

Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I HORDALAND

VEGVESTORATET
HORDALAND
BILLAGG



VEG I VEST

Nr. 2 1977. Årg. 2



Redaktør:

Bjørn Langedal

Redaksjonssekretær:

Åse Vigdis Festervoll

Redaksjonsutval:

Vegsjef

Josef Martinsen

Verkstedsarbeider

Norvald Breivik

Maskinfører

Gunnar Hosøy

Bilsakkyndig

Arne Hilton

Sekretær

Aasta Huus



Opplag: 1800

Forsidebillet:

Jan Olav Skogland

Motiv: E 68 Lussand

Lay out: BLa/ÅVF.

INNHALD:

Redaktørens hjertesukk	s. 1
Vegsjefen har ordet	s. 2
Sprellemenn og kastekjeppar	s. 3
Rapport fra tekn. rasj.	s. 4
Hovedtillitsmannens 3 minutter ...	s. 5
Utnytting av innleigd arbeidskraft .	s. 6
Brukerutvalet informerer om byggesaken	s. 8
Årsmålsbuketten	s. 11
Skadestatistikk 1976	s. 12
En utvandrers synspunkt på trafikkspørsmål i Norge	s. 15
Planavdelingen	s. 16
Ordet fritt	s. 23
Nytt fra samarbeidsutvalget	s. 28
Langtidsplanlegging (LTP) i vegvesenet	s. 29
Er du blodgiver?	s. 32
Gummi — tradisjonelle og nye bruksområder	s. 34
Trafikkpropaganda i miniformat ..	s. 38
Opplæring i verne- og miljø- arbeid i Staten, utvelging av studieledere	s. 40
Henrik Olsen runder 60	s. 41

Redaktørens hjertesukk

Et nytt nummer av bedriftsavisen kommer nå ut. For oss i redaksjonen betyr det et pusterom i strevet for å skaffe stoff til avisen. Det kan ikke nektes for at det er vanskelig å få nok stoff. Heldigvis har vi en del faste skribenter, og det er vi glad og takknemlig for, men også disse leverer stoffet så sent at avisen blir forsinket. Det burde være mange i en bedrift med over 1000 ansatte, som har behov for å bruke bedriftsavisen til å spre informasjon.

Hva så med dere ute i driften? Har ikke dere også behov for å luften deres meninger? I så fall, hvorfor ikke bruke bedriftsavisen? Jeg er overbevist om at mange av de forslag som kommer fram når dere har spisepause, eller om kvelden i brakkeleiren, vil kunne realiseres dersom de ble kjent. Fra mitt kjennskap til det som rører seg ute i driften, vet jeg at det foregår mange diskusjoner om ting som kan ha interesse for oss andre. Hvorfor bruker dere ikke bedriftsavisen mer?

Det er fristende å stille både administrasjonen og dere ute i driften spørsmålet: Har vi behov for bedriftsavisen? Det avhenger av hva avisen kan gi deg, vil du kanskje svare. Ja, det er nok riktig. Men det bestemmer vi alle, ettersom vi alle er medarbeidere i avisen.

Ferien står for døren. Kanskje kan dere i ferien bli inspirert til å ta pennen fatt. Eller kanskje du finner et motiv som du vil fotografere som også kan ha interesse for andre i vegvesenet. Send bildet til oss (sort/hvitt), gjerne også negativet (som vil bli returnert).

Som sagt, ferien står for døren, noe vi sikkert alle har sett fram til i lang tid. Husk at ferietiden er den tiden da veiene er aller mest trafikkert. Derfor kjør forsiktig. Riktig god ferie til dere alle.

Bjørn Langedal

Vegsjefen har ordet



RAUDE FJØR AKSJONEN 1977

Lionsklubbane i Norge gjennomførde i mars Raude fjør-aksjonen 1977 for å skaffa midlar til bygging av eit helse-sportsenter i Valnesfjord i Nordland. Tidlegare er det bygd eit tilsvarende senter på Beitostølen. Her skal funksjonshemma få trening som set dei betre i stand til å klara seg i det daglege liv heime.

Behovet for slike institusjonar er stort. Sjukdommar og ulykker kan ramma oss alle. Tenk f.eks. på alle som blir øydelagde i trafikkulykker, og det er mange som treng hjelp til eit betre og meir meningsfylt tilvere.

I vegvesenet i Hordaland er vi 5 Lionsmedlemer. Vi fann ut at det beste resultatet kunne vi oppnå ved å organisera salet av raude fjør på dei mange arbeidsplassane i vegvesenet.

Vi veit at nokre er imot å leie innsamlingsaksjonar. Nokre meiner at vi ikkje bør samla inn pengar til formål som staten burde ha ansvaret for. Vi vil ikkje sei i mot slike meiningar, men hevda at dei som vil gjera ein innsats for ei sak, bør få høve til det så sant dette ikkje kjem til skade for noko anna.

På bakgrunn av den skepsis vi veit det kan vera mot innsamlingsaksjonar, la vi spørsmålet om å selja raude fjør på arbeidsplassane, fram for samarbeidsutvalet og tillitsmennene. Alle slutta seg til den støtte som Kronprinsen, stortingspresidenten og fylkesmennene hadde gitt til aksjonen. Dette tok og vekk den tvil vi hadde om det var rett å gjennomføra ein slik aksjon på arbeidsplassane.

Raude fjør-aksjonen i vegvesenet vart svært vellykka. Det vart selt 500 jakkefjør og 200 bilfjør, og i alt kom det inn **kr. 6.685,—**. Vi hadde for få fjører i forhold til kjøpelysten, og difor var det nokre som betalte utan å få fjører i byte.

Vi vil takka alle som var med og skapte dette gode resultatet. Ei takk til alle som kjøpte fjører, ei takk til dei på arkivet, som stod for utsendinga, og ei takk til oppsynsmennene som stod for salet ute på arbeidsplassane.

Med helsing
frå Lionsmedlemmene ved
Hordaland vegkontor.
J. Martinsen

Sprellemenn og kastekjeppar

Lars Steinaberg

I første nr. av Bedriftsavisen blir det peika på at babyen korkje har tenner eller hår. Hår kan han gjerne greie seg utan, men tenner bør han få, og det er opp til oss sjølve kor kvasse dei blir. Dei bør vel heller ikkje bli så kvasse at det blir ulivssår av dei. Avisen bør likevel få nokre bit-merke frå oss på det nedste trinnet i stigen, elles blir det for mykje ekspertise. Det svirrar mange tankar og meiningar i «eteren» over arbeidsplassane, — og ordtaket seier at det kan koma mangt eit vist ord frå ein galen munn.

Me har nyleg opplevd noko nytt i vinter, å få vera med på kurs i generell vegbygging. Skal tru kva dei gamle veteranane i busserull og bushatt ville sagt om dei hadde sett oss? Det kan nok ha noko for seg for dei yngre arbeidstakarane, som har framtida for seg i etaten. For oss som berre har nokon få år igjen før me tar krokstaven i bruk, har det vel mindre praktisk nytte. Me kan så likevel ikkje bli spesialistar (og lat oss vera glad for det). Kursen bør vel ha mest å seia for arbeidsformenn og oppsynsmenn. Eg har tru på at det også i framtida blir slik at den menige mann får lite innverknad, både på utføringa av arbeidet, og sin eigen arbeidssituasjon.

Eg trur mange av oss som har slengt med i vegvesenet nær sagt frå konfirmasjonsalderen, føler oss som kaste-

kjeppar i den nye arbeidsrytmen. For berre å nemna ein ting som å bli putta inn blandt ein flokk spesialistar som hjelpesmann for ditt og datt, kjenner ein seg ikkje i sitt rette element. Me har verre for å tilpassa oss, — dertil er ein gjerne for mykje individualist, — (eller kanskje kverulant) — alt ettersom ein tolkar det. Ein lærer så likevel ikkje gamle hundar å gøy, om dei ikkje har kunna det før. For dei yngre stiller det seg annleis, og det er opp til formenn og oppsynsmenn å aktivisere og engasjere dei yngre som skal bli elite-tropper i den spesialiserte veg-etaten. — Lat oss som kjem slepande etter, få stå på det stadiet me er, og når me sluttar av, lat oss få kvar sin krokstav med sølvhandtak i staden for diplom for lang og tru tjeneste, — (det er ikkje sikkert ho har vore så tru, likevel), dersom ein skal dømme etter «folkedomstolane» kring i distrikta der me har vanka gjennom åra. Lat det vera sagt med det same: Alle respekt for den mann som kan sitt fag. I omvendt rekkefylgje av det eg nemner ovanfor: Heng opp ein typisk fag-idiot (dei finst) med borhammer i eit tau i bratte fjellveggen, og sjå om det ikkje blir sprellemann av det! Og frå skøy til alvor, - det har med trivsel å gjera, gjerne meir enn teknokratane veit om, dette at ein får stå med begge føtene på jorda, — vonde tungen vil ha det til at sume plasserar

dei på skrivebordet, — det blir opp til kvar einskild å finna sin rette plass. Det er ikkje alle som kjem på rette hylla.

Å vera arbeids-leiar, både dagleg på anlegget eller overordna, er nok ikkje alltid like enkelt. Ein har gjennom åra sett døme både på rangt og rett. Arbeidsgjengen er faktisk eit lite kollektiv, (utan at ein treng vera sosialist) der innsatsen til kvar mann tel med, — det som den eine ikkje gjer, det må ein annan gjera, Det må vera solidaritet, ein for alle og alle for ein. Stiller me oss sjølve spørsmålet: Kva er solidariteten for noko rart? Eksisterar han, eller er det berre noko ein og annan provinspoet set på papiret i ny og ne? — Me treng elles ikkje bruka eit så framandt namn, lat oss kalla det samarbeidsånd, det å sjå det heile i samanheng, at det er ei felles oppgåve, der alle pliktar å vera på plass og gjera sin jobb etter beste evne. Ein har møtt arbeidskameratar, der viljen er stor, men makta liten, gjerne eldre folk som helst vil prøva

skjula at kreftene minkar— og det motsette: Sterke, men med liten vilje (eller stor uvilje) til å ta sitt tak med. Dette er eigna til å skape ei negativ innstilling innan eit arbeidslag. På same måte kan ein arbeids-leiar setja ei bremse på innsatsen, om han klarar å skape seg uvilje blant arbeidarane. Jamvel om det stort sett er slutt på autoritetstrua nå, skal ein likevel syna ein viss respekt for overordna. Respekten er det opp til dei sjølve å etablere, men det same gjeld i fullt mon for oss sjølve som arbeidstakarar. Alle og ein — kvar teiknar me vår eigen profil mot horisonten, — skal tru om me tar **det** med, når me vurderar oss sjølve, kor store, eller kor små me er?

Det kan elles vera mange spørsmål å ta opp til debatt i bedriftsavisa (når babyen har fått fleire tenner). Og utanom det reint matnyttige, må me ha råd til å driva litt gjon med oss sjølve, for me lever ikkje berre av brød åleine. Og takk for det.



Ny rapport fra tekn. rasj.

nr. 196 kostnader ved brøyting på dagtid kontra skift

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

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

Rapporten kan fås ved henvendelse til sekr. Anna Maria Måge på vegkontoret.

Vegdirektoratet
Kontor for Teknisk rasjonalisering

Hovedtillitsmannens 3 minutter



Eg vil denne gangen referere litt av årsmøtet til Bergen og Hordaland arbeidsmannsforening som ble holdt på Bulken den 16.—17. april 1977. Vi hadde valg av styre og hovedtillitsmannsutvalg i avdelingen. Årsmøtet valgte det sittende styre og hovedtillitsmannsutvalg for en ny to-års periode.

Det som også stod på dagsordenen var Piratvirksomheten i arbeidslivet og vegvesenet sitt bruk av entrepriser kontra drift i egen regi.

Stortingsrepresentant Arne Nilsen holdt innledende foredrag om disse sakene. Han kom inn på Statens vegvesenet for å analysere kostnaden i vegvesenet. Han sa også at det er prinsipiell enighet om at det bør brukes både egen regi og entrepriser på de fleste arbeidsfelt i vegvesenet.

I diskusjonen etter stortingsmann Arne Nilsen's innlegg ble disse problemene diskutert og konklusjonen ble at vegvesenet må basere seg på mest mulig drift i egen regi og med fast arbeidsstokk. Videre er en heller ikke uenig i at toppene og uforutsette forhold blir satt bort til entrepriser, men det må være seriøse private entreprenører som på en god måte kan utfylle vegvesenet sine faste tilsatte i kravet for å oppnå et bedre vegnett.

Betingelsen for at en setter ut arbeid på entrepriser må være at entreprenørene oppfyller de krav som arbeidervernlov og avtaleverk tilsier skal gjelde i arbeidslivet i dag.

Vegvesenet bruker i dag en hel del med små maskinentreprenører. Det er rundt i distriktet mange — ja, kanskje altfor mange som har kjøpt gravemaskiner og andre anleggsmaskiner — og har lite arbeid. Disse finner vegvesenet å kunne utnytte framfor å kjøpe inn nye maskiner. En får da nytte pengene til vegbygging i stedet for maskinkjøp. — Og det viktigste er jo å få bygge ut et best mulig vegnett. — Likevel er det en viss dobbeltmoral i dette fra staten sin side.

Først vedtar en Arbeidervernloven og Arbeidsmiljøloven og slutter seg til tariffoppgjøret. Deretter setter en bort arbeid på entrepriser til folk som ikke holder disse lover og avtaler og som på grunn av dette kan redusere sine kostnader. Til slutt sitter en igjen med tall som en sammenligner og finner at det lønner seg å nytte privat entrepriser framfor drift i egen regi. De private gir mer vei for pengene kan det hevdes på dette usaklige grunnlaget.

Vegvesenet sine faste tilsette priser seg ut av markedet ved å holde seg til lov- og avtaleverket.

En analyse av prisene oppnådd ved drift i egen regi kontra entreprise må således gå langt dypere enn en sammenligning av tall.

Det må og være naturlig at kravet om større maskinbudsjett blir hørt og at de

som har en påvirkning av budsjettet tar dette alvorlig.

En kan ikke fortsette med den nullbudsjettering over maskinbudsjettet når man vet at driften går mer og mer over til teknisk utstyr.

Jens Tveit Aga

oooooooo

Utnyttning av innleigd arbeidskraft?



Transport av tyngre anleggsmateriell

Hovedtillitsmannen kjem i sitt innlegg inn på ein del tilhøve ved drifta vår som gjer det nødvendig med ei nærare utgreiing. Det gjeld korleis vi nyttar den innleigde arbeidskrafta, om vi omgår gjeldande reglar og lover. Vidare om innkjøpspolitikken når det gjeld fornying av maskinparken. Eg finn det nødvendig å høyra vegsjefens syn på dette, og mitt første spørsmål vert:

Utnyttar vi innleigd arbeidskraft, vegsje Josef Martinsen?

— Nei, noko form for utnytting av leig arbeidskraft driv vi ikkje. Vi skal ha arbeidet utført så økonomisk for staten som råd er, men det vil ikkje sei det same som at vi skal pressa prisane på ein urimeleg måte. Prisane blir fastsette anten på grunnlag av tilbod og då følgjer vi sjølv sagt statens reglar for bortsetting av arbeid, eller vi gjer avtale om timepris med den enkelte maskineigar slik reglane krev. Vi har bruk for entreprenørar og private maskineigarar og då er det vel ingen som lar seg utnytta.

Kor stor del av drifta vår blir utført i privat regi?

— I 1976 blei ca. 23% av anleggsdrifta (målt i pengar) utført av entreprenørar. Denne delen var i 1974 32%. Det er først og fremst til betongarbeid, bruer og ferjekaiar, at vi nyttar entreprenørar.

— I vedlikehaldet er det særleg til dekkelegging at vi nyttar entreprenørar, og her har deira del dei tre siste åra variert mellom 43 og 48%.

— I tillegg til ovannemnde entreprenørarbeid, leiger vi private maskinar, med og utan førar. Maskin-innsatsen til arbeid som vi utfører i eigen regi, blir for ca. 60% dekkja av

private maskinar. Dette varierer noko mellom vedlikehald (ca. 45%) og anlegg (ca. 65%).

Er det billegare å bruka private maskinar enn egne?

— For ein del maskingrupper er det best økonomi i å bruka private maskinar. Dette har kanskje samanheng med at vårt eige materiell må vara mykje lenger enn det private gjer. Vedlikehaldskostnadene blir då høge. Dersom vi hadde fått til rådvelde fleire midlar til kjøp av nye maskinar, ville vi kanskje fått kostnaden ned og dermed funne det økonomisk å dekkja vesentleg meir av behovet vårt med egne maskinar. Med den nullbudsjettering for maskinkjøp som gjeld i dag, klarar vi ikkje å fornya maskinparken i same takt som dei private. Etter gjeldande reglar kan vi i det vesentlege berre kjøpa nye maskinar for midlar som er avsett i form av renter, avskrivningar på grunnlag av innkjøpsprisen då maskinen var ny, og sal av gamle maskinar. Med dei avskrivingssatser vi er pålagde å bruka, går det for mange år før ein maskin er avskriven. Tar vi så med prisstigninga sidan maskinen var ny, seier det seg sjølv at midlar til ein ny tilsvarande maskin ikkje er til stades.

— Vanlegvis leiger vi maskiner frå det distriktet der dei skal brukast. I motsetning til drift av egne maskinar, får vi då ingen transportkostnader og

ingen opphalds- og diettkostnader for føraren. Ved eiga drift transporterar vi maskinane over heile fylket etter behov, og føraren skal då sjølvsgagt ha dei avtala opphalds- og diettgodtgjersler.

Det blir hevda at ein del av dei private maskinane ikkje har same verne- og miljøinnretningar som vårt eige materiell. Vidare blir det hevda at dei som kjører dei private maskinane, ikkje held dei lover og reglar som gjeld i arbeidslivet.

— Om alle lover og reglar blir fullt ut haldne, må vi nok innsjå at vi ikkje alltid klarer å kontrollera. Men vi må kunna lita på at entreprenørane følgjer reglane i arbeidslivet og at dei oppfyller dei plikter dei har som arbeidsgjevarar. Om dei verne- og miljøtekniske innretningar som måtte mangla på private maskinar som vi leiger, vil vi om kort tid få eit tillegg i kontraktene som skal sikra oss at desse innretningane er på plass.

Opplasting og uttransport i tunneldrifta er sett bort til private.

— Ja, dette er eit godt eksempel på at vi mangler midlar til kjøp av nye maskinar. Det synest uråd å finna midlar på maskinbudsjettet til kjøp av ny opplastemaskin til tunneldrifta, ei investering på nærare 1 mill. kroner. Vi har difor måtta setja arbeidet bort til entreprenør.

— Eg hadde sett det som ein føremon om vi kunne stå friare i disponeringa av dei totale løyvingane vi skal forvalta. Vi burde kunna vurdere å bruka ein del av dei løyvde midlane til maskinkjøp. Men dette er ei politisk sak som politikarane må ta stilling til.

Red.

Brukerutvalget informerer om byggesaken

Allmøtevedtak med sterk kritikk av romprogrammet for nybygget i Fyllingsdalen.

På allmøtet for de ansatte ved vegkontoret og biltilsynet 14. april 1977, ble der gitt orientering om nybygget i Fyllingsdalen. Flere tok ordet, og det ble gitt uttrykk for sterk misnøye med at romprogrammet er blitt så sterkt redusert. Det ble også spurt om hva som er skjedd med barnehagesaken, som daghjemsutvalget arbeidet med i lengre tid.

Etter forslag fra salen, ble brukerutvalget enstemmig gitt fullmakt til å utforme et skriv for å gi uttrykk for de ansattes beklagelse over det reduserte romprogrammet og hva som bør gjøres videre.

Brevet med uttalelsen fra allmøtet er gjort kjent ved oppslag på alle avdelinger ved vegkontoret og biltilsynet. Brevet er gjengitt etter dette innlegget.

Etter reaksjonene å dømme, ser det ut som at brukerutvalgets brev dekker både den aktuelle situasjon og det som ble sagt på allmøtet.

Brukerutvalget diskuterte i møte 8. juni den videre behandling av saken. Det ble vedtatt at brevet skal sendes til Samferdselsdepartementet vanlig tjenesteveg.

Brukerutvalget vil forfølge den videre behandling av saken.

Jan Olav Skogland

Romprogram for nybygg i Fyllingsdalen. Uttale frå allmøte for dei tilsette ved Biltilsynet i Bergen og Hordaland Vegkontor 14. april 1977

Litt om kva saka gjeld.

Nybygget for Biltilsynet i Bergen og Hordaland vegkontor er ei sak som det har vore arbeidd med i fleire år.

Etter at romprogrammet for bygget var redusert fleire gonger, sette Finansdepartementet i 1975 «tak» på det talet på stillingar som bygget skulle dimensjoneres for. For Biltilsynet er dette talet 50 fast organiserte stillingar og for vegkontoret 185 stillingar.

Etter den siste nedskjeringa av romprogrammet, har det vore klårt påvist frå brukarane at bygget vil verta for lite ved innflytting i 1979—80.

Når det gjeld vegkontoret, har ein i brev til Vegdirektoratet gjort eit overslag over talet på stillingar i 1980.

(Brev 7. mars 1977).

Fast organiserte stillingar pr. 31.12.76	151
Engasjerte og praktikantar pr. 31.12.76	15
Nye faste org. stillingar 1977—80 (7 pr. år)	28
Kontorplass for verneleiar og hovedtillitsmann	2
<hr/>	
Sannsynleg tal på stillingar i 1980	196
<hr/>	

Nå er det tidlegare uttalt frå sentralt hald: «at antallet engasjementer, oppsynsmenn og praktikanter m.v. på sikt bør reduseres vesentlig».
(Vegdirektoratet 20. desember 1976).

Dette er fine talemåtar for å få reknestykket til å gå opp. Når det gjeld oppsynsmenn som arbeider inne, er dei ikkje med i oppstillinga ovanfor. Tek ein desse med, var det **pr. 31. desember 1976, 176 personar som arbeide på vegkontoret.**

I «Langtidsplan for Statens Vegvesen. Norsk Vegplan for 1978—85» står det m.a. å lesa under «Vegadministrasjonen i distriktene» (utdrag):

«Arbeidsmengden for vegadministrasjonen i distriktene har økt i forbindelse med økt aktivitet i vegvesenet generelt og delegering og desentralisering fra den sentrale administrasjonen».

«Rapportene fra disse (3) undersøkelser viser at det fortsatt er slik at en del oppgaver ikke blir utført eller blir utilstrekkelig ivarettatt på grunn av personalmangel».

«Det er blant annet fortsatt manglende oppdekning på plansiden. Også på driftssiden er det behov for mer personale. Videre må personalfunksjonen ved vegkontorene styrkes».

«Etter undersøkelser som også ellers er foretatt anses det utvilsomt at det eksisterer en viss underbemanning også på landsbasis».

«I tillegg til oppdekning av nevnte underbemanning vil det i årene framover bli behov for nye stillinger til å dekke den aktivitetsøkning som vil følge av økning i totalbudsjettet for vegvesenet».

Ut ifrå det som kjem fram i Langtidsplanen, er det altså **heilt urealistisk** å tru at ein kan redusera talet på engasjerte, oppsynsmenn og praktikantar utan at desse stillingane vert erstatta med fast organiserte stillingar.

Uttale frå allmøtet.

Det er grunn til å gje uttrykk for sterk misnøye med dei sentrale styresmak-
tene si handsaming av romprogrammet og byggesaka i det heile.

Utsiktene til å måtta flytta inn i eit nybygg i 1979—80, der kontorbrakker i
bakgården vil bli realitet, er ei alarmerande melding.

Dei tilsette ved Biltilsynet og vegkontoret vil gje si fulle støtte til at det vert
arbeidd vidare med planar for eit byggesteg II, og det er eit krav at byggesteg
II vert bygd samstundes med byggesteg I.

Ei ein-sidig vurdering av storleiken på romprogrammet ut ifrå talet på tilsette,
gjev ikkje eit fullgodt bilete av dei arealkrav som må settjast opp for eit bygg av dette
slaget. Dette gjeld ikkje berre omsynet til dei tilsette, men like mykje omsynet til
publikum.

Allmøtet sitt syn på det som er kome til uttrykk ovanfor, er samrøystes.

Allmøte for Biltilsynet og vegkontoret v/Brukarutvalet.

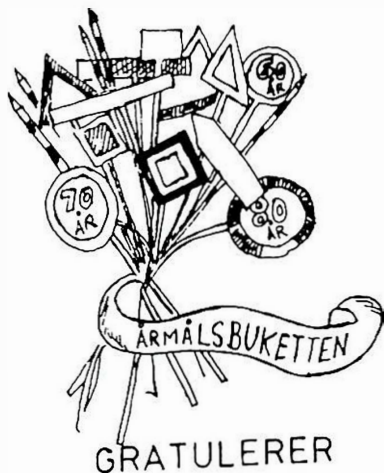


Då arbeidet på Haukelitunnelane hendene prøvde ho å løyne det meste av
gjekk for fullt, stakk ein tidlegare det som karfolk kastar augo etter.

vegsejef i Hordaland ein dag innom ei — Det var ei fin dame, sa vegsejefen,
brakke der nokre røddøler sat og kvilde han tykte han måtte vere positiv.

seg. På veggen hadde dei klistra opp eit — Ja, men du skulle vore her når
stort bilete av ei naken jente. Med vi skyt ei salve i tunnelen. Då held ho
seg for øyro med begge hendene.

**Innsendar
Øyvor Hauge**



65 år

- 6/6—12 Ivar Folgerø, Folderøyhamn.
 22/6—12 Sigurd Halland, Haukeland.
 25/6—12 Sigurd Tufteland, Fitjar.
 7/7—12 Knut Espe, Odda.
 12/7—12 Engel Landro, Landro.
 26/7—12 Endre Lidal, Mosterhamn.
 1/8—12 Harald Storlid, Eikjedals-
 grend.
 10/8—12 Johannes Agdestein, Stord.
 21/8—12 Agathe Steinsvåg, Finnås.
 30/8—12 Gudrun H. Larsen, Bergen.

60 år

- 3/6—17 Paul Johansen, Ravnanger.
 6/6—17 Lars Selsvik, Jondal.
 13/6—17 Ole Gregersen, Stord.
 21/6—17 Henrik Olsen, Flesland.
 3/7—17 Håkon Trodal, Solheim.
 19/7—17 Normann Hilleren, Haug-
 landshella.
 19/7—17 Anton Bergstø, Herand.
 19/8—17 Anders Aldal, Bolstadøyri.

50 år

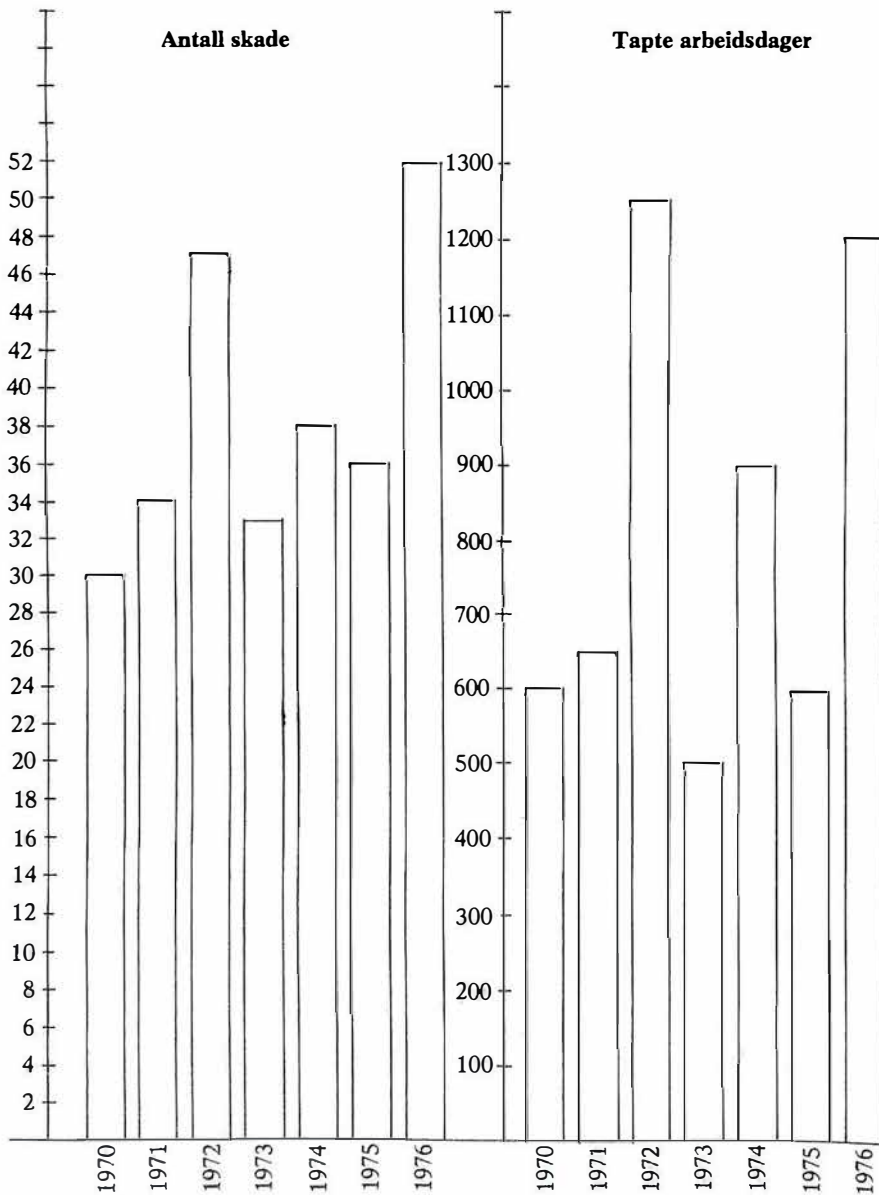
- 4/6—27 Håkon Olsnes, Vaksdal
 6/6—27 Odd Furebotten, Solheim.
 9/6—27 Arne Sværen, Eikelandsosen.
 21/6—27 Donald Pedersen, Søreid-
 grend.
 24/6—27 Sigurd Åsen, Uskedalen.
 3/7—27 Ole E. Bauge, Matre.
 5/7—27 Johs. R. Vågen, Etne.
 18/8—27 Dagfinn Blindheim, Nyborg.
 28/8—27 Ottar Solberg, Tysse.

HUSK:

Alder er ikke et visst antall år —
 men en sinnstilstand.

Skadestatistikk 1976

Antall skader/tapte arbeidsdager 1971—1976:



Skadestatistikk etter arbeidets art. 1971 — 1976

Skadestatistikk etter arbeidets art 1971—1976

Arbeidets art	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
1. Boring, drift av bore- utstyr:		13	8	12	6	6	11
2. Knuseverk, transportører eller annen stasjonær maskin:		1	1	1	1	1	1
3. Kjøring, brøyting:		1	—	1	1	—	1
4. Manuell løfting, bæring:		5	11	1	4	4	—
5. Maskinell lasting, los- sing, masseflytting, gravning, planering:		2	2	4	4	1	4
6. Lading, sprengning:		—	—	—	2	—	1
7. Rensk, sikringsarbeid:		1	6	6	2	9	1
8. Reparasjoner, montering, klargjøring av maskiner og maskinelt utstyr:		3	3	3	3	4	12
9. Rydding av skog og kratt:		1	—	—	5	3	7
10. Forskaling, støping, riving av forskaling:		1	6	—	3	2	6
11. Sveising, skjæring, sliping:		3	2	—	—	3	1
12. Diverse bl.a. gange til og fra:		3	6	3	7	3	7
SUM	29	34	46	31	38	36	52

Som det fremgår av statistikken, har vi i 1976 hatt det høyeste antall registrerte skader.

Skadene, totalt 52, fordeler seg med 30 på anlegg, 18 på vedlikehold medregnet trafikkavd. og oljegrusavd. og 4 ved verkstedsdriften. Tapte arbeidsdager er på anlegg 768, vedlikehold 357 og verkstedsdriften 68 dager.

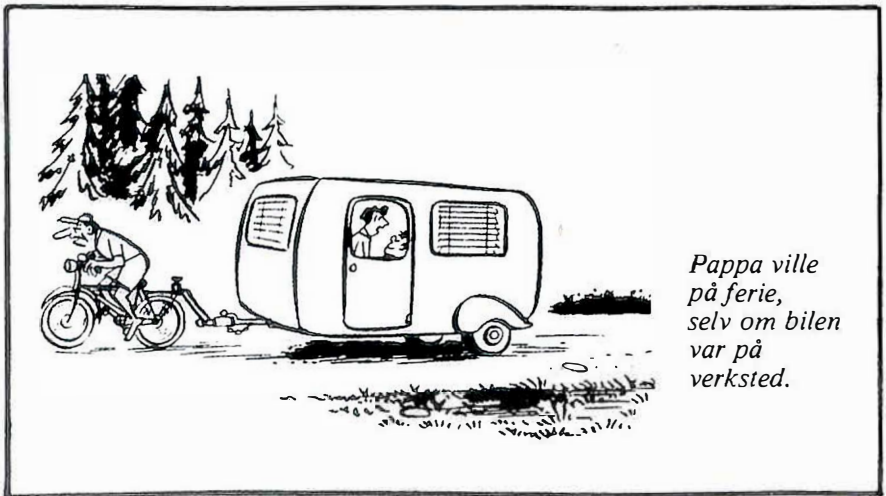
Ser vi på skadenes fordeling etter arbeidets art, finner vi at boring, drift av boreutstyr er det avgjørt mest utsatte arbeid i vår drift. Hele 21% av alle skader i årene 1971—1976 har tilknytning til boring. Hyppigst synes det som disse skadene skjer når boring og borhamre skal transporteres fram til arbeidsstedet. Det bør derfor sørges for at atkomsten er i slik stand at transporteringen kan foregå så sikkert som mulig. Vi vil her også minne om at det fins bæremeiser for såvel borehamrer som sprengstoff. Disse kan bestilles ved Rådal vegsentral. Andre årsaker til ulykker ved boring er at slangene ryker

eller løser i koblingene. Likeså ved tining av is i slangene har vi hatt ulykker. Fall og glidning når bormaskiner løftes opp på boret er også årsaker til ulykker.

Reparasjoner, montering, klargjøring av maskiner er arbeidsoperasjoner som er hyppig årsak til ulykker. I 1976 har slike arbeidsoperasjoner ført til flere skader enn tidligere år. Dette må sees i sammenheng med den økte mekanisering av driften.

Vi ber alle studere statistikkene og spesielt hvilket arbeid som fører til de fleste skadene. Statistikken vil vise hvor vi spesielt må være på vakt. Vi oppmoder arbeidsledelsen og verneombudene til å informere alle ansatte om farene ved de forskjellige arbeidsprosesser, slik at vi så langt det er mulig unngår slike ulykker. Den dårlige skadestatistikken for 1976 viser at det er nødvendig å ofre vernearbeidet vesentlig større interesse enn tidligere.

Bjørn Langedal



Pappa ville på ferie, selv om bilen var på verksted.

En utvandrers synspunkt på trafikkspørsmål i Norge

Tidligere buss-sjåfør ved L/L Automobilruta Fana—Bergen, Normann Nilsen, ferierer for tida på gamle trakter. For nøyaktig 25 år siden emigrerte han sin familie til Canada. Med sin interesse og erfaring for bil og trafikk, er det derfor nærliggende å få en kort kommentar til forskjellige trafikkspørsmål.

I årenes løp har han reist mye, og fått anledning til å sammenligne trafikken i forskjellige land og byer.

Hvordan ser så Nilsen på trafikken her hjemme etter alle disse årene.

Han mener det er vanskelig for en turist å kjøre i Bergen, og etter hans mening er trafikk-kulturen slett sammenlignet med mange andre land. Dette gjalt både fotgjengere og bilførere. Nilsen etterlyser mer hensynsfullhet, aktsomhet og varsomhet — han

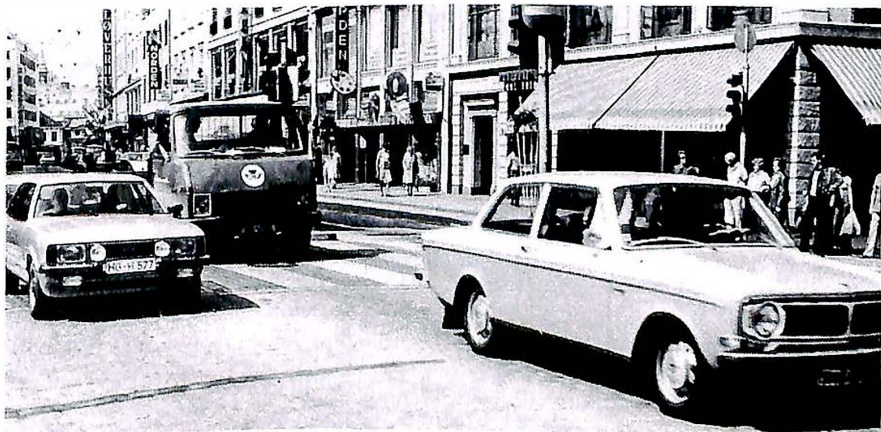
framhever her England som et forbilde.

Endeløse køer i rushtiden hadde Nilsen merket seg. Parkeringsplasser i utkantene i forbindelse med kollektiv transport inn til byen ville være et godt alternativ.

Bussmateriellet fremhever han som enestående, og bussførerne fikk svært god attest, både for dyktighet og fin kundeservice. Han mente at publikum burde i større grad benytte seg av et slikt godt tilbud framfor å sitte i endeløse bilkøer.

Etter en rundreise på Vestlandet, sammen med venner fra Canada, hadde han merket seg at vegnettet var vesentlig forbedret. I tillegg til dette fikk de oppleve Vestlandet på det fineste, og ser med glede fram til neste Norgesbesøk.

Bilsak. Alf Tretteberg



Planavdelingen

ved plansjef Georg von Krogh

For omkring 15 år siden lakket det mot slutten med den gamle ordningen som gikk ut på at de enkelte fylker var inndelt i geografiske områder, hvert område med sin leder som ivaretok alt mulig såsom planlegging, eiendomsinngrep, anleggsdrift, vedlikehold og ellers omtrent all forvaltning innen avdelingen. Under de forhold som den gang rådet gikk dette bra.

Imidlertid innebar hele samfunnsutviklingen en oppsvulming av biltrafikken som i vårt land tok til å slå ut i 50-årene. Vegvesenet ble stillet overfor andre krav og nye typer av problemer avtegnet seg i omriss. Det måtte bygges veger av et annet slag, veger med en annen virkemåte og andre konsekvenser. Andre konsekvenser særlig for de mennesker som bodde og levete i området.

Utviklingen gikk i retning av mer komplisert forhold, og det ble etter hvert klart at vegetaten måtte omstruktureres. Tanken om en inndeling etter arbeidsfunksjoner tok for alvor form i begynnelsen av 60-årene. Etaten ble inndelt i en administrasjonsfunksjon, en planfunksjon, anleggsfunksjon og vedlikehold.

Gjennomføringen av funksjonsdelingen var for vårt vedkommende nokså improvisert og avgrensningen diffus. I 1961 bestod «planleggingen» av meg



Plansjef Georg von Krogh

og 1 mann til, vi dro rundt og planla det vi rakk over av veger og ferjeleier.

Bemanningen øket raskt og dermed også omfanget av oppdrag. Så kom jo den nye vegloven i 1963 som bl.a. medførte at vegvesenets engasjement i arbeidet med eiendomsinngrep ble vesentlig større. Noen år senere kom nye retningslinjer for den formelle behandling, og planarbeidet ble på den måten mer komplisert og tidkrevende. Trafikken og kravene til øket vegstandard tiltok stadig og vi fikk de nye vegnormale som introduserte vegtyper av en

art som vi her på berget hittil ikke hadde drømt om. Samtidig kom nye metoder i vegplanleggingen. Det var nødvendig at de kom, man kan vanskelig være dem foruten. Men tidkrevende i forhold til gamlemåten, det er de.

Planarbeidet ble altså etter hvert nokså mangeslungent, og det ble nødvendig med en inndeling i spesialiteter. Det ble utskilt en egen seksjon for eiendomsinngrep og videre en seksjon som skulle ivareta trafikkspørsmål og ellers behandle dispensasjonssøknader for bygging av hus og avkjørsler ved off. veg. De skulle også behandle reguleringsplaner.

Forholdet mellom slike seksjoner og planavdelingen ellers veksler endel fra fylke til fylke. I Hordaland arbeider disse seksjonene selvstendig, men samtidig i et større eller mindre samarbeid med planavdelingen.



Magnus Follevåg

Når det gjelder seksjonen for eiendomsinngrep deltar vi i arbeidet med å lage skjønnsforutsetninger og skjønnsmateriell. Vi har også en av våre folk med på skjønnet. Det er ønskelig at samarbeidet tar til på et tidligere trinn i planleggingen.

Med trafikkavdelingen samarbeider vi i alle dispensasjonssaker som gjelder bygging av hus, avkjørsler og kryss ved off. veg. Ellers samrår vi oss med dem angående utforming av kryss, trafikk-løsninger og lys som inngår i våre planer. Det er ønskelig at samarbeidet utvides når det gjelder planlegging av fortau og gang/sykkelbaner.

Innen selve planavdelingen har vi en noe flytende inndeling mellom utredning/hovedplaner og detaljplaner. Oen og Follevåg har overvåkingen av utredning/hovedplanarbeide og Narum har tilsynet med detaljplanarbeidet. Sam-



Kristen Oen





Per Myhren

tidig har de også selv sine prosjekter som de arbeider med. Ellers er prosjektene fordelt mellom de andre, — hver av dem har et eller flere prosjekter som de arbeider med. Dette er Ansok, K. Epland, Fredriksen, Matre, Sletten, Tunestveit, Onarheim, Jenseth og Alsaker. I praksis har det gått slik at en og samme mann gjerne fører et prosjekt frem fra hovedplanstadiet og helt fram til ferdig detaljplan. Han ivaretar da også den formelle behandlingen. Vi prøver oss med en viss geografisk inndeling slik at en og samme prosjektleder får sine prosjekter innen et bestemt strøk av fylket.

Anleggsavdelingen er med på å lage detaljplanoverslaget. Vi samarbeider ellers når det gjelder utformingen av detaljer som våre planer ikke har beskrevet skikkelig. Dette skjer gjerne like før anleggsstart. Vi får regelmessige referater fra veganleggenes byggemøter

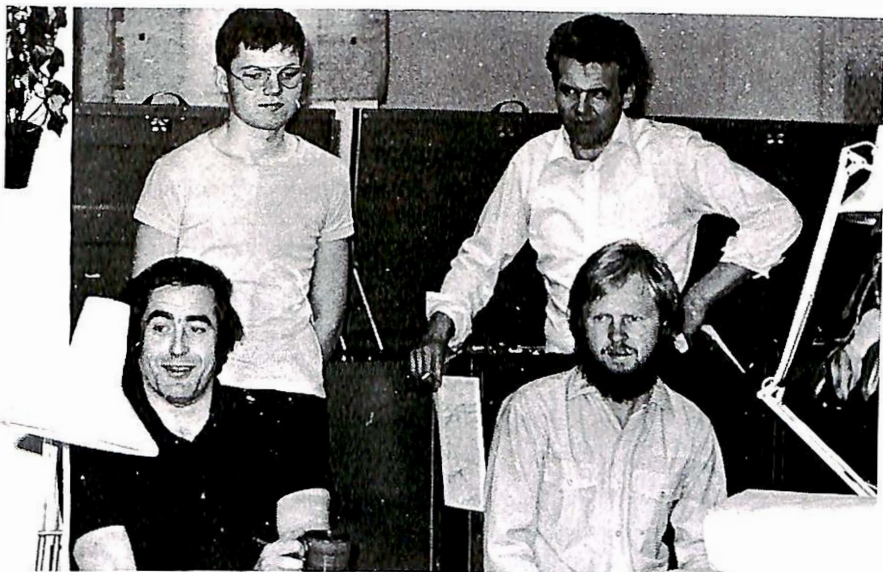
og kan på den måten følge med. Dessverre har planleggere bare i meget liten grad hatt tid til å være med på disse møtene. Kanskje bør vi også tenke på den omvendte ordningen, altså at anleggsavdelingens folk kommer til oss på tidligere trinn i planleggingen slik at noen av deres synspunkter kan bli innarbeidet i planen. En må i så fall være villig til å bruke tid på slike møter.

Plan for bruer og støttemurer lages av vår bruseksjon med Skogland som leder, assistert av Åseng og Rønvik. Plan for nye ferjeleier og ombyggingh av eldre utarbeides av Brudvik. Arbeidstegninger og anbuds materiell for alt dette blir laget av konsulent.

Tegnerfunksjon er svulmet opp og utgjør en betydelig del av hele arbeidet. Vi har 3 tegnere, Østerbø, Børhaug og Arna Matre. Foruten dem har vi alltid 3—4 praktikanter som hyres for 1 år av gangen — og kartarkivet har også



Jon Dag Brudvik



Ansok, Nordal, Jensen, Johnsen

tilsynet med hele tegnervirksomheten, alle innkjøp og kontroll med regningene. Foruten et omfattende tegnearbeid, kopiering og fargelegging utfører denne seksjonen en god del rutinearbeid i forbindelse med planarbeidet.

De nye vegtypene byr på større dimensjoner, større tyngder og dertil økende krav til kjørebansens jevnhet. Dermed oppstod økede krav til grunnundersøkelser og geoteknikk. Innen planavdelingen har vi derfor en egen seksjon for grunnundersøkelser ledet av Pharo og assistert av Nordahl. Denne seksjonen har 2 grunnboringslag i arbeid året rundt. Denne seksjonen yter bistand til andre avdelinger så langt tiden rekker til for det. Bl.a. har vi utført endel arbeid for motorvegavdelingen. Seksjonen utfører også kvalitetsprøving av bergarter med henblikk på hva de kan tillates brukt til.

Siste nytt er at fylket nå har fått egen geolog. Lysberg skal foreta undersøkelser av tunneltracéer og brufundamenter m.m. og vil sikkert også få meget å gjøre med de geologiske problemer som viser seg under driften. For planavdelingen vil dette bety at vi får en betydelig raskere behandling av de geologiske problemer planene byr på.

Så er det en viktig funksjon som vel helst ligger på anleggssiden, og det er beregning av tunneltracéer og utsetning av retninger under tunneldriften. Dette arbeid utføres til alle døgnets tider av Sørtveit og Knag med aldri sviktende treffsikkerhet.

Samarbeidet med vegsjefen ang. budsjetter og annet ivaretas av Myhren og Oen.

Dette er planavdelingen i grove riss, og mangt kan sies om hvorledes arbeidet foregår til daglig. Mest karak-



teristisk er det vel at alle ser på alle i nokså høy grad. Man ser på hverandres planer, og det er aldeles forunderlig hvor lett det er å oppdage mangler i det som en annen har gjort samtidig som man ikke ser forholdsvis store skjevheter i sin egen plan. Det er lett å korrigere, men vanskelig å produsere. På den måten gjennomgår planene en modningsprosess som tar sin tid. Men den tiden som brukes på en slik modning anser jeg som en meget vel anvendt tid.

På et tidlig trinn går vi ut med planforslagene til de instanser som har noe å si og tar dessuten kontakt med grunneiere. Når Vegdirektoratet skal trekkes inn i bildet, — tidlig eller sent, er vel noe som må overveies i hvert enkelt tilfelle.

På flere måter er vi kommet til kort. Vi ligger tilbake når det gjelder å få

laget utrednings/hovedplaner for de viktigste vegene i fylket. Dette har bedret seg noe i den siste tiden.

Det andre er at våre detaljplaner ikke er arbeidet nok med i detaljene. Vi vil få anleggsavdelingen til å spesifisere disse manglene for deretter eventuelt å la en konsulent utføre arbeidet.

Det tredje er tidsrammene. Vi er vel i mange tilfeller 1 år for sent ute med godkjente planer. Man får ikke holdt skjønn i tide, og anlegget må settes igang på arbeidstillatelse. Dette er uheldig for begge parter. Botemiddelet må vel her bli øket bruk av konsulent. Hvordan vi ligger an med hensyn til bruk av konsulent, hensett til andre fylker som det er naturlig å sammenligne seg med har jeg ikke rukket å finne ut av. Vår fylke ligger i dag på topp i bevilgning og er med sine fjorder og øyer et komplisert fylke. Jeg har



A. Matre, Østerbøe

inntrykk av at vi forholdsmessig ligger omtrent midt i laget når det gjelder konsulentbruk.

En hovedtrafikkåre i dag er ikke bare til velsignelse, den er også til ulempe for mange og er dessuten ressursødende. Slike prosjekter kan bli møtt med motstand, tildels organisert med underskriftskampanje og aksjonsgrupper. Mange hensyn som ikke er sammenlignbare skal veies mot hverandre. Det utredningsarbeid som trenges for å komme frem til en eller flere mulige løsninger er øket betraktelig og tar lang tid.

Planavdelingens arbeidsområde omfatter utarbeidelse av planer for nye riks- og fylkesveger samt nye ferjeleier og ombygging av de eldre. Hertil kommer de mer omfattende opprustingsanleggene. Derimot er det en hel rad av mindre omfattende opprustingsanlegg som vi ikke planlegger idet anleggsavdelingen selv planlegger disse. Jeg antar at planavdelingen nå lager detaljplaner for gjennomsnittlig 160 — 180 mill. om året, skjønt dette tallet er nokså vanskelig å finne. Det var bare for å gi en størrelsesorden.



Olsen Narum, K. Matre



Tegnesalen



Skogland, Åseng, Rønvik

Forts. s. 42

ORDET

FRITT

Arbeider vi godt nok i vegvesenet?

Driftsjef O. Søfteland hadde et innlegg i forrige nr. av bedriftsavisen der han tok opp spørsmålene:

Arbeider vi godt nok i vegvesenet?

Kva meiner andre om oss?

«Det kan vera klokt å stilla seg disse spørsmåla med jamne mellomrom» skriv han. Det kan jeg være enig i dersom han tenker på etaten som helhet.

«Kva meiner andre om oss». Det er eit ordtak som sier at liker du meg så si det til andre, liker du meg ikke, så si det til meg. Han viser til fylkestinget der fylkesrepresentantane tok opp spørsmålet om vegvesenet må bruke mer entrepriser. Dersom politikerne hevder at vi skal drive med den type entreprenører som nevnt tidligere, — at vi skal gå på tvers av lover og avtaleverk, så er ikke de i takt med det samfunnskrav som stilles i dag. Jeg tenker på den nye miljøloven — den sier vi skal ha en trygg og sikker arbeidsplass,

En kan stille seg spørsmålet: Hvorfor ikke la entreprenørene ta hånd om

sysselsettingsmidlene og administrere sysselsettingsfolkene? Disse pengene er vel de som gir minst igjen av alle midler vegvesenet disponerer. Dette pga. årstiden når midlene skal brukes, og at folkene ikke alltid er de mest øvede. Bli dette tatt med når vi skal vurdere om vi arbeider godt nok i vegvesenet?

Diskusjon på fylkestinget i forbindelse med årsmeldingen fra vegsjefen, fikk meg til å tenke på om vi er flinke nok til å opplyse om vårt arbeid. Får vi forståelse for det vi gjør, eller blir det bare en kamp mot de politiske interesser og avis-kritikk.

Jens Tveit Aga

□□□□□□□

Røde-fjær aksjonen 1977

Lions Club har arrangert Røde-Fjær aksjonen 1977. Selvsagt kan vi ikke underkjenne det arbeid som gjøres ved denne type innsamlingsaksjoner, som bl.a. har ført til Beitostølen senter for funksjonshemmede og nå altså senteret i Valnesfjorden. Men vi kan

Ordet fritt forts. - - -

ikke se bort fra at aksjonene er med på å undergrave det faktum at i Velferds-Norge forsømmer Staten sin selvfølgelige plikt overfor de funksjonshemmede. I dette tilfelle erkjenner Rikstrygdeverket nødvendigheten av denne type sentra, er villige til å dekke driftsutgiftene, men ikke byggingen. Helse-senteret reises ved innsamlede midler. En veldedighet som mange funksjonshemmede naturlig nok føler nedverdige-ende. På denne måten motarbeides også mange anstrengelser for å få myndigheter og politiske organisasjoner til å ta sitt ansvar for de funksjonshemmede.

I Protokoll nr. 1/77 oppfordrer Samarbeidsutvalget de ansatte i vegvesenet til å støtte Røde-Fjær aksjonen og opplyser at Røde-Fjær vil bli sendt ut til oppsynsmennene for salg. Hvis dette er en linje SU har tenkt å følge, skal de få nok å gjøre. Det er nemlig ikke bare Lions Club som driver med innsamlingsaksjoner.

Reidun de Lange

oooooooo

Hobbykveldar i Rådalen

Ved gjennomsyn av Agderfylkene sine bedriftsaviser (nr. 1—77), ser eg at dei tilsette i desse fylka har høve til å nytta verkstadane ved vegsentrallen for hobbyarbeid på eigne bilar. Dei reglane som er sett opp er utarbeidde ut i frå Vegdirektoratet sine «Retningslinjer for bruk av vegvesenets verksteder etter arbeidstid».

Såleis er reglane i Vest-Agder utforma noko strengare enn i Aust-Agder.

Skilnaden går stort sett på kor mykje kontroll dei tilsette ved vegsentrallen vil ha med bruken av verkstadane. Dette er grunngeve med m.a. bruken av verkty og omsynet til tryggleiken. Etter det eg har fått greie på, har tilsvarande hobbyordning vore diskutert her i Hordaland, men det er sagt at motstanden på vegsentrallen var for stor til at ein kunne finna ei ordning.

No veit eg ikkje om saka blei ei såkalla «varm potet», men i så fall har ho vel fått kjøla seg litt, slik at det kan gå an å få i gang ein diskusjon om ei ordning med hobbykveldar her i fylket og. Det skulle vel ikkje vera grunn til å tru at interessa for dette er mindre i Hordaland enn elles i landet. Og det er ikkje mykje arbeid ein skal gjera på bilen før det løner seg å kjøpa både verkstadhandbok og godt verkty.

Slik retningslinene frå Vegdirektoratet er utforma skal alltid ein frå vegsentrallen/verkstaden vera tilstades som ansvarleg. Eg kan godt skjønna at dei tilsette ved vegsentrallen vil vera imot ei ordning som gjev ein del ekstra arbeid, sjølv om det vert godt betalt (NB, ikkje av vegvesenet).

På den andre sida, kvifor skal akkurat ein frå vegsentrallen vera ansvarleg? Etter retningslinene skal maskinverkstad, verktyhus, delelager og smørehall vera avlåst. Og kva er det så igjen innom dei tomme veggane?

Dessutan har vegvesenet skreve frå seg alt ansvar for liv og lemmer, så den

Ordet fritt forts. - - -

som er så dum å sveisa holet i bensintanken med autogen, får god tid til å angra når han fer til himmels.

Velkomen til diskusjon.

Jan Olav Skogland

○○○○○○

Allmøte 14. april 1977 for de ansatte ved vegkontoret og biltilsynet

På et allmøte skal alle ansatte kunne delta. Også de som betjener sentralbord og skriver ut kjøredispensasjoner. Tidligere stengning av kontorene kan avvertes. Plakater på dørene og automatiske telefonsvarere kan henvise viktige henvendelser til møtelokalet. Eller møtet kan i sin helhet holdes etter arbeidstid. La i alle fall allmøtet være for alle ansatte neste gang.

Reidun de Lange

○○○○○○

Allmannamøte 14. april

I det eg refererer til allmannamøte for vegkontoret og biltilsynet 14. april i Terminus Hall, vil eg fremja fylgjande forslag til målsetting for Hordaland Vegkontor sin personalpolitikk, samt antyda tiltak for å realisera dette. Eg meiner herved å prøva adoptera budskapet på møte, i praktisk handling og anvendelse.

Forslag:

Målsettinga med Hordaland Vegkontor sin personalpolitikk, med hensyn til opplæring og utvikling er: alltid å være klår over at dei tilsette ser på organisasjonen som ein verdfull arbeidsplass ut frå det tilbod arbeidsplassen gjer for personleg utvikling og realisering.

Derfor skal alltid vilja vere tilstades for så godt som mogleg å leggja tilhøva til rette for opplæring av dei tilsette i samanheng med den plass den tilsette har i organisasjonen.

Vegkontoret skal sørgja for vidare opplæring for å gje røynsle for avansement og/eller forflytting som ein lekk i jobbotrasjonen spesielt i sær s monotone jobbar.

Alle tiltak som vert sett ut i livet skal byggja på planar for opplæring og utvikling.

Leiarar på alle plan har årleg ansvar for å syta for at tiltaksplanar for utvikling og opplæring vert igangsette, ved å laga planar som vert sendt til vegkontorets personalsjef.

Vegkontoret vil på grunnlag av dei innsendte planar samordna innsatsen på dette felt og leggja tilrette bruk av eigne medarbeidere som opplæringsleiarer, utanom heilt spesielle fagfelt.

Vegkontoret vil ta omsyn til medarbeidarane sine evner og initiativ når der vert ledige stillingar i organisasjonen.

Dei årlege innsende planar må alltid lagast i samarbeid med dei tilsette på avdelinga. Dersom ikkje avdelingane

Ordet fritt forts. - - -

forelegg den årlege plan, tek leiinga skritt for å få dette ordna.

Håper at dette forslaget kan brukast, om ikkje i det oppsett som eg har sett opp, men i hovudtrekk. For at dette ikkje bare skal bli ein manns tale vil eg be andre uttala seg om forslaget, gjerne gjennom bedriftsavisa.

Tore Nordahl, planavd.

oooooooo

Bemanningen i vedlikeholdet

Jeg vil benytte anledningen til å komme inn på bemanningen i vedlikeholdet. På siste møte i hovedtillitsmannsutvalget fikk vi forelagt den framtidige bemanningsplan i vedlikeholdet. En har pr. i dag 138 tjenestemenn i vedlikeholdet — i framtiden skal tallet ned til 102, altså en nedskjæring på 36.

Hovedtillitsmannsutvalget har ikke tatt noe standpunkt til dette forslaget — vil gjerne få diskutert det med tjenestemennene i vedlikeholdet først.

Det reiser seg mange spørsmål i denne anledning.

For å nevne noen: Hva er vedlikeholdet i Hordaland? Her tenker en da på funksjonsdeling som trafikkavdeling, oljegrusavdeling, rekkverkslag.

Hvilke arbeidsoppgaver skal vedlikeholdet ha i framtiden? Hva med beredskapen om vinteren osv.....

Det ble i referatet fra samarbeidsutvalget gitt uttrykk for at det ikke var budsjett i vedlikeholdet til nåværende bemanning. Tjenestemennene ser med uro på at det som regel skal gå utover arbeiderne i driften når det er snakk om økonomiske vansker. Og ikke minst når det gjelder det arbeidsstedet i vegvesenet som har størst trivsel og er mest ettertraktet.

Hovedtillitsmannsutvalget ser dette som en vanskelig sak, men håper på en god støtte fra de tjenestemenn dette berører — når vi må ta et standpunkt til bemanningen.

Jens Tveit Aga

oooooooo

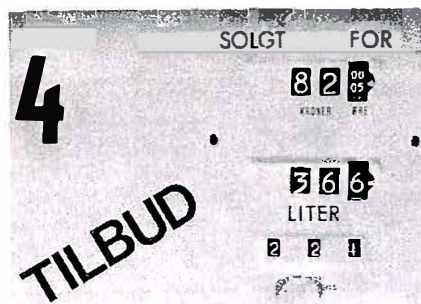
Kjøregodtgjørelsen — ei melkeku for de ansatte?

I melding nr. 17/77 fra vegkontoret heter det under avsnittet om bruk av egen bil i tjenesten:

«I henhold til reguleringsbestemmelsene i avtalen om Regulativ for reiser innenlands, har spørsmålet om økning av godtgjørelsen for bruk av egen bil vært drøftet. Etter innhentede opplysninger er det ikke grunnlag for å øke nevnte satser».

Ordet fritt forts. - - -

Det kan være god grunn til å spørre hvilke innhentede opplysninger der refereres til. I årsmeldingen fra NIF/SVE 1976/77 (Norske Sivilingeniørers Forening/Statens Vegvesens Etat-gruppe), nevnes basispris for en liter superbensin. Denne er satt til kr. 2,10, og først når olje og bensin har steget så mye at det gir utslag på minimum 5 øre pr. km, vil justering av satsene bli aktuelt.



Har der ikke vært prisstigning for bilutgifter siden 1975?

Basisprisen som er nevnt ovenfor, må være basert på den priskrigen som finner sted i Østlands-området.

Her i distriktet koster superbensin ca. kr. 2,39 og varierer kanskje med $+ / \div 4 - 5$ øre etter hvor den kjøpes.

I publikasjon nr. 100 fra Opplysningsrådet for biltrafikken, finner vi «Eksempler på beregning av kostnader ved bilhold, januar 1977».

Her vises det klart at bensinkostnadenes prosentandel av totale utgifter

varierer mellom 16—17% (liten bil, 10.000 km) og opp til 24—25% (stor bil, 30.000 km).

Dette betyr at det skal ganske vesentlige endringer til i olje- og bensinprisene før det gir utslag i totalkostnadene pr. kjørte km.

De øvrige kostnadene ved bilholdet har steget vesentlig de to siste årene. Dette gjelder både innkjøp av bil, verkstedskostnader, forsikringer og rekvisita.

Som eksempel kan tas forsikring for stor bil og 30.000 km. Denne har steget over 40% fra 1975 til 1977.

Disse forholdene er tydeligvis ikke medtatt i reguleringsbestemmelsene. Det er derfor god grunn til å tvile på sannheten i de «innhentede opplysningene», som det snakkes om i melding nr. 17/77.

Hva med beregningsmåten for km-satsene?

Når de ansatte blir nødt til å holde bil i tjenestebruk, er det klart at bilen også brukes til privatkjøring.

Ved at totalt kjørte km brukes som utgangspunkt for beregning av total-kostnader pr. km, betyr det i realiteten at staten skor seg på at folk bruker privatbilen til tjenestebruk.

Dette er den omvendte problemstilling av at de ansatte ved vegkontoret har billig privatbil fordi de tjener på km-godtgjørelsen.

Ved et tankeeksperiment kunne vi forestille oss at vegkontoret gikk til innkjøp av nødvendig antall tjenestebiler til fri disposisjon for de ansatte (i

tjenestesammenheng). Dette regnestykke må baseres på de virkelig kjørte km i tjenestesammenheng, og da ville nok km-satsene skyte i været. Maskin-

avdelingen kan sikkert gi ferske tall for hva som er intern pris for bruk av f.eks. Volvo Herregårdsvogn.

Jan Olav Skogland

Nytt fra Samarbeidsutvalget

HYTTELEIGA

I forrige nummer av bedriftsavisa skreiv vi at leiga for hytte var 1,50 for barn og 3 kroner for vaksne pr. natt pr. person. Desse prisane er no gått litt opp — det kostar 2 kroner for barn og 5 kroner for vaksne.



VELFERDSMIDLANE

Samarbeidsutvalget har fordelt velferdsmidlane for 1977. Det var i alt

60.000 kroner, og dei vart fordelt som følgjer:

Bedriftsidrettslaget	kr. 9.225,—
Blåtur Vegkontoret	» 3.000,—
Blåtur Vegsentralen	» 1.000,—
Inventar i Hyttene	» 20.000,—
Utstyr til fem brakkeleirer	» 9.000,—
Pensjonisttur	» 8.000,—
Juletilstelning	» 2.500,—
Blåtur for arb. på Laksevåg og Sotra	» 1.000,—
Vegstasjonen Røldal	» 1.000,—
Reserve	» 5.275,—

Langtidsplanlegging (LTP) i vegvesenet

av Olav J. Søfteland



Bokstavene LTP, som står for langtidsplanlegging, er dei siste to åra blitt velkjende i vegvesenet. Vi høyrer ofte om problem som skal takast opp i LTP samanheng. Dette kan vera nyttig, men det kan og vera ei flukt frå problema. LTP er ingen trylleformel.

Er det noko nytt at vi driv langtidsplanlegging i vegvesenet? Det er det sjølvsagt ikkje. I tida 1886—1929 vart det utarbeidd 5 landsomfattande vegplanar for gjenståande vegbygging i Norge. I 1964 fekk vi den regjeringsoppnemnde komiteen for å utarbeide Norsk Vegplan, og dette er no blitt ein

kontinuerlig planprosess der Norsk Vegplan blir utarbeidd fjerde kvart år for dei to komande fireårsperiodar.

Men det er ikkje nok berre å planleggja kva vi skal byggja av vegar. Vi veit at det skjer forandringar i samfunnet f.eks. med omsyn til transport og miljø. Har vi i framtida bruk for dei vegane vi i dag lagar planar for? Eller burde vi i dag satsa mykje sterkare i vegsektoren for betre å løysa veg- og transportproblema og dei miljøproblem som følgjer med biltrafikken. Vi som er i vegvesenet bør vera dei næraste til å stilla slike spørsmål. Vi må tenkja

gjennom korleis den framtida vi skal planleggja for, vil bli, og korleis vi med dei krav til transport og miljø vi i framtida vil setja, skal utforma vegnettet.

Kva krav set vi til vår eigen arbeidsplass, f.eks. til å ha eit meningsfylt arbeid, og korleis vil dette utvikla seg?

Kva krav set vi til oss sjølve for å gjera eit effektivt og godt arbeid, og kva krav set vi til medarbeidarane våre? Dersom vi legg planar for eit arbeidsliv der ein sjef berre fortel kva du skal gjera og korleis du skal gjera det, då blir det lett urealistiske planar.

Dette var eksempel på tankar som er aktuelle i den langtidsplanlegging det no blir lagt opp til i vegvesenet. Det er utvilsamt eit opplegg som bør gje oss gode voner for framtida.

Det er vanskeleg å gje noko kort definisjon på den nye form for langtidsplanlegging. Vi skal førebu etaten på ei uviss framtid. Vi skal i planlegginga systematisera grunnlaget for langsiktige avgjerder og peika på alternative handlingslinjer. Vi må vera fleksible slik at vi er førebudde på dei ulike retningar utviklinga kan ta. Vi skal ikkje i dag ta langsiktige avgjerder som det ikkje er nødvendig å ta i dag, men vi skal leggja grunnlaget slik tilrette at det blir lettare å ta avgjerdene når det er nødvendig.

Meininga med LTP er ikkje at vi berre skal planleggja for det vi trur **kan** skje. Det er viktig først å veta **kva vi vil**, dvs. vi må setja oss mål og samtidig kritisk vurdera måla våre. Vi må kunna stilla spørsmålet om vi skal ha eit vegvesen slik vi kjenner det i dag. Svarar vi ja på dette, må vi ha eit **overordna** mål for vegvesenet, f.eks.: å byggja og driva eit vegnett som gjev ein

sikker og effektiv transport. Dei overordna måla blir naturleg nok fastsette av overordna instansar som f.eks. Stortinget. Men korleis skal vi nå dei overordna måla, korleis skal vi få eit sikkert og effektivt vegnett? Her må vi laga oss **delmål**, og i arbeidet med dette må den enkelte bli meir engasjert, både med tekniske løysingar og korleis arbeidet skal utførast. Vi må alle kunna stilla oss spørsmålet om det er nyttig det vi held på med. Kanskje er det eit godt **delmål** å avvikla heile jobben og så melda seg til ny teneste for å få noko meir interessant og nytting å gjera.

For den målsettingsdebatten som bør vera i etaten, har eit utval med representantar frå Vegdirektoratet og vegkontora utarbeidd eit utkast til «Grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen» som no er til debatt i etaten.

LTP er først og fremst ei oppgåve for leiinga, kanskje deira viktigaste oppgåve. Leiinga bør tidlegare ha planlagt slik at dagens arbeid går best utan deira hjelp.

Vegsjefen og ein del av dei næraste medarbeidarane hans blei for vel eit år sidan sendt på LTP-kurs. Her blei det tid og ein atmosfære som ga grunnlag for å føra diskusjonar om framtida. For det vidare arbeid sette vi oss visse mål, som førebels ikkje er for langsiktige. Vi kom fram til eit opplegg med hovudmøte mellom arbeidsleiarane, planmøte, driftsmøte, avdelingsmøte som vi meiner skal effektivisera arbeidet vårt. Vi valde vidare å konsentrera oss om følgjande tre problemområde:

1. Samarbeid og koordinering.
2. Kommunikasjon og informasjon.
3. Organisasjonsstruktur. Klargjering av arbeids og ansvarsdeling.

Punkt 1 og 2 var meint å skulle gje ein førebuande diskusjon før vi kunne koma i gang med punkt 3.

Vi var noko usikre på korleis vi skulle gjennomføra LTP-arbeidet. Det gjekk difor ei oppmoding til avdelingsleiarane om å orientera om LTP og leggja opp til frie diskusjonar på avdelingane, først og fremst om ovannemnde tre problemområde. Det ligg no føre mange referat frå slike møte og eg reknar med at dette er eit godt grunnlag for arbeidsgruppa (adm-, plan-, driftsjef og Sellevold) som skal leggja fram ei innstilling om organisasjonsstrukturen.

Det er kome i gang eit LTP-samarbeid mellom vegkontora i Rogaland og Hordaland. Avdelingsleiarane ved dei to vegkontora har hatt eit møte saman for å diskutera felles problem. Det er lagt opp til ei viss arbeidsdeling, og som resultat av dette er det hos oss oppretta to arbeidsgrupper for å diskutera økonomispørsmål og vegvesenet sitt tilhøve til publikum.

Det LTP-arbeid vi til no har sett i

gang, er ikkje så svært langsiktig. Dette er gjort for at vi snart skal få sjå resultat av arbeidet. Men vi bør ikkje venta for lenge med å setja i gang med nye oppgåver. Det manglar ikkje på oppgaver innanfor både administrasjon, planlegging og arbeidsdrifta der vi i framtida bør kunna gjera det betre både for samfunnet og for alle oss som er arbeidstakarar i etaten.

LTP-arbeidet er eit hovedansvar for leiinga ved vegkontoret, som difor bør setja av forholdsvis mykje tid til dette. Føresetnaden er at arbeidet skal skje i nær kontakt med samarbeidsutvalet. Men skal vi få noko framgang i arbeidet er det viktig at både leiinga og samarbeidsutvalet syter for at alle deler av etaten blir engasjert. Dette er f.eks. ein føresetnad for å få dei mest aktuelle problem fram i diskusjonen. LTP-arbeidet må hjelpa oss til å få at fritt-talande medarbeidarar som verkeleg gjer noko med det dei synest bør gjerast betre. Det er viktigaste føresetnaden for å koma vidare.

Melding fra bedriftsidrettslaget

Carl H. Fredriksen har i forbindelse med stasjonering utenfor hovedkontoret bedt om å bli løst fra formannsvervet i bedriftsidrettslaget. I tillegg er styremedlem Jan Elvøy sluttet ved vegkontoret. Som midlertidig styre fram til generalforsamling i November/desember vil følgende fungere:

Formann: Edgar Aaland.
Kasserer: Endre Grutle.
Gruppeoppmenn:
Fotball: Dagfinn Notnæs.
Hånd: Carl H. Fredriksen.
Bordtennis: Egil Alsaker.
Bowling: Kåre Herland.

Styret

ER DU BLODGIVER?

Blod er en medisin som verken kan framstilles eller kjøpes som andre medikamenter. Sykehusene må ha blod for å kunne redde mennesker som:

- har vært utsatt for alvorlige ulykkestilfeller med stort blodtap,
- til kirurgiske pasienter som må ha blod før, under og etter operasjonen,
- til syke som medikamentell behandling,
- og til nyfødte som må få utskiftet sitt blod.

Det kan vel hende at du har en del spørsmål i forbindelse med det å gi blod. Først og fremst, om det er vondt. De fleste av oss har vel respekt for nåler som er plassert i enden av en sprøyte. For min egen del vil jeg få si at det er absolutt ikke vondt. Hele prosessen med å gi blod tar bare 30 minutter, 10 minutter hvor de tapper og så 20 minutter hvile etterpå.

Du kan gi $\frac{1}{2}$ liter blod hver gang, som regel hver tredje måned.

Du må være i vanlig god fysisk form. Før du blir godkjent som blodgiver må du gjennomgå en legeundersøkelse, og være i alderen 18 — 55 år.



Personell fra vegkontoret flittige gjester på blodgiversentralen

Hvor kan du henvende deg for å bli blodgiver?

De som hører til i Bergensregionen skal gi blod til Blodbanken på Haukeland Sykehus. Alle henvendelser og spørsmål før du blir blodgiver skal du rette til:

BERGEN RØDE KORS BLODGIVERSENTRAL

Rosenbergsgt. 39,
5000 Bergen.

Telf.: 21 30 50 — 21 99 93.

De som hører til i de øvrige deler av fylket, henvender seg til følgende steder hvor de kan gi blod:

VOSS SYKEHUS ODDA SYKEHUS STORD SYKEHUS

ved Røde Kors foreningen.

Er det så behov for også ditt blod?

I blodbanken opplyses det at det er et stadig økende behov for blod. Statistikken viser at gjennomsnittlig 1 av 5 personer en eller annen gang i livet har behov for å få tilført blod.

Kanskje det en gang er du eller en av din familie som må ha tilført blod.

Ved å bli blodgiver kan også du være med å redde liv!!!!

Ved vegkontoret i Bergen er der mange blodgivere. Ja, faktisk opplyser blodbanken at blant de ansatte ved vegkontoret er det en så stor prosent som er blodgivere at få andre firma kan oppvise lignende.

Derfor oppfordres alle dere ute i driften om å støtte opp om blodgiversaken. Ta kontakt med det sykehus som passer best, og avtal tid for fram møte.

Bjørn Langedal

På gamal kjerreveg

På ein gamal veg som var bygd rundt 1860 åra, er det no vorte mykje tungtransport som på so mange andre vegar. Om våren i teleløysinga er det vanskeleg å halda slik veg farande.

Vegvaktaren hadde bede om matrial til å vøla den med, men det manglar midlar som det ofte gjer.

Ein dag vegvaktaren står i grøfta og spader opp og hiver massene inn att i vegen, kjem der ein bil mot han. Vegvaktaren synest kjenna bilen og at det er ein av naboane som kjem og stoggar.

Vegvaktaren held fram med sitt då sjåføren spør om denne vegen går til Knarvik. Vegvaktaren svarar utan å sjå opp: «Denne vegen går til helvete, det har eg alltid sagt».

Han hørde berre to hjul og ei skraping i vegen då bilen for. Då ser vegvaktaren til sin store forundring at det var ein bergensbil med O på skiltet, og ikkje nokon nabo. Men han angra seg ikkje av den grunn, då han framleis trur det ber i den lei med vegen.

**Innsendar
Albert Hauge**

Gummi — tradisjonelle og nye bruksområder

Stål blir tradisjonelt oppfattet som et virkelig stabilt materiale — det tåler en støy. Det er så, men vi har også erfart at dersom stål utsettes for slag o.l. fra et annet fast materiale, lager det støy. Støy er et av de store miljøproblemene innen vår bransje. Det legges ned mye arbeid og kapital i forsøk på å redusere støyproblerne. Et tiltak som har vist seg å være effektivt for å dempe støy, er å kle støyproduserende materialer med gummi. Til daglig er vi alle på en eller annen måte i kontakt med gummiprodukter, — skotøy, bildekk — gummi er noe vi er avhengig av.

Hva vet vi om materialet gummi, og hvilke nytte kan vi ha av gummi innen miljøarbeidet? Vi stiller spørsmålet til distriktsingeniør Knut Hammer ved distriktskontoret til A/S Den Norske Remfabrikk her i Bergen.

— Gummi har egenskaper som med fordel kan benyttes i miljøforbedrende tiltak. Gummi har på grunn av sin store elastisitet stor evne til å ta opp og avgi energi. Dette gjelder spesielt i forbindelse med støy og slitasje. Forskning har frembrakt gummityper som er meget bestandig mot aggressive stoffer i jorden, og egner seg derfor særlig godt som tetningsmateriale i nedgravde avløpssystemer. Varig tette anlegg er jo et krav i dag. Gummi i uvulkanisert tilstand er lett å forme. I vulkanisert tilstand er den slitesterk og formstabil. Jeg viser her til bildekkene.

Hva består gummi av — er det mulig å gi en enkel forklaring?

Vi har to hovedgrupper gummi. Det er naturgummi som vi får av gummitreet, og kunstgummi som utvinnes fra råolje. Fra rågummi til det

ferdige produkt slik publikum kjenner det, er det en lang prosess.

Rågummi i sin ubearbejdede form er en kittaktig masse. Gummi kan jeg enkelt si består av rågummi og forskjellige typer fyllstoffer og tilsetninger. Når det gjelder fyllstoffene, opp-



Distriktsingeniør Knut Hammer

rerer vi med to typer — sot eller lyse fyllstoffer. De lyse fyllstoffene kan bl.a. være silisium-oksyd, kiselkritt og tal-kum. Hvilke fyllstoffer som brukes er avhengig av hva det ferdige produkt skal brukes til. Sot gir generelt en sterkere type gummi enn de lyse fyllstoffene, men sotforsterket gummi blir sort. Sot kan derfor ikke brukes dersom man ønsker en farget gummi, rød, hvit, blå eller annen farge.

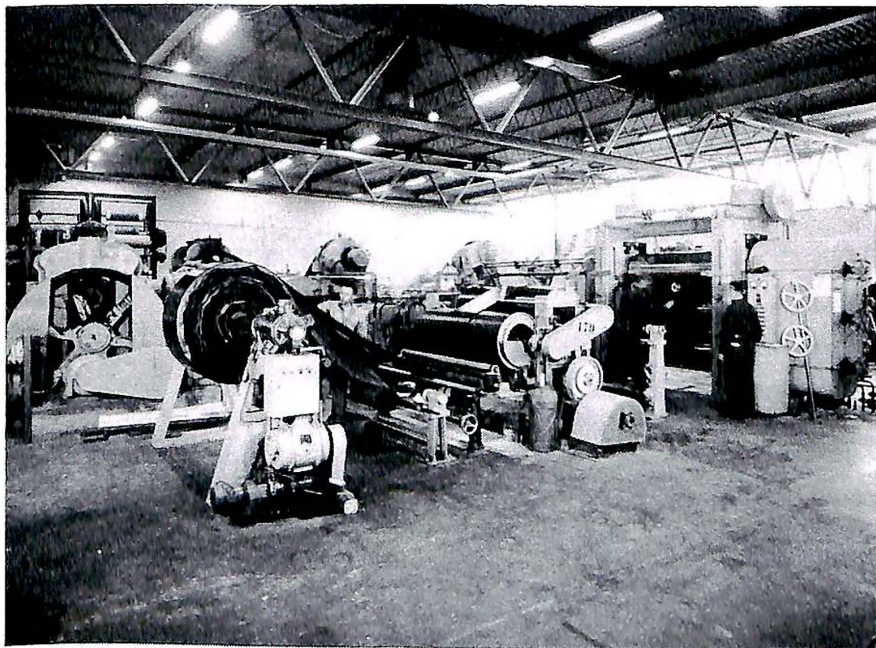
Også når det gjelder valg av til-settningsstoffer er det spørsmål om hva det ferdige produkt skal brukes til. Det viktigste er antialdringsmidler av forskjellig sort. Det kan være stoffer til beskyttelse mot klimatiske påvirkninger, ozon-angrep, varmpåkjenninger o.l. I store trekk er dette hva en gummiblanding består av.

Hvordan foregår den videre framstilling av det ferdige gummiprodukt?

— Neste skritt er vulkaniseringen. Vulkanisering er en prosess der gummi går over fra å være et plastisk formbart materiale til et materiale med stor elastisitet.

For å få vulkaniseringen til må det tilsettes et vulkaniseringsmiddel. Det vanligste brukte middel er svovel. Vulkaniseringen er en kjemisk prosess og det vil her føre for langt å gå inn på alle forhold i denne forbindelse, men får forsøke å gi en forenklet forklaring.

Som man vet er de fleste stoffer bygget opp av molekyler. Forholdet mellom molekylene kan være ordnet på forskjellige måter. I uvulkanisert gummi er molekylene ordnet i kjeder,



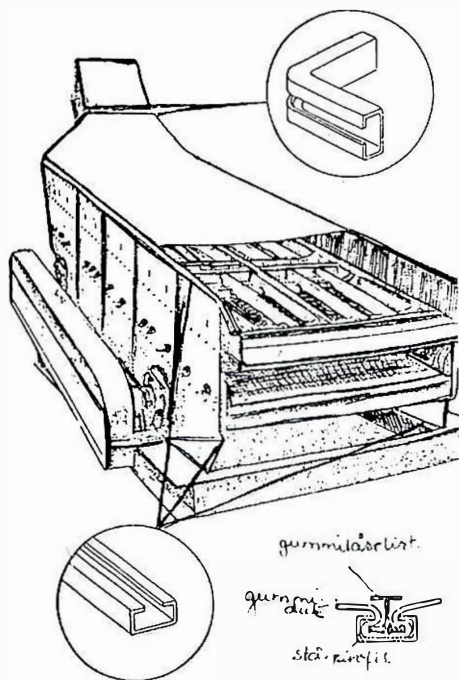
såkalte molekylkjeder. Det er ingen binding mellom kjedene. Det er dette som gjør at uvulkanisert gummi er plastisk formbart. Vulkaniseringsmiddelet påvirker bindingen mellom hvert enkelt molekyl slik at vi også får tverrbindinger, for derved å oppnå de elastiske egenskaper. Selve prosessen foregår i forskjellige mekaniske innretninger under oppvarming av gummiblandingen til over 100°C. De mekaniske innretningene kan være presser, former, autoklaver, sprøyter osv. Alt etter den form det ferdige produkt skal ha. Vi kan også tilsette stoffer som framskynder eller sinker prosessen etter behov.

Hva kan så gummi brukes til for å forbedre arbeidsmiljøet?

— Viktige bruksområder hvor gummi vil kunne forbedre arbeidsmiljøet, kan være sikteduk av gummi, belegging med slit gummi i lastekasser, nedløpsrenner o.l. Spesielt vil jeg nevne støvbekjempelse hvor flere vibrerende maskiner skal kapsles inn. Eksempelvis overgang mellom knuser og transportør, sikt og transportør og overbygging av transportører. Her har vårt firma utarbeidet et spesielt system som kort fortalt består av stålprofiler som påseises på begge sider av den åpning som ønskes tillukket. Støvtettningsduken blir så lagt inn i disse profilene og låst med en gummilist som blir presset inn i stålprofilen. Med dette systemet kan en kapsle inn og få kontroll med støvet selv om produksjonen består av en kjede av maskiner.

Jeg vil og nevne et gummiprodukt som er svært aktuelle i miljøsammenheng — nemlig godsslanger. Dette er slanger med spesiell innvendig slite-

styrke. Gjennom disse slangene transporteres masse gods som f.eks. mineraler, granulater, sement o.l. Godset transporteres gjennom slangene enten ved hjelp av luft (pneumatisk), eller ved hjelp av væske (hydrodynamisk). Likeså innenfor fiskeindustrien arbeides det med lukkede transportsystemer hvor nettopp bruk av godsslangen kan bli en viktig del av transportveien. Av våre produkter må jeg få nevne gummitransportbånd og drivreimer som mere tradisjonelle produkter. Disse produktene skulle være velkjente for folk i vegvesenet.



Blir kunstgummi som råmateriale framstilt i Norge?

— Nei, så vidt jeg kjenner til importeres alle råmaterialer fra utlandet. A/S Den Norske Remfabrikk importerer alle sine råmaterialer direkte fra utlandet.

Til slutt noen ord om vår bedrift, A/S Den Norske Remfabrikk. Det er en gammel bedrift, startet i Oslo 1891. Opprinnelig startet det med lærvarer og garveri. Senere ble balatareimer det viktigste produkt. I 1909 startet gummiwareproduksjonen. Jeg vil bl.a. nevne at under første verdenskrig produserte DNR landets første bildekk, uten at dette ble noen suksess. I 1932 startet transportbåndproduksjonen og produksjon av teknisk gummi øket stadig.

I dag består A/S Den Norske Remfabrikk av tre fabrikker. Hovedkontor, hovedlager og deler av produksjonen er plassert på Kollbotn. Vi har også en fabrikk på Kongsvinger, en på Kleivi i Hallingdal. I tillegg til et godt utbygd salgsapparat i Norge, eksporterer vi over hele verden, og vi har egne datterselskaper i Sverige, Tyskland og England.

Red.

Personalsjefen: — Har De noen anbefaling fra Deres nåværende sjef?

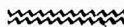
— Å, ja, han har flere ganger anbefalt meg å søke en annen stilling.

— Herr direktør! Jeg blir nødt til å få mer i lønn. Mine barn har funnet ut at andre barn får mat hver dag.

Jensen var litt nedtrykt ved middagsbordet.

— Bare jeg nå ikke får sparken. Jeg var litt søvning i dag morges, ser du, så jeg sa goddag til stemplingsuret og stakk kortet i munnen på sjefen.

Innsender Kurth Dahlen



Trafikkpropaganda i miniformat

Den minste trykksak jeg kjenner til som er laget for å informere om trafikksikkerhet er et lite japansk frimerke på 18 x 22 mm. Til gjengjeld pleier japanske frimerker av denne art å komme i svimlende opplagstall på 25—50 millioner stykker. Frimerkemotivet viser en bil som har stoppet for fotgjengere ved et gangfelt. Et trafikklens er plassert med rødt, gult og grønt horisontalt og ikke over hverandre som vi er vant til.



Til nå er det rundt om i verden utgitt noe over 100 forskjellige frimerker som skal inspirere til sikrere trafikk. Multipliserer vi med opplagstallene så blir det virkelig en del gode råd og formaninger som blir formidlet på posten.

Men som de fleste kanskje vet så sørger de postale myndigheter for å stemple brev og frimerker før en postsak forlater senderstedet. Hensikten med dette er å makulere frimerkene slik at de ikke kan brukes om igjen og å angi avsendersted og dato. Ved større



poststeder med stor postmengde brukes maskiner til avstemping, og når brevet passerer gjennom maskinen benyttes anledningen til å stemple inn forskjellige tilbud og oppfordringer til publikum. Dette er også benyttet i trafikksikkerhetskampanjer. Et underlig eksempel på dette er stempelet som var i bruk i Sveits i siste vintersesong. Det er jo også ganske originalt å plassere refleks under skoene. Det fikk meg til å tenke på en sjokkerende opplevelse da jeg overvar en engelsk militær vaktavløsning like etter krigen. Under pusskontroll måtte soldatene vise at skoene var pusset også mellom sålen og helen!! Kanskje refleks under skoene i tillegg til øket sikkerhet, også ville medvirke til en øket norsk «skokultur»? Forøvrig er ved denne plassering av refleksen, — høyde over kjørebanelen i forhold til bilens lyskjele — meget fornuftig.

Firma og offentlige etater med virkelig stor postmengde bruker nå vanligvis frankeringsmaskin, til skuffelse for mange samlere som på denne måte hverken får frimerker eller stempler.

Men disse frankeringsavtrykkene samles også. Produsenter av forskjellig sikkerhetsutstyr vet å utnytte den P.R. som er mulig både utenpå og i brevene. I Tyskland har også offentlige kontorer i de fleste distrikter vært frempå med anmodning om at ferdsele i trafikken skal skjje med åpne øyne.

Her taes imidlertid med et morsomt eksempel:

«Hør på din kone, kjør forsiktig».

Men hva med frankeringsmaskinen hos Vegsjefen i Hordaland?

Er dette et brukbart forslag?

«Kjør med forstand — på vegele i Hordaland»!!!

«Vær med — ingen ulykker på Hordalandsvegene denne måned»!!!

Eller for å ta et helt annet felt:

«Hordaland Vegkontor bygger nå landets største bro».



John Fredriksen



Opplæring i verne- og miljøarbeid i staten utvelging av studieledere

Som de fleste er blitt kjent med skal det fra 1/6 i år tre i kraft en ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø. Loven stiller langt større krav enn tidligere til de fysiske og psykiske sider av miljøet på arbeidsplassen. For at lovens instruksjoner skal oppfylles, trengs det en omfattende opplæring.

Det er blitt vedtatt at opplæringen skal gjennomføres i tre trinn. Det første trinnet er utdanning av «lærere». Dette trinnet har ni mann fra vegvesenet vært gjennom. Disse skal så stå for utdanning av det neste trinnet, som er utdanning av studieledere. Studielederne skal så stå for opplæring av deltakere i studiegrupper, som er det neste trinnet. Som hovedoppgave vil studielederne få ansvaret for å avvikle 2—3 studiegrupper. Hver studiegruppe kan bruke den tid de anser som nødvendig etter avtale på den enkelte arbeidsplass, men materiellet vil bli utviklet med sikte på 40—50 timer.

Studielederens oppgaver vil bl.a. omfatte:

- Planlegging av arbeid i studiegruppene,
- anskaffelse av materiell og hjelpemidler i den grad dette anses ønskelig,
- administrative gjøremål under gjennomføringen,
- tilsyn med hvordan opplæringen drives i gruppene,
- rapportering tilbake til sine oppdragsgivere.



I Hordaland vil vi sannsynligvis bli tildelt 10—15 studieledere. Krav til kvalifikasjoner vil kun være, interesse for verne- og miljøarbeid, lyst til å drive med opplæringsarbeid og de bør ha en viss tilknytning til organisasjonene.

Opplæringen vil omfatte innføring i loven om arbeidervern og arbeidsmiljø, generelle arbeidsmiljøspørsmål og arbeidsmetoder i miljøarbeidet.

De som skulle ha interesse av å delta på studielederkurset kan melde seg til ing. Utkilen eller sine respektive organisasjoner.

Svein Utkilen

Henrik Olsen runder 60

En kjent og kjær, og mangeårig medarbeider ved vegkontoret i Hordaland, overingeniør og leder av maskinforvaltningen Henrik Olsen fylte 60 år 21. juni. Blant de mange gratulanter var også vi i bedriftsavisen. Ved en tilstelning i Rådalen hvor mange av maskinforvaltningens medarbeidere var samlet, ble jubilaranten overrekket gave og fikk en absolutt velfortjent hyllest.

Henrik Olsen er født i Larvik, men kom som ganske ung til Flesland. Etter at middelskolen var unnagjort, begynte han i smedlære ved en smie i Nordhordland. Dette var en del av hans praksistid før han i 1938 startet sin tekniske utdanning. I 1940 begynte han så i vegvesenet. Den første tiden bestod arbeidet av vegstikking. Han



hadde arbeid mange steder i fylket, men hovedsaklig ved Ytre Hardanger vegavdeling. Under krigen arbeidet Olsen innenfor Mil.org.

I 1952 startet arbeidet på det første virkelige maskinelt drevne anlegg i Hordaland. Det var byggingen av Fly-



Gaven fra maskinforvaltningen — en flaggstang med flagg og line, blir her symbolsk overrakt av «seremonimester» Erling Grønndal.

plassvegen og Erstatningsvegen, og Olsen fikk det ansvarsfulle verv å lede dette arbeidet.

Seinere ble han overført til Trenger- eid — Vaksdal, hvor han ledet arbeidet fram til slutten av 50-årene, da han ble beordret til Odda vegavdeling. Her fikk han ansvaret for bygging av helårsvegen over Haukeli, et av de største prosjekt i vårt fylke.

I 1970 kom han så tilbake til Bergen og fikk kontroll av motorvegen Fana — Bergen. På høsten 1971 ble han ansatt som overingeniør og leder av maskinforvaltningen. I de nærmere 37 år han

har vært ansatt ved Hordaland Vegkontor, han har hatt mange store og krevende arbeidsoppgaver.

Mange er vel også de som har fått nytte godt av Olsen og hans kones gjestfrihet. Når vi var på reise i Odda distriktet, vanket det ofte kaffe hos Olsen.

Blant de som hadde ordet ved tilstelningen i Rådalen, kom det fram at Olsen var en avholdt sjef, en medarbeider som både høy og lav kunne søke råd hos.

Vi ønsker Olsen alt godt for framtiden.
Red.



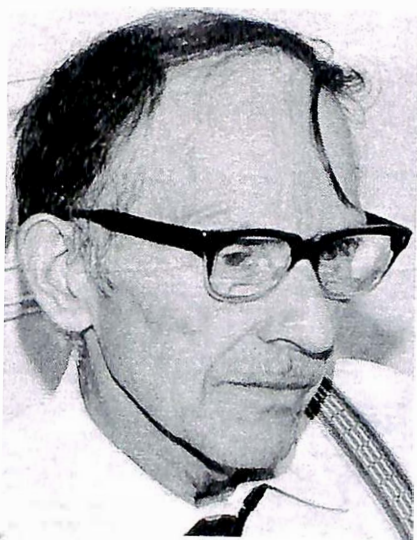
Øystein Kolaas



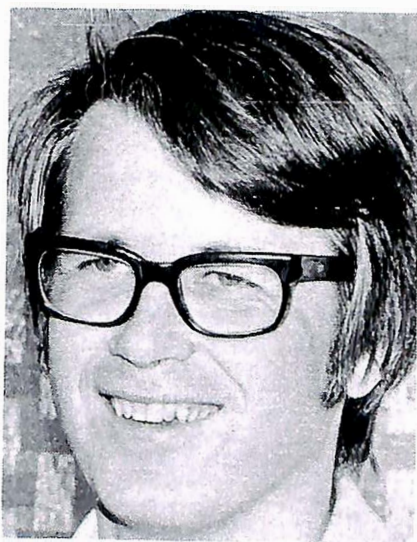
Gunnar Thunestveit



Roald Sletten



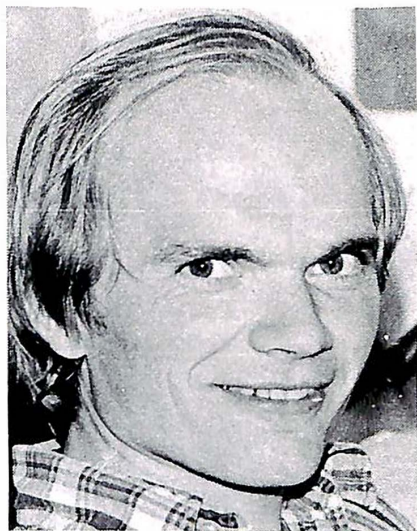
Hermod Onarheim



Karsten Epland



Bjarne Lysberg



Karl Pharo



Eystein Knag



Sigurd Sørtveit

Albumet

Det sitter en enslig ved bordets kant,
og tenker på tiden før.
Og minner kommer og minner forsvant,
og tiden flør og flør.

En flukt vil jeg tage også i dag,
her ved bordets vase.
En flukt til, nei to,
i albumets grønne vase.

Bort med regninger og kolde tall,
tenk ei på det som kommer.
Nu vil jeg flyve ennu en gang,
i albumets drømmebeholder.

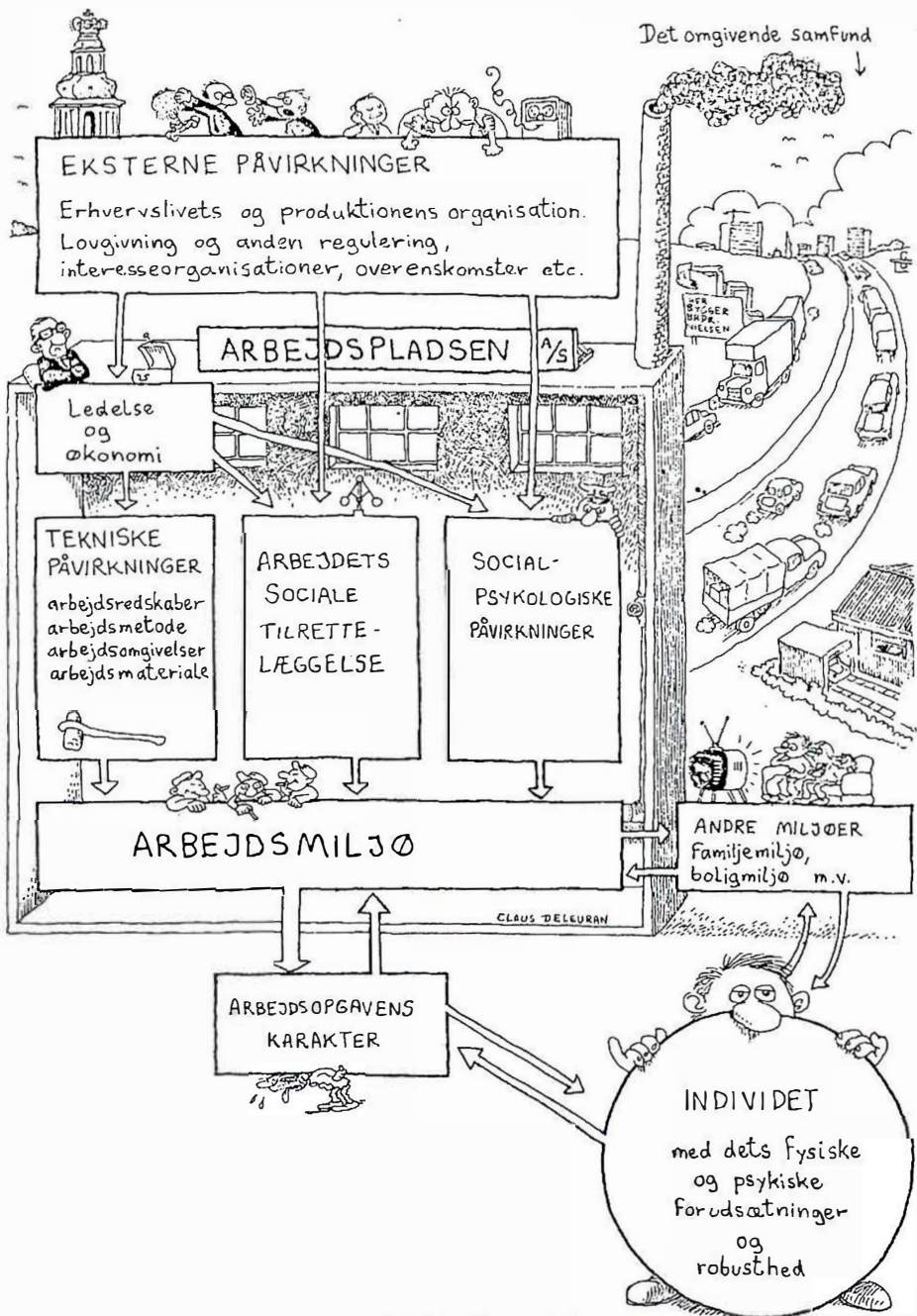
Det renner to tårer på de gamle kinn,
og vasen dufter som før.
Det sitter en enslig ved bordets kant,
mens tiden flør og flør.

Sigbjørn Børsheim





Det måtte en likelønnslov til før jeg fikk greie på hva min mann tjener (Punch)



«Arbejds miljø modellen» slik tegneren Claus Deleuran tenker seg den.

Teikningar — Vitsar

Dersom det finst nokon som liker å teikne, **tek** vi meir enn gjerne imot teikningar. Det kan vera morosame teikningar, vitseteikningar, situasjonsskildringar e.l.

Til dei som mottek avisa, men ikkje er tilknytta etaten

Det står fritt for alle å skriva i avisa. Særleg vil vi gjerne ha innlegg frå politikarar både på riks- og fylkesplanet, som er med å avgjera kor og kor-tid vegar skal byggjast. Vi vendar oss **og** til politi/lensmannsetater — og ber om innlegg som kan interessera vegfolk.

Når det gjeld vår helsetilstand, ville vi gjerne høyre frå våre bedriftslegar.

REDAKSJONEN:

Langedal, Festervoll, Måge

TIDSRIST FOR INNSENDING AV STOFF TIL

NESTE NUMMER:

15. august 1977

ADRESSE:

«BEDRIFTSAVISEN»

Hordaland Vegkontor

C. Sundtsgt. 64

5011 NORDNES

ET SMIL

Et smil koster intet men gir meget. Det gjør den rik som mottar uten å gjøre den fattigere som gir. Det krever bare et øyeblikk men minnet om det kan ofte leve for bestandig. Ingen er så rik eller mektig at han kan unnvære det, og ingen er så fattig at han ikke kan bli rik ved det. Et smil skaper lykke i hjemmet, fostrer godvilje i forretninger og er vennskapets besegling. Det gir hvile for den mødige, oppmuntrer den mistrøstige, er solskinn for den bedrøvede og er naturens beste legemiddel mot bekymring. Allikevel kan det ikke kjøpes, tigges, lånes eller stjales, for det har bare verdi når det gis. Nogen er for trette til å gi dig et smil. Gi du dem et, for det er ingen som mere trenger et smil som den, der ikke lenger har et smil å gi andre.

Ukjent amerikansk forfatter.
