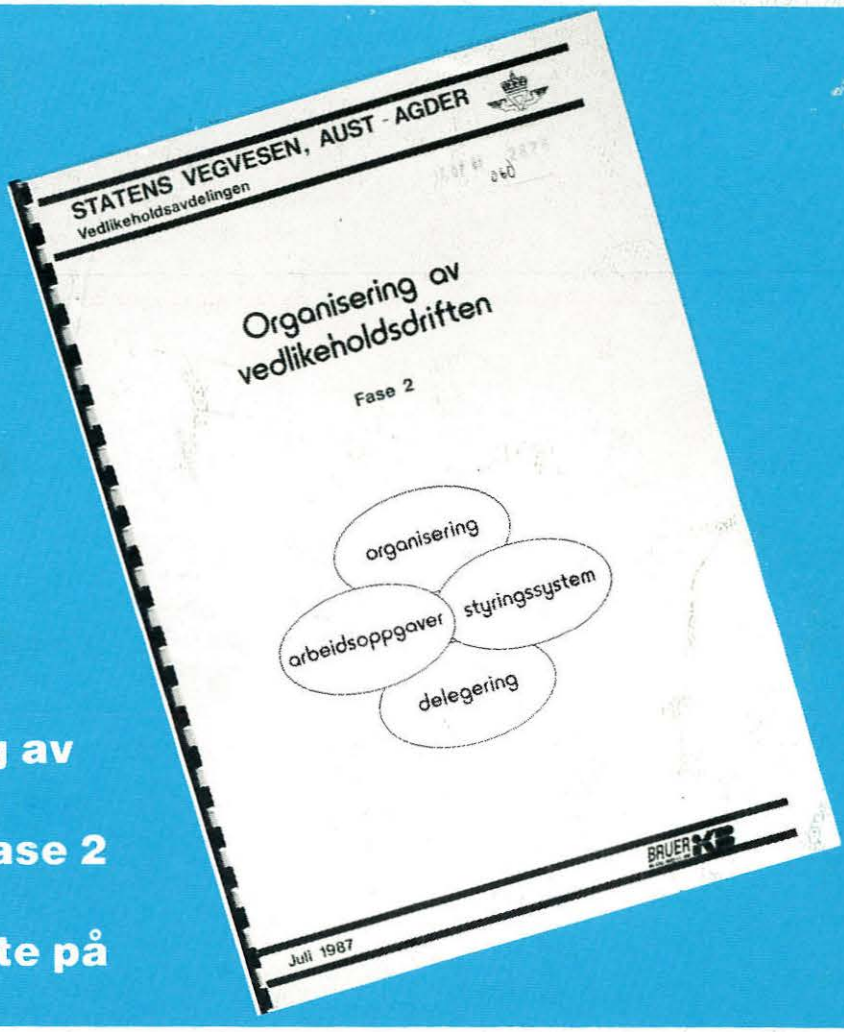
# SØRLANDS-PORTEN

NR. 2 1987

KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN




**Omorganisering av vedlikeholdet. Rapporten fra fase 2 foreligger**
**Les mer om dette på side 3 og 4.**

Vegstasjonen i sentrum. – Kontordamer på kurs
**s. 12.**

22 m. vogntog.

**s. 9.**

Blir det rundkjøring i Blødekjær?
**s. 5, 6.**

**SØRLANDSPORTEN**

*Bedriftsavis for Aust-Agder Vegvesen*

**Redaksjonsutvalg:**
Tone Kolbenstvedt
John Einar Myhren
Gunnar Lien
Mads Krogh

Tegner:
John Geir Smeland

**Redaksjonsråd:**
Ole N. Rydningen
Olav Evensen
Harald Kirkedam
Harbo Colbjørnsen
Aase-Liv Lauvland

**Adresse:**
VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

**Sats, mont., trykk:**
MÆLAND OFFSET

Opplag: 900

STOFF TIL JULENUMMERET MÅ VÆRE REDAKSJONEN IHENDE INNEN 20. NOVEMBER!

red.

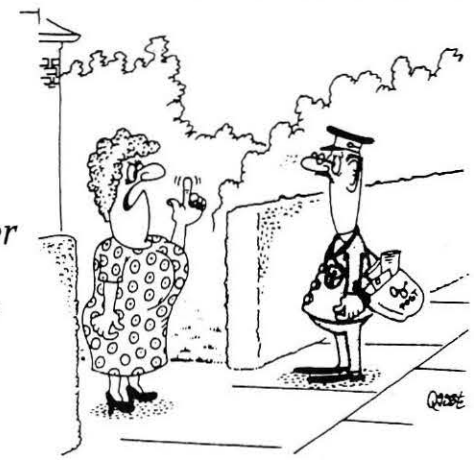
Ettertrykk tillatt, men oppgi kilde.

# INNHOLD

SIDE

Omorganisering av vedlikeholdsdriften ..... 3
Utsmykking langs vegene? ..... 4
Tverrpolitisk enighet om ny vegforbindelse i Arendal ..... 5
Verdensmester ble jeg ikke, men moro var det ..... 7
Vegfolk forteller ..... 8
22 meter vogntog ..... 9
EDB-NYTT — langtidsplan for EDB-anskaffelser ..... 10
Syklist som leier kjøretøyet er gående ..... 11
Vegstasjonen i sentrum — kontorpersonalet på kurs... ..... 13
Vegmesterskap i lastebil- og veghøvelkjøring ..... 13
Vintervedlikehold av veger i Østerrike, Sveits og Vest-Tyskland .. 16
Pensjonistenes sommertur ..... 18
Nytt kurstilbud til oppsynet ..... 22
Norge kan få verdens første flytende rørbru ..... 22
Vikeplikten overfor gående skal tas på alvor ..... 22
Straffen for utaktsomt drap i trafikken foreslås skjerpet ..... 23
Nye fylkesvegstrekninger med 10 tonn akseltrykk ..... 23
Løst og fast ..... 24

*— Hvis De ikke kommer med stoff til bedriftsavisen i morgen heller så klager jeg over Dem —*



# Omorganisering av vedlikeholdsdriften

Av vedlikeholdssjef
Kjetil Nylund

**En lokal arbeidsgruppe la i juni 1985 fram en rapport om områdeinndelingen i vedlikeholdet. Flertallet gikk inn for 4 områder, mens mindretallet ville beholde dagens områdeinndeling. Aust-Agder fylkeskommune og berørte kommuner ville beholde dagens ordning. Vegsjefen gikk etter dette i et brev til Vegdirektoratet inn for at vi skulle gå over til 4 områder. Vegdirektoratet ba oss likevel i februar 1986 om å vurdere saken på nytt og at spesielt 5 områder ble vurdert.**

Etter dette engasjerte vi konsulentfirmaet Kjell Bruer A/S til å utarbeide en rapport om områdeinndeling, driftsbygninger og ressursbehov (fase I) og en omorganisering, arbeidsoppgaver, styringssystemer og delegering (fase II). Rapporten om fase I fra januar 1987 konkluderte med at det ville være den billigste løsningen med 3 områder, men at 4 områder også ville være relativt rimelig. Konsulenten fant i likhet med den lokale arbeidsgruppe at 5 områder ikke var geografisk egnet. Når det gjelder 6 områder var konklusjonen at dette var det klart dyreste alternativet. Med andre ord vurderte konsulenten 3 alternativer mot hverandre ut fra en økonomisk sysvinkel, noe den lokale arbeidsgruppe ikke hadde gjort.

Etter en forsert lokal behandling der vegsjefen igjen overfor Vegdirektoratet foreslo 4 områder, ble det bestemt i et forhandlingsmøte i Vegdirektoratet 29. juni 1987 at Aust-Agder fortsatt skulle ha 6 områder. Forhandlingsmøtet måtte da forholde seg til et svar fra samferdselsministeren på et spørsmål i Stortinget. Samferdselsministeren uttalte da at hvis det ikke ble oppnådd enighet lokalt, skulle nåværende inndeling beholdes. Og enighet lokalt var det jo ikke mulig å få til. I protokollen fra forhandlingsmøtet er det likevel en tilførsel som sier at ledelsens representanter og representantene fra NIF og NITO forutsetter at vedlikeholdsorganiseringen blir tatt opp til ny vurdering og avklaring i god tid før oppstartingen av vegplanperioden 1990—93.

### FASE II

I rapporten om fase II fra juli 1987 foreslår konsulenten at vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret organiseres i en driftsgruppe og en administrasjons- og forvaltningsgruppe. Driftsgruppa skal ha et planleggings- og koordineringsansvar for arbeidsoppgavene i vedlikeholdsdriften. Det tenkes her på:

- Bruvedlikehold
- Dekker og material-Produksjon
- Øvrig strukturelt vedlikehold, herunder forarbeide forsterkninger og driftstiltak
- Trafikkrettet vedlikehold
- Skilt- og merkefunksjonen

Det forutsettes at gruppen generelt sett ikke skal ha styringen med de oppgavene som er tillagt vegmesterne. Her skal gruppen være et rådgivende kompetanseorgan og koordineringsorgan. Derimot skal gruppen stå for styringen av spesialfunksjonene.

Administrasjons- og forvaltningsgruppen skal være en ressursgruppe når det gjelder den generelle virksomheten. Gruppa forutsettes å ta seg av all overordnet planlegging. Denne gruppa skal foreta samordning mellom de ulike fagområdene. Gruppa skal også ta seg av mye av avdelingens kontakt utad samt forvaltningsoppgavene. Andre oppgaver er retningslinjer, interne utredninger, ressurs- og bemanningsplanlegging, strategi- og målformuleringer i tillegg til å representere avdelingen i en del råd og utvalg.

Det antas at det vil bli oppslutning om konsulentens forslag på vedlikeholdsavdelingen, og at dette mønsteret også vil få tilslutning av organisasjonene og tilslutt blir vedtatt i store trekk som foreslått. Det er viktig at vi får en organisasjon slik at vedlikeholdssjefen avlastes for løpende oppgaver til fordel for engasjement i lederteamet, overordnet planlegging og policyspørsmål.

Når det gjelder fase II betraktes den som en intern organisering av vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret, intern organisering av vedlikeholdsområdene og bedring av samspillet mellom disse to nivåene. I den nye organisasjonen skal det delegeres flere oppgaver til vegmesterne som i større grad enn tidligere skal drive med planleggings og koordineringsoppgaver innen området. Arbeidsledelsen skal ivaretas av oppsynsmennene og formennene. For å få et godt samspill mellom nivåene er det viktig med god kontakt mellom vegmesterne og vedlikeholdsavdelingen. Vi har

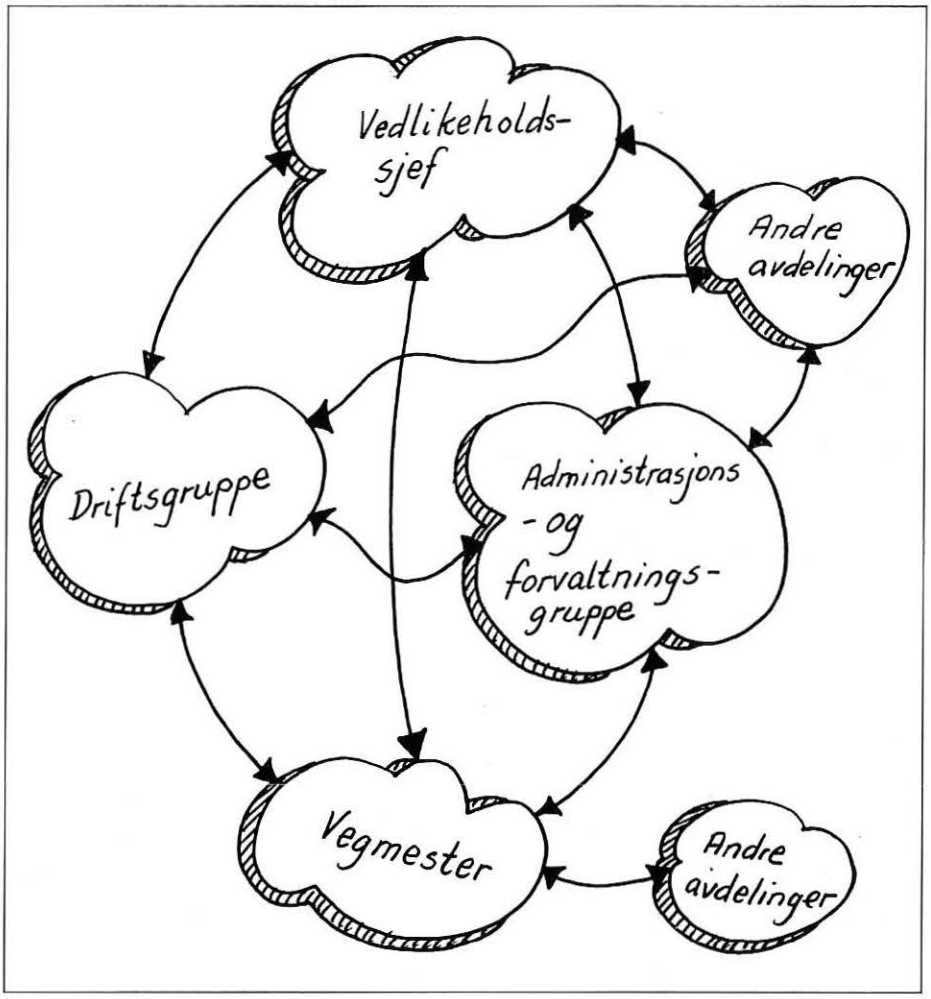
allerede i et år holdt månedlige vegmestermøter, og dette vil fortsette. Disse møtene er meget nyttige, og de bidrar til en god koordinering og informasjons-utveksling.

**MÅLSTYRING**

Vi vil her i fylket nå gradvis gå over til målstyringsprinsippet. Med dette menes f.eks. at den som skal være ansvarlig for et budsjett også er med på å utarbeide planer samt utføre arbeidet. Vedkommende skal til gjengjeld dokumentere bruken av midlene. Ved overskridelse skal dette begrunnes. En av ideene med målstyring er at ansvaret skal plassere så nær utførelsesleddet som mulig. Kort sagt betyr målstyring at det skal styre gjennom fastsatte mål og måling av resultater.

I praksis vil dette bety at vegmesterne sender inn behovsoppgaver som vurderes og samordnes på vedlikeholdsavdelingen. Disse oppgavene er grunnlaget for rammetildelingene som vegmesteren er ansvarlig for, og skal dokumentere bruken av innenfor angitte standardkrav. Overskridelser på en post skal normalt dekkes opp av andre poster. Overskridelser som ikke kan dekkes av egen ramme skal det spesielt gis begrunnelse for før det gis ekstratildeling.

Det antas at den nye organisasjonsformen i sin helhet er gjennomført i løpet av 1987.



# UTSMYKKING LANGS VEGENE?

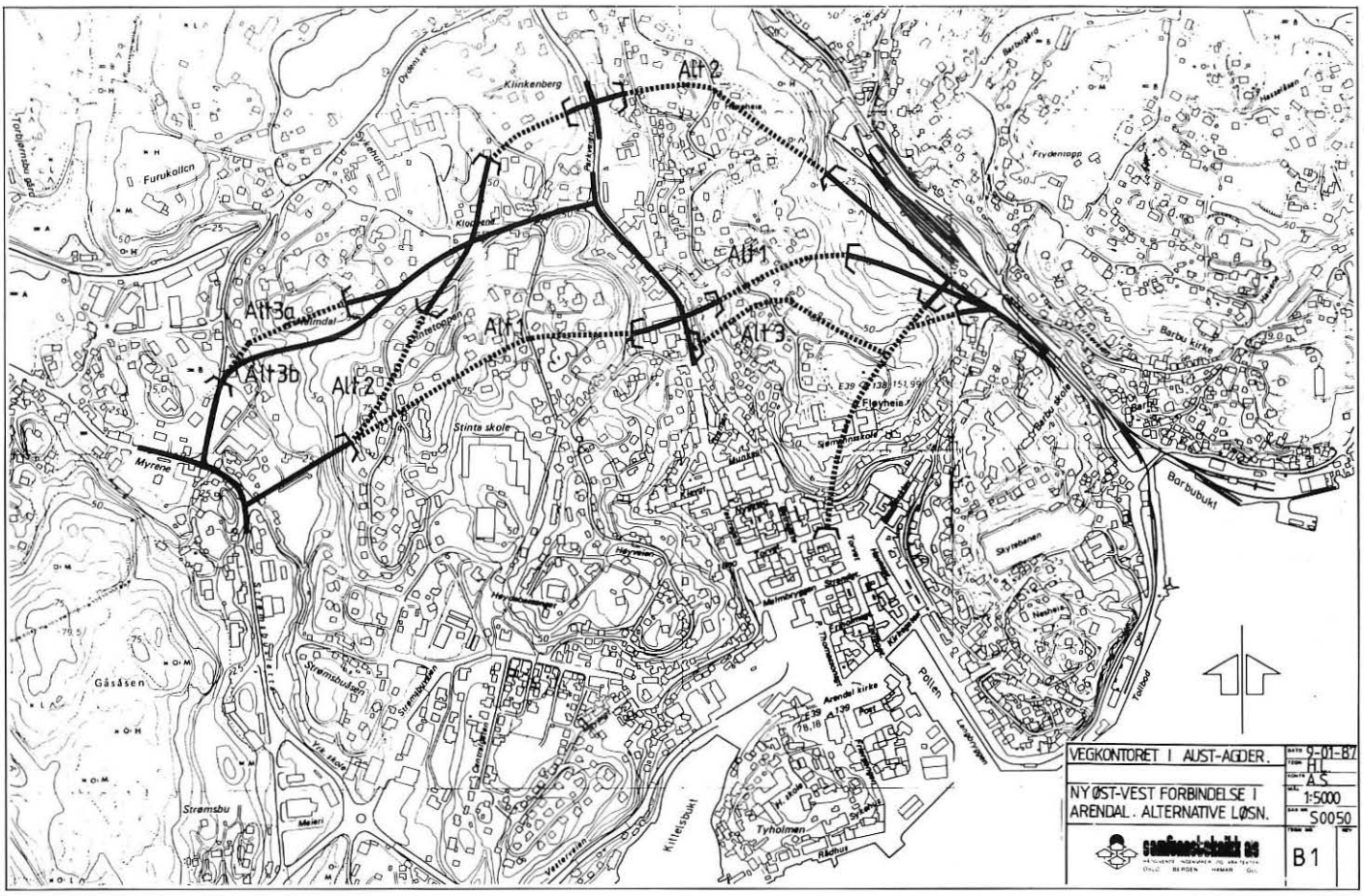
Vegvesenet har i de senere år fått mye ros for pene anlegg, men at vi etterlater oss store kunstverk i vegkanten hører vel til sjeldenheten.

Ikke vet vi hvem som har stått modell til det velvoksne mannshodet som står hugget inn i fjellet ved E-18 like vest for Bruråsen tunnel ved Vinterkjærkrysset, og vi kjenner heller ikke kunstnerens navn.

Hvem drev sprengningsarbeidet på denne strekningen? Kan leserne hjelpe oss?

# Tverrpolitisk enighet om ny vegforbindelse øst–vest i Arendal

## Sørlandsporten vil i dette og følgende nummer ta opp kontroversielle vegprosjekter som har engasjert publikum ut over det vanlige.




Vi nevner i denne sammenheng bl.a. hovedvegforbindelsen øst–vest i Arendal og forlengelsen av motorveg E-18 fra Rannekleiv i Øyestad og videre vestover gjennom Grimstad.

I dette nr. av bedriftsavisen tar vi for oss det prosjektet som pr. i dag er kommet lengst, nemlig hovedplanen for ny vegforbindelse øst–vest i Arendal.

Bakgrunnen for en utredning om ny hovedvegforbindelse ØST–VEST i Arendal var et ønske om å redusere trafikkbelastningen på såvel sentrum som det støyutsatte sykehusområdet.

En tidligere utredning om Dydens vei, hvor avlastningen av sykehusområdet sto sentralt, ligger til grunn for arbeidet. Ved siden av denne utredningen, er Gatebruksplanen for Arendal sentrum (1982) og Arealanalysen for Arendalsområdet (1984) bakgrunnsstoff for utredningen.

Konsekvensvurderingene i den nå foreliggende hovedplan er bygget opp omkring 3 hovedalternativ som alle har adskilte øst-vestdeler som i prinsippet kan kombineres. Kombinasjonsløsninger er vurdert i forbindelse med sammenlikning av alternativene.

Alle alternativene går fra Myrene i vest, via Parkvegen/Blødekjær, og ender opp i Barbudalen i øst, hvor traceen kobles på Møllebakken.

Alternativ 1 ligger best til rette for å avlaste sentrum for trafikk ved at alternativet ligger forholdsvis nær sentrum og har en direkte linjeføring øst-vest. Traceen gir i utgangspunktet ikke bedrede adkomstforhold til Sentralsjukehuset, men for å kompensere for dette er det i alternativet innarbeidet en opprustning av Springklev til tilfredsstillende standard.

Inkludert utbedring av Springklev er alternativ 1 kostnadsberegnet til 49,6 mill. kroner. Plangruppen har gått inn for at alternativ 1 velges. Dette alternativet er både funksjonelt og på andre måter bedre enn en kombinasjonsløsning. Dette gjelder såvel avlastning av sentrum som forholdene ved sykehuset.

Forts. neste side.

I vestre endepunkt tar alt. 1 utgangspunkt i kryss med rv. 9. De første 100 meter går vegen i åpen tracè uten stigning. Deretter kommer en 520 m lang tunnel med gjennomsnittlig stigning 12 o/oo. Denne delen ender ut i Blødekjær like nord for Stintebakken. Her er det planlagt rundkjøring. Løsningen forutsetter at to bolighus og en del forretningsbebyggelse rives, samt at eksisterende gateløp (Blødekjær) omlegges.

På østsiden av Blødekjær går tracèen inn i en 250 lang tunnel som munner ut i Barbudalen på vestsiden av jernbanen. De siste 240 m går tracèen i åpent terreng. Vegen koples på Møllebakken ved jernbanen og gjøres gjennomgående i et fullkanalisert T-kryss med Barbudalsvegen.

Det er også planlagt et fullkanalisert T-kryss hvor ny adkomst til parkeringshuset på Gassverktomta koples på. Den nye adkosmten tar utgangspunkt i eksisterende tunnel under Fløyheia, og gjør det mulig å løse krysset ved jernbanen på til tilfredsstillende måte.

**NEI TIL RUNDKJØRING**

En aksjonsgruppe har offentlig gått ut og støttet alternativ 1, men mener at alternativet har en stor ulempe, nemlig rundkjøringen i Blødekjær.

De mener rundkjøringen vil:

— stjele verdifullt areal for fremtidig sentrumsutvidelse av byen mot nord og også utvikling av Blødekjær som bydelssenter.

— medføre støy og støvforurensing (forslumming) av eksisterende bo- og forretningsmiljø i Blødekjær og nærmeste omegn.

— øke forslumming av Vestregate, til dels også Østregate p.g.a. økt trafikkbelastning i disse gater.

— komplisere øst-vest forbindelsen som er hovedårsaken til utarbeidelse av disse planer ved at en i begge retninger må inn i en større rundkjøring i dagen rett etter å ha kommet ut av tunnelen.

— komplisere nord-sør forbindelsen i Blødekjær som er der idag gjennom samme rundkjøring.

— vanskeliggjøre trafikkforholdene for myke trafikanter (skolebarn etc.).

— øke trafikkbelastningen på denne del av sentrum, mens intensjonene var det motsatte.

— låse horisontal/vertikaltracèene for tunnelen øst-vest.

Aksjonsgruppen mener det er ufornuftig å ofre Blødekjær for all fremtid for uklare og til dels bagatellmessige forbedringer av trafikken til sykehuset. Som sammenlikning nevner de at arealet som mer eller mindre vil bli ødelagt av rundkjøring i Blødekjær er av samme størrelse som f.eks. Gassverktomta, Sanden eller rutebilstasjonsområdet (ca. 5 da.) Gruppen konkluderer med å foreslå at øst-vest tunnelen etableres uten kontakt i Blødekjær. De pengene som spares ved å slippe eiendomservervelse i Blødekjær (min. 5 mill.) brukes til utbedring av Kloppene. Sammen med utbedring av Springklev vil adkomsten til sykehuset da være god.

I Arendal formannsskaps møte den 7. september i år ble følgende forslag vedtatt med 12 mot 1 stemme.

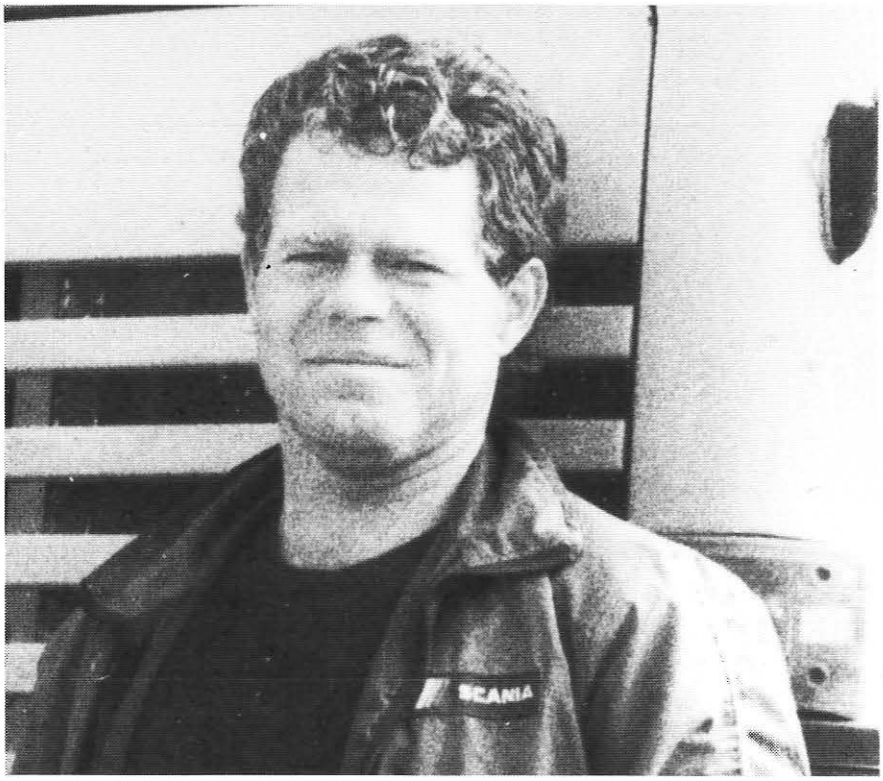
«Arendal bystyre tilrår at alt. 1 i hovedplanen for ny hovedvegforbindelse øst—vest i Arendal, datert 20.11.1986, velges som tracè for den nye hovedvegforbindelsen. Det må vurderes om man kan løse trafikkforholdene for Aust-Agder Sentralsjukehus uten at vegforbindelsen etableres med rundkjøring «i dagen» i Blødekjær».

Med en mer detaljert spesifisering av hva kommunen ønsker i stedet for en evntuell rundkjøring, ble dette forslaget vedtatt i Arendal bystyre den 21. september d.å. Saken sendes vegsjefen i Aust-Agder til videre behandling etter vegloven.

*Her skal rundkjøringen ligge dersom alt. I blir det endelige vedtak. Bildet er fra Blødekjær, nord for sentrum.*

# VERDENSMESTER BLE JEG IKKE, MEN MORO VAR DET

**I forrige nummer av Sørlandsporten skrev vi om Magnfred Nygård som ble norgesmester i lastebilkjøring. Nå har vår dyktige sjåfør lagt et verdensmesterskap bak seg. Denne begivenheten fant sted i Södertälje i Sverige i midten av september.**
**Nedenfor formidler han noen av sine inntrykk i en samtale med Arnstein Andreasssen.**




Truckers Cowboys, vi kjenner begrepene fra amerikanske filmer og ukepressen. Kraftige karer i 30—40- årsalderen bak rattet i enorme lastebiler med en henger eller to bak, som kjører hva som helst, når som helst, hvor som helst. Musikkanlegget på, radioforbindelse med uforståelige kodeord, overlast og gjemselslek med politi. Gutter med yrkesstolthet og en fantastisk kjøreferdighet. Og kjørekonkurranser, improviserte eller organiserte, der nivået er kjempehøyt. Jo, vi har hørt litt om dette. Også Magnfred da, vår langtransportsjåfør, som en gang innrømmet at en tur over til Amerika for å kjøre langtransport, det ville være guttedrømmen som gikk i oppfyllelse. I år fikk han føle litt av dette på pulsen.

Organisasjonen Truckers Club, eller noe lignende, står nemlig bak noe som kalles VM i lastebilkjøring. I år var showet, for det er et show, lagt til Sødertelje med Scania som hovedsponsor. Her skulle da Magnfred, norgesmester av året og behørig omtalt i «Sørlandsporten», være med.

Og når så Tone, Sørlandsportens «primus motor» og vanskelig å si nei til, ba meg om å ta en prat med karen for å skrive en artikkel om VM-opplevelsene, — ja, da ble det bare slik.

Helt enkelt var det ikke å få stoppet Magnfred, men omsider satt han da der. Blokka klar, lydbåndet i gang, stup ut i det.

— Ja Magnfred, hvordan startet turen?

Jo, jeg dro fra Kjevik torsdag 10. september med fly til Fornebu og buss videre. Vel fremme var det inn på hotell med god mat og godt stell på alle måter.

— Og på fredag?

Fredagen gikk med til å se på løypa og prøve bilene. Deltakerantallet var stort, over 100 mann fra 10 nasjoner. Derfor ble det knappe 10 minutter pr. mann i bilen, noe som er svært lite.

— Når startet så alvoret?

Lørdag morgen. Det var vanlig klasseinndeling med lastebil, vogntog og buss. Vi var delt i to grupper. Min gruppe hadde teoriprøve, mens den andre kjørte. Søndag var det omvendt.

— Øvelsene, sammenlignet med det du hadde vært med på tidligere?

Mesteparten var likt, men med tre nye øvelser og mindre tid til disposisjon, ble det mere krevende enn i NM. Da vi også midt i løpet måtte skifte bil, var dette med på å øke kravene ytterligere.

— Hva med nivået sammenlignet med NM?

Toppen lå ikke så mye høyere, men bredden i toppen var langt større. Det ble derfor en knallhard konkurranse med små marginer.

— Og hvordan ble plasseringen din?

Jeg er faktisk ikke helt sikker, men nr. 24, tror jeg. Løpet gikk i grunnen bra, og jeg lå an til en 6.—7. plass helt fram til siste post. Der kom jeg 3—4 cm inn på planken, 400 prikker, og nedover på listen bar det. Du må ha klaff og dagen, og det hadde ikke jeg helt ut denne gangen.

— Du hadde vel på forhånd hatt et lite håp om å gjøre det noe bedre?

Jada, men det var harde motstandere. Enkelte nasjoner hadde regulære landslag!, som trente og konkurrerte regelmessig. Nederlenderne kom faktisk rett fra 14

dagers treningsleir. Da vi fikk biler med andre akselavstander og gearkasser enn det vi norske hadde fått oppgitt på forhånd, ble dette naturligvis et handicap.

Magnfred hverken bortforklarer eller unnskylder, — bare faktiske forhold kommer på bordet.

— Fikk dere noe kontakt med deltakere fra andre land?

Nei, det ble det lite av. De ulike landene hadde egne plasser i matsalen, og ellers ble det nærmest å gå og skule på hverandre.

Skikkelig konkurransestemning altså. Ellers hadde vi underholdning om kvelden. Det var også en større festival i området med drag-racing og mye styr. Fabrikantene så tydelig en stor reklame i å stille opp, og satsingen var deretter.

Glimtet i øynene røper tydelig at alt dette har falt i smak, og at en Luxemburgtur neste år lokker.

— Er det noe dere norske kan gjøre for å stille sterkere neste gang?

Ja, ingen tvil om det. Og kan vi bare på forhånd få oppgitt øvelsene og hvilke biler som skal brukes, så skal vi kunne klare oss bedre. Kjøremessig ligger vi svært lite tilbake for de beste, og med en del spesialtrening vil vi stille langt sterkere.

— Og du vil gjerne prøve igjen?

Jada, helt klart.

Revansjelysten er tydelig tilstede, og Magnfred har sikkert lagt sine planer med tanke på å komme sterkere igjen. Til slutt, — et lite sitat fra sangen som ble sunget på vegsentralen en junidag i sommer, til ære for Magnfred som norgesmester.

»... så får du turen til VM i år, vi ønsker deg lykke og håper du får, en klaff så vi trolig kan samles igjen...»

Javel, Magnfred. Det holdt ikke helt denne gangen, men kjenner vi deg rett så er du på plass igjen neste år, bedre forberedt, og innstilt på å kjempe. Takk for innsatsen og lykke til.

*Arnstein.*

# Vegfolk forteller

Vegmuseets Kjell Hegdalstrand har fra 1979 drevet prosjektet «vegfolk forteller»: innsamlin av muntlig minnestoff fra vegveteraner. Hensikten er å ta vare på person-erindringer fra vegvesenets utviklingstid: «Neppe har tidligere generasjoner opplevd så mange og store forandringer i sitt arbeid som dagens pensjonister. I utedriften har de vært med på overgangen fra håndarbeid og blodslit, til dagens moderne form for vegbygging. I administrasjonen har den samme generasjonen opplevd både parafinlampe og EDB.» Disse ordene er fra Hegdalstrands eget forord, i en katalog som nylig er kommet ut. Prosjektet omfatter til nå intervjuer med 30 ingeniører, 25 kontorfolk, 6 bilsakkyndige, 116 oppsynsmenn/vegarbeidere og 9 kokker, over halvparten født før 1909.

Intervjuene er bevart på lydkassetter, og kopier av utskriftene kan bestilles. Lett omarbeidet har Hegdalstrands materiale også vært publisert i 22 utgaver av «Vegen og vi» og i andre publikasjoner. 7 radioprogrammer har det også blitt.

Og nå foreligger altså den første katalogen: her finner vi på hver informant et fyldig oppsett med stikkord om hva vedkommende arbeidet med, og om hva minnestoffet i hovedsak handler om.

Hegdalstrand kan kontaktes på Hedmark vegkontor, 2301 Hamar.

# 22 M VOGNTOG

Skal 22 meter lange vogntog bli vanlige på norske veger? Dette er spørsmålet som for tiden vurderes av en rekke organisasjoner og offentlige instanser.

Ved Stortingets behandling av Norsk Vegplan for 1986—89 ble det forutsatt at spørsmålet om 22 m vogntoglengde skulle utredes i løpet av vegplanperioden. Samferdselsdepartementet har imidlertid bedt om at spørsmålet blir avklart allerede i år.

Vegdirektoratet har fått utarbeidet en konsekvensanalyse der virkningen av 22 m vogntog blir behandlet. Analysen, samt direktoratets foreløpige konklusjon, er sendt ut på høring med svarfrist 1. oktober.

Konsekvensanalysen tar for seg en rekke forhold knyttet til denne typen transport. Vi nevner her:

— **Trafikksikkerhet,** spesielt ved forbikjøring. Økt lengde vil i utgangspunktet øke ulykkesrisikoen. Dette kan imidlertid oppveies ved at det kan bli færre vogntog totalt sett enn det vil bli med 18 m grense. Det er derfor usikkert om eller hvordan trafikksikkerheten vil endres. Analysen peker i denne sammenheng også på andre trafikanters utrygghetsfølelse.

— **Sporingsegenskaper.** Prøver har vist at 22 m vogntog sporer bedre enn semitrailere, men dårligere enn 18 m vogntog. Semitraileren er idag tillatt brukt på det aller meste av riks- og fylkesvegnettet.

— **Transportøkonomi.** Det regnes med at for 1,5—3% av alt fraktet gods på veg vil bruk av 22 m vogntog gi økonomisk gevinst. Et regneeksempel viser gevinst i størrelsesorden 50—100 millioner kroner pr. år.

**Konkurranseforhold.** Det er sagt at konkurranseforholdet mellom vegtrafikk og jernbane/kystfart ikke vil bli sterkt berørt, men jernbanen og kystfarten vil tape noe. I Sverige er 24 m vogntog generelt tillatt, mens Finland har 22 m. EF-landene har 18 m som grense.

I Norge er 22 m idag tillatt for tømmertransport på spesielt utvalgte veger, og erfaringene med dette er gode. I Aust-Agder er 55% av riksvegene og noen få av fylkesvegene tillatt for slik transport. Det saken nå gjelder er altså om også andre typer transport skal tillates og om det fritt skal kunne kjøres på de veger som idag er tillatt for 18 m.

Et viktig moment i saken er at det til 22 meteren er knyttet krav om maksimal høyde på 4 meter.

Vegdirektoratets foreløpige konklusjon går ut på at det ikke bør gis alminnelig adgang til 22 m vogntog.

Vegsjefen har i sin høringsuttalelse konkludert med følgende:

«Vi kan på kort sikt ikke se avgjørende argumenter mot innføring av 22 m vogntoglengde. Vi har imidlertid begrensede muligheter til å forutsi hvordan utviklingen vil bli med hensyn til antall 22 m vogntog, og den betydning disse vil ha for trafikksikkerhet og fremkommelighet på lang sikt. Det er grunn til å anta at både produksjons- og transportsiden etter hvert vil tilpasse seg 22 m grensen. Erfaringsmessig er det svært vanskelig å trekke tilbake generelle tillatelser av denne typen.

På denne bakgrunn kan vi akseptere at 22 m vogntog tillates også for andre typer transport enn tømmertransport, men at det begrenses til et nærmere angitt vegnett; tilsvarende dagens praksis for 22 m tømmertransport. Samtidig må maksimal høyde settes til 4,0 m. Vi foreslår også en ordning med lengdeangivelse bak på hengeren.»

Saken ble behandlet i Samferdselsutvalget den 28. september. Utvalget gikk inn for å beholde dagens 18 m grense.

Fylkestrafikkerhetsutvalget skal også behandle dette spørsmålet.

# DEMONSTRASJON

I begynnelsen av september arrangerte Norges Lastebileierforbund, avd. Agder en demonstrasjon av 22 m vogntok for representanter fra vegvesenet i Vest- og Aust-Agder samt transportbrukersiden.

Demonstrasjonen var lagt opp slik at et 22 m vogntog (tømmer), et 18 m vogntog og en semitrailer kjørte i følge fra Birkeland til Bygland via Hynnekleiv—Evje. «Tilskuerne» fulgte etter i mindre biler og fikk på den måten et inntrykk av hvordan kjøretøyene oppførte seg på vegen.

Ved det nye sagbruket syd for Byglandsfjord ble det foretatt sporingsprøver. Her var det også stilt opp en rekke med tømmerbiler lastet i samsvar med de forskjellige bruksklassene fra «lette» 8 tonn til 10 tonn/50 tonn totalvekt. Unektelig en del forskjell i utnyttelsen av lastekapasitet!

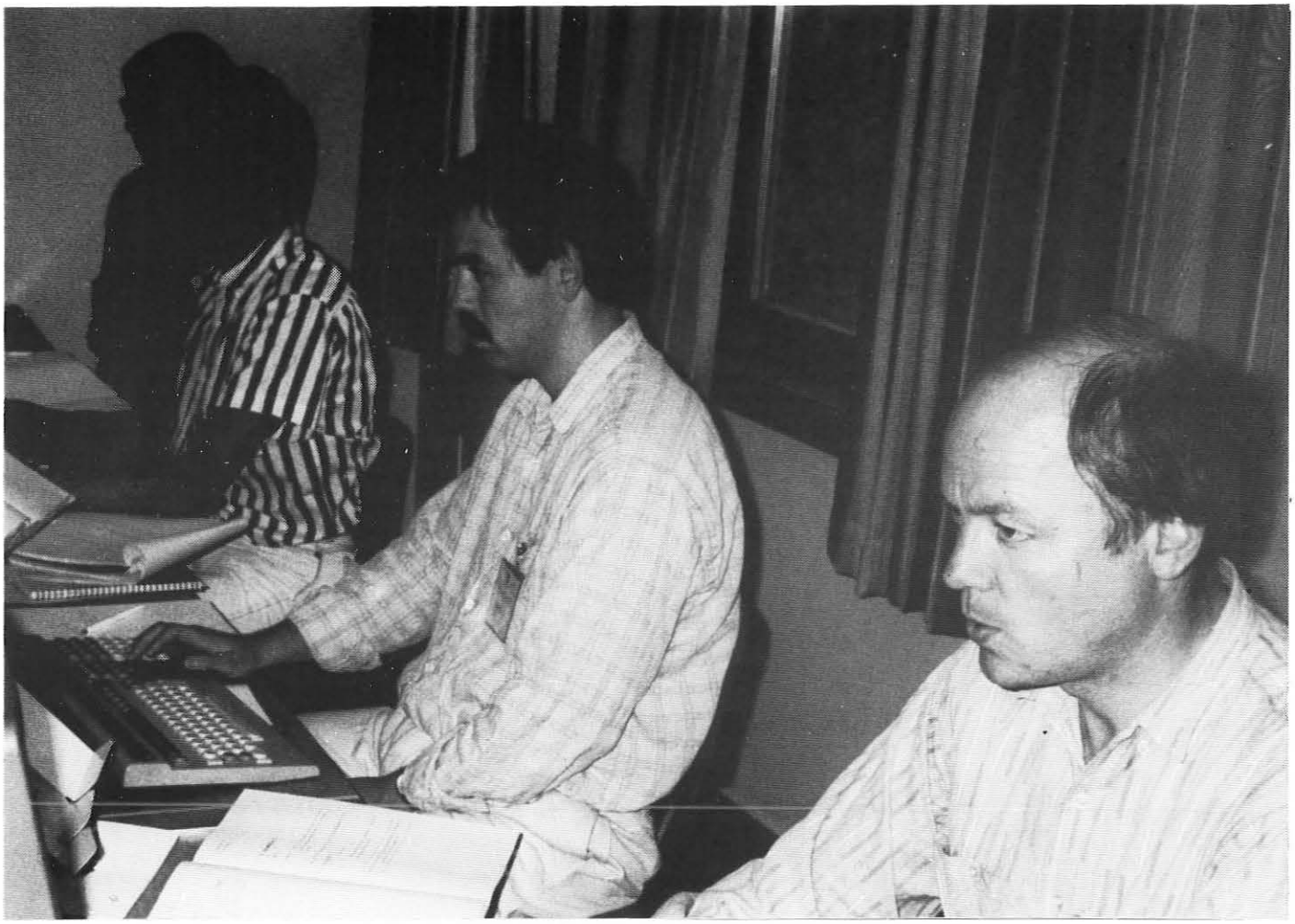
Demonstrasjonen ble avsluttet i Kristiansand sentrum med kjøring gjennom kanaliserte kryss.

*22 m vogntog for tømmertransport.*

*Passering av kryss.*

# EDB NYTT

## LANGTIDSPLAN FOR EDB-ANSKAFFELSER I STATENS VEGVESEN



*På kurs hos Agder Data i Kristiansand, — prøve, feile — og prøve igjen —. Her ser vi fra venstre Sigmund Blakstad, Knut Vehus, Torstein Riber og Rolf Tidemann.*

Det foreligger nå en godkjent langtidsplan for EDB i vegvesenet. Sørlandsporten hadde egentlig lagt opp til en «tung» artikkel om denne planen, men akk .... storebror «Vegen og Vi» kom oss i forkjøpet. Vi synes det er unødvendig å gjenta det som ble skrevet om planen i siste nummer av Vegen og Vi, og viser derfor til dette.

I stedet vil vi heller bruke spalteplassen til å referere litt fra det brevet som nylig ble sendt til Vegdirektoratet om EDB-behov i Aust-Agder vegvesen. Vi plukker:

**• UTSTYR**

Pr. 1. september 1987 har Statens vegvesen Aust-Agder følgende EDB-utstyr til disposisjon:

*Vegkontoret:*

| | |
|---|---|
| ND 550 Memory 100 Mb: | 2 |
| ND 550 Memory 500 Mb: | 6 |
| Terminaler: | 32 |
| Selvst. skrivere: | 3 |
| Mikromaskiner IBM: | 2 |
| Mikromaskiner Compaq: | 1 |
| Mikromaskiner Andre: | 2 |

*Biltilsynet:*

| | |
|---|---|
| ND 100 Compact: | 1 |
| CX utlånt fra ND: | 1 |
| Skrivere: | 4 |
| Terminaler: | 11 |

*Utedrift:*

| | |
|---|---|
| Mikromaskiner IBM: | 4 |
| Mikromskiner Compaq: | 12 |
| Mikromaskiner Andre: | 2 |

**• KOMMUNIKASJONSLINJER**

INgen av vegstasjonene eller anleggskontorene har idag kommunikasjon med andre maskiner. Distriktslaboratoriet har det heller ikke. Vi ser det som naturlig at disse etter hvert får mulighet til kommunikasjon med vegkontorets maskin samt kommunedatasentral (Vestviken). Vi avventer imidlertid en nærmere utredning av type utstyr.

Vegsentralen har i dag samband med vegkontorets maskin via terminal/oppringt linje. Vi bør satse på fast linje.

ND-maskinene på vegkontoret og biltilsynsstasjonen har ikke forbindelse. Biltilsynet bør imidlertid få adgang til programvare på vegkontorets maskin. Etablering av samband i en eller annen form må derfor vurderes (Cosmos).

**• ND-MASKIN, VEGKONTORET**

Maskinen er nylig oppgradert til

550. Etter det vi kan se idag vil maskinen dekke forventet behov i resten av 1987 og 1988. Vi stiller likevel spørsmålet om responstiden etter hvert kan bli for lang.

**• TERMINALER/SKRIVERE Ved VEGKONTORET**

Langtidsplanen anbefaler at samtlige brukere med regelmessig behov for tilgang til EDB-utstyr bør få egen skjermterminal/mikromskin innen 1989. Dette betyr at vi må anskaffe ca. 20 terminaler/mikromaskiner. I tillegg må antall innganger på ND-maskinen økes tilsvarende.

Allerede idag er det behov for en ekstra «mekanisk» skriver. Utvidelse av terminalantallet vil dessuten øke behovet for enda en laserskriver, slik at brukerne har skriver i rimelig nærhet (samme etasje).

**• ND-MASKIN/TERMINALER VED BILTILSYNET**

Ved biltilsynet har en valgt å satse på dekning av behovet for datakraft gjennom eget anlegg ved stasjonen på His.

VEd oppgradering av dagens maskin til 110 CX samt større intern hukommelse, vil behovet være dekket for 3—5 år. Antallet terminaler må økes med 6 i forhold til de 11 stasjonen i dag disponerer.

Behov for terminaler og skriver for utskriving av vognkort er ikke regnet med.

**• UTEDRIFTEN**

Det vil etter hvert bli behov for mikromaskiner til flere anleggskontor samt maskin nr. 2 til endel av vegstasjonene. Det er imidlertid noe vanskelig å anslå det rette tidspunkt for slik anskaffelse idet usikkerheten knyttet til kommunikasjon med vegkontorets maskin og Vestviken virker inn. Vi regner dog med innkjøp av 2—4 mikromaskiner i 1988.

**• DATAVEKSLER**

Vi er foreløpig meget usikre på behovet for dataveksler. Ettersom vi er blant de minste fylkene, finner vi det fornuftig å avvente utvikling/erfaring i de større fylkene før vi tar stilling til spørsmålet.

**• OPPLÆRING**

Selv om det vel ligger utenfor det Vegdirektoratet ber om av opplysninger, vil vi peke på behovet for «investering i kompetanse» og be om at det blir satt av rikelig med midler til opplæring i EDB.
....(sitat slutt).

Vi føyer til at en dataveksler kan sammenlignes med en telefonsentral. Spørsmålet blir nå om vi kan få penger til dette!

## KURS

EDB-kompentansen vokser jevnt og trutt i etaten. Det «ferskeste» kurset gikk hos Agder Data i Kristiansand i slutten av sepember. 10 deltakere fra Aust-Agder, 2 fra Vest-Agder samt 1 fra Vestfold var i tre samfulle dager fordypet i tekstbehandlingens mysterier... sågar på et videregående nivå.

Eller for å være helt alvorlig; kurset het NOTIS-WP-tekstformatering. Deltakerne fikk lære mere om de utallige ting sytemet kan utføre, så som forskjellige utskriftsdirektiver, sammenkobling av «dokumenter», bruk av ferdige opplegg for notater, referater, rapporter o.l., automatisk avsnittsnummerering etc., etc.

# SYKLIST SOM LEIER KJØRETØYET ER GÅENDE

Det er ikke bare vanlige fotgjengere som regnes som gående i trafikkreglene.

Som gående regnes også den som går på rulleski og fører av rullestol. Visste du forresten at syklist eller mopedist som leier kjøretøyet regnes som gående.

At fotgjengere som leier sykkel eller moped regnes som gående er viktig ved gangfelt. Da får de fotgjengerens rettigheter. Det vil si at kjørende har vikeplikt overfor dem. Vikeplikt vil si å slippe foran, slippe over. Kjørende har altså en helt klar plikt i gangfelt til å slippe over syklister eller mopedister som leier kjøretøyet.

Syklister eller mopedister som sitter på kjøretøyet har ikke disse rettighetene.

# VEGSTASJONEN I SENTRUM kontorpersonalet på kurs...

*Nittiårenes vegstasjon på Rugtvedt var et praktfullt anlegg — såvel ute som inne.*

**Behov for å lære mer om jobben sin, om publikum, om service og om vegstasjonen i fremtiden. Dette var i et nøtteskall noe av utgangspunktet da kontorpersonalet på de seks vegstasjonene våre forleden var samlet på Gautefall Turisthotell.**

Kurset som hadde tittelen «Offentlig forvaltning», inneholdt emner som Publikumsbehadnling, EDB, Nittiårenes vegstasjon, Sentrale lover, Forfatning/forvaltning, Personalforhold, Budsjett og regnskap, Arkiv og skrivetjeneste.

Foruten egne forelesere, hadde vi med informasjonskonsulent Steinar Larsen, Hedmark (publikumsbehandling), vegmester Per Skårland, Nærbø (EDB i utedriften) og o.ing. Kjetil Bakli, Telemark (Nittiårenes vegstasjon).

Kontorpersonalet var kursets hovedmålgruppe. I tillegg var vegmestre og vedlikeholdsledelsen på vegkontoret med.

Med denne samlingen omkring sentrale oppgaver i vegstasjonens virksomhet gikk også starten for en avklaring omkring fremtidige arbeidsoppgaver for kontorpersonalet på vegstasjonen.

Det ble derfor også bestemt at kurset skal følges opp, — i første rekke med en temadag der en spesielt ser på hvilke av vegstasjonens oppgaver som bør utføres av kontorpersonalet.

Senere er det planer om en temadag med EDB i sentrum.

Kurset ble avsluttet med besøk på Rugtvedt vegstasjon i Bamble (Nittiårenes vegstasjon). Virkelig et flott anlegg, både ute og inne! — og mange interessante muligheter hva trafikal overvåkning og vedlikeholdsmessige sider angår.

Alt i alt, to meget interessante og lærerike dager — med dyktige forelesere og engasjerte tilhørere...

*I strålende høstvær møttes kontordamene på Gautefall. Her sammen med vegmester, vedlikeholdssjef og distriktsleder.*

# Vegmesterskap i lastebil- og veghøvelkjøring

*Ingen tvil om at våre kjørere er dyktige! En strålende fornøyd Vegdirektør ved premiebordet.*

**Fredag 28. august reiste en gjeng forventningsfulle personer til Oslo for å delta i årets Vegmesterskap i presisjonskjøring med lastebil og veghøvel. Vegvesenet hadde leid buss av Bjørn Osmundsen, og med undertegnede som sjåfør, og for de flestes del med sin bedre halvdel ved siden, bar det avgårde. Første stopp var Holms kafeteria ved Larvik, hvor vi måtte smake på middagsrettene og ta en liten pust i bakken. Neste stopp ble på en rasteplass utenfor Holmestrand, der vi vartet opp med medbrakt kaffe, søsterkake og nystekte vafler.**

Utpå kvelden nådde vi hotellet, Olavsgården Hotell på Skedsmo nord for Oslo. Det var et fint hotell, og rommene var store og fine, ja noen var for rene brudesuitene å regne.

Neste dag var det lang kø i spisesalen for å komme til frokostbordet. Vegvesenet hadde leid hele hotellet, og alle skulle være klar til fremmøte på konkurransestedet til kl. 08.30.

Utenfor hotellet ønsket overing. Fiske fra vegdirektoratet oss velkommen til konkurransene, og deltakerne ble fordelt på de enkelte konkurransestedene. Veghøvelkjørerne reiste til et grustak i Skedsmo, mens lastebilsjåførene reiste til Bertel O. Steen's anlegg på Skårer.

I veghøvelkonkurransen måtte deltakeren gjennom en teoriprøve, og deretter skule de legge opp en grøft, 50 meter lang og 3 cm dyp. Grøfta skulle være så rett som mulig, og planeres i forkant og bakkant i riktige vinkler. Oppgaven ble noe vanskeliggjort av store stein i massen. Videre skulle de kjøre gjennom en halvsirkel uten å berøre markeringene, og her var det virkelig ikke gitt mere plass enn det som var høyst nødvendig. Til slutt skulle en Colaboks punktere med skjæret, uten at boksen ble knust. Hele innsatsen ble nøye vurdert av dommerne, utstyrt med vater, linealer og tommestokker. Våre folk gjorde en meget hederlig innsats, sett ut fra det at øvelsene var helt nye for dem, og at ingen av dem daglig kjører høvel nå.

På anlegget hos Bertel O. Steen var det også en teoriprøve før kjøringen begynte. Ute på plassen hadde de flere store og små lastebiler i sving, — gjennom de samme øvelsene som vi tidligere har sett under uttagningskonkurransene på Skarpnes. Her vardet breddebergninger, høydeberegninger, forhjulsberegninger, rygging mot stolper, parkering og mye, mye mer. Men det viser seg at, selv om norgesmesteren vår, Magnfred

*Nytt av året var konkurransen i veghøvling.*

Nygård hadde forfall, så er våre sjåfører fullt på høyde med de andre fylkene, og hvis en skal gå helt til topps i konkurransen så må en ha «dagen». Men denne gangen var det Nord-Trøndelag, og kjørerne fra dette fylket som dro av sted med laurbærene. Men deltakerne fra Aust-Agder, Jens M. Lindland, Olav Aas, Kristoffer Alfsen og Finn Stoveland fikk blod på tann og lovet de andre hardere konkurranse neste år. Så får vi se i neste års uttagning om det blir de samme personene som skal konkurrere, eller om andre banker dem ut i uttagningene. Vel blåst for en hyggelig tur.

*T.K. Fløystad*

**Resultatliste klasse B 1 — lastebil 512**

| Resultat nr. | Navn | Fylke | Prikk |
|---|---|---|---|
| 1 | Peter Lyng | Telemark | 181 |
| 2 | Asbjørn Guldbrandsen | Akershus | 205 |
| 3 | Palmar Orset | Møre og Romsdal | 230 |
| **4** | **Kristoffer Alfsen** | **Aust-Agder** | **245** |
| 5 | Gunnar Eriksen | Vestfold | 252 |
| 6 | Ingvar Rødal | Møre og Romsdal | 258 |
| 7 | Sturla Rognes | Sør-Trøndelag | 267 |
| 8 | Finn Tore Lie | Vestfold | 285 |
| 9 | Torstein Eide | Nord-Trøndelag | 293 |
| 10 | Åsmund Kleiven | Hordaland | 378 |
| 11 | Jan Holmebakken | Rogaland | 385 |
| 12 | Odd Heia | Nord-Trøndelag | 400 |
| 13 | Arthur Eknes | Hordaland | 465 |
| 14 | Willy Kaspersen | Akershus | 466 |
| 15 | Jon Gollemogen | Telemark | 497 |
| 16 | Hans M. Figenschau | Troms | 570 |

**Resultatliste klasse B2 — lastebil 510**

| Resultat nr. | Navn | Fylke | Prikk |
|---|---|---|---|
| 1 | Per Småvollan | Nord-Trøndelag | 122 |
| 2 | Oddvar Dalbø | Oppland | 238 |
| 3 | Jarle Hoem | Møre og Romsdal | 306 |
| 4 | Per Wold | Nord-Trøndelag | 334 |
| 5 | Jon I. Eik | Møre og Romsdal | 360 |
| **6** | **Jens M. Lindland** | **Aust-Agder** | **391** |
| 7 | Henry Wik | Sør-Trøndelag | 414 |
| 8 | Ola Østby | Akershus | 417 |
| 9 | Bjørn Nybjerkan | Sør-Trøndelag | 421 |
| 10 | Johnny Krokeborg | Vestfold | 433 |
| 11 | John Selsvik | Hordaland | 465 |
| 12 | Tom Søberg | Akershus | 474 |
| 13 | Gunnar Finstad | Hedmark | 476 |
| 14 | Inge Seterli | Troms | 482 |
| 15 | Einar Buverud | Telemark | 485 |
| 16 | Bjørn Kapskarmo | Nordland | 498 |
| 17 | Vidar Gjersås | Hedmark | 534 |
| 18 | Jan E. Eggar | Vestfold | 537 |
| 19 | Tor Hetland | Rogaland | 556 |
| 20 | Oddvar Skogstad | Troms | 584 |
| 21 | Birger Pettersson | Sverige | 597 |
| 22 | Harald Norvik | Hordaland | 613 |
| 23 | Per Bruland | Sogn og Fjordane | 620 |
| 24 | Reidar Randal | Sogn og Fjordane | 645 |
| 25 | Kristen Kristensen | Nordland | 744 |
| 26 | Helge Kise | Telemark | 792 |
| 27 | Asbjørn Viik | Rogaland | 934 |

## Resultatliste klasse E — veghøvel 520

| Resultat nr. | Navn | Fylke | Prikk |
|---|---|---|---|
| 1 | Oddbjørn Østensen | Oppland | 50 |
| 2 | Egil Sæther | Møre og Romsdal | 64 |
| 3 | Kjærulf Fagertun | Troms | 70 |
| 4 | Einar Åsheim | Hedmark | 84 |
| 5 | Jarle Madsen | Nord-Trøndelag | 88 |
| 6 | Johan Skinderhaug | Sør-Trøndelag | 99 |
| 7 | Tom Karlsen | Nordland | 108 |
| 8 | Erling Hjertholm | Hordaland | 122 |
| 9 | Tore Erikson | Sverige | 123 |
| 10 | Jan Leirdal | Nordland | 136 |
| 11 | Kjell Leite | Sogn og Fjordane | 138 |
| 11 | Arne Løsness | Akershus | 138 |
| 13 | Kåre Åssveen | Oppland | 144 |
| 14 | Reidar Dale | Telemark | 146 |
| **15** | **Olav Aas** | **Aust-Agder** | **150** |
| 16 | Tor Skårland | Rogaland | 156 |
| 17 | Idar Almås | Sør-Trøndelag | 168 |
| 18 | Bjørn Enger | Hedmark | 175 |
| **19** | **Finn Stoveland** | **Aust-Agder** | **178** |
| 20 | Terje Rotabakk | Nord-Trøndelag | 191 |
| 21 | Jon Grave | Telemark | 236 |
| 22 | Alfon Pedersen | Troms | 241 |
| 23 | Per Langeteig | Sogn og Fjordane | 254 |
| 24 | Hilmar Stein | Møre og Romsdal | 256 |
| 25 | Terje Nesheim | Rogaland | 310 |
| 26 | Øystein Lønnebakken | Hordaland | 361 |
| 27 | John Guldbrandsen | Akershus | 470 |

## Resultatliste lagkonkurranse

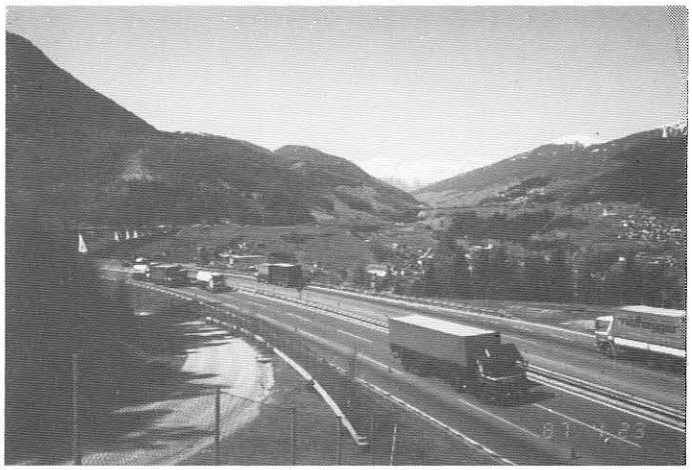
| Resultat nr. | | | | Prikk |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Nord-Trøndelag | | | 503 |
| | Lastebil 510: | P. Småvollan | — 122 | |
| | Lastebil 512: | E. Eide | — 293 | |
| | Høvel: | J. Madsen | — 88 | |
| 2 | Møre og Romsdal | | | 600 |
| | Lastebil 510: | J. Hoem | — 306 | |
| | Lastebil 512: | P. Orset | — 230 | |
| | Høvel: | E. Sæther | — 64 | |
| 3 | Akershus | | | 760 |
| | Lastebil 510: | O. Østby | — 417 | |
| | Lastebil 512: | A. Guldbrandsen | — 205 | |
| | Høvel: | A. Løsness | — 138 | |
| 4 | Sør-Trøndelag | | | 780 |
| | Lastebil 510: | H. Wik | — 414 | |
| | Lastebil 512: | S. Rognes | — 267 | |
| | Høvel: | J. Skinderhaug | — 99 | |
| **5** | **Aust-Agder** | | | **786** |
| | **Lastebil 510:** | **Jens M. Lindland** | **— 391** | |
| | **Lastebil 512:** | **Kristoffer Alfsen** | **— 245** | |
| | **Høvel:** | **Olav Aas** | **— 150** | |
| 6 | Telemark | | | 812 |
| | Lastebil 510: | E. Buverud | — 485 | |
| | Lastebil 512: | P. Lyng | — 181 | |
| | Høvel: | R. Dale | — 146 | |
| 7 | Hordaland | | | 965 |
| | Lastebil 510: | J. Selsvik | — 465 | |
| | Lastebil 512 | Å. Kleiven | — 378 | |
| | Høvel: | E. Hjertholm | — 122 | |
| 8 | Rogaland | | | 1097 |
| | Lastebil 510: | T. Hetland | — 556 | |
| | Lastebil 512 | J. Holmebakken | — 385 | |
| | Høvel: | T. Skårland | — 156 | |
| 9 | Troms | | | 1122 |
| | Lastebil 510 | J. Seterli | — 482 | |
| | Lastebil 512: | H.M. Figenschau | — 570 | |
| | Høvel: | K. Fagertun | — 70 | |

*Pinlig nøyaktighet. Stanga skal skyves forsiktig til siden — uten at boksene faller!*

# VINTERVEDLIKEHOLD AV VEGER I ØSTERRIKE, SVEITS OG VEST-TYSKLAND

Vintervedlikeholdet av våre veger tar en stor del av de totale vedlikeholdsmidlene. Med den stramme økonomiske situasjonen vi er inne i, er det derfor viktig å finne fram til en riktig innsats på dette feltet.

*Tunnelsjakt, Arlbergtunnelen.*



*Brenner-autobahn.*

Selv om vi i Norge har god erfaring i vintervedlikehold, er det nyttig av og til å rette blikket ut mot andre land med tilsvarende problemer som vi har. Der kan vi få nyttige impulser for ytterligere å kunne forbedre oss.

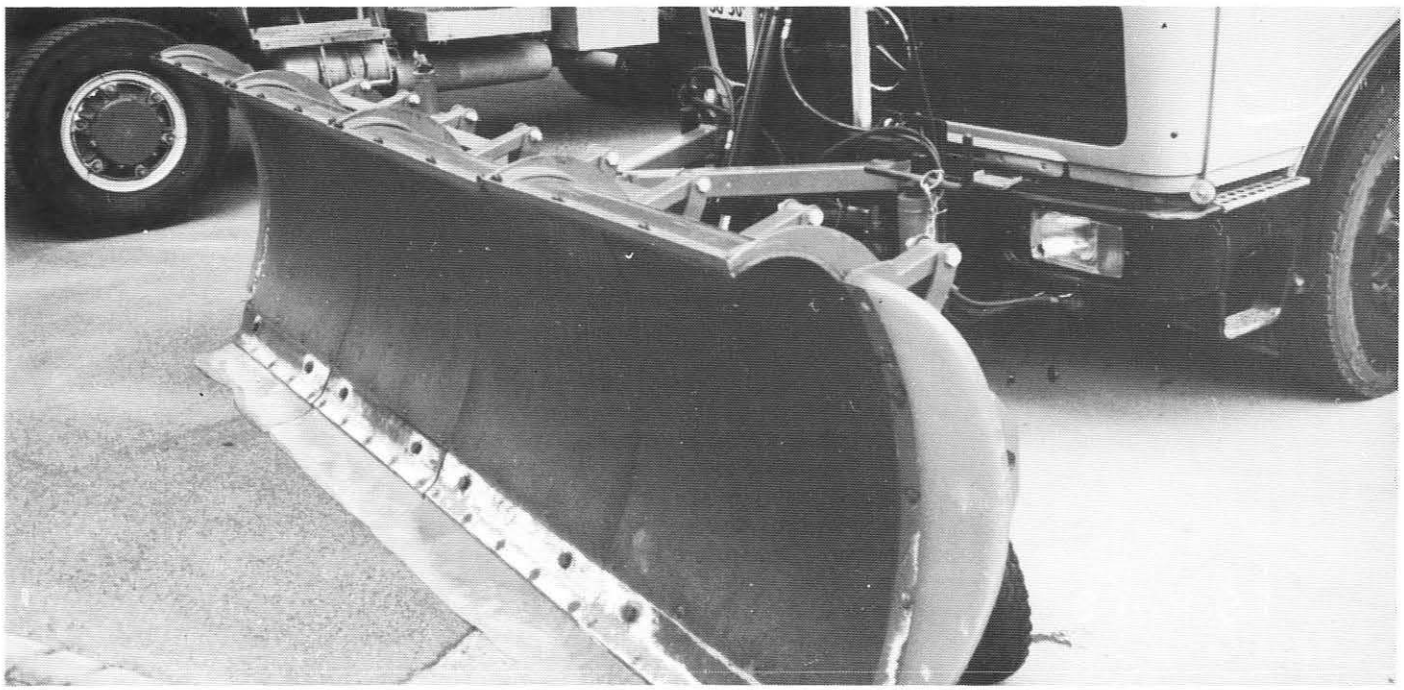
Således hadde jeg den glede å være deltager på en studiereise til Østerrike, Sveits og Vest-Tyskland i april 1987. Målgruppen var ansatte i vegvesenet, kommuner og maskineiere som er engasjert i vintervedlikehold på våre veger.

Nedenfor er noen inntrykk fra steder som ble besøkt under den 10-dager lange turen:

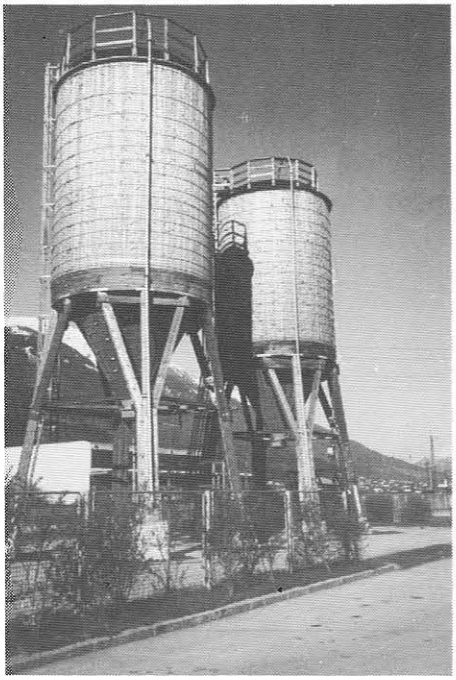
**I Innsbrück by** gikk vintervedlikeholdet stort sett ut på brøyting og bortkjøring av snø. Det ble saltet relativt lite. Beredskapsnivået var høyt. Det kan sies at vedlikeholdet var effektivt, men kostbart.

Ved befaring og orientering om **motorvegen mellom Innsbrück og Italia gjennom Brennerpasset (Brennerautobahn),** fikk vi konstatere at driften var i privat regi. Her var det en ansatt pr. 1,5 km veg. Beredskapen var meget høy og lister ble satt opp på kort varsel avhengig av værprognosene. I stedet for avspasering som her hjemme, ble det gitt lønnstillegg. Det ble brukt mye slapseploger da saltforbruket var stort. Ved temperaturer under ÷6°C ble saltet tilsatt en klorkalsiumsoppløsning.

Vegstasjonen i **Zirl,** vest for Inns-



*St. Gallen. Plogskjær av helplast.*



*Saltsiloer i Zirl.*

brück, betjente både motorveger og vanlige riksveger. De forskjellige vegtypene hadde hver sin oppdeling, og det var ikke noen form for samarbeid om hverken maskiner eller utstyr. Det syntes som om det var liten kostnadsbevissthet. Her hadde de til utprøving en piggvalse for å hakke opp is på veger som ikke fikk så store saltmengder. Høvler fantes ikke. Piggdekk var kun tillatt på biler med totalvekt under 1500 kg. Teledybden i området var på kun ca. ½ meter.

**Arlbergtunnelen** på 14 km ble også drevet i privat regi. Da trafikkprognosene hadde slått feil grunnet stor turisttrafikk om sommeren over St. Christoph-passet (2000 moh.) gikk driften med underskudd. Tunnelen hadde et meget avansert anlegg med datastyring og tv-overvåking. To store ventilasjonssjakter gikk rett opp til friluft. Den ene var 800 meter høy.

**I St. Gallen** i Sveits var vintervedlikeholdet stort sett likt det i Innsbrück. Her var det imidlertid opprettet en form for meldingssentral med samarbeid om rapportering med politi, brannvesen, ambulanser, drosjer og offentlige busselskaper. Her var det lite salting. Plogskjæret på brøyteplogene var i helplast.

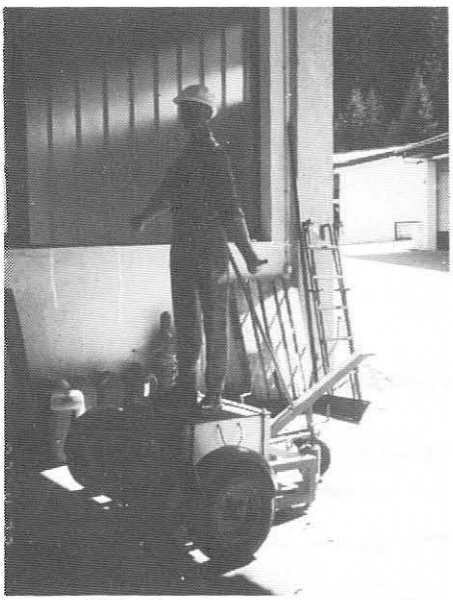
**I St. Blasien** i Schwarzvald, Vest-Tyskland, besøkte vi Schmidtfabrikken som produserer utstyr til bl.a. Unimogen. For å redusere saltbruken pågikk det forsøk med Unimog påmontert plog, midtmontert kost (vals) og strøapparat for salt. Siden kosten fjernet snøen som ble liggende igjen etter plogen, kunne saltmengden reduseres til ca. 20% av det normale.

**I Villingen** besøkte vi Küpper/Weisser-fabrikken som har spesialisert seg på strøutstyr og trafikksikringsutstyr.

**I Gaggenau** i Baden Württenberg var vi hos Daimler-Benz som produserer Unimog og MB-Trac. Her fikk vi en demonstrasjon av Unimog på en testbane som viste noen fantastiske egenskaper som terrengmaskin. Chassiet kunne vris i alle mulige stillinger.

Litteratur finnes hos meg for de som vil fordype seg nærmere i dette stoffet.

*K. Nylund*



*Trafikksikringsutstyr Küpper/ Weisser.*

*Bommen på Brennerautobahn.*

# Pensjonistenes sommertur

*Av Osmund Salvesen*

*Noe innenfor samferdsel måtte det jo bli. Disse to nokså «ferske» pensjonistene falt for denne kjøredoningen. Til venstre Bjarne Høvik og Osmund Salvesen til høyre.*

I år bega pensjonistene seg for første gang til Danmark. Vi har før vært i Sverige, men ikek til vårt broderfolk i sør.

Noen var nok riktig spent på hvordan dette kom til å gå. Været hadde vært riktig ulagelig i sommer, med mye ruskevær. Hvordan ville vi pensjonister klare oss over Skagerak? Påmeldingen til turen, 72 pensjonister, ga bud om friske takter fra vegfolkene. Og la det være sagt. Høy alder var ingen hindring. To veteraner, Peder Eikenes, 87 år, og Aslak Båsland, 85 år, gjennomførte turen i fin form.

Turkomiteen skal ha ros for at den traff akkurat de rikgie reisedagene. Dagene 18—20 august var valgt til turen. Mellom to regnvær kom disse dagene med godvær. Vel blåst turkomite, det vil si ikke blåst, for de tvar ganske rolig over Skagerak i begge retninger.

Under Danmarksturen bar mange vegvesenets etatsmerke, slik som vegsjefen håpet ved tildelingen til pensjonistene. En av veteranene, Trygve Lyngdal, var på grunn av sykdom forhindret fra å delta. Men han sendte oss sin hilsen. Han hadde som vi andre nettopp mottatt etatsmerket, og da rant i minne et annet merke som Per Sivle så slående har skrevet om i diktet om Tord Foleson:

*«Og gamle Soga*
*ho Segjer so*
*at Tord han stupa*
*men Merket det stod*

*Og soleis må enno*
*Mannen gjera*
*Skal Framgongs-Merke*
*i Noreg han bera»*

Og de kjente ord til slutt i diktet:

*«Og det er det stora*
*og det er det glupa*
*at Merket det stend*
*um Mannen han stupa»*

Vårt kvarter i Danmark var Støvring, 20 km sør for Ålborg.

Støvring Kro har lange tradisjoner som innkvarteringssted. Kroen ble kongelig priviligert så tidlig som i 1722. Den har bevart sin lune gamle atmosfære tross store moderniseringer. Her ble Kongens menn innkvartert når de skulle besøke de nærliggende distrikter. Kanskje tok de også inn her undervis til Norge.

Plassen ble for liten da vår styrke skulle innta stedet. En del av vår fylking måtte forlegges i «Europa». Motellet har dette navn, og ligger 3—4 km nord for Støvring Kro.

At vi måtte forlegges på to steder, var naturligvis en strek i regningen. Men vegfolk er vant til harde tak og tar også motgang med godt humør. Når vi hadde fått roet oss litt, klarte vi også å mestre disse uventede kommunikasjonsproblemer.

Under festmiddagen, som var lagt til dagen etter ankomsten, var vi alle samlet på Støvring Kro. Ver-

*Jammen var det godt med en pust i bakken iblant.*

*Vandring i Jesperhus Blomsterpark var en stor opplevelse.*

ten ønsket oss i muntre ordelag velkommen og fortalte om kroens tilblivelse, fra den var i Kronens eie og fram til i dag. Etter middagen samlet vi oss i kjellerlokalene, med kaffe, beretninger fra styret og turkomiteen, musikk, vitser og skjemt. Hans Uldal hadde tatt fela med. Samspillet norsk fele/dansk trekkspill ga mange lyst til en svingom. Våre tre ikke-pensjonister, reiselederen Ingeborg Vehus, og sjåførene Håkon Eiker og Åsmund Haugen, har loset oss trygt på mange turer. Også denne gangen fikk de ros og sin velfortjente takk, med «Noko attåt».

Vårt fremste reisemål var Jesperhus Blomsterpark ved Limfjorden. Anlegg av første avdeling i parken startet i 1965. Arealet var da 5 tønner land. Blomsterparken er senere utvidet til 10 tønner land.

Tønne land, som parken presenteres med, er et eldre markmål, og er forskjellig i Sverige, Danmark og Norge. I Danmark utgjør en tønne land 5.516 dekar. Blomsterparken dekker med andre ord et areal på mer enn 55 dekar.

Under vår vandring rundt i parken var vi innom mange forskjellige avdelinger, akvarium, fugleavdeing, flaskesamling, gamle landbruksredskaper m.v. Når det gejlder blomster, er der hele sommeren igjennom en skiftende fargeprakt fra ca. 500.000 planter. Et vannfall har en fallhøyde på i alt 15 meter, fordelt over 52 mindre fall og trapper og omgitt av 39 bassenger. Fallhøyden virker ikke imponerende for en nordmann, men parken har ifølge Guiness rekordbok Danmarks høyeste vannfall.

*Ekteparet Bomvoll og Kjenndalen i praktfulle omgivelser i Blomsterparken.*

*Else og Knut Gundersen i blomsterparken.*

Du trenger ikke vandre til fots rundt om i parken. Om du ønsker det, kan du ta en reise med Jernhesten, det lokale NSB. Og er du sulten eller tørst, er det mange muligheter. De fleste foretrakk en drivhuskafeteria, hvor der var lunt og «dejligt».

Siste reisedag besøkte vi Bilka Supermarked i Ålborg.

Danmark tilhører EF-markedet. Dette gir vel noe av forklaringen på at enkelte varer her er betydelig rimeligere enn i Norge. Ikke rart om statspensjonister søker til Danmark for å drøye pensjonen, som staten har latt henge etter i velstandsutviklingen.

Selv om vi er nære naboer med dansker, kan vi mistyde våre språk. En soppglad nordmann lette forgjeves etter dette i supermarkedet. Tok kontakt med betjening. Blir vennlig dirigert i retning av toilettartikler, hvor det ganske riktig er såpe, men ikke sopp. Ny kontakt. Overordnet tilkalles (klagebehandling). Fremdeles språkvansker, selvom pensjonisten fra Norge forsøker å demonstrere soppsanking i skogen. Det forløsende ord: «Sjampinjong». «Ah, svampe, svampe», var svaret.

Tungt lastet dro vi fra Bilka mot ferja. Noe reisetretthet meldte seg etter hvert. Heldigvis hadde Harald Lauvland tatt med kassett med mange vakre sanger. Han delte ut tekstene til sangene, og under allsang nådde vi ferja i Hirtshals.

Overfarten over Skagerak gikk greitt. På brygga i Kristiansand var det tid for «Takk for turen» og «Vel møtt neste gang».

Når vi i folkeskolen skulle avslut-

I drivhuskafeteria. Lillemor Bråten, Hjørdis Moland og Bjarne Høvik.

te stil om tur, pleide vi å si at vi syntes det hadde vært en gild tur. Seksti år etter kan vi si det samme om Danmarksturen vi hadde hadde som pensjonister.

Neste store begivenhet i foreningen blir årsmøtet 22. januar 1988 i Arendal Motorhotell (tidligere Harebakken Hotell) For travle pensjonister: Sett av denne dagen.

*Fotos: Ingeborg Vehus*
*Osmund Salvesen*

*Vanskelige parkeringsforhold.*

*Takk for turen.*

# NYTT KURSTILBUD TIL OPPSYNET

**Oppsynet kan nå se fram til et spennende og interessant kurtilbud. Det dreier seg i korthet om personalforhold, og kurset ble nylig prøvekjørt med deltakere fra Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud.**

**Erfaringene fra prøvekurset er meget gode, og opplegget vil bli tilbudt hele oppsynet i januar neste år.**

I alt strekker kurset seg over 5 dager. Men vi har valgt å dele det i to med ca. 3 uker mellom hver del.

Tidspunktet for del I er satt til 6.—8. januar -88. Her vil innholdet i korte trekk bli: Personalpolitikk, personalforvaltning, ledelsesverktøy, psykologiske og sosiologiske organisasjonsforhold, medbestemmelse og samarbeid, Personalutvikling/opplæring, målstyring, ledelsesteknikker m.m.

Foreleseren Halvor Nordskog har vi hentet fra Telemark Distriktshøgskole i Bø.

Del II er viet avtaleverket. Her vil vi ta for oss Hovedavtalen, Fellesbestemmelsene, Særavtalen, Tjenestemannsloven m.m.

*Halvor Nordskog underviser i personalfag ved Distriktshøyskolen i Bø. Her ser vi ham under prøvekurset på Storefjell i oktober.*

# VIKEPLIKTEN OVERFOR GÅENDE SKAL TAS PÅ ALVOR

Politiets innsats når det gjelder overvåking av vikeplikten overfor gående i gangfelt, er et klart signal om at nå mener myndighetene alvor. Gangfeltet skal være et fullstendig sikkert overgangssted for fotgjengerne, og det er de kjørende som har ansvaret for at det blir det.

Regelen er **ikke** slik utformet at vikeplikten inntreffer først når fotgjengeren er ute i fjellet. Det er den kjørende som skal ta initiativet og sette farten ned når han nærmer seg gangfeltet. Hvis det er gående i gangfeltet eller på vei ut i det, skal de slippes trygt over. Om nødvendig skal en stanse.

# NORGE KAN FÅ VERDENS FØRSTE FLYTENDE RØRBRU

Vegdirektoratet utlyser nå en spennende idékonkurranse. I løpet av høsten blir norske bedrifter invitert til å komme med interessante forslag til bygging av avanserte rørbruer, det vil si veger lagt i flytende rør under vann.

Samtidig med idékonkurransen vil Statens vegvesen utføre et systematisk forsknings- og utviklingsarbeid, slik at alle konsekvenser ved bygging av rørbruer kan bli vurdert før byggestart. *En norsk rørbru vil bli verdens første.*

— Interessen for bygging av rørbruer er stor blant norske bedrifter. Nordsjøteknologien har åpnet nye muligheter. Dersom norske bedrifter kan få fram en konstruksjon som oppfyller krav som er nødvendig å stille ved kryssing av fjorder, vil dette åpne store muligheter på det internasjonale markedet.

— Bygging av rørbru vil, etter den oversikten en har idag, koste anslagsvis 400—600 mill. kroner. Byggingen må trolig finansieres ved privat hjelp, sier avdelingsdirektør ved Vegdirektoratets veglaboratorium, Kaare Flaate.

# STRAFFEN FOR UAKTSOMT DRAP I TRAFIKKEN FORESLÅS SKJERPET

Trygg Trafikk har gjentatte ganger tatt opp spørsmålet om skjerpet straff for uaktsomt drap i veitrafikken. Styret i Trygg Trafikk er derfor fornøyd med at denne saken nå blir tatt opp i full bredde.

I en sak som er sendt på høring fra Justisdepartementets lovavdeling heter det blant annet at for å unngå en omstendelig lagmannsrettsbehandling, unnlater påtalemyndigheten i vektrafikksaker ofte å reise tiltale for utaktsomt drap. I stedet nøyer man seg med å påtale overtredelsen etter veitrafikkloven, slik at saken kan avgjøres ved herreds/byrett i første instans. I slike tilfeller kan domstolen ikke dømme tiltalte for uaktsomt drap, da den ikke kan gå utenfor det forhold tiltalen gjelder.

I de tilfeller hvor påtalemyndigheten *både* reiser tiltale for overtredelse av Vegtrafikkloven og Straffeloven, ser en stadig at *lagretten frikjenner* for uaktsomt drap, men svarer ja på spørsmålet om overtredelse av Vegtrafikkloven.

Straffenivået for overtredelser av Vegrafikkloven med dødsfølge varierer fra betinget fengsel til ubetinget fengsel i 60 dager. Dødsfølgen er med andre ord ikke *i seg selv* tilstrekkelig for å idømme ubetinget fengsel ved eksempelvis uaktsom kjøring. Ved grov uaktsom kjøring med dødsfølge ligger straffenivået rundt 45 dager, men kan gå opp til 60 dager i særlig graverende tilfeller.

*Uaktsomst drap* etter den alminnelige straffelov straffes normalt med ubetinget fengsel i ca. ett år. Straffen kan gå ned til 6 måneder ubetinget hvis det foreligger særlig formildende omstendigheter og opp til 1 år og 6 måneder ved særlig skjerpende omstendigheter.

**Økende samfunnsproblem**

Justisdepartementet mener uaktsomme overtredelser av veitrafikklovgivningen er et økende samfunnsproblem som kan begrunne en strengere reaksjonspraksis. Derigjennom håper en å kunne skjerpe trafikantenes bevissthet om aktsomhetsnormen.

**Pensum ved førerprøven**

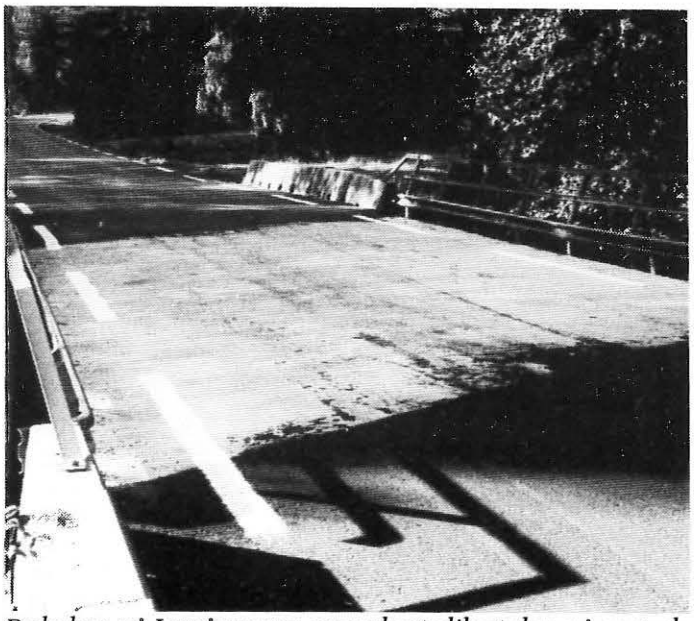
Styret i Trykk Trafikk ser klart verdien av at det i Vegtrafikklovens paragraf 31 første ledd første punktum tas inn en henvisning til Straffelovens paragrafer 238 og 239, eller annet strengere straffebud. Det bemerkes at veitrafikklovgivningen er pensum under førerprøven for opplæring av nye motorførere. Disse vil gjennom den foreslåtte hensvisning til straffeloven få kunnskap om de skjerpede reaksjonsmuligheter uten å måtte kjenne til straffelovens aktuelle bestemmelser på området.

# Nye fylkesvegstrekninger med 10 tonn akseltrykk

*Oppretting av kanter hører med til forsterkningsjobben. Her er vegvesenets eget utstyr i arbeid.*

Det spesielle tilskuddsprogrammet for forsterkning av fylkesveger gir resultater. I år vil Gjøvdalsvegen opp til kryss med veg til Mjåland, Fellevegen og Jomåsvegen fram til Helldalsmo bli tillatt for 10 tonns akseltrykk. Programmet er lagt opp slik at staten bidrar med inntil 50% av kostnadene ved forsterkningen. Forutsetningen for bruk av pengene er at den aktuelle vegen kan skrives opp til 10 tonn og at den får tilknytning til øvrig 10 tonns vegnett. Det er også en forutsetning at pengene ikke skal brukes til breddeutvidelse, utretting av kurver m.v. men kun til forsterkning av eksisterende trase.

Bildene viser glimt fra Jomåsvegen.



*Dals-bru på Jomåsvegen er omlagt slik at den nå er godkjent for 10 tonn akseltrykk.*

# LØST & FAST

## – den gang da . . . .

*Er det noen som kjenner denne ungdommelige forsamlingen. Vi røper såpass mye at bildet er tatt i Tvedestrand. Nøyaktig hvor – og i hvilken anledning, og hvem personene på bildet er, ja det overlater vi til leserne å finne ut.*

### Trygg Trafikk støtter felles nordisk norm for anbefaling av refleksvester og sier:

## BLI SETT MED REFLEKSVEST!

Høstmørket er igjen over oss og behovet for å bli sett langs veien er stor for folk som ferdes langs veien, enten det er trimmere, joggere eller bilister med kjøretøyproblemer. Spesielt er barn og eldre en utsatt gruppe i høstmørket. Skal «sikkerhetsvestene» i ordets rette betydning gi vern, må man også garanteres et produkt som gir et minimum av trygghet.

På bakgrunn av at Trygg Trafikk har fått en stadig økende mengde henvendelser fra publikum angående anbefalinger av «joggevester», er det av Elektristetsforsyningens Forsknings-Institutt (EFI) og SINTEF foretatt en registrering og testing av ulike typer. Testingen avslører meget ujevn kvalitet på synbarheten av produktene.

**Refleksverdi og areal**

Basert på tilgjengelige forskningsrapporter og eksakte målinger av reflekterende materiale, er EFI kommet frem til en anbefaling etter en felles nordisk norm som garanerer brukerne å bli sett under variable lysforhold.

Trygg Trafikk vil anbefale joggevester etter fastsatt norm for refleksareal og refleksverdi. Normen for mengden gis når refleks dekker 680 kvadratcentimeter eller mer av vesten og når refleksverdien på tekstilrefleksen gir en lysstyrke på 2,4 cd, lux. Anbefalingen gjelder bare av det beste refleksmaterialet på markedet i dag.

Utgangspunktet til den fastsatte normen er at en fotgjenger skal være synlig på 140 meter i soner med hastighet på 90 km i timen. 140 meter er av Nordisk Vegteknisk Forbund angitt som korteste sikre stopplengde på veier ved denne hastigheten.

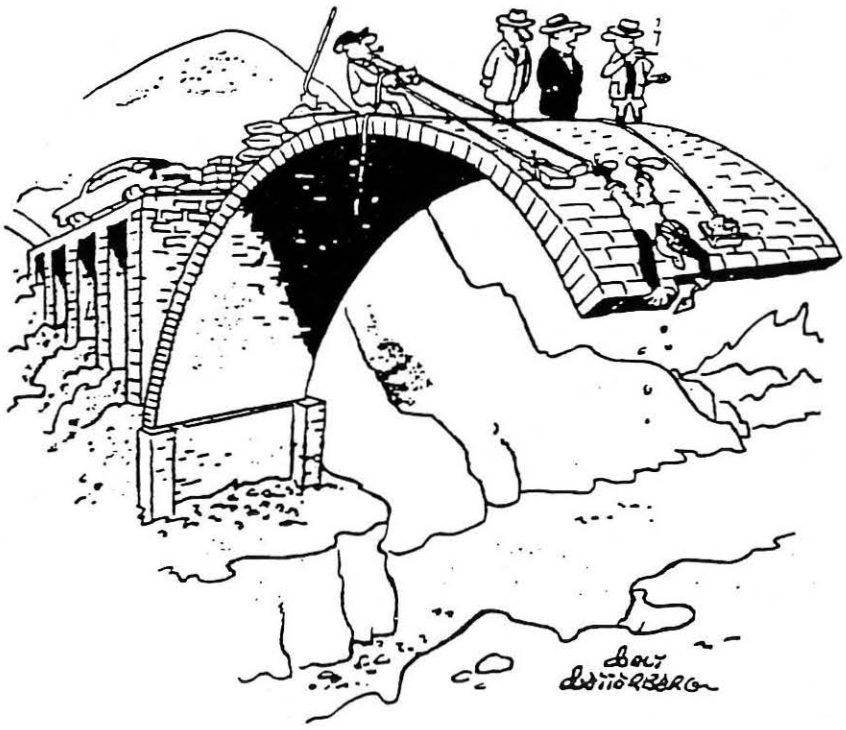
**Sparebankene selger**

En av de mest «synbare» gruppene langs våre veier er joggere og trimmere som barmarkstrener før snøen tilbud om andre treningssteder enn i trafikkmil Trygg Trafikk vil oppfordre klubber og foreninger anskaffe refleksvester til sine aktive. Enkelte prosenter av refleksvester gir også tilbud om å trykke egen klubblogo eller sponsorlogo på vesten. Slik kan dermed flere bli sett i høstmørket.

Sparebankens innkjøpskontor går i disse dager ut med tilbud til alle landets Sparebanker om salg av joggevester, – og barnevester.

For å være sikker på at du få vester som er anbefalt av Trygg Trafikk, se etter leverandørens varedeklarasjon som er påsatt Trygg Trafikk symbol.

# LØST & FAST

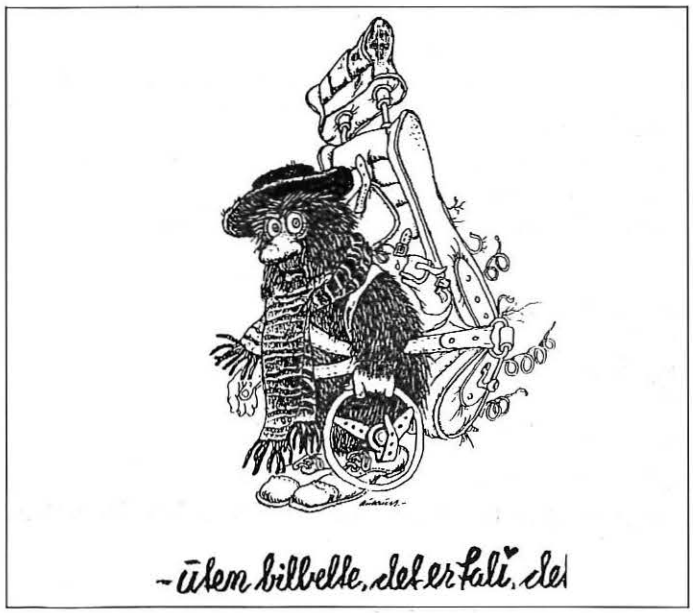


*'May I ask where you studied engineering?'*

## Arbeidsmarkedsinstituttet om bilbelter:

# MINDRE ALVORLIGE SENFØLGER VED BRUK AV BELTER I BIL

Behovet for skjermet arbeid er størst blant dem som ikke brukte bilbelter, viser en undersøkelse om senfølger etter trafikkskader foretatt av Arbeidsmarkedsinstituttet. Resultatene av undersøkelsen står gjengitt i en artikkel av psykolog Leif Gunnar Bjerke ved instituttet i fagbladet «Trafikken & Vi».




Sannsynligheten for å gå tilbake til ordinært arbeid er flere ganger større for dem som brukte sikkerhetsbeltet, skriver Bjerke. Oversikten viser at senfølgene etter hodeskader som pådras i trafikkulykker ikke må bagatelliseres.

Hovedmålsettingen for Arbeidsmarkedsinstituttet er å kartlegge ressurser med tanke på arbeidsmessig tilpasning. Dette betyr at de krav som forventes å bli stilt på arbeidsmarkedet må legges til grunn.

### 135 trafikkskadde

135 trafikkskadde som er henvist til Arbeidsmarkedsinstituttet i Oslo på grunn av arbeidsmessige problemer, er vurdert i undersøkelsen. 72 bilister, 21 motorsyklister og 42 fotgjengere/syklister gjennomgikk omfattende undersøkelser for å kartlegge arbeidskapasitet. Alle pådro seg hjerneskader i trafikkuhellene.

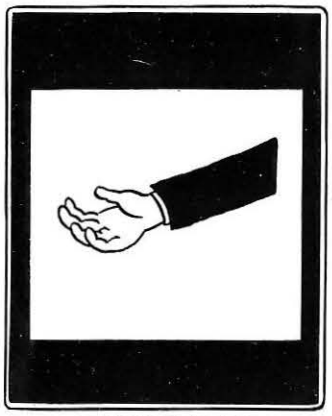
Sannsynligheten for å komme tilbake til ordinært arbeid er flere ganger større for dem som brukte belte. Andelen som vil ha behov for skjermet arbeid i fremtiden — eller som var varig arbeidsuføre — var derimot klart størst for dem som ikke brukte bilbelte. Selv om antallet er noe lavt, viser altså undersøkelsen klar tendens til mindre skadeomfang og bedre yrkesmessig prognose ved bruk av bilbelte.

# LØST & FAST

## 23 bompengeprosjekter i 1986

Ved utgangen av 1986 var det i drift 23 bompengeprosjekt her i landet. For 13 av prosjektene blir bompengene oppkrevd på ferjer. I 1986 ble det innført bompenger på E-18 over Eidangerhalvøya i Telemark, bompengering rundt Bergen og ferjesambandet Molde—Furneset i Møre og Romsdal.

Vegutbygging har tradisjonelt vært betraktet som et offentlig anliggende og vært finansiert over det offentlige budsjett. Ønsker om vegutbygging har alltid oversteget det som har vært mulig å prioritere innenfor offentlige budsjetter. Trafikantene synes å ha stor betalingsvillighet for vegutbygging, og det blir stadig tatt initiativ for å finansiere vegutbygging gjennom bompengeinnkreving, heter det i årsberetningen for 1986 for Statens vegvesen.



BOMPENGER

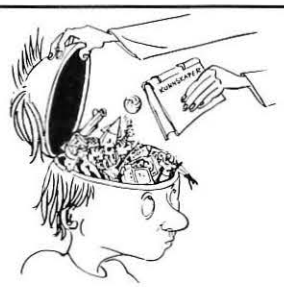
## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

050-SKILTNORMALER -86
Normaler 394 sider.

Tekniske bestemmelser og retningslinjer (skiltnormaler) gitt med hjemmel i forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskrifter).

081-ERSTATNINGSKRAV
Forskrifter 35 sider.

Håndboken inneholder bestemmelser om behandling av erstatningskrav utenfor kontraktsforhold rettet mot Statens vegvesen og vegvesenets krav mot andre.



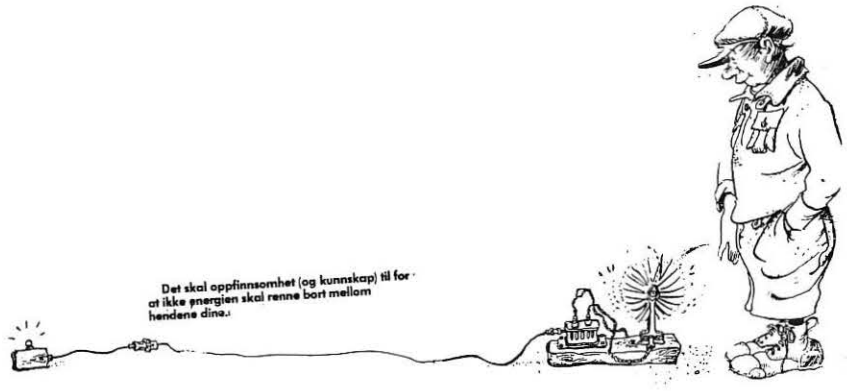
## *MELK*

*En typisk bymann tilbringer for en gangs skyld sin ferie på landet, og så spør han bonden på gården om han fremdeles driver med kuer.*

*— Selvfølgelig svarer denne.*

*— Helt utrolig. Det kan da ikke lønne seg nå som vi over alt kan kjøpe melk på pappkartonger!*

## STIPEND 1987




Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen transportøkonomi, vegarbeidsdrift og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er omlag kr. 80.000,-.

Valg av emne er opp til den enkelte søker.
Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVF's vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVF's årsmøte.

Studiene skal være gjennomført ett år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emnet for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknad sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
c/o Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 OSLO 6

innen 15. november 1987.

Tildeling av stipend vil finne sted i desember 1987.

Nærmere opplysninger kan fås av NVF's sekretær A. Ingulstad. Tlf. (02) 63 96 47.

# LØST & FAST

## *TAKK!*

Jeg håper på denne måten, gjennom «Sørlandsporten» at jeg kan nå alle med en takk for gaver, blomster og gode ønsker på min 60 års dag.

*Hjertelig takk!*
*Paul*

Danskene erfarer:

## SYKKELVEIER GIR FLERE ULYKKER I VEIKRYSS

Antall ulykker med personskader har steget i veikryss på strekninger hvor det er anlagt sykkelveier. Flere syklister enn tidligere blir påkjørt av høyre- og venstesvingende biler. Dette viser en undersøkelse i Danmark, går det fram av en artikkel i Trafikken & Vi, som utgis av Trykk Trafikk.

Det er flere årsaker til det stigende antall syklistuhell i kryss. For det første kan sykkelveiene gi en falsk tryggheitsfølelse ved kryssinger. For det andre er syklister og bilister ofte ikke oppmerksomme nok på hverandre når de ferdes på hvert sitt territorium i trafikken. I langt de fleste tilfellene overser de svingende bilistene syklister som skal rett frem. Bilistene tenker ikke alltid på farten i sykkelveiene. Syklistene er ofte raskere fremme i krysset enn ventet. Mange syklister kjører også på gult lys i lyskryss. Det skyldes nettopp at de ofte har for stor fart slik at de ikke rekker å bremse.

Rådet for Større Færdelsessikkerhed — som tilsvarer Trygg Trafikk i Norge — har siden mai drevet en kampanje for å gjøre bilister og syklister mer oppmerksomme på den økende risiko i veikryss på strekninger med sykkelvei.

Danskene understreker i sin kampanje at bilister skal holde tilbake for syklistene når de (bilistene) skal svinge til høyre eller venstre i veikryss. (Den samme vikepliktregelen gjelder i Norge). Danskene anbefaler imidlertid samtidig tohjulingene av hensyn til egen sikkerhet å kjøre mer defensivt når de nærmer seg et veikryss. — Senk farten før krysset og prøv å få øyenkontakt med den svingende bilisten før du kjører ut i krysset, lyder rådet.

## *Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:*

| | |
|---|---|
| Spesialarbeider | Gunnar Hansen |
| « | Frank Braaten |
| « | Kristian Skaiaa |
| « | Johannes Solheim |
| « | Kjell Nylund |
| « | Jørgen Lillejord |
| « | Lloyd Eriksen |
| « | Trygve Senumstad |
| Oppsynsmann | Pål Arnfinn Haugen |
| Mekaniker | Kristian Høgseth |
| « | Tore Andreas Tønnesen |
| Lagerbetjent | Tor Rolf Rasmussen |
| Pedagogisk konsulent | Trine Conradi |
| Overingeniør | Arild Stad (vikar planavdelingen) |

★ ★ ★

## *Vi gratulerer med vel overstått, og med kommende «jubileumsdager»*

**50 år:**

| | |
|---|---|
| Bjarne Voldseth | 24.10 |
| Kåre Karlsen | 17.11 |

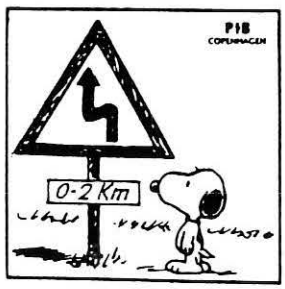
**60 år:**

| | |
|---|---|
| Peter A. Wilson | 20.10 |
| Gunhild Jensen-Tveit | 10.11 |

**65 år:**

| | |
|---|---|
| Gjermund Skeimo | 08.09 |
| Lars Knutsen | 17.11. |

*– Hvor lenge har vi egentlig hatt denne søknaden til behandling?*



C

# 10 BUD FOR GOD HELSE