

VEST- FOLDER'N

Nr. 1

1981





Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 1 – FEBRUAR

8. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:
Esther Vedvik

Redaksjonsråd:
Trygve Rognan
Tore Kavli
Ørnulf Johannessen
Haakon Møyland
Reidar Jørgensen

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s., Tønsberg

INNHold

Informasjon, kommunikasjon . . .	3
Leskur	4
Hvor skal vi bruke pengene i 1981	7
Vi gjennomfører et møte	9
Farvel til samarbeidsutvalgene .	11
Velferdsmidler 1980	12
Endret oppmerking av krabbefélt	13
Medbestemmelse for de stats- ansatte	15
Normalene for vegbygging i ny utgave	17
Vernelederens spalte	18
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	20
Teknisk spalte – Moderne vegger som ikke iser	21
Årsmøte i VEGA	21
Personallytt	23

De forskjellige artiklene står for artikkelforfatterens regning, og gir nødvendigvis ikke uttrykk for vegvesenets holdning.

INFORMASJON, KOMMUNIKASJON, FORSTÅELSE OG KJENNSKAP – NØKKELORD FOR VESTFOLDER'N?

Erik Andersen

Dette er det siste nummer av Vestfolder'n hvor Hans Thv. Kittelsen og undertegnede er medredaktører.

Tiden vår strekker ikke til synes vi. Skal man gjøre en jobb, bør man gjøre den så godt man kan. Vi har hatt følelsen av ikke å få til arbeidet med Vestfolder'n slik vi gjerne ville.

Det er vanskelig å jobbe med Vestfolder'n, stoffet strømmer ikke akkurat inn, og journalistisk reisevirksomhet er det vanskelig å få til.

Når dette er sagt vil jeg legge til at tiden med Vestfolder'n har vært interessant. Innimellom har vi faktisk fått reaksjoner på det vi har skrevet.

Vestfolder'n har en soleklar misjon på en så omfangsrik og spredt bedrift som vår.

Informasjon, kommunikasjon, forståelse og kjennskap bør være nøkkelord for kommende redaktører av Vestfolder'n. Gjennom bedriftsavisa vår kan vi informeres om det som skjer og det som skal skje. Vi kan kommunisere gjennom avisa, og skape en fellesfølelse for vegvesenet som vil være nyttig for en fruktbar og positiv utvikling av arbeidsplassen vår.

Vi må lære å forstå hverandre, den jobb andre gjør innen bedriften og hvorfor. Gjennom kjennskap til de generelle elementer i vegvesenets organisasjon, arbeidsmetoder, policy, planlegging, resultatoppfølging etc. kan vi gi øket interesse for den arbeidsplassen vi har. Våre etterfølgere i redaktørstolene bør ha en stor kilde å øse av.

Til slutt vil Hans og jeg takke for den tillit som ble vist oss ved å gi oss redaktørjobbene i Vestfolder'n. Samtidig vil vi også takke for den forståelse som ble vist oss da vi ville gå av.

Takk til dere som har hjulpet oss med stoff, bilder og ideér. – Takk til Jan Haugerød for samarbeidet, og til slutt, takk for oss.

Erik Andersen

LESKUR — EN NY EPOKE I VEGVEDLIKEHOLDET

Av Per O. Korsnes

Som leserne kanskje kjenner til, har oppsetting og drift av leskur ikke vært vegvesenets ansvar. Imidlertid har det likevel blitt satt opp en del leskur omkring i fylket. Dette gjerne etter initiativ fra velforening eller kommune (unntaksvis busselskap) og bekostet av disse alene eller i fellesskap. Vegvesenet har i mange tilfeller vært med å bekoste oppsetting ved tilrettelegging i marken. Slike utgifter kan i enkelte tilfeller være vesentlige, dersom det er nødvendig med f.eks. forstøtningsmur. Jeg antar at tilretteleggingskostnader (forberedelser i marken) kan variere fra ca. kr. 2.000,- til kr. 10.000,-. Innkjøp av leskur av normal størrelse antar jeg kan variere fra ca. kr. 5.000,- til kr. 8.000,-.

Vegvesenet har i lang tid hatt press fra bl.a. kommuner og organisasjoner med det siktemål at vegvesenet skal overta ansvar for oppsetting og drift av leskur. Det er argumentert med at leskur er en naturlig del av vegsystemet og således bør være vegholders ansvar.

Vegvesenets motargument har vært bl.a. at oppsetting av leskur er et lokalt ansvar og bør bekostes av nærmiljøet.

Politiske signaler i de senere årene har imidlertid tydet på at staten ønsker større satsing på kollektivtrafikken og ønsker å bedre miljøet for de som reiser med disse framkomstmidler.

I forbindelse med revisjon av langtidsplan for vegvesenet i 1978, ba Vegdirektoratet vegsjefene om å regi-

strere behovet for leskur langs riksvegnettet. Dette ble gjort for Vestfolds vedkommende. Registreringen var ganske omfattende. Som en foreløpig kriterie skulle 2 forskjellige nivåer av rutefrekvens legges til grunn. Materialet skulle danne grunnlag i en vurdering om vegvesenet skulle overta ansvaret for oppsetting og drift av leskur i fremtiden langs riksveger. Samtidig skulle materialet gi opplysninger om hvilke konsekvenser dette ville gi økonomisk.

Senere har Vegdirektoratet i brev til vegsjefene, bl. a. 12. mai 1980, uttalt at en er innstilt på at etaten overtar ansvaret for bygging og drift av leskur langs riksvegnettet fra og med 1982. Dette under forutsetning av nødvendig budsjettmessig dekning.

Vegdirektoratet har i en tid hatt i gang et prosjekt for å søke og komme fram til hvilke krav man skal settes til leskur, med tanke på de anleggs- og vedlikeholdsmessige sidene, samt til utforming, materialvalg og tilpassing til ulike miljø. Det er uklart når resultatene fra dette arbeidet vil foreligge.

Vestfold vegvesen er for tiden med i en prøveordning (periode 15. nov. 1980 – 1. mai 1981) for å kartlegge konsekvensene av å overta ansvar av leskur. 28 leskur som tidligere er satt opp av kommune eller velforening er med i ordningen. Leskurene er spredt på forskjellige vegger og innenfor alle 3 vedlikeholdsdistriktene.



Dette er et leskur som er mye brukt i Vestfold. Leskuret har imidlertid den svakhet at det ikke har nødvendig ut- og innsynsmulighet i den retning bussen kommer fra. Av hensyn til dyrket mark er dette leskur plassert på betongfundament, som muliggjør mindre inngrep. Dersom dette leskur hadde blitt plassert på fylling av løse masser, ville dette ha gitt dødareal (aronderingsulemper) og ugressone på hver side av leskuret. En valgte således her en dyrere utførelse for å hindre dette.

I tillatelser til oppsetting av leskur setter vegvesenet nå bl.a. som krav at leskuret skal være utformet slik (eller plasseres slik) at folk i leskuret skal se når bussen kommer, og for at bussjåføren i tide skal se om han må stoppe. Dette medfører som regel at leskuret må utstyres med vindu, eller ha åpning i den aktuelle sidevegg. Problemet med ut- og innsyn har i mange år blitt påpekt av vegvesenet overfor de som har satt opp leskur, uten at en har sett nevneverdige resultater av dette. I

et møte ved vegkontoret 18. desember 1979, ble det besluttet å sette som krav at leskur skal ha ut- og innsynsmuligheter som nevnt ovenfor. Dette er senere håndhevet. Imidlertid har det vist seg at det er svært vanskelig å skaffe leskur som tilfredsstillende disse krav. Hvis man studerer folks bruksmåte av leskur uten åpning eller vindu i den aktuelle sidevegg, ser man at folk står ytterst i åpningen. En får på den måten ikke utnyttet leskuret som tiltenkt.



Dette er et pent leskur som passer godt inn i det stedlige miljø. Vindusåpningen er imidlertid for liten, og vinduets overligger noe for lav. Noe for stor åpning i bordkledningen gjør at en føler trekk i skuret.

Da det nå finnes materialer på markedet med stor styrke, som kan nyttes til vindu eller vegger i leskur, er det lenger ingen «unnskyldning» og ikke skaffe leskur som tilfredsstillende ovennevnte krav. Materialet som kan nyttes er polikarbonate plater (oljeprodukt) som er gjennomsiktige som glass. Disse er oppgitt å være ca. 250 ganger sterkere enn vanlig glass. I praksis skal produktet være uknuselig. Eneste svakhet med dette materialet som jeg kan se, er at man kan ripe og skjære i det.

Leskur med gjennomsiktige vegger antar jeg kan bli nyttet innenfor frisisjoner.

De leskurene som nå blir produsert, har ofte ikke bare feil med ut- og innsyn, men også en rekke andre svakheter, feil og mangler, uten at jeg her vil gå nærmere inn på dette. Etter at Vegdirektoratets klarlegging på dette området har skjedd, antar jeg at det blir lettere for produsentene å fremkomme med tilfredsstillende og funksjonelle leskur.

HVOR SKAL VI BRUKE PENGENE I 1981



Av Svein Skadal

Vi er i skrivende stund forlenget inn i driftsåret 1981. Avsluttende budsjettbehandling både i Stortinget og fylkesutvalg/fylkesting er unnagjort. Det er derfor klart hva vi har å rutte med i år.

Riksvegvedlikehold:

Vedlikeholdet av riksveger får 52,3 mill. kr. i 1981, og fratrukket overskridelse i 1979 på ca. 1,3 mill. kr. disponerer vi 51 mill. kr. i år. Vi brukte 50 mill. kr. i 1980.

Størst pengeforbruk i det ordinære vedlikeholdet ventes for vedlikeholdsaktivitetene:

Vegdekker	14,4 mill. kr.
Skilting, merking, sikring, rydding, renhold	7,4 mill. kr.
Vintervedlikehold	7,0 mill. kr.

I tillegg skal vi utføre driftstiltak for 9,1 mill. kr. Hovedpostene er her:

- Forsterkning av vegpartier for å oppnå den bæreevne vegene er registrert for
- Vedlikehold av bruer
- Bygging av busslommer/bussplasser

Fylkesvegbudsjettet:

Fylkesvegbudsjettet for 1981 er forlenget vedtatt av fylkestinget. Budsjettet er rekordlavt med 13,6 mill. kr. til vedlikeholdet og 2 mill. kr. til oppfølging av aksjon skoleveg. Vi får ingen ting til ordinære anlegg/trafikkikkerhetstiltak på fylkesvegene.

Bevilgningen til vedlikeholdet i 1981 utgjør ca. 45% av bevilgningen i 1978, og ligger ca. 6 mill. kr. lavere enn det vi anser som et absolutt minimum for å kunne opprettholde eksisterende standard og fremkommelighet. Dette medfører bl.a. at gjennomsnittelig dekkfornylsestakt blir ca. 16 år mot 8-10 år nå, og vil føre til varige skader på fylkesvegene våre. Videre medfører forslaget en redusert standard på skilting, oppmerking og vintervedlikehold. Det vil også bli innført akseltrykkrestriksjoner i teleløsningsperioden.

Riksveganlegg:

Riksveganleggene får 80,1 mill. kr., og med tillegg av ubrukte midler på ca. 8 mill. kr. i 1980, disponerer vi 88 mill. kr. i 1981. Det er vel 20 mill. kr. mer enn det vi brukte i 1980.

Anleggspengene vil bli brukt på omkring 50 kostnadssteder. De største av disse vil være:

E-18 – Lokal løsning i Holmestrand

får 30 millioner. Tunnelarbeidet og arbeidet med dagsone nord og syd inklusive jernbanebru for NSB er kommet godt i gang. Ca. 10 mill. kr. ble brukt i 1980.

Riksveg 8 – Lågendalsvegen

får 7 millioner. Bevilgningen vil bli brukt til fortsatt ombyggingsarbeid på parsellen Svarstad-Buskerud grense. Når parsellen blir ferdig i 1982, vil hele rv. 8 gjennom fylket være ombygd til vegnormalstandard.



E-18 anlegget i Holmestrand blir i 1981 vårt største veganlegg.

Riksveg 305 – Innfarten til Sandefjord

får 13 millioner. Anlegget som omfatter bygging av ny innfartsveg til Sandefjord til erstatning for flere til dels sterkt ulykkesbelagte innfartsveger fra E-18 ventes avsluttet i 1982.

Riksveg 311 – Stoltenberggaten – Vellebekken

får 6 millioner. Bevilgningen vil bli brukt til fortsatt arbeid på parsellen Stoltenberggaten – Vellebekken, som er første del av ringvegen rundt Tønsberg. Anlegget ventes ferdig i 1982.

Riksveg 319 – Svelvikvegen

får 5,4 millioner. Bevilgningen er forutsatt brukt på parsellene Rørvik – Brenna, Brenna – Åsgaten og Sandtakveien. Parsellene Rørvik – Brenna og Sandtakveien ventes avsluttet i år.

Spesielle trafiksikkerhets- og miljøtiltak

får 15 millioner. Med tillegg av ubrukte midler på ca. 5 mill. kr. i 1980, disponerer vi ca. 20 mill. kr. på denne post i 1981. Bevilgningen er i hovedsak tenkt anvendt til tiltak for gående og syklende. I tillegg vil det bli foretatt en del avkjørselsreguleringer, utbedring av kryss og ulykkesbelastede veggstrekninger. De største postene er:

- gang- og sykkelveg langs E-18 i Hedrum og Stokke
- gangbru og avkjørselsregulering på rv. 35 v/Linnestad
- gang- og sykkelveg langs rv. 312 Travbanen-Semsbyen
- vegomlegging, kryssregulering på rv. 303 v/Travbanen, Auli
- gang- og sykkelveg, kryssomlegging langs rv. 308, Herstad-Borgheim
- gang- og sykkelveg langs rv. 309, kryss rv. 308-Hjertnesbekken

VI GJENNOMFØRER ET MØTE

Hvor effektive er våre møter? Hvor mye kostbar tid spilles på grunn av dårlig møteplanlegging og dårlig møteledelse? Fra LG-bladet (bedriftsorgan for Linjegods) har vi saksset følgende artikkel som noen og hver i vegvesenet også vil kunne dra nytte av.

Er møtet nødvendig?

Et dårlig planlagt og ledet møte er spill med kostbar tid!

Den som innkaller til et møte bør først spørre seg om møtet egentlig er nødvendig.

Kan beslutninger tas uten innblanding av andre? (Så hvorfor ikke gjøre det).

Kan møtet erstattes med telefonkonferanser?

Vil møtet løse de informasjonsbehov som eksisterer?

Kan informasjon bedre gis eller innhentes på andre måter, f.eks. skriftlig?

Innkall ikke til et møte dersom det ikke er *strengt nødvendig*. Husk at hvert bortkastet minutt skal ganges med antall deltakere!

La oss forutsette at det er behov for et møte. Da er det *resultatet* av møtet som teller.

Ha derfor momentene nedenfor i tankene når du kaller inn til, leder eller deltar i møter.

FØR MØTET

Møteinnkaller

Vurder tid og sted for møtet.

Innkall helst deltakerne *skriftlig*. En *muntlig beskjed glemmes lett*. La det fremgå av innkallingen hva som er formålet med møtet, eventuelt hvilke beslutninger som skal tas.

Vurder grundig hvem som bør være med.

Klargjør i innkallingen hvilket bidrag som forventes av den enkelte deltaker. Sett opp et møteprogram med tidsangivelser som angir hvilke punkter som skal tas opp og hvem som har ansvaret for forberedelser og gjennomføring av det enkelte punkt.

Gi forhåndsmelding om hvilke bakgrunnsmateriale deltakerne bør medbringe.

Og glem ikke å sørge for at møterom er ledig og at de forskjellige hjelpemidler er tilstede og i orden.

Før du går til møtet, underrett sentralbordet og dine kolleger.

Den enkelte deltaker

Studer møteinnkallingen og saksdokumenter og vurder

- Er min deltakelse påkrevet?
- I tilfelle, hvordan kan jeg bidra?
- Hva må jeg forberede?

Selvsagt sørger man for å frigjøre nødvendig tid og møte presis.

UNDER MØTET

Møteinnkaller/møteleder

Er det behov for møteleder og referent? Sørg i så fall for at de velges før møtet starter.

Start møtet presis.

Gjennomgå målsetting og program med tidsramme og sørg for deltakeres aksept. Avklar hva som skal tas med i referatet.



Sørg for at diskusjonen følger programmet, og at man ikke diskuterer flere ting samtidig. Bruk tavle eller flipover for å summere hovedpunkter. Forsøk å komme fram til en foreløpig avgjørelse for hvert enkelt punkt. Deleger så ansvaret for den videre oppfølgingen.

Sørg for at *alle* som har noe å bidra med til det enkelte punkt får uttale seg. Ved uenighet, klarlegg årsaken til uenigheten og på hvilke premisser man uttaler seg. (Mye tid kastes bort på skinnuenighet).

La ikke møtet trekke ut lenger enn planlagt.

Den viktigste oppgaven består i ved møtets avslutning å foreta en oppsummering med klare konklusjoner og angivelse av hvem som gjør hva etter møtet.



Deltakere

Du er den viktigste personen som er tilstede.

Dine synspunkter og bidrag er av avgjørende betydning for resultatet av møtet. Sørg derfor for at du bidrar *aktivt og konstruktivt*.

Lytt oppmerksomt og unngå å avbryte. *Støtt de andre* ved å vise forståelse for deres argumenter.

Hold deg *til saken*, og unngå utenomprat.

Notér det som angår deg, og eventuelt ideer du får. (Etter møtet er det for sent.)

ETTER MØTET

Referat

Dersom det er valgt referent, bør referatet godkjennes av møteinnkaller og utsendes uten opphold. Referatet bør beskrive *resultatet* av møtet, og ikke nødvendigvis inneholde alle syn og argumenter som var framme.

Konklusjoner, beslutninger og tiltak med angivelse av ansvar og tidsfrister må med.

Møteinnkaller

Godkjenn og fordel referatet.

Følg opp det som er besluttet og be om tilbakemelding fra de ansvarlige. Sørg for videre behandling av de forslag som møtet ikke kunne ta endelig beslutning på. Underrett deltakerne om utfallet.

Deltaker

Les referatet grundig.

Meddel dine kolleger det som måtte være av spesiell interesse for dem.

Ta kontakt med møteinnkalleren dersom du kommer på noe som kan bidra til bedre løsninger.

Har du klart for deg hva du nå skal gjøre?

Hvilke oppgaver? Hvilke frister?

FARVEL TIL SAMARBEIDSUTVALGENE

Av Hans Thv. Kittelsen

Den 12. desember 1980 opphørte samarbeidsutvalgene i Statens vegvesen. Det har vært sagt og skrevet mye om utvalgene tidligere, både positive og negative ting, kanskje mest negativt.

Historien om samarbeidsutvalgene i vegvesenet fortjener sikkert etter manges mening ingen stor plass i historiebøkene eller Vestfolder'n. Allikevel synes jeg det er på sin plass med et lite historisk tilbakeblikk på SU's virksomhet.

I 1947 ble det første driftsutvalg ved vegvesenet i Vestfold etablert. Driftsutvalg var datidens navn på det som

senere kom til å hete samarbeidsutvalg. Overingeniør (vegsjef) Thor Larsen ble utvalgets første formann. Driftsutvalget eksisterte fram til og med 1963. I 10 av de 17 år utvalget eksisterte hadde organisasjonene formann. Jeg syntes det blir for detaljert og nevne alle som har vært formann, nestformann og sekretær, nevner bare vegvokter Håkon Tveitan som var formann i 5 år (lengst av alle).

Hva diskuterte en i driftsutvalget? – Jo, f.eks. krav om førerhus på alle hovler, oppsigelser, arbeidstidsforkortelser.

I oktober 1964 ble det første møte i samarbeidsutvalget holdt. Oppsyns-

Samarbeidsutvalgets siste møte ble holdt på vegkontoret 10. desember. Avslutningen på virksomheten ble markert med en enkel lunch for medlemmene.



mann Ole Snekkestad ble utvalgets første formann. Samarbeidsutvalget ble en videreføring av det driftsutvalget hadde stått for.

Arsaken til navnebytte var at vi i 1961 hadde fått en avtale om samarbeidsutvalg ved statens virksomheter. Denne avtalen gjaldt fram til 1971. Vi fikk nå en ny samarbeidsavtale. Denne kom til å gjelde fram til virksomheten opphørte i desember 1980.

I årene SU har eksistert har ledelsen og organisasjonene vekslet om formannsvervet. Tidligere vegsjef Leif Moy var formann flest ganger med til sammen 4 år.

Hva ble behandlet i SU i 60-årene?

– Jo, i hovedsak vernespørsmål, egendrift/entreprise, informasjonsvirksomhet.

I 70-årene var følgende saker hovedsakene i SU: Budsjetter, forslagsordningen, velferdstiltak.

Ja for noen, inkludert meg selv, er det vemodig at SU nå har opphørt. For andre, og etter som jeg har kunnet oppfatte situasjonen, er de fleste glad

for at SU har opphørt. Mange har vel oppfattet SU som et utvalg for utvalgets egen skyld, og *ikke* som et utvalg til beste for vegvesenets totale virksomhet.

Det er sikkert mange årsaker til at SU ikke har fått den betydning for etaten som mange har forventet. Jeg skal ikke fordype meg i spekulasjoner om årsakene til dette, *men* vil sterkt beklage at vi ikke kan bygge videre på innholdet og intensjonene i samarbeidsavtalen fra 1971. Mange av vegvesenets problemer blir etter min mening skapt av uenighet mellom individer og grupper. Særinteressene blir kjørt sterkt fram, ørene og øynene blir ofte lukket for kollegers og andre avdelings problemer og oppgaver. Loyalitetsfølelsen ovenfor vegvesenet som arbeidsgiver er for lav. Vi trenger derfor etter min mening et organ/utvalg som fanger opp de fleste mening-er og holdninger blandt vegvesenets ansatte.

Farvel SU, og velkommen noe som kan bli det SU var ment å skulle være.

SLIK BLE VELFERDSMIDLENE BRUKT I 1980

Bevilgning velferdsmidler	kr. 49.000,-	
Bevilgning SU/KU/AMU-virksomhet	kr. 14.000,-	
		kr. 63.000,-
Idrettslaget Vega	kr. 12.180,-	
Julekaffe driften/biltilsynet	kr. 18.340,-	
Hyttene	kr. 17.250,-	
Ekskursjon vegkontoret/biltilsynet	kr. 4.036,-	
Pensjonisttur	kr. 8.498,-	
Tilskudd møtevirksomhet kontaktutv./		
biltilsynet	kr. 2.000,-	
Møtevirksomhet SU	kr. 808,-	63.112,-

Endret oppmerking av krabbefelt

Av Finn Carlsen

Vi vil i løpet av mai/juni 81 endre oppmerkingen av krabbefeltene her i Vestfold. Dette blir gjort for å få ens praksis m.h.t. skilting og oppmerking i de nordiske land.

I hovedsak går endringen ut på å erstatte det nåværende oppmerkingssystem med et system hvor høyre felt blir gjennomgående og venstre felt blir forbeholdt forbikjøring.

Etter Vegdirektoratets vurdering vil en regulering hvor høyre felt er gjennomgående og mens venstre felt brukes til forbikjøring, gi følgende fordele:

1. Unngå den uklarhet som i dag råder om hvem som kan benytte krabbefeltet, jfr. eksisterende krabbefeltskilt med lastebilsymbol og trafikkreglenes begrep «vesentlig langsommere».
2. Redusere mulighetene for forbikjøring på høyre side.



Eksempellet viser standard oppmerking og skilting.

3. Samsvarer bedre med trafikkreglens bestemmelser om at trafikken som hovedprinsipp skal benytte høyre felt i kjøretretningen, og at all forbikjøring skal skje til venstre.
4. Til de tider oppmerkingen ikke er synlig vil regelen om å holde til høyre avklare kjøremåten.
5. Være trafiksikkerhetsmessig bedre enn någjeldende regler da den hurtiggående trafikken i forbikjøringsfeltet (venstre felt) lettere vil kunne tilpasse seg trafikken i høyre felt ved overgangen til ett kjørefelt enn omvendt.

Denne endring skal gjennomføres på alle tofeltsveger hvor krabbefelt er oppmerket. Skilting og oppmerking utføres i overensstemmelse med skis-sen nedenfor.



DU SER, MEN BILISTEN SER IKKE DEG.



SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste

MEDBESTEMMELSE FOR DE STATSANSATTE

Av Hans Thv. Kittelsen

I aug. 1980 fikk vi en ny hovedavtale for de statsansatte. Del 2 i denne avtalen inneholder reglene om medbestemmelse for de ansatte i staten. Avtalen skisserer hvordan medbestemmelsen skal fungere, men gir adgang til etatsvise tilpasninger. Vi kunne velge om medbestemmelsen skulle skje gjennom utvalg eller utvidet rett til forhandlinger tillagt det ordinære tillitsmannsapparat. Den 11. og 12. desember 1980 ble det ført forhandlinger i Vegdirektoratet om en særavtale angående medbestemmelse for arbeidstakere i Statens vegvesen. Forhandlingene ble sluttført 12. desember. Særavtalen ble gjort gjeldende fra samme dag, og i og med innholdet i den opphørte samarbeidsutvalgene

Jeg skal ikke her og nå gå inn på detaljene i særavtalen, alle som ønsker den vil etter hvert kunne få et eksemplar av den. Det ble helt i begynnelsen av forhandlingene vedtatt at medbestemmelsen skulle skje ved utvidet rett til forhandlinger/drøftinger tillagt det ordinære tillitsmannsapparat. Utvalgsalternativet falt med en gang ut av diskusjonen.

I hovedavtalen del 2 om medbestemmelse er det om medbestemmelse listet opp 3 kategorier saks typer.

1. Forhandlingssaker
2. Drøftingssaker
3. Informasjonssaker

Det ble redegjort for hva som kommer inn under de tre sakstypene på julekaffemøtene og i «Vegen og Vi» nr. 7/80. Jeg vil allikevel gjenta det her for de som måtte ha gått glipp av tidligere informasjon om dette.

FORHANDLINGSSAKENE:

1. Interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører om-disponering av arbeidsstyrke og utstyr. (Med varig menes over 3 mnd.) Herunder rasjonalisering og innføring eller endring av teknologi som har innvirkning på de tilsattes arbeidssituasjon, eller andre vesentlige endringer av arbeidsprosessen.
2. Fordeling av nye stillinger innen den enkelte virksomhet.
3. Valg ved anskaffelse av utstyr og hjelpemidler når det ikke er tale om bygg eller betydelige kapitalvarer.
4. Velferdstiltak, fordeling av velferdsmidler m.v.
5. Tiltak som stimulerer de tilsatte til å legge fram forslag til forbedringer, herunder premiering av forslag.
6. Personalreglement.
7. Disponering av arealer til arbeidslokaler, hvilerom og spiserom.

DRØFTINGSSAKENE:

1. Budsjettforslag.
2. Byggeprosjekter.
3. Langtidsplaner for virksomheten.



På julekaffemøtene i driften ble det orientert om den nye avtalen. Her orienterer Per Vaadal på Flykafeén.

4. Valg av utstyr og hjelpemidler når det er tale om betydelige kapitalvarer.
5. Spørsmål om oppsetting av tjenestelister m.v.

INFORMASJONSSAKENE:

1. Regnskap og økonomi.
2. Påtenkte prosjekter.
3. Pågående planlegging.
4. Vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de tilsatte.
5. Nytilsetninger.

I skrivende stund vet jeg ikke om eller hvordan vi vil bli skolert til å praktisere den nye avtalen. Jeg vil derfor henlede oppmerksomheten på det ansvar og den utvidede myndighet som tillitsmennene/kvinnene har fått. Håper tillitsvalgte og vegvesenets ledelse er seg bevisst de forpliktelser/oppgaver som kommer inn under den nye avtalen.

Det er viktig å merke seg at begge parter kan ta initiativet til forhandlinger eller drøftinger. Disse skal være påbegynt senest 2 uker etter at krav er satt fram. Forhandlingene skal føres på det plan hvor sakene naturlig hører hjemme og hvor vedkommende leder har vegsjefens fullmakt til å treffe avgjørelser. Vegsjefen kan i samråd med de tillitsvalgte bestemme at forhandlinger i første omgang skal skje med vegkontorets ledelse.

Vegsjefen bestemmer hvem som skal forhandle på ledelsens vegne både ved forhandlinger med vegkontorets ledelse og på lavere nivå.

Til slutt vil jeg si at jeg håper den nye avtalen vil virke godt for alle parter, og at min lille skepsis til avtalen når det gjelder å oppfylle intensjonene i samarbeidsavtalen av 1971 blir gjort til skamme. Det er ikke måten vi gjør det på som er det viktigste, resultatet er viktigere.

Normalene for
«Vegbygging» i
ny utgave 1980:

Et omfattende revisjons- arbeide er avsluttet

I de to siste årene har normalene «Vegbygging» gjennomgått en omfattende utvidelse og revisjon.

«Vegbygging» er blitt utvidet med fire nye kapitler:

- Snøsikring
- Vinterbygging
- Gang- & sykkelveg
- Forsterkning

Dessuten vil et nytt kapittel om «støyskjerming» bli utgitt separat, i første omgang som en veiledningshåndbok. De opprinnelige kapitlene er blitt revidert, enkelte kapitler ganske omfattende. Et utvalg har ledet og koordinert revisjonsarbeidet. Skrivning av selve normalstoffet er blitt utført av fjorten arbeidsgrupper, en gruppe for hvert kapittel.

«Vegbygging» kan bestilles hos Evalversen på vegkontoret.

Boka er på 500 sider og utdeles gratis til ansatte i vegvesenet.

Vegbyggingsnormalene består nå av følgende kapitler:

Kapittel

1. Berg- & jordarter
2. Frostsikring
3. Underbygging
4. Overbygging
5. Drenering
6. Forsterkning
7. Vegdekker
8. Vegskråning
9. Vegrekkverk
10. Tunneler
11. Gang- & sykkelveg
12. Snøsikring
13. Vinterbygging
14. Støyskjerming

Merknad

- Lite omarbeidet
- Fullstendig omarbeidet
- Noe omarbeidet
- Betydelig omarbeidet
- Betydelig omarbeidet
- Nytt kapittel
- Betydelig omarbeidet
- Betydelig omarbeidet
- Nytt kapittel
- Noe omarbeidet
- Nytt kapittel
- Nytt kapittel
- Nytt kapittel
- (Nytt kapittel, utgis som veiledningshåndbok)

VERNELEDERENS SPALTE



INNLEGG I VERNEBUKSE — MOTORSAGBUKSE

Vi har som vel alle er kjent med gitt pålegg om at vernebukse alltid skal brukes ved arbeider med motorsag.

Vi er blitt gjort kjent med at det finnes forskjellig kvalitet på innlegget i vernebuksene.

Det innlegget som viser seg som det beste er NYLON CORD, da dette stopper motorsag-kjede momentant.

Den som kjøper inn slikt utstyr må spesielt passe på at dette innlegget er i buksen, da annet innlegg kan gi en falsk trykghetsfølelse.

Det kan opplyses at bukser som selges hos Jobu's forhandlere har nylon-cord-innlegg.

BRUDD PÅ LØFTE- UTSTYR

Det stilles strenge krav til styrken på løfteutstyr. Sikkerhetsmarginen er fra 4-5. D.v.s. brudd vil skje først når vi overbelaster utstyret 4-5 ganger den tillatte arbeidsbelastningen (SWL).

Ved montering av kulvert elementer i høst fikk vi god bruk for denne sikkerhetsmarginen. Løfteutstyret som fulgte med fra leverandør av elementene hadde tidligere blitt overbelastet og brudd hadde oppstått i 5/6 av bolten. Dette var tydelig å se etter bruddet da den gamle bruddflaten var tydelig be-

lagt med rust. Når vi brukte utstyret til å løfte på plass elementet oppsto det brudd i den siste sjettedelen. På grunn av sikkerhetsmarginen som var tatt med i beregningen klarte den bolten som sto i den andre siden av sjakkelen å holde lasten. Hva som kunne ha skjedd hvis den andre bolten hadde røket og elementet hadde falt ned i grøften der folkene holdt på med monteringen kan enhver tenke seg.

Forholdet er tatt skriftelig opp med leverandøren, men jeg vil henstille til alle å være litt skeptisk når dere ser over slikt utstyr før det tas i bruk.



FRYSER DU PÅ BEINA I KULDA?

Vernefottøyet som vegvesenet kjøper inn til sine ansatte har titt og ofte blitt kritisert av brukerne. Dette har også enkelte ganger sin fulle berettigelse. Jeg tenker da spesielt på støvler hvor mønsteret i sålen er uegnet til vegvesenets behov.

Når det gjelder innkjøp av vernefottøy så må dette gjøres etter sentrale inngåtte innkjøpsavtaler. Men når vi får levert støvler som har mønster som er uegnet for vårt behov, må vi forsøke å få forandret på dette.



På denne årstiden er det særlig den såkalte «termostøvelen» som får sitt glatte lag av enkelte brukere.

Hvis vi ser på støvelens oppbygging, er det ikke så mye som indikerer på noen termoeffekt. Sålenes mønster har blitt dypere og bedre og dette er en god ting for å hindre kuldegjennomgang. Gummikalosjeringen av foten er også en meget god ting for å hindre vanngjennomgang, men den er så tett at ventilasjon innenfra og ut må skje på annen måte. Denne ventilasjonen skjer best ved at en bruker en fiberpelsokk (polsokk) i støvelen.

Fastsydd fôr i vernefottøy anbefales IKKE da muligheten for renhold er liten og personlig hygiene blir dårligere.

Et råd jeg vil gi deg ved skifting av vernestøvler til bruk om vinteren.

Sørg for å få dem så store at du får plass til både såle og pelsokk.

Ellers vil jeg anbefale alle å ta en titt i «Vern og Velferd» nr. 6 når det gjelder valg av vernefottøy. «Vern og Velferd» får du låne av ditt verneombud.

≡ LYS ≡

Er lykteinnstillingen
i orden?



SJEKK LYSENE-
med jevne mellom-
rom ! _____

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

079 – MOBILSTASJON CN 602 AUTOMATIC/SVV Lærebok. 50 s. A4

Dette er en håndbok med lærestoff om den nye «vegvesenets mobilstasjon» som nå skal tas i bruk i stort omfang.

Boken beskriver bl.a. anrop til og fra stasjonen, egenprogrammering av direktevalg/gruppetilhørighet og hvordan bruken av stasjonen kan tilpasses de lokale forhold i vegvesenet. Den inneholder også kort systembeskrivelse, forklaringer/definisjoner og regler for bruk av radiosambandet.

077 – VEGPLANLEGGING Forskrifter. 30 s. A5

Denne håndbok – Vegplanlegging – inneholder Samferdselsdepartementets forskrifter om planlegging av riks- og fylkesveg, vedtatt av departementet 7. oktober 1980.

I tillegg til selve forskriftsteksten er det inntatt kommentarer til forskriftene, foruten et rundskriv fra Samferdselsdepartementet og rettet til fylkeskommunene, fylkesmennene og vegsjefene. I dette rundskrivet gir departementet en kort orientering om når forskriftene kommer til anvendelse, og hvordan de i hovedtrekk er bygd opp.

018 – VEGBYGGING Normaler. 494 s. A5

Dette er en fullstendig revidert utgave av vegnormalenes del om vegbyg-

ging. Normalene er utvidet med følgende kapitler: Forsterkning, Gang- og sykkelveg, Snøsikring og Vinterbygging. Revisjonsarbeidet har pågått gjennom 2 år, og vært ledet av et vegbyggerutvalg.

076 – BRUPROGRAM - Generelt Veiledning. 36 s. A4

Dette heftet inneholder det som er felles for de fleste BRU-EDB-program. Hvordan gir man data til programmene, og hvordan går man fram for å få kjørt programmene? Hvis det er detaljer ved kjøringen av de enkelte programmer som ikke stemmer overens med innholdet i dette heftet, vil dette være presisert i brukerbeskrivelsen for det enkelte program. For eksempel kan det være angitt at et program ikke benytter INDATA-systemet.

I en overgangsperiode kan det forekomme gamle og avvikende versjoner av de generelle rutinene som er beskrevet her (f.eks. INDATA). De praktiske konsekvensene av dette vil i så fall være presisert i den enkelte brukerbeskrivelse.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Eva Iversen på vegkontoret.

Kan vi bygge moderne veger som ikke iser – med bærelag av sementstabilisert grus?

Isdannelse på vegen er et problem som ikke bare trafikantene er opptatt av. Verden over er vegingeniører opptatt av problemet. I dag bekjempes isdannelse med sandstrøing og salting, og det arbeides med varselsystemer, slik at strøing kan foretas før ising set-

Isingssituasjon på forsøksveg 17. nov. 1974 kl. 12.30 i Trondheim. Høyre veghalvdel er bygget opp med GRUS under asfalten. Venstre veghalvdel er bygget opp med STEIN under asfalten.



ter inn. Men hva er årsaken til at det enkelte steder danner seg is på vegen, mens andre vegstrekninger går fri? Er det med dagens kunnskaper ikke mulig å bygge vegene slik at ising kan unngås?

Tidligere har man søkt årsaken til ising i klimatiske forhold. Ising synes for eksempel å opptre hyppigere på steder hvor vegen går i nærheten av vann og hvor luftfuktigheten derfor er høy. Men skillet mellom en isbelagt og en tørr overflate på vegen kan være meget skarpt, og det er ikke alltid man har klimaforhold å skyldte på. Årsaken kan da søkes i selve vegkonstruksjonen.

– I kalde, klare netter foregår det en varmeutstråling fra vegdekket til atmosfæren. Dermed synker temperaturen i vegdekket, men samtidig avkjøles også lufttemperaturen. Når så duggpunktet nås, danner det seg kondens som slår seg ned på vegens overflate, og vi får isdannelse. Det er særlig sent på høsten eller tidlig på vinteren dette skjer, det vil si på et tidspunkt da glatte veger kan komme som en overraskelse på bilister som ennå ikke har skodd seg for vinteren. – Det er overingeniør *Geir Refsdal* ved Veglaboratoriet som forteller dette.

– Overflatetemperaturen på en veg er også avhengig av hvordan vegen er bygget opp. Dette er noe man tidligere

ikke var klar over, men gjennom forskningsprosjektet «Frost i Jord» vet vi i dag at oppbyggingen av vegen betyr meget for hvordan vegen oppfører seg med hensyn til ising. Noe forenklet kan man si at jo mer fuktighet materialene rett under vegdekket inneholder, jo mindre rim og ising vil oppstå. Isingsmessig vil derfor et bærelag av grus være vesentlig bedre enn et bærelag av pukk. Dette skyldes at varmetapet i gruslaget lettere kompenseres ved den varme som oppstår ved nedkjøling av vannet i grusen, og varme kan lettere føres til vegoverflaten og hindre forskjellen i dekketemperatur og lufttemperatur i å bli for stor. Jo større denne forskjellen er, desto større er faren for ising.

Grusens fordeler – steinens styrke

Så skulle man tro at det bare var å bygge veger med skikkelig gruslag. Men veger med stor trafikkbelastning krever også et mer stabilt bærelag enn grusen kan gi. Motorveger bygges i dag stort sett opp av stein fra bunn til topp. Isingsmessig er dette altså ugunstig, og disse vegene vet vi har stor tendens til ising. Når man likevel ikke merker så meget til det, skyldes det salting og bruken av piggdekk som gjør at rim- eller islaget fort slites bort. Dersom man forbød bruk av piggdekk og kuttet ned på saltingen, ville man snart oppdage de ulemper en slik oppbygning har isingsmessig.

– Nå foregår det hele tiden en utvikling på dette området. Nye materialer og konstruksjoner tas i bruk og nye erfaringer vinnes. På Trondheimsvegen ved Jessheim har man for eksempel istedet for den tradisjonelle opp-



Ved gjenfylling av grøften benyttes ofte grovere materialer enn de som ble gravet ut. Dette gir økt ising på vegoverflaten fordi dekketemperaturen her blir lavere.

bygging benyttet sementstabiliserende grus som bærelag. Et slikt lag har vist seg isingsmessig å ha grusens gode egenskaper.

– I Norge er bruken av sementstabilisert grus stadig økende. Dette skyldes at materialet ofte kan konkurrere økonomisk med bærelag av pukk eller bitumen-stabiliserte materialer. I tillegg har utførelsen altså fordeler isingsmessig, sier Geir Refsdal, som legger til at metoden kanskje kan ha mere for seg enn man tidligere har trodd, ikke bare ved bygging av veger, men også ved anlegg av flyplasser.

ÅRSMØTE I VEGA

Bedriftsidrettslaget vårt avholdt årsmøte torsdag 20. november. Desverre var bare ca. 20 av lagets 217 medlemmer møtt fram.

Vega har hatt en aktiv sesong, noe de forskjellige oppmannrapportene viste.

Årsmøtet behandlet og vedtok et forslag om opprettelse av sykkelgruppe.

Valget gav følgende resultater:

Randi Andersen, formann
Øystein Ludvigsen, nestformann
Olav Lervik, sekretær
Rolf Mathisen, kassierer
Mona H. Karlsen, styremedlemm
Gunnar Eriksen, 1. varamann
Haakon Møyland, 2. varamann
Jan O. Haugerød, Rita Farnes Larsen, revisorer.
Yngvar Pedersen, varamann

Oppmenn:

Norma Enes/Wenche Linnom, håndball damer
Erik Duvholt/Geir M. Bøe, håndball herrer
Jan Rune Aardal/Stein Linnestad, fotball Vega I
Helge E. Holen/Jan Kristiansen, ski
Erik Andersen, bordtennis
Reidar Jørgensen, trimleder
Per Vaadal, idrettsmerkeutvalget
Gunnar Eriksen/Kjell Kval, skyteutvalget
Oddvar Kristiansen/Gunnar Stien, sykkel

Personalnytt

50 ÅR

Olav Thorsen, 15. mars

60 ÅR

Arne Halvorsen, 17. mars

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

John H. Jakobsen,
vikar, biltilsynet i Tønsberg
Trond Skog, Gulli sanitæranlegg
Rune Skog, Gulli sanitæranlegg

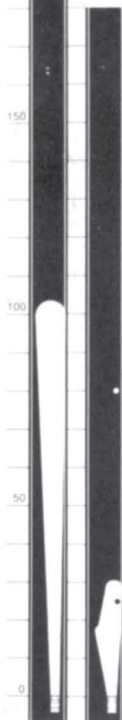
TAKK FOR GODT SAMARBEID

Signe Sjuve, Gulli
Mona Mikkelsen, vegkontoret

**STOFF TIL
NESTE NUMMER
AV VESTFOLDER'N
MÅ SENDES
REDAKSJONEN
INNEN
15. MARS**

HVOR STOR SJANSE HAR DU UTEN REFLEKS?

◀ En fotgjenger kan lese en avis i lyset fra en bil som er 300 meter unna. Men hva ser egentlig bilføreren?



◀ Dersom fotgjengeren er mørkt kledd, er han synlig for bilføreren først 80 meter foran bilen ved bruk av fjernlys. Kjører bilen i 80 km/t, er det meget vanskelig å stoppe i tide. Hvis det er glatt, er det umulig.

◀ Bruker bilen nærlys, blir fotgjengeren og syklisten synlig bare 25-30 meter foran bilen. Selv i lave hastigheter, er det ofte umulig å stoppe i tide.

Du ser bilen så godt. Men føreren ser ikke deg.

Se på figuren til venstre, så forstår du bedre hvorfor mange fotgjengere blir kjørt ned i mørketiden. Som fotgjenger ser vi bilene meget godt, og det gir oss en farlig trygghetsfølelse. Hvis bilen kjører med nærlys, f.eks. fordi det kommer en motende bil, er du usynlig for føreren inntil du plutselig dukker opp 30 meter foran bilen.

Bilføreren har 2 sekunder å stoppe på. Det klarer han ikke.

Det tar bare 2 sekunder å kjøre 30 meter når farten er 50 km/t. Hvis bilen kjører for nær veggkanten, eller du er ute i vege, har føreren nesten ingen sjanse til å stoppe.

En mørklagt syklist har enda mindre å gå på.

Syklisten blir først synlig 20-25 meter foran bilen når bilen kjører på nærlys. En syklist som krysser vege 30-40 meter foran en bil, er altså helt usynlig. Kjører bilen i 50 km/t, er den bare 2 sekunder unna – ofte uten sjanse til å stoppe. Det finnes bare en fornuftig løsning.

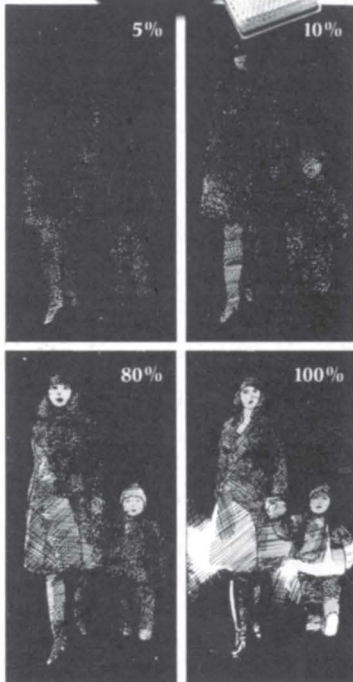
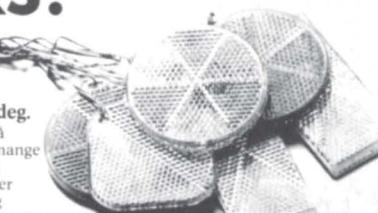
Refleksbrikken er det eneste som nytter.

Syklisten bør ha refleksbrikker i hjulene og refleks-tape på hver side av pedalene. Dessuten skal han ha en refleksbrikke hengende på ytterplagget. Selvsagt skal det være lyst på sykkelen.

Fotgjengere skal ha refleksbrikken hengende 20-30 cm ned fra lommen, slik at den kan sees fra begge sider. Bruk venstre side av vege, enten du er fotgjenger eller jøgger.

Hvor er Norges 16 millioner refleksbrikker?

Barna bruker dem, vi voksne er flinke til å passe på det. Men vi vet at det er 16 millioner brikker spredd rundt i Norge. De fleste i skuffer og skap.



Klar reflekterer lyset meget forskjellig. En mørk frakk bare 5%, grå frakk 10%, lys frakk 80% og refleksbrikke 100%. Fotgjengere med mørke klarer derfor praktisk talt usynlige for bilføreren.

Gi bilføreren en rimelig sjanse.

Nå vet du hvor usynlig du er uten refleksbrikker. I fjor høst var det mange fotgjengere som mistet livet – fordi de trodde bilføreren så dem. Av 103 skadde fotgjengere som ble brakt til Ullevål Sykehus, var det bare én som hadde brukt refleks. Gi bilførerne og deg selv en rimelig sjanse, bruk refleks.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste