

SØRLANDS-PORTEN

Nr. 2 1977

5. årgang



**KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER**



INNHold

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:

Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:

Vegsjef Bj. Haugmoen
Sekretær Harald Kirkedam
Avd. ing. Gunnar Bakken
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Mekaniker Lars O. Knutson

Adresse:

Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25620

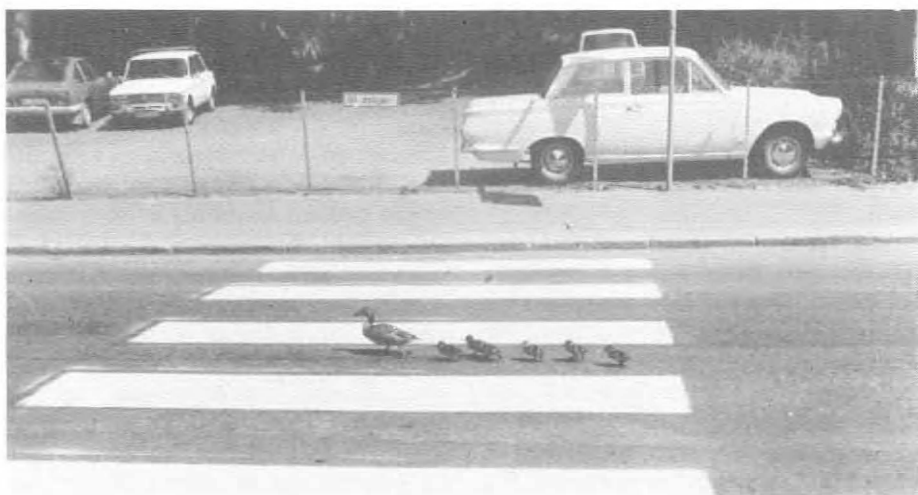
Trykk:

Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Arendal

Opplag: 800

Hold and!	1
Samarbeidsutvalget er med og løser problemene i fellesskap	2
Ansattes medbestemmelse	6
Høyt henger de, og —	9
Informasjon en viktig del av SU's virksomhet ..	10
Ideer er gull verd	14
Vi ønsker å informere om	17
Feriestedene — et fint tilbud	18
Fra Samarbeidsutvalget	19
Sikring mot teleskader	21
E 18 etter timeplanen	22
Ny bru til Stavenes	23
Tillitsmannsutvalg mv.	24
Bare rør	25
Bruk bilbelte	26
Verneregler	27
En feienes maskin	30
Bark som vegfylling	31
IX2 i trafikken	32
Jeg trives i jobben, —	33
Frisk byttehandel	34
Driftskonferanse	36
IX2-fasit	37
Fra hovedtillitsmannen	38
Ny brakkeseksjon på Skarpnes	40
«Hvor mye kan du laste?»	42
«Den lille gule»	43
Med pensjonister på tur	44

HOLD AND!



Vi fotgjengere er som oftest et utsatt folkeferd i vegbanen.

Ikke så i dette tilfelle, der en mor med 6 barn uanfektet alt og alle forserer Vestregate og Blødekjær på veg til den nå så berømte/berykede Langsæparken.

Med Svarte-Marja i grønt foran og utrykningsbil i svart/hvitt bak hadde familien ingen vanskeligheter på den

meget sterkt trafikkerte strekningen.

At de i motsetning til mange av oss andre fotgjengere også benyttet seg av fotgjengerovergangene, bør være en tankevekker.

En ekstra honnør til politiet, som sørget for at familien ikke ble and-heldt på sin lange spasertur.

(Fotos: MK).

SAM- ARBEIDS- UTVALGET ER MED OG LØSER PROBLEMENE I FELLESSKAP



Hva er SU-Samarbeidsutvalget? Man skulle tro spørsmålet var unødvendig å stille, men faktum er at det vises stor uvitenhet om SU's formål og arbeidsområder innenfor Statens Vegvesen.

I 1976 var det 30 år siden vi fikk den kgl. res. som trakk opp retningslinjer for drifts- og produksjonsutvalgene i statens virksomheter, og som etablerte Sentralrådet med oppgave å drive rettleings- og opplysningsarbeid for de nye organene.

Langsomt har det gått både med å organisere utvalgsvirksomheten og med å skape liv i den.

I det første år var det 15—20 utvalg i gang, i 1976 hele 795.

I dag står vi foran forhandlinger som kan gi en avtale hvor utvalgene får bestemmende myndighet på viktige områder for trivselen og arbeidsinnsatsen i Statens virksomheter.

Det betyr en ny utfordring overfor vår evne til — og vilje til — samarbeid.

Hva sitter en igjen med av matnyttige

resultater etter disse 30 årene? Jo, vi har en del tellende momenter å trekke fram.

Klimaet på arbeidsplassen er vesentlig forbedret, samarbeidsutvalgene må kunne godskrives en del av bedringen. De sosiale tiltakene, eller skal vi si velferdsarbeidet innen den enkelte bedrift har utviklet seg raskere med samarbeidsutvalgene i ryggen enn uten.

Hva så med arbeidsinnsats og effektivitet. Har samarbeidsutvalgene skapt vekstmuligheter her.

Selvfølgelig har de det, kanskje ikke så mye ved direkte tiltak, men heller som formidlere av «den gode andan», som skaper oppslutning om utvalgene. Og sist, men ikke minst: Vi har fått større tro på at det er fornuftig å løse problemene i fellesskap.

Derfor vil vi gjerne presentere Samarbeidsutvalget i dette nr. av Sørlandsporten, hva det står for, hvem det representerer og endel av dets arbeidsområder m.v.

SAMARBEIDSUTVALG

er et avtalefestet organ i statsvirksomheter, der alle ansatte i et organisert samarbeid skal søke å fremme

- TRIVSEL
- EFFEKTIVITET

innen den enkelte etat/virksomhet.

SAMARBEIDSUTVALG

er organ for

- INFORMASJON
- KOMMUNIKASJON
- MEDINNFLYTELSE

I samarbeidsutvalget har ledelsen og personalet like mange representanter. Fra ledelsens side skal vanligvis den ansvarlige sjef være en av representantene.

Spørsmålet om opprettelse av samarbeidsutvalg, antall utvalgsmedlemmer (som regel 6—10), og fordeling av medlemmer på de forskjellige organisasjoner avgjøres ved forhandlinger mellom etaten og de forhandlingsberettigede organisasjoner.

er.

HVORFOR SAMARBEIDSUTVALG

1.

Formål.

Formålet med avtalen er å fremme arbeids glede og effektivitet gjennom samarbeid og samhörighet i statens virksomheter. De ansattes erfaringer og innsikt skal nyttiggjøres til beste for de enkelte virksomheter, de an-

satte selv og samfunnet i sin helhet. Samarbeidsutvalgene skal tjene som ordinære virkemidler i virksomhetens interesse innenfor rammen av denne avtalen.

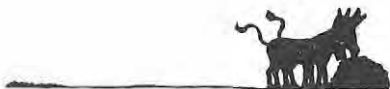
Det er en anerkjent sak at samarbeid innen etaten er av vesentlig betydning både for den enkeltes trivsel og for virksomhetens effektivitet.

SU skal være et ledd i utviklingen mot demokrati på arbeidsplassen. Ved å skape interesse og engasjement vil den enkelte føle at hun/han betyr noe i helheten.

SU skal være et koordinerende og rådgivende organ for å sikre at samarbeidet mellom *alle* ledd på en arbeidsplass fungerer best mulig.

SU skal være et organ hvor de ansatte kan komme frem med sine ideer, slik at den enkeltes erfaring og innsikt kan bli nyttiggjort til beste for





den enkelte
etaten/virksomheten
samfunnet.

SU skal påse at de ansatte får
kontinuerlig informasjon om alt som
angår deres arbeid og arbeidssitua-
sjon.

Samarbeidsutvalget skal behandle
spørsmålet som angår bl.a.:

- Virksomhetens drift og økonomi.
- Budsjett og regnskap.
- Planer på kortere og lengre sikt.
- Rasjonaliseringstiltak.
- Anskaffelse av teknisk utstyr.
- Foreslåtte og planlagte endringer.
- Verne- og helsetiltak.
- Velferdstiltak.
- Yrkesopplæring og etterutdanning.
- Orientering for nyansatte.

VIRKSOMHETENS DRIFT OG ØKONOMI

Utvalget skal behandle:
Orienterende og fortrolige meddelelser
fra ledelsen om virksomhetens øko-
nomiske forhold, de bevilgninger som
står til rådighet, anvendelsen av disse
og om forhold av betydning for
virksomheten.

Ledelsen skal for utvalget redegjøre
for planene med hensyn til virksom-
heten både på kortere og lengre sikt,
for å gi utvalgene anledning til å
drøfte disse og derved styrke samar-
beidet. Orienteringer om gjennom-
føringen av planene skal gis så ofte at
utvalgene både er orientert om ut-
viklingen og kan få anledning til å
drøfte eventuelle nødvendige tiltak.

BUDSJETT OG REGNSKAP

Utvalgene skal bli gjort kjent med og
få uttale seg om budsjettforslaget for
vedkommende institusjon. Regnskaps-
messige opplysninger gis skriftlig en
gang hvert halvår. Postlister gjøres

tilgjengelig for vedkommende utvalg. Det samme gjelder protokoller fra etatens styre/råd i den utstrekning ledelsen finner det forsvarlig.

PLANER PÅ KORTERE OG LENGRE SIKT

Ledelsen skal i god tid gi orientering om planlagte endringer i virksomheten.

RASJONALISERINGSTILTAK ANSKAFFELSE AV TEKNISK UTSTYR FORESLÅTTE OG PLANLAGTE ENDRINGER

Tiltak for å oppnå økt effektivitet og for en riktig og sunn gjennomføring av rasjonaliseringstiltak, herunder spørsmål om virksomhetens organisasjon, teknisk utstyr, rasjonell bruk av arbeidskraft og materialer m.v.

Ledelsen skal i god tid gi orientering om planlagte endringer i virksomheten.

De ansatte skal oppmuntres til å fremme forslag om forenklinger og forbedringer av arbeidsmetoder, arbeidsrutiner, vernetiltak m.v.

Gjennom opplysningsvirksomhet skal

utvalgene søke å skape bedre forståelse for den store samfunnsmessige betydning av rasjonaliseringen.

VERNE- OG HELSETILTAK

Forslag og tiltak som tar sikte på å bedre verne- og helsetiltakene. Utvalgene skal påse at arbeidervernlovens påbud blir fulgt opp av alle parter. I Aust-Agder har vi som kjent eget verneutvalg med avd.ing. H. Cappelen Aas som leder.

Helsetjenesten er godt utbygget med bedriftslegeordning for alle ansatte.

VELFERDSTILTAK

En av SU's oppgaver er fordeling av velferdsmidler. Videre arrangerer de hvert år treff for pensjonister som er gått av etter oppnådd aldersgrense eller av andre grunner, de har skaffet, leier ut og holder vedlike feriestedene o.s.v.

For 1977 er følgende midler fordelt til velferdsvirksomheten:

Bedriftsidrettslaget	kr. 1500,00
Ekskursjonsturer	kr. 7000,00
Utstyr for feriesteder	kr. 8000,00
Udisponert reserve	kr. 3500,00
	kr.20000,00



ANSATTES MEDBESTEMMELSE I OFFENTLIG VIRKSOMHET

Hollerutvalgets utredning om de ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet er en naturlig videreføring av arbeidet med å skape reell medbestemmelse for alle arbeidstakere i Norge.

Utvalget ble oppnevnt ved kongelig resolusjon av 24. mars 1972, og utredningen ble avgitt 5. desember 1974.

Når det gjelder «de ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet», mener Holler-utvalget at de eksisterende samarbeidsutvalg er hensiktsmessige å bygge videre på. Disse organer kan etter utvalgets mening ved endringer i avtalene om samarbeidsutvalg gjøres til tjenlige organer for de ansattes medbestemmelse.

Utredningen har vært ute til «høring», og det viser seg at flertallet av høringsinstansene er enige i dette synspunkt.

Også regjeringen erklærer seg enig i at man bør bygge på samarbeidsutvalgene når de ansattes medbestemmelse på lokalplanet skal utvikles videre.

Disse organer er også hensiktsmessige å bygge på når det gjelder medbestemmelse på et lavere nivå i virksomheter som ikke er så store at de er organisert med flere mer eller mindre selvstendige enheter.

I dag har samarbeidsutvalgene i of-

fentlige virksomheter i det alt vesentlige bare rådgivende funksjoner. En må regne med at dersom samarbeidsutvalgene gis besluttende myndighet på noen områder, vil dette føre til at interessen for utvalgenes arbeid vil øke betraktelig. Utvalgene vil da lettere kunne bli et naturlig bindeledd mellom medbestemmelse ved representasjon i formelle styringsorganer og medbestemmelse ved innflytelse på egen arbeidssituasjon.

Regjeringen vil understreke at en utvidelse av samarbeidsutvalgets myndighet kun vil innebære en overføring av myndighet innen vedkommende virksomhet. Som påpekt av Holler-utvalget, må hovedprinsippet være at de ansattes medbestemmelse gjennom samarbeidsutvalget skal ligge innenfor de grenser hvor vedkommende administrasjon er tildelt myndighet og ansvar. De avgjørelser det kan bli tale om å overføre til samarbeidsutvalget, vil være avgjørelser som i dag treffes av virksomhetens administrative ledelse. Overføringen av myndighet vil ikke endre de politiske organers innflytelse på administrative avgjørelser. Overordnede politiske organer vil, som i dag, kunne overprøve avgjørelsene. Regjeringen vil i denne forbindelse understreke at det er en forutsetning for reell medbestemmelse gjennom samarbeidsut-

valg, at den enkelte virksomhet gis en høy grad av selvstendighet på det administrative område.

Holler-utvalget foreslår at samarbeidsutvalgenes kompetanseområde skal utvides vesentlig. Den største forskjellen fra den eksisterende ordning — både prinsipielt og praktisk — er at samarbeidsutvalgene etter Holler-utvalgets forslag vil få en langt større myndighet til å avgjøre saker enn hva som er tilfelle i dag. Avgjørelsesmyndigheten er imidlertid begrenset til å ligge innenfor det område hvor vedkommende administrasjon er til-delt myndighet og ansvar.

Holler-utvalget foreslår at samarbeidsutvalgene avgjør følgende spørsmål med bindende virkning for vedkommende administrative instans innenfor budsjettets ramme:

- A.1. Endringer i interne organisasjonsforhold og arbeidsformer som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr.
- A.2. Planlegging, organisering og gjennomføring av tiltak som berører den enkeltes mulighet for reell medinnflytelse på egen arbeidssituasjon.
- A.3. Retningslinjer for virksomhetens personalpolitikk. Opplæring og videreutdanning, herunder rett-leiing av nyansatte.
- A.4. Verne-, miljø- og helsespørsmål.
- A.5. Fordeling av velferdsmidler.
- A.6. Tiltak som stimulerer de ansatte til å legge fram forslag til forbedringer samt belønning/premiering for forslag.

A.7. Anskaffelse av utstyr og hjelpemidler som ikke omfattes av bestemmelsene under pkt. B.3.

Kommentarer:

Pkt. B.3. forutsetter at samarbeidsutvalgene skal være *rådgivende* ved anskaffelse av «betydelige kapitalvarer». Som eksempel på betydelige kapitalvarer, kan anføres: EDB-utstyr, større anleggs- og verktøymaskiner, m.v. Derimot bør samarbeidsutvalgene være bestemmende når det gjelder anskaffelse av hjelpemidler og utstyr som den enkelte anvender i sitt daglige arbeid og som har karakter av forbruksvarer.

SAKSOMRÅDER HVOR SAMARBEIDSUTVALGET BØR HA RÅDGIVENDE MYNDIGHET.

Holler-utvalgets forslag går her ut på følgende:

«Samarbeidsutvalgene er rådgivende for vedkommende administrative instans ved behandling av følgende saker:

- B.1. Budsjettforslag.
- B.2. Planlegging av virksomheten på lengre sikt.
- B.3. Byggeprosjekter, anskaffelse av betydelige kapitalvarer.



SAKSOMRÅDER HVOR SAMARBEIDSUTVALGET BØR GIS INFORMASJON.

Holler-utvalgets forslag går her ut på følgende:

Samarbeidsutvalgene skal informeres om:

- C.1. Virksomhetens regnskaper og forhold av betydning for virksomhetens økonomiske situasjon, herunder de bevilgninger som står til rådighet og deres anvendelse. Slik informasjon gis minst 2 ganger årlig.
- C.2. Prosjekter ledelsen akter å ta opp og målsettingen og arbeidsplanen for prosjektet.
- C.3. Pågående (løpende) planleggingsarbeid.
- C.4. Vedtak i virksomhetens styringsorganer samt administrative beslutninger som vil være av betydning for samarbeidsutvalget.

Formålet med utredningen har vært å finne frem til hensiktsmessige former for de ansattes medbestemmelsesrett i

ulike deler av og former for offentlig virksomhet, samtidig som hensyn tas til grunnprinsippene i vårt folkestyre og behovet for en effektiv virksomhet. Holler-utvalgets utredning omfatter en bok på 159 sider (NOU 1974-60). Vi har så vidt mulig valgt å konsentrere stoffet på en slik måte at det vil fremgå hvor utvidet SU's fremtidige arbeid vil bli.

La oss avslutte utredningen med å poengtere følgende som utvalget bl.a. sier i sitt prinsippnotat:

— Det er nødvendig å trekke opp et grovt skille mellom medbestemmelse og medinnflytelse på hva man kunne kalle:

- a) politisk/administrativt plan
 - b) administrativt/organisatorisk plan.
- Innenfor de to nevnte plan treffes avgjørelser av ulike rekkevidde og betydning. Avgjørelser av politisk/administrativ art vil således direkte vedrøre enkeltmennesker, organisasjoner og institusjoner utenfor forvaltningsorganet. Avgjørelser på de administrative/organisatoriske plan har ikke en direkte rekkevidde utenfor vedkommende forvaltningsorgan, avgjørelsene berører direkte bare de som arbeider innenfor organet. —



HØYT HENGER DE, OG —

Etterrensk etter fjellsprenging er ofte en ikke helt ufarlig arbeidsoperasjon. Som f.eks. i Vormelikleivene på E-18, hvor *Hans Torjussen* sørger for at løsblokkene havner i vegbanen, som er sperret i anledningen.

Sigurd Liane sørger for nødvendig slakk på sikkerhetslinen (bilde 1) når Torjussen «setter utfor» fjellveggen.

«Dette må vekk» (bilde 2) og høyden får man et inntrykk av på bilde 3.



INFORMASJON EN VIKTIG DEL AV SU's VIRKSOMHET

En av SU's kanskje viktigste arbeidsoppgaver er spredning av informasjon. Før skjedde dette helst i form av mere eller mindre tørre rundskriv som sjelden ble lest.

I SU's regi kom så bedriftsavisen ut med sitt første nummer i 1973. Dette som et ledd i informasjonstjeneste på et «behageligere» nivå. Hensikten med egen avis har vært — og er — at den skal være et forum for alle ansatte, informere, drive reportasjer og ta opp til debatt ting som rører seg i etaten.

Hittil har den ikke maktet å aktivisere hver enkelt så godt som ønskelig, — en passivitet gjør seg gjeldende i alle yrkesgrupper når det gjelder å bruke avisen til å fremme synspunkter o.l.

En ting er å gi informasjon i form av rundskriv og gjennom en bedriftsavis, noe helt annet er å møte representanter for vegarbeidsdriften i deres eget miljø

Dette siste tok SU initiativet til i 1975 da de startet opp med informasjonsmøter for vegarbeidsdriften i Åmli og Setesdal. Disse er senere fulgt opp med liknende treff på vegsentralen, i østregionen og nå sist i Arendal.

Opplegget er stort sett likt over alt: De forskjellige avdelingens representanter informerer om aktuelle ting innen det distrikt de besøker, planer, veganlegg, legging av faste dekker, nyanskaffelser av maskiner, administrasjon o.s.v.

De fremmøtte gis anledning til å stille spørsmål til «panelet», som i tur og orden redegjør for de aktuelle ting som måtte dukke opp.

Denne form for informasjon tror vi er blitt populær, selv om spørsmålsmengden varierer fra sted til sted.

I Håndverkernes lokaler i Arendal møtte nærmere 50 representanter fra arbeidsdriften i Moland, Arendal og Grimstadområdet samt de fra motorveganlegget E-18 utenom Arendal.

Vegsjef Haugmoen kom i sin vel-



Samarbeid må til...



komsthilsen inn på viktigheten av at det arbeides for en intim kontakt mellom alle leddene i etaten. Han berørte videre vegvesenets utvikling og virksomhet, som han mente hadde vært inne i en vanskelig periode med overgang fra håndarbeid til maskindrift. Nå er det vesentlig omgivelsene som spiller inn. Tendensen nå vil være at samtidig med motorvegutbyggingen vil det skje mer utbedring av dårlige partier som ennå vil bli liggende i mange år før ny E-18 blir ferdig gjennom fylket.

Den omstridte parsellen av E-18 gjennom Øyestad (Sørsvann-Nedenes) ville resultere i at et forslag om 7 mill. kroner på denne parsellen må oppprioriteres på grunn av kommunens endrede standpunkt.

Overing. Harbo Colbjørnsen orienterte om plansituasjonen, og hvilke store arbeidsfelter planavdelingen hadde å stri med.

Bl.a. het det at i kommende 4 års periode hadde avdelingen over 30 planer som skal fullføres. — Vi må ha en stor reserve av planer i tilfelle uforutsette hindringer, f.eks. endrede standpunkter i kommunene e.l., sa han.

Overing. Sorbotten orienterte om årets asfaltprogram og utbedring av vedlikeholdsmidlene i 1977.

Administrasjonssjef O. Salvesen ga en generell orientering om administrasjonens virkeområder, og bemerket de store fremskritt og forbedringer fra tidligere. Når det gjelder den nye «Arbeidervern- og arbeidsmiljøvernlov» vil det bli opplæring i form av kurser på mange plan.

Totalt vil det bli 9 lærere i vegvesenet, hvorav Aust-Agder og Vestfold vil «dele» en. Disse skal lære opp studieledere som i sin tur skal ta seg av studiegruppene. Det vil bli ca. 10—15 studieledere i hvert fylke med ca. 40 timers studier.





— Jeg er reid da må holde dine ønsker innen rammen av den nye lov om arbeidervern og arbeidsmiljø. (Punch)

Avd.ing. H. Cappelen Aas poengterte at maskinsentralen er en både teknisk og serviceorganisasjon for driftsavdelingene, og at langtidsplanlegging ikke var noe nytt i maskindriften. De forestår innkjøp, drift og reparasjoner av egne maskiner, i tillegg ansvarlige for bygging av nye bygninger og brakker, samt reparasjon av rekkverk m.v.

Overing. K. Birkeland orienterte om planene for rv. og fv.anleggene i år og videre fremover. Etter prognosene skal E-18 Stølen-Bjorbekk være ferdig den 8. november i år. Dette ville bl.a. medføre at strekningene E-18 Grimstad-Rykene, Vik-Rykene-Bjorbekk-Strømmen ville bli forkjørsveger noen år fremover, og at flere avkjørsler måtte ombygges før dette skjedde.

Driftssjef Dukefoss kom inn på opplæringen av maskinførere på Blakstad

yrkesskole, og mente denne ville være av spesiell interesse for fylkene Aust- og Vest-Agder samt Telemark og Vestfold. Vegvesenet ville være aktivt med å støtte tiltaket, uten at han på nåværende tidspunkt kunne si noe om vegvesenets egne maskinførere ville opprettholde sin lønn under slik kursvirksomhet.

I den påfølgende diskusjon ble bl.a. følgende emner tatt opp:

Maskinførere blir tatt med i debatten ved innkjøp av nye maskiner, mere vedlikeholdsmidler pr. km. fylkesveg, et kommunestyrets mulighet til å endre allerede vedtatte planer et tidligere kommunestyre hadde gått inn for m.v. Oppsynsmann Bj. Solberg orienterte om SU's gjøremål for vegsjefen rundet av det hele med å takke for fremmøtet og håpet på et godt og tillitsfullt samarbeid.



IDEER ER GULL VERD



Forslagsordningen i Statens Vegvesen, i Aust-Agder fra 1969, hører også hjemme under Samarbeidsutvalgets arbeidsområder. Til å ta seg av dette her i fylket har SU nedsatt et utvalg med følgende medlemmer:

Oppsynsmann Halfdan Marcussen, formann,

avd.ing. O. T. Bråten, sekretær,

oppsynsmann Rolf E. Larsen.

Dette lokale utvalget skal behandle alle innkomne forslag og eventuelt innstille til premiering overfor SU. Premiering av forslag med inntil kr. 1000,00 kan foretas lokalt. Forslag som innstilles til premiering med inntil kr. 3400,00 behandles av Bedømmelsesutvalget, som oppnevnes av hovedsamarbeidsutvalget (HSU) for vegvesenet. Premier over kr. 3400,00 avgjøres av HSU.

Ved å kontakte et av utvalgsmedlemmene vil en få faglig hjelp til utforming, tegning og presentasjon av forslaget/ideen. Disse bør såvidt mulig utformes etter følgende retningslinjer:

Kort beskrivelse av nåværende ordning/utstyr m.v.

Mangler ved nåværende ordning/utstyr m.v.

Fordeler ved den nye ordning/utstyr m.v.

Slike forslag kan sendes inn av enkeltpersoner eller av flere i fellesskap. I siste tilfelle blir eventuell premie å dele likt mellom forslagsstillerne.

Forslagsstilleren gis kvittering for at forslaget er mottatt til behandling. Ferdigbehandlede forslag som er premiert, skal normalt arkiveres ved det SU som har behandlet saken.

Siden starten er det til nå kommet inn 15 forslag lokalt, hvor av 6 er honorerte, 3 har fått påskjønnelse, mens 4 stort sett var overlappning av tidligere innsendte forslag. 2 forslag er sendt Bedømmelsesutvalget, da disse

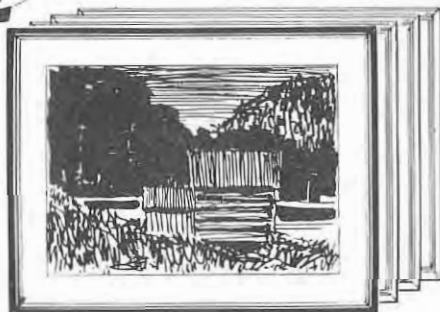
GODTATTE FORSLAG BELØNNES MED:

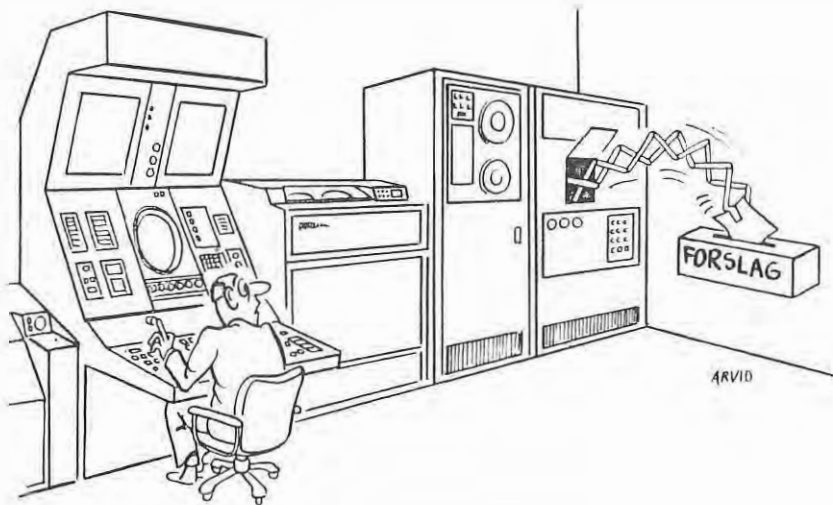
Pengepremier (Største utbetaling i staten hittil har vært 35.000 kroner.)

eller

Gjenstandspremier. Forslagsstilleren kan velge mellom flere gjenstander i sin premiegruppe. Gjenstandene kan, foruten de som er avbildet, bestå av bl.a. prydgjenstander, smykkeaker og ting til hygge og nytte, – som bokverk, reiseskrivemaskin o.s.v.

Oppmuntringspremie (en krystallskål i ny design.)





har sentral interesse. Et beløp på kr. 1000,00 er hittil det største som er utdelt her i fylket, nemlig til oppsynsmann Bomvoll og Olaf Haugmoen.

Forslagsstilleren kan selv velge om han vil ha penge- eller gjenstandspremie, eller en kombinasjon av disse. Premierte forslag kan nyttes hvor som helst innen statsforvaltningen uten annen godtgjørelse.

Forslagsordningen, som omfatter alle statsansatte som ikke kommer inn under egne ordninger, ble opprettet i 1956. Det er blitt en institusjon som helt fra starten har vært omfattet med interesse av statens tjenestemenn. Til ifjor var det kommet inn over 4200 forslag, hvorav ca. 1/3 er blitt premiert.

Premienes verdi har øket i løpet av disse årene, og ligger idag på et gjennomsnitt av kr. 430,00, oppmuntringspremier medregnet.

Gjenstandspremiene grupperes i verdier på ca. 300—400 kroner, 600—700

kroner og 1000—1100 kroner. Oppmuntringspremier 150 kroner.

Pengepremier har mest forekommet i forbindelse med tekniske forbedringer eller nyskapingner. Gjenstandspremiene er skattefrie.

Forslagsvirksomheten er en vei til medinnflytelse på egen arbeidsplass — få har bedre kjennskap til problemene enn den som selv utfører arbeidet. Det daglige arbeid blir mer meningsfylt når en bruker fantasi, erfaring og initiativ til ikke bare å holde det gående, men også til å gi virksomheten et puff fremover.

Forslagsordningen gir god belønning for ekstra innsats. Den er et aktivum som alle burde vite å dra nytte av.

BRUK FORSLAGSORDNINGEN.

Dette er et ønske fra utvalget, som gjerne vil poengtere at de som sitter inne med tanker og ideer vil få den hjelp og støtte til å fremme disse, som skulle bli nødvendig.

VI ØNSKER Å INFORMERE OM



Nr. 196 — KOSTNADER VED
BRØYTING PÅ DAGTID KONTRA
SKIFT .

Beregningene i rapporten er gjort etter anmodning fra Nordland vegkontor.

Bakgrunnen er bl.a. den nye arbeidsmiljølovens krav om maksimal overtid 150 timer pr. år. I tillegg kommer det forhold at arbeidstiden utgjør en stadig mindre del av totaltiden, samtidig som publikums krav til brøyteberedskap øker. Dette gjør at det synes nødvendig å legge opp til mer skiftkjøring enn det som har vært vanlig hittil, og at konsekvensene av en slik omlegging må vurderes. Beregningsforutsetningene som er brukt er stort sett i tråd med Nordland vegkontors ønsker.

Da enkelte fylker alt har tatt i bruk skiftkjøring i brøytingen, ville det vært fint å få reaksjoner på rapporten bl.a. ut i fra de erfaringer som her er høstet.

Rapporten kan fås ved henvendelse til fru Bertelsen, biblioteket, på vegkontoret.

Nr. 012 — RETNINGSLINJER FOR
VEDLIKEHOLD AV SKILT OG
ANDRE TRAFIKKANORDNINGER.

«Retningslinjer for vedlikehold av skilt og andre trafikkanordninger» er en revidert utgave av retningslinjene utgitt i 1971. Revisjonen er foretatt av en gruppe sammensatt av folk fra to fylker og fra Vegdirektoratet, og der er lagt vekt på å få med den seneste tids utvikling når det gjelder vedlikehold av trafikkanordninger.

Retningslinjene er i første rekke utarbeidet med henblikk på praktisk veiledning for arbeidsledere, dvs. vegmestere, oppsynsmenn, assistenter og formenn, men retningslinjene kan også benyttes av andre som arbeider i vegvedlikeholdet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til fru Bertelsen, biblioteket, på vegkontoret.

FERIESTEDENE — ET FINT TILBUD

Velferdsvirksomhet er en viktig del av SU's arbeidsområde.

Innenfor den ramme av årlige bevilgninger, som trekkes opp sentralt, er SU's ansvar å fordele midlene på beste måte.

Bedriftsidrettslaget får sin part, ekskursjonsturer en annen, mens en del blir avsatt til SU's møtevirksomhet.

En vesentlig del blir hvert år satt av til våre feriesteder: Bjørnevatn, Moisund, Øynaheia, Herefossfjorden og Botne på Tromøy.

Disse kan som kjent brukes av vegvesenets faste tjenestemenn med familier i den utstrekning stedene ikke er opptatt av mannskaper fra arbeidsdriften. (Brøyting etc.)

Det er etter hvert blitt et variert tilbud til våre ansatte, og feriestedene blir da også flittig benyttet.

Vedtektene for leie av feriestedene ble justert ifjor, og inntatt i SP, nr. 2/76.

Til å ta seg av utleie, vedlikehold m.v. er det satt ned et hyttestyre som består av følgende:

Formann: Halvdan Marcussen,
varamedlem: G. Bakken.

Nestf.: Aina Franksson,
varamedlem: E. Berthelsen.

Styremedl.: Inger Jørgensen,
varamedlem: M. Aslaksen.

Kontaktsmann: Vidar S. Jacobsen,
varamedlem: M. Aslaksen.

Kontaktsmann: Odd B. Rørendal,
varamedlem: J. E. Myhren.

Påmelding til Moisund og Herefoss sendes kontaktsmann V. S. Jacobsen, Vegsentralen, og til Bjørnevatn, Øynaheia og Botne kontaktsmann O. B. Rørendal, Vegkontoret.



Feriestedet på Øyna — populært for vinterutfart.



Feriestedet ved Herefoss — populært om sommeren.



Hytta på Botne — før utearbeidene er ferdig.



Moisund — med elektrisk strøm og TV.

FRA SAMARBEIDSUTVALGET

Til de ansatte.

Samarbeidsutvalget ønsker å kartlegge behov og ønsker i retning av intern kommunikasjon, aktivisering og opplysningsvirksomhet m.m. som måtte finnes blandt de ansatte.

For å få bredest mulig vurderingsgrunnlag for vårt videre arbeid, ber vi om svar på følgende spørsmål:

A *Opplysningsarbeid:*

1. Med opplysningsarbeid mener vi å gjøre kjent for personalet det som kan være av interesse for vårt daglige arbeid. Har du et forslag til emner du ønsker tatt opp?

.....

.....

2. På hvilken måte mener du at opplysningsarbeidet skal foregå: Foredrag, ekskursjoner, studiegrupper, konferanser, filmfremvisninger, demonstrasjoner e.l. Nevn det du ønsker:

.....

.....

B *Samarbeid (samarbeidsforhold)*

1. Er det spesielle ting når det gjelder samarbeidet ved arbeidsplassen du vil nevne:

.....

.....

.....

2. Kan du komme med forslag til måter å utvikle eller forbedre samarbeidet på?

.....
.....
.....

C Foretrekker du å delta i møter, kurser, etc. etter arbeidstids slutt, eller mener du det bør foregå i arbeidstiden?

.....
.....

Har du andre forslag å komme med, eller er det noe du vil ha frem og som ikke er kommet med under de oppsatte punkter?

.....
.....
.....

Du behøver IKKE skrive under med navn, men vennligst fyll ut skjemaet og send det til: Samarbeidsutvalget, Statens Vegvesen, postboks 173, 4801 Arendal.

Med hilsen
SAMARBEIDSUTVALGET



Fleksi-tid i staten.

Inngangen til administrasjonen merkes, så ikke de som kommer litt senere skal støte sammen med de som går litt før.

SIKRING MOT TELESKADER

Frostproblemer i forbindelse med veier, jernbaner, plasser, bygninger og ledninger er av stor økonomisk betydning. I årene 1970—75 har Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd og Statens Vegvesen via *Utvalg for Frost i Jord* finansiert en betydelig forskningsinnsats på dette felt.

Frost i Jord-prosjektet har frembragt en betydelig viten, både av praktisk og teoretisk art. For å samle noe av den viten som nå finnes på dette felt, er det utarbeidet en lærebok. Boken skal også tjene som oppslagsbok/håndbok for løsning av problemene i forbindelse med frostsikring av konstruksjoner.

Boken er inndelt i 4 hoveddeler:

- I Innledning, problemstilling vedrørende frost i jord, 10 sider.
- II Generell teori
 - a. Termisk grunnlag, 10 sider.
 - b. Klimadata, 35 sider.
 - c. Varmepårametre for jord- og bygningsmaterialer, 51 sider.
 - d. Jordarters telefarlighet, 29 sider.
- III Frostsikring av konstruksjoner.
 - a. Veg, 49 sider.
 - b. Jernbane, 12 sider.
 - c. Kulvert, undergang, støttemur etc., 11 sider.

- d. Vann- og avløpsledninger, 54 sider.
- e. Gulv på grunnen, 27 sider.
- f. Kalde bygninger/konstruksjoner, 25 sider.
- g. Kryperom, 21 sider.
- h. Åpen fundamentering, 11 sider.

IV Generelle kartbilag og tabeller, 10 sider.

Hvert kapittel i læreboken innledes med et konsentrert sammendrag som sammen med illustrative eksempler viser hvordan stoffet skal brukes f.eks. ved dimensjonering av nødvendig frostsikring. Man har prøvd å skrive innholdet enkelt og klart.

Spesialstoff og detaljerte utredninger er utelatt, men det er gitt referanser for den som ønsker å gå dypere inn i stoffet. Gjennom hele boken er innholdet belyst med små hjelpefigurer i margin. Data om klima, material-egenskaper etc. er samlet i oversiktlige tabeller og kart.

Læreboken henvender seg til byggherrer, konsulenter, entreprenører, kommunale og statlige etater, tekniske skoler og høyskoler. Boken er på ca. 400 sider og koster kr. 150,00. Bestilling kan foretas ved Utvalg for Frost i Jord, Gaustadalléen 25, Oslo 3.

E-18 ETTER TIMEPLANEN



E-18 utenom Arendal skal ifølge timeplanen gjøres ferdig for trafikk i november måned i år.

At vegen — når den blir åpnet — vil avlaste det øvrige vegnett, samtidig som den ligger usjenert til, hersker det ingen tvil om.

Det nye vegkrysset ved Stølen i Moland (bilde 1) er et vanlig T-kryss som vil bli utformet med trafikkøyer med gatebelysning.

Nytt i år er at skiltene med påbudt kjørefelt skal belyses med 6 lys i alt, eller 2 til hvert skilt.

Bilde 2 er fra Sprøkilen, sett mot Stølen, hvor den siste finpussen pågår i disse dager, og bilde 3 er fra samme sted, sett vestover mot Vannverket og Harebakken.

Det er på dette partiet de fleste arbeidene gjenstår nå.

(Fotos: MK).



NY BRU TIL STAVENES

De 5 gårdsbrukene på Stavenes i Bykle har noe å se frem til:

En ny veg på 1340 meter med en 100 meter lang bru over Otra skal påbegynnes i år.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 3,7 millioner kroner, som vil bli forskuddtert av Bykle kommune.

I følge kommunen er det store verdier

som ligger unyttet på grunn av dårlig vegforbindelse. Nåværende bru (se bildet) ble bygget om etter flom i 30-årene, og trenger så avgjort å skiftes ut med en nyere modell.

Den nye brua vil gå over et 70 meter dypt ljuv, og vil nok bli litt av en attraksjon når den står ferdig.





TILLITSMANNS UTVALG KLUBBSTYRE OG VERNEOMBUD I A.A. VEGVESEN

ÅMLI VEIARBEIDER- FORENING (1-4)

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Formann Sigmund Retterholt.
Nestformann Toralf Bakken.
Sekretær Gudmund Gjømle.
Studietill. Ansgar Kløvfjell.
Verneombud: Ansgar Kløvfjell,
v/mann Torvald Gjerden (2 år).

EVJE OG IVELAND VEI- ARBEIDERFORENING (1-5)

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Formann Jan A. Berg.
Nestformann Eivind Haugen (st.t.)
Sekretær Finn Fjermeros.
Verneombud: Reinert Lislevand,
v/mann Olav Bjærum (2 år).

SETESDALEN VEIARBEIDER- FORENING (1-6)

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Formann Pål Haugen.
Nestformann Eivind Attistog.
Sekretær Torleif Trydal.
Studietill. Torvald Homme.
Verneombud: Halvor Homme,
v/mann Torleif Åkre (2 år).

VEGSENTRALEN VEIARBEIDER- FORENING

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Formann Arne Tygesen.
Nestformann Paul Løvåsen.
Sekretær Jens Riiber.

Studietill. Hans Chr. Mørck.

Lars O. Knutson.

Verneombud: Arvid Strand,
v/mann Børge Tørå (2 år).

TVEDESTRAND, RISØR OG GJER- STAD VEIARBEIDER- FORENING (1-1)

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Formann Einar T. Halvorsen.
Nestformann Knut Hommefoss.
Sekretær Tone Rundholt.
Studietill. Åge Andreassen,
Harald Fersnes,
Torleif Løvdal,
Håkon Markseth.
Verneombud: Arne Svendsen,
v/mann Per S. Løvdal (2 år).

ARENDAL OG OMEGN VEIARBEIDERFORENING (1-2)

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Form./St.t. Jens M. Lindland.
Nestformann Oddmund Lyngmyr.
Sekretær Helge Berntsen.
Studietill. Odd Dalen,
Jon Furre,
Olav Tveite,
Leif Johansen,
Per Nilsen,
Kjell Risbruna.
Verneombud: Kolbjørn Ristøl,
v/mann Ingvald Sagedal (2 år).



BARE RØR

«Bare rør alt sammen», kunne kanskje være et passende motto under dette bildet.

Selv om det ikke er av de største Armco-rør som er lagt her i fylket, så er denne «stikkrenna» iallefall imponerende med en lengde på 27 meter og diameter = 3,00 meter.

Røret er montert i løpet av ca. 10 dager, og skal legges ned på riksveg 12 utenom Valle sentrum.

Montørene er fra venstre: Eivind Røysland, Birger Viki, Pål Kjelleberg og Knut Trydal.

Ved Fjellskar bru er det tidligere lagt ned et rør med diameter = 3,80 meter, og ved Moisebekken bru ved Ose et med diameter = 3,50 meter.



LILLESAND, BIRKELAND OG
GRIMSTAD VEIARBEIDER-
FORENING (I-3)

Tillitsmannsutvalg/klubbstyre:

Formann Kristoffer Alfsen.

Nestformann Jan Ånonsen.
Studietill. Torleif Hodne.
Sekretær Per Nilsen, (tiltrer).
Verneombud: Sverre Håkonsen,
v/mann Torleif Hodne (2 år).




Bruk

**bil-
beltet**

VERNEREGLER

I flere bedriftsavisere er det den senere tid fremmet forslag til verne-regler for vegvesenet.

Et av disse bekjentgjøres herved for at flest mulig kan uttale seg om saken.

Ideen er hentet fra Nordlands avis «Skvettlappen», og eventuelle merknader sendes Verne- og Miljøutvalget, Vegkontoret, postboks 173, 4801 Arendal.



1. ORANGE VAREKLÆR

skal brukes ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor verksted eller kontor. Ved bruk av regntøy, skal dette være utstyrt med fast eller løs refleksanordning.



2. VERNEVESTER

skal brukes når det ikke er hensiktsmessig med orange vareklær. F.eks. ved befaringer, skjønn og lignende.



3. HJELM

skal brukes ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand- og grus-tak, større grøftarbeid, alt sprengningsarbeid, stilas- og forskalingsarbeid m.v. Hjelm bør også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.





4. VERNEFOTTØY

skal brukes på alle arbeidssteder som kan medføre fare for fotskader.



5. HØRSELVERN

skal brukes hvor støynivået er høyt (over 85dBA), eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet og ved enkelte arbeidsoperasjoner på verksted m.v.



6. VERNEBRILLER

skal brukes ved alt arbeid som kan medføre fare for skade på synet, eks. ved hogging av stein, sliping, sveising, skogrydding, spikring med stålstift m.v.



7. BILBELTER

skal brukes under all kjøring med vegvesenets biler.



8. MASKINER OG UTSTYR

skal behandles i henhold til instruksjoner for bruk. Ved flytting, overføring skal instruksjonen følge med maskinen eller utstyret.



9. SPRENGSTOFF

skal behandles i henhold til bestemmelsene om bruk, transport og lagring av sprengstoff.



10. PÅ SPESIELT FARLIGE ARBEIDSPLASSER

skal de instruksjoner og verneregler som omhandler disse følges. Jfr. arbeid i grus og sandtak, rensk i fjellskjæringer, arbeid på stilas m.v.



11. VEGMERKEMALING OG ANDRE FARLIGE STOFFER

skal lagres og oppbevares i overensstemmelse med instruks, slik at brann, eksplosjoner og forgiftninger unngås.



12. FØRSTEHJELP OG BRANNVERNUTSTYR

skal finnes i vegvesenets bygninger og i alle maskiner og biler. De ansatte plikter å orientere seg om hvor slikt utstyr finnes og straks melde fra til arbeidsleder om eventuelle mangler.



13. RENHOLD I BRAKKER OG SPISEBUER

skal utføres i henhold til gjeldende overenskomst.



14. HOLD ORDEN PÅ ARBEIDSPLASSEN

slik at utstyr og redskap ikke kan medføre fare for de ansatte eller andre.



15. DE NYTILSATTE

skal tas hånd om og hjelpes til å trygge sine arbeidsplasser, og unge arbeidere må ikke settes til farlig arbeid uten at nødvendig opplæring er gitt.



16. UVEDKOMMENDE

skal vises bort fra arbeidsstedet.

EN FEIENES MASKIN



En feiemaskin av typen Master Cleaner 600 har gjort vårrengjøringen på vegene i distrikt II til en ren fornøyelse i år.

Maskinen er levert av Volvo Norge A/S og koster den nette sum av kr. 79.200,00.

Den er montert på en liten hjullaster, og maskinen kjøres av *Kåre Eriksen*.

BARK SOM VEGFYLLING

På områder med dårlig undergrunn der en normal vegfylling kan forårsake grunnbrudd eller skadelige setninger, har bruk av bark mange steder vært en rimelig løsning.

De fleste steder der bark benyttes som lette masser er årsaken vanskeligheter med undergrunnens stabilitet, og alternativet til bark faller meget kostbart. Det må da vurderes om man er villig til å ta risikoen på noe ujevne setninger. Dette bør sees i relasjon til de setninger man forventer i undergrunnen annetsteds langs vegen og i relasjon til vegklassen.

Her i Aust-Agder har bark bl.a. vært brukt ved Hurv bru i Froland.

Største høyde på barkfyllinga her er 3,5 m over en lengde på 50 m.

I vårmånedene i år har det — under ledelse av oppsynsmann J. Noddeland — vært utført masseutskifting med bark på fylkesveg Terje Løvåsveg i Grimstad.

Over en strekning på ca. 70 meter er det lagt bark med en bredde på 10 meter, største dybde ca. 4 meter. Totalt er det gått med ca. 3500 m³ bark.

Dette er noe mindre enn konkludert på forhånd, og er derfor blitt en rimelig løsning for vegvesenet.

Vanninnholdet i barken vil innstille seg på en romvekt på ca. 0,8—1,0 t/m³.

Gamle masser er fjernet, og barken fylles i fra kant.



I X 2 ? I TRAFIKKEN

Fasit på side 37.

1. Hvordan ser lyssignalet ut som viser at en jernbaneplass kan passeres?
1 Blinkende grønt lys.
x Blinkende gult lys.
2 Blinkende hvitt lys.

2. Må fører av motorvogn oppgi navn og adresse til motparten i en kollisjon når han selv er uten skyld?
1 Bare hvis han selv ikke eier bilen.
X Han har plikt til å oppgi navn og adresse til politiet.
2 Ja.
3. Hvordan skal kjøretøy som kjører med liten fart være plassert i kjørebanelinje?
1 Særlig godt til høyre.
X Så nær sperrelinje/kjørefeltlinje som mulig.
2 Midt i høyre del av kjørebanelinje.
4. Kjører i en rekke blir oppmerksom på en bil bak som har brutt ut for å foreta en forbikjøring. Hva skal han gjøre?
1 Kjøre med samme hastighet for å holde flyt i trafikken.
X Kjøre så nær inntil forankjørende som mulig.
2 Om nødvendig sakne farten slik at vedkommende kan komme inn i rekken igjen.
5. Er det tillatt å stanse for å la noen stige av eller på ved skiltet «Parkering forbudt»?
1 Bare for drosjer.
X Ja.
2 Nei.
6. Kan det være tillatt å passere et annet kjøretøy foran eller i et vegkryss?
1 Nei.
X Bare dersom den forankjørende skal rett frem.
2 Ja.

7. Hvor gjelder skiltet «Parkering forbudt» i forhold til dets plasseringer?
 1 100 meter fremover.
 Frem til første vegkryss.
 2 Hele kvartalet, fra kryss til kryss.
8. Hvilken farge har varsellykten på et utrykningskjøretøy?
 1 Rød.
 Blå.
 2 Gul.
9. Kan sporvogn forbikjøres på venstre side i gate med trafikk i begge retninger når parkerte biler hindrer forbikjøring på høyre side?
 1 Ja.
 Nei.
 2 Bare hvis sporvognen står stille.
10. Er det tillatt å kjøre med last som stikker utenfor kjøretøyets sider?
 1 Nei, bare når det foreligger spesiell tillatelse.
 Tillatt når lasten er betryggende merket.
 2 Tillatt når kjøretøy med last ikke overskrider bredden 2,30 m.
11. Hvem har man vikeplikt for under rygging?
 1 Bare trafikk fra høyre.
 Bare trafikk fra venstre.
 2 For alle vegfarende.
12. Plikter fører av motorvogn alltid å slippe frem en som vil kjøre forbi?
 1 Bare når man selv ikke kjører med maksimal hastighet.
 Ja.
 2 Bare dersom den forbikjørende er utrykningskjøretøy.

JEG TRIVES I JOBBEN, — DET ER ARBEIDET JEG IKKE KAN FORDRA —!

En undersøkelse om sykefraværet i verden viser at dette er størst i Sverige, Norge og Italia.

Den svenske arbeidsgiverforening slår stort på å kunne vise at den svenske industriarbeideren er sykest i verden.

Om deres norske kolleger har gitt uttrykk for det samme, skal være usagt, men påstanden er ikke blitt stående uimotsagt.

Blant annet sier fagbladet for det svenske statsansattes forbund at årsakene til sykefraværet ikke er en markant økning av «hypokondere», men et spørsmål om motivasjon og en positiv opplevelse av arbeidet.

— Det viser seg stadig i undersøkelser at mennesker med interessante jobber er borte mindre enn de som har kjedelige og monotone jobber med liten mulighet til å påvirke sin egen situasjon.

Stopp klagingen om at sykefraværet bare stiger. Det er mange som har trist og innholdsløst arbeid. Sykefraværet er et uttrykk. Det er arbeidsplassen som er syk — ikke arbeideren, — heter det.

Kan vi uten videre overføre det til våre forhold?



FRISK BYTTEHANDEL: NY KOPIERINGSMASKIN I BYTTE FOR GAMMEL

Ryktet gikk som ild i tørt gress: Vi skulle få ny kopieringsmaskin på kontoret. Det var nok kanskje på tide, for i det siste hadde ikke vår gamle maskin vært helt på topp, til stor ergrelse for oss alle.

Torsdag 17. mars ankom den nye maskinen, og ble hentet på jernbanen av kranbil. På kontoret skulle den heises inn gjennom vinduet i enden av korridoren i 3. etasje.

Her var alt gjort klart, vinduet var løftet av, kranbilen ankom med maskinen, og det spennende øyeblikket var inne. Ville vi få dette til?

Den store løftekrana er på plass.



Maskinen veide 367 kg, så det var ikke til å tenke på å bære den opp. Så viste det seg at armen på kрана var for kort, og vi ble lovet en større kran på ettermiddagen.

Kl. 17.00 var Rørendal, Iversen, Messel, Myhren og undertegnede på plass sammen med en større kran.

Nå gikk det greitt, og på ca. 1 time hadde vi fått maskinen inn.

Neste dag ble maskinen, som er en GAF SL 1630, pakket ut og montert av Jensen og undertegnede samtidig som den gamle ble demonert og pakket ned.

Mandag fikk vi besøk av en representant fra TØRRKOPI som foretok de

nødvendige justeringer. Den virket ikke helt bra, men noen barnesykdommer i starten må en vel regne med.

Bare vi blir bedre kjent med «vidunderet», blir nok alle fornøyde.

Senere kom kranbilen på nytt og fjernet den gamle maskinen på samme måte som den nye kom inn.

— Og dermed var den ute av søga. — Hva den kostet? Etter utallige klager på vår gamle maskin, ordnet vår innkjøpsjef O. B. Rørendal det slik at han sparte Vegvesenet for ca. kr. 10.000,00 ved å «bytte jevnt», d.v.s. den gamle i bytte med den nye. Er ikke det verd en blomst?



Kassa på 367 kg. skal opp.



Og her kommer den inn vinduet i 3. etasje.

TEKNISK PERSONELL PÅ DRIFTSKONFERANSE



*Møteleder første dag:
Sekretær Holt og avd.ing. Lid.*



*Møteleder andre dag:
Sekretær Holt og overing.
Pedersen.*

I dagene 5. og 6. mai ble det på Revsnes Turisthotell avviklet en driftskonferanse for det tekniske personell i vegvesenet.

Med veksjefen i spissen møtte nærmere 60 ingeniører, oppsynsmenn og assistenter til et tett pakket program.

Av ting som ble gjennomgått og diskutert kan nevnes: Langtidsplanlegging i vegvesenet, disponering av vegarbeidere og maskinførere i vegarbeidsdriften, kjøp og drift av massestak, innkjøpsordningen, fornyelse av maskinparken, verne- og sambandsutstyr, avkjørsler, skilting og oppmerking, utsetting av veglinjer, laboratoriefunksjon/kontroll, leie av småredskap m.v., vegavlevering av riks- og fylkesveger. Det hele ble rundet av med en spørretime, hvor bl.a. forslag til emner på neste driftskonferanse ble tatt opp.

Det var også satt av tid til interne møter for vedlikehold- og anleggsavdelingen, der disse kunne ta opp mer spesielle saker. Det er avgjort betydningsfullt å komme sammen for å drøfte aktuelle ting av felles interesse, samtidig som det gis anledning til å bli kjent med hver enkelt, vi er tross alt en stor etat hvor personellet er spredt, ikke bare når det gjelder kontorene, men også ute i driften.

Kanskje burde de forskjellige avdelingene gis mere tid til interne drøftinger, for så å samles til fellesmøte 2. dag?

Så nær som hele den tekniske stab var samlet til konferanse disse to dagene.



FASIT :

		★						★		
★			★	★	★		★			
	★					★		★		★ ★

FRA HOVEDTILLITSMANNEN : LØNNS- OG ARBEIDSFORHOLD FOR VEGARBEIDERE I FORHOLD TIL KONKURRERENDE GRUPPER

I forbindelse med forhandlinger og diskusjoner omkring lønns- og arbeidsforhold for vegarbeidere har enkelte «forståsegpåere» hevdet at vi vegarbeidere nå er for godt betalt i forhold til andre grupper som det er naturlig og sammenligne seg med.

Med andre ord menes det at vi priser oss ut av markedet, og vegvesenet kan med god samvittighet bruke innleid arbeidskraft.

For å oppklare denne misforståelse vil jeg redegjøre for disse forhold.

Grunnlaget er Norsk Arbeidsmandsforbunds overenskomst for:

1. Særavtalen for Vegvesenet.
2. Overenskomst med Maskin-entreprenørenes forening.
3. Overenskomst for privat anlegg med Entreprenørenes landssammenslutning.

Avtale nr. 2 vil dekke de maskinførere som vegvesenet tar inn sammen med fremmedmaskiner, samt mindre entrepriser.

Avtale nr. 3 dekker større entrepriser (broanlegg, tunneller etc.) Det vil være en overlapping mellom avtalene nr. 2 og nr. 3.

Vi kan sammenligne følgende avtaler:

1. Tillitsmannsbestemmelser.
 2. Brakkeoverenskomstene.
 3. Godtgjørelse for overskytende reisetid.
 4. Verneutstyr og klesgodtgjørelse.
5. Godtgjørelse for reise fra forlegning til hjemsted.
 6. Godtgjørelse for bruk av egen bil.
 7. Oppholdsgodtgjørelse.
1. Tillitsmannsbestemmelser:
Hovedavtalen for «Bygg og Anleggsgagnene» mellom LO OG NAF er inntatt: Hvor tillitsmannsarbeid er særlig tidkrevende kan det opptas lokale drøftinger om hvorvidt tillitsmannsarbeid kan lettes ved at det utføres på heltids/deltidsarb. Arbeidsmandsforbundet har ved flere større anlegg oppnådd avtaler med tillitsmenn på heltid med lønn av bedriften (full lønn).
 2. Brakkeavtalen:
En oppsummering av gjeldende brakkeavtale vil føre for langt. Det kan dokumenteres at selve underbringelsesavtalen er like god eller bedre for privat virksomhet. Avtalen bygger forøvrig på de samme prinsipper.
 3. Godtgjørelse for overskytende reisetid:
Godtgjørelse for overskytende reisetid har samme bestemmelser i alle overenskomstene.
 4. Verneutstyr og klesgodtgjørelse:
Veg: Uten kostnad for arbeidstakerne.

Privat: 3 sett arbeidstøy pr. år.
Vernefottøy 50 % refusjon, ellers
fritt etter behov.

5. Godtgjørelse for reise fra for-
legning til hjemsted:
Veg: 12 reiser pr. år.
Privat: 4 reiser pr. år og utgifter
over kr. 100 refunderes.
6. Godtgjørelse for bruk av egen bil:
Veg: Kr. 0,75 pr. km. og kr. 0,10
pr. km. pr. passasjer.
Privat: Kr. 1,00 pr. km. og kr.
0,20 pr. passasjer.
7. Oppholdsgodtgjørelse:
Veg: Kr. 28,80 pr. døgn.
Privat: Kr. 31,70 pr. døgn.

Det viser seg at lønnsnivået for ar-
beidere hos maskinentreprenørene i
snitt vil ligge nokså likt med det som
betales på vegoverenskomsten.

For anleggsarbeidere ellers varierer
timelønnen mellom kr. 40,00 og 60,00
pr. time, altså vesentlig over lønns-
nivået i vegarbeidsdriften.

Dette må også vurderes ved sammen-
ligning.

De sosiale utgiftene forutsettes å være
like. Fra 1.6.-78 vil etter all sannsyn-
lighet full lønn under sykdom for alle
arbeidstakere i inntil ett år være et
faktum.

Fra samme dato forsvinner dermed
den største forskjellen på sosialsiden i
staten og privat næringsliv.

Som det går fram av redegjørelsen vil
det være liten forskjell på kostnaden
for arbeidstakere i statens vegvesen og
private firmaer i vegvesenets tjeneste.
Jeg har tatt utgangspunkt i avtaler for
organisert arbeidskraft.

At arbeidsgivere uten avtalefor-
pliktelser kan drive dumping ved å
kutte ned på driftsutgiftene er et
beklagelig faktum, som våre tillits-
menn til en hver tid vil gjøre sitt beste
for å rette på.

Det er vår oppfatning at også veg-
vesenet selv har et ansvar for dette,
dette har vi ikke funnet gehør for.

Ellers er det å si til hele problemstil-
lingen, og de som reiser slike «sand-
kassespørsmål» at det er Arbeids-
mandforbundet som forhandler på
begge sider av streken, og tar ved for-
handlinger utgangspunkt i prinsippet
lik lønn for likt arbeid.

At det løft vi har tatt for å bringe
vegarbeidere opp på et lønnsnivå i
samsvar med dette fører til disku-
sjoner på dette plan, tyder på at
enkelte har fått resultatet av de to
siste lønnsoppgjør i vrangstrupen.

Ovenstående er ikke å oppfatte som
oppfordring til debatt, men som en
orientering om faktiske forhold.

Paul Løvdal.



1

NY BRAKKESEKSJON PÅ SKARPNES

I slutten av april ble en ny brakke-seksjon tatt i bruk på vegsentrallen på Skarpnes. Seksjonen er bygget som prefabrikerte brakker fra Agder Bygg i Åmli.

Grunnmuren og grunnarbeidet er utført av vegvesenets egne folk, og brakkene ble transportert fra Åmli til Skarpnes den 8. og 9. februar i år. En stor kranbil fra Transport-Service sto klar og løftet seksjonen på plass. Siden måtte en tette mellom de enkelte seksjonene med steinull, og slå på lister over skjøtene. Dessuten måtte elektrikereren og rørleggeren gjøre ferdig sitt arbeid, og da dette, sammen med den siste finpussen dro noe ut, ble det ikke innflytting før i slutten av april.

Seksjonen består av 10 enkeltbrakker, og inneholder kontorer og velferdsrom for vegmester Kåre Karlsen og hans folk, samt 6 hybler med tilhørende tørkerom, bad, kjøkken og oppholdsrom.

2



3



4

5



1. Grunnmuren forskalles ferdig.
2. Brakkene monteres.
3. Seksjonen klar til innflytting.
4. Kjøkkenet i hybelfløyen.
5. Korridoren i hybelfløyen.



Av bilsakkyndig Egil Elle.

Tungtrafikken på veiene våre øker fra år til år. I Aust-Agder var det pr. 31. des. 1974 registrert 1328 lastebiler, mens det pr. 31. des. 1976 var 1414 lastebiler, altså en økning på 6,5 % på 2 år. Økningen av lastebiler i landsmålestokk økte med omtrent samme prosentats. Disse kjøretøyene representerer en belastning på veiene som veimyndighetene ønsker å ha kontroll med.

Som et led i avbyråkratiseringen ble det fra 1. mars 1977 innført nye regler for bruk av kjøretøy og vogntog. Den generelle brukstillatelse bortfaller dersom kravet til minsteavstand er oppfylt. Minsteavstanden er akselavstanden mellom den bakerste aksel på bilen og den fremste på tilhengeren. Nå må eier/bruker av lastebilen selv finne totalvekten og akseltrykkene

etter de offentlige retningslinjer. Før kunne føreren lese disse tall ut fra den generelle brukstillatelsen. Det gamle systemet hadde den ulempe at akseltrykkene var fastlåst på de forskjellige bruksklassene, mens nå kan han selv velge om han vil utnytte full lastekapasitet på lastebilen eller på tilhengeren. På den gamle brukstillatelsen ble som regel tilhengeren redusert.

De nye reglene går i korthet ut på at eier/bruker av lastebilen får utlevert en veiliste, vegkart m/ akseltrykk, bredde og lengde, vognkort og en informasjonsbrosjyre.

I brosjyren kan føreren finne opplysning om forskrifter og bestemmelser ang. aksel/ boggytrykk og totalvekt, bruksklasse, bredde og kjøretøy/vogntoglengder. Brosjyren inneholder totalvektstabellen for de forskjellige bruksklasser (Bk 10, Bk 9 osv.). Tabellen brukes på den måten at føreren måler akselavstanden fra første aksel på bilen til siste aksel på tilhengeren. Skal han kjøre på Bk T 8 vei, f.eks. E-18, går han inn i tabellen på den akselavstand han har og ser i rubrikken for BkT 8 og finner den tillatte totalvekt. For å finne den aktuelle nyttelasten må han trekke fra egenvektene for kjøretøyene som han finner i vognkortene.

Føreren må også kontrollere at han ikke har for liten motorstyrke for denne totalvekten, som i f. kjøretøyforskriftene for vogntog er min. 7 hk. pr. tonn aktuell totalvekt. Videre må han se etter at totalvekten på tilhengeren ikke blir mer enn 1,5 ganger større enn bilens aktuelle totalvekt, og at tilhengeren ikke er bredere enn bilen dersom bilen er 2,10 m eller bredere. Han må heller ikke overskride 18 m total lengde på kombina-

«DEN LILLE GULE»

Håndboken for de som har sitt virke i vegvesenet i Aust-Agder utkom i år for første gang. I tillegg til en vanlig lønmealmanakk — 7. sans — inneholder håndboken opplysninger om vegvesenets organisasjon, personale, råd og utvalg, veglengder m.v.

I forordet heter det ellers at da det er første gang vi lager en slik håndbok kan det være interessant stoff som mangler, eller stoff som kanskje bør utgå i senere utgaver.

Redaksjonskomiteen tar gjerne i mot forslag til endringer.

Skriv din mening om håndboken og send det til vegkontoret.

Hvis du finner feil, ting som mangler eller noe du vil ha med til neste år så si fra om dette.

Så vidt vi har kunnet bringe på det rene er «den lille gule» meget godt mottatt over alt, og vi hilser tiltaket med glede.

sjonene bil/slepevogn eller påhengsvogn eller 15,5 m for trekkvogn m/semitrailer.

Som en skjønner er det mye en sjåfør må passe på, men han har nå en bedre mulighet for en rasjonell utnyttelse av materiellet ved at han kan bytte tilhengere til sin lastebil etter behov, dersom han holder seg innen de foreskrevne kriterier som myndighetene har gitt. Dessuten blir biltilsynet avlastet ved kontrollhallene og kan konsentrere seg mere om den sikkerhetskontrollen de er pålagt. Men det vil selvfølgelig bli nødvendig

i forbindelse med brukt kontroll ute på landeveiene å se at de nye reglene blir etterkommet av bileierne. Faren med dette systemet er kanskje at det nå vil gå tilhengere på veiene som er direkte trafikkfarlige ved at de ikke er i den tekniske stand som de burde. En bileier har liten mulighet til å vite om f.eks. bremsene på den tilhengeren han kobler til bilen er i forsvarlig og forskriftsmessig stand. Dette vil bare en kontroll på evt. rulleprøver i kontrollhall eller verksted og prøvekjøring på vei med motormeter kunne fortelle.

MED PENSJONISTER PÅ TUR



Gjester og vertskap samles utenfor administrasjonsbygget til Nidarå.

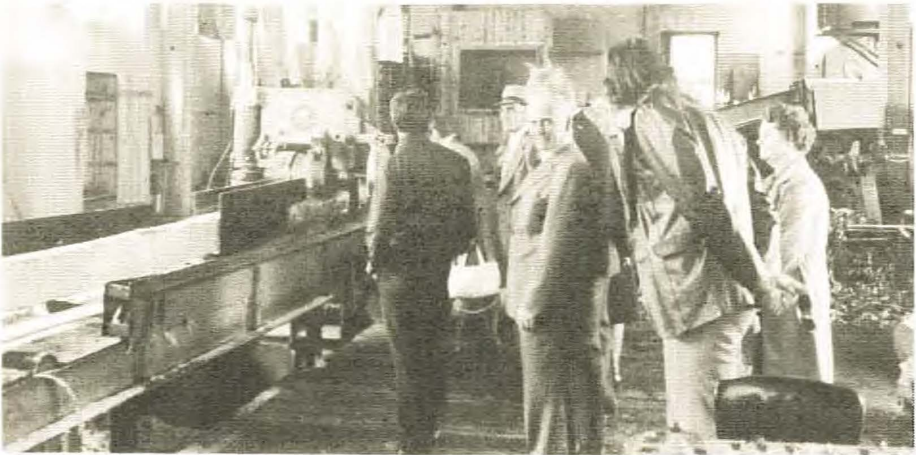
En opplagt forsamling bestående av 11 pensjonister, hvorav 6 med ektefelle, samt medlemmene i SU og representanter fra vegkontoret kunne med vegsjefen i spissen torsdag den 2. juni innta sagbruket til Nidarå Trelast på Simonstad i Åmli.

Etter en kopp kaffe og ferske wienerbrød i bedriftens kantine ble vi vist rundt på sagbruket, og de som trakk sammenligninger med den gamle bygdesaga vi kjenner fra før, ble mektig imponert. En hjertelig takk til disponent Hørsdal og hans stab for et hyggelig og interessant innslag i årets pensjonisttur!

Etter omvisningen på sagbruket gikk turen over fylkesgrensen til Telemark, og festmiddagen ble inntatt på Gautefall Turisthotell. Nestformannen i SU, oppsynsmann Bj. Solberg ønsket her velkommen til bords og til fest. Han syntes det var ekstra hyggelig å kunne ønske pensjonistenes ektefeller, som i år for første gang hadde anledning til å delta, velkommen.

I sin tale til pensjonistene sa vegsjef Haugmoen bl.a. at han håpet ikke at kontakten med vegvesenet nå var





Fra omvisningen på sagbruket.

brutt for de som nå gikk over pensjonistenes rekker. Han regnet med at de i alle fall ville treffes på de møtene som SU arrangerer ute i distriktene fra tid til annen.

Etter talen var det overrekkelse av gaver og diplomer til pensjonistene, mens damene ble påskjønnnet med hver sin blomsterbukett.

Hovedtillitsmann Paul Løvdal hilste fra arbeidskameratene og fra Norsk Arbeidsmann-Forbund og Martin Johnsen takket vegsjefen og SU for arrangementet på vegne av pensjonistene.

De 11 fremmøtte pensjonistene var: (tjenestetid i parentes) Anund Skarmyr (16), Torbjørn Skeie (19), Peder Moi (21), Aslak Aas (24), Bjørgulv Bjørnara (28), Albert Nordbø (30), Torleif Braaten (29), Konrad Larsen (30), Martin Johnsen (31), og Tarald Senumstad (32).

Disse var ikke tilstede:

Kjetil Kollen (21), Arnfinn Johansen (21), Dagfinn Ellingsen (22), Olav Kallhovd (24), Pedere Fløistad (24), Tallak Larsen (27), Dreng F. Homme (33), Åvold Byklum (35) og Gunleiv Stensland (38).

De fremmøtte pensjonister samlet sammen med vegsjefen utenfor Gautefall Turisthotell.



