



Rygjavegen



Nr.2-81

Innhold:

Bidragene står for innsenderens egen regning og gir nødvendigvis ikke uttrykk for Vegvesenets holdning.

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

Redaksjonsråd: M. Wiik, S. M. Olsen, N. Egenes, A. Follaug, M. Rullestad, K. Heigre og Chr Fr. Hansteen.

DEI VIL ALLTID....	s. 3
FRA FORDUMS DAGER:	s. 3
PLANLEGGING PÅ RIKSVEGER 1981	s. 4
VEGVESENET — EN MANNSETAT?	s. 5
HVEM KAN REPARERE HVA PÅ BILEN?	s. 7
NIVELLER-PENDEL	s. 9
GUD HAR ALL MAKT	s. 11
CIRKULÆRE	s. 11
OMORGANISERING AV PLANAVDELINGEN I HORDALAND	s. 12
RYFYLKEVEGEN	s. 13
KÅRSTØ	s. 19
NYE BØKER	s. 20
MINDRE PENGER — DÅRLIGERE VEDLIKEHOLD?	s. 21
BINDELEDDSPRINSIPPET — HVA RT DET?	s. 24.
SØNDAGSMØTE I SULDAL HERADSTYRE	s. 26
INFO — INSTILLINGEN KLAR	s. 27
FORSKRIFTER FOR BYGGE- OG ANLEGGSTYR	s. 28
PRIVATISERING AV VEGVESENETS DRIFT?	s. 29
MEDBESTEMMELSESAVTALEN:	s. 33
PERSONALIA	s. 43
KRYSSORD 2/81	s. 44
GJENNOMSLAG I TRONVIK-TUNNELEN	s. 46
ORGANISASJONSENDRING	s. 47
KNUSEVERKET I VADLA	s. 48
NYE HÅNDBØKER	s. 50
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 51

Fra bygging av fe-undergang på fv. 474 i Randaberg.

Foto: O. Handeland

DEI VIL ALLTID.....

Her om dagen mottok jeg det første leserinlegget siden jeg overtok som redaktør av Rygjavegen.

Det var desverre anonymt.

I og for seg har jeg ikke noe med anonyme innlegg, selv om jeg synes det er redeligere å stå fram med fullt navn; men jeg må vite navnet på den som har skrevet innlegget. Helt anonyme innlegg går rett i papirkurven, bare så alle er klar over det. Det gjelder uansett hvor gode de ellers måtte være.

Når jeg først er inne på dette med stoff fra leserne, vil jeg ta opp en gammel klagesang. Dere er ikke spesielt flinke til å komme med stoff på frivillig basis. Det gjelder også grupper som burde ha interesse av at så mange som mulig skal vite om den virksomheten de driver.

Rygjavegen står fortsatt åpen for enkeltpersoner eller grupper som har bidrag.

Vegsjefen har ønsket å bli fritatt for «3-minutt» —spalten, men han har lovet å ta opp aktuelle emner når de dukker opp. Jeg vil benytte anledningen til å takke vegsjef Danielsen for arbeidet han har lagt ned i sin faste spalte.

Jeg tror jeg tør si at Rygjavegen i stort monn har funnet en form gjennom årene som tiltaler de fleste av våre lesere. Imidlertid er det alltid rom for fornyelse. Dersom du har forslag til nye spalter, emneområder som bør tas opp eller annet, ta kontakt.

Vi tar ikke sikte på å bli et organ for de som «alltid vil klaga og syta», også det humoristiske har sin plass. Derfor vil jeg spesielt rette oppmerksomheten mot Alfred Rakes artikkel «Ryfylkevegen». Jeg tror mang en leser vil humre seg gjennom den.

Ole H.

FRA FORDUMS DAGER:

Tanangerveien stenges rett som det er for biltrafikk slik som det er opp og ned med været, et par dager frost og så mildvær igjen. Så snart det blir tøløsning, går bilene nemlig tvers gjennom gruslaget, pukk fins ikke. Den ytterste påpasselighet er derfor nødvendig. Det kan hende at veien stenges og kan åpnes igjen samme dag etter at den er behandlet med veiskrape.

I det lange løp blir dette forhold særdeles ubehagelig. Det er Tananger-folkets eneste landverts forbindelse med byen, og det sier seg selv at det er til stort hinder når 10—11 km av veien ikke kan befares med bil under alle føreforhold. Før eller senere må nok veien pukes.

(Stavanger Aftenblad 15.1.1931)

PLANLEGGING PÅ RIKSVEGER 1981

Av Olav Hauge

Tegning: Vigdis Onarheim.

Årets planleggingsprogram viser at det i alt skal foregå planlegging på ca. 60 vegprosjekt (gang-/sykkelvegprosjekt medregnet).

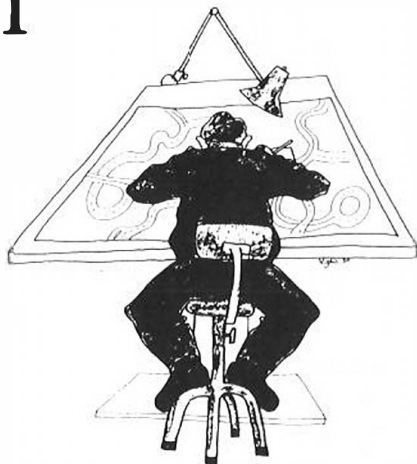
Av nye store prosjekt som ikke var forutsatt ved forrige årsskifte, er det i første rekke **Rv. 512, Aksdal — Susort** som vil kreve stor innsats i 1981. Grunnen er planene om oljebasert industri på Kårstø/Ognøy. Planleggingen har foregått siden sommeren i fjor og går nå inn i avsluttende detaljplanfase. Selv om industriutbyggingen ikke er vedtatt enda, er vi bedt om, av Statoil, å føre planleggingen frem så fort som mulig så bygging kan starte opp så snart Stortinget har gjort de nødvendige vedtak.

Av andre større prosjekt i Nord-Rogaland vil det pågå detaljplanlegging ved **Haugesund på E76, Skrevegen — Karmsundgata** og på **Rv. 14, Flotmyr — Austerheimsvegen**. På Karmøy vil det pågå hovedplanlegging og eventuelt detaljplanlegging på **Rv. 14, Skudeneshavn — Eide**.

I Ryfylke blir det detaljplanlegging på **Rv. 13, Varstad — Hustveit** på Saudavegen og på **Rv. 46, Nesflaten — Hordaland grense i Brattlandsdalen**.

I Dalaneregionen startes det igjen hovedplanlegging i Egersund med sikte på å fastlegge trasé for **Rv. 44** gjennom Egersund, parsell **Rv. 44 Egersund S. — Hestvad bru**.

På Jæren vil arbeidet med å fastlegge trasé for **Rv. 44 Omkjøringsveg Kleppekrossen** bli gjenopptatt. I Sola vil det pågå detaljplanarbeid med **Rv. 509/510 Solatangenten** foruten ho-



vedplanlegging på **Rv. 510 Solasplitten**. I Sandnes vil utredningsplan/hovedplan for hovedvegnettet få sin avsluttende behandling med valg av traséer for **E-18** og **Rv. 13**. Det videre detaljplan arbeid vil pågå på **E-18 Lura — Oslo** og på **Rv. 13, Austrått — Vatnekrossen**. Detaljplaner på opprustning/trafikksikring av **Oalsgt, Rv. 509 Sandnes x Rv. 44 — Stangeland**, vil bli utarbeidet.

I Stavanger er det i første rekke **Ytre Ringveg, Rv. 14 Tjensvoll krysset Høie** som vil kreve innsats på detaljplanlegging.

Av gang/sykkelvegprosjekter vil det pågå planlegging på ca. 20 prosjekt.

Ca. 40 bru/kaiprosjekter vil bli planlagt på i 1981. Av større bruprosjekt nevnes **Kvellen bru over Stråna** på **E-18** i Sandnes som forutsettes ca. 200 m lang, og **Stangeland bru over E-18** på **Rv. 509** i Sandnes på ca. 110 m lengde.

Av ferjekai er det pågå planlegging på **Sand ferjekai**, og **Nedstrand ferjekai**.

VEGVESENET — EN MANNSETAT ?

Av Ole Handeland

Er vegvesenet en etat for menn?

Det varierer nok med hvilke mål vi bruker som utgangspunkt. Ser vi på statistikken over alle ansatte, viser det seg raskt at kvinnene er i mindretall. I utedriften dominerer mennene totalt, på vegkontoret er fordelingen omlag 60% menn og 40% kvinner, mens biltilsynet så og si har 50% av hver.

Kvinnene har — nesten uten unntak — tradisjonelle kvinneyrker som kontorassistenter, administrasjonssekretærer eller førstesekretærer, altså merkantile stillinger.

Unntak fins naturligvis. Vi har fire tegnere, tre faste og en midlertidig. Og vi har én — siger og skriver én — kvinne blant ingeniørene og sivilingeniørene. Hun heter Anne Grete Liahaug og arbeider ved trafikkteknisk seksjon på planavdelingen. Hun tok eksamen ved N.T.H. i 1978 og har arbeidet i Rogaland siden da. Hun forteller at hun ikke hadde noen erfaring før hun begynte på N.T.H., at det nærmest var slump at hun valgte bygg-linjen og at hun egentlig visste svært lite om anleggsbransjen på forhånd.

— I sommerferiene mens jeg gikk på høyskolen arbeidet jeg som stikninghjelp i Sør-Trøndelag. Jeg trivdes med arbeidet og miljøet og fikk lyst til å gå inn på vegplanlegging og bygging.

— Etter utdannelsen hadde jeg valget mellom denne jobben og en i

Tromsø, og da valgte jeg Rogaland.

— Hvordan ble du mottatt?

— På vegkontoret var det ingen problemer, der ble jeg snart akseptert. Men det var nå så ymse ute i kommunene. Jeg har liggende et referat fra et møte i Haugesund kommune. Der står det at «fra vegkontoret møtte ing. Halsne m. sekretær». De kunne visst ikke tenke seg en kvinnelig ingeniør.

Det hender at folk blir overrasket når de ringer og hører en kvinne i telefonen. En dame forlangte sågar å få snakke med saksbehandleren, hun nektet å tro at det kunne være meg.

En ting som har irritert meg mange ganger — når jeg er ute og snakker med folk sammen med en mann fra avdelingen, er det alltid han de henvender seg til. Det er som om hans ord veier tyngre enn mine.

— Er det ikke litt typisk at den eneste kvinnen i ingeniør-stilling i Rogaland arbeider med såkalte «myke» saker — trafikkikkerhet o.l.?

— Jeg tror ikke det. Jeg har endel kurs i trafikkteknikk, det er et felt som jeg fattet mer og mer interesse for etter hvert som jeg arbeidet med det. Derfor er det et helt naturlig arbeidsområde for meg. Dessuten har jeg liten tro på at kvinner er så mye mykere. Det er en myte, etter min mening. Folk tenker på kvinner med barn som spesielt godt skikket til arbeid med trafikkikkerhet. De glemmer at ikke alle kvinner har barn, og mange menn har også barn. Jeg tror

«myke» og «harde» egenskaper har lite med kjønn å gjøre — mer med holdninger.

— Kunne du tenke deg å arbeide i en driftsavdeling?

— Ja, absolutt. Det hadde vært interessant å få erfaring i den slags arbeid. Jeg kan godt tenke meg å søke, men først vil jeg ha litt mer erfaring fra det arbeidet jeg holder på med.

— Hvorfor tror du det er så få kvinner i ditt yrke?

— Det skyldes nok først og fremst at få vet hva det går ut på. Jeg skal villig innrømme at jeg ikke visste det. Jeg tror det trengs mer informasjon på tidligere skoletrinn, spesielt informasjon om bygg og anleggsbransjen. Da jeg gikk på høyskolen var vi 9 kvinner i et kull på omlag 200. Nå hører jeg tallet er steget til 12—13, så fort går det ikke.

Menn har jo ganske lang tradisjon i dette yrket — vi kvinner har liten. Det tar vel alltid lang tid å endre på tradisjoner, men det er ikke riktig at yrke skal bestemmes ut fra kjønn og tradisjon. Jeg må ærlig talt si jeg hadde ventet å finne flere kvinner i tekniske yrker i vegvesenet. Det er vel blant de ting som vil endre seg i tiden framover.

Som et lite apropos tar vi med et skriv fra vegdirektøren, datert Kristiania 10. februar 1917.

Hr. amtsingeniøren.

Kvinder som betjening i arbeiderbarakkene

Kirkedepartementet har i skrivelse av 16 november 1916 til Arbeidsdepartementet henstillet at der for de offentlige anlæg maa bli truffet bestemmelse om forbud mot ved disse anlæg at benytte enslige kvinder som kokker



Anne Grete Liahaug.

eller i anden fast tjeneste i arbeiderbarakker.

I den anledning bedes meddelt hvorvidt og i tilfælde i hvilken utstrekning der for tiden blir anvendt enslige kvinder som kokker eller i anden fast tjeneste i veivæsenets arbeiderbarakker.

Samtidig utbødes hr. amtsingeniørens uttalelse om saken.

Endel eksemplarer av nærværende cirkulære vedlægges.

Joh. Skougaard.

HVEM KAN REPARERE HVA PÅ BILEN?

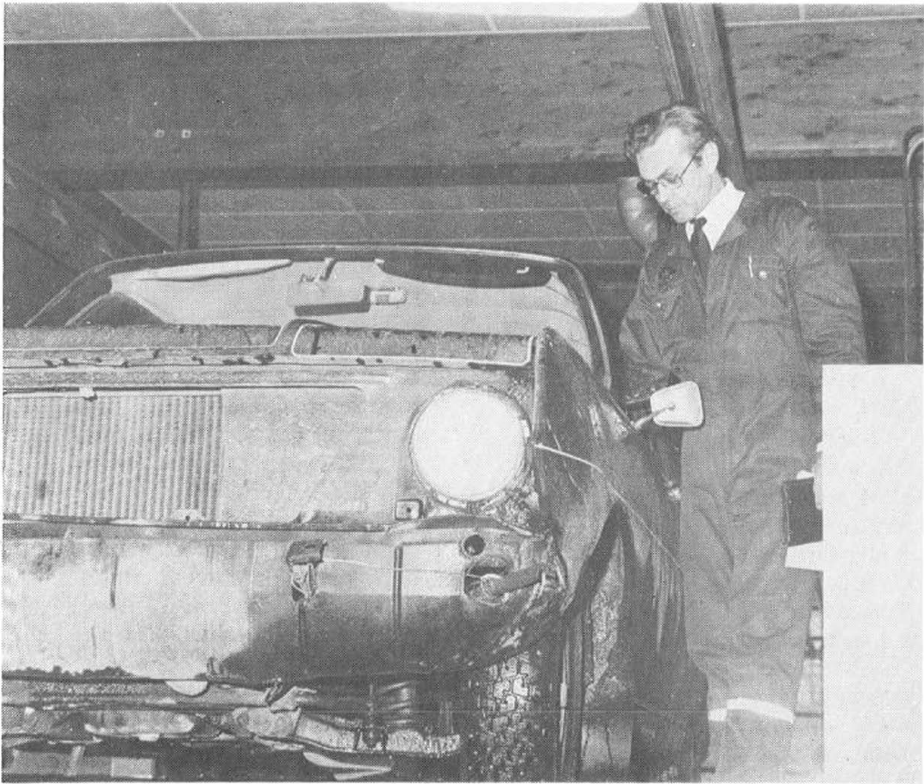
Av Ole Handeland

Det fins mange «hobby-mekanikere» blant oss. Vi gjør gjerne både det vi har lov til og det vi skal tilkalle fagmann for, dersom forskriftene skal følges. Tenk bare på elektriske installasjoner i huset; hvor mange kan med

hånden på hjertet si at de har fulgt forskriftene og tilkalt elektriker for den minste installasjon?

Hva så med bilen?

I følge lov av 23. februar 1973 om godkjenning av kjøretøyverksteder



Algot Olsson undersøker en bil som ser ut til å være «garasje-reparert».

Foto: O. Handeland

har vi faktisk lov til å utføre ganske mye arbeid på bilen.

Timeprisen på verkstedene ligger gjennomsnittlig mellom 150 og 180 kroner, og det sier seg selv at den nevenyttige kan spare mange penger ved selv å ta endel vedlikehold og reparasjon på bilen.

Men er alt så enkelt som det synes når en leser loven?

— Både ja og nei, sier stasjonssjef Olav Årdalsbakke ved Biltilsynet i Stavanger.

— I prinsippet er det hele temmelig enkelt, men går vi inn i detaljene, blir det noe vanskeligere. En ting er imidlertid sikker — en god del bileiere reparerer bilen i filler. De har verken nødvendig kunnskap eller verktøy til å ta på seg reparasjonen, og da må det gå galt. Moderne biler er ganske ømtålige saker, og det skal f.eks. ikke store feiljusteringen til før vinningen går opp i spinningsen.

En annen sak som må presiseres — bestemmelsene i loven gjelder ikke for eieren av en bil og medlemmer av eierens husstand. Men andre har ikke lov til å ta på seg arbeid uten å ha nødvendig godkjenning.

— Hva med å skifte en lypære selv?

— Står en på landevegen uten hovedlys, er det naturligvis bare å skifte. Men deretter må vi få lysene justert så snart som mulig. I og for seg gjelder samme hovedregel ellers også; skiftingen av pærer kan vi gjøre selv, men de færreste har hjelpemidler til kunne justere dem.

— Med de samme vi snakker om lys, kan det være greit å komme inn på alle ekstralysene som settes på bilene. Bileieren kan montere ekstralys, bare det gjøres etter forskriftene. Det er spesifiserte krav til montering, fester, justering og kobling. Så den

som skal gjøre arbeidet må kjenne bestemmelsene.

Reparasjoner og vedlikehold på det elektriske anlegget og motoren kan alle utføre. Her er det imidlertid et spørsmål om hvor stor lønnsomheten blir. Feiljustering av forgasser og tenning kan snart bli dyrt for eieren. Det skal så lite til før bensinforbruket øker.

— Et tvilstilfelle — bremsene?

— Du kan gjøre det selv, sier Årdalsbakke, men du må vite hva du gjør. For trommelbrems kreves så og si alltid tilpassing mellom trommel og bånd. I tillegg må tromlene ofte dreies på grunn av slitasje. Dette er arbeid de færreste kan ta på seg i hjemmeverkstedet.

— Oppretting av karosseriskader?

— Det har vært en del garasjeoppretting som vi i biltilsynet ikke er så begeistret over.

Enkle karosseriskader er for så vidt greit nok, værre er det når de forsøker å rette skjevheter i den bærende konstruksjonen. Men vi har greie regler på dette feltet — etter opprettingen skal bilen kontrolleres på et godkjent verksted. De skal attestere at resultatet ligger innenfor toleransegrensene fabrikken har satt opp. Svært mange verksteder vil nok helst selv ha utført arbeidet før de gir en slik attest. Dermed begrenser problemet seg selv.

Konklusjonen blir altså at den nevenyttige kan gjøre det aller meste, bare forskriftene følges. I noen tilfeller vil det være klart lønnsomt å utføre arbeidet selv, i andre kan lønnsomheten diskuteres.

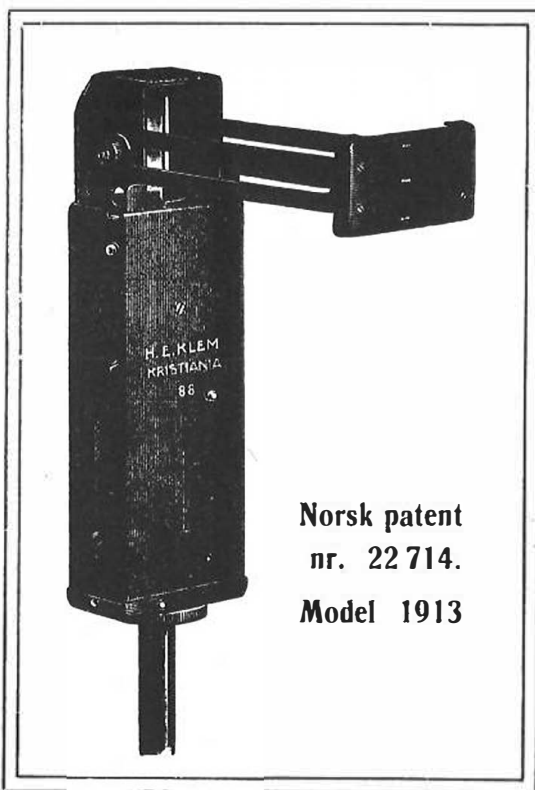
Vårt beste råd er: Tenk deg om før du setter i gang, så du er sikker på å kunne gjennomføre det du har begynt på.

Niveller-pendel

Overingeniør M. E. N. Saxegaards

Niveller-pendel

(Wrede)



Norsk patent

nr. 22 714.

Model 1913

Fabrikeres av

Instrumentmaker H. E. Klem

Rosenkrantzgaten 13 b, Kristiania

==== Telefon: Central B 14 943 ====

Instrumentet er solid utført av bedste sort messing og bestaar av en utvendig glat kasse.

I denne kasse er anbragt en forskyvbar ramme, hvori en almindelig pendel med korrigerbart speil er ophængt i vanlige staalspidser.

Sigtearmen, som er dobbelt og spaltet, er svingbart befæstige til rammen paa en saadan maate, at en nøiagtig og paalidelig armlængde sikres. Denne længde er 100 mm. og avstanden mellem sigteskurene i sigtelappen 10 mm.

Sigtelappens bakplate, som tillike tjener som kassens laag, er fastskruet til sigtearmens 2 arme, mellem hvilke sigtelappen holdes fast. Her ligger sigtelappen støt og særdles vel beskyttet.

Naar instrumentet ikke brukes, ligger alle dele beskyttet inde i kassen. Pendelen holdes da støt og rolig mellem 2 myke fjærer, som er fastklinket til kassen.

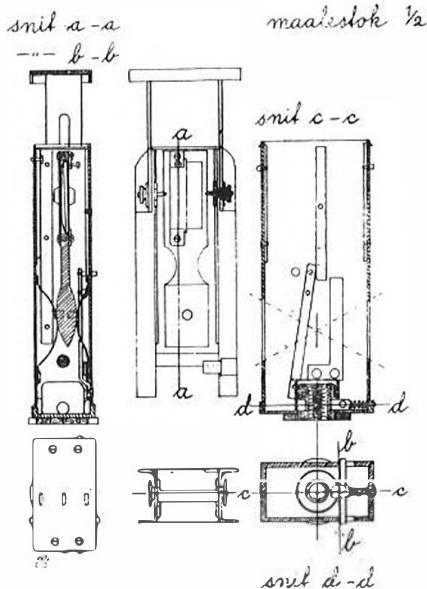
I kassens bund er indpresset en hylse for stok (wredeskjep) eller akse.

Aksen har et gjennemgaaende hul gjænget $3/8$ eng. normal gjænge til anbringelse paa stativ eller stok. Aksen holdes paa plads i hylsen av en enkel stoppeanordning og er let at ta ut og sætte ind.

Med hvert instrument følger 2 sigtelapper. En i $\%$ — og en i brøkskala. Disse skalaer er anordnet saaledes at man slipper at snu sigtelappen som ved Wredes pendel. Sigtelapperne er av bedste sort karton og desuten omhyggelig impregnerede, saa de er meget motstandsdygtige mot fugtighet.

I kassens vægger kan utskjæres spor til equerre.

For at aapne instrumentet trykkes 2 knapper under laaget ind, hvorved dette frigjøres. Laaget løftes op til



rammen følger efter og kommer saa langt op av kassen som en dertil anbragt stoppeanordning tillater. Derefter svinges sigtearmen ned i horisontal stilling og instrumentet er færdig til bruk.

For at lukke instrumentet svinges sigtearmen tilbake, hvor paa man trykker paa en knap midt paa kassen, hvorved rammen frigjøres, denne skyves ned i kassen, sigtearmen skyves efter og laaget trykkes paa.

Pris: kr. 20,00
 med equerre kr. 2,00 ekstra
 med akse i hylsen kr. 2,00 ekstra
 kassen betrukket
 med skind kr. 1,00 ekstra

**BRUK
 BEDRIFTSAVISA**

GUD HAR ALL MAKTT

Av Martin Klingsheim

Es. 43. 24—25. Dette sier Gud om meg. Han som ser og vet alt om meg.

Og hans ord er sant.

— Du har berre møtt meg med dine synder. Og brydd meg med dine misgjerninger. I meg bur ikkje noko godt som er til frelse.

Men så seier Jesus så godt i vers 25:

— Eg, ja, eg er den som sletter ut misgjerningane dine for mi skuld. Og syndene dine kjem eg ikkje i hug.

Ja, Han vart såra for våre brot. Og sundbroten for våre synder. Straffa låg på han, så me skulle få fred. Og ved Hans sår har me fått lekedom.

Me er dyrt kjøpte.

Må Herrens Ånd ta dekket bort

at syndere må se

at det som er av Sønnen gjort

gjør sjelden hvit som sne.



CIRKULÆRE

Cirkulære No. 26/1898 14. sept. 1898

I forbindelse med Veidirektørens Cirkulære No. 24/1898, dateret 22. August 1898 meddeles, at Expeditionssekretæren for Poststyrelsen under 10. September næstefter på Foranledning har meddelt, at den offentlige Tjenestemand tilkommende Kostgodtgjørelse paa Reiser er forudsat at skulle dække Udgifter til «Mad, Drikke, Kvarter (m. Drikkepenge) samt til fornødent Reiseutstyr».

Forsaavidt nærværende foranledninger nogen Forandring i allerede

afgivne Besvarelser til Cirkulære No. 24, bedes disse suppleret snarest muligt.

Joh. Skaugaard

VI BEKLAGER 1

Vi vet det er mange som setter pris på andakten i Rygjavegen. Desverre var den falt ut av forrige nummer — til tross for at den er blant de faste, høyt prioriterte innslagene. Red. tar skylden for fadesen og lover å forbedre seg.

VI BEKLAGER 2

Bildeteksten til «Kurs i nivellering» i forrige nummer inneholdt mange feil i navnene. Vi kan bare beklage.

OMORGANISERING AV PLANAVDELINGEN I HORDALAND

IDEER FOR ROGALAND?

I januar i år var en fem-mannsgruppe fra vegkontoret med Vegsjefen i spissen på besøk ved Vegkontoret i Hordaland i Bergen. Planavdelingen ved vegkontoret ble omorganisert i fjor og våre representanter var naturlig nok interessert i å høre om omorganiseringen.

— Hva er nytt ved planavdelingen i Hordaland, plansjef Olav Hauge?

— Nyordningen går ut på at anleggsavdelingen er delt inn i fire geografiske distrikt, og planavdelingen det samme. Hvert distrikt på plan ledes av en distriktleider som har planleggere under seg. Disse har så ansvaret for planleggingen av alle veger innen sitt distrikt. Planlegging av gang- og sykkelveger og kryssutbedringer hører også inn under distriktslederne, sammen med uttalelser til generalplaner, reguleringsplaner, søknader om avkjørsler og søknader om dispensasjon fra byggegrenser.

— Vil det si at trafikkteknisk seksjon er lagt ned?

— Nei, de har såvel seksjon for grunnerverv som trafikkseksjon. Trafikkseksjonen arbeider med oppgaver som naturlig bør dekke hele fylket, f.eks. trafikktegninger, ulykkesregistrering, fartssoneing o.l.

Seksjonen for grunnerverv er delt på samme måte som resten av planavdelingen, slik at bestemte personer arbeider innen det enkelte geografiske område.

Dessuten har hvert enkelt prosjekt sin prosjektgruppe som minimum skal bestå av planlegger og anleggsbestyrer.

— Hvorfor denne nyordningen?

— Bakgrunnen er først og fremst ønske om bedre og enklere kontakt til anleggsavdelingen og utenforstående (kommuner og grunneiere). Ved denne organiseringen er det lettere å finne fram til den de skal ha kontakt med på vegkontoret.

— Mener du denne ordningen kan være noe for Rogaland?

— Nå er ingen fylker helt like, så Rogaland vil eventuelt måtte finne fram til sin variant. Men vi har også et ønske om å forbedre kontakten såvel innad som utad.

Først må vi imidlertid studere geografisk inndeling nøyer, og sette den opp mot andre modeller.

— Tanken om en geografisk inndeling kombinert med funksjonsdeling har vært framme i mange år, også i Rogaland. Hordaland er imidlertid det første fylket som har gjennomført det mest konsekvent.

— Idéen ble grundig drøftet på felleskonferansen for plan- og anleggsjefer i jfor høst. Det var full enighet om at kontakten mellom plan og anlegg burde kunne forbedres, og at geografisk oppdeling av avdelingene var en interessant modell.

RYFYLKEVEGEN

Av Alfred Rake

Mitt 45-årige liv som arbeidar og funksjonær i Statens Vegvesen, var i tidsrommet 1932 — 1977. Her er då medrekna 1 år i Norsk Hydro i 1943 som oppsynsmann på Mår kraftanlegg på Rjukan. Mine siste opplevelser derifrå var at allierte bombefly «pepra» Vemork Kraftstasjon 16. Nov. 1943 — Ca. 2000 arbeidarar og funksjonærar fekk reise heim til jul det året. Eg var ein av dei. — Vi var mange som skulle reise med Hydro—Ferga over Tinnsjøen, men vart stoppa på kaien av ukjende sivile vaktfolk. — Ferga med tung-vatnet ombord eksploderte og sokk der Tinnsjøen er på det djupaste. —

Vel heimkomen søkte eg på oppsynsmanns-stilling i Vegvesenet, og vart stasjonert ved Vegkontoret i Narvik. Eg vart nordlending eit års tid, til det underlege hende, at eg fekk telegram om at eg var velkomen og kunne bli oppsynsmann i Rogaland om eg ville sørover att.

Det var altså Ryfylkevegen det skulle skje noko med. Og med den optimisme og fredsrus som i Maidaane 1945 herja over land og folk, skulle store ting skje brennkviqt og uten opphald. — 17. mai steig eg iland i Hålandsosen, og det til tonane og sangen «NORGE I RØDT, HVITT OG BLÅTT»!

— På anleggskontoret på pensjonatet låg eit brev til den nye oppsynsmannen. Brevet var skreve av overing. Th. Riis. Eg venta ein lang og omstendeleg innstruks. Men her var tydeleg ein som kunne seje mykje med få ord. Med fin og sirleg handskrift fekk eg det eine nødvendi-

ge og rette fundamentet å starte Ryfylkevegen med: «Treng du arbeidsfolk så ta kontakt med Jonas Tveit.!! » EG SETTE OPP KARTOTEKSYSTEM: Nr. 1 — Jonas Tveit. Beg. 18/5-1945. Og då eg etter 8 1/2 år flytta frå Erfjord, var det siste kartotekkortet Nr. 276 — På 8 1/2 år og med 276 mann må ein kunne gjere mange og svære storverk. — Men då må ein helst la vere å nevne Ryfylkevegen.!! Det var dømt til å bli eit langtidsprosjekt. — Fredsrusen og viljen til nasjonale storverk roa seg jamnt og planfast nedover. Politikarane manøvrerte Ryfylkevegen inn i økonomiske baner. Det gjekk svært lett vint å bevilge livet langsamt ut av den seigliva optimismen....

Det kom mange underlege annleggs-ekspertar til Kila-Barakkene i Erfjord. Ein gong var der 74 mann samstundes. Mange kom frå «Grøfta», men dei fleste frå Torget og gatehjørner i Stavanger. «Sosialen» sende alle sine uønska dagdrivarar ut or byen, med fribillett til vegarbeid på Ryfylkevegen. — I Kilane i Erfjord er god mat og godt stell, — akkordarbeide og god fortjeneste!!

Anleggsarbeid og Vegvesen hadde dei høyrte snakk om, men aldri vore borti. — Dette var starten på den ca. 30 km. lange Ryfylkevegen frå Jøsenfjorden til Sand i 1945. — Den var så smått komen igang føre krigen i 1940, men vart innstilt i krigsåra, og folk og anleggsutstyr sendt til andre og meir krigsviktige anlegg.

Men nå skulle det altså bli Ryfylkeveg att. Vårt utgangspunkt vart Kilane i Erfjord, med 5 km. mot

Hålandsosen og ca. 3 km. mot Indre Eiane i Jøsenfjorden.

Veglaust og avsidesliggende var nok Kilavågen ein veleigna og ufarleg tilhaldsstad for fredlause. Den fekk då også straks tilnavnet «Belsen». Når det er lite av fritids-aktiviteter, ligg det nær å finne på andre slags idretter. Eit avlåst rom i 2.høgda i 40-mannsbarakka var mystisk! — Og undersøkelsen vart effektivt og velukka gjennomført. — Kva skal ein ellers med nøklar til sprengstoffkista? — VARSKU HER — FYR HER!! — Fagleg og perfekt!— folk sprang halv nakne og redde ut gjennom dører og glas —! Ingen kom til skade, men takluka fann vi att langt inne i skogen og branntavla og vedovnen gjekk tvers gjennom golvet og havna nede på kjøkkenet.—! Lensmannen i full uniform la 5 patroner i revolvermagasinet og arresterte 2 sprengstoffekspertar og sende meg som fangevaktar med arrestantane til byen.— Dei fekk fri kost og losji, men uten lønn i 6 mndr. for velgjort herverk på offentlig eigedom.!

Det var ein allsidig samansett arbeidsgjeng vi hadde som anleggsarbeidarar dei 2 — 3 første etterkrigsåra. Folk kom og folk gjekk. Eg måtte ta folketelling etter kvar lønningdag. Likevel var det dei som vart verande 4 — 5 år, så der var kan hende ein god arbeidsplass likevel. Og hadde det ikkje vore for desse få og gode anleggsvande, ville det så visst ikkje blitt særleg mykje Ryfylkeveg. Gode formenn, ein god smed og ein god kokk er nøkkelpersonar for slik anleggsdrift som vår i dei første etterkrigsåra.

Barakkelivet kunne nok til tider verte trist og einsamt. Men vi hadde slike som kunne sjå også det humoristiske ved tilværelsen. Barakkesjefen

var ein slik. — Avdanka livforsikringsinspektør sa han om seg sjølv. — orden og reinsemd tok han alvårlig til punkt og prikk. Han var likevel ikkje tilfreds med oppdragelsen på det sanitære området. Han ønska då ut noko genialt og effektivt. Han sette opp ein dekorativ plakat på barakkedøra:

OBS

OBS!!

*Hvis De når De er hjemme hos Dem selv i eget hjem, har for vane å spytte på gulvet og oppetter vegger, dra skitt med Dem overalt, og grise til alle steder
De ferdes, samt at de Lader Deres vann fra trapper, da vil vi, at De må gjøre det samme også her, for her vil vi at alle skal føle seg hjemme!!*

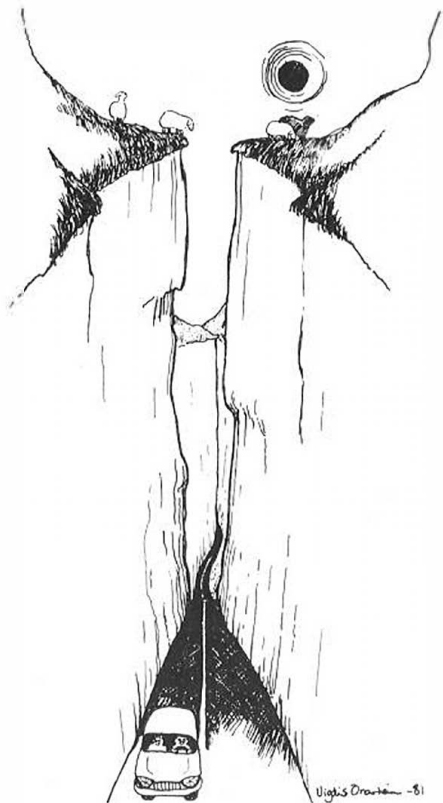
Og denne psykologiske peikefinger viste seg å verte nyttigare enn strenge moralpreiker.

Men det hende at der var andre meir komiske opptrinn også i Belsen — Barakka. — Der kom ein som hadde studert seg halvgalen i teologi. Dertil var han ein språkmektig musiker. Han ville gjerne stå til teneste som padagog. Han forlangte å få stå på eit bord midt i matsalen, og han påstod at han var ein ny Paganini. Fiolinen handterte han med stor ferdigheit, og sine vitskapelege forelesinger valgte han å framføre på fransk!! — Utenom sine kunstneriske gjeremål, var hans oppgåve å bere ved og vatn til kokken.— Men ikkje på Lördager. Ein svoren adventist held sabbaten heilag. Han gav klar beskjed om det. Men om Søndagen var han meir enn vanleg ivrig i tenesta. — Dessuten dreiv han med innsamling til dei fattige i India. —

Hadde alt ein kassabeholdning på kr. 1.35 som han talde over kvar einaste kveld. Ein kveld mangla der 10 øre. — Han endevende rommet mange gonger utover natta, og gav seg ikkje før ein i siderommet kom og gav han ein ny 10 øring. — Men verre og meir alvorleg var det då han fekk ei fluge inn i øyra. — «Dette kan bli farleg for deg, fluga grev seg innover til hjernen, du kan bli galen, » sa ein utkøpen luring. — «Her må det ein hjernepesialist til, — du må reise til Amerika, eller du kan prøve å drukne fluga. Hald hovudet under vatn og tel langsamt til 100!» — Dei berga han oppatt blå i ardetet. «Eg kom berre til 20 — men fluga har krepert», sa han, glad som ein hane.

Men det var anleggsarbeidet og Ryfylkevegen som var arbeidsoppgåva vår. Alt arbeide var manuelt dei 2—3 første åra etter krigen. Handboring med feisel og einpikkar var einaste måten å få sprengt fjell og stein på. Her er det at borrsmeden er ein hovedperson. Å slå inn ein «liggar» på 4 — 5 m. er såvisst ingen uvandt manns verk. Og er ikkje borrstålet nøyaktig på breidda på skjæret, med avtakande breidde etter kvart som borrlengden auka, vert du snart stående rådlaus. Men 2 vandte mann, ein høgre og ein venstrehands-borrrar som var vandt med «klonsing», greidde som regel å drive inn ein «liggar» på 6,0 m. i vanleg godt fjell på ein 8 1/2 t. arbeidsdag. — Men då måtte ein ikkje «krangle» eller ha uhell med knust borstål. — og dersom heile vegbreidda låg i fjellskjæring, var det viktig å sette dei einskilde hol i rett stilling og djupne. Det galdt både standarane i sidevegger og i endepunkter for «liggar».

Men så kunne ein også spare mykje arbeide med boring, ved å «brenne»



«På 8 1/2 år og med 276 mann må ein kunna gjere mange og svære storverk. Men då må ein helst la vere å nevne Ryfylkevegen!»

Tegning: Vigdis Onarheim

eit eller fleire borhol, for å få plass til passeleg med sprengstoff i «gryta». Men slikt var det berre drivne og vandte sprengningsfolk som kunne stelle med. — Brenning starta med 1 patron. Neste brenning 2 patroner, så 4 patr. og deretter dobbelt opp for kvar brenning til du kunne «høyre» at fjellet slo sprekker. — Men slikt var altså berre fagfolks verk, og uvandte eller unge måtte først lære og sjå korleis slikt gjekk føre seg. — Det var særst viktig å vere påpasseleg

brenning. — Uten avkjøling ville sprengstoffet ta fyr, — og då var det farleg å vere nær.

Eg har vore borti fleire tilfelle av feil handtering av sprengstoff ved «brenning». Eit slikt var i ei fjell-skjæring inn imot Kilane. Alle hol var ferdig-bora. Nå skulle det «brennast» ei svær «gryte» for å få plass til ca. 50 kg. dynamitt. Siste brenninga var gjort med 2 1/2 kg. Men så vart dei for ivrige. Dei ville få sprengje heile salva før Ingeniør og syning kom, og så vart «gryta» for lite avkjølt. Dei hadde fått ca. 30 kg. dynamitt inn i fjellet. Men så hende det: Sprengstoffet tok fyr!! Anleggsbestyreren og eg kom rett fram på kanten av den underminerte fjellskjæringa då gul og grønn røyk fossa ut av sprekker og hol i botnen. — Då må det ha klikka for basen. han stod med ferdig tennpatron og ville sette den i holet. Han kunne ikkje la 30 kg. dynamitt gå til spille!! — Vi brølte av alle krefter og bad dei springe for livet. — Dette var på den tid då russen sende opp sin første rakettt.... vi hadde nære på kome dei i forkjøpet!!

Men skulle det bli Ryfylkeveg, måtte ein helst arbeide med livet som innsats. — Anleggsleiaren og eg dreiv med stikningsarbeide mot Lovraeidet, og måtte gå på usikker is og snøsørpe over til Hålandsosen. Ingeniøren sine skor var lite skikka for vasing i vatn og snøsørpe, og vi gjekk innom til skomakar Theodor Nilsen og forklarte situasjonen. «Du kan få låne desse », sa han. «Skogs-skorne til Ordførar Paul Bog. Men isen ser litt skummel ut ikveld, så eg må be om, for sikkerheits skuld, at du ikkje snører att reimane.» — Vi såg spørjande på han. — «Ja, du ser det», sa han, «det er lånte skor du får, og nå til dags er det uråd å få tak i slike som

desse. Og skulle gale hende, må du vere som ein brenning og hive skorne oppatt». — Men isen heldt og ordførar-skorne kom uskadde heimatt.

På mange vis var det ein innteressant periode av mitt liv, med anleggsarbeidet på Ryfylkevegen. Reint eventryleg kan det vere å tenkje tilbake på, når ein nå til dags ser dei store moderne maskiner i drift. Både planlegging og arbeidskraft var basert på manuelt arbeide.

Planleggarane på Vegkontoret måtte ha utgangspunkt i balanse mellom skjæring og fylling. — Nå til dags ser du sjeldan ein steinmur oppsett, det vert for tidkrevande. Ingen sette opp steinmurar for moro skuld før i tida heller, men skulle ein få balanse mellom skjæringsmassane og vegfyllinga måtte yttermur byggast. — Og det skulle gjerast etter gamal god oppskrift. Der var det bra at ingeniøren vår var ein streng herremann. Fusking i faget toltes ikkje. Fjellsikker murfoot og med steinlengden inn og enden ut. Skorefri ligg på alle grunnsteinar og urikkande i butt til båe sider. — Men nå ser ein ikkje slikt lenger. Dei er borte, både steinhoggarane og piggetten og dubbelsetten.

Føre mi tid på Ryfylkevegen hende ein artig episode med slikt fylling og murarbeide. — Oppsynsmannen stakk ut akkorden, og med rikeleg overskotsmasse skulle fyllinga leggast utan mur. Formannen og arbeidslaget var sterkt i tvil om dette. Den høge fyllinga ville lett kunne rase ut i sjøen. Men for å spare pengar til mur, skulle vegen ligge på fylling, og utan mur. — Vi meiner det er ufor-svarleg, sa arbeidslaget, men sjølv-sagt skal vi gjere arbeidet som du vil!!— Akkorden vart ferdig og god-

kjendt av oppsynsmannen. — Men så hende det som arbeidslaget forutsa. — Natta før lønningdagen raste heile fyllinga ut i sjøen og heile akkorden vart borte. — Nå gjeld det å halde kjeft, sa formannen. Vi segjer ingenting før vi har fått pengane utbetalt og oppgjøret attestert av oppsynsmannen. Og med pengane vel i lommen sa han at nå får du vere med bort i akkorden og sjå kva Vårherre har gjort med fyllinga di inatt. — «Kva slag, har fyllinga rasa ut, — og det segjer du først no, når du har lurt meg til å utbetale heile akkorden!» — Nå ja, — slikt hender vel ikkje ofte, men artig må det ha vore likevel. — Det vart mange dugande vegfolk av dei som vart verande nokre år utover frå starten av i 1945. Og etter kvart fekk vi også maskinelt utstyr å hjelpe oss med. — Den gamle stjerneboeren fekk avløysing. Og med ein ny luftkompressor og hard-metallbor vart det eit stort framsteg. Men heil overgang frå manuell til maskinell drift måtte naturleg nok ta si tid. — Det var vel og eit økonomisk spørsmål kor fort slikt kunne skje. — Og for å kunne gjere dei rette innkjøp av utstyr, måtte ein prøve seg fram. —

I den ca. 90 m. lange tunnelen ovenfor Kilane hadde vi eit testprogram på hardmetallbor. Det var konkurranse mellom det svenske «Coromant»-stålet og Jørpelands-bor. Eg veit ikkje om resultatet etter vårt prøveprogram vart gjort kjendt, vi skulle i allefall tegje still. Det var Vegvesenet som var ansvarleg for våre tall. Men nå, 30 år etter har eg vel ikkje tejeplikt lenger.:

SVENSKESTÅLET: Utsliten bor med 46 bormeter.

JØRPELANDSSTÅLET: Utsliten bor med 96 bormeter.

Og dette var prøver over eit langt tidsrom under nøyaktig kontroll og av samme arbeidslag i samme slags fjellart.

Dei første 2 — 3 åra var eg åleine oppsynsmann på Ryfylkevegen. Med 50 — 60 — 70 mann i arbeide, var det ofte ein stri jobb. Eg var åleine med alt tilsyn, kontroll og stikning i den daglege drifta. Dertil alt kontorarbeidet. Lønningssystemet den tid var slik opplagt at oppsynsmannen hadde alle utrekningar av forskot, timelønn og alle akkordoppgjør. — Lønning var torsdag kvar 14. dag. — Og for at det kunne skje til rett tid, måtte alle papirer ligge ferdig utrekna på kasserarens kontor mandag føremiddag. — Det vart såleis for meg å sitte både lørdag og søndag langt utover både kveldar og nettene til mandag morgon for å få posten iveg med båten kl. 6 frå kaien i Hålandsosen. — Ein vil lett forstå at det var eit tidkrevande arbeide uten hjelp av kontormaskiner, å få ferdig 10 — 12 akk. oppgjør utrekna med 5 desimalar med lønningar til 50 — 60 mann. — Dertil alle inn- og utmeldinger i dei kommunale trygdekasser, med overføringer når mange arbeidarar kom og gjekk til alle tider. — Etter ei tid fekk og ein god assistent, og det vart då ei meir normal arbeidstid.

Lønning-utbetalingen var også meir omstendeleg enn nå til dags. Det kom av så mange ting. — Når kvar mann skulle få sin lønn utbetalt på rett dag, måtte kasseraren kome med ferdig lønningpose til kvar mann over heile anlegget den dagen. — Og med dåverande båtruter frå og til Stavanger, gjekk det heile 3 dagar på kvar lønningstur over Ryfylkevegen for kasseraren. Men så tok han då heller ingen sjanser, den gode pengeutdeler...Sikkerheitslås for penge-

skrinet og nøkkelen i snor rundt hal-
sen, med pistol i innerlomma!

Stikningsarbeide og planlegging for anleggsdrifta vart etter kvart på-
verka av overgang frå manuell til
maskinell drift. Medan ein før måtte
prosjektore og profilere med mest
mogleg balanse mellom skjæring og
fylling og minst mogleg avstand for
massetransporten, kunne ein med
maskinell drift, legge større vekt på
god linjeføring. Resultater etter den
gamle stikningsmetoden har vi å vise
fram den dag i dag. Alt måtte koste
minst mogleg. Vegen skulle fylgje
terrenget og bukte og svinge for alle
hindringar. Dei var mindre oppteken
av trafikksikkerhet for 50 år sidan,
enn tilfellet er nå til dags. Dei hadde
og ein periode at vertikal-kurvar var
svært på moten. — Det var vel få
som kunne forutsjå bilens rivande ut-
vikling og nåverande krav til trafikk-
sikkerhet på vegane. Og dei uoversik-
tige vertikalkurvane som framleis er,
vert derfor også registrert og etter
kvart ombygde. — Vi kan såleis med
stor rett segje, at overgang til maski-
nell drift i Vegvesenet også har lagt
grunnlaget for større trafikksikker-
het på våre vegar.

Men den maskinelle drifta var
ikkje alltid velkomen. Arbeidarane
av den gamle skulen var skeptiske.
Dei såg ein farleg konkurrent i alle
nye påfunn. Ein luftkompressor med
maskinboring kom til å ta arbeidet
frå dei... «Det kan bli arbeidsløyse
og svelihel....Lat oss halde på den
gode gamle borremetoden, og lat oss
få behalde vår gode borrsmed!! — og
send luftblåsemaskina tilbake». —
Ein ny Ingerzoll Rand kompressor
vart sabotert og ståande ubrukt!...
Men dette var i tråd med same ånd og
tenkning som diverre også var råd-
ande på høgste hald. Vegsjefen fekk

Rundskriv frå Vegdirektoratet om
budsjettering og prioritering:

«Mest mogleg av godkjendt bevilg-
ning til anleggsdrift skal gå til utbeta-
ling av lønninger til arbeidsfolk!»....

Men den maskinelle utvikling var
komen for å bli. Men etter som denne
vår Ryfylkeveg var stukken og plana-
ne godkjende mange år tidlegare,
kom også vårt arbeid til å bere preg
av det.. Dette gjeld då særleg parsel-
en Hålandsosen. — Kilane, med 4
1/2 m. planeringsbreidde og med 3,0
og 3,2 m. fri høgd i tunnelar. .. Paro-
len var mest mogleg veg for minst
mogleg pengar. Eller som det vart
sagt frå politisk hald: Ein smal veg er
betre enn ingen veg! — Ingen profet
steig fram og sa vegklasse 2 D med 10
Tonns akseltrykk, 2 kjørefelt med
gul midtdeler.. — Derimot vart det
argumentert med prognoser som med
god sikkerhetsmargin viste maksimal
gjennomsnitt-trafikk 2 — 3 agentbi-
lar i kvart månadsskifte med salg av
såpe og tobakk!! — Nå ja, det er vel
vanskeleg å vere spåmann, særleg om
framtida. — Men i dette tilfelle tok
dei få og store optimistar også skam-
meleg feil — 500 — 600 bilar dagleg
over Jøsenfjorden talar for seg sjølv
om det.

Som avslutning til denne korte his-
torikk over min tid som oppsyns-
mann på Ryfylkevegen, kan det vere
artig å ta med, at som pensjonert veg-
mester vart eg i 1978 engasjert av Pla-
navdelinga ved Vegkontoret i Rogal-
land til å foreta registrerings-arbeide
for utvidelser og omlegginger av dei
mest trafikkfarlege partier på Ryfyl-
kevegen..! — Med mine 32 år som
oppsynsman på denne veg, låg det
vel også ein snev av ironi bak valget
av meg til dette engasjement. ! —
Kan hende vert det vegklasse 2 D li-
kevel??.

KÅRSTØ

Av Ole Handeland.

Når dette skrives er det ikke tatt avgjørelse om gassen fra Statfjordfeltet og andre felt i Nordsjøen skal føres i land til Kårstø i Tysvær eller andre steder.

Imidlertid har planleggingen av vegnettet til Kårstø pågått for fullt i lengre tid. Planavdelingen la planene fram for grunneierne langs vegen i møter i kommunehuset i Tysvær 18. og 19. februar.

La oss først se litt nærmere på vegplanene. De bygges i stor utstrekning på de planene som ble laget i 1975 i forbindelse med planene for et varmekraftverk på Kårstø. Vegen er planlagt å gå fra E 76 ved Akسدal til Odland, bru over Førdesfjorden og

veg videre til Susort. Alt i alt må det bygges vel 10 km ny veg, i tillegg til omlag 4,5 km som er ferdigbygget. Ca. 4,5 km av vegen må utbedres.

Kostnadene for vegprosjektet er anslått til 40 — 50 mill. kr.

Parsellene

På parsellen mellom Akسدal og Krabbatveit er det planlagt ny veg.

Strekningen mellom Krabbatveit og Apeland (fv. 774) har tilstrekkelig standard.

Apeland-Haukås. Denne parsellen må utbedres i sin helhet. Omleggingen skal i størst mulig utstrekning gjøres langs den eksisterende vegen.



Fra grunneiermøtet. Per Skadberg orienterer om grunneierstatninger o.l. mens Torleiv Haugvaldstad venter på å slippe til.
Foto: O. Handeland.

Mellom Haukås og Odland må ve- gen stedvis utbedres slik at kravene til vertikal- og horisontalkurvatur og vegbredde tilfredsstilles. Her blir det også nødvendig med sanering av avkjørsler og andre tiltak for å øke trafikksikkerheten.

Parsellen mellom Odland og Slåttevik er svært bundet av Mjåsund bru over Førlandsfjorden. I tillegg har en måttet ta hensyn til reguleringsplanen for boligområdet Mjåsund Vest.

Linjen som ble vist i hovedplanen av 1975 for strekningen Slåttevik — Susort synes å være god, når en tar med enkelte, mindre justeringer.

Det var vegforbindelsen til E 76. Statoil har i tillegg forutsatt bygging av bru fra Susort til Ognøy og en forbindelse tvers over øya.

Grunneiermøte

Grunneierne var delt i to, etter geografisk plassering langs ve-gen. Første dag var det de på den nordre del av linja som skulle møte, mens den søndre sto på programmet andre dag.

Begge dagene var folk fra vegkontoret til stede tidligere på dagen for å orientere interesserte om planene.

På møtet 19.2. var det møtt fram 22 grunneiere og interesserte. Fra vegkontoret møtte plansjef Olav Hauge, Per Skadberg fra grunnseksjonen, Torleiv Haugvaldstad og Johs. Sønstabø fra Hoved og detaljplanseksjonen.

De orienterte om planene, grunnspørsmål, erstatninger o.l. Mange hadde merknader, som rimelig kan være. Det meste gikk på avkjørsler, under- eller overganger, linjevalg og liknende. Alle ønsker og merknader ble notert for videre behandling på vegkontoret.

— Planene skal nå behandles videre, og da vil vi forsøke å oppfylle ønskene fra grunneierne så langt vi kan, sier Torleiv Haugvaldstad. Vi kan naturligvis ikke love å oppfylle alt, men vi strekker oss vanligvis ganske langt.

Så gjenstår det bare å se om gassen kommer til Kårstø. Det skal Stortinget avgjøre i løpet av vårsesjonen.

NYE BØKER

Byggeforskserien — Byggdetaljer

Byggeforskserien — Planløsning

Kommunikasjonsdepartementet:
Trafiksikkerhet — problem och åtgärder. Betänkande avgivet av trafik-sikkerhetsutredningen.

Trafiksikkerhet — problem och åtgärder. Bilagorna 1, 2 och 3.

Trafiksikkerhet — problem och åtgärder. Bilaga 4

Trafiksikkerhetsåtgärder i tätort.

Trafiksikkerhet — problem och åtgärder. Bilaga 5
Trafiksikkerhetsgärder utom tätbebyggt område.

Effektiv lederutvikling med Management by Objectives Av John- Erik Stenberg

Beräkning av Kapacitet, Kølängd, Fordröjning i vägtrafikanläggningar.

Bøkene kan du få lånt ved å henvende deg til Målfrid Crosby på vegkontoret.

Mindre penger — dårligere vedlikehold?

av Ole Handeland

Vedlikeholdsavdelingen må skjære ned budsjettet for vedlikehold av fylkesvegene. Nedskjæringen er på 1,2 mill kr. Foreløpig har avdelingen sett på programmet for asfalt og oljegrus. Den største nedskjæringen vil antakelig finne sted der.

I «Våre Veger» nr. 1/81 hadde vegsjef Per Helge Ulstad en artikkel om vedlikehold av veger på bakgrunn av Vedlikeholdskonferansen i Munc-hmuseet i oktober i fjor. Ulstad har snakket med forskningssjef P. D. Thompson ved det engelske transport- og veglaboratoriet. Thompson sier bl.a.:

— Våre undersøkelser har overbevist myndighetene i England om at det er dårlig butikk å forsømme vegvedlikeholdet.

Thompson siterer fra en såkalt hvitbok om vegpolitikk som ble lagt fram for det engelske parlamentet:

— Når veger er bygd, trenger de vedlikehold. Så snart vegene begynner å bli nedslitt, vil det oppstå skader som kunne vært ordnet med mindre reparasjoner og dekkfornyelser. Forsinkes disse reparasjonene, øker skadene og det kan bli nødvendig med omfattende reparasjoner. Dette er ikke bare kostbart, men det medfører også alvorlige forsinkelser i trafikken, noe som igjen er kostbart både for industrien og private trafikkanter.

Direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk tok opp spørsmålet om trafikksikkerheten ved redusert vedlikehold på den samme konferan-

sen. Han hevdet at redusert vedlikehold vil få alvorlige følger både for trafikksikkerheten og miljøet i videste forstand.

— Kjøretøyene vil bli hurtigere nedslitt, sa Ellevset bl.a., og vi får følgelig redusert standard på kjøretøyene med øket risiko for teknisk svikt.

Elevset slo fast at det langt fra er noe kaos i vegvedlikeholdet i dag, men mulighetene for å få slike tilstander er til stede dersom dette arbeidet ikke blir oppprioritert.

Vi har sett på vedlikeholdsutgiftene pr. kilometer riks- og fylkesveg i 1970, 1975 og 1980. Alle tall er omregnet til 1980-kroner. Samtidig har vi funnet fram tallene for motorkjøretøy i de samme årene.

Resultatet av sammenlikningen kan du lese ut av søylediagrammene på side 23.

Det viser seg altså at vedlikeholdsutgiftene pr. km veg har holdt seg nokså nær konstant, mens kjøretøyene har økt med omlag 85% fra 1970 til 1980.

— Hva er din kommentar til nedskjæringen, vedlikeholds-sjef Hamre?

— Vi i vegvesenet har ikke annet å gjøre enn å akseptere den. Dersom politikerne i fylket mener at fylkesvegvedlikeholdet har for høy standard, aksepterer vi også det standpunktet. Men vi behøver ikke være enige.

— Hvilke konsekvenser ser du av et redusert vedlikeholdsbudsjett?

— Først vil jeg si at vi hadde lagt

opp til en økning på 9,5% i forhold til 1980. Det er antakelig en nedgang i seg selv. Sentrale myndigheter regner vel med en prisstigning på minst 11%. Så denne reduksjonen kommer på toppen av en faktisk nedgang i bevilgningene.

Det er ikke noe mål å vedlikeholde en veg for vegens egen skyld. Målet er jo å bedre trafikkavviklingen og sikkerheten. De aller fleste vet at enhver konstruksjon må vedlikeholdes. Til og med en som ikke utsettes for belastning. Konstruksjoner slites mer når belastningen øker, og slurv med vedlikeholdet kan gi store konsekvenser. La meg ta et eksempel: Alle som bygger hus vet at det må males eller beises utvendig. Den som ikke gjør det, vil snart oppdage at han sløser med pengene. Det nytter lite å male på råttent trevirke, og utskifting faller dyrt.



Krakelert asfalt. Skyldes antakelig for dårlige materialer i vegkroppen. Her må det foretas øyeblikkelig vedlikehold dersom det ikke skal bli et stort hull i veggbanen.

På samme måte vil en veg som ikke holdes ved like snart bryte sammen. Belastningen vil bryte ned vegkroppen, i værste fall, og da er utgiftene store, dersom vi ønsker å sette den i fullgod stand. Desverre viser vedlikeholdet av vegene ofte lite igjen. Der er det lett å bli misunnelig på anleggsavdelingen. Uten tilstrekkelige bevilgninger kan ny-anlegg ikke bli ferdige, og trafikkantene får ikke ta vegen i bruk. Men trafikkantene kan fortsatt kjøre på vegene om vi ikke får de vedlikeholdsmidlene vi burde ha, i det minste til vegen bryter sammen og blir uframkommelig.

— Finnes det kriterier for når en veg må vedlikeholdes?

— Desverre. Det hadde vært adskillig enklere om vi hadde kjent det optimale tidspunkt for vedlikehold. Med det mener jeg at vi visste hvor nedslitt en veg burde være for at det

samfunnsøkonomisk sett var riktig å reparerte den.

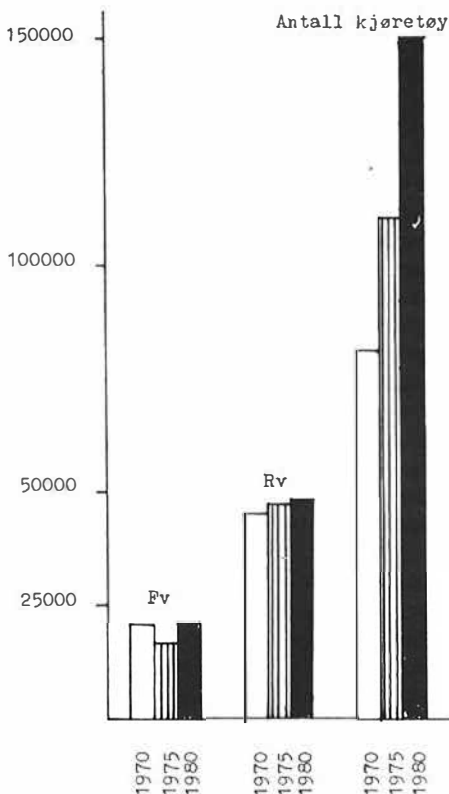
I denne sammenhengen er det jo også først og fremst snakk om bevilgninger. Det er ikke sikkert vi ville hatt penger til å reparere en veg på det gunstigste tidspunkt. Slik er det også nå; vi har gjerne ikke penger til å reparere en veg når vi synes det er påkrevd. Dermed kommer vi på defensiven, litt for sent. Det blir dyrere på den måten, det er helt sikkert.

— Kan vi snakke om trafikkikkerhet i denne sammenhengen?

— Visst kan vi det. Dårlige grøfter, manglende skilting, rekkverk og kantmaling og spordannelse angår trafikkikkerheten. Og det er typiske områder for vedlikeholdet. I tillegg kan jeg nevne utbedring av kryss. Vi skulle gjerne utbedret flere kryss, men heller ikke her strekker pengene så langt som vi skulle ønske.

— Nå er vi inne på utbedringer.

— Det er ikke alltid så lett å skille mellom hva som er utbedring og hva som er vedlikehold. Utbedringer har i hvert fall mye å si for vedlikeholdet av vegene. Ofte får vi bedre bærevne når vi foretar utbedringer — det betyr at vegkroppen ikke slites så fort ned på grunn av stor belastning. En stor del av fylkesvegene har ikke god nok vegkropp til å tåle 8 tonns akseltrykk, selv om de er godkjent for 8 tonn. Dessuten kan 8 tonn være så mye. Se for eksempel på vegen til Kårstø i Tysvær. Den har ikke 8 tonns bæreevne, selv om den er tillatt for 8 tonn. Vi har oppklassifisert den i trygg forvisning om at vi skal få store nok bevilgninger til å reparere de skadene som måtte oppstå når den trafikkeres av noen få lastebiler hver dag. Men skal den benyttes som anleggsveg, tror jeg den vil brytes ned ganske hurtig.



Figuren viser utgiftene til vedlikehold på riks- og fylkesvegene i Rogaland i 1970, 1975 (omregnet til 1980-kroner) og 1980. Søylen til høyre viser utviklingen i antall kjøretøy i samme periode.

Så vedlikeholdet av en veg må stå i forhold til både akseltrykk og trafikkmengde.

NYE POU-PROSJEKT?

Forslag til nye Pou-prosjekt kan sendes til personaleseksjonen på vegkontoret. Samarbeidsutvalget understreket på sitt siste møte at såvel enkeltperson som grupper eller organisasjoner kan sende inn forslag.

BINDELEDDSPRINSIPPET — HVA ER DET?

Av Ole Handeland.

Fagsjefmøtet har vedtatt at Vegvesenet i Rogaland skal organiseres etter det såkalte bindeleddsprinsippet (på fagspråket kalles det *linking pin systemet*). Vi skal forsøke å gi en liten orientering om prinsippet og hva det innebærer.

Tidligere organisasjon

De fleste kjenner antakelig til at vi tidligere har bygget på linjeorganisasjonen. Denne organisasjonsformen er illustrert i fig. 1.

Alle ordrer og all informasjon følger linjen. Det betyr at A gir ordrer og informasjon til B som igjen gir den nødvendige delen videre til C osv. All kommunikasjon mellom A og C går gjennom B.

Systemet er her illustrert i den mest ytterliggående form — det vil oftest være kontakt mellom A og C uten at B er inne i bildet.

I en linjeorganisasjon er det helt entydig forhold mellom over- og underordnet.

Linjeorganisasjonen vil fortsatt bestå, men den skal utfylles ved hjelp av bindeleddsprinsippet.

Bindeledd

Dette prinsippet går ut på at vi alle er medlemmer i en gruppe. Arbeidslag, seksjoner på vegkontoret, byggemøter, samordningsmøter, fagsjefmøter er eksempler på slike grupper. Ett medlem av en gruppe er også medlem av en annen, altså et bindeledd mellom to grupper.

Fig. 2 illustrerer dette.

En oppbygging etter dette prinsipp krever en del av gruppens medlemmer, og spesielt av bindeleddet. Et eksempel: samordningsmøtet og byggemøtet.

Oppsynsmannen er medlem av

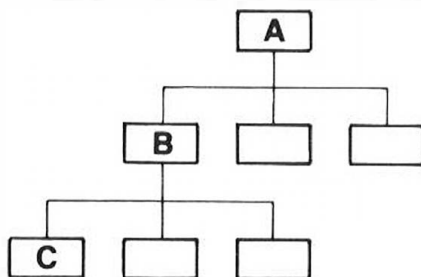


Fig. 1.

begge grupper. La oss så tenke oss at samordningsmøtet har fattet en beslutning. Oppsynsmannen må da føre denne beslutningen til byggemøtet og argumentere for den **selv om han ikke var enig i den da den ble drøftet på samordningsmøtet**. Det samme gjelder i motsatt retning. Oppsynsmannen skal framføre byggemøtets mening i samordningsmøtet (også der når han ikke er enig).

Linjeorganisasjonen består imid-

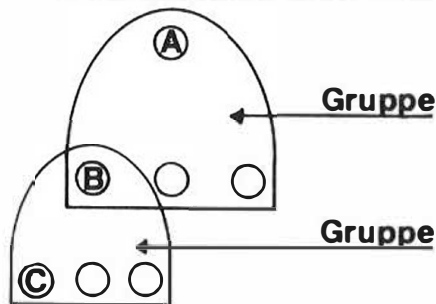


Fig. 2.

lertid fortsatt på den måten at beslutninger i overordnet organ gjelder.

At dette prinsipp krever endring i lederstil, skulle være klart, dersom du sammenlikner systemet mot linjeorganisasjonen, men dette er et punkt vi skal komme tilbake til.

Hvorfor

— Hvorfor så denne nyordningen, Svein Magne Olsen?

— Det bunner i flere forhold. Vi kan begynne med den økningen i kompetansen som har foregått i alle ledd i etaten. Medbestemmelsesavtalen er et annet stikkord. Økt kompetanse bør gi den enkelte større myndighet og dermed større ansvar. Men da må den enkelte få mulighet til å påvirke avgjørelsen, og det oppnås ved deltakelse i en gruppe.

Vi har også innsett at en leder ikke kan dekke alle nødvendige områder alene. Vi har mer tro på komplementære lederteam, som vi får ved denne ordningen.

— Komplementære lederteam må du forklare.

— Teorien bak er at vi mennesker har ulike personlige egenskaper, eller svake og sterke sider, om du vil. I et lederteam er det ønskelig med såpass ulike typer at den enes svakhet dekkes opp av andres styrke. Det betyr at vi må lære oss å utnytte den enkeltes sterke sider og akseptere de svake. Når så ulike mennesketyper settes sammen, er det å håpe at det ikke lenger vil være svake sider for gruppen som helhet, og at vi dermed kan få bedre resultater fra gruppen enn vi ville fått dersom gruppemedlemmene arbeidet hver for seg.

— Jeg vil trekke fram enda en grunn til overgangen til bindeleddsprinsippet — fleksibilitet. Vegvesenet

får nye oppgaver og arbeidsmetoder endres. Jeg tror det er vanskeligere å endre linjeorganisasjonen slik at den kan takle nye oppgaver like bra som en bindeleddsorganisasjon. Etter hvert tror jeg det ville blitt vanskelig å favne om alle nye arbeidsoppgaver dersom vi skulle fortsatt som ren linjeorganisasjon.

— Det finnes en del andre organisasjonsmodeller. Ble de også vurdert?

— Ja, vi har vurdert forskjellige alternativer. Til slutt fant vi ut at et gruppesystem som kunne supplere linjeorganisasjonen var den beste løsningen for oss i Rogaland.

— Hvem blir berørt av endringen?

— Alle. Vi er alle medlemmer av en gruppe, og dermed blir vi berørt.

— Hvilke følger tror du dette vil få?

— Lederstilen må legges om betydelig. Ledere på alle plan blir bundet av gruppens beslutning, enig eller ikke. Lojaliteten over for gruppens beslutninger må derfor være meget stor.

Prinsippet fordrer også stor tillit såvel mellom gruppens medlemmer som mellom gruppene.

Alle ledere må konferere mer med gruppen — eller teamet, om du vil. Flere får ansvar for beslutninger, men de har også mulighet for å påvirke dem.

— Mange tenker nok som så at her skal det bli flere møter, men jeg tror ikke det. Vi har allerede etablerte grupper som kan benyttes, og så langt jeg kan se, er de tilstrekkelig.

— Ser du klare fordeler og ulemper ved dette systemet?

— Jeg har jo allerede nevnt flere fordeler — påvirkning (myndighet), åpnere system med mulighet for bedre flyt i informasjon og bedre utnyt-

SØNDAGSMØTE I SULDAL HERADSTYRE

Av Johan Veka.

Mellom Steine i nedre Suldal og Marastø på Suldalseid går det ein veg, trakka og trøtt av mannefot og hestehov i hundretals år.

Det var sjoarvegen for mange suldøler. Og kyrkjevegen for folket på Suldalseid.


På vegen her såg ein og Suldalspresten ridande når han skulle til Sauda i embets medfør — Sauda var anneks til Suldal frå reformasjonstida til 1858.

Men vegen trong stundom vøling. Iminsto var det slik i 1847. Då kjem det krav om vøling til ordførar L.O. Kolbeinstveit frå bøndene på Suldalseid.

Han må ha sett dette som ei haste-sak. Han kallar inn til møte i Suldal heradstyre søndag 30. mai (!) klokka 6 ettermiddag.

Men nei — heradstyret såg ikkje syn med å yta pengar til Steine-Marastø-vegen. Det var eit samrøystes vedtak. Og ordførar Kolbeinstveit, som attåt var stortingsmann, tek til fjørpenen og fører vedtaket inn i protokollen.

Nå er det komen bilveg mellom Steine og Suldalseid. Ingen går gamlevegen gjennom Bydalen lenger og ingen skuvar ut båten frå Marastø — lat oss seia: på veg til haustmarknaden i Stavanger.



telse av den enkeltes personlige egenskaper.

Jeg har i grunnen ikke funnet så mange svakheter ved systemet. I enkelte tilfeller kan det nok ta litt lengre tid å få fattet beslutninger.

Lederrollen kan både bli vanskeligere og lettere — det er avhengig av person og lynne. Det kan nok for enkelte være vanskelig å måtte legge fram en gruppes mening som går på tvers av ens egen.

— Jeg tror vi kan forvente at noe

sånt som 20% av alle avgjørelser blir tatt i gruppene, mens 80% fortsatt tas i linjen.

— Jeg vil på ny understreke at systemet fordrer tillit. Alle medlemmene i en gruppe må føle seg trygge på at de blir godtatt i gruppen — at de ikke blir uglesett fordi de argumenterer sterkt mot gruppens syn.

Jeg vil si det slik at bindeleddssystemet både er en organisasjonsform og en holdning.

INFO — INSTILLINGEN KLAR



Avd.dir. Kaare Flaate.

Informasjonsutvalget har nå levert sin innstilling. Utvalget ble oppnevnt i 1978 og skulle

A. foreta en vurdering av den interne og eksterne informasjonsvirksomheten i Statens Vegvesen.

B. Legge fram forslag til videre informasjonsvirksomhet.

— Behovet for bedre informasjon både innad blant de ansatte og utad til politikere og publikum er stadig økende, sier avdelingsdirektør Kaare Flaate, som er formann for utvalget.

— Dette har gjort det nødvendig å se nærmere på hvordan informasjonsvirksomheten best kan legges opp.

— For de ansatte er det viktig å få god informasjon for at de skal kunne utføre sitt arbeid på beste måte. Like viktig er det å kunne informere utad om hva vegvesenet driver på med, og hva som ligger bak det vi foretar oss. Utvalget håper derfor innstillingen vil kunne tjene som en veiledning både i den interne og den eksterne informasjon.

— Hvordan skal de ansatte få den nødvendige informasjon?

— Det finnes flere veier å gå. Muntlig på møter eller skriftlig ved rundskriv, men fremfor alt tror utvalget bedriftsavisene har en sentral oppgave. De må presentere stoffet på

Forskrifter for bygge- og anleggsutstyr

Miljødepartementet har nå fastlagt forskrifter om støy fra transportable kompressorer.

Senere skal det komme forskrifter for trykkluftverktøy, dumpere, dozere, hjullastere o.l. Det vil også bli gitt bestemmelser om den samlede støy fra en anleggsplass.

I følge de nye forskriftene skal kompressorer som tas i bruk etter 1. mai 1980 ha et lydeffektnivå som er lavere enn 11,4 bcl. (eller et lydnivå på 87

dB(A) på 7 meters avstand). Denne grensen vil bli senket til 10,2 bel (75 dB(A) på 7 meters avstand) fra 1. januar 1982. Eldre kompressorer vil ikke bli tillatt brukt etter 1. januar 1981 dersom støyen overstiger 11,7 bel (90 dB(A)).

Kompressorer som leveres etter 1. mai 1980 skal merkes med angivelse av lydeffektnivå. Målingen skal foretas etter en bestemt metode.

en lesbar måte, slik at det når ut til de ansatte og deres familier. Alle ansatte har sine kontakter, og er derfor en kilde for informasjon utad. Det er viktig at de ansatte får informasjon før ting går ut til offentligheten, og før de kan lese om det i avisene. Det er ikke alltid mulig, men det er et viktig prinsipp som vi bør forsøke å følge.

— Er innstillingen et forsøk på å gjøre folk mer klar over informasjonsplikten innen etaten?

— Vi forsøker å fortelle hva som formelt finnes av plikter. Imidlertid legger vi mer vekt på å fortelle hvorfor det er viktig, slik at det kan skapes en holdning for å gi informasjon.

— Hvem kan gå ut med informasjon?

— Hver enkelt arbeidstaker. Men alle bør vite hvor begrensingen ligger, og hvor det er riktig å henvise til den som arbeider med saken.

Flaate mener det største behovet for informasjon utad ligger på det

helt lokale plan. Folk vil ha greie på det som skjer i de nærmeste omgivelsene, og det er kanskje ikke alltid nok å legge ut planer til gjennomsyn. Det er viktig å sende ut informasjon når et arbeide skal påbegynnes, slik at det skapes forståelse for det som skal foregå. Trafikkantene må også få informasjon om pågående vegarbeid, mener Flaate, enten ved skilting eller informasjonstavler.

Han håper innstillingen vil være til nytte både for etaten, og at andre etater kan dra fordel av den.

Innstillingen ble drøttet på vegsjeffkonferansen i slutten av mars, og vil nok bli gjenstand for videre drøftinger i andre fora. Den vil muligens komme til å danne grunnlaget for eventuelle retningslinjer for informasjonsvirksomheten i vegvesenet.

De som er interessert i innstillingen og ikke har adgang til den på annen måte, kan henvende seg til Ole Handeland på vegkontoret.

PRIVATISERING AV VEGVESENETS DRIFT?

Av Ole Handeland

tillitsmenn og forretningsførere i Norsk Arbeidsmandsforbund i Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland har vedtatt en uttalelse der de påpeker at det etter deres mening har pågått en sterk privatisering av driften i vegvesenet. Vi bringer uttalelsen i sin helhet.

UTTALELSE FRA FELLESMØTE FOR NORSK ARBEIDSMANDS- FORBUNDS AVDELINGER I TELEMAR, AUST- AGDER, VEST-AGDER, OG ROGALAND

Hovedtillitsmenn og forretningsførere i fylkesavdelingene samlet til møte i Kristiansand den 25. november 1980 har gjennomgått sysselsetting og maskinpolitikken som har vært ført i Statens Vegvesen de senere år.

Møtet konstaterer at en stadig er vitne til en sterk privatisering av vegvesenets drift.

De enkelte avdelinger har tidligere, gjennom forhandlinger og politisk arbeid, søkt å endre utviklingen. Arbeidet har ikke gitt resultater.

Møtet aksepterer at den rådende økonomiske situasjon, og politiske vedtak, gir rammen for den utbygging av veier som til enhver tid skal finne sted.

Det betyr ikke at vi vil godta at det arbeide som skal utføres blir tatt over av enmaskineiere og kontraktører som bare kan konkurrere i pris fordi de ikke har de lønns- og arbeidsvilkår som våre medlemmer gjennom faglig

arbeide har kjempet seg til, og dessuten ikke er underlagt arbeidstidsbestemmelser og andre reguleringer, mens antallet tjenestemenn og vegvesenets maskinpark stadig reduseres.

Vi krever nå økte bevilgninger til innkjøp av maskiner slik at vegvesenet kan anskaffe det antall maskiner det er behov for.

Statens Vegvesen må selv ha den maskinpark det kan gis helårlig, rasjonell sysselsetting for.

Dette vil også være samfunnsøkonomisk riktig dersom:

1:

Vegvesenet bruker egne maskiner i de arbeidsoperasjoner som er lønnsomme.

I dag er det motsatte tilfelle. Lønnsom drift settes bort til private.

Det er forutsatt en beregningsmåte som gir oversikt over den virkelige situasjon økonomisk for den enkelte maskin.

2:

Administrasjonssystemet legges om for å sikre god utnytting av eget materiell og personell.

Skillet anlegg/vedlikehold bygges ned eller fjernes. Utplussing av faste maskiner i det enkelte vegområde vurderes. Behovet for at vegvesenet utfører anleggsarbeide for andre offentlige instanser utredes.

3:

Sentralt innkjøp av, og overføring til forskjellige fylker etter behov, for større spesialmaskiner kan være en

løsning for utnytting av visse maskin-grupper.

4:

Vurdering av maskintyper før innkjøp underlegges forhandlingsplikt for å sikre at tjenestemennenes erfaring kommer til nytte ved maskinvalg.

Det er vår oppfatning at gjennomføring av de tiltak som her er nevnt vil gi bedre utnytting av gitte bevilgninger og derved til innsparinger.

Dessuten vil det være å underbygge trygge, gode arbeidsplasser med distriktsmessig god spredning.

I det vi viser til bl.a. vedtak på Norsk Arbeidsmandsforbunds landsmøte og det arbeidet forbundet og avdelingene har lagt ned i denne saken i medlemmenes, og ikke minst samfunnets interesse, må vi nå be de forskjellige behandlende instanser merke seg at våre medlemmer nå er svært utolmodige.

Norsk Arbeidsmandsforbunds medlemmer vil ikke i framtida stå på sidelinjen og være tilskuer til at andre grupper sikrer sine interesser ved gjennomføring av forskjellige typer aksjoner, mens vi stadig oversees og i tillegg må delta i betalingen av andre gruppers regninger gjennom fellesytelsene i samfunnet.

Vi forlanger nå å bli tatt alvorlig, og at myndighetene er lydhøre for de krav Arbeidsmandsforbundets representanter vil føre fram ved ny behandling av Norsk Veiplan.

Dersom de forlag til løsning som foreligger etter behandlingen ikke innebærer en endring i politikken som tar hensyn til våre krav vil dette kunne få konsekvenser som vi i dag ikke kan ha oversikt over.

Hvilke kommentarer har du til ut-

talelsen, driftssjef Arne Njå?

— Jeg kan ikke se at det har foregått en sterk privatisering av vegvesenet her i fylket. Tallet på ansatte i driften har riktignok gått ned, men nedgangen var ventet og må dessuten sees i sammenheng med den teknologiske utviklingen.

Forholdet mellom egne arbeidstakere og entreprenører har vært meget stabilt de senere år. Vi har egentlig ligget ganske lavt i den del av arbeidet som utføres av entreprenører.

Avslutningen av de store anleggsarbeidene på Suldalsvegen har i tillegg slått ut nå. Vi hadde en kunstig høy sysselsetting i egen regi den tiden vi drev på den vegen for forskottteringsmidler.

Vi har hatt en nedgang i bevilgningene, og det går først utover entreprenørene, noe de nakne tall viser. I 1979 utførte entreprenørene 27,9% av alt anleggsarbeidet, i 1980 var andelen sunket til 12,0%.

— Er vi nå kommet for lavt i entreprisedandel?

— Jeg tror det er riktig å drive såvel i egen regi som ved hjelp av entrepriser. Hovedmålet må være å bygge og vedlikeholde vegene så effektivt og økonomisk som mulig. Dersom vi driver like effektivt og økonomisk som entreprenørene, bør vi ha størst mulig grad av egen-drift. Hvis ikke, bør vi sette bort arbeide på entrepriser. Noe drift i egen regi må vi alltid ha. Det er gunstig for alle parter med konkurranse, i tillegg må vi tenke på beredskapen.

Jeg skulle gjerne sett at vi hadde beregningsmetoder slik at vi kunne finne ut hvem som gjør billigst arbeid, når vi også regner med kvaliteten på arbeidet. Det er vanskelig å si hvordan forholdet er, og vi finner ingen grunn foreløpig til å endre for-



Såvel beredskap som konkurransehensyn tilsier at vegvesenet må ha en egen maskinpark.
Foto: Handeland.

holdet mellom egen regi og entreprise som vi hadde fram til 1979. Vi arbeider imidlertid med å finne fram til metoder for å kunne foreta slike beregninger.

— Det har vært en klar forskyvning i arbeidsmengde mellom anleggsområdene i det siste. Hvilke konsekvenser mener du det kan få?

— Nedtrappingen i bevilgningene kan føre til at denne tendensen blir sterkere, og det kan bli nødvendig å forflytte arbeidstakere mellom de ulike regionene i fylket. I prinsippet vil vi prøve å unngå opprettelse av brakkeleirer — flest mulig bør kunne bo hjemme i arbeidsuken.

— Hvordan er forholdet mellom egen regi og entrepriser i maskindriften?

— Egenandelen har sunket noe de senere år, men ikke mye. Jeg tro «O-budsjetteringen» har vært en av årsakene til det. Kanskje jeg bør for-

klare det uttrykket. Det betyr at det ikke gis bevilgninger til innkjøp av maskiner over budsjettet. Driften av maskinene skal gå i balanse, inkludert renter og avskrivninger.

Hovedmålet for maskindriften er som for resten av driften — arbeidet skal gjøres så effektivt og økonomisk som mulig. Hele tiden skal vi ha miljø og sikkerhet med i berøgningen. Såvel beredskap som konkurransehensyn gjør at vi bør ha egne maskiner og leie en viss del.

Jeg er enig med NAF i at vi må ha en moderne maskinpark for å kunne utføre arbeidet på mest hensiktsmessige måten.

Jeg er også enig i at vi — om nødvendig — må få bevilgninger til innkjøp av nye maskiner, slik at vi kan skaffe oss en moderne, effektiv maskinpark.

— Uttalelsen peker på problemet med enmanns-entreprenører som ik-

ke er underlagt arbeidsmiljøloven og andre bestemmelser.

— Det er riktig at enmanns-bedrifter har visse fordeler med hensyn til arbeidsmiljøloven. Vi har lite herredømme over dette. Både lovgiving og lønnsavtaler avgjøres utenom fylket. Praktiseringen av arbeidsmiljøloven er ikke vegvesenets ansvar når det gjelder entreprenører som selv administrerer sin drift. Derimot har vi et ansvar for at loven overholdes i de tilfeller hvor fremmede maskiner arbeider sammen med våre egne folk.

— Uttalelsen sier at vurdering av maskintyper før innkjøp må underlegges forhandlinger.

— I Rogaland har vi funnet det nyttig å spørre brukerne ved anskaffelse av nye maskiner. En forhandlingsplikt synes å være i strid med hovedavtalen vi har nå. Etter den skal slike saker drøftes med tillitsmennene.

— Hva med maskiner og lønnsomhet?

— Det er vanskelig tema. Det er klart at visse typer arbeid er mer «lønnsom» enn andre. Vi har nok overført en større del av disse arbeidene til egne maskiner.

En del maskiner er det bortimot umulig å få lønnsomme. Ta for eksempel snøploger i Rogaland. Vi må ha en viss beredskap, og dermed påløper visse kostnader. Leien fastset-

tes sentralt, og da ikke etter Rogalandsvinteren — for vårt fylke er den satt altfor lavt. Vi arbeider med å justere leieprisene, men vi kan ikke vente at de skal komme i balanse med utgiftene. Værvariasjonene er for store til det.

— Tiltaler en nedbygging av skillet mellom anleggs- og vedlikeholdsavdelingen deg?

— Jeg ser større fordeler ved delingen. Blant annet er det mindre fare for at den ene funksjonen forsømmes ved at lederen har spesiell forkjærlighet for den andre. Dessuten fører det systemet vi har i dag til at utgiftene føres der de hører hjemme. Vi får renere forhold på den måten.

Jeg tror ulempene kan overvinnnes ved å få i stand en god samordning mellom avdelingene. Det er noe av det vi har satset sterkt på i Rogaland, og jeg mener det har gitt resultater.

— Tror du sentralt innkjøp av maskiner og overføring mellom fylkene etter behov vil føre til en bedre utnyttelse av visse maskintyper?

— I noen tilfeller kan det være berettiget, men ofte tror jeg det er like økonomisk å leie maskinene.

— Generelt vil jeg si at den skarpe tonen i uttalelsen fra Arbeidsmandsforbundet ikke stemmer med forholdet vi har til NAF-tillitsmennene her i fylket.

**INNLEVERINGSFRIST FOR STOFF
TIL NESTE NUMMER: 20. MAI.**

Medbestemmelsesavtalen:

For at flest mulig skal få anledning til å sette seg inn i den nye medbestemmelsesavtalen bringer vi den her i sin helhet.

Felleserklæring:

Formålet med avtalens del 2 er å gi redskaper for arbeidstakernes medbestemmelse. Partene er klar over at slik medbestemmelse kan føre med seg problemer av juridisk, administrativ og økonomisk art som det er vanskelig å ha oversikt over. De er derfor enige om, under gjennomføringen av avtalen, å finne fram til konkrete løsninger som skaper gode arbeidsmiljøer og en demokratisk beslutningsprosess, hvor arbeidstakerne har reell innflytelse på beslutninger som berører dem selv, samtidig som løsningene varetar forvaltningens oppgave loyalt å gjennomføre politiske myndigheters beslutninger, i samsvar med de lover og andre bestemmelser som regulerer de tilsattes virke.

Partene er enige om at selv om avtalens del 2 trekker opp grensene for arbeidstakerens medbestemmelsesrett i de forhold den omfatter, er den ikke til hinder for at det innenfor denne rammen gjøres praktiske forsøk på å finne fram til samarbeidsformer som kan tjene de samme formål, om mulig på en bedre måte.

Partene er enige om å praktisere avtalen slik at den former seg som en naturlig videreføring av den medbestemmelsesrett tjenestevistloven, tjenestemannsloven og arbeidsmiljøloven allerede har innført.

2.1

VIRKEOMRÅDE OG FORMÅL

2.1.1. Virkeområde

2.1.1.1.

Avtalens del 2 gjelder i arbeidsforhold mellom arbeidstaker og arbeidsgiver hvor staten er lønnsfastsettende myndighet, og har til formål å gi arbeidstakerne i virksomhetene utvidet medbestemmelse på egen arbeidssituasjon, jfr. likevel merknadens 1. ledd.

Med medbestemmelse forsås alle tiltak som tar sikte på å gi de tilsatte reell innflytelse i virksomheten.

Med arbeidstaker menes de som omfattes av lov om offentlig tjenestevister.

2.1.1.2

Medbestemmelsen gjelder ikke avgjørelser av politisk karakter. Med avgjørelser av politisk karakter forstås her beslutninger som er knyttet til den politiske ledelses prioritering, beslutninger som hovedsakelig angår publikum, gjelder forholdet til Regjeringen og Stortinget, eller som for øvrig treffes på grunnlag av lover, forskrifter og stortingsvedtak.

2.1.2 Formål

2.1.1.1.

Det skal legges vekt på å nå fram til ordninger som gir de tilsatte, gjennom deres organisasjoner, muligheter for reell medbestemmelse på de forskjellige nivåer i virksomheten, og slik at de får delta så tidlig som praktisk mulig i beslutningsprosessen.

2.1.2.2.

Avtalens del 2 skal praktiseres slik at

ikke bare arbeidstakerne sikres utvidet medbestemmelse, men også slik at den fremmer virksomhetens effektivitet og skaper et godt forhold til publikum.

Merknader

Partene forutsetter at det blir avtalt særskilt hvordan denne del av avtalen skal tilpasses skoleverket.

Partene er enige om å forhandle særskilt om medbestemmelse for arbeidstakere som ikke går inn under 2.1.

partene er enige om at det etter avtale kan drives forsøksvirksomhet for å utvikle organisasjons- og arbeidsformer som øker de tilsattes medbestemmelse. Det vises til arbeidsmiljølovens § 12, og prosjektet for utvikling av medbestemmelse og arbeidsmiljø i statlige virksomheter.

2.2.

SÆRAVTALE

2.2.1.

Inngåelse av særavtale

2.2.1.1.

Innenfor rammen av avtalens del 2 skal det sluttes særavtale mellom virksomheten og vedkommende organisasjoner.

2.2.1.2.

Særavtalen skal omfatte hele virksomheten og fastsette nærmere regler om hvordan avtalens del 2 skal tilpasses den enkelte virksomhet, f.eks. må deltakelse i forhandlinger og instansrekkefølge ved forhandlinger fastsettes.

2.2.2.

Uenighet om særavtalens innhold.

2.2.2.1.

Bli ikke partene enige om særavta-

lens innhold, avgjøres de spørsmål det er uenighet om, av en nemnd.

2.2.2.2.

Nemnda skal ha en nøytral leder. Bli ikke partene enige om hvem som skal være leder, oppnevnes vedkommende av Riksmeglingsmannen eller av en kretsmeglingsmann om partene er enige om det.

2.2.2.3.

Hovedsammenslutninger av organisasjoner som har medlemmer i virksomheten, oppnevner hver en representant i nemnda.

2.2.2.4.

Staten oppnevner sine representanter, like mange som organisasjonene oppnevner tilsammen.

2.2.3.

Twist om forståelse av særavtalen

2.2.3.1.

I særavtalen kan det fastsettes hvordan tvister om særavtalens forståelse skal løses. Har særavtalen ingen annen bestemmelse, kan hver av partene bringe den inn for lokal arbeidsrett.

Tilføyelse for Statens vegvesen

partene er enige om at når det oppstår tvist om fortolkning av denne særavtale på fylkesplan eller i Vegdirektoratets avdelinger, søkes tvisten løst ved forhandlinger mellom organisasjonene og Vegdirektoratets ledelse. Oppnås ikke enighet, kan hver av partene bringe saken inn for Samferdselsdepartementet til avgjørelse eller for arbeidsretten.

2.2.4

Varighet m.m.

2.2.4.1.

Særavtalen skal ha samme utløpstid som hovedavtalen. Revisjon av særavtalen skal skje etter de samme regler som er fastsatt for hovedavtalen. Unntatt fra dette er revisjon som er nødvendig som følge av organisatoriske endringer.

2.2.4.2.

I den utstrekning det sluttes avtaler mellom Forbraker- og administrasjonsdepartementet og hovedsammenslutningene om spørsmål som går inn under denne avtales del 2, gjelder slike avtaler foran særavtaler.

2.3. FORHANDLINGER/ DRØFTINGER

2.3.1. Hovedregel

2.3.1.1.

Medbestemmelsesretten skal som hovedregel gjennomføres ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger, jfr. likevel 2.5.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er enig om at medbestemmelse for vegvesenets arbeidstakere skal skje ved at tillitsmannsapparatet får utvidet rett til forhandlinger og drøftinger.

2.3.2.

Parter ved forhandlinger og drøftinger

2.3.2.1.

Partene under forhandlingene er:
— På arbeidsgiversiden den admini-

strative myndighet som har rett til å treffe avgjørelse i saken.

— På arbeidstakersiden de organisasjoner som har medlemmer i vedkommende virksomhet/tjenestegren.

tilføyelse for Statens vegvesen I fylkene

Forhandlinger skal føres på det plan hvor sakene naturlig hører hjemme og hvor vedkommende leder ha vegsjefens fullmakt til å treffe avgjørelse, men 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.

I Vegdirektoratet

I saker som gjelder internt for en bestemt avdeling er avdelingens leder — eller den han bemyndiger — den som fører forhandlingene.

På arbeidstakersiden føres forhandlingene av representanter for arbeidstakernes lokale fagforeninger/avdelinger, tilsluttet en Hovedsammenslutning og valgt etter reglene i Hovedavtalen del I: Tillitsvalgte.

Generelt for Statens vegvesen og ankesaker

Gjelder saken Statens vegvesen generelt, eller er saken brakt inn for direktoratet som ankesak, etter førte forhandlinger i fylkene, er det vegdirektøren — eller den han bemyndiger — som fører forhandlingene.

På arbeidstakersiden føres forhandlingene av tillitsvalgte, oppnevnt

av de ansattes fagforbund, tilsluttet en hovedsammenslutning.

Generelt ved forhandlinger

Partene er innforstått med at forhandlinger skal føres med tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som saken vedrører.

Gjelder saken flere tjenestemannsgrupper er partene likeledes innforstått med at det da forhandles under ett med tillitsvalgte for alle berørte tjenestemannsgrupper.

Det påhviler ledelsen å varsle de berørte tjenestemannsorganisasjoner når en sak skal tas opp til forhandling.

2.3.2.2.

Partene under drøftingene er:

— På arbeidsgiversiden det administrative ledd innenfor virksomheten som behandler saken.

— På arbeidstakersiden de organisasjoner som har medlemmer i vekommende virksomhet/tjenestegren.

2.3.3.

Forhandlinger

2.3.3.1.

Arbeidsgiveren plikter å forhandle med organisasjonene om saker som går inn under 2.3.3.3., med mindre partene blir enige om noe annet. Organisasjonene kan kreve forhandlinger om de samme saker.

2.3.3.2.

Avgjørelse som treffes ved forhandlinger må

a) være underlagt og i samsvar med den prioritering som den politiske ledelsen har fastlagt for virksomhetens oppgaver

b) ligge innenfor rammen av de budsjettvedtak Stortinget har fattet

c) ligge innenfor vedkommende arbeidsgivers myndighetsområde.

2.3.3.3.

Innenfor ovennevnte ramme kan følgende saker avgjøres gjennom forhandlinger:

a) Interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr. Herunder rasjonalisering og innføring eller endring av teknologi som har innvirkning på de tilsattes arbeidssituasjon, eller andre vesentlige endringer av arbeidsprosessen.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr må betraktes som varig, når dette tar sikte på å vare ut over 3 måneder.

Spørsmål som henger sammen med forholdet egen regi/entreprise og spørsmål i forbindelse med innleie av fremmedmaskiner er ikke gjenstand for forhandlinger, men kan drøftes mellom partene i henhold til pkt. 2.3.4.

b) Fordeling av nye stillinger innen den enkelte virksomhet.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Fordeling av stillinger som vedtas av Stortinget i forbindelse med det årlige budsjett er ikke gjenstand for forhandlinger.

Merkand

Særlig for disse to punkters vedkommende er partene i avtalen oppmerksom på at det kan oppstå problemer med å avgrense administrative saker i forhold til politiske prioriteringer og konsekvenser. Partene er enige om at saker som den politiske ledelse definerer som politiske ikke er gjenstand

for forhandlinger. Dersom en av partene mener at en sak som det kreves forhandlinger om i den enkelte virksomhet angår den politiske prioritering, forelegges saken vedkommende departement som avgjør om saken er av administrativ eller politisk art. For øvrig vises til 2.1.1.2. og 2.3.3.2.

c) Valg ved anskaffelse av utstyr og hjelpemidler når det ikke er tale om bygg eller betydelige kapitalvarer.

Tilføyelse for Statens vegvesen

I vegarbeidsdriften er partene innforstått med at kjøp av vanlig utstyr til driften er forhandlingssaker når det ikke er snakk om større kapitalvarer så som biler, høgler, dosere, gravemaskiner, hjullastere, knuseverk, traktorer og kompressorer o.l. Slike innkjøp kommer inn som drøftingsaker

d) Velferdstiltak, fordeling av velferdsmidler m.v.

e) Tiltak som stimulerer de tilsatte til å legge fram forslag til forbedringer, herunder premiering av forslag.

f) Personalreglement.

g) Diponering av arealer til arbeidslokaler, hvilerom og spiserom.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Bedriftsintern-opplæring, unntatt arbeidsmiljøopplæring, er gjenstand for forhandlinger.

2.3.3.4.

Organisasjonene har uttalelsesrett i saker som i henhold til 2.3.3.2. ikke vil være forhandlingsgjenstand. Dersom organisasjonene krever det, skal slike uttalelser følge saken til den overordnede instans, men ikke lenger enn til fagdepartementet.

2.3.4.

Drøftinger

2.3.4.1.

Arbeidsgiveren plikter å ta følgende saker opp til drøfting med organisasjonene:

— budsjettforslag

— byggeprosjekter

— lantidsplaner for virksomheten

— valg av utstyr og hjelpemidler når det er tale om betydelige kapitalvarer

— spørsmål om oppsetting av tjenestelister m.v.

2.3.4.2.

Andre saker som ikke positivt er nevnt i 2.3.4.1. eller i 2.3.3. og som har betydning for de tilsattes arbeidssituasjon, kan drøftes mellom partene etter krav fra organisasjonene eller fra arbeidsgiveren.

2.3.5.

Informasjon

2.3.5.1.

Arbeidsgiveren plikter å gi tillitsvalgte som kommer inn under denne avtalen i henhold til 2.3.2. informasjon om:

— regnskap og økonomi

— påtenkte prosjekter

— pågående planlegging

— vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de tilsatte

— nyttilsettinger

2.3.5.2.

Arbeidsgiver skal uoppfordret gi informasjon på et så tidlig tidspunkt som mulig under administrasjonens behandling av sakene, slik at de tilsattes muligheter til medbestemmelse blir reell i de forskjellige faser av behandlingen.

2.3.5.3.

De tillitsvalgte skal på ethvert tids-

punkt ha adgang til å gjøre seg kjent med de dokumenter som har betydning for de aktuelle saker.

2.3.5.4.

Informasjon bør gis i en lettfattelig form uten unødig bruk av tekniske spesialuttrykk. Er saken komplisert, eller forutsetter den en spesiell teknisk innsikt, bør arbeidsgiveren sørge for at arbeidstakernes representanter får en hensiktsmessig faglig innføring.

2.3.5.5.

Informasjon kan gis i møter eller skriftlig. Nærmere retningslinjer om hvordan og når informasjonen skal gis, fastsettes ved særavtaler i den enkelte virksomhet.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er innstilt på å la rammeavtalens bestemmelser om informasjon få anledning til å virke på en mest mulig naturlig og hensiktsmessig måte i etaten, før en eventuelt trekker opp nærmere retningslinjer om hvordan og når informasjon skal gis.

Både ledelsen og de tillitsvalgte vil i avtaleperioden følge denne utviklingen.

Når Informasjonsutvalgets innstilling foreligger skal Vegdirektoratet ta saken opp med organisasjonene med sikte på å komme fram til et informasjonsopplegg for etaten.

2.3.5.6.

Ved informasjonsopplegg i saker av stor betydning for de tilsatte, f.eks. i forbindelse med rasjonalisering, organisasjonsendringer m.v., har ledelsen et spesielt ansvar for at alle tilsatte blir særlig godt orientert. Slike orienteringer planlegges sammen med tillitsvalgte.

2.3.5.7.

I særavtalen fastsettes i hvilken utstrekning organisasjonene skal ha adgang til å nytte virksomhetens kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til medlemmene om saker som går inn under denne avtalen.

2.3.5.8.

Organisasjonene plikter på sin side å gi virksomhetens ledelse informasjon om saker som behandles i organisasjonene og som det er av betydning for ledelsen å få informasjon om på samme måte som bestemt foran i 2.3.5.5.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Organisasjonene har adgang til å nytte administrasjonenes kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til sine medlemmer om saker som går inn under avtalen om medbestemmelse.

2.4.

SAKSBEHANDLING

2.4.1. Forhandlinger

2.4.1.1.

akter arbeidsgiveren å gjennomføre tiltak som er nevnt i 2.3.3., skal arbeidsgiveren først forhandle med organisasjonene, med mindre partene blir enige om noe annet. Organisasjonene kan kreve forhandlinger om de samme saker.

2.4.1.2.

Dersom partene ikke er enige om en lengre first, skal forhandlingene være påbegynt senest 1 uke etter at krav om forhandlinger er satt fram. Forhandlingene kan kreves avsluttet en uke etter at forhandlingene er påbegynt.

tilføyelse for Statens vegvesen

partene er enige om at forhandlinger skal være påbegynt senest 2 uker etter at krav om forhandlinger er satt fram.

2.4.1.3.

Oppnås ikke enighet under forhandlingene, kan hver av partene kreve at forhandlingene føres videre i de overordnede organer i vedkommende virksomhet. De samme frister gjelder da som ved førstehånds behandling.

2.4.1.4.

Dersom mulighetene for forhandlinger er oppbrukt uten at det er oppnådd enighet, og organisasjonenes representanter ikke vil godta arbeidsgiverens standpunkt, kan organisasjonene enten kreve at saken skal avgjøres av en partssammensatt nemnd med nøytral leder oppnevnt etter reglene i 2.2.2.2., eller bringe saken inn for fagdepartementet. Saken kan likevel ikke bringes inn for fagdepartementet dersom avgjørelsesmyndighet ved lov eller kgl. res. er tillagt annen myndighet.

Skal saken avgjøres ved nemnd, oppnevner hovedsammenslutningene, som er part i saken, hver en representant i nemnda. Arbeidsgiveren oppnevner selv sine representanter i nemnda.

Bringes saken inn for departementet, avgjør fagdepartementet saken etter å ha drøftet den med organisasjonene.

Tilføyelse for Statens vegvesen I fylkene

Forhandles det i første omgang på et lavere administrativt nivå og enighet ikke oppnås, kan hver av partne kreve

forhandlingene ført videre med vegkontorets ledelse.

Hvis enighet heller ikke oppnås her, kan hver av partene kreve forhandlingene ført videre i Vegdirektoratet. Det samme gjelder om forhandlingene i første omgang føres med vegkontorets ledelse og enighet ikke oppnås.

Hvis enighet heller ikke oppnås i Vegdirektoratet, kan organisasjonene kreve saken avgjort av en parts-sammensatt nemnd eller av Samferdselsdepartementet.

I Vegdirektoratet

Forhandles det i første omgang på avdelingsnivå og enighet ikke oppnås, kan hver av partene kreve forhandlingene ført videre med vegdirektøren — eller den han bemyndiger. Hvis enighet heller ikke oppnås i disse forhandlinger, kan organisasjonene kreve saken avgjort av parts-sammensatt nemnd eller av Samferdselsdepartementet.

Det samme gjelder om forhandlingene i første omgang føres av vegdirektøren, eller den han bemyndiger, og enighet ikke oppnås.

2.4.1.5.

Når forhandlingene er holdt, settes det opp protokoll i samsvar med tjenestestlovens regler. Protokollen undertegnes av partenes representanter og hver av partne får sitt eksemplar.

2.4.2.

Drøftinger

2.4.2.1.

For drøftingene gjelder de samme frister som i 2.4.1. Det settes opp kortfattede referater fra drøftingene. Skal saken avgjøres av høyere myndighet skal referatet, dersom organi-

sasjonene krever det, følge saken fram til den overordnede instans, men ikke lenger enn til det enkelte fagdepartement.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Drøftinger kan skje med et hvert administrativt ledd som behandler saken, dersom en av partene krever det.

For saker som behandles på fylkesplan, vil drøftinger kunne føres opp til og med vegkontorets ledelse.

For saker som angår Vegdirektoratet vil drøftinger kunne skje opp til og med Vegdirektoratets ledelse.

Gjelder saken gnerelt for Statens vegvesen vil drøftinger kunne skje med Vegdirektoratets ledelse.

Referatene fra drøftingene skal godkjennes av partene, og eventuelle tilføyelser eller merknader følger referatet.

2.4.2.2.

Oppnås det ikke enighet om oppsetting av tjenestelister m.v., avgjøres tvisten av vedkommende departement eller den myndighet vedkommende arbeidstaker administrativt hører inn under. Før administrasjonen avgjør slike saker skal saken drøftes med vedkommende arbeidstakerorganisasjons representanter.

2.4.3.

Særlige frister

2.4.3.1.

Partene plikter å overholde de fastsatte tidfrister som gjelder for den administrative behandling av de saker som går inn under del 2 i hovedavtalen.

2.5. UTVALGSORDNINGEN

2.5.1.

Utvalg

2.5.1.1.

I stedet for forhandlinger og drøftinger gjennom tillitsmannsapparatet, kan det faastsettes i særavtale at det i de enkelte virksomheter opprettes utvalg til helt eller delvis å behandle de saker som er nevnt ovenfor i 2.3.3. — 2.3.5. I så fall skal arbeidsmiljøutvalgets oppgaver legges til utvalget.

2.5.1.2.

Består virksomheten av flere driftsenheter, d.v.s. av flere spredte og/eller administrativt selvstendige enheter, kan det i særavtale fastsettes om det i en virksomhet med flere driftsenheter skal være mer enn ett utvalg, og hvordan forholdet mellom dem i så fall skal være.

2.5.1.3.

Det kan ikke fastsettes at utvalg skal kunne avgjøre saker hvor avgjørelsesretten er tillagt en høyere myndighet enn den som er representert i utvalget. Når utvalget fungerer som arbeidsmiljøutvalg har det likevel den myndighet arbeidsmiljøutvalget er tillagt etter lov om arbeidsvern og arbeidsmiljø

2.5.2.

Utvalgets sammensetning m.m.

2.5.2.1.

utvalget sammensettes av representanter for arbeidstakerne og arbeidsgiveren. Utvalget skal ha like mange representanter for arbeidstakerne som for arbeidsgiveren og skal ikke ha flere medlemmer enn 12 inklusive

hovedverneombudet som regnes som arbeidstakerrepresentant. Arbeidsgiveren, eller den som i arbeidsgivers sted leder virksomheten eller del av virksomheten (driftsenhet), skal alltid være medlem av utvalget. Alle utvalgsmedlemmer skal ha vararepresentanter.

2.5.2.2.

Verne- og helsepersonalet skal være representert uten stemmerett når utvalget behandler slike saker som vedrører deres virkeområde. De har imidlertid tale- og forslagsrett. Når utvalget behandler saker som spesielt vedrører arbeidstakergrupper som ikke er med i utvalget, skal disse være representert med tale- og forslagrett.

2.5.2.3.

Arbeidstakerne og arbeidsgiveren velger vekselvis lederen av utvalget for ett år om gangen. Det første året velger arbeidsgiveren leder.

2.5.2.4.

utvalget kan ha egen sekretær utpekt av arbeidsgiveren. Ellers kan utvalget, om det er enighet om det, la ett av medlemmene være sekretær, eventuelt la vervet gå på omgang.

2.5.3.

Oppnevning m.m.

2.5.3.1.

Arbeidstakernes representanter oppnevnes av organisasjoner som går inn under 6.1.1. Organisasjonene oppnevner hver for seg så mange representanter som svarer til forholdet mellom deres medlemstall innen det området utvalget dekker. Alle hovedsammenslutninger/Norsk Lær-

erlag skal være representert dersom de har medlemmer innenfor området. Tvist om hvilke forholdstall som gjelder, avgjøres av Forbruker- og administrasjonsdepartementet etter drøftinger med vedkommende hovedsammenslutning.

2.5.3.2.

Arbeidsgiveren utpeker sine representanter slik at de fagområder hvor utvalget har avgjørelsesmyndighet, blir forsvarlig dekket.

2.5.3.3.

Utvalgsmedlemmene oppnevnes/utpekes for 2 år om gangen, men kan skiftes ut i perioden når særlige forhold tilsier det, f.eks. når de tjenesteforhold som ligger til grunn for oppnevningen ikke lenger er til stede.

2.5.4.

Saksbehandling m.m.

2.5.4.1.

I utvalget har lederens stemme utslaget om stemmene ellers står likt.

2.5.4.2.

Hvis flertallet av arbeidstakerrepresentantene eller flertallet av arbeidsgiverrepresentantene er uenige i vedtaket truffet av utvalget, kan de på stedet forlange saken avgjort av overordnet myndighet. Hvilken myndighet dette skal være fastsettes i særavtale.

2.5.4.3.

Saker bringes inn for utvalget på samme måte og behandles med de samme frister som er fastsatt for forhandlinger etter 2.4.1.2.

2.6.

FORHOLDET TIL ARBEIDSMILJØLOVEN

2.6.1.

Unntak fra lov om arbeidervern og arbeidsmiljø m.m.

2.6.1.1.

Ved Kongelig resolusjon av 6. juni 1980 er det, i medhold av lov om arbeidervern og arbeidsmiljø av 4. februar 1977 § 2, ne. 3 annet ledd, gitt unntak fra lovens § 24, nr. 2 for statlig forvaltning. Med statlig forvaltning i denne forbindelse menes også de statbedrifter som er organisert på samme måte som den øvrige statforvaltning, så som Norges Statsbaner, Televerket, Postverket m.v.

2.6.1.2.

I henhold til dette kan arbeidsgiveren og arbeidstakernes organisasjoner fastsette i særavtale at de saker som er nevnt i § 24, nr. 2, helt eller delvis skal behandles under forhandlinger eller drøftinger mellom arbeidsgiveren og organisasjonene i stedet for i arbeidsmiljøutvalget.

Tilføyelse for Statens vegvesen

Partene er enig om at følgende saker som i henhold til Arbeidsmiljølovens § 24.2 behandles av arbeidsmiljøutvalget, istedet skal behandles som forhandlings- eller drøftingssaker etter denne særavtale:

Planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til Arbeidsmiljølovens § 19 og planer om byggearbeider, innkjøp av maskiner, rasjonalisering, arbeidsprosesser og arbeidstidsordninger.

2.6.2.

Årsrapport

2.6.2.1.

Arbeidsgiveren skal hvert år avgi rapport om de saker som er behandlet ved forhandlinger/drøftinger i stedet for i arbeidsmiljøutvalget. Rapporten utarbeides i samråd med de berørte organisasjoner og vedlegges den rapport som arbeidsmiljøutvalget skal avgi i henhold til arbeidsmiljølovens § 24 nr. 5.

2.6.3.

Forholdet til arbeidstilsynet

2.6.3.1.

Når spørsmål som går inn under § 24,2 c (planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til § 19) behandles ved forhandlinger/drøftinger, jfr. 2.3., gjelder på tilsvarende måte arbeidsmiljølovens § 19 med forskrifter.

2.6.3.2.

Når man nytter forhandlinger/drøftinger etter 2.3., gjelder de samme regler for forholdet mellom partene og Arbeidstilsynet som ellers gjelder mellom et arbeidsmiljøutvalg og Arbeidstilsynet.

2.6.4.

Verneombudets rettigheter

2.6.4.1.

Når spørsmål som går inn under arbeidsmiljølovens § 24 nr. 2 skal behandles ved forhandlinger/drøftinger, skal verneombudet (hovedverneombudet) delta i møtene. Verneombudet er ikke part, men har tale- og forslagsrett og kan kreve sine standpunkter tatt inn i forhandlingsprotokollen. Verneombudet kan

Personalia

Heller ikke denne gang er det skjedd så store endringer. Vi har fått fem nye medarbeidere som vi ønsker velkommen til vegvesent. Det er:

Irene Brekke	Tegneass. (vikar)	Vegkontoret	06.01.81
Ellen Johanne Rovik	Kont.ass	Bærheim	29.12.80
Karen Granberg	Kont.ass.	Biltils.Stav.	05.01.81
Anne Marie Helgeland	Kont.ass (vikar)	Biltils. Stav.	15.12.80
Gunvor Karin Vatland	kantinen	vegkontoret	20.01.81

Disse to har sluttet, og vi takker for samarbeidet:

Tor Vetrhus	spes.arbeider	Suldalsvegen	06.02.81
Ellinor Sand	Adm.sekr.	Vegkontoret	31.03.81

Torvald Kåre Lone har tatt over som leder av Trafikkteknisk seksjon på planavdelingen. Han begynte i vegvesenet i 1974, og har hele tiden vært tilknyttet planarbeid, først på Konstruksjonsseksjonen, deretter på Hovedplanseksjonen og til slutt på Hoved- og detaljplanseksjonen.

Runde tall

60 år.

Olav Gjerde	03.05
Leiv Byrkjedal	12.05
Ole Espeli	14.06
Osvald Dybdal	21.06
Valdemar Lillehammer	13.06

50 år.

Vrål A. Øverland	05.05
Arne A. Fløysvik	05.05
Trygve Espeland	15.05

Forts. fra s. 42

la seg bistå av representanter for virksomhetens verne- og helsepersonale.

2.7.

TAUSHETSPLIKT

2.7.1.

Opplysninger gitt i forbindelse med de saksområder som omfattes av avtalen er belagt med taushetsplikt i den utstrekning det kreves etter gjeldende lover, forskrifter og avtaler.

Merknad til avtalens del 2

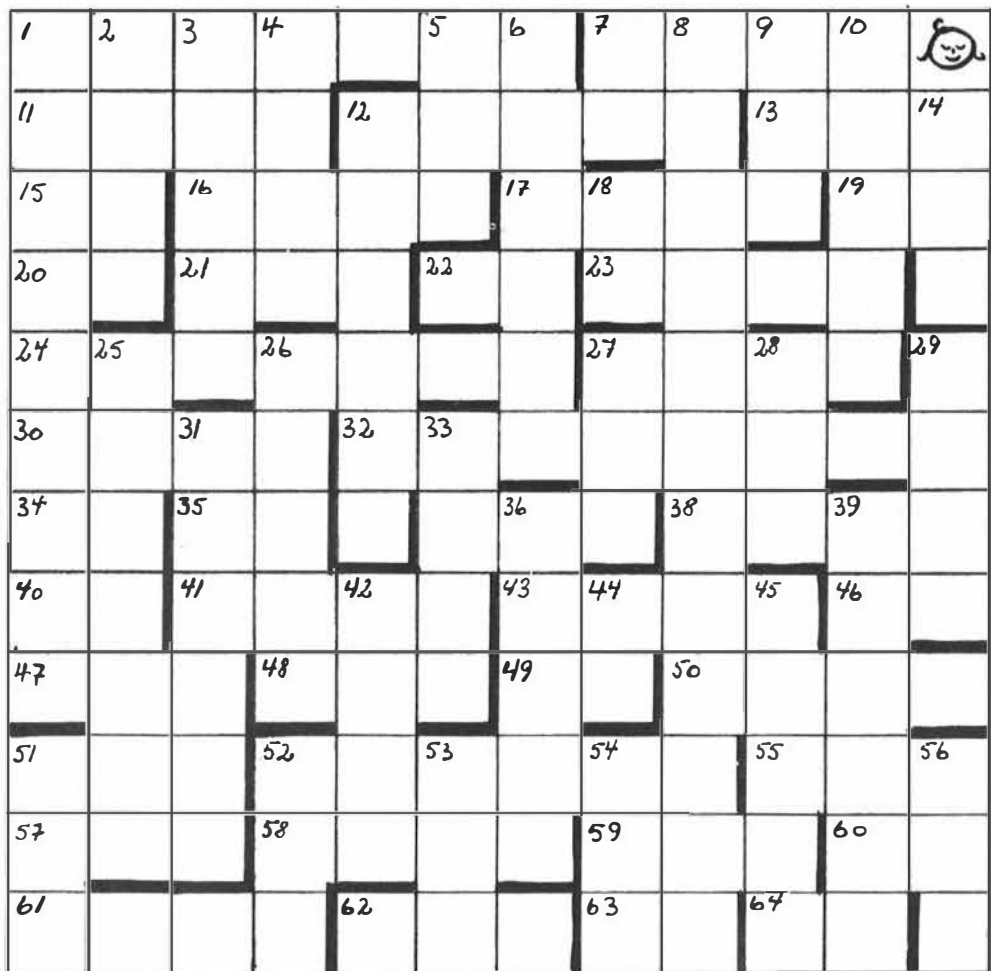
Det forutsettes at forhandlingsberettigede arbeidstakerorganisasjoner, som ikke er tilsluttet en hovedsammenslutning/Norsk Lærerlag, får høve til å tiltre denne del av avtalen innenfor sitt virkeområde.

Forts. fra s. 32

tilføyelse for Statens vegvesen

Avtalen gjelder fra 12.12. 1980 til 30.9.1982, og videre for 1 år ad gangen hvis ikke en av partene sier den opp med 3 mndrs. varsel, jfr. pkt. 2.2.4.1.

KRYSSORD 2/81



Li

Løsningen sendes redaksjonen innen 20. mai 1981

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT

1. gule blad
7. troskapspant
11. hovedstad
12. vanskelig
13. kav
15. smerte
16. diktator (styrtet)
17. frifinnelse
19. svimmel
20. eksisterer
21. telegrambyrå
22. retning
23. fisk
24. lekene
27. giddaløse
30. vanskelig
32. tørket frukt
34. massemedium
25. byge
38. seter
40. Anna Irene
41. tidsangivelse
43. storfugl
46. kikk
47. tre like konsonanter
48. varehus
49. aksjeselskap
50. underholde
51. Rakels søster
52. grer vekk lusa
55. kikker
57. belegg
58. Jakobs far
59. uglied
60. vandre
61. gass
62. nordmann
63. herr
64. ukjent

LODDRETT

1. Oslo
2. kjøkkenredskaper
3. tynn
4. byggegrunn

Løsning på kryssord nr. 1/81

1	T	2	P	4	A	5	S	6	U	7	S	8	O	9	S	10	I	11	A	12	L	
	R	12	L	E	G	A	L	13	K	R	Y	14	L	15	U	N						
16	A	S	S	R	17	L	A	18	O	R	K	A	N	A								
19	F	E	T	20	A	21	R	G	22	L	E	K	23	K	E	R						
24	I	N	25	V	26	I	E	27	E	28	L	E	V	29	E	R						
30	K	R	O	E	31	A	L	B	32	U	L	E	N	E								
33	K	O	R	G	34	S	E	35	A	R	V	36	S	S	S							
37	S	38	I	K	K	E	R	39	H	E	T	40	U	P								
41	L	E	K	R	E	42	S	43	N	E	G	E	R	I								
	O	44	H	O	45	Y	S	T	E	V	46	E	47	D	E	L						
48	V	E	N	49	S	T	A	50	K	E	R	51	U	N	L							
52	E	N	53	S	54	Ø	V	N	I	G	55	E	E	E								

VINNERE:

1. premie: Harald Andersen, Laboratoriet, Hillevåg.
2. premie: Håkon Nilsen, Biltilsynet i Haugesund.

Det kom inn 27 løsninger

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| 5. rovfugl | 29. fugl |
| 6. årstid | 31. mannsnavn |
| 7. ordne | 33. kvinnenavn |
| 8. varm høst | 36. verdens lønn |
| 9. pronomen | 39. dårlig vær |
| 10. avling | 42. okse |
| 12. kvinnenavn | 44. dessert |
| 14. krok | 45. tørket frukt |
| 18. høydedrag | 51. som 27 loddrett |
| 25. ekspanderer | 52. grann |
| 26. oppkomme | 53. amerikalinjen |
| 27. tøy | 54. tre |
| 28. tre like konsonanter | 56. åpning i isen |

GJENNOMSLAG I TRONVIK-TUNNELEN

Av Ole Handeland.

Så er det hull i begge ender av Tronvik-tunnelen. Det skjedde fredag den 13. mars. Vegfolk er tydeligvis ikke overtroiske når de kan legge gjennomslagssalven til en slik dag. Oppsynsmannsassistent Tore Tagholt kunne fortelle at han hadde «sprengt» flere ganger den siste natta.

Men alt gikk bra.

Det er kan hende sant som et eller annet vist menneske har sagt: «Jo mer du bekymrer deg på forhånd, desto mindre grunn har du til bekymringer etterpå.»

Gjennomslagsalva var en såkalt «pilog-stoll», og det ble sprengt et hull på omlag 20 m².

Som vi fortalte i forrige nummer er tunnelen på ca. 200 m. Fjellet har vist seg ikke å være så ille som fryktet, og Tagholt forteller at han regner med å slippe trafikken inn i den i løpet av året.



Jan Hamre fyrer av gjennomslagsalva. Foto: O. Handeland.



Salva er avfyrt. Før trafikken kan slippes forbi må det ryddes.

Foto: O. Handeland.

ORGANISASJONSENDRING

i toppledelsen i Vegdirektoratet

Vegdirektoratets øverste ledelse består nå av en vegdirektør, en administrasjonsdirektør, en teknisk direktør og en trafikkdirektør.

Direktørstillingne er besatt. Olav Søfteland er trafikkdirektør, Tor Normann Johansen administrasjonsdirektør og Arne Grotterød teknisk direktør.

Etter omorganiseringer er ansvarforholdene på topplederhold i Vegdirektoratet:

Administrasjonsdirektør: Personal- og administrasjonsseksjon. Økonomiseksjon og Juridisk seksjon. Teknisk direktør: Driftsavdelingen, Bruavdelingen, Veglaboratoriet. Trafikkdirektør: Planavdelingen og Vegtrafikkavdelingen, samt koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet i Vegdirektoratet.

Samferdselsdepartementet tok initiativet til den nye delingen, og har godkjent den.



Bak fra venstre: Jan Hamre, Tore Tagholt, Harald Refsland, Normann Helle-
ren, Salve Hofsmo, Sverre Kjellešvik, Kåre Kjørberg. Foran fra venstre: Magne
Skjeggstad, Ole Espeli, Odd Helleren. Foto: O. Handeland.

KNUSEVERKET I VADLA

Hele utstyret ved knuseverket i Vadla er nå skiftet ut. I tillegg er det bygget siloer, veg og kai.

Det gamle utstyret har vært i drift siden 1963. Arbeidene på det nye verket startet opp etter ferien i fjor, og skulle vært ferdig i løpet av høsten. Imidlertid oppsto det forsinkelser i forbindelse med klargjøringen av området og støpingen av fundament.

Det er også bygget et nytt olje-grusverk for produksjon av olje-grus og kaldasfalt i tilknytning til knuseverket.

Selve knuseverket med støvdemp-

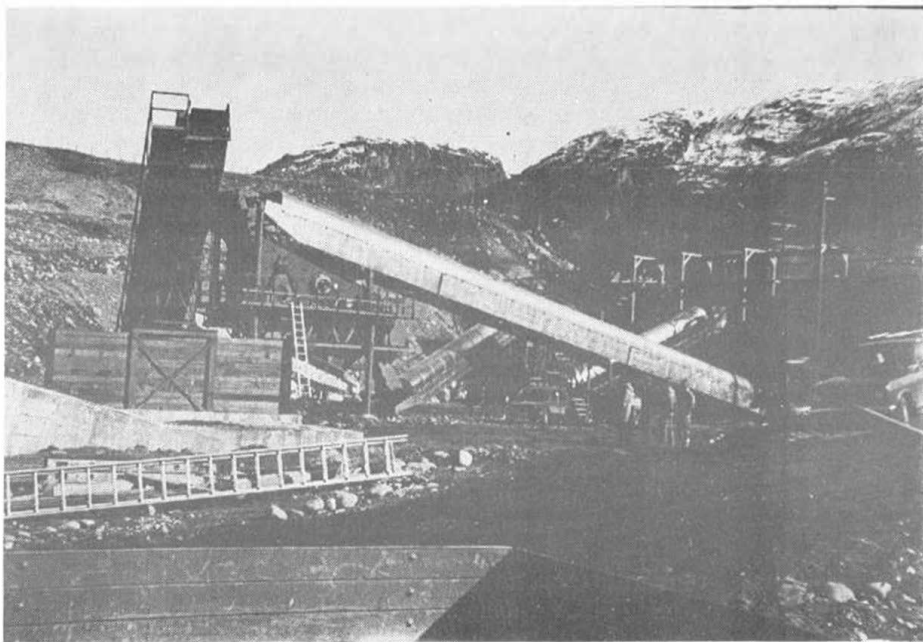
ningsutstyr og førerhytte etc. koster ca. 3,9 mill kr. Totalt vil det bli plassert maskiner og utstyr for ca. 6,5 mill kr. ved anlegget.

Silokapasiteten blir på ca. 1200 m³.

Anlegget skal kunne kjøres av én person.

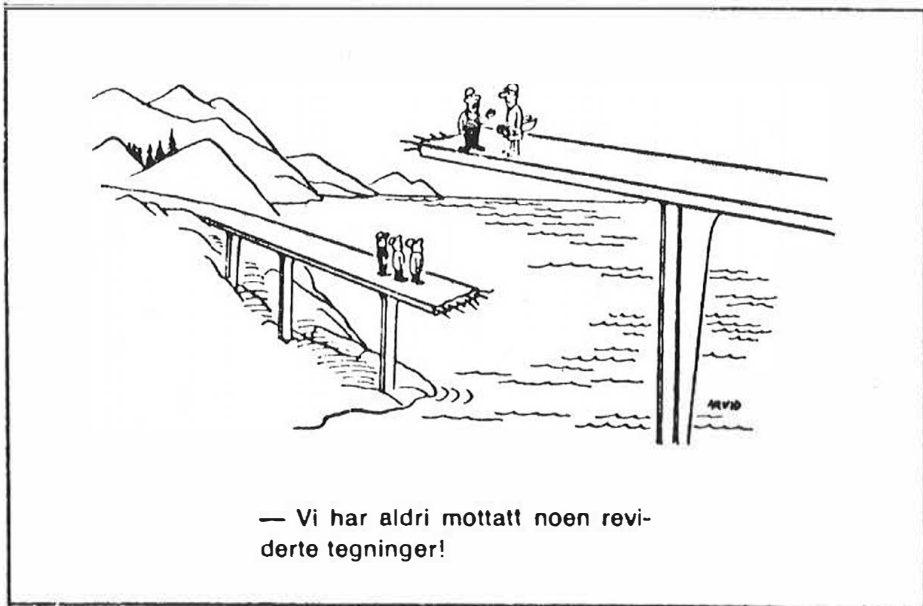
Forekomstene av morenemasse er store i Vadla. Med en årsproduksjon på 140.000 m³ er det antakelig nok til 20—30 års drift.

Anlegget ble prøvekjørt 20. mars, da disse bildene ble tatt. Fra 7. april har det vært full produksjon ved anlegget.

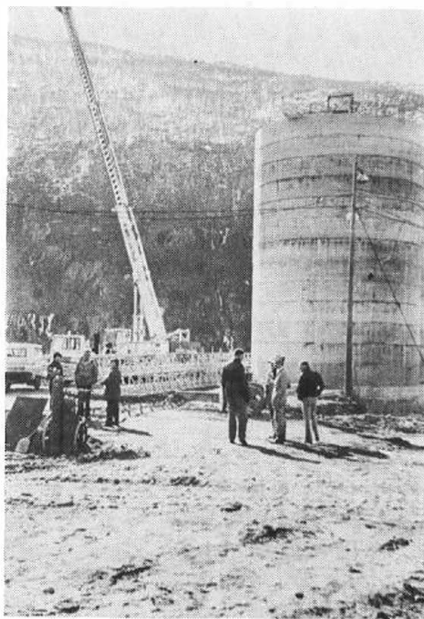


Knuseverket i Vadla.

Foto: J. Lund.



Vegsjefen starter prøvekjøringen av anlegget.
Foto: J. Lund



Knuseverket i Vadla. Foto: J. Lund

NYE HÅNDBØKER

Bøkene kan fås ved henvendelse til Målfrid Crosby på vegkontoret.

072 — FARTSDEMPENDE TILTAK I BOLIGOMRÅDER

Heftet bygger i stor grad på erfaringer som ble høstet fra et undersøkelsesprosjekt Vegdirektoratet startet sommeren 1978. Prosjektet gikk ut på å studere effekten av forskjellige fartsdempende tiltak og utrede anleggsmessige, vedlikeholdsmessige og biltekniske konsekvenser.

Det er også vist til erfaringer og resultater fra forsøk andre steder enn de som inngikk i forsøksprosjektet.

Heftet inneholder også materiale fra effekt målinger ved bruk av 30 km/t-skilt.

Rumlefelt anbefales vanligvis ikke brukt i boligområder, og erfaringene fra bruk av dem er derfor bare tatt med i et vedlegg.

078 — VEDLIKEHOLDSDRIFT

Retningslinjene gir en beskrivelse av alle elementene i systemet for driftsplanlegging og -oppfølging i vedlikeholdet.

081 — ERSTATNINGSKRAV

Denne håndboka inneholder gjeldende regler for saksbehandlere i erstatningssaker.

Innholdet bygger på tidligere rundskriv fra Vegdirektoratet, samt fullmakter og instruksjoner fra Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet.

050 — TRAFIKKAVVIKLING

Her finnes forskriftene for offentlige trafikkskilt og skiltnormalene.

Normalene gjelder for utforming,

størrelse og plassering av offentlige skilt, samt lysanlegg og oppmerking. Normalene er bindende for skiltmyndighetene. Disse normalbestemmelsene trer i kraft fra 1. mai d.å.

082 — SKILTFORSKRIFTENE

Boka er i første rekke rettet mot skiltmyndighetene, de som skal håndheve bestemmelsene og de som skal formidle trafikk-kunnskap.

Boka inneholder skiltforskriftene med kommentarer.

REISEREGNINGS-NYTT

Reiseregninger skal nå deles opp i:

- reiser innen fylket
- reiser utenom fylket
- reiser til kurs i fylket
- reiser til kurs utenom fylket
- reiser til sentrale kurs

Reisebudsjettet er nå delt opp, slik at kostnaden belastes ulike poster, alt etter reisemålet.



Tillitsmannens spalte

Jeg har lyst til, i all beskjedenhet, å rette oppmerksomheten mot **medbestemmelsesavtalen**, som står gjengitt annetsteds i dette nummer.

Avtalen er oppdelt i tre former for medbestemmelse, nemlig Forhandlinger — Drøftinger — Innformasjon.

Hvert av disse tre områdene trekker opp retningslinjer for hva som er gjenstand for hva.

Det er i utgangspunktet tatt sikte på at medbestemmelsen skal utøves gjennom tillitsmannsapparatet, og dette betyr at virkefeltet blir betraktelig utvidet i forhold til før. Dette betyr at den enkelte tillitsmann må

sette seg grundig inn i de rettigheter og plikter som følger med avtalen, så som organisasjonsendringer — rasjonalisering — endret teknologi — budsjettforlag — byggeprosjekter — langtidsplaner m.m.

Dette gir helt andre vyer enn det vi til daglig har syslet med, men meget avhenger av hva resultatet blir etter møte mellom organisasjonene og ledelsen som avholdes den 30. mars. Der skal blant annet forhandlingsprosedyren fastlegges.

Avtalen gir oss rett til utvidet forhandling og drøfting, og jeg mener, for å trekke flest mulig med i prosessen, at det i første fase forhandles ute på arbeidsplassen mellom tillitsmann og oppsynet.

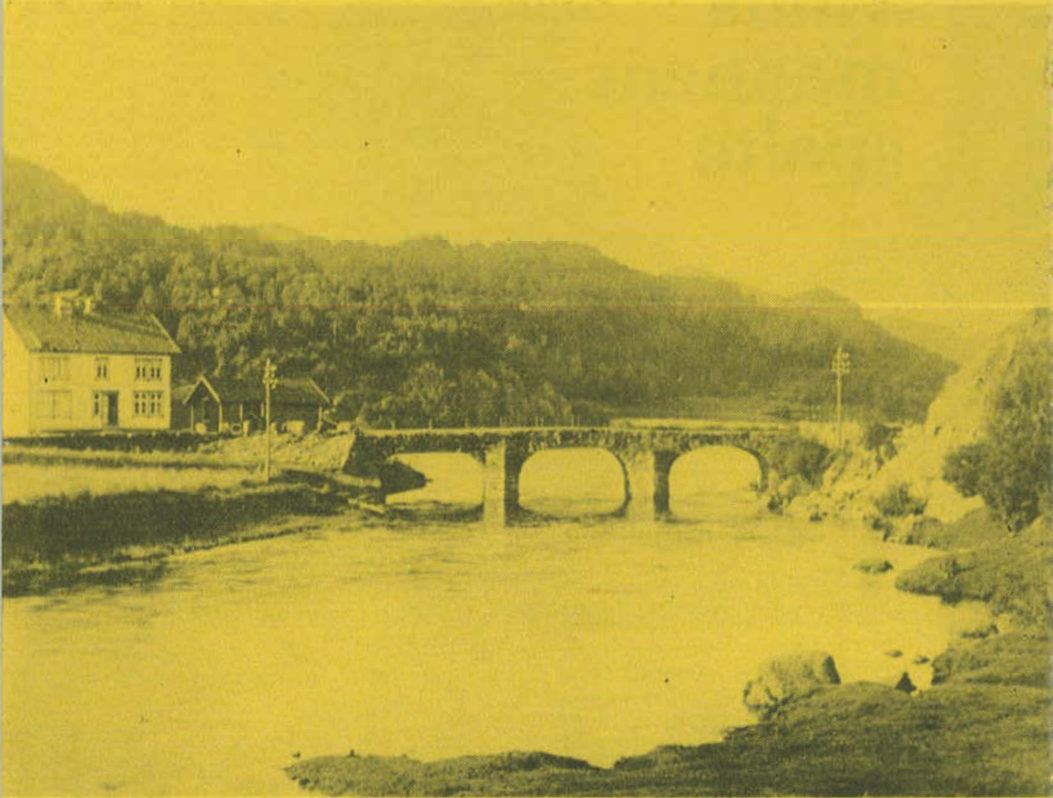
Fører ikke dette frem, er neste fase forhandling mellom hovedtillitsmennene og ledelsen på vegkontoret o.s.v.

Medbestemmelse og innflytelse på viktige avgjørelser har mange betenkelige sider, ikke minst den at vi er avskåret fra å komme med kritikk på avgjørelser som vi selv er med å avgjør, men, men.

Les avtalen nøye, så får vi se hva tiden bringer.

M. Wiik
NAF

Svalestad bru



*Svalestad bru ved Helleland. Brua er en del av Den vestlandske Hovedveg.
På en pillar er årstallet 1842 hugget inn. Kjørebredde: 4,80 m.
Til oppførelsen ble det i 1840—42 bevilget kr. 9.196,00. Foto: A. G. Vasbø*