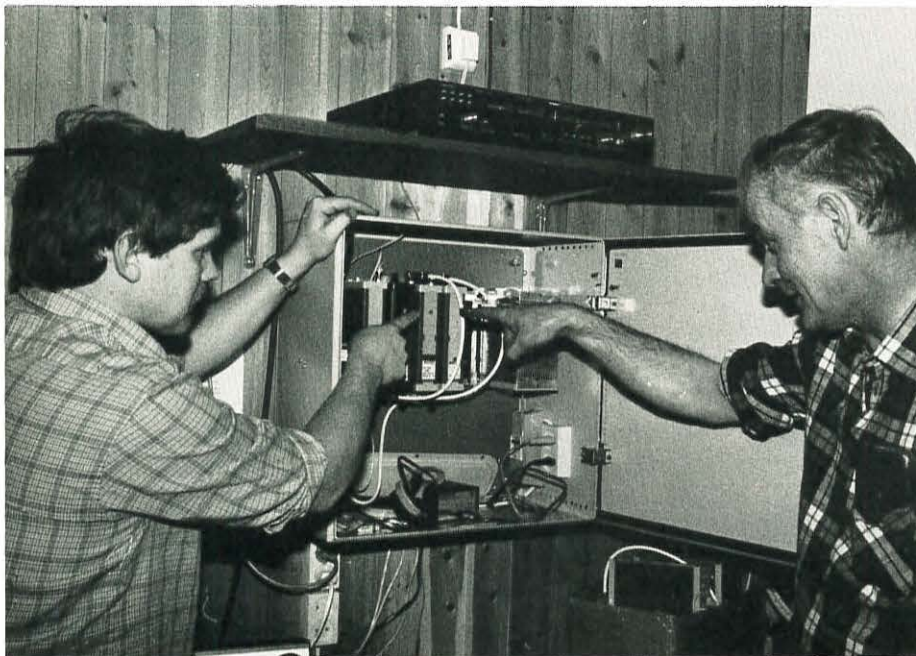
Montering av antennen i Austmannalitunnelen.



«Studio» på Haukeli brøytestasjon.

Øverst ser vi mottager, videre radiosender i skapet.

Under er plassert fra venstre: Betjeningspult, 8-spors kassett og «musikk-maskin».



Kolgrov fra Vegdirektoratet og I. B. Løberg undet monteringen av stasjonen på Haukeli brøytestasjon.

nuerlig i 24 timer uten «å gjenta seg selv». «Musikkmaskinen» er tenkt brukt når NRK ikke har sending.

Videre har vi en 8-spors kassett som vi kan lese inn aktuelle meldinger – for deretter å sende dem ut automatisk med et intervall fra 2–20 minutter – eller manuelt om dette er ønskelig.

Vi har også mikrofoner i tunnelene som brøytebilsjåføren kan betjene om nødvendig.

Foreløpig har vi fem radiostasjoner som hver sender med 5-watts effekt. En er plassert på brøytestasjonen og skal dekke mellom tunnelene, en stasjon er plassert vest i Vågslid tunnelen og dekker fra bommen og 4–500 meter inn i tunnelen. Videre er det to stasjoner plassert i Haukelitunnelen – en i hver ende og som dekker tunnelen fra bommene og 4–500 meter innover.

I vest har vi i tillegg en friluftsentenne som sender i retning vestover mot Svandalsflonatunnelen. Den femte – og foreløpige siste stasjonen dekker Austmannalitunnelen og et stykke nedover dalen i retning Røldal.

Vegvesenet er nå ferdig med andre runden i utbyggingen av prosjekt «Radio Haukeli».

Dette tilbudet til trafikantene på E76 over Haukelifjell er nytt i vinter og vi har endelig kommet så langt at det nå bør være et tilfredstillende informasjonstiltak.

I aviser, radio – og i Telemarksvingen er «Radio Haukeli» omtalt tidligere, men det er først nå vi har kommet så langt at

tilbudet fungerer tilfredstillende. Jeg vil i den anledning nevne det vesentligste av hva «Radio Haukeli» omfatter.

Hovedstasjonen er på Haukelisæter brøytestasjonen. Denne tar inn P1-programmet til NRK, omformer det til vår frekvens som er 98 MHz på FM-båndet og som kan tas inn på vanlige bilradioer. I tillegg har vi kjøpt en «musikkmaskin» som inneholder 700 forskjellige musikkinnslag som kan kjøres konti-

«Motorsag graver grøfter»

Å grave ned rør og kabler kan være en både kostbar og slitsom jobb. Kostbar om man må bruke gravemaskin og slit-somt om man må ty til hakke og spade. Takket være et smart graveutstyr påbygget en kraftig motorsag, kan man nå grave en 60 cm dyp og 6 cm bred grøft med en hastighet på inntil to meter i minuttet.



Minigraveren – som også kan monteres på en liten vogn, har sine begrensninger, men det er foretatt prøver på relativt steinet grunn. Når graverbeltet treffer en stein, trekker den enten steinen opp eller bøyer unna.

Arbeidsmiljø- utvalget (AMU) i 1984 og 1985

Fra ledelsen:

Knut Wefald
(Søren G. Thorsdal)

Frank Gustavsen.
(Egil Feby)

Thoralf Greve.
(Palmer Norheim)

Fra arbeidstakerne:

Tom R. Olsen.
(Olav Rønjom)

Endre Øygarden.
(Olav Veslestaul)

Arild Furuvald.
(Ivar Haugen)

Knut Wefald er valgt til formann for 1984 med Arild Furuvald som nestformann.

(Varamenn i parentes)

Registrert kursoversikt 1984

Kurs. (Alfabetisk)	Lokal L Region R	Ant. dager	Tidsrom	Sted	Målgruppe
1. Arbeidsledelse	R	3 2	Nov. Des.		Oppsyn
2. Arbeidskiltning	L	1 1			Formenn. Øvr. drift
3. Betongarbeider, fundament	L	1 1	28. mars 29. mars	Åfoss Notodden	Formenn. Øvr. drift
4. Detaljplan. Utb. av eksist. veg	L	1	26. januar	Skien	Teknisk personell
5. EDB. Grunnkurs	L	3 3 3 3	mars-mai mars-april sept.-des. sept.-des.	Vegkontoret Bilt. Not. Vegkontoret Vegkontoret	Flere Flere Flere Flere
6. Egenkontr. veganl. Tekn. kval. kont.	L	2		Vegkontoret	Teknisk. Oppsyn. Drift
7. Fellesbestemm. Særavtalen	L	1		Vegkontoret	Merkantilt pers.
8. Forsterkn. av vegeg. Bæreevnereg. Teleløn. Vinteraks. trykk	R	1			Teknisk pers.
9. Forvaltning og administrasjon	R	3 3	5.-7 mars 19-21. mars	Lifjell t.h.	Oppsyn
10. Førerkortforskr. Gjennomgåelse	L	½	Nov.	Bilt. Skien	Tekn./merk. pers
11. Geotekn. bereg. Pelefundam.	L	1			Teknisk pers.
12. Grunnerverv	R	1	13. mars	Skien. Tingsal	Grunnpers.
13. Jus for vegfolk	L	1		Vegkontoret	Tekn. pers. Oppsyn
14. Konf. for grunnseksjonen	R		26-27. jan.	Svarstad	Grunnpers.
15. Kontroll av ADR-transport	R	3			Tekn. biltils. pers.
16. Lederutvikl. for A/D-ene	R	2	31/1-1/2 22-23. febr.	Gaufefall	Tekn. pers. v/anl. vedlh.
17. Lederutvikl. Biltils. mell. led.	R	2	25-26. april 23-24. mai		Tekn./merk. pers. bilt.
18. Lederutvikl. Div. mell. led. i vegv.	R	2			Tekn./merk. pers.
19. Perfeksjon. kurs. Vogntog	L	2		Skien	Tekn. pers. bilt.
20. Regnskapskurs	R	3			Merk.pers.
21. Reproteknikk	L			Vegkontoret	Tegnere
22. Samferdselsloven. Gjennomgåelse	L	½		Biltil. Skien	Tekn./merk. pers. bilt.
23. Tegning, framstilling	R	2			Tegnere
24. Trykkluft (vinterproblemer)	L	1			Oppsyn. Formenn. Øvr. drift
25. Vann – og avløpsyst. Oml. av vegeg.	R	2			Tekn. pers.
26. Vedlh./bruk av småtstyr, mask. løfteutstyr	L	1			Oppsyn. Formenn. Øvr. drift

For de kurser hvor tidsrom og sted mangler,
vil dette bli kunngjort i Telemarksvingen så snart de foreligger.

Stortingets samferdselskomité

kommer på befaring til nedre Telemark 19. mars 12-13. juni. I mars er antakelig flyplassproblematikken på Geiteryggen

årsaken til besøket, mens befaringen i juni har de sentrale vegproblemer i nedre Telemark som hovedinteresse.

Vi bør anta at bomvegprosjektet for E18, Sentrumsringen i Porsgrunn og innfartsvegen til Kragerø vil være i fokus når rikspolitikerne kommer i juni.

På presstreff hos vegsjefen:

Hovedvegnettet i byene må bygges ut

Problemkryss på Nenset. Nye dekketyper. Biltilsynets virksomhet. Breviksbrua. Dårlige fylkesveger

Vegsjefen arrangerte presstreff forleden. Anledningen var Norsk Vegplan 1986–1989, forslag til Riksvegbudsjett 1985 og Årsmeldingen for 1983.

Det stilles mange spørsmål på et slikt presstreff – noe som viser at vegstoff er aktuelt stoff. Vegkontoret var derfor godt representert for å tilfredstille massemedienes appetitt – og etter min mening ble det gitt så mange gode og interessante opplysninger, at publikums generelle behov for informasjon omkring Vegvesenet virksomheter burde bli dekket. Den lokale presse og radio bør for øvrig ha honnør for både bruken av stoffet og prestasjonen.

Telemarksvingen vil ganske kort komme inn på en del av hovedsakene som ble nevnt under treffet.

Nye veger i byene

Den nye vegplanen for 1986–1989 konkluderer med at en del av vegbevilgningene må kanaliseres til oppbygging av hovedvegnettet i byene i Telemark. Mens vi i siste planperiode har bruk 130 millioner kroner på hovedvegnettet i Skien, har vi bare brukt 27 millioner i Porsgrunn. Man bør derfor forberede seg på at en vesentlig andel av hovedvegutbyggingen vil skje innen Porsgrunn kommunes grense, sammen med å få gjennomgangstrafikk utenom Notodden sentrum, ny innfartsveg til Kragerø – samt å eliminere de beryktede «ingeniørsvingene» nord for Ulefoss ved å legge om riksveg 36 mellom Ulefoss N – Sandnes.

– av –

Thormod Dalene

Sentrumsring og bomveg

Parsellen gjennom Bånnåsen: Jernbanegaten – Vallermyrene i Porsgrunn er allerede påbegynt. Det videre arbeid med Sentrumsringen er kommet så langt at vi i forslaget til den nye vegplanen har tatt med at arbeidet med tunnelen vil kunne gjennomføres i vegplanperioden 1986–1989.

Forslaget om bomveprosjektet av ny E18 gjennom Eidanger er fortsatt «brennaktuelt», og det arbeides meget seriøst med å forsere denne utbyggingen til omlag 400 millioner kroner. Da er det tatt med ny bru over Brevikstrømmen og



Her skal vegen ligge. Nyvegen skal være en direkte fortsettelse av Jernbanegata i bakgrunnen. (Fra Porsgrunn.)



Av hensyn til rystelsene fyres det bare av mindre salver i Bånnåsen i Porsgrunn. Tore Mobbek og Sverre Røsvik gjør klar til en ny salve. I alt er omlag 7000 kubikkmeter fjell sprengt ut i Bånnåsen.



Problemkrysset på Nenset. Stor trafikk og vanskelig utkjøringsforhold virker stressende på førerkortkandidater.



Utlegging av kombinert bærelag og dekke samtidig. Denne valsebetongen er av meget tørr betong. Under legges fiberduk for hver sjette meter – som skal hindre opp-pumping av finstoff fra underlaget.

føring av den nye vegen fram til Rugtvedtmyra i Bamble.

Tunnelalternativ under Brevikstrømmen blir også vurdert.

Sentrumsringen og ny E18 kan på en måte ses i sammenheng i og med at det kan bli aktuelt å la ett års bompenger gå til forsering av kjempeanlegget i Porsgrunn sentrum.

Investeringer

Utenom bompenger kan det regnes med at det vil bli investert 320 millioner kroner i nye veger i planperioden 1986–1989.

Mye på gang

I tillegg til de veganlegg som er nevnt foregår det mye utbedringer. Blant annet er forsterkningsarbeidene på E76 i gang – noe som vil medføre at hele vegruten gjennom Telemark kan settes opp i 10-tonns akseltrykk fra neste år. Dette vil gi bedre inntjeningssevne for transportnæringen. Av andre prosjekter ble nevnt omlegging av vegen i Åmot, Seljord, Brunkeberg, Høydalsmo og ved Nutheim.

Problemkryss på Nenset

Krysset riksveg 36/Lyngbakkvegen på Nenset fortøner seg ofte som en prøvelse for biltilsynet. Spesielt er dette krysset en ekstra belastning for førerkortkandidater. Med den naturlige nærvøisitet i kroppen som kandidatene har, må de ofte stå i kø i lange tider før de kan kjøre ut på vegen hvor selv øvede bilførere kan ha problemer med å finne luker på tørt sommerføre.

Slike situasjoner blir stressende og det må beregnes ti minutter ekstra til hver førerkortkandidat som skal ut på denne sterkt trafikerte Porsgrunnsvegen. I realiteten betyr dette problemkrysset at vi i snitt «mister» tre førerkortkandidater pr. dag.

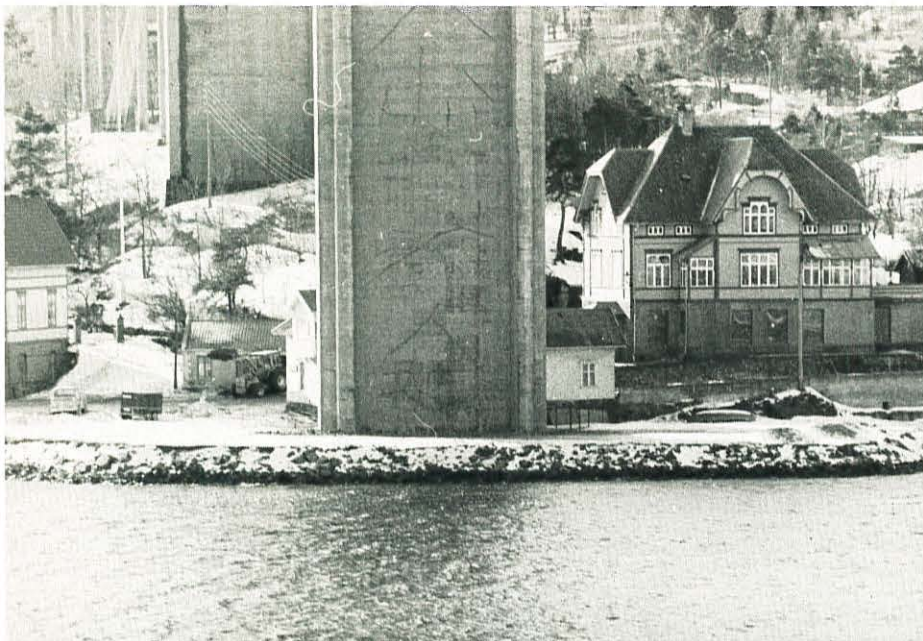
Vegvesenet har hatt en arbeidsplan for dette krysset klar i lang tid, men midlene har vi vært nødt til å overføre til andre anlegg flere ganger.

Det står på en eneste grunneier om krysset kan bygges om – og dermed bedre flyt i trafikken – ble det hevdet på pressetreffet.

Nye dekketyper

Åpen oljegrus – en dekketype som er utviklet her i Telemark er under utprøving blant annet i Skjelsvik hvor det passerer 15.000 kjøretøyer i døgnet. Til tross for at vi kan spare 10–15 kroner for hver kvadratmeter med dette dekket, er ikke slitasten større enn for andre tradisjonelle dekker. Dersom åpen oljegrus forblir hva det lover, kan denne dekketypen bidra til å redusere vedlikeholdskostnadene på riks- og fylkesveger. En delegasjon fra Vegdirektoratet vil forøvrig komme på befaring i mars for å se litt nøyere på dette nye tilbudet med åpen oljegrus. Kommer Vegdirektoratet til samme konklusjon som vegkontoret, vil man som eksempel kunne spare inn drøye 6 millioner kroner på opprustningen av E76 gjennom fylket.

Vi har også gjort forsøk med valsebetong – en dekketype som bare er forsøkt i Frankrike utenom Telemark. Denne dekketypen er lagt på en parsell av det nye Elstrømanlegget. Tradisjonelt betongdekk ville ha kostet 40 kroner mer pr. kvadratmeter. Imidlertid må det en god del forsøk til – både med blanding og utlegging før vi har de nødvendige erfaringer og kunnskaper. Valsebetongen ser imidlertid lovende ut.



Med bakgrunn i den tragiske bru-ulykken i Sverige for noen år tilbake, ble Brevik bru utpekt blant de norske bruene som kunne være i faresonen for liknende uhell.

Som sikring er det lagt en krave av stein rundt den vestre pillaren. Stein fikk vi fra en utvidelse av en industritomt og en idrettstomt. I alt gikk det med ca. 15.000 kubikkmeter fjell og kostnaden ble godt og vel en halv million kroner. Nå håper vi at kommunen vil så og beplante kraven . . .

Ekstrabevilgning for varslingsystem

Bru-ulykken i Sverige for få år tilbake, viser at det kan skje katastrofer av dette slag – også i vårt land. Breviksbrua er en av de norske bruene som ble «blinket ut» for å sikres. En krave av stein er lagt som sikring rundt foten av bruas vestre tårn og et varslingsystem med lys og bommer er montert. Etter søknad om tilskudd har Vegdirektoratet bevilget kr. 250.000 av vedlikeholdsreserven til varslingsystemet.

Mange dårlige fylkesveger

Vegsjefen og hans stab nærer den største bekymring for fylkesvegnettet i Telemark. Mens en stadig større andel av riksvegnettet utbedres og forsterkes til 10-tonns akseltrykk, forringes årlig halvparten av fylkesvegnettet. Vi kan derfor ikke lenger se riks- og fylkesvegnettet i en naturlig transportmessig sammenheng. Den lave bevilgningstakten for fylkesvegnettet i Telemark gir ikke særlig grunn til optimisme. Hva dette vil bety for fylkets utviklingsmuligheter bør undersøkes og vies seriøs oppmerksomhet.

Kontroll og opplysning

Biltilsynet vil i tiden som kommer, rette oppmerksomheten mer mot systemene.

Sammen med ti andre fylker er Telemark utpekt til en utvidet prøveperiode der bilverkstedene og teststasjonene skal drive kontroll. Her skal biltilsynet gi rettledning til de som skal utføre kontrollen og skal også foreta stikkprøver av de bilkontroller som er utført.

Biltilsynet vil videre intensivere opplysningsarbeidet overfor alle kategorier personell som har med farlig last å gjøre. Biltilsynets kontrollhall i den nye vegstasjonen i Vrådal, har stort sett samme utstyret som i Skien. Tre dager i måneden vil Vrådal bli stedet for bilkontrollen i Vest-Telemark.

Til våren og på ettersommeren blir det anledning til å ta førerkort for traktor og motorsykkel i Fyresdal, Treungen og Drangedal.

Forgubbing?

Gjennomsnittsalderen blant de omlag 550 ansatte ved Statens vegvesen i Telemark er godt og vel 50 år. Siden bevilgningene stadig går nedover må også bemanningen reduseres – noe som hittil har skjedd ved naturlig avgang.

Behovet for rekruttering av nye og unge folk blir stadig større – og kanskje spesielt i utedriften.

Felles emblem for Statens vegvesen

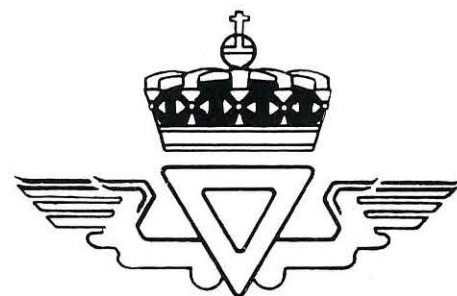


Nytt emblem

Statens vegvesen kommer nå til å få ett felles emblem. Dette skal være en forenklet utgave av emblemet til Biltilsynet.

Trekanten og fargen inne i krona skal være rød, mens resten av emblemet vil ha standard gul farge.

Overgangen til nytt emblem vil skje gradvis.



Nåværende emblem

HÅNDBØKER

Vegdirektoratets kontor for teknisk rasjonalisering (håndboksekretariatet)

informerer om:

008 – Økonomiinstruks

2. utgave

Forskrifter (80 sider) – en håndbok som tar sikte på å gi en samlet framstilling av alle bestemmelser og rutiner som gjelder innenfor økonomiforvaltningen i Statens vegvesen.

Håndboken er bygget opp omkring «Instruks for økonomiforvaltningen innen Statens vegvesen» (hovedinstruksen). Stortingets Bevilgningsreglement er tatt med i håndboken som vedlegg.

Gode plasseringer for Telemark i

Vegvesenets landskytterstevne 1983

Vegvesenet korrespondanseskyting – etatens uoffisielle landskytterstevne og mesterskap ble i 1983 arrangert for femte gang. Det var Nordland som var arrangør i fjor, og Telemark hadde meldt på et skuddsterkt lag.

Korrespondanseskytingen foregår på den måten at skytterlagene fra Vegvesenet i de forskjellige fylker, melder på navngitte deltakere. Arrangøren sender deretter ut skiver som er merket og stemplet for den enkelte skytter. Skytingen foregår som på vanlig miniatyrskytterstevne – men det blir skutt lokalt, og skivene sendt inn til arrangøren.

Klassevinnere og resultatene for skytterne fra Telemark i 1983 ble følgende:

Kl. 1 (185 deltakere)

1. Steinar Håvik, Sogn og Fjordane 278 p.

Kl. 2 (24 deltakere)

1. Birger Mosbekk, S. Trøndelag . 264 p.
2. Bent Kristiansen, Telemark 262 p.
13. Arnljot Heggstad, Telemark 244 p.
16. Rikard Førstøyl, Telemark 240 p.
20. Harald Haukenes, Telemark 236 p.
22. Asbjørn Tefre, Telemark 220 p.

Petter Lyng (til høyre) vant klasse 5.

Kl. 3 (16 deltakere)

1. Tor Leirstein, Troms 266 p.
10. Amund Færstaul, Telemark 241 p.
12. Inge Thunes, Telemark 240 p.

Kl. 4 (17 deltakere)

1. Tor Høie, Akershus 288 p.
9. Jan H. Myhre, Telemark 257 p.
10. Knut Kleiva, Telemark 255 p.
13. Arne Kåsa, Telemark 251 p.
14. Arne Baugerød, Telemark 247 p.
16. Olav O. Stenstad, Telemark 230 p.

Kl. 5 (7 deltakere)

1. **Petter Lyng, Telemark** 283 p.
3. Asbjørn Halvorsen, Telemark 276 p.

Kl. 5A (33 deltakere)

1. Jan Lindahl, Østfold 285 p.
28. Ivar Haugen, Telemark 250 p.
29. Toralf Dalen, Telemark 247 p.
31. Willy Slaaen, Telemark 236 p.

Kl. D1 (27 deltakere)

1. Anne Haugland, Vegdirektoratet 171 p.
18. Åse Christiansen, Telemark 124 p.



Lagskyting (herrer/tre-mannslag)

1. Østfold I 844 p.
2. Telemark II 814 p.
3. Sogn og Fjordane I 813 p.
32. Telemark I 733 p.

Damene mangler

I år er det Møre og Romsdal som er arrangør av Vegvesenets korrespondanseskyting. Telemark har meldt på 20 skyttere – hvorav 2 tre-mannslag.

Konkurransen skal i år være ferdig skutt innen 16. april.

Skyttergruppa savner det kvinnelige innslag i år. Åse Christiansen har deltatt som enslig svale noen ganger – men det finnes vel en del damer i Vegvesenet som er «lette på avtrekker'n»?

Vegvesenets fotball-lag har behov for flere spillere.

Har du lyst og anledning – ta kontakt med Asbjørn Tefre på vegkontoret.

Større innsats

Etter en synkende tendens fram til 1980 bar tallene for 1981 og '82 bud om større usikkerhet med hensyn til svingningene i ulykkestallene. Fjoråret viser da heller ingen nedgang på landsbasis i forhold til 1982.

Nedgangen i ulykkestallene for Telemark er gledelige, men det er samtidig helt klart at det for framtiden kreves enda større innsats for å oppnå ytterligere reduksjoner av vegtrafikkulykkene.

Tallet på drepte i vegtrafikkulykker (førere + passasjerer) var i 1983 halvert i forhold til året før i Telemark. Seks av fjorårets måneder var uten dødsulykker her i fylket og tallet på drepte i trafikken var i 1983 det laveste etter 1970.

Dette er den positive konklusjonen i ulykkesrapporten for 1983 fra vegsjefen i Telemark.

Ulykkesrapporten for 1983 viser:

Gledelig nedgang i trafikkulykkene

Målsettingen for 1985 ble oppnådd i 1983

Nå er ikke halvering av dødsulykker i trafikken noe mål i og for seg. Vår «hemmelig drøm» er jo selvfølgelig å komme ned på null.

Likevel er jo alle reduksjoner i denne sammenheng positivt.

Av rapporten kan vi videre trekke ut følgende:

Både utforkjøringsulykker og fotgjengerulykker viser en klar og gledelig nedgang, mens ulykker med kjøretøyer i samme kjøretretning har økt med nesten femti prosent i forhold til 1982. Siden disse ulykkene vesentlig gjelder påkjøring bakfra er det ikke utenkelig at avstanden mellom kjøretøyene er for kort.

Av drepte og skadde i Telemarkstrafikken i 1983, var 143 bilførere, 126 bilpassasjerer, 66 motorsyklister/mopedister, 43 syklistene og 48 fotgjengere.

Mens Europavegene har et mer «normalt» ulykkestall, viser andre offentlige vegger en reduksjon av trafikkulykker.

Vegsjefens mål for trafiksikkerhetsarbeidet for perioden 1982–1985 er allerede oppnådd

Ved rulleringen av Norsk Vegplan for perioden 1982–85, satte vegsjefen som mål at ulykkestallene innen 1985 skulle ligge 20 prosent lavere enn 1977-tallene. lene.

Utviklingen i trafikkulykkene i Telemark viser – sammenliknet med målsettingen, en enda gunstigere utvikling enn man kunne håpe og tro. Målsettingen – 20 prosent reduksjon innen 1985 er oppnådd allerede i 1983.

Riksveger med ti-tonns akseltrykk FORDOBLING PÅ TO ÅR



Vegvesenets målsetting om at halvparten av riksvegene her i landet skulle være tillatt for kjøretøyer med 10-tonns akseltrykk innen 1. januar 1986, er allerede oppnådd – to år før planen,
– sier konsulent Terje Westlie ved Langtidsplankontoret i Vegdirektoratet.

Bare i løpet av 1983 økte andelen riksveger som er tillatt for 10-tonns akseltrykk fra ca. 30 prosent til ca. 49 prosent av våre omlag 25.000 kilometer med riksveger. I Norsk vegplan er målet at 50 prosent av riksvegene skal være tillatt for ti tonn innen utgangen av 1985.

– Denne målsettingen vil nå helt sikkert bli overoppfyllt,

sier Westlie og fortsetter;

Vi regner faktisk med å komme opp i en andel på hele 60 prosent i løpet av 1985.

Årsaken til den store økningen i ti-tonns veger i 1983 er delvis at Vegvesenet har prioritert punktvis utbedring av bruer og spesielt svake vegstrekninger.

Det bør imidlertid legges til at de tekniske kravene som settes til veger som skal tåle 10-tonns akseltrykk er blitt mindre strenge i enkelte tilfeller hvor den transportøkonomiske gevinsten er særlig stor.

For Telemarks vedkommende var andelen av veger tillatt for 10-tonns akseltrykk ved årsskiftet; 48,7 prosent for riksvegene og 9,4 for fylkesvegene.

Om at kravene i enkelte tilfelle er blitt mindre strenge, sier vegdirektør Eskild Jensen;

Dette fører nok til større slitasje på disse vegene, og kommer til å påføre Vegvesenet ekstra vedlikeholdsutgifter i årene som kommer – selv om akseltrykket reduseres under teleløsningen. Når vi likevel har valgt å ta denne belastningen, er det i første rekke for å imøtekomme næringslivets ønske om lavere transportkostnader.

De fleste av de store og viktige transportrutene er nå åpnet for kjøretøy med ti-tonns akseltrykk. Det store problemet nå er at svært mange transporter begynner eller slutter på en fylkesveg, og her er tilstanden bedrøvelig. Bare ca. 4 prosent av landets fylkesveger tåler kjøring med ti-tonns akseltrykk, og det er liten utvikling å spore.

Fylkesveggenes økonomi er et stort kapittel, både når det gjelder penger til utbedringer og vanlig vedlikehold, sier vegdirektør Jensen – og han legger til;

Det er ikke lett å øyne noen snarlig løsning på disse problemene, men Vegdirektoratet vil i løpet av våren komme med et initiativ overfor Samferdselsdepartementet i forbindelse med fylkesveggenes tilstand.

Et apropos til

«Aksjon Publikum»!

Fra stasjonssjef Thor Inge Svihus ved Biltilsynet i Notodden, har vi fått tekst og foto – som et apropos til «Aksjon Publikum».

Svihus skriver:

– Historien er kort og godt den at «Klaus» hadde plassert sin gamle sofa i kontrollhallen – som et midlertidig oppholdsted for møbelet.

En eldre mann som skulle vise sin gamle folkevogn til kontroll, torde ikke følge med inn til slike «stygge folk» i blå kjledresser. Han takket ja – sammen med



sin kone, om en plass i sofaen mens bilen ble kontrollert.

Han takket ja – og etter kontrollen utbrøt han:

– «Neste gang bilen skal inn til kontroll behøver jeg ikke ta med kjerringa. Da tør jeg komme alene . . .!»

VEGVESENET 1940-1945

Vi vet så lite om Vegvesenets drift, gjøremål og opplegg under den andre verdenskrigen. Vi er derfor svært interessert i opplysninger – smått og stort – samt fotogra-

fier fra denne tragiske perioden i vår historie.

Kan noen hjelpe oss?



22-meters vogntog med tømmer vil få lavere lasshøyde, samt at vegslitasjen kan bli redusert.

Tømmertransporter med totallengde på 22 meter Stadig lengere, bredere, høyere og tyngre transporter

Vogntog på hele 22 meter vil heretter bli å finne på norske vegger. Vegdirektoratet har nå bestemt at tømmertransportører får benytte opptil 22-meters vogntog på spesielle strekninger over hele landet. Hittil har maksimumslengden for slike vogntog vært 18 meter.

Et 22-meters vogntog kan føre til mindre slitasje på vegen enn et kortere vogntog med samme totalvekt, sier overingeniør Tor-Sverre Thomassen i Vegdirektoratet. Trafikksikkerhetsmessig er det også en fordel om høydene på lassene reduseres i forhold til de lasshøyder som

blir på et vogntog på 18 meter. Vegdirektoratet arbeider med et forslag om at den maksimale høyden på 22-meters vogntog ikke skal overstige fire meter.

Den nye ordningen bidrar også til å minske tømmerneringens transportkostnader.

Nå nyttes ikke vogntog bare til tømmertransporter. Svære kjøredoninger trafikkerer daglig på vegnettet vårt med nesten all slags mulig – og «umulig» last.

En gammel dampbåt som i en årrekke

har gjort tjeneste som isbryter og transportmiddel på Tinnsjøen i Øst-Telemark, ble i begynnelsen av desember transportert langs fylkesvegen fra Tinnoset og til Heddalsvannet ved Notodden.

Det var Isak M. Nilsens transportfirma som hadde påtatt seg den store og vanskelige flytteoperasjonen. Ved hjelp av moderne utstyr, maskiner og kjøretøyer – og etter god planlegging, ble den gamle 50–60 tonneren fraktet landevegen.

For 70–80 år siden ble den fraktet den andre vegen – i deler, ved hjelp av 8–10 hester, taljer, spett og rå muskelkraft.



Lange og tunge transporter er daglige syn på vegnettet vårt. På glatt desemberføre fraktes her den gamle dampbåten fra Tinnsjøen til Heddalsvannet

Styrket tilsyn med kjøreskolene

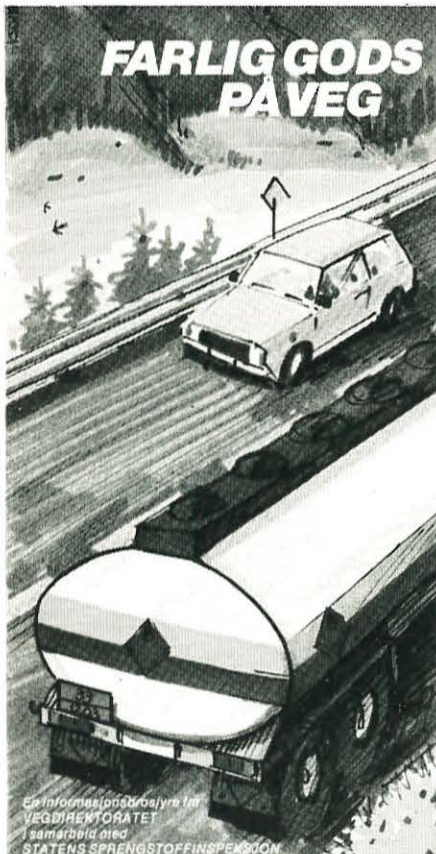
Vegdirektoratet har bedt vegkontorene sørge for at biltilsynets tilsyn med kjøreskolene økes. Dette skjer for å opprettholde kvaliteten på kjøreskoleopplæringen under den konkurransesituasjonen som etter hvert har oppstått, og for å skape mest mulig like konkurranseforhold.

En strengere holdning overfor nyetableringer fører også med seg at det blir slutt på dispensasjoner fra kravet om 2 års praksis som kjørelærer etter trafikkklærereksamen for å kunne bli daglig leder av en kjøreskole.

Brosjyre og A.D.R. – farekode gir informasjon om:

Farlig gods på veg

I samarbeid med Statens Sprengstoffinspeksjon har Vegdirektoratet utarbeidet en enkel informasjonsbrosjyre om de regler som gjelder ved transport av farlig gods på veggen.



Hensikten med brosjyrene har ikke vært å redegjøre for bestemmelsene i detalj, men å dekke følgende informasjonsbehov:

Til industri- og handelsbedrifter, transportforretninger og andre som håndterer farlig gods: Informasjon om at det finnes bestemmelser og om hvor man kan få fullstendige opplysninger.

Til politi, brannvesen og andre etater, redningsmannskaper, andre vegfarende og alle som uforutsett kan få kontakt med farlig gods: Informasjon om hva bestemmelsene om transport av farlig gods i hovedtrekken går ut på, og spesielt hva merkingen på koller og kjøretøyer betyr.

Biltilsynet skal primært sørge for utdeling i enkelttilfelle i og med at en stor del av opplaget allerede er øremerket for distribusjon gjennom organisasjoner, etater m.v.

Brosjyren blir tilgjengelig for publikum hos biltilsynet.

SKILTEKSEMPEL	
Faretype	Faretype
266	X 423
1017	1428
Stoffnummer	Stoffnummer

Den øvre tallrekke forteller hva slags fare som er forbundet med transporten (A. D.R. farekoder). Den nedre tallrekke forteller hva slags stoff som transporteres.

Ved to like siffer, betyr det en forsterkning av faretypen. Bokstaven X foran første siffer i øvre tallrekke betyr at stoffet ikke under noen omstendighet må komme i berøring med vann.

Lokalt initiativ: Farekode i førerkortformat

Inspektør Arne Gøberg ved biltilsynet i Skien, har i samarbeid med biltilsyns-sjefen utarbeidet et smart informasjonskort som er laget i førerkortstørrelse – og som Biltilsynet selv laminerer.

Kortet er sent ut til aktuelle offentlige etater og det er meningen at alle kjøretøyer i Vegvesenet skal ha kortet liggende sammen med vognpapirene.

Vegvesenet i alle landets fylker har fått tilbud om slike kort. Bortsett fra ett fylke har alle bestilt et visst antall eksemplarer.

Biltilsynet i Skien har hittil produsert omlag 10 000 kort.

Om gangfelter

Norske bilførere har generelt lav respekt for vikeplikt ved gangfelt. I følge en norsk undersøkelse avtar respekten med økende kjørefart. På veger med fartsgrense 50 km/t er det gjennomsnittlig 17–18 prosent av bilistene som overholder vikeplikten. Er fartsgrensen 80 km/t er andelen sunket til 3–4 prosent.

Hvert år blir det lagt ned millionbeløp for å friske opp gangfeltene her i landet. Det er Vegdirektoratets ønske at flest mulig gangfelt skal ha fått denne nødvendige «make up» innen midten av mai.

Den ulykkesreducerende virkning av gangfelt er avhengig av flere faktorer. De viktigste er trolig:

- Hvor høy andel av fotgjengerne som bruker gangfeltet.
- Bilførernes respekt for gangfeltet.
- Sikring av gangfelt med belysning og signalregulering.

Og mens vi først er inne på det: En alt for høy prosent av fotgjengerne krysser veg og gate i suveren forrækt for gangfeltene.

Samferdselsutvalget

skal 19. mars til Drangedal. Det er Transportbrukernes fylkesutvalg som er innbyder, og etter et møte vil det bli praktisk demonstrasjon av kjøretøyer med diverse last og akseltrykk, slik at blant annet politikerne ved selvsyn skal kunne se hvilken betydning – og hvilket utbytte næringen har med hensyn til en transportmessig gunstig akseltrykkpolitikk.

HÅNDBØKER

Vegdirektoratets kontor for
teknisk rasjonalisering
(håndboksekretariatet)
informerer om:

107 – Hovedplanlegging

Veiledningshefte med to hovedmål:

- Arbeidsbeskrivelse. Ment å være en veiledning for hovedplanlegging og gi mulighet for bedre presisering og styring av hovedplanarbeidet.
- Kontoplan. For Vegvesenet kan plankoden bli brukt som kontoplan for kostnadsoppfølging av spesifiserte delarbeider i en hovedplan.

En forsinket – men velment

nyttårs-hilsen til alle «Telemark-svingen's» lesere, våre medlemmer – og spesielt til våre pensjonister. Må det nye året bli innholdsrikt i arbeid og fritid.

Godt nytt år!

Med hilsen

Tillitsmannsutvalget i NVF avd. 78

Øystein Sauro, formann

«Aksjon kjørellys»:

På med lyset folkens, – også om dagen!

Det er besluttet at alle biler som blir registrert første gang etter 1. januar 1985, skal ha kjørellys som tennes automatisk når motoren starter eller når bilen settes i bevegelse. I forbindelse med denne beslutningen vil Vegdirektoratet i løpet av 1984 gjennomføre en kjørelyskampanje.

Denne kampanjen – «Aksjon kjørellys» har som mål å få så mange som mulig til å bruke kjørellys om dagen frivillig.

«Aksjon kjørellys» vil bli den største informasjonsaksjonen fra Vegdirektoratets side i 1984.

Det oppfordres foreløpig til at alle i Vegvesenet bruker kjørellys både i tjenesten og privat. Påbud om bruk av kjørellys i Vegvesenets biler blir vurdert.

Det er mange fordeler ved å bruke kjørellys: Erfaringene viser at i Finland og Sverige er det blitt nedgang i trafikkulykkene. Det er viktig i de nordiske

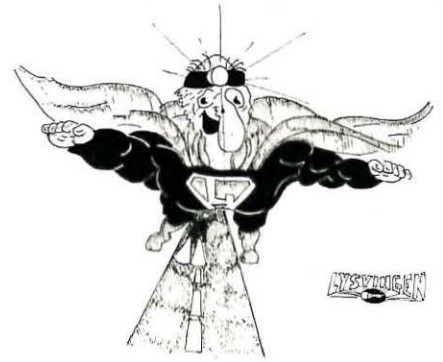
land med «Bli-sett-lys» da vi på vår kant av kloden har mye sjenerende lavt sollys, lite dagslys, lange skumringsperioder og mye overskyet vær med dårlige kontrastforhold.

Kjørellys vil også kunne medføre at syklistene og gående lettere og på et tidligere tidspunkt, vil kunne oppdage kjøretøyer i bevegelse.

Ikke minst er bruk av kjørellys til stor fordel for barn og svaksynte som til vanlig har vanskeligheter med å bedømme avstand og fart til kjøretøyer.

Både Sverige og Finland har påbud om bruk av kjørellys. I Finland bare utenfor tettbygde strøk. I Sverige gjelder påbudet uten begrensninger.

I tiden som kommer – ja utover hele 1984 – vil vi også her i Telemarksvingen komme med mer stoff omkring kjørellys.



Disse figurene tegnet av Jan Erik, vil med jevne mellomrom minne oss om dette og hint ved bruk av kjørellys.

Øverst har vi «Lysvingen» og deretter «lille Luxus».

Vedlikeholds- avdelingen

opplyser at det er bestilt en ny asfaltutlegger som man venter skal være klar til innsats på Telemarks-vegene i mai – forhåpentligvis til tiden når utleggingen starter opp.

Legging av dekker fra eget verk kommende sommer, blir i hovedsak på E76 mellom Morgedal-Vinje.

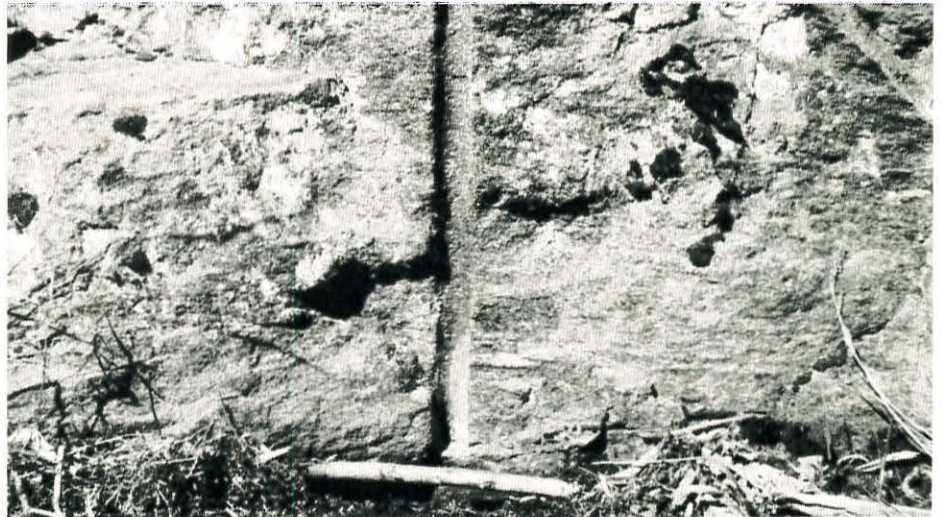
Teleløsningen er igang

mange steder i landet, og det er allerede innført akseltrykkrestriksjoner på mange vegruter.

Tilsammen vil omlag 60 prosent av riks- og fylkesvegnettet her i landet få nedsatt akseltrykk mens teleløsningen pågår.

Tidligere ble skilt med angivelse av tillatt akseltrykk satt opp i alle vegkryss. En helt ny ordning i år er at Vegvesenet setter opp opplysningstavler ved fylkesgrensene om at telerestriksjoner er innført i fylket. Slike skilt blir også satt opp i enkelte viktige vegkryss.

Rune: Fra Vegvesenets historie 200 år gammelt borehull i Sannidal



Dette bilde viser et borehull på den gamle postvegen mellom Dørdal og Auråen i Sannidal. I den tiden hvor hullet ble boret (ca. 1780–1790) forsøkte man å unngå sprengning. Det var enklere å gå utenom. Denne steinblokken lå imidlertid midt i traséen, så sprengning måtte til. I den tiden var det vanlig at soldater ble nytt til den slags vegarbeid. Tre mann var med på boringen, en holdt det grove jernboret med stålspiss, mens to slo. Deretter ble steinblokk sprængt med krutt.

Og minnet – det finner vi på den gamle vegen – rett før Torebru.

Flammerensing av betong

Kostbare betongmurer blir fra tid til annen dekorert av «femterangskunstnere». Med spraylakk får de på denne måten gitt uttrykk for sin mening for all verden – uten tanke på hva dette koster både i penger og forringelse.

Flammerensing kan være et godt alternativ for fjerning av slike dekorasjoner – samt som forbehandling av ny eller gammel betong som skal belegges med maling eller plast.

Flammerensing består av at en forholdsvis oksygenrik acetylenflamme føres over betongflaten med jevn hastighet. Flammtemperaturen (ca. 3100°C) og gassens høye arbeidstrykk medfører en kombinert termisk og mekanisk rengjøring. Oljer, maling og andre organiske forurensninger forbrennes, fuktighet i overflaten fordampes og betongens overflate smeltes eller sprenges bort. Gasstrykket medfører at det meste av forbrenningsrestene blåses bort.

Gjensittende forbrenningsrester fjernes for øvrig forholdsvis enkelt med en mekanisk etterbehandling med roterende stålborste eller betongfres. Etter flammerensing og mekanisk etterbehandling er overflaten ren og klargjort for belegging av plast eller maling.



Det er utført forsøk med flammerensing. Et av de mest «brennbare» spørsmål var hvilken innvirkning den høye temperaturen har på betongens egenskaper. Temperaturer som er skadelig for betong (over ca. 200–250°C) ble bare oppnådd i de ytterste 2 mm av betongen ved normale brannhastigheter. Temperaturen avtar raskt med dyppet under overflaten, og ved ca. 7 mm under overflaten ble det målt en temperaturøkning på ca. 70°C.

Flammerensing med etterfølgende mekanisk bearbeiding har god rengjøringseffekt på ulike typer av betongflater. Sementslamsjikt løsnes til en dybde av noen millimeter. Vanlige malingsjikt fjernes uten problemer og plastsjikt på 1–2 millimeters tykkelse ble fjernet under forsøkene uten noen problemer.

På oljeforurensede betongflater blir flaten så ren at belegg – for eksempel plastbelegg – kan påføres direkte med godt resultat.

15 millioner kroner

til «Aksjon skoleveg»
i 1984

Kr. 600.000 til Telemark

Stortinget har bevilget 15 millioner kroner for 1984 som en oppfølging av tidligere tilskudd til fylkesveger og kommunale veger i forbindelse med «Aksjon Skoleveg».

Det forutsetter at det fra fylkene og kommunene bevilges et tilsvarende beløp.

Av disse midlene er Telemark tildelt kr. 600.000 – eller 4 prosent av bevilgningen.

Kommunene er for øvrig tilskrevet hvor de anmodes om å komme med ønsker over tiltak som i 1984 kan omfattes av «Aksjon Skoleveg». Svarfristen er satt til 1. april i år.

Utvalgsundersøkelse viser:

Redusert kapasitetsutnyttelse ved lastebiltransporter

Den gjennomsnittlige tillatte totalvekt for kjøretøyene i 1983 var 18.938 kg. I vekt var ledig kapasitet gjennomsnittlig 5.850 kg. Ledig kapasitet i forhold til tillatt totalvekt er dermed gjennomsnittlig 31 prosent.

Det er dermed grunn til å anta at det i snitt bare er omlag 50 prosent av nytte-lasten ved lastebiltransporter som blir utnyttet når man regner med tomkjøring. Uten tomkjøring vil den gjennomsnittlige kapasitetsutnyttelsen være mellom 60–65 prosent.

Det er vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet som konkluderer dette i en rapport. Sammen med biltilsynet i Oppland, Vestfold, Telemark, Sogn og Fjordane og Nordland, gjennomførte vegtrafikkavdelingen en større utvalgsun-

dersøkelse av kapasitetsutnyttelsen ved lastebiltransporter i 1983.

Undersøkelsen viser videre at kapasiteten er best utnyttet på vinterføre – med en gjennomsnittlig ledig kapasitet på 4.305 kg. Som forventet viser det seg at kapasiteten er dårligst utnyttet i perioden med telerestriksjoner.

I gjennomsnitt var den ledige kapasitet i perioden med telerestriksjoner 6.793 kg og tilsvarende på sommerføre 6.331 kg.

Av hensyn til akseltrykkpolitikken som føres, kan det være av interesse at 15,7 prosent oppgir akseltrykkrestriksjonene på vegruten som årsak til ledig kapasitet. Tilsvarende er det 19,4 prosent som oppgir mangel på oppdrag – og 12,2 prosent påstår godsets volum som årsak til den ledige kapasitet.

Norsk trafikksikkerhet:
På topp for voksne
**Mindre bra
for
barna**



Mellom to gangfelt.
Trafikksikkerhet begynner med oppdragelsen.

Norge ligger helt på topp i hele den vestlige verden når det gjelder de voksnes sikkerhet i trafikken. Men barna utgjør en større andel av de drepte i trafikken i Norge enn i mange andre land. Dette går fram av en fersk OECD-rapport som er utarbeidet av en internasjonal gruppe trafikkeksperter.

Av de 16 landene i undersøkelsen et det bare i Japan at risikoen for å bli drept i trafikken er mindre enn i Norge. Men det er først og fremst de voksne som er mindre utsatt i trafikken her i landet enn i andre land.

For barn under 14 år derimot, er risikoen for å bli drept i trafikken nesten like stor som i et gjennomsnittlig OECD-land. Av hundre tusen norske barn blir sju drept i trafikken i løpet av ett år.

Mye kan gjøres for å bedre norske barns sikkerhet i trafikken. For barn under fire år er risikoen for å bli drept i trafikken mer enn tre ganger så stor i Norge som i Sverige.

I Vegdirektoratet arbeides det nå med et utkast til et eget handlingsprogram for å bedre barnas sikkerhet i trafikken. Målet må være at Norge skiller seg gunstig ut – også når det gjelder barnas trafikksikkerhet, sier trafikkdirktør Olav Søfteland i Vegdirektoratet.

Tanker fra notisblokken
**Fra
måned til måned**

Mars



Det er mars – og jeg sitter i en steinrøys og rabler tanker i notatblokken min, hva nå det skal være godt for.

Men jeg er nødt til det siden ettervinterens sol skinner med glad vrede over meg og steinrøysa – og en dunet kjøttmeis som holder meg med selskap.

Jeg har tatt min beslutning. Jeg vil dele mine tanker med andre. Kanskje en eller annen har bruk for dem – og kan glede seg over dem – slik jeg gjør.

For hundre år siden var det ikke så vanskelig som idag å tro på menneskets tilbøyelighet til å forene en hverdagsgjering med sine innerste grublerier.

Det er ikke farlig å gruble litt – la tankene søke hen til dypet, fortiden og få seg til å tro at samfunnet ville vært mer menneskelig om man hadde beholdt en veloverveid sammenkobling av yrkesarbeid og menneskelig behov. Da kunne vi mere tro på tingene vi lager. Samfunnet hadde blitt mer utholdelig og ikke krevet så mange ofre.

Drømmen om frigjøring er vel ennå levende i oss?

Jeg kjenner til vitenskapsmenn som ber om unnskyldning for at de egner sin tid til å studere sommerfugler. Det er imidlertid sjelden at man hører om forskere som har skrupler for at de stiller med atomspaltning eller bedriftsøkonomi.

Hvorfor slik statusforskjell? Er ingeniører og økonomer en slags bedre mennesker, uansett hva de driver med?

Derfor ønsker jeg å flette noen hverdagsgrublerier inn i hverdagsgjeringen – enkle grublerier i og om den natur vi lever i og som vi er avhengig av.

Det er mars – og ennå ettervinter. Livet sprudler ikke enda – men det er like før.

Jeg sitter her i skogsbrynet som er det rike livets horisont, dets endepunkt eller begynnelse. Det finnes ingen sikre konturer ennå. Det finnes ingen objektive klarheter om våren ennå. Det er nemlig fremdeles vinter.

Naturen er som et dikt som ikke mennesket kan skrive. Fuglen sover med hodet under vingen. En fugl som sitter slik har øynene tildekket for impulsene fra lyset. Den fugl som sover, befinner seg i et mørkt rom, uansett ytre belysning. Derfor kan man ikke si at det er morgenlyset som vekker fuglen.

Hva er det da?

Den vekkes ikke – men den våkner! Den bærer sin morgen med seg gjennom natten. Morgengryet flytter seg skritt for skritt bakover etter som året blir eldre. Morgengryet kommer stadig tidligere, men fuglen som våknet en stund før daggry i mars, våknet ikke midt på natten i januar. Den forsover seg heller ikke i mai. Fuglen våkner før lyset kommer med den forenkede beskjed om at nå er det morgen. Det finnes ingen «klokkefugl». Den våkner en stund før morgengry – uansett når det inntreffer.

Livet er ingen slump.

Enkle opplevelser blir sterke ute i naturen. Det er lett å bli så grepet at hele sanseverdenen martres og forvirres. For et vanlig menneske er det ikke like lett å gripe eller begripe.

Her ute i skogen en vidunderlig søndag i mars, forstår jeg mer av menneskets ensomme forsøk på å rive seg løs fra de krav som stilles av solen som blender og vannet som forløser.

Mens jeg sitter her i mars-solen, opplever jeg en tilintetgjørende kløft mellom følelse og innsikt i menneskeverdenens framtid på den ene side og kunnskap om redskapene til å realisere framtiden på den annen. Jeg vet hva jeg bør, men ikke hva jeg kan.

Solen i mars bærer bud om en lys og lykkelig tid som kommer. En pipende kjøttmeis på leting etter dagens siste måltid forkynner at marsdagen snart er på hell.

En liten dunet fjærbylt har henrykt meg med sin glede over livet. Den feiet den svake solvarmen til trærnes grener, en syngende skyttel som vevde sin spinkle sang i solstrålene for å lindre den kulde som mars-måneden så skamløst gikk ut med.

Biltilsynet, Arendal
Pb. 443

4801 ARENDAL

Mars er sølesprut-tid. TA HENSYN. (foto: ThD)



*Hørt i
forbifarten . . .*

Lille Jens kom hjem etter en bil-
tur med sin far og ropte begeistret
til mor:

- I dag kjørte vi forbi seks aper,
14 halvidioter, sju helidioter og 17
pappskaller . . . !

Statsminister Willoch er av en an-
nen kjent politiker blitt utropt til
«Årets fotgjenger 1983».

Begrunnelse:

Han truet med å gå fire ganger . . .