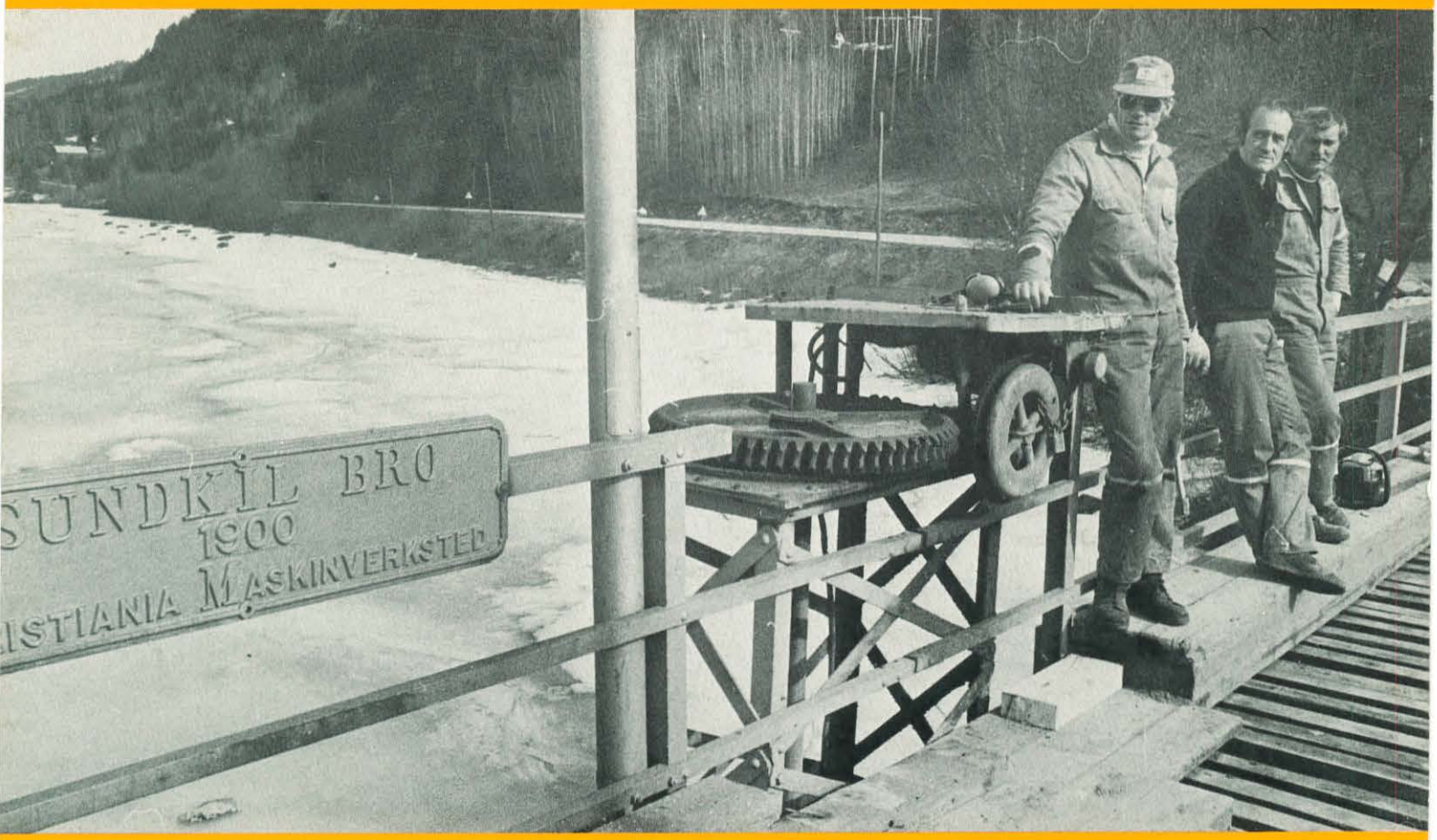
TELEMARK-Svingen 1 1985

Bedriftsavis for Statens vegvesen, Telemark fylke

Stadig flere veger oppklassifiseres



Sundkil bru er forsterket til 10 t akseltrykk. *(Se side 12)*

(Foto: B. Aase)

TELEMARK-Svingen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN
TELEMARK FYLKE

Nr. 1 – juni 1985 – 17. årgang

Redaksjon: Redaktør Fred Øveraas
Redaksjonssekretær Walter Scott-Fjære

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

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

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

Ettertrykk tillatt – helst med kildeangivelse.

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

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

AKSJON PUBLIKUM

– *kursinnhold og gjennomføring!*

Etter at biltilsynet gjennomførte sine kurs i publikumsbehandling i vinter, har også vegkontorets personell fått tilbud om slikt tiltak. Avdelingenes ledere har plukket ut de deltakere som var aktuelle, på bakgrunn av hvilke av personellet som hadde størst kontakt med publikum.

Tre dagskurs er avholdt i april/mai, med tilsammen ca. 60 deltakere.

Kursinnhold

Det ble i kursene lagt vekt på bakgrunnen for aksjonen, og det ble drøftet på hvilke områder vegvesenet kan bedre forholdene for at publikumshandlingen skal bli best mulig. En vesentlig del av kuset tok for seg psykologi på arbeidsplassen, hvor det ble grundig diskutert hvilke forhold på arbeidsplassen (ansatte imellom og forholdet ledelse–ansatte) som i siste hand påvirker vårt forhold til publikum.

Det kom fram fra deltakerne mange viktige momenter, og det kom for en dag at trivsel i arbeidet, og sammen med kolleger, har svært mye å si for vår generelle trivsel og funksjonsdyktighet både i arbeidet og overfor kunder/publikum.

At kommunikasjonen ledelse–ansatte og ansatte–ansatte ikke alltid er det beste ble klart aktualisert, og mange følte et stort savn når det gjelder berettiget ros/positiv kritikk for arbeidet som gjøres. Gjør man derimot feil eller mindre bra arbeid, får en saktes høre det og ikke minst føle det psykisk.

Det bør derfor som en konklusjon på kurset nevnes følgende:

Kursdeltakerne var skuffet over at ikke ledelsen var sterkere representert på kursene. Ledelse og ansatte må nemlig sammen sørge for at viktige rammefaktorer ligger til rette for et mer positivt forhold oss imellom, og overfor kundene/publikum. (Kun en mellomleder var med.)

Det ble også hevet at det ble vist lite ansvar fra den enkelte avdeling overfor nyansatte. Enkelte hadde vært ansatt i vegvesenet/på vegkontoret i mange år før en eller annen leder spurte hvordan han/hun trives i arbeidet m.v. Hvordan skal slike ensomme mennesker få overskudd og selvtillit nok til å kunne ivareta kundene/publikum på en riktig måte?

Det var enkelte (ganske mange) som i løpet av 10–20 år i bedriften aldri (eller kun 1–2 ganger) hadde fått anerkjennelse for godt utført arbeid i form av ros eller klapp på skulderen. Og slik ros forsterker en god arbeidsinnsats og er nødvendig for å få positiv selvfølelse. Dette er igjen nødvendig for å få et positivt og godt forhold til de kundene en behandler

Det kunne se ut til at stort sett ansatte med direkte publikumskontakt var prioritert til kursene, mens telefon-kontakt og skriftlig kontakt med publikum også er av største viktighet i «aksjon publikum».

- Kurs/samlinger av denne type går på mellommenneskelige forhold og ikke minst en ansattes/ leders forhold til seg selv i sin arbeidssituasjon. Derfor angår dette alle ansatte. Det er en rekke reaksjoner i dag som går på: «Hvorfor kom ikke jeg på kurset? Jeg har hørt at det var artig og lærerikt». Alle bør derfor få delta, ledere og ansatte sammen.
- Vi bør dessuten ha oftere (jevnlig) tid avsatt til uformelle samtaler som går på disse forhold som er nevnt, og ikke bare haste videre med saker/saker/saker . . .
- Det bør legges stor vekt på å fjerne så mange som mulig av interne forhold som kan skape mistrivsel, mangel på kommunikasjon og derav dårlig saksbehandling/publikumsbehandling.
- Vi bør skaffe oss rom som vi i trivelige omgivelser kan ha personlige møter med publikum i.
- I dag er det personellmangel i forhold til saker, og vi er pålagt å redusere ytterligere. Det er innstramminger på budsjettene og dessuten krav om å korte ned saksbehandlingstiden. Alle disse forhold gjør at saksbehandlere blir hoggestabber på vegne av vegvesenet, når publikum føler at alt tar så veldig lang tid.
- Sørg derfor for at disse rammefaktorene blir lagt bedre til rette, slik at vi får bedre muligheter for å være utadrettede og problemløsere for publikum.

Ønske fra kursdeltakerne:

- Hvorfor skal slike utspill som dette komme fra oss, uten at ledelsen har vært med på drøftingen av disse forhold? Vi trenger at ledelsen og de ansatte sammen vinkler seg inn på en kurs som kan gjøre vår organisasjon/saksbehandling mer samlet konstruktiv.

Kjennsgjerning:
En person med positiv selvfølelse sosialt og i sitt arbeid yter langt mer enn en som ikke har den. Vi bør derfor legge forholdene til rette også ved vår arbeidsplass, ute som inne.

Bønn:
La derfor denne aksjon publikum fortsette i en konstruktiv debatt på vegkontoret/i vegvesenet om hvordan vi sammen skal stikke ut kursen videre på dette plan.

På vegne av kursdeltakerne
Jan Vidar Myrland

Biltilsynet på Rjukan medvirker til:

Førarkort for snøscooter!

I kommunane Tinn, Vinje og Tokke er det registrert ca. 500 snøscootere. Dette er eit kjøretøy som tydeleg har funne sin plass i desse «veglause strøk», til nytte for mange og til harme for andre.

Fredag den 15. februar blei dei «årlige» førarprøvene for snøscooter avvikla ved Vierli Fjellstoge i Rauland. Biltilsynet i samarbeid med Våle Trafikkskule stod for opplegg og gjennomføring, og i alt 14 unge og eldre ynskte førarkort.

Etter ei grundig orientering v/Søren Våle og etterfylgjande teoriprøver frå biltilsynet, synte kandidatane å ha klart for seg aktuelle lovar og reglar som regulerer snøscooterkjøring. Den praktiske delen av prøva kravde både teknisk kjøreferdighet og planleggjing.

Stor oppslutnad med ca. 55 deltakarar på liknande opplegg dei siste 3 åra (55 prøver) syner at mange fylgjer opp, og har behov og interesse for dei aktuelle rettsreglar på området.

Også jentene meistra «doningen». T.v. Unni Tvitekkja og Torill Helene Kleiv. (Foto: Lars Korbro.)

Politikvinne fikk problemer med:

STERKT BERUSET SJIMPANSE

New York (NTB–AFP): En full sjimpanse hoppet ut av det lukkede vinduet til en leilighet i New York nylig, bet mannen i naboleiligheten i stortåa og ble innpåsliten intim mot en kvinnelig politikonstabel før den roet seg ned.

Den 70 kilo tunge sjimpansen var blitt etterlatt alene i leiligheten bare en kort stund av sin eier. I løpet av denne tiden hadde den satt til livs to flasker øl og trekvart liter vodka. Politikvinnen slapp fra de hete omfavnelsene med et skrubbsår på den ene armen.

Hva med et lokalt muséum for gammelt vegvesenutstyr?

Det er vår radio-/sambandsmann Løberg som stiller spørsmålet. Han har samlet radioutstyr fra starten med «moderne utstyr» i 1967 og fram til det sist utrangerte i 1983.

Det kunne vært en meget gor idé å skaffe tilveie et lokale til utstyr fra forrige og dette århundre som en historisk beretning for vegvesenets virke i de siste 200 år.

Har du idéer eller synspunkter på dette, kan du ta kontakt med redaksjonen, eller skrive noen ord om det i «Svingen».

Red.

Nederst til venstre på bildet ser vi den første radioen vi hadde ved Haukeli brøytestasjon. En «PYE-Telecommunications» på 60 watts styrke. Dekket kun områder innen den frie sikt, og ble kjøpt inn i 1967.

Øverst t. v. ser vi en «Cambridge» kjøpt inn til distrikt 2 Skyggestein/Rugtvedt. 10 stykker ble anskaffet i begynnelsen av 60-åra.

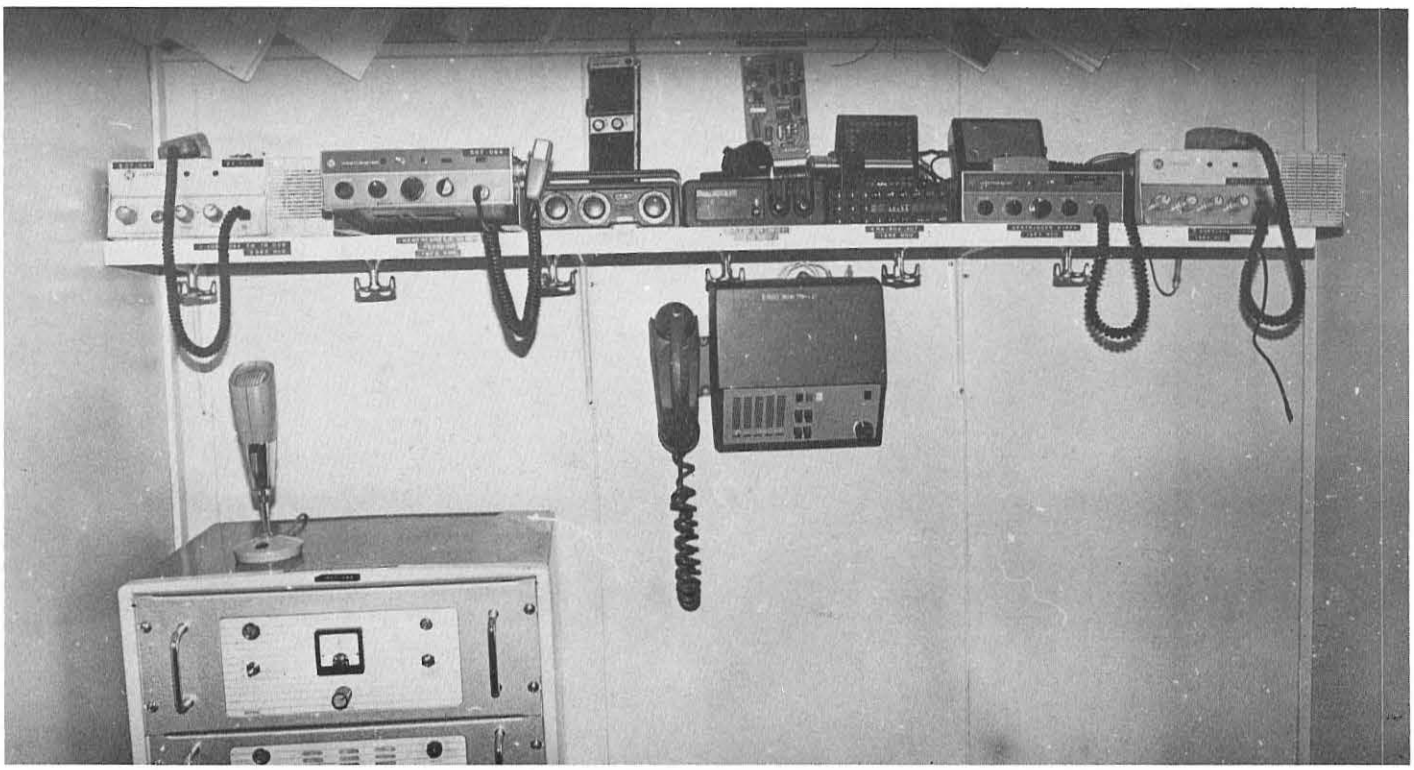
Deretter ser vi en «Westminster (PYE)» fra 1967.

Så en SONAB (svensk) fra 1976. Deretter en SONAB 3007 fra 1978 og en SRA 602 automatic. Alt ble utrangert i 1982.

Dessuten ser vi en PC3-kontroller fra Rjukankontoret. Denne styrte en hovedstasjon på Skipsfjell.

Vi ser ellers styrelogikk til alle fjelltoppene. Denne lille koblingsplata (logikken) er styreenheten for hele stasjonen. Den ble utrangert og erstattet med en ny type i 1982–83.

(Foto: Fred Ø)



FROSTVÆSKE OG KREFTFARE

Alle frostvæsketyper som er å få kjøpt på bensinstasjonene inneholder et middel som skal motvirke rustdannelse i bilens kjølesystem. Nå viser det seg at blanding av forskjellige typer frostvæske med forskjellige antirustmidler kan føre til at det dannes kreftfremkallende stoff i bilens kjølvann.

De antirustmidlene som til nå har vært mest brukt i frostvæsker er nitrit og trietanolamin, og når disse blandes, skjer en kjemisk reaksjon som danner stoffet nitroseaminer, som nyere forskning viser seg å være kreftfremkallende.

Myndighetene har derfor valgt å forby produksjon og import av frostvæske som inneholder trietanolamin.

Norol – som vi har innkjøpsavtale med – har en ny norskutviklet frostvæske som ikke inneholder noen av disse to farlige stoffene.

Ved blanding av nevnte stoffer, vil berøring av frostvæsken og huden vår gi kreftrisiko, men også hvis gassen fra den kjemiske reaksjonen i frostvæsken innåndes. Det er altså hudkreft og kreft i åndedrett, tarmer og mage som er mulige konsekvenser av berøring/innånding av disse gasser/stoffer.

Vent i så fall til motoren er kald og bruk gummihansker dersom du skal skifte bremsevæske, og spyl anlegget dersom du ikke vet hvilken væsketype du har brukt tidligere.

OBS! NOROL har kommet lengst av produsentene, så frostvæsken på vegvesenets kjøretøyer innebærer ikke denne faren.

Tom Richard Olsen
Verneombud

Stor utvikling i brøyteutstyr

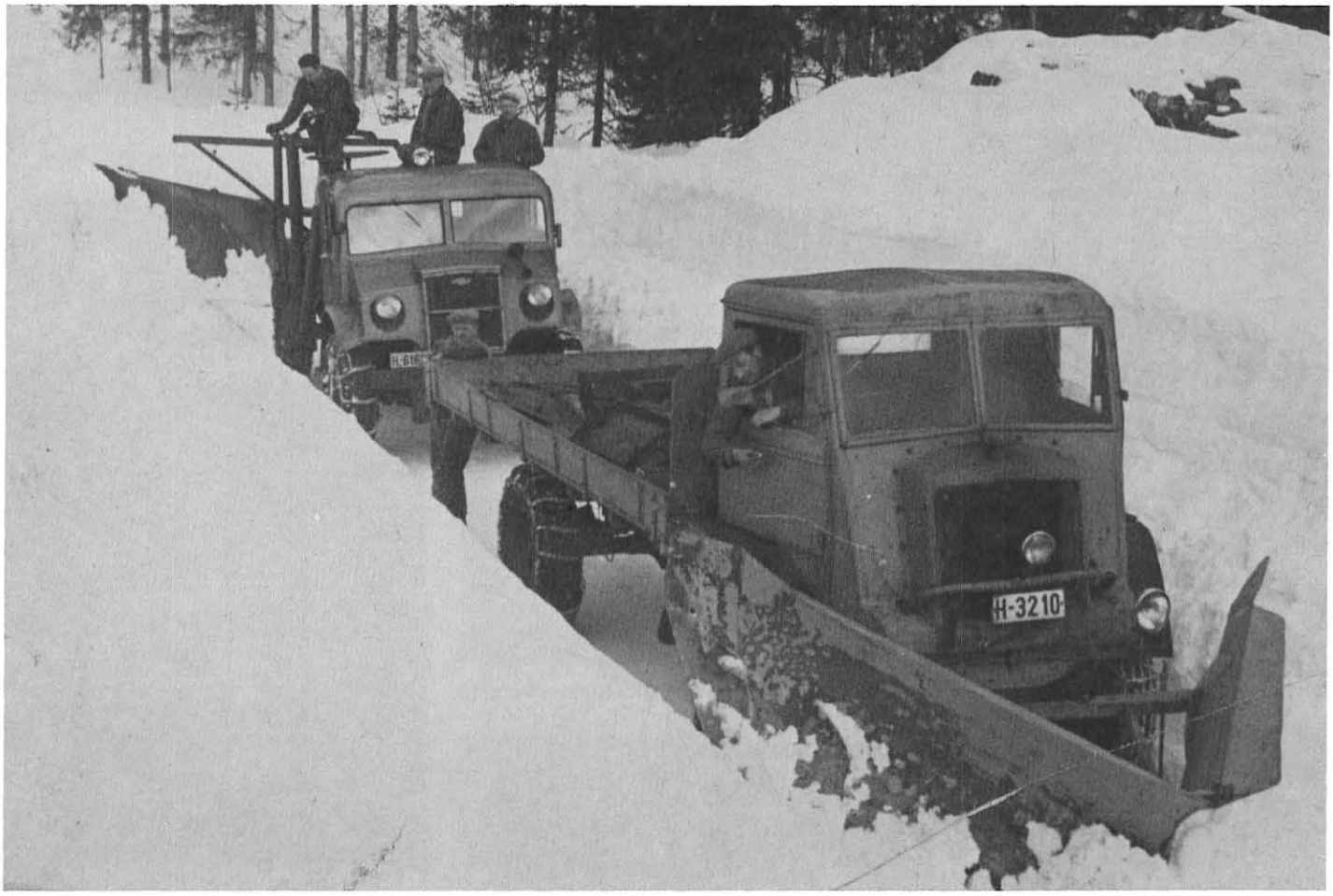
Vi har fått låne noen gamle bilder fra vegvesenets brøytearbeid, og spør leserne: Hvem er karene på disse bildene?

Det første bildet viser «Håndbrøyting» med skuffe. Hvem kjenner igjen disse personer? Bildet er tatt på en tur over Haukeli. (Bilde nr. 1)

Bilde 2 og 3 viser gamle brøytebiler, men kjenner leserne igjen personene? Kanskje det går an å få noen linjer i neste nummer vedrørende arbeidsforholdene den gang.

Det siste bildet er fra Haukeli i dag.

Red.

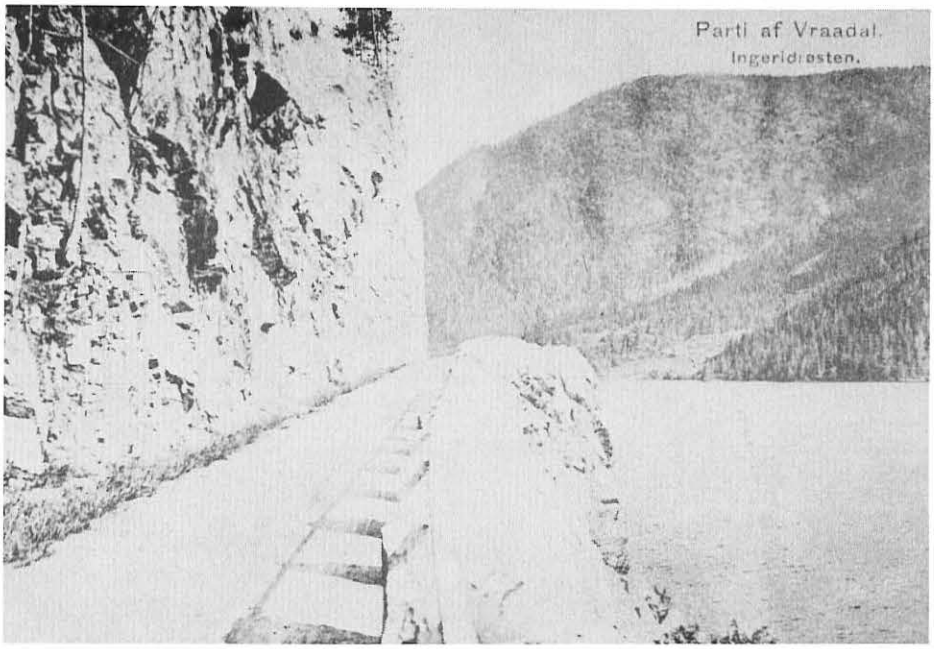


Husk kjørelys om dagen!

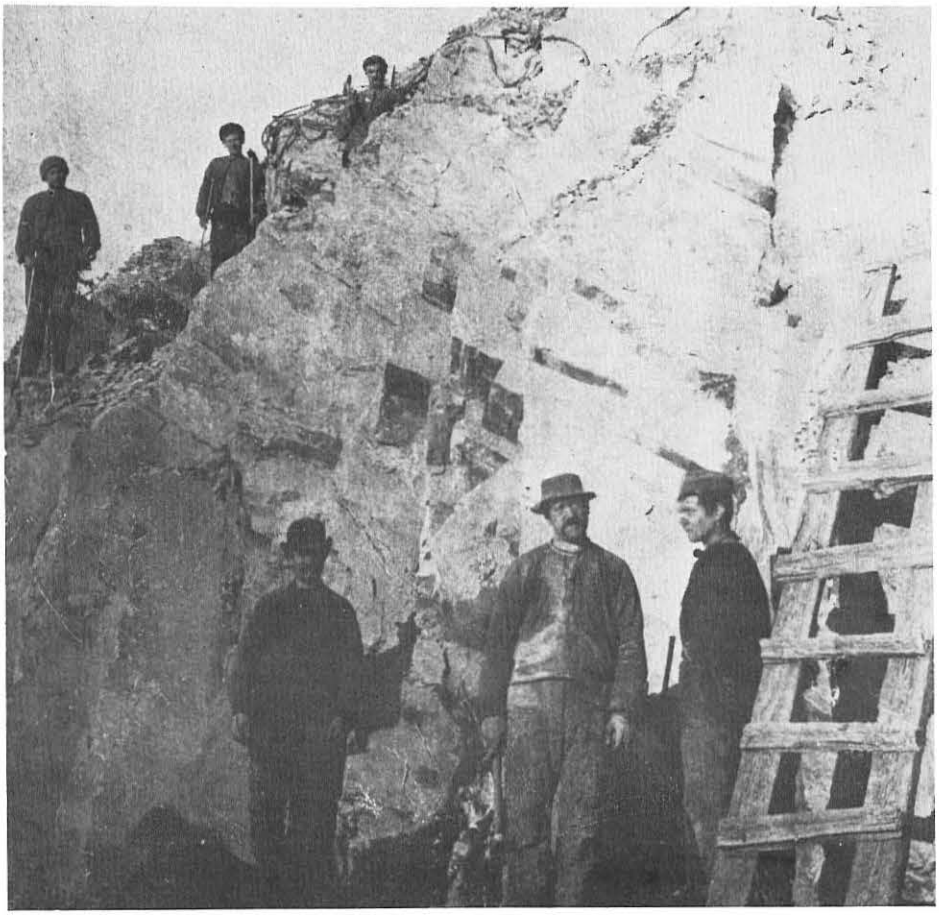
INGERIDRØSTEN – før og nå

Ingeridrøsten heter et vegstykke nær Vråliosen i Vest-Telemark. Navnet skal ifølge Petter O. Haugen, Vråliosen, som har sendt oss bilder og stoff om dette, være tilkommet på følgende vis:

En høstdag for lenge siden kom ei ungjente fra grenda gåande langsmed skogsvegen på dette stede. Hun hette Ingerid og bar et lite barn i armene. Det var glatt på stedet, og plutselig gled hun og mista barnet utfor skrenten. Barnet døde av skadene. Etter at dette hendte ble jenta «rar», og hun ble stadig observert gråtende og ropende på dette stedet. Stemmen hennes kunne høres i lang leid. Således kom navnet «Ingeridrøsten» på dette stedet, forteller Petter O. Haugen, som bor bare noen få hundre meter fra ulykkesstedet.



Her ser vi et parti fra Ingeridrøsten før utvidelsen i 1970-årene. (Foto: J. G. Steane, Vrådal.)



Arbeidsdag fra Ingeridrøsten fra v.: (øverst) Olaus Haugen, Olav Smedslid, Tarjei Odden, (nederst): Oppsynsmann Hassel, Halvor Opprand og en ukjent Tørdøl?. Tatt ved anlegget i 1902–1904.

Veganlegg for første gang 1092–1094

Det var i denne tida Petter O. Haugens far, Olaus Haugen; var anleggsarbeider på stedet, og det var et ganske annet slit å jobbe i vegvesenet på denne tida.

Det var ikke for mye å si at det var et blodslit, da en slo med postfeisel heile dagen, eller kjørte med «geita» (trillebåra) full av stein arbeidsdagen til ende

Som en vil se av bildet hadde «geita» massivt hjul og var nesten uråd å trille full av stein.

Her ser vi endel av anleggsgjengen som m
fjellet. Fra v.: ukjent kar fra Tørdal, Bjørn
ukjent Nissedøl? Bildet er tatt på Vrådalss

Bilde fra Ingeridrøsten mars 1984. En gans

Stor vegutvidelse i 1970-åra

I 70-åra ble det fart i arbeidet med utvidelser av denne gamle og dårlige vegen. Med dynamitt og andre nymotens hjelpemidler gikk arbeidet langt lettere, og vegen er i dag brei og med god kvalitet gjennom fjellet.

I fjellet var det møysommelig hugget inn årstallet 1904. Dette tallet forsvant ved utvidelsen i 70-åra.

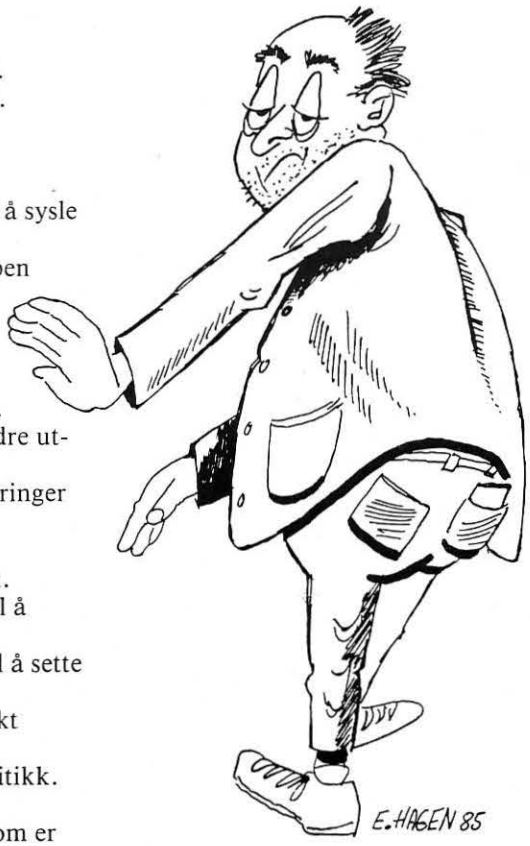
Både Haugen og vegmester Østerhus er skjønt enige om at dette årstallet burde hogges inn i fjellsida på nytt, som eit minne om det første anleggsarbeidet vegvesenet hadde på denne strekningen. Kan noen påta seg å ordne dette?

ımmer, meisel og «geita» sleit seg gjennom ɛdalen, Tarjei Odden, Olav Rui, Gregar Bø, la nord for Skipar.

ınnen og bedre standard i dag enn den gang.
(Foto: J. Haukenes.)

Gode forslag i kampen mot ny-tenkning:

50 argumenter for å unngå nye forslag / ideer



1. Vi har forsøkt det tidligere.
2. Min avdeling er annerledes.
3. Det koster for meget.
4. Det faller utenfor mitt ansvarsområde.
5. Vi har for meget å gjøre til å sysle med slike saker.
6. Det hører ikke med til jobben min.
7. Det er en altfor radikal forandring
8. Vi har ikke til.
9. Ikke tilstrekkelig med folk.
10. Kommer til å gjøre den andre utrustningen umoderne.
11. Det blir altfor store bekymringer med å forandre.
12. Vår etat er for liten.
13. Ikke praktisk for yrkesfolk.
14. Personalet kommer aldri til å akseptere.
15. Fagforeningene kommer til å sette seg på bakbeina.
16. Vi har aldri forsøkt noe slikt tidligere.
17. Det strider mot etatens politikk.
18. Øker våre kostnader.
19. Vi har ikke den autoritet som er nødvendig.
20. Det virker for svevende.
21. La oss holde oss på jorden.
22. Det er ikke vårt problem.
23. Hvorfor skal vi forandre, det fungerer jo ennå!
24. Jeg synes ikke om ideen.
25. Du har rett - men -
26. Du er to år før din tid.
27. Vi er ikke modne for det ennå.
28. Vi har ikke penger, utrustning eller personell som er nødvendig.
29. Det er ikke med i budsjettet.
30. Man kan ikke lære en gammel hund å sitte.
31. En god idé kanskje - men upraktisk.
32. La det bero til -
33. La oss tenke ytterligere på saken.
34. Ledelsen kommer aldri til å gå med på det.
35. La oss skrive et PM om det.
36. Man kommer til å le av oss.
37. Kom ikke med det nå igjen.
38. Hvor har du fått tak i alt det der?
39. Vi har klart oss lenge uten dette.
40. Det hører til x-avdelingens arbeidsoppgaver.
41. Det har aldri vært forsøkt tidligere.
42. La oss legge det på hyllen en stund.
43. La oss danne en komité.
44. Har noen andre forsøkt det?
45. Jeg kan ikke se noe samband.
46. Hva du forsøker å si er vel . . .
47. Det kan kanskje fungere på din avdeling, men ikke på min
48. Skal vi undersøke det ytterligere før vi gjør noe mer?
49. Det er mulig.
50. Vi har alltid gjort det på denne måten.

J. L.

Vegsjef Thorsdal har passert 50 år:

– Vegvesenets viktigste ressurs

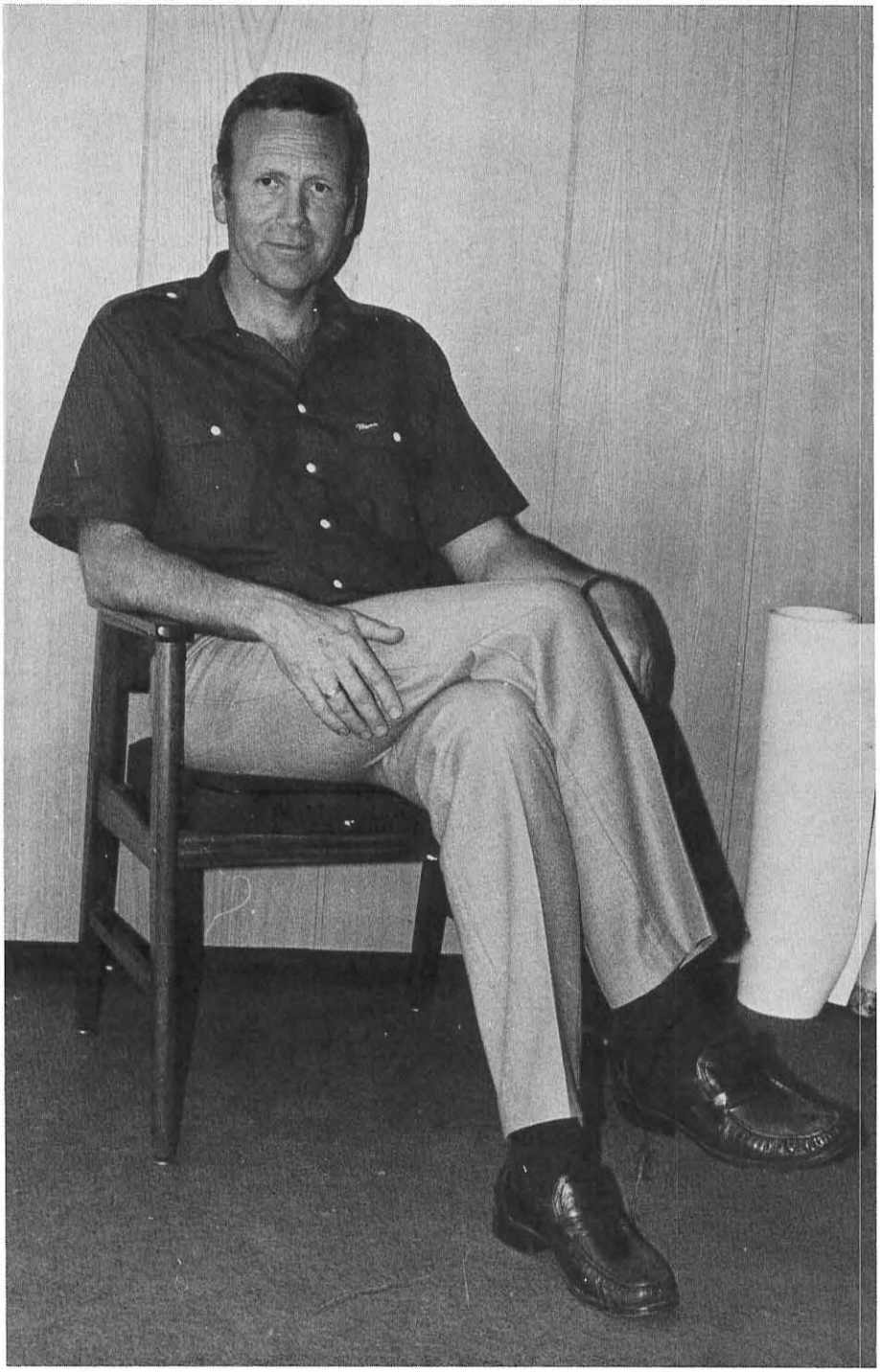
Den 26. mai passerte vår vegsjef, Søren Gunnar Thorsdal «et halvt hundre år», og i den forbindelse var det en rekke spørsmål vi gjerne ville stille ham. De fleste ledere har sin egen ledelsesfilosofi, og vi stilte vår ungdommelige 50-åring spørsmålet om han hadde gjort seg opp noen tanker om ledelse.

– De fleste private bedrifter og større offentlige institusjoner med respekt for seg selv er nå opptatt av spørsmål omkring ledelse. Vi har fått en rik flora av tidsskrifter og litteratur og en rekke konsulentfirmaer har lederopplæring og lederutvikling på programmet. Også hos oss har vi engasjert oss relativt sterkt i dette arbeidet.

Bakgrunnen for dette er vel en erkjennelse av at ledere på alle plan har en betydelig innflytelse på resultatene, og stadig bedre resultater vil vi alle ha.

I denne noe uoversiktlige materien har ikke jeg satt meg ned og komponert noen privat ledelsesteori. Men endel grunnholdninger til ledelse har jeg. Det vil vel bli for omfattende å redegjøre for det i denne sammenheng, men det jeg gjerne vil gi uttrykk for er en fast overbevisning om at vårt personale er den viktigste ressurs vi har. Her ligger våre muligheter og begrensninger. De fleste av våre ansatte blir lenge hos oss. Det er en av ledelsens oppgaver å sørge for utfordrende oppgaver i et miljø som stimulerer til innsats. Ofte ser vi hvordan enkle medmenneskelige forhold kan ha direkte betydning for resultatene både på godt og vondt. Dette kan vi ikke bare sitte å registrere. Vi må også gjøre noe med det dersom det er nødvendig!

Med det tempoet det er i utviklingen både på det daglige området og ellers blir skolekunnskapenes levetid og betydning stadig redusert. Videre utvikling og opplæring i jobbsammenheng blir viktigere. Dette har vi delvis tatt konsekvensene av, men svært mye mer er det behov for å gjøre. Vi er jo ikke lenger bare en vegetat, men en veg- og trafikketat der blant annet biltilsynet inngår. Med så mangeartede oppgaver er det kanskje ikke like lett å få øye på de felles målene. Men de er der, og det er også en av ledelsens oppgaver å påse at vi trekker i samme retning.



Synes du rammebetingelsene er gode nok for at vi skal få gjort en god jobb?

– Vi er vist stor tillit ved å få store pengebeløp til disposisjon hvert år. Betingelsene er at vi skal gjøre en god jobb. Vi skal vise en betydelig årlig produksjonsvekst, og vi skal være

er mannskaper som trives!

konkurransedyktige. Det burde være naturlig at vi fikk innrette oss slik at vi totalt sett blir i stand til å få mest mulig ut av midlene vi er blitt tildelt.

Med de midler vi har fått på administrasjonssiden i det siste mener jeg vi ikke har gode nok rammebetingelser. Etter min mening vitner dette om en manglende forståelse for at personalet er en ressurs som kan være helt avgjørende for resultatene. Men nå er dette ettertrykkelig påpekt i så mange sammenhenger, at vi får tro at det lysner.

Du nevnte trivsel og personlig/faglig/sosial utvikling hos mannskapene som en særdeles viktig faktor for økt produksjon, da trivsel gir grobunn for en aktiv arbeidsinnstilling fra de ansattes side. Gjør vi i Telemark nok for å stimulere disse sider blant de ansatte?

- Vi gjør nok endel, men neppe nok. Jeg for min del skal gjerne bidra til at denne viktige delen av ledelsesfunksjonen skal bli bedre. Faglig sett er vi vel ganske flinke til å utvikle den enkelte via kurser og videreutdanningstilbud, men på det mellommenneskelige planet har vi vel ikke prioritert høyt nok foreløpig. Jeg vil gjerne ha sagt at den enkelte ansatte, som føler på at vi gjør for lite her, også bør føle et personlig ansvar for å gjøre noe med det. Mulighetene for initiativ og medvirkning bør være gode.

Det hevdes, og kanskje med rette, at saksbehandlingstiden er altfor lang i mange tilfelle hos oss. Har du følelsen av at det er for liten avgjørelsesmyndighet på de forskjellige nivåer, og kanskje spesielt på saksbehandlernivå? Må saker innom for mange ledd før vi kan fatte et vedtak innen rimelig tid for publikum?

- Endel kan utvilsomt gjøres for å forenkle saksbehandlingen. Telemark er nå prøvefylke for EDB-basert arkivtjeneste. dette arbeidet skaper interessante perspektiver og bedringer vil sikkert bli gjort.

Mange av de sakene vi har krever uttalelser fra en rekke andre instanser før svar inngis, og da er det verre.

Der behandlingstiden kan reduseres ved delegering vil det bli vurdert. I forbindelse med omorganiseringen av vedlikeholdet er det for eksempel forutsatt en betydelig delegering fra vegkontor til vegstasjon.

Kan dette rettes på ved at flere er informert om spesialistenes saksområder? Kan altså informasjonen oss imellom på avdelingene og i vegvesenet totalt bedres slik at også denne siden av problematikken ivaretas bedre?

- På noen av arbeidsområdene må vi av hensyn til ressurstilgangen satse på enkeltpersoner som mer eller mindre blir spesialister på sitt felt. Til tider kan det bli et press på disse personene og ventetiden for publikum dermed lengre. Noe kan nok også her gjøres ved at fler er informert godt nok til å gi foreløpige svar i hvert fall.

EDB har vært en kostbar investering. Hvordan skal vi totalt sett dra nytte av dette i vår etat?

- Først og fremst må vi sørge for en oppfølging av den opplæring som er avholdt. Vi må sørge for at alle som skal bruke EDB i sitt arbeid begynner å påvirke systemutviklingen, slik at vi kan dra nytte av de investeringer som er foretatt. Vi er også avhengig av ildsjeler i dette oppfølgningsarbeidet. Disse må gis utviklingsmuligheter slik at vegkontoret får nok kompetanse innen EDB til å kunne følge utviklingen på dette området. Tiden vil vise om det er nødvendig å knytte til oss mer spesielt utdannet personell innen EDB, men foreløpig har ikke dette vært problemet. Vegdirektoratet har her et naturlig ansvar både når det gjelder utvikling av programmer som er tilpasset våre behov og utviklingsarbeidet generelt.

Hva ser du på som dine viktigste oppgaver for at Statens Vegvesen skal bli det du ønsker det skal være?

- Mine viktigste oppgaver må være å skaffe penger og oppdrag, og å stimulere til full innsats. Skal vi ha en trivelig arbeidsplass må vi ha interessante oppgaver og omgivelsene må ha tro på oss. Denne tillit oppnås dersom vi gjør jobben godt og behandler publikum skikkelig.

Det er noe som heter at det hjelper lite om du gjør en god jobb om du ikke forteller andre om det. Det gjøres mye godt arbeid og vises stor oppmerksomhet omkring i etaten. Vi har kanskje vært for beskjedne til å fortelle om det. God informasjon bør bøte på noe av det. Av flere grunner har informasjonsarbeidet ligget noe nede, noe vi etterhvert vil rette på.

Hvordan stresser du av? Hvordan liker du helst å tilbringe din ferie?

Med skogteig og hytte i Bamble er det gode muligheter. I skogen er det stadig ugjorte oppgaver, Elgjakta er også blant de lystbetonte aktivitetene. Her møtes en fin gjeng av naboer og kjente i godt kameratskap.

Midt på sommeren holder jeg en knapp på sjøen, og da finns det vel ikke mange steder som har bedre muligheter enn nedre Telemark?

Dessuten er jeg med i Gimsøy Rotary klubb, noe som gir fin anledning til å avstresse samtidig med at jeg der kommer i kontakt med viktige personer for mitt arbeid.

Synes familien det kan bli vel mye jobb?

- Til sine tider, ja. Det blir jo en god del møter etter kontortid, telefoner og reisefravær. Så med kone i jobb og to aktive unger skal det en viss samordning til for å få det hele til å gå. Med en datter på 17 og en sønn på 6 år, føler jeg behovet for å kunne være litt mere familiefar iblant. En bør ikke ha det travlere enn at en kan hjelpe 6-åringen med å lappe sykkelslangen og en trimtur med datteren iblant. Stort sett går det bra.

Det verste er kanskje når jet har fri - men tenker jobb. Det er ikke helt til å unngå når en iblant er midt oppe i viktige saker.

Hva er ditt høyeste ønske for privatlivet de nærmeste år?

- Å ha en god helse, et hyggelig familieliv.

Hva er ditt største ønske på vegne av bedriften?

- At vi får mange utfordrende oppgaver, bra med penger og godt albuerom - så vi får løst noen av de mange oppgavene vi har registrert.

Det kreves vel en spesiell innstilling til arbeidet fra våre ansatte også, om dette skal lykkes?

- Mye kommer an på den enkelte ansattes arbeidsmoral, det er klart. Kan vi legge til rette for å bedømme/rose god innsats, vil nok trivselsfaktoren/pågangsmotet øke. Vi må bli mye flinkere til å stimulere hverandre når det er på sin plass. Det er svært uheldig at vi forsterker «tabbene» som gjøres ved å rise, samtidig med at vi altfor sjelden gir positiv respons på det som er bra.

Vi bør alle oppfatte oss som deler i et større maskineri. Alle deler er like nødvendige. Det merkes godt når noe svikter. Det er selvsagt viktig å unngå svikt, men det er også viktig med smøring. Noe mer ros for velfortjent innsats vil nesten uten unntak ha god virkning.

Vi takker vegsjef Thorsdal for at han tok seg tid til å besvare våre spørsmål, og vi vi gjerne på vegne av alle vegvesenets ansatte ønske ham lykke til med de neste 50. Måtte god helse og pågangsmot være til stede i rikt monn minst fram til pensjonsalderen.

En forsinket gratulasjon med 50-årsdagen!

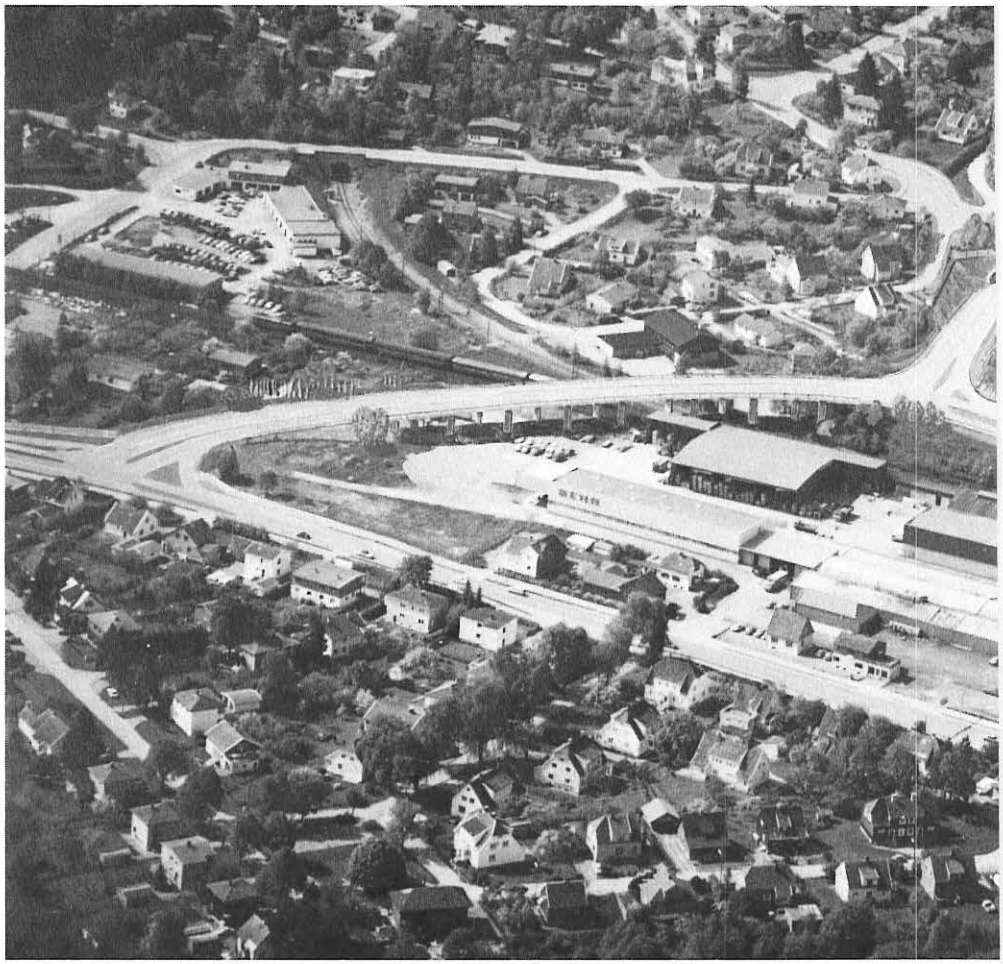
Fred Ø.

Sentrumsringen i Porsgrunn:

FØRSTE BYGGETRINN –

Da det nå går mot avslutningen av første byggetrinn av Sentrumsringen i Porsgrunn, kan det være på sin plass å fortelle litt om en del av arbeidene.

Det er utført sprengning av 7.200 m³ masse, med 16.000 volts kraftledning som nærmeste nabo. Sprengningsarbeidene tok til 5. januar 1984 og var ferdige ca. 20. mars samme år. 3–4 mann har stått for denne delen av arbeidene, med en hydraulisk borvogn som hjelpemiddel. Denne har en kapasitet på 150 m³ pr. skift, og dette resultat er meget tilfredsstillende forholdene tatt i betraktning.



Vinteren 1984 ble det også lagt en 600 mm plast overvannsledning på ca. 300 løpemeter. Grøftedybden var fra 3 til 5 meter, og gravemassene bestod vesentlig av bløt leire, slik at det måtte spontes for hver eneste løpemeter av grøfta.

På grunn av så bløte masser måtte spontstavene være 8 meter lange, og dette medførte store problemer med både å få slått sponten ned og trekke den opp igjen. Arbeidene ble utført av 2–3 mann og en 28 tonns gravemaskin, samt en grøfterensker for stikking.

Grøfta krysset riksveg 36 (Lilleelvgata) i en lengde av 50 meter, og en måtte krysse et stort antall vann-, overvanns- og kloakkledninger, samt tele- og el-verkskabler. Til tross for store vanskeligheter kom kapasiteten opp i ca. 5,0 meter pr. skifte (gjennomsnitt).

Ellers er det blant annet gravd ut en 1.500 m³ isoporfylling, som består av 900 blokker som er stablet på hverandre slik at de danner en fylling fram mot et av landkarene på brua. Dette arbeidet er utført av 3–4 mann, som ved sin store «muskelkraft» har båret og stablet disse blokkene. Isoporblokkene har en størrelse på 1 × 4 × 0,5 meter og har en vekt på 20 kg pr. m³.

Fra sommerferien 1984 har arbeidet bestått i brobygging. Bånnåsen bru er 150 meter lang og har en bredde på 14 meter. Av masser er det medgått 2.200 løpemeter betongpeler, 240 tonn armeringsstål, 1.200 m³ betong, 13.000 m³ reis og 3.000 m³ forskalling.

5–11 snekkere har i perioden fra august til nå utført jobben sammen med en kranfører og 1–2 lærlinger.

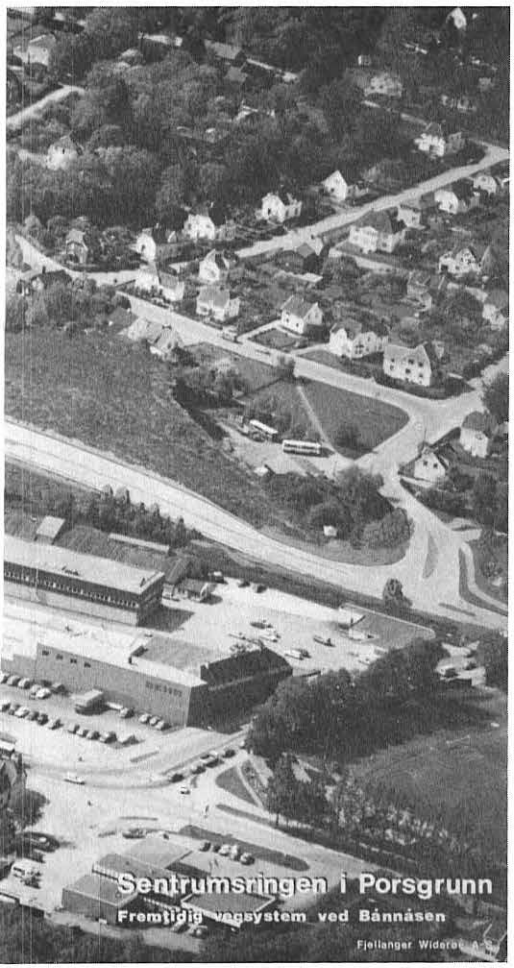
NØYAKTIG ETTER TIDSPLANEN

Arbeidet har gått jevnt og trutt, og nøyaktig etter tidsplanen som var oppsatt for anlegget.

Brudekket var ferdig til påske 1985, slik at ledekanten kunne starte første arbeidsdag etter påsken. Denne skal være ferdig en uke før sommerferien i år etter planen. Arbeidet har derimot gått raskere enn ventet, og ledekanten vil sannsynligvis være ferdig 2–3 uker før ferien.

Hele bruarbeidet har gått meget bra, noe som må godskrives flinke snekkere samt nært samarbeide med konstruktøren av

BILLIGERE ENN ANTATT



brua. Kontakten mellom snekkere og konstruktør er av stor betydning for et bra resultat både teknisk og økonomisk, noe som er vanskelig dersom en får planer utarbeidet av folk utenfor vegvesenet.

Brua har krysset to jernbanespor med en 16.000 volts spenning på kjøreledningen, og innenfor sikkerhetssonen var arbeide tillatt kun da strømmen var avslått. Dette skjedde kun i to daglige perioder på ca. en time hver gang, noe som har gjort at en grundig effektivitetsplan for arbeidet måtte utarbeides og strengt overholdes for å få full utnyttelse av dagen.

BILLIGERE ENN ANTATT

Av priser kan nevnes følgende:
Vanlig pris for tilsvarende bruarbeider ligger på ca. 4.500,- kr./m³, mens Bånnåsen bru ser ut til å havne innenfor en ramme på 3.600 kr. pr. m³. dette er meget sterkt på bakgrunn av de vanskelige grunn- og arbeidsforhold som har vært på stedet. Dette sier litt om den flinke staben av folk som har drevet anlegget fram med kløkt og smidighet og gnistrende arbeidsvilje. Slikt gir vår etat et godt rennomé, og alle skal ha sin velfortjente del av æren for det.

DRIFTSGRUPPE OPPNEVNT 1983

Høsten 1983 ble det opprettet en driftsgruppe ved anlegget bestgående av tillitsmann, verneombud, formann oppsyn og anleggsbestyrer. Disse har hatt møter med jevne mellomrom. Alt vedrørende driften har vært ivrig og grundig drøftet, fra inntak av maskiner, biler og utstyr, bemanning, hjemkjøring, arbeidstid, tidsplaner og resultatrettet drift. Denne formen har fungert bra for alle deltegerne i gruppen, men det må være lov til å sette et minus ved informasjonen til resten av arbeidstakerne på anlegget. Dette må en rette på ved oftere korte kontaktmøter med samtlige.

UNDER TRAFIKK 1. OKTOBER

Etter denne orientering om arbeidet så langt, vil vi gratulere vegvesenets ansatte på anlegget med glimrende jobb så langt, og det skulle ikke forundre oss om den planlagte dato for å sette anlegget under trafikk kommer tidligere enn den planlagte dato 1. oktober dette år.

Stå på fortsatt, karer!

Knut Gotland
Oppsynsmann

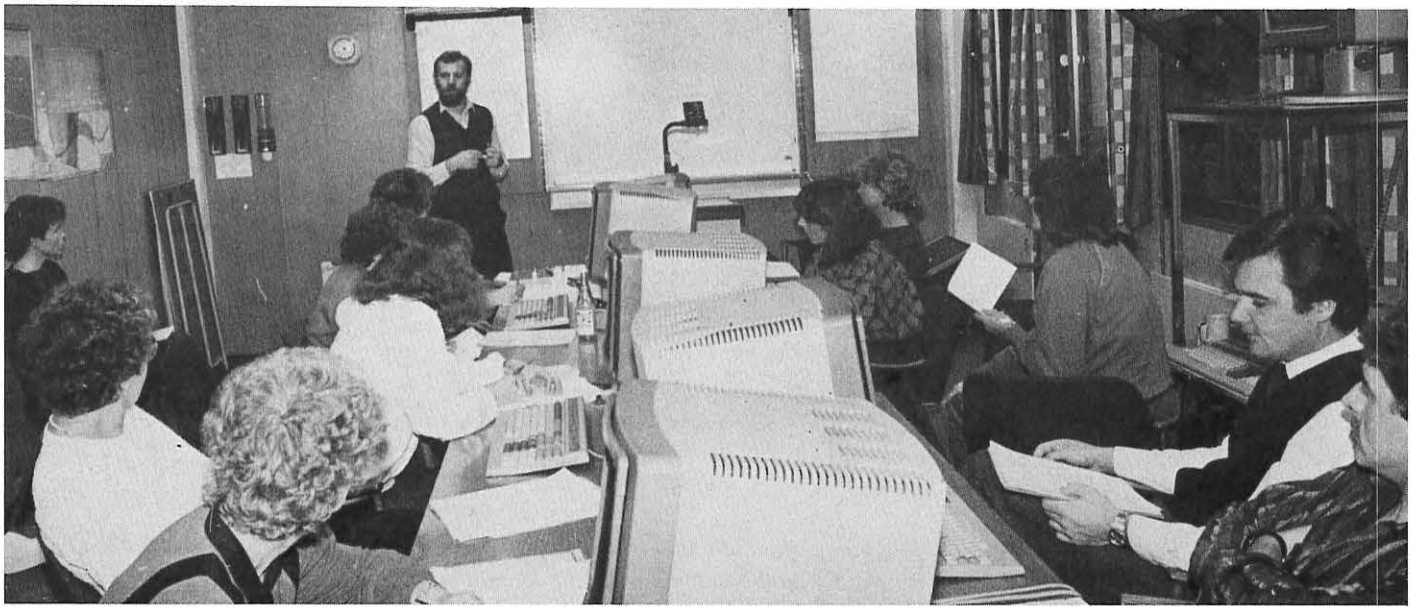
EDB-terminalkursene er avsluttet

– nye (videregående) kurs avhenger av behov

Vegkontorets personell og endel av de biltilsynsansatte har nå fått delta på brukerkurs for EDB innen tekstbehandling og kalkulasjon. Det er naturlig å følge opp denne opplæringen med videregående kurs, avhengig av den bruk hver enkelt vil ha behov for på sin arbeidsplass.

Opplæringskontoret opplyser at prioriteringen om videregående kurs må foretaes av avdelingene/opplæringsutvalget og tilbud vil deretter bli sendt avdelingene/ansatte som føler behovet.

Bildet er hentet fra et av terminalkursene ved vegkontoret.



SUNKIL BRU

forsterket til 10 tonns akseltrykk

Det er denne våren utført utbedringsarbeider på Sunkil bru, slik at den skal tåle et akseltrykk på 10 tonn med 50 tonns totalvekt. Arbeidet ble utført i slutten av april.

Man la nytt strøved-dekke mellom stålbjelkene, og nytt toppdekke av tre. Stålbjelkene ble forsterket med spennslag i vinter. På bildet ser vi fra v. Tor G. Sanden, Nils Ådne Lønnegraff og Arthur Lia som legger ny strøved-dekke.

(Foto: B. Aase)

Tredje året på rad med over 400 trafikkdrepte

Mest negativt for bilførere og fotgjengere

Trygg Trafikks foreløpige oversikter viser 402 trafikkdrepte i 1984. Det tilsvarende tall for 1983 var 400, mens et endelige tall ble 409.

Statistisk Sentralbyrå foreløpige materiale tyder på at antall personer drept eller skadd tilsammen vil bli på omlag 11.000, mens antall politirapporterte vegtrafikkulykker med personskade vil bli omlag 8.200. De tilsvarende endelige tall for 1983 ble 11.017 skadde og drepte og 8.200 vegtrafikkulykker med personskade.

– Dette betyr av vi har lagt nok et trafikksikkerhetsmessig dårlig år bak oss. Vi har fått det tredje året på rad med over 400 trafikkdrepte og må erkjenne at man ikke har maktet å snu den negative utviklingen som startet i 1982. Det er ikke tilfredsstillende at vi kun makter å demme opp for en negativ utvikling som det så absolutt er mulig å snu dersom nødvendige ressurs og tiltak settes iverk, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk.

Direktør Ellevset understreker at utviklingen er klart mest negativ for bilførere og fotgjengere. Antall drepte bilfører viser stigende tendens for fjerde året på rad og stoppet foreløpig på 139 mot 132 i 1983. Her spiller nok den stadig minkende bilbeltebruken blant førerne inn. Drepte fotgjengere har også vist klar økende tendens og kan registrere økning femte året på rad. Det foreløpige tall for fotgjengerne viser 100 drepte og vi må helt tilbake til 1978 for å finne et så høyt tall.

Det er positivt å registrere en nedgang for drepte bilpassasjerer fra 96 til 89 og det samme kan sies for syklistene som har gått ned fra 25 til 20 drepte. For syklistenes vedkommende må man tilbake til før 1970 for å finne et lavere tall.

Når det gjelder motorsyklister/passasjerer er det temmelig likt med 1983. Her ble tallet 30 mot 32 trafikkdrepte i 1983. Det samme gjelder den andre gruppen motoriserte tohjulinger, mopedister, som hadde 12 trafikkdrepte mog 11 i 1983. For øvrig kan vi registrere en nedgang i drepte akende fra 11 til 7 i fjor.

EDB-PRØVEPROSJEKT PÅ ARKIVET!

Telemark Vegkontor skal sammen med vegdirektoratet gjøre et pionerarbeid, og prosjektet er allerede igangsatt. Arkivets rutiner skal legges inn på EDB, og foregår i 4 faser.

1. Situasjonsanalyse
2. Løsningsutforming
3. Systemkonstruksjon
4. System-innføring

Man har nå begynt på fase tre.

Hovedmålet med prosjektet er å øke produksjonen kvalitativt og kvantitativt ved arkivet, pluss å bedre arbeidsforholdene der. Bimål er å teste 4 hefter utgitt av vegdirektoratet. Disse er:

1. Lover og avtaler
2. Systemutvikling
3. Terminalarbeidsplassen
4. Projektarbeid

Det kommer mer utførlig artikkel om dette senere.

Fra v.: Øystein Nilssen, Berit Gilje, Synnøve Hanto, Berit Omtvedt Berntzen, Unni Brakstad, Vegdir, Marilyn Mehlmann, Edel Arnesen, Gry Alexandersen, Vegdir, Aud Bjørnstad, Jan Vidar Myrland, Harald Haukenes, Bjørn Cato Hustvedt og Trond Solbakken.

STRENGERE REGLER MOT OVERLAST

Innfrielse av flere av næringslivets krav i forbindelse med lastebiltransport har ført til at Vegdirektoratet må endre bestemmelsene for avlessing/omlastning ved overlast.

Fra 1. januar 1985 ble det innført strengere regler for overskridelse av totalvekt.

Det er spesielt den tidligere økningen av totalvekten til 50 tonn og oppskrivingen av akseltrykket som har gjort det nødvendig å forandre bestemmelsene.

I dagens bestemmelser heter det: Når et kjøretøy eller vogntog er overlastet med mer enn 500 kg på bils foraksel, 1000 kg på andre enkeltaksler eller 1500 kg på boggi og trippelboggi skal det ikke tillates kjørt videre før alle aksel-/boggi- og trippelboggitrykk er brakt ned til det tillatte.

I tillegg har det vært innført strengere regler i teleløsningsperioden. De nye bestemmelsene blir nå gjort gjeldende for hele året og vil også inneholde krav om at et kjøretøy eller vogntog som er overlastet med mer enn 5% av tillatt totalvekt, som hovedregel ikke skal tillates kjørt videre før totalvekten er brakt ned til det tillatte.

For spesialkjøretøyer vil omlasting bli vurdert så snart den tillatte totalvekt i dispensasjonen er overskredet.

Ved transport av last med kjent vekt, f.eks. sekke-transport, kan avlessing/omlasting også bli vurdert ved 5% overskridelse av tillatt aksel-/boggi- og trippelboggi-trykk.

Konstatert overlast vil i størst mulig utstrekning bli forlangt lastet over på annet kjøretøy for videre transport. Kun i helt spesielle tilfeller kan det være aktuelt å tillate videre kjøring med overlast utover 5%.

Flyplassvegen ferdig utbedret

Da det ble vedtatt at flyplassen på Geiteryggen skulle forlenge sin rullebane med 400 meter, måtte vegvesenet legge ny vegstrekning i kulvert slik at flyplassutbyggingen kan gå som planlagt. Arbeidet ble fra vegvesenets side startet etter påske, og var ferdig slik at den kunne settes under trafikk 15. mai som lovet.

Linjeføringen på vegen er nå mye bedre trafikksikkerhetsmessig, og det er lagt en prøvestrekning på 300 meter med betongdekke. Vegvesenet har også bygget ny innkjøringsvei til flyplassen, og NAFs glattkjøringsbane har fått innkjørsel/avkjørsel lenger sør.

Arbeidet har gått veldig greit, til tross for at kulverten, som var satt ut på entreprise ble senere ferdig enn avtalt.

Kostnader (ca. kroner).
Kulvert ca. 2,7 mill. kroner.
Vegarbeid ca. 2,3 mill. kroner.

På bildet ser vi avsluttende arbeider med kulverten nord for glattkjøringsbanen. (Foto: B. Aase)

Budsjettforslag for Statens vegvesen 1986

For 1986 vil økningen bli noe større enn senere i perioden på grunn av at det ekstraordinære veginvesteringsprogrammet for Nord-Norge økes fra 50 mill. kroner i 1985 til 125 mill. kroner for hvert av årene 1986–89. Virkningen av de nye store bompengefinansierte anlegg vil slå sterkere ut først i 1987.

For å redusere subsidiebehovet for ferjedriften noe, foreslår Vegdirektoratet en gjennomsnittlig taktsøkning på ferjereiser med 5 prosent for passasjerer og 10 prosent for kjøretøyer.

Vegdirektoratet har i disse dager oversendt sitt budsjettforslag for 1986 til Samferdselsdepartementet. Forslaget gåt ut på en bevilgning på 7.465 mill. kroner, som er en nominell økning på 7,6 prosent i forhold til inneværene år. Direktoratet har basert budsjettforslaget på en forventet prisøkning på 5,0 prosent.

1986 er første år i vegplanperioden 1986–89. Vegdirektoratets forslag er tilpasset opplegget i vegplanen, men med enkelte avvik.

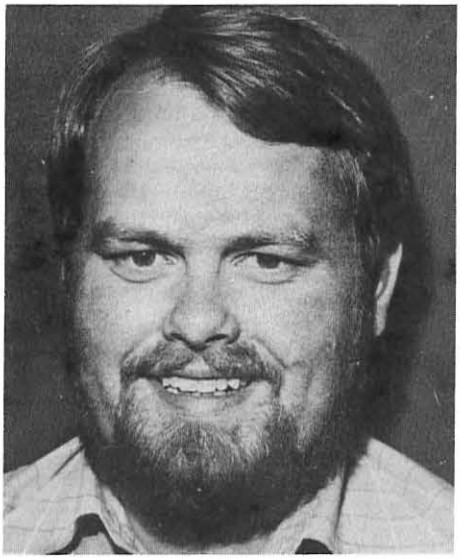
Begrensninger i administrasjonsbudsjettet de senere år har virket hemmende på vegvesenets muligheter for utførelse av viktige oppgaver særlig innen planlegging, anleggsledelse og biltilsyn. I forhold til forutsetningene i vegplanen foreslår Vegdirektoratet derfor større midler til disse formål, og til opplæring.

Vegdirektoratet går inn for å redusere stillingstallet med 10 stillinger i 1986. Dette er en mindre reduksjon enn for 1985 og mindre enn gjennomsnittlig forutsatt i vegplanen, og skyldes først og fremst økt behov for engasjementer til de store bompengeprosjekter og andre store prosjekter som er foreslått påbegynt i 1986.

For vedlikehold er det i vegplanen lagt opp til en vekst i bevilgningene i forhold til 1985 på ca. 1,5 prosent pr. år i perioden. Etter Vegdirektoratets oppfatning er en økning på 1,5 prosent pr. år ikke tilstrekkelig bl.a. på bakgrunn av forventet trafikkøkning, økt vegareal, utilstrekkelig fornyelse og ombygging av vegnettet på grunn av stramme investeringsrammer samt virkningen av sterkere utnyttelse av vegnettets bæreevne. Vegdirektoratet har beregnet nødvendig vekst i vedlikeholdsbevilgningen til 3 prosent pr. år i perioden.

Vegdirektoratet går inn for en årlig økning i bevilgningene til anlegg gjennom hele perioden fra 1985 til 1989.

ØYSTEIN NILSSEN NY VERNELEDER



Da forhenværende verneleder Finn Østland skal over i et annet arbeidsområde ved Telemark Vegkontor, er Øystein Nilssen ansatt som ny verneleder. Nilssen er 39 år gammel og har vært ansatt i vegvesenet siden 1971. Han tiltrer stillingen 1. august d.å. Han jobbet tidligere 1 år i arbeidstilsynet i Skien. I tiden i vegvesenet har han vært oppsynsmanssassistent og oppsynsmann.

Nilssen håper på et godt samarbeid med alle tilsatte i fylket og ber samtidig om hjelp og forståelse i det nye arbeidsområdet.

Telemarksvingen vil sammen med Øystein få takke Finn Østland for all god innsats i årene som har gått, og for all energi han har nedlagt i arbeidsmiljøspørsmål ved bedriften.

Vi ønsker Øystein Nilssen lykke til i den nye stillingen, og han vil sikkert møte velvilje i hele fylket når han nå skal videreføre det arbeid som Østland har gjort

RED.

Hva skademeldingene forteller om egoisme:

OLA NORMANNS MÅTE Å SE DET PÅ!

Hvilke tanker kan man ikke gjøre om Ola Normanns forgjeves anstrengelser for å mestre et krevende forarbeid, når han ser følgende innledning til en skaderapport: «Som kjent starter alle biler med et hopp . . .» Her er noen gullkorn fra en samling norske skademeldinger hentet fra virkeligheten. Man må utvilsomt ha sine muntre stunder – også i forsikringsbransjen . . .

1. Bilen måtte ta en større sving enn beregnet på grunn av en usynlig bil.
2. Jeg kolliderte med et tre som sto stille.
3. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar av meg.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis ikke det er tilfelle er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned. Han innrømmet at det var hans feil, fordi han var blitt kjørt ned før.
7. Jeg kjørte inn i en annen vogn for å unngå sammenstøtet.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke idet det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem, kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente at sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Kua slentret inn i min vogn. Man fortalte meg etterpå at den var åndssvak.
13. En sporvogn hadde kjørt på meg bakfra. Alles forargelse var stor for den hadde stukket av. En drosjebil tok opp jakten på den flyktende sporvogn som måtte hatt en minimumsfart på 100 km i timen.

Biltilsynet:

Fritz Bohlin

sluttet etter 31 års innsats!

Pensjonsalderen kom også for Fritz Bohlin, og han fratrådte sin stilling 1. februar d.å. 7. mai 1954 ble han ansatt i biltilsynet, og var en all-rounder i mange år. De senere årene var han vesentlig beskjeftiget med førerprøver, og fra 1977 var han seksjonsleder ved førerkortseksjonen i Skien. Hvor mye over 20.000 førerprøver han har kjørt vites ikke, men kanskje 23.000 prøver er et riktig tall.

Bohlin har ingen problemer med å få tiden til å strekke til i sin pensjonisttilværelse. Han er ivrig hus- / hagemann, og dessuten er han litt av en kunstner. Både kunstmaling og pianospill går glatt, og dessuten har han båt og hytte i Kragerøskjærgården. Vi takker han for innsatsen, og ønsker lykke til for ham og kona som begge er pensjonister i dag.

Vegsjefen overrakte avskjedsgaven «rallaren» til Bohlin ved en tilstelning i vinter.

VIDEREGÅENDE HYDRAULIKKURS

Det er holdt et kurs innenfor fagområdet hydraulikk ved vegsentralen i vinter (1985). Kurset varte i 5 dager og var et regionalt tiltak. Foruten deltakerne fra Telemark var det også deltakere fra Buskerud, Austagder og Vestfold. Instruktører for kurset var Ove Finnemyr (STI) og Harald Hoff (STI). For verkstedfolk var dette kurset en fin perfeksjonering vedrørende nyheter innen hydraulikk. Kurset var en oppføling av tidligere opplæringstiltak, og hadde betegnelsen «videregående kurs».

Kurset var lagt opp med en teoretisk og en praktisk del, samt at det ble demonstrert endel utstyr. Opplegget virket profesjonelt, og da det kreves mye av mekanikere idag med hensyn til symboler/koblingsskjemaer er disse kursene en nødvendighet også for vegvesenfolk.

Det stilles fortsatt store forventninger til samarbeidet over fylkesgrensene i slike sammenhenger, og det var ikke det siste regionale kurs som ble holdt - da dette var svært velykket.

Foreleserne Ove Finnemyr t.h. og Halald Hoff t.v.

Fra venstre nærmest ser vi Ingemar Ulvenes, Kåre Follaug, Ole Jan Elseth, Petter Lyng, Bjørn Isaksen, Helge Kise (alle fra Telemark), deretter H. C. Mørck, P. T. Jensen (begge Aust-Agder), O. Løder og L. Moen (begge Buskerud)

Fra venstre: Kåre Holtung, Ove Jensen, Kristian Pedersen (alle fra Vestfold), Olav Rønjom, Jørgen Kleiv, Knyt Hylland, Ingemar Ulvenes, Kåre Follaug, Ole Jan Elseth.

Kjell Stenhaug var også med på kurset.

Kjør defensivt:

HVER 3. NORSKE FAMILIE VIL OPPLEVE EN BILULYKKE!

Undersøkelser viser at risikoen for å bli drept eller skadet i en ulykke er langt større for de som ikke bruker bilbelte, enn for dem som sitter fastspent i ulykkesøyeblikket.

Når det gjelder baksetepassasjerer, regner en med at antall skadede og drepte vil reduseres med 20 prosent om alle bruker bilbelte.

Det er overingeniør Henrik Hvoslef ved kontoret for trafikkplanlegging, Vegdirektoratet, som legger frem dette.

- Beregner en sannsynligheten for å komme ut i en trafikkulykke som bilfører eller passasjer ut fra dagens ulykkessituasjon, vil hver tredje norske familie statisktisk sett komme til å oppleve en bilulykke der en av familiemedlemmene blir drept eller skadet, sier han. - Dette understreker betydningen av at alle benytter bilbelte, for å sikre seg best mulig, også i tettbygd strøk.

1/3 av alle drepte og skadede i bil får sine skader ved ulykke i tettbygde strøk, omlag 2.200 personer i året. Bruk av bilbelte har størst virkning i forbindelse med frontale støt, men virker også skadereduserende ved andre ulykkestyper.

Fra 1. mars i år har også passasjerer i baksetet hvor bilbelter er påbudt montert, plikt til å bruke dette. Påbudet gjelder ikke barn under 15 år.

Pensjonistekteparet Nyrud

HEDRET PÅ JULEAVSLUTNINGEN

Etter mange år med lang og tro tjeneste i vegvesenet var Sverre Nyrud med frue invitert til vegkontorets årlige juleavslutning. Det vanket mange rosende ord fra blant andre vegsjefen.

Nyrud hadde også siste året av sin tjeneste vært aktiv på friidrettsbanen, og han ble av den grunn tildelt Ingvald Hansens pokal til odel og eie, fordi han for 3. gang oppnådde beste friidrettsresultat blant våre ansatte.

Selvfølgelig er dette resultatet regnet ut etter poeng-tabell i forhold til alder, men like fullt en stor prestasjon.

Han fortalte fra sine opplevelser i vegvesenet og det fikk smilebåndene frem hos de tilstedeværende.

På bildet ser vi Sverre Nyrud m/frue med pokalen og avskjedsgaven «rallaren». Det vanket blomster til fru Nyrud som hadde «holdt ut» med ham i alle år.

RED.

Snart 65 000 nye biler med kjørelys

Fra og med 1. juli vil stadig flere og flere biler ha kjørelys som tennes automatisk. I løpet av året regner Vegdirektoratet med at omlag 65.000 nye biler vil ha installert automatisk tenning av kjørlys.

- Det er de nye bestemmelsene om at biler som registreres første gang i Norge skal ha kjørelys som tennes automatisk ved start, som derved slår ut «i full blomst», sier avdelingsingeniør Finn Larsstuen i Vegdirektoratet.

Grunnen til at myndigheter og organisasjoner har gått inn for å øke kjørelysbruken, er den gunstige effekt kjørelys har på ulykkesutviklingen, spesielt på ulykker der mye trafikanter er involvert.

- Her i landet har myndighetene valgt ikke å innføre generelt påbud, men etter hvert som nye biler registreres, vil stadig større og større deler av bilparken få automatisk tenning av kjørelys. Det vil imidlertid ta flere år før alle biler har kjørelys, men dette er forsøkt kompensert ved at det er satset på å øke kjørelysbruken på den eksisterende bilpark ad frivillig veg. Det ser ut til at den kampanjen som ble gjennomført i 1984, nå virkelig begynner å gi resultater. I dag bruker 2 av 3 biler kjørlys, legger Larsstuen til.

Telemark fylkesbibliotek/Nome folkebibliotek
3730 Ulefoss - Tlf. (035) 84 668 - 84 410

Opningstider:
Måndag–fredag kl. 12.00–19.00
Laurdag k. 10.00–13.00

På biblioteket kan du:
- sjå på bøker, tidsskrift og aviser
- låne bøker, tidsskrift og språkkurs
- gjere lekser og løyse oppgåver
- tegne, bruke spel
- sjå på utstillingar
- være med på eventyrtimar

DET ER GRATIS Å BRUKE BIBLIOTEKET!

TM i terrengløp – T. Vegv. arrangør

Telemark Vegvesen stod for et prikkfritt arrangement da TM i terrengløp ble arrangert 30. april i år. Asbjørn Bolager hadde gjort en kjempeinnsats med å rydde/merke løyper, og arrangementsstaben Richard Førstøyl, Kjell Solheim, Ole Per Jacobsen og Ivar Vegum gjorde en fin innsats for å få det hele vel i havn sammen med Asbjørn Bolager.

Av våre gjorde både Harry Claussen og Magne Langedal en fin innsats med henholdsvis 3. og 5. plass i hver sin klasse.

Resultater:

Klasse: 25–34 D

Unni Spasås, Statoil, ... Tid: 18,23

Klasse: 42–49 D

Inger Rørholt, Beha, ... Tid: 16,37

Klasse: 16–24 M

Bjørn Andersen, Telem.banken, ... Tid: 15,40
Roar Granstrøm, Elkem, ... Tid: 17,05

Klasse: 25–34 M

Ragnar Moen, Skien Papir industri, Tid: 13,40
Tom Rune Arnesen, Willys Elektro, Tid: 13,56
Stein Halvorsen, P F, ... Tid: 14,23
Kjell Rognlien, Stabburet - Nora, .. Tid: 14,36

Klasse: 35–41 M

Bjørn Vidar Aasland, Skien Politi, . Tid: 13,08
Gunnar Nordheim, Rafnes, ... Tid: 14,21
Ragnar Boklund, Sk. kom., ... Tid: 14,25
Karl Erik Kalsen, Nebb, ... Tid: 14,30
Dag Norum, Sk. kom., ... Tid: 14,57

Klasse: 42–49 M

Enok Gjermundsen, Nebb, ... Tid: 14.07
Kasper Eidem, Statoil, ... Tid: 14,33
Åge Torjussen, P F, ... Tid: 14,35
Leif Arne Torgersen, Norcem, ... Tid: 15,15
Magne Langedal, Telem.veg., ... Tid: 15,58
Finn Kristiansen, Sk.kom., ... Tid: 17,31

Klasse: 50–54 M

Edgar Fink, Telem.banken, ... Tid: 15,42
Haldor Klepp, Sk.kom., ... Tid: 16,02
Harry Claussen, Telem.veg., ... Tid: 16,26
Arne Syvertsen, P F, ... Tid: 16,40
Håkon Kvaale, Isola, ... Tid: 17,23

Til venstre Harry Claussen (334) og Magne Langedal (335).

Endel av arr. staben. Fra v.: Richard Førstøyl, Ole Per Jakobsen, Kjell Solheim og Ivar Vegum.

50- og 60-års jubilanter

Født 1935 - 50 år

23. januar, Oppsynsmann Torstein Groven
3. mars, avd. ing. Torkjell Malmanger
20. mars, overing. Jørund Lien
26. mai, vegsjef Søren Gunnar Thorsdal
1. juli, stasjonsjef Thor Inge Svihus
2. mars, spes.arb. Gudmund Slåtta
13. mars, radiserviem. Ivar Bjørn Løberg
21. juni, renhj.betj. Hildegunn Haugen
28. juni, spes.arb. Gunvald Kåsa
24. juli, spes.arb. Magne Smeland

Født 1925 - 60 år

24. april, førstesekr. Ingrid Folkestad
19. november, vegmester Tormod Østerhus
5. januar, formann Peder J. Hogstad
2. februar, verkst.form. Per Asbj. Skifjeld
6. mars, mas.fører Odd Nærbø
28. mars, mekaniker Arnljot Heggestad
1. april, mask.fører Leif Gunnerud

Invalidpensjonister

27. april, Hølje Garden, 3655 Tinn anl.
14. juli, Magnar Haugen, 3760 Neslandsvatn anl.

Påskjønnelse til tilsatte i vegvesenet

Fra 1. mars 1985 gjelder følgende regler:

Ved avgang etter oppnådd aldersgrense, med minst 30 års tjeneste i staten: Gave - verdi inntil kr. 1.200,- + tilstelning inntil kr. 400,-.

- Avgang etter oppnådd aldersgrense, med mindre enn 30 års tjeneste i staten: Gave + tilstelning - verdi inntil kr. 800,-.
- Fratredelse for å gå over i annen stilling etter minst 20 års tjeneste i staten: Gave + tilstelning - verdi inntil kr. 800,-.
- Ved fylte 50 og 60 år og etter 25 og 40 års tjeneste i vegvesenet: Bolmster eller gave for inntil kr. 250,-.

Gaven kan også gis i form av gavekort, som *ikke* kan innløses i penger.

Personalseksjonen

Løsning på JULE-NØTTER

Vi valgte denne gang å konsentrere oppmerksomheten omkring saker å spise/drikke i julen, etter hva man ønsker å innta, og de som har føyd til ord som går på aktiviteter får ikke disse godkjent. Dette gjelder ord som tur, ski osv.

Løsningsordene (60 i alt) er:

Karameller
kromkake
dadler
mandariner
fiken
marsipan
kokosmakroner
twist
kake
rosiner
drue
epler
appelsiner
sjokolade
svisker
kjeks
nøttekake
bananer
peanøtt
surkål
is
smultring
svinestek
knask
vaniljeis
kaffe
kaffekos
medisterkaker
riskrem
vin
clementiner
lakrisbåter
drops
øl
dessert
stek
sukat
saus
cola
pærer
brus
julemat
hvetekake
ost
kalkun
lefser
knekk
makron
te
rom
melk
lakris
Tekake
isbåter
kål
mat
fåt
makroner
stek
krem

Vinnere av **3 hellodd** ble:

Erling Fossjord, 3847 Brunkeberg (46 riktige)

To vinnere hadde 45 riktige, og vant **1 hellodd** hver:

Gudrun og Petter Haugen, 3878 Vråliosen

Halvor Vaskås, Helgen, 3730 Ulefoss

PERSONALNYTT

Eivind Gurholt ansatt i Bommens stilling på planavdelingen, kom fra Ing. Kjell Bruer 1. mars 1985.

Kåre A. Berglund ble ansatt som leder av innkjøpsseksjonene ved vegkontoret, da han 1. november 1984 kom fra Scadania dørfabrikk.

Knut Bøe skifter stilling fra grunnseksjonen til planavdelingen sommeren 1985.

Morten Thorbjørnsen er ansatt som avdelingsingeniør ved planavdelingen fra 3. juni 1985. Han kom fra Hordaland vegkontor.

Finn Østland skifter arbeidsområde 1. august. Han har vært verneleder i 6 år, og skal nå overføres til maskinavdelingen.

Bent Kristiansen er midlertidig ansatt på anleggsavdelingen ved vegkontoret under Per Thorbjørnsens permisjon.

Ingemar Ulvenæs begynte som mekaniker ved Gvarv Vegstasjon 20. august 1984.

Ånund Reinsviki er ansatt som maskinfører i område 6 (Vinje) fra 20. desember 1984.

Kittil Bakkåker. Ansatt 16. oktober 1945 har nå gått av med pensjon. Han var oppsynsmann fra 1952 både ved anlegg og vedlikehold, de siste årene var han vegmester i område 3 (Gvarv).

John Ljosdal er ansatt som radioservicemann stasjonert i Åmot fra 14. fabruar 1985. Han var tidligere hos Radio Televisjon i Porsgrunn.

Jørgen A. Kleiv har byttet stilling fra å være maskinfører til å være mekaniker fra 13. mars 1985.

Dag Asbjørn Grava er ansatt som oppsynsmann fra 1. april 1985, etter å ha vært oppsynsmannsassistent fra 18. oktober 1971.

Kåre Bjåland er blitt ansatt som oppsynsmann fra 1. januar 1985 etter å ha vært assistent ved skiltavdelingen og reparatør tidligere.

Kjell Thiseth er flyttet over fra Vrådal Vegstasjon og har overtatt Olav Hamres jobb i Åmot som oppsynsmann.

Olav Hamre er nå pensjonert. Han var ansatt som oppsynsmann fra 1. juni 1967. Sluttet 31. mar 1985, da han var ved vedlikeholdsområde 6 (Vinje).

Massekorsbånd

Biltilsynet, Arendal
Pb. 443

4801 ARENDAL

Disse tok sjansen!

Disse gutta var vegvesenets representanter i «Ta sjansen» i Holmenkollen, juni 1985.
Fra v.: Snorre Helgesen, Knut Bøe, Odd Arild Lindseth, Jørn Haugen og Vidar Lindflaten. (Foto: TA)