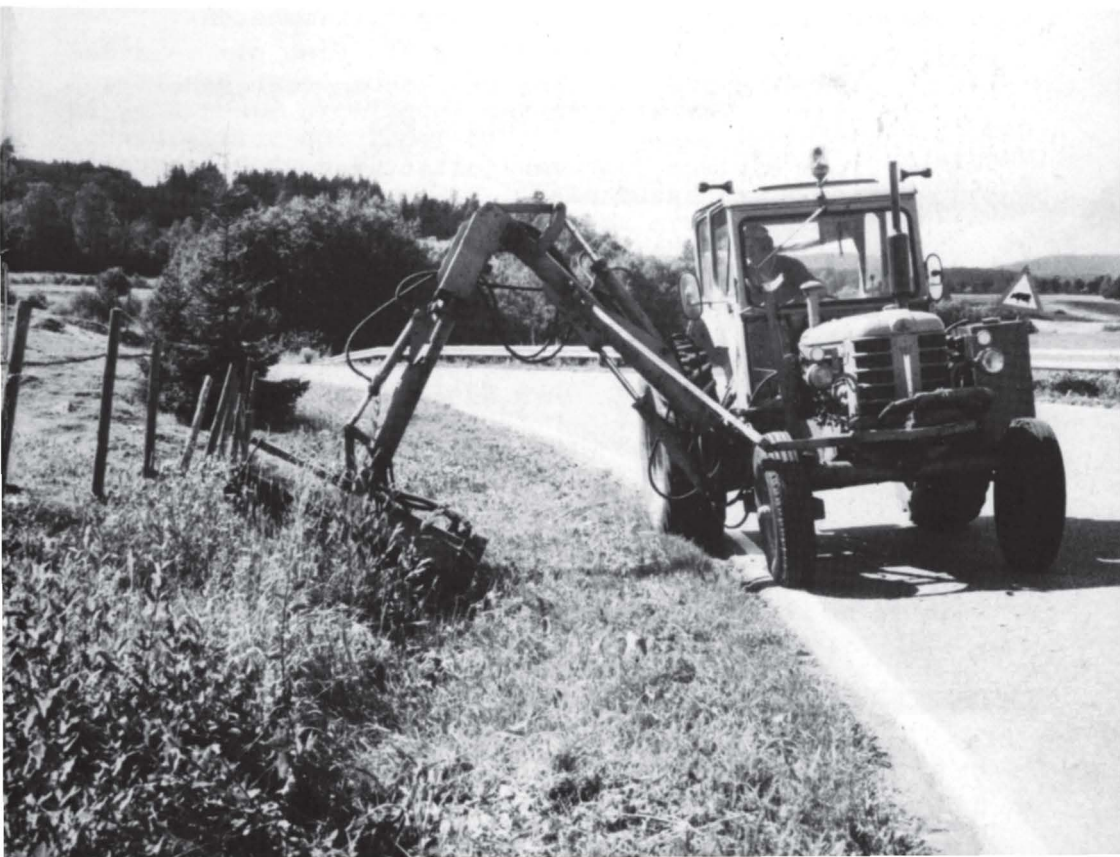


VEST- FOLDER'N

Nr. 3

1977



BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

September 1977

4. årgang



Redaktør: Jan Haugerød	Innhold:	side
Redaksjonssekretærer: Mary Kristensen Wenche Johansen	Vegvesenets opplærings- virksomhet	3
	Midlertidig redaktør- skifte	4
	Rekordartet ferietrafikk	5
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Kantslått	6
	Biltilsynet i nye lokaler	10
	Ny E-18	12
	Opplæringsvirksomheten i vegvesenet	15
	Informasjon om vegvesenet	16
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Vanningstroa	18
	Pensjonistturen 77	20
	Lederkurs og organisa- sjonsutvikling	22
	Teknisk rasjonalisering	25
Opplag 900	Kurs i generell vegbygging	28
	Berøv ikke mennesket ...	29
Trykk: Cicero A/S	Med en enkel tulipan	31

Forsidebilde:
Kantslått på rv. 312.

Baksiden:
Ny luetype.
Tegnet av Erik Andersen.



Vegvesenets opplæringsvirksomhet

I 1974 forelå en innstilling om opplæring i Statens vegvesen. Innstillingen er resultatet av et arbeid som ble startet opp i 1971. Opplæringsutvalget har i arbeidsperioden vurdert mange forhold ved opplæringsvirksomheten og foretatt rundspøringer i Vegdirektoratet og ved vegkontorene.

Behovet for opplæring kommer klart fram gjennom innstillingen. Her ved kontoret har vi forsøkt å følge opp intensjonene så godt som mulig, og det er nedsatt et lokalt opplæringsutvalg bestående av representanter fra de fleste grupper ansatte. Gjennom de siste par årene er også den lokale kursvirksomhet kommet godt i gang.

Av tørre tall kan nevnes at det i 1976 ble avholdt hele 16 lokale kurs. Her deltok 224 tjenestemenn, og til sammen 3968 arbeidstimer gikk med. Dette tilsvarer at 2 mann er borte fra arbeidet hele året!

Det sier seg selv at opplæringsvirksomhet av et så stort format som dette koster penger. Vi kan ikke bare tenke på de direkte utgiftene, men må også ta i betraktning lønnsutgifter som løper også når tjenestemennene deltar på kurs. Med en timepris inkludert sosiale utgifter på 50 kroner, utgjorde disse lokale kursene i arbeidsutgifter ca. 200.000 kroner. Her er kurser arrangert av Vegdirektoratet og andre etater ikke regnet med.

Kursvirksomhet og etteropplæring er meget viktig, men når det skal tas hensyn til hva dette koster, må opplærings tiltakene virkelig gi et verdifullt utbytte. Det vil igjen si at det må stilles meget store krav til de som utarbeider opplæringstiltakene. Videre må en være sikker på at den som blir sendt på kurs kan få utbytte av tiltaket og ikke minst har forutsetninger for å kunne greie dette.

Med andre ord, alle som arbeider med opplæringssaker såvel lokalt som sentralt må være oppmerksom på disse forhold og ta hensyn til dette. Opplæringen vil da gi de ønskede resultater.

Jan Haugerød

Midlertidig redaktørskifte



Midlertidig redaktør blir fra neste nummer Mary Kristensen.

komme med en oppfordring til alle medarbeiderne om hjelp. Uten at vi har noe å skrive om, vil det ikke bli noen avis.

Mary vil selv få liten anledning til å reise rundt i fylket, og derfor vil hun spesielt benytte redaksjonsrådet i arbeidet med aktivisering av de ansatte.

Det første nummer Mary vil stå ansvarlig for blir årets siste nummer. Dette skal være klart i god tid før jul, og fristen for innsending av stoff er satt til 15. november.

Alle som har noe interessant å fortelle, må kaste seg over blyant og papir. Tenk ikke på grammatikken, den skal vi i redaksjonen hjelpe til med.

Vestfoldens redaktør gjennom de 4 første årene skal nå på skolebenken i 1 år for å gjennomgå Forbruker- og administrasjonsdepartementets saksbehandleropplæring. Det betyr at noen nummer framover må styres av en annen hånd. Det er da intet som er mer naturlig enn at Mary Kristensen, som har vært medarbeider i redaksjonen helt siden det første nummer, nå overtar roret.

Mary er til daglig leder av kontorets arkiv og skrivestue og vil nå få bedriftsavisen i tillegg til dette.

Hun sier selv at på grunn av de daglige arbeidsoppgaver vil hun ikke få tilstrekkelig med tid til å ta seg av avisa, og derfor vil hun med dette benytte anledningen til å

Rekordartet ferietrafikk

TRAFIKKEN PÅ E-18 STØRRE ENN NOENSINNE

Søndag 17. juli avholdt vegvesenet en av sine regelmessige trafikkteellinger på en rekke punkter rundt omkring i fylket, deriblant E-18 ved Klinestad og i Semsbyen. Resultatene av tellingene viste seg å gi de største trafikk tallene som til nå er registrert på E-18 gjennom Vestfold.

Ved Klinestad ble det registrert 20.511 kjøretøyer (sum begge retninger) fra kl. 6.00 til kl. 22.00. Dette tilsvarer en døgntrafikk på ca. 23.000 kjøretøyer. Høyeste timetrafikk var på 2.191 kjøretøyer (kl. 18.00 - 19.00). Det kan nevnes at julidøgntrafikken (gjennomsnittlig døgntrafikk i juli) i 1976 var på 15.900 kjøretøyer på noenlunde samme sted, og at høyeste registrerte døgntrafikk i fjor var på 20.100 kjøretøyer.

I Semsbyen var trafikken i perioden kl. 6.00 - kl. 22.00 på hele 24.145 kjøretøyer, tilsvarende en døgntrafikk på ca. 27.000 kjøretøyer! Høyeste timetrafikk ble registrert til 2.618 kjøretøyer mellom kl. 18.00 og kl. 19.00. I Semsbyen har man ikke noe godt sammenligningsgrunnlag fra i fjor, men for at man bedre skal forstå omfanget av de ovennevnte tallene, kan det nevnes at julidøgntrafikken i 1976 på E-18 ved Lierskogen nord for Drammen, som jo er en firefelts motorveg, var på 21.640 kjøretøyer med en største døgntrafikk på 28.613 kjøretøyer.

Om man skal gratulere eller kondolere med disse tallene kan vel diskuteres, men sikkert er det i hvert fall at de bygger opp under kravet om at det snart må bli enighet om en løsning på E-18-spørsmålet i Vestfold. Trafikktall på langt over 20.000 kjøretøyer pr. døgn hører ikke hjemme på en to-feltsveg av den standard E-18 har i dag på de nevnte partiene, selv om tallene representerer en topp-belastning som forekommer bare et fåtall ganger i løpet av året.

En liten kuriositet til slutt:

Vegsjefen har regnet ut at en gjennomsnittlig døgntrafikk på 20.000 kjøretøyer på hele E-18 gjennom Vestfold representerer en utkjørt distanse som tilsvarer 50 ganger jorden rundt!

Øystein Ludvigsen

Kantslått

Høyt gras og andre sikthindrende vekster på vegkanten er trafikkfarlig og samtidig et stort problem for vegvesenets vedlikeholdsavdeling. Forskjellige former for ugrasbekjempelse har i mange år vært diskutert, men noen systematisk rydding av vegkanter og skråninger er ennå ikke kommet i gang. I samarbeid med landbruksmyndighetene og herredsagronomene har det i sommer vært foretatt sprøyting for å bekjempe tofrøbladede vekster langs vegkantene i Ramnes og Våle. Denne formen for sprøyting tilfredsstiller imidlertid ikke vegvesenets behov for ugrasbekjempelse, men dekker kun gårdbrukernes interesser. Arbeidet er også utført på bakgrunn av henvendelser fra landbruket.

Annen bruk av kjemiske sprøytemidler er ikke brukt, og vi har heller ingen planer om dette, forteller vedlikeholdssjef Dannevig.

Hittil har vi brukt slåmaskiner, men bruken av disse har vært noe tilfeldig, og på langt nær alle vegkanter er blitt ryddet. Vegvesenet har selv 2 slåmaskiner, og i tillegg har det vært benyttet noen private maskiner.

Våre egne slåmaskiner har i sommer for det meste vært brukt i vegmesterområde 2. Vegmester Nils Langjordet har gjort forsøk på E-18 og riksveg 312 fra Sem til Gravdal. Dette har fungert godt, og det viser klart at systematisk bruk av maskinene kan anbefales.

Vestfolderen har dristet seg ut i felten for å ta maskinene i nærmere øyesyn. Den ene maskinen, med Kjell Bleika som sjåfør, fant vi på riksveg 312 ved Kværne.

Slåmaskinen er sidemontert på en av vegvesenets traktorer. Maskinen er oljedrevet og montert i en leddet arm. Med dette systemet kan den slå gras i både fyllings- og skjæringsskråninger samt på baksiden av rekkverk. Total rekkevidde er 4 - 5 m. Maskinens skjærebredde er på ca. 1.2 m.

Bleika har kjørt maskinen mye i sommer. Han kan fortelle at den er ganske effektiv, men for å rydde hele vegkanten må han ofte kjøre over samme strekning 2 - 3 ganger. På denne måten rydder han vegkanten i en bredde på opptil



Maskinen kommer godt til også på baksiden av rekkverket.



Endelig er armeringsjernet løsnet.

3 m. Oljemotoren fungerer godt på denne maskinen. Det forekommer ofte at piggtråd og annet rask kiler seg fast slik at maskinen stopper. Oljemotoren skades ikke ved slike stopp.

Vi fikk en demonstrasjon på maskinens kraft da et ca. 3 m langt og 10 mm tykt armeringsjern ble surret opp som en sytråd rundt maskinens aksel. Det var da bare å stoppe og forsøke å få jernet ut. Bleika fikk med list og lempe ordnet saken, og med et smil slo han fast at dette ikke er noen jobb for kontorfolk. Dette var imidlertid bare barnematen, sa han. Det verste en kan komme ut for er meter på meter med gammel, rusten piggtråd som surres opp. Da blir det virkelig vanskelig å løse floken.

Bortsett fra traktoren, som er gam-



mel og dårlig, har Bleika bare gode erfaringer med maskinen. På en dag kan vegkanter og skråninger ryddes effektivt på en veglengde av over 5 km. Det er ikke bare gras maskinen tar, men her må også mindre busker og kratt vike.

Med de vekstforhold vi har hatt i sommer, har det vært nødvendig å rydde de samme vegstrekningene med ca. 5 ukers mellomrom.

Slåmaskinen er utstyrt med 10 mm flattjern opphengt i sjakler på en roterende aksel.

Den andre maskinen er frontmontert på en traktor. Også denne er oljedrevet, men her er det 2 kniver som fungerer på samme måte som en vanlig motorplenklipper. Maskinen er konstruert spesielt med tanke på bruk under rekkverk. Ved



hjelp av en enkel utløsermekanisme svinger maskinen rundt når den treffer rekkverksstolpene.



Thorbjørn Olsrød (til venstre) og Roald Johansen sjekker utstyret.

Det er Thorbjørn Olsrød som har brukt maskinen i sommer. Han regner med å bruke ca. 14 dager på å slå graset under alle rekkverkene i vegmesterområde 2. Han synes maskinen fungerer godt, selv om det var visse vanskeligheter den første tiden.

Roald Johansen på verkstedet på Ås har vært mannen som har fått utstyret i sving igjen når noe har sviktet. Vi har spurt ham om det har vært mange reparasjoner på slåmaskinene. Han uttaler at det spesielt den første tiden var en del problemer, men at dette mer eller mindre var barnesykdommer og feil som oppstod p.g.a. gal bruk. I sommer har utstyret etter hvert virket bedre. Det at maskinene over lengre tidsrom har vært brukt av samme mann har nok stor betydning. Vedkommende lærer da maskinen godt å kjenne og

Forts. s. 21

Biltilsynet i nye lokaler

I vårt første nummer i år hadde vi en reportasje om de nye lokalene til biltilsynet i Horten. Bygget er nå for lengst ferdig, og allerede den 4. juli kunne biltilsynet motta publikum i de nye lokalene.

Fra den dag de første kontaktene om bygging av ny stasjon var knyttet, til biltilsynet var på plass, gikk det 9 måneder. Stasjonssjef Anton Asbjørnrød sa under åpningen at dette må være norgesrekord i rask oppførelse av biltilsynsstasjon.

Biltilsynet leier lokalene av kjøpmann Gunnar Svendsen, som selv benytter en del av bygget til marina og båtsenter. " Dette er en fin kombinasjon", sa vegsjef Gunnar Eigeland under åpningen. " Her er det ikke farlig om en skulle få bilen avskiltet. Den kan kjøres på fyl-lingen like i nærheten, og en kan kjøpe båt hos Gunnar Svendsen og ro hjem."



Inspektør Harald Ouff demonstrerer noe av det moderne utstyret.

Den nye kontrollhallen er utstyrt med de mest moderne tekniske hjelpemidler for kontroll av bremsler, lys, eksos, hjulstilling m.v. Hallen er på ca. 200 m² og har 2 kontrolløp.

Fra å være en av de aller dårligst utstyrte biltilsyns-stasjoner i landet, har nå Horten fått et tipp topp moderne anlegg hvor det er mulig å drive en tilfredsstillende kontroll av bilparken.



3 av forgrunnsfigurene. Fra venstre: Gunnar Eigeland, Anton Asbjørnrød og Gunnar Svendsen

Vestfoldern vil med dette gratulere biltilsynet i Horten med det nye anlegget.

JH

NY E-18

BYGGETID 2 ÅR

Etter påske ble arbeidet med den nye E-18 forbi Haukerød satt i gang. Parsellen, som er under bygging, strekker seg fra Klinestad i nord til Langåker i syd. Total lengde er 5.9 km. Vegen bygges som motor B veg med 2 kjørebaner. Parsellen er forutsatt tatt i bruk høsten 1979.

Det er Oddvar Bakken som er oppsynsmann og daglig leder på anlegget. Han kan fortelle at kostnadene er beregnet til 32 millioner kroner. I år er det forutsatt brukt 12 millioner. Kostnadene til bruer er medregnet her. Til sammen vil det på strekningen bli bygd 5 bruer og 3 underganger. Alle kryssinger vil bli planskilte.

I den tiden anlegget har vært i gang, har arbeidene gått bra bortsett fra i oppstartingsperioden da det fortsatt var snø og full teleløsning. Vegen går for det meste over jorder og skogområder, og regnvær vil vanskeliggjøre ar-



Oddvar Bakken og Odd Andersen i ivrig samtale.



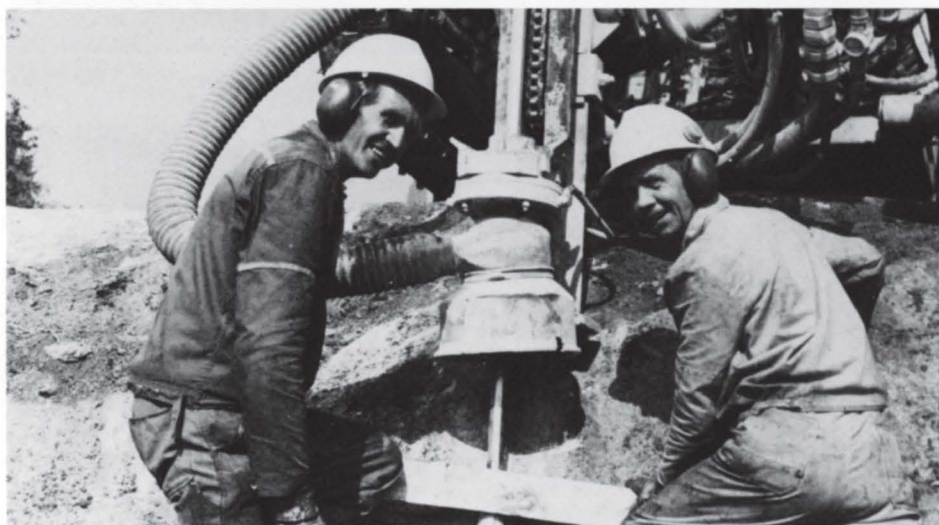
Mesteparten av arbeidene utføres maskinelt..

beidene. Bakken kan fortelle at fremdriftsplanen følges, men at det kan bli problemer hvis det blir regn i høst. I løpet av året er det forutsatt tatt ut 60.000 m³ masse i veglinja. Når vegen står ferdig, er det foretatt en total masseflytting i veglinja på hele 220.000 m³.

Det blir nødvendig å legge om bekker og overvannsledninger. Dette arbeidet ble oppstartet med en gang anlegget tok til, og det blir 2 menn med 1 gravemaskin som skal legge ned 2600 m sementrør med diameter opp til 80 cm og 300 m plastrør. Det skal også legges ned 100 kummer.



Sigurd Rismyr (foran) og Arnfinn Solberg i ferd med å legge ned rør.



Harald Wessel (til venstre) og Gunnar Nordkvelle er i gang med den nye borvognen.

Forts. s. 30

Opplæringsvirksomheten i vegvesenet

Den 1. august i år ble loven om voksenopplæring satt i kraft. I lovens § 1 er formålet formulert slik: "Målet for voksenopplæringen er å hjelpe den enkelte til et mer meningsfullt liv." Videre heter det at den enkeltes verdiorientering og personlige utvikling skal fremmes gjennom adgang til kunnskap, innsikt og ferdigheter. Her ved venter man også en styrking av innsats og samarbeide i yrke og samfunnsliv.

I ervervslivet er voksenopplæring en velkjent sak, ikke minst innen statens institusjoner. Store etater som Norges Statsbaner og Televerket har gjennom lang tid hatt egne etatskoler, hvor en vesentlig del av den faglige opplæring har skjedd.

Statens vegvesen har ingen etatskole. Også her har man i en årrekke hatt opplæringstiltak i organisert form. Særlig i de senere år har denne virksomhet skutt fart, og omfatter nå alle grupper ansatte.

Vi bruker gjerne å skille mellom 3 hovedgrupper av opplæring: Grunnutdanning- videreutdanning - etteropplæring. Det er først og fremst innen etteropplæring at vegvesenet har hatt sin opplæringsvirksomhet. Etteropplæringen tar særlig sikte på å gi innsikt i fagområder som er spesielle for vegvesenet, og ikke minst gi orientering i nye ting innen de enkelte fagområder.

En vesentlig del av opplæringen i vegvesenet har skjedd i egen regi, lagt opp av Vegdirektoratet. I senere tid er kursvirksomheten blitt mer desentralisert og det holdes også nå en del lokale kurs. Nevnes kan her maskinføreropplæringen og kursene i generell vegbygging.

Selv om omfanget av opplæringsvirksomheten er under stadig utvidelse, har vi nok et godt stykke igjen for å nå de mål som er satt. Tempoet i den videre utbygging henger sammen med tilgangen på ressurser av penger og forelesere/lærere. Utviklingen vil antagelig føre til at lokale kurs får en stadig større plass i virksomheten, noe som vil medføre vesentlig større ansvar og arbeid for vegkontorene.

Forts. s. 28

Informasjon om vegvesenet



Vestfoldutstillingen på Hovland i Larvik er blitt en tradisjon. Utstillingen er nok også den i fylket som trekker flest folk, i år var besøkstallet ca. 65.000.

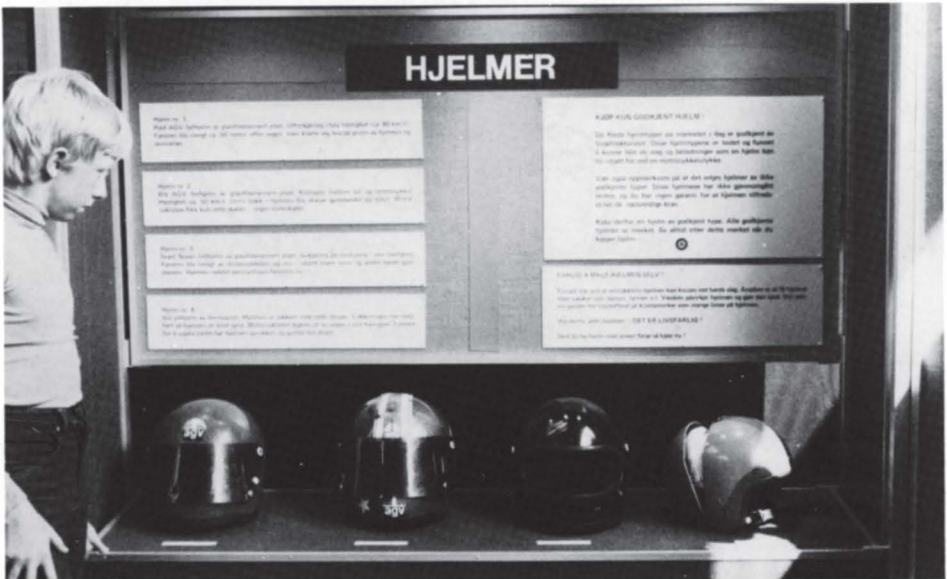
Vegvesenet har ved flere anledninger vært med på slike utstillinger. Vi her i Vestfold kan vel skryte av å være foregangsfylket når det gjelder dette. Utstillingen i år var den 4. største utstilling vi har gjennomført ved slike messer, og det var nå andre gangen vi var med på Vestfoldutstillingen.

Vår stand denne gang inneholdt mange interessante emner. Den som ville gi seg til å lese nøyer gjennom det som ble presentert, ville finne mange oppsiktsvekkende opplysninger. At 246 mennesker har mistet livet på vegene i fylket i tiden 1967 til 1976 er tall som sikkert ikke mange kjenner fra før. At asfaltslitasjen på grunn av piggdekk bare på E-18 gjennom fylket i løpet av en vinter kan anslås til 7000 tonn asfalt er vel heller ikke kjent for så mange.

Standens blikkfang må også nevnes. Både interessant og skremmende må en si samlingen av skadede motorsykelhjelmer var, særlig den hjelmen som hadde sprukket ved en motorsykelulykke. Hjelmen hadde sprukket på grunn av at eieren hadde malt hjelmen med røde fartsstriper. Maling og også lim fra klistremerker reagerer kjemisk med plaststoffene i hjelmene og gjør disse sprø. Ved støt vil hjelmen sprekke i stedet for å oppta støt.

Vi har bare fått positive reaksjoner på utstillingen og vil forsøke å bruke materialet flere steder i tiden framover. Biltilsynskontorene i fylket vil i løpet av høsten få en del av utstillingen til bruk i ekspedisjonslokalene.

Vi tar også sikte på å bruke utstillingen ved messer i distriktet neste år.



Standens blikkfang. Motorsykelhjelmer som har vært brukt ved trafikulykker. Legg spesielt merke til hjelmen helt til høyre. På grunn av malte striper har hjelmen sprukket.

Vanningstroa

Under samtale med fylkessekretær Karl Teien, Sande om gamle vegforhold har Eilef Hellem mottatt disse betraktninger. Karl Teien, som har vært både forfatter og tegner har gitt sitt samtykke til at dette fortidsminne blir tatt inn i Vestfolder'n.



Som guttunge fikk jeg være med far og Andreas Andreassen på "Kleiva". De hadde gruskjøring fra Breimyrtaket til Hanekleiva. Jeg fikk lov til å holde tømmene. "Gamlebron" visste allikevel veien sjøl, og det var liten risiko for å møte bil den gangen.

I svingen der Gamlekleiva krysser Hanekleiva slo Bron om takten. Skrittene ble raskere og lengre. Rundt svingen brøt han alle trafikkregler og tok innersving på venstre side. Der sto nemlig vanningstroa, og det visste Bron. Han visste at det alltid var friskt vann som rant over i et dertil hogget skår i kanten av troa.

Veivokter Johan Lia passet på det. Det var den gangen det var veivoktere med spade og rive og tid, - tid til å renske opp og legge til rette renna ifra bekken.

Salmaker Karl Olsen kunne fortelle vanningstroas historie. Det var Laurits Hansen Veer som var mester for den. Den er av granitt og er fint hoggen. Da Veer, n kom til lensmann Galleberg for å hente oppgjør for jobben, bemerket lensmannen at troa ikke var pen, og det utspant seg følgende dialog:

"Det skal vel ikke være noe monument, herr lensmann?"

"Nei, men når folk ser troa, vil de komme til å si at denne troa har Laurits Hansen hoggi."

"Jeg kan pusse óg, jeg, herr lensmann," sa Veer, n og bega seg iveri med hammer og meisel for å pusse.

Siden har vanningstroat stått der ved bekken i svingen ved "Annen utsikt" til glede og nytte for både Bron og Borken og Svarten og Blakka og flere den gangen da det var tid til å stanse og ta en pust i bakken og slukke tørsten for både mann og hest.

Vanningstroat var også kjentmerke som ble brukt til stedsangivelse. Alle visste hvor det var når noe foregikk ovenfor eller nedenfor, eller når Emil Aasnæs og Kristen Borgen hadde skutt elg nord for vanningstroat.

Da Hanekleiva ble utbedret for få år siden og store anleggsmaskiner gikk løs på steinmassene, gikk det også ut over idyllen. Vanningstroat sto i fare for å bli fyllmasse sammen med annen stein. Jeg fikk da veimyndighetenes tillatelse til å ta vare på den. Nå står vanningstroat som vannpost på gårdsplassen hjemme på Teien.

Historien er hermed skrevet ned, og vi vet hvor troa er.

Så ble den allikevel et monument, - monument over gamle dager rasteplass ved en landsvei.

Karl E. Teien

Pensjonistturen 77



En våt fornøyelse

Den årlige pensjonistturen ble i år en våt fornøyelse. Etter oppløftende værforhold dagene i forveien, opprant tirsdag 7. juni med lavt skydekke og striregn. Vegvesen-veteraner lar seg ikke skremme så lett, og turen gikk etter programmet. Tilslutningen i år var noe mindre enn i fjor. Det var ca. 30 pensjonister med.

Vi startet opp fra Tønsberg med buss og satte kursen mot Holmestrand. Etter en snarvisitt i Horten og Biltilsynets nye anlegg, gikk vi i Holmestrand om bord i båten som skulle bringe oss til Norcems anlegg på Langøya. Her ble vi mottatt av driftssjef Sommerfelt. Vi fikk servert kaffe og wienerbrød i kantinen og Sommerfelt orienterte om driften.

Til ære for oss ble det skutt en stor salve i steinbruddet, men de håpløse værforholdene hindret oss i å se på denne.



Fra sammenkomsten i Sande.

Fra Langøya gikk turen til Drammen og motorveganlegget i Koppervikdalen, som vi fikk ta en titt på fra bussvindue. Turen ble avsluttet i Sande med middag og informasjonsmøte med de ansatte i nordre del av fylket.

J H.

*

Kantslått.....

Forts. fra s. 9

vil bruke den riktig.

Vi har spurt sjefen for maskinavdelingen, Martin Nordkvelle, om vi vil få flere slike maskiner. Han sier at erfaringene med utstyret er gode selv om utstyret på langt nær blir benyttet i den grad det er ønskelig. Maskinene må nok ennå regnes for å være på eksperimentstadiet, men vi tar sikte på å anskaffe flere. Disse vil bygge på samme prinsippet som den sidemonterte vi nå benytter, men utstyret vil bli brukt på hjullasterne. Utstyret vil bli frontmontert, og montering og demontering vil bli enkelt. Vi tar sikte på å ha minst en slik maskin i hvert vegmesterområde fra neste år.

JH

Lederkurs og organisasjonsutvikling

Den tradisjonelle opplæring er en strategi med meget liten virkning. En mer direkte pågang på forholdene i den enkelte bedrift (etat) må være et bedre alternativ. Organisasjonsutvikling fremstår med andre ord som en bedre måte å anvende tid og penger på enn meget av den eksklusive kursvirksomhet en bedriver for personer som er kommet i en overordnet stilling.

Fra lederkursene på Solstrand rapporteres at deltagerne opplevde positivt utbytte rent personlig, men med hensyn til anvendelse av det lærte, sies det mer beskjedent. Det var klart at det var betydelig mindre utbytte enn hva som kunne vært oppnådd. Årsaken er at Solstrand i og for seg ikke kan påta seg å forandre de framgangsmåter firmaet benytter.

Lederkompetanse omfatter spørsmål som: problemløsning, avgjørelse, villighet, underordnedes villighet, akseptering av nye ideer, kjennskap til reglementer, tilpassning, tolkning av policies, samarbeid med medarbeidere og forholdet til publikum.

De undersøkelser som er foretatt viser at det er ubetydelig forandringer som finner sted etterat en leder har vært på kurs. De under- side- og overordnede merker som regel ikke noen omlegging av tidligere gjennomførte rutiner og arbeidsmetoder.

Alle undervisere trenger en utfordring som gjør at de stadig endrer sine opplegg til det bedre. Denne utfordring kan enten skje i form av nær kontakt med grunnforskning eller i nær kontakt med virkningene av den læremessige påvirkning de utøver.

Det er stor enighet blant atferdsvitere om at byråkratiske (og monokratiske) oppbygde organisasjoner er lite mottakelige for den enkeltes oppfinnsomme initiativ, den er snarere motstandsdyktig mot fornyelse og en hemsko for utviklingen av en profesjonelt orientert tiltaksmotivasjon.

Skal man gjøre noe som beveger lederne (og andre medlem-

mer) i en organisasjon til fornyelse som gir konkrete utslag, må innsatsen rettes mot forandring eller skoling av selve organisasjonens struktur og måte og fungere på. Istedenfor at kursene inviterer deltakere til sitt miljø eller sin "setting", må han forandre sin rolle og la seg invitere inn i organisasjonen, der tingene virkelig skjer. Det organisatoriske utviklingsprogram tar utgangspunkt i en psykisk begrepsramme for forskjellige lederstiler.

Første fase er å gi ett representativt utvalg av organisasjonens ledere en grunnleggende innføring i bruk av nye begreper. Disse ledere tjener senere som instruktører for øvrige ledere.

Fase to, som går ut på å bearbeide samarbeidsmønsteret i de enkelte familiegrupper (den overordnede og hans nærmeste underordnede).

Tredje fase består i å bearbeide samarbeidsmønsteret mellom de ulike grupper i organisasjonen vertikalt og horisontalt. Disse 3 faser tar 2-3 år, avhengig av forholdene. Underveis oppklares gamle konflikter, kontakten og kommunikasjonen blir mer åpen og fri, problemløsning- og beslutningsprosessen finner mer konstruktive og ergjerrige former, personalpolitikken blir mer dynamisk o.s.v. Hovedteknikken er konfrontasjon. De fleste organisasjoner innhar tilstrekkelige kunnskaper til å kurere sine sykdommer. Det skorter bare på folk til å bruke det de vet.

Fjerde fase i programmet er å lage konkrete planer for utvikling av organisasjonens effektivitet. Hvorfor begynner man, som vanlig ikke rett herfra? - Fordi man først må etablere et annet og bedre slags samarbeidsmønster, en bedre organisasjonsmessig måte å fungere på for at nye planer virkelig skal få den slagkraft de trenger for å gi synlige og målbare utslag.

Femte fase er den lengste i tid. Da kommer gjennomføringen av de planer man har lagt.

Endelig en sjette og siste fase en stabiliseringsperiode

for den nye organisasjonen man har arbeidet seg fram til.

Tiltak for å øke organisasjonens fornyelseskompetanse kan være: Økt profesjonisme blant organisasjonens medlemmer, en løsere og mindre bundet struktur, desentralisering, friere kommunikasjon, prosjektorganisasjoner, rotering av oppdrag, større vekt på gruppearbeid, selvstyrte grupper, forsøk på kontinuerlig omstrukturering/modifisering av lønssystemene og forandringer i den administrative praksis.

I et ekte samarbeid er autoritet unødvendig.

Forandringer og forbedringer i ledelsen av en organisasjon oppnås dårlig eller overhode ikke gjennom tradisjonell kursvirksomhet enten kurset holdes internt eller eksternt. En avgjørende faktor for konstruktiv og virkningsfull fornyelse ligger i den tiltaksånd som enten preger den enkelte leder, eller aller helst gjennomsyrrer arten av det samarbeid organisasjonen baserer seg på. Med utgangspunkt i moderne atferdsvitenskap har det lyktes å utarbeide metode for utvikling av denne og andre fornyelsesskapende evner både i den enkelte person og i organisasjonene.

Audun Nordbotten



*
*
*



- Jeg ville være takknemlig om De ikke konsentrerte all Deres djervhet og fantasi på reiseregningene!

Teknisk rasjonalisering



De ansvarlige for teknisk rasjonalisering i Vestfold holder til på Ås vegsentral.

Fra venstre: Erik Norstrøm, Johan Isaksen og Olav Lervik.

Vi har fått noe nytt inn i vegvesenet i Vestfold fylke, noe som de fleste av oss kanskje ikke kjenner så mye til. Det er kontor for teknisk rasjonalisering - eller teknisk rasj. - som det heter i forkortet form. Vi har funnet ut at disse som arbeider med dette trenger en presentasjon, og da er vel Vestfolder'n det rette forum.

I dag er det to karer som steller med disse tingene i vårt fylke, senere blir det tre. De to som allerede er i full sving kommer fra Vegdirektoratet, den tredje ble ansatt i sommer og kommer fra vegkontoret i Vestfold. Fra Vegdirektoratet har vi Johan Isaksen og Erik Norstrøm, og den sist ansatte fra vegkontoret er Olav Lervik, som antakelig begynner midt i september.

Vi spør Isaksen og Norstrøm om hva denne jobben innebærer og får vite at de driver med verne- og miljøarbeid, effektivisering - dvs. få mest mulig veg for pengene -, utarbeiding av nye arbeidsmetoder og maskinundersøkelser. Hvis det forekommer prosjekter som krever spesielle folk, blir private konsulentfirmaer engasjert, men hovedsake-

lig går arbeidet ut på å bedre arbeidsmiljøet og sikkerheten på arbeidsplassene. Teknisk rasjonalisering ble en realitet i Vegdirektoratet i 1962. Siden er kontoret blitt utvidet og har i dag ca. 10 - 12 personer engasjert i dette.

- Hvilket arbeidsområde har dere - Vestfold fylke - eller hele landet ?
- Ca. 20 - 30 % av våre oppdrag får vi fra Vestfold fylke direkte, resten er prosjekter som Vegdirektoratet arbeider med og som omfatter andre deler av landet.

På spørsmål om teknisk rasjonalisering i Vestfold vil bli utvidet, svarte både Isaksen og Norstrøm at det vil det neppe bli innen overskuelig framtid, selv om arbeidsmengden er meget stor og det er mange oppgaver som ligger og venter på en løsning. Det er et utvalg i Vegdirektoratet som prioriterer prosjektene.

- Kommer dere direkte inn under Vegdirektoratet ?
- Ja, vi har vår sjef der, men vi blir lønnet her i Vestfold av praktiske årsaker.

Vestfold er det eneste fylket her i landet som har en slik gruppe. Det finnes enkeltpersoner på andre vegkontorer som er engasjert i teknisk rasjonalisering, men det fungerer ikke foreløpig fullt ut tilfredsstillende.

- Er dette med teknisk rasjonalisering noe helt nytt i vegvesenet, bygger dere på erfaringer fra andre etater eller kanskje andre land ?
- En kan vel si at dette er forholdsvis nytt, idet kontoret bare i ca. 10 år har hatt kapasitet til å påta seg større arbeider. Vägverket i Sverige har drevet med det lenge, og der er det godt organisert i grupper slik som her hos oss i Vestfold. Disse har vi et godt samarbeide med og utveksler erfaringer og rapporter. Her i Norge har flere andre statsetater et tilsvarende kontor, men det er stor forskjell på det

arbeidet som etatene utfører, slik at noen stor kontakt med disse har vi ikke.

- Hvilke deler av vegvesenet kommer til å dra nytte av deres arbeide ?
- Det vil i første rekke bli driftsavdelingen (anleggs-, vedlikeholds- og maskinavdelingen).

Teknisk rasjonalisering driver også en del opplæringsvirksomhet og har for eksempel lagt opp kurser i Generell vegbygging og Sprengningsteknikk. Dessuten er håndboksekretariatet og saksbehandlingen for forslagsordningen lagt inn under kontoret for teknisk rasjonalisering i Vegdirektoratet.

- Er det noe dere gjerne vil tilføye disse opplysningene vi nå har fått ?
- Det måtte være en informasjon om selve betegnelsen teknisk rasjonalisering. Den må ikke skremme folk, vi går ikke inn for tidsstudier og rasjonalisering som fører til at personer blir kuttet ut og blir overflødig på arbeidsplassene sine. Vi har i den forbindelse vært inne på tanken om å bytte ut dette navnet. I Sverige for eksempel heter det tilsvarende Arbeidstekniska kontoret, og det synes vi passer mye bedre. Kontoret sender flere ganger i året ut en oversikt over de prosjekter vi arbeider med. Denne oversikten finnes på vegkontoret. Videre kan vi vel legge til at vi reiser en del rundt omkring i landet og ser vegvesenets drift under ulike forhold. Dette gjør at vi har en stor kontaktflate og kan ofte formidle kontakter mellom personer i forskjellige fylker som har de samme problemer. Sagt med andre ord: Det kan godt tenkes at om noen i Vestfold har et problem vedrørende Vestfold vegvesens drift, så kan vi være behjelpelig med å få disse løst, enten ved selv å være til hjelp eller finne andre som tidligere har løst noe tilsvarende.

MK

Kurs i generell vegbygging

Det er fortsatt mange tjenestemenn som ikke har gjennomgått kurset Generell vegbygging. Inne på kontoret har vi ikke full oversikt over hvor mange av disse som er interessert i å gjennomgå kurset. Vi vil derfor gjennom Vestfoldregionen oppfordre alle vegmestere og oppsynsmenn til å ta en rundspørring blant sine folk og sende inn liste over de som er interessert i kurset. Listen kan sendes sekretær Anne Hov.

Vi tar i alle fall sikte på å gjennomføre 2 kurs i høst og eventuelt 1 - 2 kurs på vinteren.

*

Opplæringsvirksomheten.....

Forts. fra s. 15

Som en spesielt aktuell sak kan nevnes den forestående opplæring i verne- og miljøarbeid. Til å undervise i dette vil det bli oppnevnt 5 studieledere, utvalgt av samarbeidsutvalget. Det vil bli avholdt kurs av ca. 40 timers varighet for et betydelig antall ansatte.

Når det gjelder biltilsynet, som er en del av Statens vegvesen og på fylkesplanet organisert under vegsjefen, har opplæringsvirksomheten hittil i det vesentlige vært lagt opp av Vegdirektoratet. I forbindelse med den pågående omorganisering av biltilsynet, ventes også en endring her. Det bør bli en felles tilrettelegging av opplæringen i fylket, og den lokale kursvirksomhet for de ansatte i biltilsynet vil antakelig dermed også inngå i den felles virksomhet.

Leif Blomdal



**Stoff til neste nummer må vi ha innen
15. november**



AKTUELT OGSÅ I VEGVESENET?

Berøv ikke mennesket muligheten for en arbeidsinnsats

Mennesket som enkeltperson og "arbeidskraft" er fundamentalt forskjellig fra andre "ressurser" sa Karl Evang bl.a. i sitt foredrag: "Mennesket - ressurs og drivkraft i rovdrift på ressursene" i NIF nylig. - Det avgjørende er at det enkelte menneske i virksomhet ikke bare er til nytte for andre, at det som andre ressurser kan brukes og forbrukes, men at dets virksomhet også har verdi for individet selv.

Mennesket lever, det skal trives, føle lyst, nytte, finne seg selv, vokse, utfolde seg som individ. Uten et minimum av det vi kaller "trivsel" vil et menneske overhodet ikke være brukbar som arbeidskraft.

Det er gjort mange forsøk på å definere hva trivsel er, eller hvilke hovedkomponenter som må være til stede om et menneske skal trives. Selv har jeg funnet frem til følgende fire hovedfaktorer, sa Evang. Alle disse må være til stede i rimelig omfang om mennesket skal kunne trives. Disse faktorene er:

Legemelig kontakt med andre mennesker ("skin contact", som da også omfatter den legemlige del av seksuallivet).

Aksepterende kjærlighet fra ett eller flere andre individer. Det må med andre ord være noen som betingelsesløst er glad i en, som aksepterer en i hovedsak slik en er, som er lojal osv.

Stimulering. Mennesket er et sosialt vesen og lever og fungerer bare i et sosialt miljø i omgang med andre mennesker. Det trenger stadig stimulering i form av ris, ros, provokasjoner, oppgaver osv.

Meningsfylt virksomhet. Det arbeid eller den virksomhet man driver, må først og fremst være meningsfylt ut fra ens egen vurdering, men for å oppnå trivsel må det også forutsettes at den virksomhet man driver med, er meningsfylt og aksepteres iallfall av den sosiale gruppe hvori man befinner seg, helst naturligvis også av større grupper, ja aller helst verdsettes generelt.



Selv måten vi brukes som arbeidskraft (ressurs), fornemmes fundamental forskjellig alt etter hvordan oppgaven som er tildelt oss, passer inn i vårt eget livsmønster, vår egen oppfatning av oss selv og vår egen oppgave. Det er mange - ja vel de fleste - som bare opplever at de hensynsløst brukes av andre ut fra deres målsetting og i deres interesse og også i denne prosess forbrukes, blir helseskadd, får et avkortet liv. De fornemmer selve arbeidsinnsatsen som en byrde, et offer, en undertrykkelse og utbytning. Den ensidige forenklaede betraktning av mennesket som "ressurs" bidrar til å akseptere en slik situasjon.

Andre - som etterhvert er blitt en temmelig lite mindretall - har vært så heldige at de har funnet frem til en yrkesinnsats som gir dem full og rikelig utfoldelse for deres evner og alminnelig akseptering av rollen med den anerkjennelse og status dette gir. For slike mennesker blir ders arbeidsinnsats kanskje den mest sentrale og varige gledesbringer i livet.

K. Dybdahl

Artikkelen er sakset fra Teknisk Ukeblad.

* * *

Ny E-18. Forts. fra s. 14.

På dette storanlegget vil det bli lite fjell å sprengte bort. Bare ca. 6000 m³ fast fjell må fjernes.

Det som er spesielt med denne vegparsellen er at det skal legges betongdekke. Vegoverbyggingen vil på grunn av dette bli langt mindre enn det vi er vant til. Hele overbyggingen - unntatt dekket - blir 45 cm. Overbyggingen vil bli bygd opp av grus med sementstabilisert grus i det øverste laget. Betongdekket, som skal legges på toppen av dette, vil bli 18 cm tykt.

Strekningen er nærmest en prøvestrekning, og det er ennå ikke tatt noe standpunkt til om det senere skal legges betongdekker andre steder i fylket.

J H

* * *



Med en enkel TULIPAN

50 år	Gunnar Stien	14. oktober
	Asbjørn Hansen	7. november
	Arne Dammen	25. november
60 år	Magnhild Nilsen	1. oktober
	Aksel Sannes	26. november

----- Vi gratulerer

De som ikke ønsker sine fødselsdager bekjentgjort må gi redaksjonen beskjed.

Vi ønsker velkommen:

Aage H. Carlsen,	planavd.	Ove Jensen,	maskin.avd.
Erik Schüller,	"	Hilde Johansen,	biltils. S fj.
Odd Lund-Isaksen,	anl.avd.	Tore Kavli,	" Tbg.
Tom W. Skarre,	"		

Vi takker for godt samarbeide:

Berit Skyvulstad,	biltils. Larvik
Tom Thodesen,	planavd.
Aud T. Wåle,	sekreteriatet

Følgende har gått over i pensjonistenes rekke:

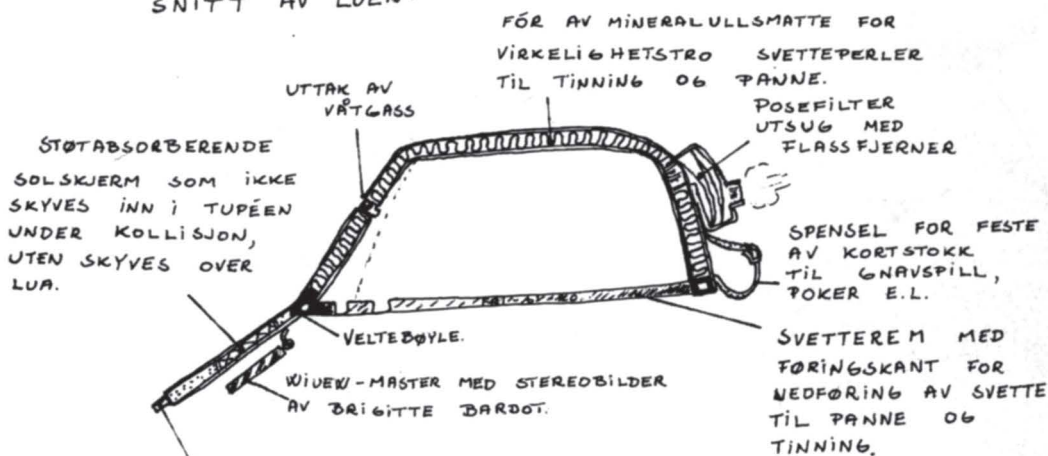
Bjarne Sørli
Åge Kjeldås
Arthur Bøe
Anne Kristoffersen

VÆRNEUTSTYRET UTVIKLES:

NY LUETYPPE:

„PRI SI KO“

SNITT AV LUEN:



„DØD - MANN S - KNAPP“
SOM FOTOLEKTRISKT
REGISTRERER ØYELØKKETS TYNGDE.
BLIR ØYELØKKENE FOR TUNGE
SPRETTER KNAPPEN UT, OG
DEN STARTER ET LYDBÅND SOM
SPILLER „OPP LILLE HANS“