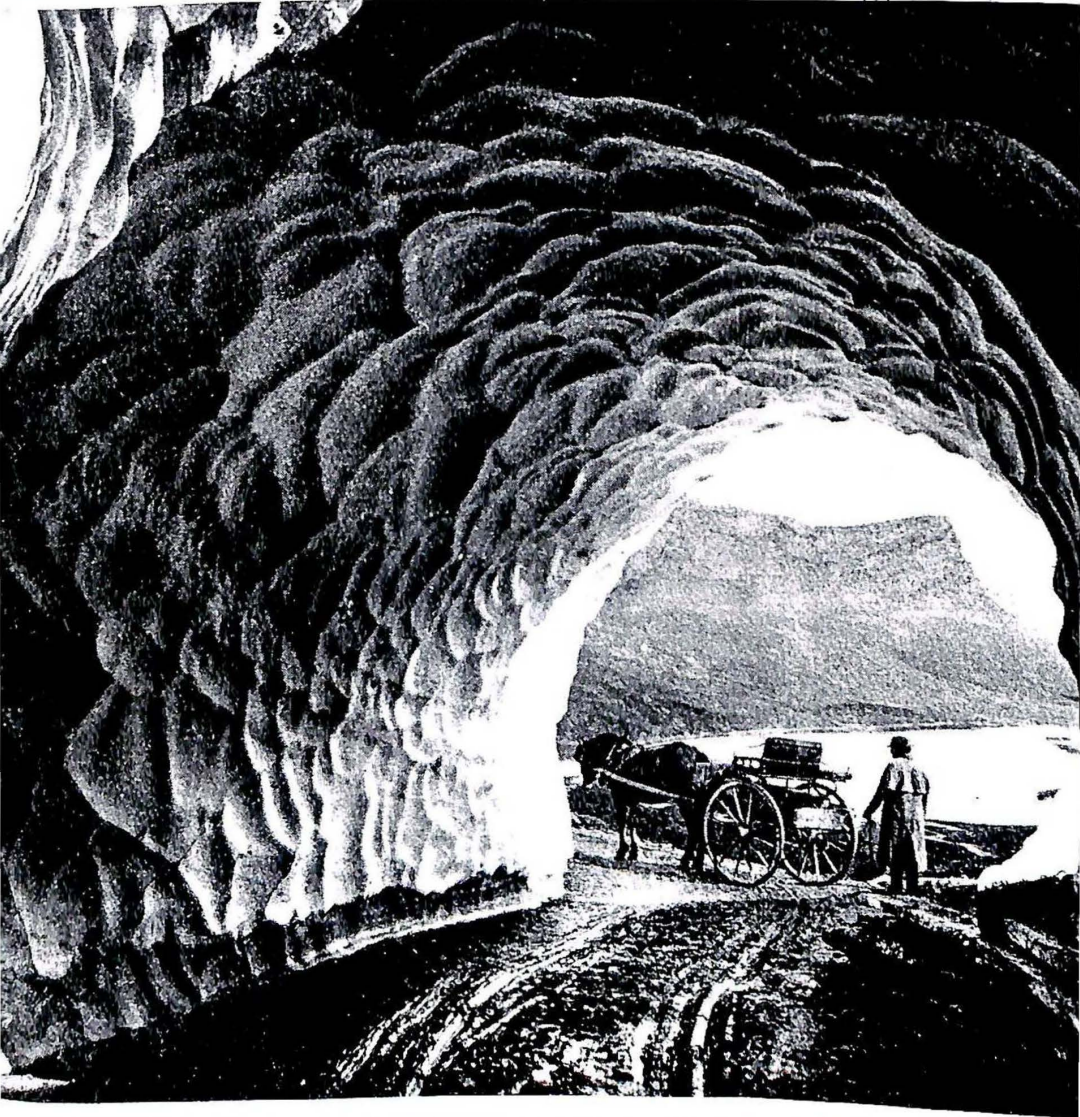


Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET

VEGDIREKTORATET
16 HORDALAND
BIBLIOTEKET



Nr. 4 1980 Årg. 4

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

Redaksjonsråd:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Bjørn Langedal
Konrad Ulvatn
Asbjørn Berge
Carlo Jacobsen

Opplag: 2.000

Forsidebilde:

Det er vinter og
brøytesesong igjen.
Bildet gir et inntrykk
av hvordan arbeidet
foregikk før, da spaden
var viktigste
redskapen. En kan
tydelig se
spadestikkene i
snøtunnelen på
Dyrskar på Haukeli.

Lay-out, trykk
og distribusjon:
Bergens Tidende/
J.W. Eide,
Bergen.

INNHALD:

| | Side |
|---|------|
| Noko å tyggje på i jula | 3 |
| 1980/1981 — hva innebærer årsskiftet? | 4 |
| Vegarbeid i Hordaland 1981 | 5 |
| Ny organisasjonsform på vedlikehold | 7 |
| Veganlegg til 150 millionar opna i Arna | 8 |
| Forbruk 1980 — løyvingar 1981 | 8 |
| Den nye vegdirektøren opna omfattande veganlegg ... | 10 |
| Ny hovedavtale gir økt medbestemmelse | 12 |
| Knuseverket klarte 1m ³ i timen! | 13 |
| Haglesundet bru — luftig arbeidsplass | 16 |
| Nokre tankar om byggjemøte | 17 |
| Mannskap til Holmestrand | 18 |
| Byggemøter — formål og utbytte | 20 |
| Mer om samarbeid | 21 |
| Brøyting i egen regi — nok en gang | 22 |
| Ny stasjonssjef ved Biltilsynet | 24 |
| Vegvesenet må prioritere vedlikehold | 25 |
| Fra Veivesenets historie | 26 |
| Arbeidet i gang på «søndre innfartsåre» | 29 |
| Maskinavdelingen på Holmestrandsbesøk | 29 |
| «Miljøveg» opna i Vaksdal | 30 |
| Politisk ubeslutsomhet et problem | 31 |
| Arbeidsmiljøspalten | 32 |
| Informasjon | 35 |
| EDB i Biltilsynet | 36 |
| Sport | 37 |
| Personallytt | 38 |
| Vi gratulerer | 39 |

Noko å tyggje på i jula

«Feedback» er eit mote-ord. Mange nyttar det, men svært mange veit ikkje kva det tyder. Feedback, eller tilbakemelding, som det vert kalla ein annan stad her i bladet, er ein viktig lekk i informasjonsprosessen. For i det heile å få til ein informasjonsprosess som er til nytte for alle partar er denne lille delen heilt naudsynt. Det er ikkje mogleg, slik mange openbert trur, at ein berre passivt skal ta i mot informasjonsstraumen. Då er det umogleg for den som vil informere å vite om informasjonen har nådd fram, om han er forstått på den rette måten, og om mottakaren har fått vite akkurat det han ville vite. Her er det «feedback» er naudsynt.

Det er ikkje nok å seie «ja vel». Motspørsmål, ønskje om nærare utgreiing, forslag til annan informasjon eller andre informasjonsformer er noko av det den som informerer har behov for å få som «feedback» — det vil fortelje om han har nådd fram. Feedback-momentet kjem inn i dei fleste situasjonar, og det gjeld alle. Det gjeld i det daglege arbeidet, og er kanskje ikkje minst viktig for å oppnå medverknad i avgjerdsprosessen, ei sak som også er teke opp i dette nummeret. Det kjem ikkje mykje ut av å mumle fram iltre tankar på kammerset, det veit dei fleste.

«Feedback» er viktig for å gjera ting betre, som til dømes også «Veg i Vest» og «Driftsnytt». Bruk julehelga til å tyggje litt på kva du kunne tenkje deg annleis og betre. Kva kan eg yte? Det er eit sentralt spørsmål. Til sjuande og sist kan faktisk det vanskelege ordet «feedback» tolkast som ei form for samarbeid, ei form som er særst viktig, både for den parten som informerer og for den som tek i mot informasjon.

Det er elles ei misforståing mange har gjort seg skuld i å tru at informasjonskonsulenten/redaktøren no skal ta seg av alt som har med informasjon å gjere. Det ville ha vore lettvint, så slapp ein å tenkje meir på det. Informasjonskonsulenten har i stor grad ein rådgjevande funksjon. Ho kan hjelpe til med å ta seg av ulike tiltak, komme med framlegg, vera merksam på tiltak som må gjerast o.l., og det er svært ofte informasjonskonsulenten som tek initiativet i slike saker. Men samarbeid må vera eit nøkkelord, skal ein få til dette med informasjon. Det vil seie at ingen er friteken for informasjonsplikta, sjølv om informasjon til dagleg er info.-konsulenten si faste oppgåve. I fellesskap løyser ein mange problem.

Red.



1980/1981 — *hva innebærer årsskiftet?*

Vi nærmer oss slutten av 1980 og det kan være grunn til å se tilbake på året som er gått og samtidig prøve å se framover.

Vi har hatt et godt arbeidsår, og vi har nesten på alle områder nådd de målsettinger vi hadde satt oss. Mange nye vegsamband er åpnet i år, og jeg vil her bare nevne Selbjørn bru, ubrukt vegsamband Knarvik — Brekke om Romarheim, Masfjordvegen, Arnanipatunnelen med tilførselsveger og nytt ferjesamband over Fensfjorden. I tillegg har vi åpnet mange nye parseller på flere av våre hovedårer. Stalheimskleivene er erstattet med ny veg, og vi har åpnet nye parseller i Samnanger, Vaksdal, Ullensvang, Leirvik og mange andre steder.

I alt har vi i år åpnet bort i mot 70 km nye riks- og fylkesveger med en samlet tunnallengde på ca. 13 km. Ca. 20% av de nye vegene ligger i tunnel, og det sier mye om terrenget vi har arbeidet i de siste årene. Det er gjort en stor innsats på veganleggene som trafikantene nå får nytte godt av.

De reduserte bevilgninger til riks- og fylkesveganlegg gir likevel grunn til bekymring for kommende år. Økte bom-

pengemidler og tilskudd fra kommuner gir likevel grunn til optimisme fra 1982 og utover. Spesielt hyggelige er de klare vedtak som er gjort om Øygardsvegen og nordre innfartsåre i Bergen.

Vi har i løpet av året utarbeidet og fått godkjent en lang rekke planer for riks- og fylkesveger slik at forholdene er lagt til rette for bevilgninger som måtte komme.

Vi må imidlertid regne med at anleggsbevilgningene etter hvert vil utgjøre en stadig mindre del av de midler vi får til disposisjon. Alt i 1981 vil trolig vedlikeholdsbevilgningene til riks- og fylkesveger sammen med tilskuddet til ferjedriften nesten komme på høyde med anleggsbevilgningene. Organisering og drift av vegvedlikeholdet må derfor tillegges stor vekt. Et gunstig resultat av den omorganisering som nå skjer på vedlikeholdsavdelingen vil få avgjørende betydning for vår effektivitet i årene som kommer.

Til slutt vil jeg benytte denne anledning til å takke alle ansatte i vegvesenet i Hordaland for godt og konstruktivt samarbeid i året som er gått, og ønske alle en riktig god jul.

VEGARBEID I HORDALAND 1981:

Fleire nye anlegg kjem i gang i 1981

— men talet på anlegg totalt har minka frå i fjor

I vegvesenet i Hordaland slit vi framleis med ein svært lite romsleg økonomi. Etter siste års innstrammingar, ser vi heller ikkje i 1981 teikn til at situasjonen vil snu seg i meir positiv lei. Likevel er det nye anlegg som pregar anleggssituasjonen for året 1981. For så vidt er det ei naturleg følgje av alle dei vegopningane vi kunne skilte med gjennom heile 1980. Vi vil her freiste å gjere greie for litt av arbeidsprogrammet for vegvesenet på anleggssida det kommande året. Det er i første rekkje dei største og viktigaste anlegga som er nemnde. Trafikksikring og bussprioritering er og teke med:

Kva for anlegg tek vi fatt på i år?

Rv. 13 Voss — Bulken

Her skal det byggjast gatetun i Uttrågata. Arbeidet vil gå føre seg i mai — juli.

Rv. 13 og Rv. 552 Eikelandssosen sentrum

Her skal trafikken leggjast om forbi sentrum, og det skal byggjast nytt kryss mellom riksvegane.

Rv. 14 Tilførselsveg til Skjærsholmane

Arbeidet med tilførselsveg til det nye ferjeleiet som skal avlaste ferjeleiet i Leirvik, vil ta til etter ferien 1981.

Rv. 14 Eidsvåg — Vågsbotn

Arbeidet på anlegget tek til etter årsskiftet. Det vil i første omgang omfatte strekninga fra Eidsvåg til bussgarasjane i Ervik. Tilknýttingsveggar i Ervik og støyvoll her er og med i arbeidet. Tunnelarbeidet tek til i november 1981.

Rv. 47 Jøsendal — Kinsarvik

Anlegget vil omfatte ombygging av Hildal bru og tek til etter sommarferien.

E 68 Indre Ålvik — Øystese

Fykkesund bru skal forsterkast. Arbeidet vil venteleg pågå i mai — juni.

E 68 Espeland — Espeland S

Dette er eit såkalla miljøanlegg som vil omfatte fotgjengarundergang, fortau og omlegging av fylkesvegen.

E 76 Austmannalia — Nyastøl

Her skal det byggjast tunnel og veg utanom dei gamle svingane. Arbeidsstart i april.

Rv. 543 Ølensvåg — Utbjoa

Rv. 545 Sandvikvåg — Jektevik

Her skal arbeidet omfatte ny Vistvik bru og utbetring av den gamle veggen. Arbeidet vil gå føre seg frå januar til september.

Rv. 551 Framnes — Little Fosse

Utbedring av eksisterande veg tek til i august.

Rv. 552 Fusa skule

Ny veg skal byggjast forbi skulen, ca. 800 m. Arbeidet tek til i februar.

Rv. 555 Tunnel under Nygårdshøyden

Anlegget er planlagt for bussprioritering mellom sentrum og Puddefjordsbroen og går ut på at eit gammalt tilfluktsrom skal strossast ut til tunnel.

Rv. 556 Birkelandskrysset

Krysset skal byggjast om til to T-kryss, og arbeidet er rekna å koma i gang i mars/april.

Rv. 564 Nyborg — Salhus

Salhusvegen skal utbetrast.

Rv. 566 Haus — Lonevåg

Vegen skal klargjerast for oljegrus, og arbeidet tek til i mai.

Rv. 571 Bulken — Evanger

Arbeidet på ny veg tek til hausten 1981.

Anlegg som vert ferdige i 1981:

Rv. 13 Svabakken — Vaksdal

Den siste strekninga ved Svabakken skal vera ferdig til ferien.

E 68 Haga — Ådland

Sluttarbeid og opprydding blir avslutta i 1981.

Rv. 550 Grimo — Utne

Veg og oppstillingsplass ved Utne og omkøyringsveg forbi Utne sentrum er rekna å bli ferdig til ferien.

Rv. 555 Bjørndalsøyra — Breivikskiftet.

Tunnelane ved Godvik og Breivikskiftet viadukt vert opna til ferien.



Tunnelarbeid blir det mellom anna på to av innfartsårene til Bergen, med Troldhaugtunnelen og tunnel mellom Eidsvåg og Ervik. (Foto: V. Arnesen)

Rv. 568 Leirvåg ferjekai med veg
vert gjort ferdig i 1981. Etterarbeid vil gå føre seg i mars — juni.

Anlegg som elles er i arbeid i 1981:

Rv. 14 Matre — Sogn og Fjordane grense
Anlegget vert drive fram til april, då ein må stoppe på grunn av pengemangel.

E 68 Inndalsvegen
Arbeidet med bussprioritering kan no halda fram.

Rv. 561 Solsvik — Misje
Arbeidet tok til i 1980, og ein kjem i gang med Misje bru i løpet av året.

Rv. 968 Fjøsanger — Hop
Anleggsarbeidet kom i gang i haust, og ein vil ta til med arbeidet på Troidhaugtunnelen i april.

Ny organisasjonsform på vedlikehald

Frå 1. desember har vedlikehaldsavdelinga fått ei ny organisasjonsform. Stabsmøtet på avdelinga fann det naturleg å gå inn for visse endringar, mellom anna for å få avdelinga betre tilpassa til dei oppgåvene ein må rekne med å få i 80-åra. Stabsmøtet såg at ordninga med seksjonar vart for tungvint og for spesialisert, samstundes som nokre av ingeniørane fekk eit urimeleg hardt arbeidspress. Det er og lagt vekt på at den nye arbeidsforma skulle vera betre tilpassa dei andre avdelingane på vegkontoret. Med bakgrunn i dette var det mest naturleg å leggje om administrasjonen frå seksjonar til distrikt med leiingar.

Etter følgjande mønster vil no oppgåvene bli delt:

Nordre distrikt:

Distriktsleiari: O. Bakke (omfattar vegmeister Hauglands område).

Ytre distrikt:

Distriktsleiari: L. Føli (omfattar vegmeistrane Haugen og Haukenes sine område).

Midtre og indre distrikt:

Distriktsleiari: O. Lundstad (omfattar vegmeistrane Sørensen, Knutsen og Øyres område).

Søndre distrikt:

Distriktsleiari: K. Birkeli (omfattar vegmeistrane Ekse og Franssons område).

Brusaker vert tekne over av distriktsleiarane.

Avkøyrster vert tekne over av stabsseksjonen.

Akseltrykk og ferjedrift går direkte under vedlikehaldssjefen i eiga gruppe.

Astaltkontraktar vert Føli sitt ansvar.

Brøyte- og beredskapsopplegg tek Lundstad seg av som før.

Dekkelegging i eigen regi — går over til distriktsleiarane.

striktsleiarane.

Produksjon av dekkemateriell tek Bakke seg av.

Stabsseksjonen, leia av K. Hisdal, får ansvar for alle fellesfunksjonar på avdelinga.

Vidare skal S. Holmedal jobbe i Føli sitt distrikt, Rosnes og Viik hos Lundstad og Kråkenes går til Birkeli.

Endringane vart teke opp på avdelingsmøte i byrjinga av november, og møtet gav si tilslutning til framlegget frå staben, med eit par mindre endringar. Ordninga er no godkjend og sett i verk.

Veganlegg til 150 million

Eit av dei største veganlegga som er avslutta og teke i bruk i år, er Vågsbotn — Indre Arna — Espeland, med Arnanipatunnelen. Ein del av anlegget, Vågsbotn — Festtangen, er teke i bruk tidlegare, men i slutten av november stod alt ferdig, eit anlegg til totalt omkring 150 mill. kroner.

Anlegget som vart opna 28. november, består av Arnanipatunnelen, som er 2142 m lang, 3 km veg mellom Festtangen og Indre Arna og like mykje mellom

Indre Arna og Espeland. Vidare er det Storelva viadukt ved Indre Arna på 165 m og Espeland viadukt på 70 m. Frå før er 7,5 km veg ferdig.

Dette er det største anlegget vi har hatt i Hordaland dei siste åra, fortel anleggsleiart Ottar Midtkandal og oppsynsmann Steinar Drøsdal. Om lag 30 mill. kroner har Arna-anlegget fått årleg dei siste åra, og på det meste har det vore over 70 mann i arbeid! Dei to strekar

Forbruk 1980 — løyvingar 1981

Ved slutten av året ser det ut til at forbruket i vegarbeidsdrifta i 1980 vil bli (talet i parantes syner den reelle endringa i prosent frå året før):

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Riksveganlegg: | 233,9 mill. kr. (÷ 12,8%) |
| Fylkesveganlegg: | 63,0 mill. kr. (÷ 2,8%) |
| Riksvegvedlikehald: | 89,2 mill. kr. (+ 0,25%) |
| Fylkesvegvedlikehald: | 71,4 mill. kr. (÷ 6,2%) |

Det er enno ikkje avklara kva fylket sine løyvingar vil bli i 1981 og kor mykje staten vil løyva i distriktsutbyggingsmidlar, teknisk reserve o.l. Tala nedanfor er difor ei blanding av løyvingar, særbidrag, tilskot og bompengar som vi reknar med vil koma ut over året.

Anlegg:

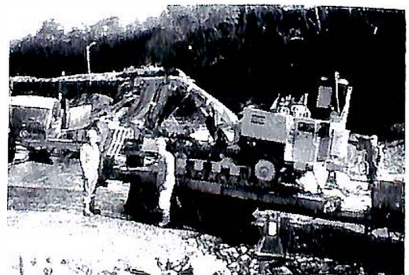
For anleggsdrifta reknar vi med at det vil stå 273 mill. kr. til disposisjon

i 1981, 229, 5 mill. kr. på riksveganlegg og 43,5 mill. kr. på fylkesveganlegg. Rekna i faste prisar vil dette vera ca. 17,9 prosent mindre enn venta forbruk i 1980.

Vedlikehald:

Løyvingar til vedlikehald i 1981 ser ut til å bli 177,4 mill. kr. 100 mill. kr. til riksvegar og 77,4 mill. kr. til fylkesvegar. Rekna i faste prisar er dette ein reduksjon på 2,2 prosent i høve til venta forbruk i år.

B. Fjelde



Ny borerigg kjem til Hop. (Foto: OM.)

Opna i Arna

under at tilhøva mellom folka har heile tida har vore spesielt fine.

Arbeidet tok til frå Vågsbotn hausten 1972, Arnanipatunnelen tok ein fatt på hausten 1977, med gjennomslag i september 1979, og på siste biten tok ein også fatt i 1977.

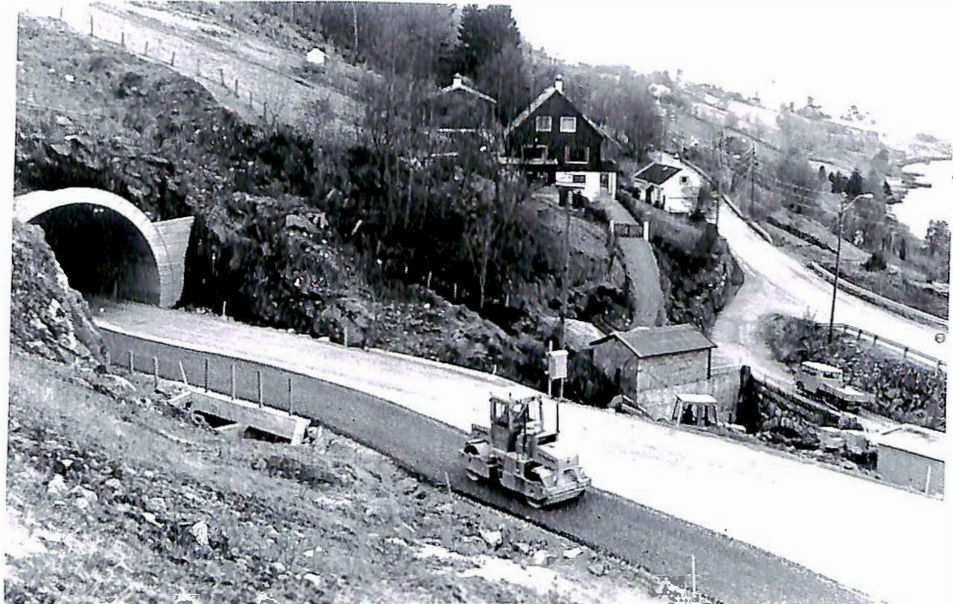
Det er eit anlegg med høg standard som no fører trafikken sikkert utanom bustadområde og lokaltrafikk i Ytre og Indre Arna. I samband med den nye vegen er det totalt 6 km gang- og sykkelsti og jordvegar, her er bygd heile 18 kulverta for mjuke trafikantar og for jordbruksføremål, her er to overgangar, ein for fotgjengarar og ein for biltrafikk. Systemet er dessutan lagt opp slik at folk skal komme til og frå busstopp utan å



Siste hand på verket. (Foto: Røa).

krysse vegen. Dei gamle lokalvegane vert nytta til lokaltrafikk og til sykkelstiar.

Ved dette anlegget var det Hordaland fekk sin første støyskjerm, og her finn vi



Arnanipatunnelen kortar inn køyrestrekninga fram til Skyggestrand med 6 km. Biletet er teke ved Tunes og syner tunnelen, den eldste Skyggestrandvegen (i midten) og den nye vegen som har vore nytta på Skyggestrand til no.

vel og fylkets lengste refuge — om lag 1 km *nesten* sammanhengande.

Nær Indre Arna har ein og gjort eit forsøk på å nytte støypt betongrekkverk i staden for guard-rail. Rekkverket fungerer samstundes som støyvern for hus som ligg nedanfor vegen. Betongrekkverka er om lag 80 cm høge og er ei atskilleg rimelegare løysing enn støyskjermar — det dreier seg om ei innsparring på kring 1000 kr. pr. meter.

Lys langs etter heile vegstrekninga var ferdig oppsett til opninga, og Arnanipatunnelen har både lys og ventilasjonsanlegg. Midtkanal og Drøsdal strekar under at samarbeidet med Lysverkene og Bergen kommune heile tida har vore særst godt.

Då Veg i Vest var på vitjing ein av dei første dagane i november, var det meste under full kontroll og siste innspurt med dekkelegging, refugar o.a. i full gang, som bileta syner. Vi vil seinare koma attende til sjølve opninga, som kom for seint til at vi kunne få noko med i dette nummeret.

Røa.



Ny Rv. 560 og E 68 omkring Arna gjer tilværet tryggare for Arna-buar. og gjennomkøyringa lettare for trafikantar. Biletet syner den nye vegen mellom Ytre og Indre Arna, som ein ser i bakgrunnen. (Foto: V. Arnesen)

STORD:

Den nye vegdirektøren Mykje arbeid skal gjerast

Året 1980 har vore kjenneteikna av vegopningar, det kan ein trygt seie for Hordalands vedkomande. Ein av dei siste dette året var opninga av det nye vegsystemet på Stord, der vi var så heldige å få den nye vegdirektøren, Eskild Jensen, til å klippe snora. Dette skjedde litt for seint til at vi kunne få det med i dette nummeret av Veg i Vest, men vi vil koma attende til det i bilete og tekst i nr. 1, 1981.

Anlegget som vart opna den 17. november, omfattar ei heilt ny strekning på Rv. 14 frå Førland (i nord) til Leirvik, om lag 6,4 km, med brua med det artige namnet Trongaste. Vidare er det bygt 1 km av vegen fra Trongaste mot Lønning, den vegen som skal gå vidare til den nye ferjekaien på Skjærsholmane, det er bygt ei omkjøring på 450 meter rundt Leirvik sentrum, Skrivarvegen, og 1,6 km fylkesveg fra Haga til Ådland, like nord for Leirvik.

Totalt har alt dette kosta 33 millionar kroner, fortel Arne W. Epland, som har teke over som anleggsleiar etter at Finn Nitter gjekk av i haust. Med den nye rv. 14 vil det bli 600 meter kortare å køyre nordfrå til Leirvik, men det viktigaste er at ein her har fått ein ny, mykje sikrare veg utanom bustadområda, med trygge, regulerte avkøyrslar.

Trongaste bru er 60 meter lang, med to spenn på 30 meter, og den er heile 17 meter brei. Dette gjev plass til tre køyrefelt (eit avkøyringsfelt i krysset sør for brua) og fotgjengarfelt.

I samband med dette arbeidet vil det også skje ei omlegging av trafikksystemet i Leirvik sentrum. Nedkøyringa til fer-

Den opna omfattande veganlegg

å Stord fram mot 1983

ferjekaien er blitt ei anna, og oppstillingsplassen på ferjekaien er endra, vidare er Borggata stengd av ei buss-rundkøyring i søndre delen, og andre omleggingar vil bli aktuelle med tida. I alle høve vonar ein at Leirvik sentrum med Borggata kan bli ein fredelegare plass for trafikantgrupper av det mjukare slaget.

Framleis står det ein god del arbeid att på Stord. Folka våre er allereide i gang med neste parsell, Lønning — Vabakken, ei strekning på vel 1 km. Denne skal etter planen stå ferdig hausten 1981. Vidare pågår planarbeidet for Vabakken — Veatjønn, også kalla «ny veg bak Langeland skule», og for nedkøyringa til den nye ferjekaien som skal byggjast på Skjærsholmane. Arbeidet fram mot Skjærsholmane vil truleg ta til

til sommarferien, og på haustparten kjem og arbeidet i gang bak Langeland skule. Ferjekaien skal etter planen takast i bruk tidleg 1983. Det førebels overslaget for strekninga Trongaste — Skjærsholmane er sett til om lag 36 mill. kroner. I tillegg til dei større anlegga er det utført ein del utbetningsarbeid på Stord. Det gjeld trafikksikringsarbeid til 3 mill. kroner mellom Frugard og Hystad, og det er bygd over- og undergang ved skulane i Saghaugvegen ved Leirvik. Ved Sandvikvåg ferjekai er det og gjort ein del utbetningsarbeid, det same gjeld strekninga Sandvikvåg — Vistvik, ei strekning på 4,4 km, der den siste biten skal vera fullført i 1981.

Frå 1. desember har Bengt Drageseth teke over anleggsleiinga på Stord.



Frå arbeidet med Trongaste bru, vest for Leirvik. Biletet er teke i oktober. (Foto: Røa).

Ny hovedavtale gir økt medbestemmelse

Av adm. sjef Edgar Aaland

I august d.å. ble det inngått ny hovedavtale for arbeidstakere i staten. Det vesentlig nye i avtalen er den utvidete medbestemmelsesrett for de ansatte og deres organisasjoner.

Hva betyr økt medbestemmelse?

Den økte medbestemmelsesrett betyr at de ansatte for visse saker er gitt beslutende myndighet på lik linje med ledelsen. For andre saker har de ansatte fått utvidet rett til drøftinger eller til informasjon.

I hvilke saker har de ansatte fått medbestemmelsesrett?

I følgende saker har de ansatte fått beslutende myndighet (forhandlingsrett) på linje med ledelsen:

- interne organisasjonsendringer av varig karakter som medfører omdisponeringer av arbeidsstyrke og utstyr.
- fordeling av nye stillinger innen den enkelte virksomhet.
- valg av utstyr og hjelpemidler når det ikke er tale om bygg eller betydelige kapitalvarer.
- velferdstiltak, forslagsordninger, personalreglement og disponering av arealer til arbeidslokaler etc.

I hvilke saker har de ansatte fått drøftingsrett eller rett til informasjon?

Ut over de rene forhandlingssaker skal arbeidsgiver drøfte følgende saker med organisasjonene:

- budsjettforslag
- byggeprosjekter

- langtidsplaner
- valg av utstyr som er betydelige kapitalvarer
- oppsetting av tjenestelister

Videre plikter arbeidsgiver å gi de tillitsvalgte informasjon om:

- regnskap og økonomi
- påtenkte prosjekter
- pågående planlegging
- vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de ansatte
- nyansettelser

Organisasjonene plikter på sin side å gi ledelsen informasjon om saker som behandles i organisasjonene og som er av betydning for ledelsen.

Hvordan den økte medbestemmelsen gjennomføres?

Når det gjelder den praktiske gjennomføringen av medbestemmelsen skal det etter hovedavtalen opprettes en særavtale for Statens vegvesen. Særavtalen skal inngås snarest og senest innen 31. desember d.å.

Ved inngåelse av en slik særavtale må det bl.a. tas stilling til:

«om medbestemmelsen skal gjennomføres ved forhandlinger/drøftinger/informasjon gjennom det ordinære tillitsmannsapparat eller om en skal helt eller delvis velge en utvalgsordning.»

Hva vil skje med SU og AMU?

Fra det tidspunkt særavtalen er opprettet vil det nåværende samarbeidsutvalg (SU)

Forts. side 15

Knuseverket klarte 1m³ i timen!

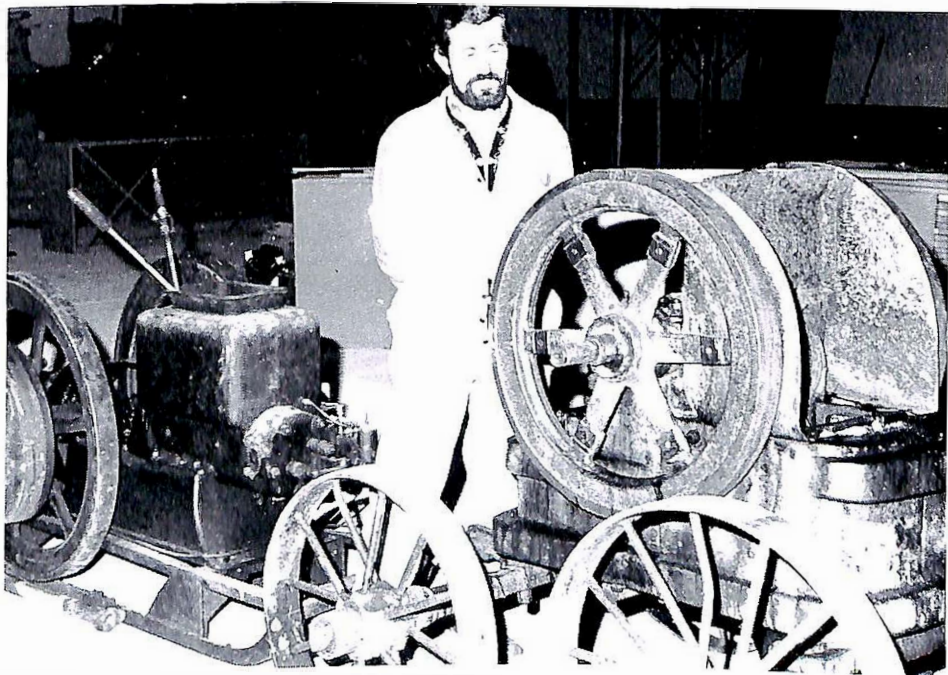
Nils Nonås har samla ei rekkje av reiskapane som før har vore i bruk i vegvesenet

— Rundt om i fylket finst massevis av gamle gjenstandar som vegvesenet har nytta, om ein berre har auga med seg. Vi har funne litt av kvart, ofte ting som folk nærast må stige over til dagleg, uten at dei eigentleg ser dei, fortel Nils Nonås, som i dei siste åra har teke på seg ansvaret for alt av historisk interesse innan vegvesenet i Hordaland. Han er no i gong med å registrere og samle gamle reiskapar og utstyr som har vore nytta i vegarbeidsdrifta i alle år før den «tekniske revolusjonen» sette inn for alvor

etter 1950, og frå fyrste delen av den nye perioden.

Lokalt museum?

Initiativet til slikt arbeid kom frå sentralt hald for nokre år sidan, og det vert sett av ein slump pengar til føremålet. Nonås fortel sjølv at det var etter at han hadde synt interesse for arbeidet med restaureringa av Kossdalsvegen på Osterøy, at han også fekk i oppdrag å ta seg av innsamlinga av ting det kunne vera verd å ta vare på. — Det er først det siste



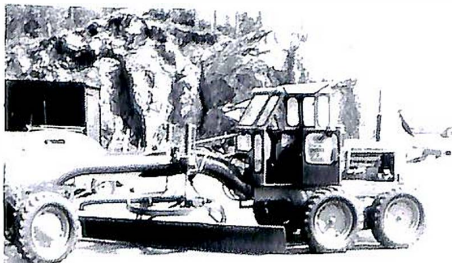
Nils Nonås er ikkje lite stolt av det gamle knuseverket som han har funne i Eksingedalen. Knuseverket kan framleis nyttast, for motoren er i full stand. (Foto: V. Arnesen)

året eg har fått arbeide skikkeleg med dette, og no ser det ut til å vera i gjenge, seier Nonås. — Målet er i fyrste omgang å samle så mange gjenstandar som mogleg, for seinare å vurdere korleis ein vidare skal leggje dette opp. Spørsmålet er mellom anna om vi skal lage til eit slags museum lokalt, eller om det vi samlar skal gå over til eit vegmuseum som det har vore på tale å byggje på Austlandet.

— Personleg tykkjer eg det ville vera det beste å behalde mest mogleg her i Vestlandsmiljøet, der det høyrer heime. Går det austover, vil ein svært liten del av våre tilsette få sjå noko av det. Eg trur at sjølv om det blir noko av museumsplanane austpå, noko eg ikkje er i mot, så må vi få til noko lokalt også. Det er eit faktum at det er ikkje det same ein har brukt av reiskapar i landsdelane på grunn av at naturen er heilt ulik.

Det daglege slitet

Til no har Nonås funne ein heil del ting som kvar for seg fortel ei heil lita historie om det daglege slitet i vegvesenet før teknikken tok over. Nonås har mellom anna funne ein heil del handreiskapar, og reiskapar som vart nytta til transport finst det ein heil serie av: trillebår med jernhjul, balansetralle på ei skjene,



Ein Allis-Chalmers høvel frå 1951. Høvelen har vore nytta på Strandebarmsvegen, er pussa opp på Stord, og står no i Grasdalslia.

tralle med fire hjul og ei såkalla vegvaktartrillebår, som var velkjend langs vegane før i tida. Med sand og ein spade i kjerra gjorde vegvaktaren jobben sin langs vegane i si tid. — Det eg manglar, og som eg veit at mange hugsar, ein såkalla steinbjørn, som og var ein transportreiskap. Veit nokon om ein slik, så ville Nonås setje pris på å få ei melding om det.

Av løftereiskapar har Nonås vidare fått tak i stubbebrytarar, svingkraner og reiskapar til desse, han har fått ein motorsykel frå 1949, som ein av vegvaktarane nytta, og han har funne ulike skrapar, ei som vart trukke av to hestar, og skrapar som vart slept med lastebil eller traktor.

«Godbiten»

I Rådal har ein no pussa opp ein Dravn motorveghøvel frå 1942, den første hydrauliske motorveghøvel i fylket. Men «godbiten» er nok, etter Nonås si oppfatning, eit komplett norskbygd knuseverk av typen Dravn nr. 2, type C. Dette er den første norske modellen som vart bygd, fortel Nonås, og han kjem frå Drammens Jernstøperi. Vi har og bensinmotoren som dreiv knuseverket, ein 6 1/2-8 HK Trygg. Heile utstyret er frå 1920-åra. Knuseverket hadde ein produksjonskapasitet på 1 m³ knust masse pr. time. Til samanlikning har knuseverket i Vallavik i dag ein produksjonskapasitet på ca. 80 m³ i timen!

Nonås har og funne utstyr nok til å kunne rekonstruere ei gammal anleggssmie. Smia sytte for å halde anleggsutstyret i brukbar stand, der fekk ein t.d. kvessa og herda stålet til bora. Dyktige smedar var ettertrakta, av di dei betydde alt for ei effektiv anleggsdrift.

Det er og funne ein del instrument som ingeniørane nytta før, som wrede, nivellerspegel og -kikkert og teodolitt, som også er eit nivelleringsinstrument. Det er og funne ein del gamle vegplanar

frå førre hundreåret, gamle bilete og ein del kontorutstyr. Dei gamle milepelane som stod langs etter vegen er og dukka opp mange stader. Fleire av desse er pussa opp og vert sett ut att ved vegkanten. Dette er m.a. gjort i Sunnhordland.

Mykje av utstyret elles er funne i Ekingedalen og i Modalen, der det er «gløymt».

Von om utstilling

No kjem Nonås til å lagre samlinga si i garasjen i Grasdalslia ved Gullbotn. Ein gong vonar han å få i stand ei utstilling, slik at alle tilsette i vegvesenet skal få høve til å sjå samlinga. Nonås peikar på at han i dette arbeidet har møtt ei svært positiv haldning frå leiinga og at han har fått god hjelp frå folk ute som har vore vakne og gitt han gode tips. Likevel strekar han under at folk framleis må vera merksame på gamle ting. Her kan vera mangt som ikkje er kome for dagen ennå. — Har nokon t.d. sett den gamle steinbjørnen som han etterlyser? Dette og andre tips er Nonås interessert i, det er berre å melda frå.

Røa.



Nokre gamle milepeler er allereide pussa opp og sett på plass att, som denne, som står på Rv. 514 like utanfor Ølen.

Forts. fra side 12

...ny hovedavtale gir økt medbestemmelse

opphøre. Dette gjelder uansett hvilket opplegg som blir fulgt ved gjennomføringen av medbestemmelsen.

Arbeidsmiljøutvalgets (AMU's) skjebne vil avhenge av om en velger en forhandlings- eller en utvalgsløsning. Alternativen er:

— dersom en gjennomfører forhandlingsordningen fullt ut, vil AMU bestå og ta seg av de saker arbeidsmiljøloven lister opp. Det er imidlertid gitt anledning til å overføre en del vesentlige saker som f.eks. bedriftshelse- og vernetjenesten fra AMU til forhandlingsordningen. En slik overføring må i så fall vedtas i særavtalen.

— dersom utvalgsordning velges helt eller delvis, skal arbeidsmiljøutvalgets oppgaver legges til utvalget. Utvalget skal settes sammen av like mange representanter for arbeidstakerne og ledelsen og skal ikke ha flere enn 12 medlemmer.

Som nevnt ovenfor skal forhandlingene om en særavtale for Statens vegvesen være avsluttet innen utgangen av 1980. Særavtalen trer i kraft umiddelbart etter at den er underskrevet.

Til særavtalen er opprettet, vil samarbeidsutvalgene fortsette å fungere som samarbeidsorgan.

Haglesundet bru — luftig arbeidsplass

Brua er for tida største betongarbeid i Hordaland

Haglesundet bru, som skal knyte saman Flatøy og Knarvik i Nordhordland, er det største betongarbeidet vegvesenet i Hordaland har i gang for tida. Det arbeider i alt 30 mann på anlegget, leia av oppsynsmennene E. Noremark, T. A. Thoresen og Litleskare. Noremark er leiar for anlegget.

Anlegget består av to entreprisar, ein betongentreprise som omfattar tårnet,

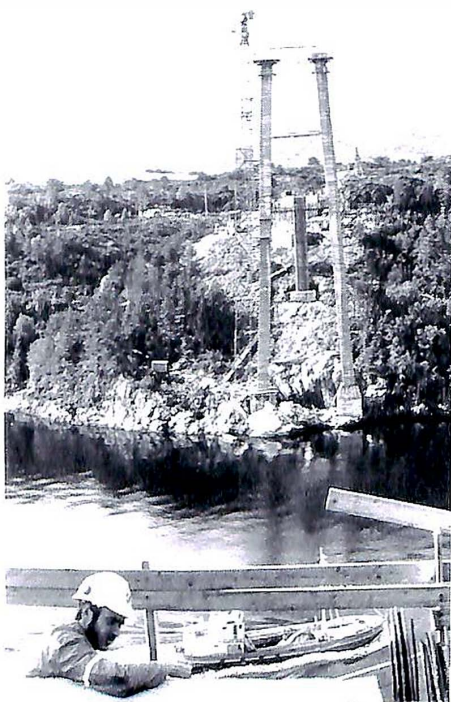
viaduktane og kabelforankringane, og ein stålentreprise for hengjesspenet, kablane og dekket i hengjesspenet.

Noremark fortel til «Veg i Vest» at ein reknar med å vera ferdig med entreprisarbeidet i slutten av 1981. Då vil ein del arbeid for vegvesenet stå att. Eit vegkryss i samband med tilslutninga til brua må opparbeidast på Knarviksida, men for å få dette til, må det hentast massar frå Flatøy-sida. Med andre ord: brua må vera køyrbar først. Noremark meiner at dette arbeidet vil vera ferdig våren 1982.

Arbeidet på Haglesundet bru (ikkje Hagelsundet, etter det ekspertane seier) tok til i juni 1979. Arbeidet på denne nokså luftige arbeidsplassen har stort sett gått bra, men i det siste er det oppstått visse vanskar med å halde den avtalte tida. Betongarbeida skulle ha vore ferdige, slik at stålarbeida kunne ha teke til frå 1. oktober. No er denne datoen endra til 1. desember. Likevel meiner Noremark det skal vera mogleg å halda den fastsette sluttdatoen.

Den som har sett brua slik ho står i dag, vil sjå at ho allereide ruver godt i landskapet. Hovudspennet på brua blir på 250 meter. Den vil få ein viadukt på Knarviksida på 310 meter, og på Flatøy-sida på 76 meter. Tårna er 80 meter høge, og brua vil få ei fri seglhøgde på 50 meter. Det vil seie at her vil bli plass for store båtar når Salhusbrua ein gong kjem.

Dei totale kostnadene for brua vil



Biletet syner litt av korleis arbeidsplassen til denne karen «Svever over vanne». Biletet er teke mot Flatøy-sida. (Foto: V. Arnesen)



Bileta av Haglesundet bru er tekne i oktober. I dag vil nok situasjonen vera litt annleis, av di betongarbeida skal vera avslutta no.

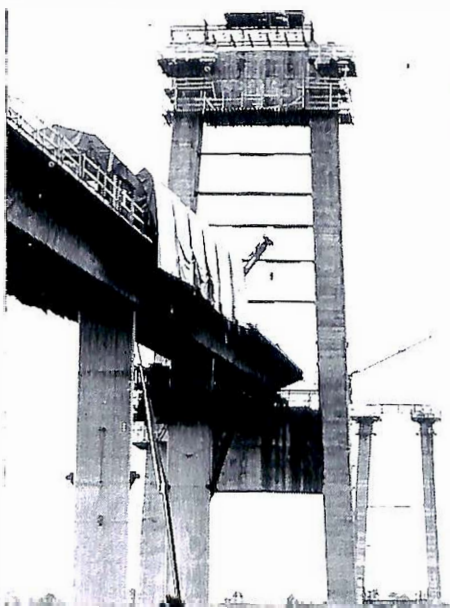
(Foto: V. A.)

koma på omkring 42 millionar kroner. Når denne brua er ferdig, vil det vera landfast samband mellom Holsnøy, Flatøy og Knarvik.

Røa.

Tårna på Haglesundet bru er 80 meter høge.

(Foto: V. A.)



ORDET FRITT

Nokre tankar om byggjemøte

Av Margrete Axelsen

Konrad Ulvatn har eit innlegg om byggjemøte i siste nummeret av Veg i Vest. Eg har og vore på eit par byggjemøte og har lyst til å kome med nokre personlege synspunkt på korleis eg ser på slike møte.

Først er det altså synfaring, og eg kan langt på veg vere samd med Ulvatn i at dei som skal vere med på sjølve møtet, bør vere med på synfaringa. Ofte kjem det opp saker på møtet som ein såg på synfaringa, og tillitsmannen vil sjeldan ha full oversikt over anlegget, særleg ikkje dei større anlegga.

Ei anna sak er at tillitsmannen kanskje burde ta seg ein tur på eiga hand, gjere seg kjend med anlegget og folka som jobbar der, og ikkje vere med i den «saueflokken» som rusler rundt på synfaringa. Tillitsmannen vil og venteleg få betre greie på ting som rører seg. Synspunkt og meiningar vil kome meir ope fram.

Eg opplevde og mykje prat om økonomi og prosessar på byggjemøtet, og for å vere ærleg hadde eg sers vanskeleg for å halde meg vaken ei stund. Kanskje denne delen av drøftinga burde vere berre mellom anleggsstyrar og oppsyn? Det har lett for å bli detaljar. På den andre sida vil slike detaljar ofte vere så konkrete at tillitsmannen verkeleg har merknader å kome med.

Det er likevel ikkje alltid lett å få fram desse merknadene. Sjølv om ein «tør» seie frå, blir ein kanskje ikkje høyrte. Ulvatn tykkjer at det er lite populært med spørsmål frå tillitsmannen. Men det kan vere andre ting enn vrangvilje hos leiinga som gjer at svara blir stutte eller at leiinga går i «forsvarsstilling». Møta har ein tendens til å trekkje ut, og tida blir knapp.

Viktig er det og som Ulvatn peiker på, at ein freistar å ta opp saker etter kvart og ikkje samlar dei opp til eit byggjemøte.

Ulvatn er skuffa over møta som han trudde skulle vere eit samarbeidsforum. Og her trur

Mannskap til Holmestrand

Eit svar til J. Helle

Av Einar Ytre-Arne

John Helle retta i førre nr. av Veg i Vest til dels skarp kritikk til både tillitsmenn og vegadministrasjon for framgangsmåten som vart nytta ved uttak av mannskap til Holmestrand.

Som Helle truleg kjenner til har det frå Hordaland vegkontor si side vore arbeid sterkt for at denne tunnelen skulle drivast i eigen regi, og med mannskap frå Hordaland på grunn av den vanskelege sysselsettingsstoda vi no er inne i. Men

eg at vi har den viktigaste grunn til misnøyen. Det er ulike forventningar til desse møta — anleggsleiinga har ei og tillitsmannen ei anna. Kanskje er ingen nøgde med den formen møta har i dag? Eg forstår Ulvatn når han seier at dei tilsette må få vere med i planlegginga av arbeid og drift. Det gjeld medverknad på eigen arbeidssituasjon. Men er byggjemøtet det rette forum for denne medverknaden?

Eg meiner at i staden for å kritisere slike møte, (Ulvatn er ikkje den einaste som har gjort dette, sjølv om ikkje alt kjem på trykk), bør vi sjå nærare på føremålet eller hensikten med byggjemøtet:

- kvifor har vi byggjemøte (kva vil vi med dei)
- korleis skal møta vere (form og innhald)
- kven skal vere til stades på møta

Det var leiinga ved vegkontoret som fekk i gang byggjemøta. Eg går ut frå at dei kjende ein trong for slike møte. Leiinga er difor dei rette til å gje svar på kvifor vi har slike møte. Når det er gjort, må vi vurdere sjølve møtet, og eg vonar at vi kan få i gang ein diskusjon om dette her i bladet og i vegvesenet elles.

tek vi først på oss ei slik oppgåve må vi også gjennomføra arbeidet på ein måte som vi kan vera bekjent av, dvs. at vi må gjera arbeidet like godt, eller helst betre enn ein entreprenør kunne gjort det. Ein føresetnad for eit godt resultat er mellom anna at dei som er med på drivinga av tunnelen også er viljuge til å vera med på etterarbeida. For å unngå seinare diskusjonar om dette fann vi det rett å ta denne føresetninga med alt i utlysinga. At Helle finn å måtte setja eit spørsmålsteikn til dette, som han kallar ein «skremmeparagraf», finn eg ikkje nærare grunn til å kommentera.

Så over til sjølve uttakinga av mannskap. Det er rett som Helle nemner at det melde seg over 60 interesserte til dette arbeidet, og eg vil gjerne i samband med dette få fylgja opp vegsjefen når han i bedriftsavisa uttalar at det var gledeleg å sjå den sterke vilje tunnelfolka våre hadde til denne flyttinga.

Endå gledelegare er det no å sjå den innsatsviljen som desse folka i Holmestrand har vist, trass i vanskelege arbeidsforhold.

Eg har likevel ingen grunn til å tru at dei tunnelmannskapa som no er i Holmestrand er betre eller dårlegare enn andre tunnelarbeidarar tilsett i vegvesenet. Uttaket av desse mannskapa vart gjort på vanleg måte, dvs. at vi tok omsyn til kvalifikasjonar, bustadforhold, lagsamansetning m.v. På grunn av sers

Byggemøter — formål og

Av Nils H. Sellevoid

I forrige nr. av Veg i Vest stiller Konrad Ulvatn spørsmål om nytten av byggemøteordningen. Jeg forstår hans konklusjon slik at han mener de ikke har den ringeste verdi.

Når en skal vurdere om et møte har en verdi, må en først ha klart for seg hvilket formål en hadde med møtet. Byggmøtedeltakerne vil vanligvis representere ulike nivåer i vår organisasjon, hver med sine spesielle arbeidsoppgaver og ansvarsområder. Det er da naturlig at verdien blir vurdert på ulike grunnlag.

For å belyse dette forhold kan det være nyttig å se litt tilbake på hvordan byggemøtene har utviklet seg. Det har nok alltid vært holdt møter på anleggene. Når ingeniøren «i gamle dager» kom på besøk hadde han en samtale med oppsynsmannen om utført arbeid, og hovedtrekkene i driften framover ble trukket opp. Dette kan man si var de første byggemøtene, men hva som ble sagt eller bestemt forble mellom ingeniør og oppsynsmann. For å få registrert hvilke disposisjoner og tekniske avgjørelser som ble foretatt og hvordan økonomien på anleggene var, ble det i slutten av 60-årene besluttet å opprette en ordning med mer eller mindre faste byggemøter. På disse møtene deltok vanligvis anleggssjef, anleggsbestyrer, driftsplanlegger og oppsynsmann. Hensikten med møtene var at anleggssjefen og vegkontorets ledelse skulle bli bedre kjent med detaljene i anleggsdriften, få diskutere driftsopplegget på anleggene og samtidig ha en kontroll med at planen og bevilgningen ble fulgt. Møtet var m.a.o. ment som et styringsredskap for ledelsen, og et hjelpemiddel for anleggsledelsen.

Etter hvert som bevilgningene steg og kravet til effektivitet, kvalitet og økonomisk styring økte utover i 70-årene økte også betydningen av byggemøtene sett fra ledelsen på hovedkontorets side. Anleggssjefen hadde ikke lenger tid til å delta på alle byggemøtene etter som tallet på store anlegg steg. Antall byg-

gemøter varierte fra anlegg til anlegg, innholdet var forskjellig fra møte til møte, og vedlikeholdsdriften var ikke omfattet av byggemøteordningen. For å få en ensartet gjennomføring ble det i 1975 utarbeidet retningslinjer for byggemøtene. Hovedpunktene i disse kan summeres i følgende stikkord:

Informasjon
Diskusjon
Korreksjon
Regularitet
Referat

Det er her i enda større grad enn tidligere lagt vekt på at byggemøtene skal være et hjelpemiddel til styring av anleggsdriften. Minimum antall deltakere skulle være anleggsbestyreren og oppsynsmannen, men normalt ville distriktslederen og driftsplanleggeren også delta.

Etter hvert som møtene ble innarbeidet som faste innslag i driften kom det krav fra bl.a. Arbeidsmannsforbundet om å få delta i møtene. Jeg tror dette skyldtes ønsket om å få større innsikt og å være til stede der avgjørelser som angikk driften ble tatt. Her foregikk utveksling av informasjon, her ble framtidig drift og vurdering av resultater diskutert, her ble i noen grad gitt ros eller ris til anleggsledelsen, og det ble skrevet referat som gikk videre til bl.a. anleggssjef, driftssjef og vegsjef. Dette var m.a.o. et forum som hadde innflytelse. Etter en forutgående diskusjon ble det enighet om at tillitsmann og senere også verneombud skulle delta på byggemøtene. Møtene fikk fra nå av en flersidig funksjon. De ble et forum for informasjon videre ut i driften, og arbeidstakernes representanter fikk anledning til å komme med sine synspunkter og kommentarer. Det ble innført eget punkt på referatene for tillitsmann- og verneombudsmerknader.

Byggemøtenes formål er m.a.o. blitt flere i forhold til det som opprinnelig var tenkt. Når Ulvatn mener at de er uten verdi, er vel dette

utbytte

vurdert på bakgrunn av hans syn på hensikten med byggemøtet, nemlig at det skulle være et samarbeidsforum. Men dette er bare ett av formålene med byggemøtene, og etter min mening ikke det viktigste. Samarbeidet mellom ledelse og arbeidstakere i driften er en daglig, kontinuerlig prosess som må være helt uavhengig av om det blir holdt byggemøter eller ikke.

Det er derfor naturlig at det på byggemøtene ikke er særlig mange merknader fra tillitsmann eller verneombud. Men dersom det er kommentarer under møtene som ikke kommer med i referatet bør vel dette tas opp under godkjenningen av referatet på neste møte, i stedet for å så tvil om referentens redelighet slik som Ulvatn gjør.

Det er likevel beklagelig dersom samarbeidsaspektet ved byggemøtene ikke fungerer, og jeg er glad for at Ulvatn bringer dette opp til diskusjon. Det ville være ønskelig om også andre kom med synspunkter, men jeg vil da be om at en har byggemøtenes flersidige funksjon i tankene. Det er helt sikkert rom for forbedringer og effektivisering av møtene, men en forutsetning for en meningsfylt diskusjon er at begge parter har tillit til hverandre og at en oppriktig ønsker å ha et godt samarbeid.

Dersom Ulvatn virkelig mener at byggemøtene ikke har den ringeste verdi for tillitsmann og verneombud, burde vi vel gjøre slutt på ordningen om at de skal delta, og heller la møtet få tilbake sitt opprinnelige formål. Men det var vel ikke hensikten?

Til slutt vil jeg gjerne få nevne ordningen med allmannamøter som blir holdt på de fleste arbeidsplassene våre. Disse har som formål å informere og å få en meningsfylt diskusjon mellom anleggsledelsen og alle arbeidstakerne samlet om et hvilket som helst forhold ved driften som er av interesse. Er dette også så store, tungroddede møter at de er uten verdi? Jeg håper ikke det.

Mer om samarbeid

For Hovedtillitsmannsutvalget og arbeidsutvalget i avd. 6 v/Hermann Lund

Som driftssjef Søilen nevner i sitt innlegg i Veg i Vest nr. 3 1980, tok hovedtillitsmannsutvalget opp samarbeid — samarbeidsproblemer i et forhandlingsmøte våren 1980.

Nå er det slik at partene i arbeidslivet, representert ved tillitsmenn/tillitsmannsutvalg på den ene siden, og ledelsen på den andre, har klare forpliktelser til samarbeid. Mer utførlig står det om dette i hovedavtalens §3, pkt. 1, avsn. 2 (Hovedavtalen av 1977): «Tillitsmennene har i likhet med administrasjonens ledelse og den som overfor de ansatte opptre på etatens vegne, plikt til å gjøre sitt beste for å skape og opprettholde et godt samarbeid på arbeidsstedet.»

Når Arbeidsmandsforbundet gjennom hovedtillitsmannsutvalget reiste spørsmålet, var det på grunn av at vi hadde lagt merke til de nevnte «telekuler», samt at vi også på forskjellige plan i driften hadde registrert ujevnheter.

Spørsmålet ble derfor reist ut fra den forpliktelse vi har etter hovedavtalen, og ellers i ønske om å rydde unna de feil/misforståelser som måtte finnes. Hvor feilen(e) lå har vi vel ikke gitt uttrykk for. Vi mente derimot at en sak alltid har to sider, og at de feil/misforståelser som måtte finnes, like gjerne kunne legges oss til byrde, som ledelsen. Gjennom åpenhjertige drøftinger mellom partene hadde vi håp om å kunne luke ugraset

Brøyting i egen regi — nok

I Veg i Vest 2/80 la jeg fram noen betraktninger om vegvesenets måte å turnere brøytejenseten i egen regi på, og forholdet til arbeidsmiljøloven, 1/5-regelen og private kontraktører.

Dette blir i siste nummer av ViV karakterisert av driftssjef Søylen som påstander uten reelt grunnlag og med en svak og usammenhengende argumentasjon. Særlig går det ut over min regnemåte når jeg fastsetter egenandelen av brøyting i egen regi til 4,6 prosent.

Mitt regnestykke tar utgangspunkt i veglengde, som Søylen antyder. Regnemåten kan ha svakheter ved seg, men jeg vil peke på at det regnskapet Søylen legger fram vel heller ikke kan få karakteren tilfredsstillende når han bruker prosess 91, uten å sile ut *brøyting med lastebil*, som jo er det reelle utstyr å

trekke sammenlikninger ut fra. Som kjent er det *det* brøyteutstyret vi i dag leier, og dermed den delen av brøytejenseten som pr. i dag er overført til kontraktører.

Søylen påpeker ledelsens plikt til å løse oppgavene på den mest effektive og økonomiske måten. Dette har vel han, som jeg, lest i Grunnlag og Hovedmål for Statens Vegvesen. Videre i samme dokument finner man blant annet målsetninger om egen maskinpark for å holde *høy beredskap og for egen kompetanse*. Ved å overføre brøyting fra egen regi til kontraktør mister vi ikke arbeidsplasser, sier Søylen, da våre sjåfører er satt til annet arbeid. Det er greit, men på lengre sikt *mister vi vår egen kompetanse* på området, og det er vel i høy grad betenkelig.

bort og få til et tjenlig samarbeid, nå og for fremtiden.

Derfor er det med stor forbauselse og skuffelse vi konstaterer at i stedet for å drøfte saken i de fora der slike drøftinger hører hjemme, og der partene kunne ha en reell mulighet til å komme til forståelse, foretrekker Søylen å føre denne debatten over i bedriftsbladet vårt.

Av den grunn nøler vi ikke med å gi Søylen medhold når han røper frykt for det fremtidige samarbeidet. De personangrep han omtaler, står ikke til vårt kjennskap. Ved å lese Søylenes innlegg, aner imidlertid også vi konturene av det — men det går vel heller motsatt vei enn den han antyder?

Vi synes at driftssjefen burde revidere sin holdning her og sette seg til bords

med tillitsmennene for å løse flokene, i stedet for, som nå, å gjøre dem enda mer flokete.

Når knuter blir for innflokete er det ikke alltid råd å løse dem på en lett og naturlig måte. Vi husker alle den Gordiske knute, som måtte hogges over. Det løser rett nok også knuten, men når øksen skal løse knuten, blir tauverket ødelagt.

Vi vil derfor innstendig be Søylen om å la den ligge, den debattformen han her har lagt opp til — i hvert fall inntil saken har fått den behandling den fortjener, nemlig ved saklige drøftinger i de rette fora. Vi synes saken er så viktig at vi er villige til å gi den en ny sjanse. — Men nå haster det, før telen blir for hard og knutene for innflokete.

en gang

Av Hermann Lund

Videre sparer man på denne måten vedkommende arbeidstaker for «mine» påståtte belastninger. Men et hvert arbeid har sitt verd, også om det ligger belastninger i det. Når dertil samfunnets høyeste organer sier seg villig til å kompensere ulempene, øker vel verdien. For flere av dem som må er «frittatt» for snøbrøyting, hadde dette arbeidet spesiell verdi. Kontakt med trafikantene, følelsen av å utføre en jobb med en spesielt samfunnsnyttig funksjon, samhörighet med vegen, samt følelsen av å mestre utfordringer, er vel stikkord i den forbindelse.

Når en blir satt til siden på grunn av kortsiktige økonomiske betraktninger er vel det en noe underlig måte å fjerne belastninger på.

Søilen siterer også deler av statsråd Byes tale til hovedtillitsmennene. Jeg er enig i mesteparten av de synspunkter som statsråden her ga uttrykk for, og jeg vil gjerne sitere mer fra talen, som vel har like stor relevans i denne debatten:

«Hvis det er en høyere arbeidsmiljøstandard i Statens Vegvesen enn hos konkurrerende private entreprenører og denne standard svekker konkurranse-

evnen i vegvesenet, er det min oppfatning at arbeidsmiljøstandarden i vegvesenet ikke skal telle i disfavør av vegvesenets egendrifts andel.»

Det er vel andre tankebaner Søilen er inne på når han omtaler 1/5-regelen og kompensasjon for manglende spiserom. Alt i alt har vel ikke Søilens innlegg gjort meg mindre sterk i troen på at 1/5-regelen og kompensasjon for spiserom har veid tungt i vektskålen da brøytetjenesten ble vurdert.

Det nye og positive som i mellomtiden har skjedd, er et løfte fra vegadministrasjonen i Hordaland om å sette ned et partsutvalg for å se på brøytetjenesten, og på hva som må til for å presse kostnadene ned.

For min del vil jeg derfor ikke fortsette denne debatten før dette utvalget har fått en sjanse til å fungere. Kan vi gjennom et slikt utvalgsarbeid komme til en bedre forståelse av problematikken enn i dag, så er vel alle parter bedre tjent med det, enn med sammenstøt mellom personer i bedriftsavisen. Når alt kommer til alt, kan det kanskje skade både personer og sak mer enn tilsiktet.

Til Veg i Vest

Arbeidet med den nye parsellen på E-76 Fjæra—Rullestadvatnet er komme godt i gang. Sender eit bilde av ei stor blokk som var ca. 300-400 m³. Blokka låg like i nærheten av bebyggelsen i Fjæra. Men sprenging gjekk fint.

Helsing
Lars Lundal



Ny stasjonssjef ved Bil

Kjell Hasselgren tok over roret den 3. november

Kjell Hasselgren ble ansatt i Biltilsynet i januar 1970. Da de nye seksjonslederstillingerene kom i 1978 ble han leder for kjøretøyseksjonen fra 1/7-78. Fredag 31/10 kom så kunngjøringen om at han var tilsatt i den ledige stasjonssjefstillingen i Biltilsynet med virkning fra første virkedag i november måned:

- Hva er du mest opptatt av nå om dagen, Kjell Hasselgren?
- Nybygget i Fyllingsdalen opptar meg en del nå. Det er spesielt viktig at bygget innvendig får en funksjonsriktig utforming med tanke på de arbeidsoppgaver vi får i fremtiden. Det mest viktige i denne sammenheng er at stasjonen allerede ved innflytting er utformet slik at vi kan ta i bruk EDB-funksjoner, f.eks. «Autosys».
- Du vil altså satse på at vi skal komme i gang med EDB-operasjoner?
- Det er i hvert fall helt sikkert at jeg kommer til å gjøre noe med det. Jeg ser det som en nødvendighet å ta i bruk systemer som gjør det lettere for personalet å klare arbeidet og som øker effektiviteten og service-nivået.
- Tross den planlagte utbygging med 2 nye stasjoner i fylket og dermed en reduksjon av vårt geografiske arbeidsområde, vil stasjonen i Bergen fortsatt være en stor stasjon med mange ansatte. Hvordan vil du lede disse menneskene gjennom omorganisering, overføring til nybygget, innføring i EDB-bruk og etter all sannsynlighet nye arbeidsoppgaver?
- De nye arbeidsoppgavene går i hovedsaken til den nye biltilsynsavdelingen som skal opprettes ved vegkontoret. Noen flere arbeidsoppgaver vil det nok bli på oss også, men dette får vi ordne med etter hvert. Når det gjelder ledelse vil jeg satse på et nært samarbeid med de tillitsvalgte og seksjonslederne og ved hjelp av dem trekke de ansatte mer med i beslutningsprosessene. Lederskap basert på personlig påvirkning kolleger i mellom vil her være det grunnleggende prinsipp. Autoritær ledelse basert på myndighet alene hører fortiden til.
- Den personlige kontakt mellom personale og ledelse vil altså bli styrket — hva med delegering av ansvar og arbeidsoppgaver?
- Det må foretas en større delegering av arbeidsoppgaver og ansvarsområder til seksjonslederne slik at man ikke behøver å gå veien om stasjonssjefen i detaljplanleggingen. Ved å effektivisere «mandagsmøtene» for hver seksjon og å innføre ukentlige «drifts-møter» mellom ledelse/tillitsvalgte kan man oppnå bedre informasjon og styrke den mellompersonlige kontakten. Disse møtene vil gi mulighet for ledelse/personale å gå sammen om å planlegge driften framover.
- Hva med økonomien?
- De økonomiske midler stasjonen rår over bør ved budsjett-tildelingen med

Intervju:

Carlo Jacobsen



Kjell Hasselgren.

en gang fordeles på de forskjellige seksjoner og med seksjonslederne som med-ansvarlige for at budsjettet ikke overskrides og at midlene brukes riktig. Systemet må imidlertid ikke gjøres så stramt at stasjonssjefen ikke kan foreta omprioriteringer i løpet av året hvis situasjonen tilsier det.

- Hvordan blir forholdet stasjonssjef/biltilsynsavdeling ved vegkontoret?
- Stasjonssjefen må ha ansvaret for at biltilsynssjefen blir holdt løpende underrettet om stasjonens drift slik at de nødvendige korrigeringer i forhold til den øvrige virksomhet i fylket kan skje i rett tid.
- Litt om opplæring og de nærliggende krav vi her vil møte?
- Vi må nok se i øynene at den opplæring fra sentralt hold som har vært gitt ved Vegdirektoratet vil bli redusert i fremtiden og at vi selv på regionbasis vil måtte ta initiativ til opplæringsvirksomhet. Mønsteret fra saksbehandler-opplæringen kan her gi en pekepinn om måten det bør gjøres på.

 Vi sakser fra Trafikken og vi:

LAVERE FARTSGRENSER PÅ VINTERVEIER KAN GI BEDRE TRAFIKKSikkerhet

Reduserte fartsgrenser på veiene om vinteren vil kunne gi færre drepte og skadde i trafikken dersom trafikantene respekterer disse, skriver direktør Leif Agnar Ellevset i TRYGG TRAFIKK i bladet TRAFIKKEN OG VI, tidsskriftet for trafikksikkerhet. Han oppfordrer politikere og myndigheter til å se nærmere på de muligheter som nedsatte fartsgrenser på vinterglatte veier kan bety.

En nylig utkommet svensk forskningsrapport om reduserte fartsgrenser i vinterhalvåret bekrefter tidligere antakelser om at en slik ordning vil kunne spare mange liv i trafikken. Ved å senke hastigheten med 20 km/t vil man minske antallet *ulykker* med minst 700 i året i Sverige, og dette er absolutt tall som kan overføres til Norge.

Spørsmålet om reduserte fartsgrenser om vinteren ble for noen år siden reist i stortingsmeldingen om fart og fartsgrenser. Trass i at meldingen passerte Stortinget for snart to år siden, har det skjedd svært lite i kjølvannet av det som ble budet i meldingen.

Denne saken bør få en skikkelig gjennomdrøftelse i Norge på basis av den svenske rapporten, og det bør allerede i vinter være muligheter for å få gjort forsøk på et representativt utvalg av prøvestrekning, skriver Ellevset i TRAFIKKEN OG VI.

Fra Veivese

Veivesenets historie er i stor utstrekning fortellingen om de lovbestemmelser som ned gjennom tidene har befattet seg med veier. Både Gulatingsloven og Frostatingsloven ga omkring år 950 nokså detaljerte bestemmelser om veiholdet, men det er den store lovmakeren Magnus Lagabøter som med sin landslov av 1274 lager den første veilov her i landet. Det var bestemmelser om vedlikehold, pliktarbeid, ferger og broer, veibredde osv. Overoppsynet over veiene hadde kongens ombudsmenn, som skulle stevne bøndene til veiarbeid «onnemilom» eller fra «sneen er av til plojen kommer ut», «fra våronnen er slutt til høyslåtten» og endelig fra «grøden er i jorden til sne kommer på taksporen».

Det var en alminnelig regel at hovedveiene skulle gå der de allerede var, men en pussig unntagelse ga bøndene en viss adgang til å flytte dem. «Nu ligger landevei over en mands bø, da kan han flytte den fra sin bø på det vilkaar, at han anlægger den like god utengards til at fare paa i tørt og vaatt veir, da skal den brukes, selv om den er lengre.»

Veibredden skulle være 8 alen, og dette ble avgjort ved s.k. baugreid, hvor etter kongens ombudsmann fikk bøndene til å oppnevne en representant, som med et 8 alen langt spyd tvers over hesten skulle ri midt etter veien. På hver ende av spydet var det festet en vidjehank, og det vanket bøter hvis spydet kom bort i trær eller annet som gjorde veien for smal og slik at vidjehanken falt av spydet.

Det påla bøndene som bodde ved en

elv, som ikke kunne vades, å bygge bro eller å holde ferge. Fergestedene var tydeligvis ganske livlige på den tiden, for Magnus Lagabøter ga mange regler om priser, fergetider, om flåter og dragtau og ufred.

Det gikk over 500 år før norske lover ga noe stort annet enn det Magnus Lagabøters landslov inneholdt. Christian IV's lovbok av 1604 gjentok i hovedsaken de gamle bestemmelser, og Christian V's lovbok av 1687 interesserte seg lite for veier. Likevel var det blitt atskillig vei her i landet, og da Eidsvoldsmennene satt sammen i 1814, fantes det omtrent 11 000 km vei.

Den første veilov i nyere tid kom i 1824. Den fastslo at amtmennene skulle stå for veistellet, administrativt og også økonomisk, bortsett fra mellomriksveiene, som skulle bekostes av staten. Veiene ble oppdelt i hovedveier og bygdeveier, og vedlikeholdet påhvile beboerne langs veien etter en rodeinndeling.

Denne loven ble avløst av veiloven av 1851, som la bevillingsmyndigheter for hovedveiene til Stortinget og for bygdeveiene til herredsstyrene. Veiloven av 1851 trakk for første gang byene inn i vedlikeholdet av landeveiene ved den veiskatt som ble pålagt.

Veiloven av 1851 ble avløst av en ny lov som kom i 1912, og denne igjen av veiloven av 1963. Alle våre veilover har skritt for skritt gått mot større konsentrasjon og mer ensrettet behandling av veispørsmål.

nets historie

Det første veibygging

Det første virkelige veibygging i Norge ble satt i gang i 1624 og avsluttet i 1630, og var foranlediget av Sølvverket på Kongsberg. Veien gikk fra Hokksund til Kongsberg, og deler av den kan fremdeles kjøres.

Administrasjonen

Når det gjelder veiadministrasjonen, finner vi den første egentlige bestemmelse i nyere tid i en forordning av 24. februar 1636, hvor Christian IV påla fogder, sorenskrivere og lensmenn å utligne og fordele arbeidet på almuen i tre omganger om året. I 1665 ble det opprettet to generalveimesterembeder. Veimestrene hadde sitt utkomme av en «veimestertoll», og ble følgelig inderlig forhatt av bøndene. I slutten av 1700-tallet kom det ytterligere to generalveimestere samt en generalvei-intendant og en veimester. Alt i alt besto hele den faglige veiadministrasjonen omkring år 1800 av 6 mann, spredt ove hele landet.

Noen sentraladministrasjon for veivesenet var det ikke. Opprinnelig var veivesenet underlagt Justisdepartementet, fra 1846 Indredepartementet, fra 1885 Departementet for offentlige arbeider og først i senere tid Samferdselsdepartementet.

Veidirektørstillingen har sin opprinnelse i at Indredepartementet fra 1846 fikk ansette en teknisk assistent for veispørsmål, og denne tekniske assistentstilling ble ved kongelig resolusjon av 16/4 1864 omgjort til et veidirektørembete. Den første veidirektør het Christian Wilhelm Bergh (1814-1873). Bergh var en betydelig mann, og det store avan-

sement fra assistent til direktør skyldes vel ikke minst hans personlighet.

Veivesenets sentraladministrasjon er i dag Samferdselsdepartementet, med Veidirektoratet som et departementalt direktorat og teknisk leder.

Vegbyggingsteknologien ved århundreskiftet

Omkostningene ved å bygge vei omkring århundreskiftet lå ofte på 3 a 4 kroner løpemeteren for fullt ferdig vei, og det var mulig å sette ut planeringen på akkord for 2,5-3 kroner. Selv riksvei 50 gjennom Nord-Trøndelag kostet i 20-årene 14 kroner meteren inklusive broer.

Når det gjelder vedlikeholdet, ble dette helt fram til slutten av 30-årene mange steder utført ved naturalarbeid av bøndene, utlignet på eiendommenes matrikelskyld. Det fantes riktignok en hel del veivoktere også, i den første tiden særlig på mellomriksveiene.

*Innsendt/sakset av
Sølvi Narum*

For tilsette ved vegkontoret

Biltilsynet skal vera arrangør for årets felles samankomst for dei tilsette ved vegkontoret og biltilsynet. 31. januar er datoen, minner Carlo Jacobsen om, og staden vert Hotel Norge som i fjor. Av programmet røper han at Comancheros skal stå for dansemusikken, medan Svæveru'koret står for eit musikalsk innslag av ei litt anna form. Meld dykk på, folkens, vert det oppmoda frå biltilsynet.

HOP:

ARBEIDET I GANG PÅ «SØNDRE INNFARTSÅRE»

Anleggsleiinga har fått triveleg kontor i stasjonsmeisteren sin bustad

Arbeidet på søndre innfartsåre til Bergen, parsell Hop — Fjøsanger, som den vert kalla, kom i gang att i haust.

Kontor og lagerområde blei gjort klart allereide i juni, og anleggsstyrar Ottar Midtkandal kan forteije at dei har fått riktig trivelege kontorlokale i stasjonsmeisteren sin gamle bustad i stasjonsbygningen på Hop.

Første veka etter ferien kom dei første mannskapa til anlegget, og i september tok ein til med boring og sprengingsarbeid.

Det ein er mest stolt av på anlegget, er den store, nye boreriggen, ein Roc 712 H, som kom i månadsskiftet oktober/november. Ein ventar seg mykje av den, det er openbertt.

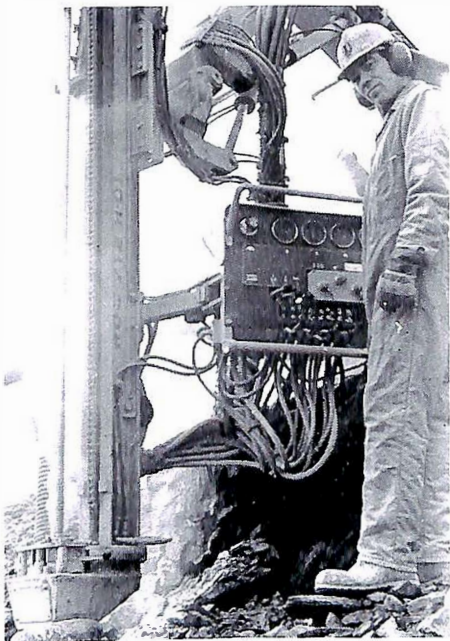


Biletet syner litt av anleggsområdet på Hop. Vegen foran på biletet er Troidhaugvegen. (Foto: V. Arriksen):

No er ti mann i arbeid på anlegget, men når tunnelarbeidet kjem i gang til våren, kjem tunnelmannskapa i tillegg. Trollhaugtunnelen blir 500 meter lang, og det vert gjort klart for ein til, parallell tunnel som etter planen skal koma seinare.

Anleggsfasen vil strekkje seg fram til våren 1983. Då vil ein ha ferdig to felt frå Sørås til Hopsbrua, eit felt vidare til Fjøsanger på jernvegslinja, og krysset ved Hopsbrua vil vera lysregulert. Inkludert grunnkostnader vil anlegget, dvs. det som vert gjort frå no og fram til 1983, ha kome på om lag 50 mill kroner.

Anleggsleiinga består no av anleggsleiari Ottar Midtkandal og assistent Leif Haugland, og vidare oppsynsmann Rolf Østgulen og oppsynsmannsassistert Mjeldheim.



Jan Smørdal i arbeid med den nye, store boreriggen, Roc 712 H, som kom til anlegget på Hop i månads-skiftet oktober/november. (Foto: V. Arnesen).

Maskinavdelingen på Holmestrandsbesøk

I buss reiste vi fra kontoret direkte til Røldal. Lagerformann N. A. Medhus viste oss der rundt på vegstasjonen.

Turen over fjellet var fin, det var tørre veier og flott måneskinn. Vi kom til Vågs-lid først ut på kvelden, men fikk likevel tid til et slag biljard og litt moro.

Etter en god frokost reiste vi til Ås vegsentral v/Tønsberg, hvor maskinlederen, overing. Nordkvelde viste oss rundt og fortalte oss om maskindriften i Vestfold. En journalist fra avisa Vestfoldern dukket opp på vegstasjonen og tok bilder av «gjengen». Så gikk turen til Holmestrandsanlegget. Avd.ing. Torstein Garnes Johnsen tok seg godt av oss og viste oss anlegget og bød på bløtkake og kaffe etterpå.

Som siste post på dagsprogrammet reiste Jensen, Gjellestad, Johnsen og Eidsnes tilbake til vegsentralen for å diskutere opplegget for vedlikehold og av-

Maskinavdelingen besøker Ås vegsentral.



«MILJØVEG» OPNA I VAKSDAL

Stor glede i Vaksdal over den nye vegen utanom tettstaden

Ein «miljøveg» som har fjerna årsaka til mykje angst og stress for dei som bur i Vaksdal, og for trafikantane, har pressa kalla den nye riksveg 13 gjennom Vaksdal. Vegen vart opna med mange lovord og stor fagnad den 1. oktober, trass i at det suraste haustveret ein kunne tenkje seg, gjorde sitt til å leggje ein dempar på gleda hos alle dei som hadde våga seg ut.

Den nye vegen lei ar all gjennomgangstrafikk utanom Vaksdal sentrum, mellom anna ved hjelp av to tunnelar, Kvitaskarvtunnelen og Jamnetunnelen. Den nye vegstrekninga er drøye 3,5 km lang. No står det att 0,5 km av anlegget, lengst i nord ved Svabakken. Anleggslei ar A. Jordal reknar med å ha

denne delen av vegen ferdig til sommaren 1981. Då vil det vera to køyrebanar på heile strekninga får Bergen til Dale.



Fylkesmann Lars Leiro (i midten) klipte snora, godt assistert av vegsjef Josef Martinsen (frå venstre), oppsynsmann Hans Sundvor, og vidare ordførar Idar Soltvedt og anleggslei ar Arnljot Jordal. (Foto: Kjell Follesø).

Buskerud vegkontor om formiddagen og regning av utstyret, som er midlertidig overført fra Hordaland til Vestfold i forbindelse med arbeidet på Holmestrandstunnelen. Om kvelden var det middag og dans på Klubben hotell i Tønsberg.

Neste morgen var det kommet snø, og veiene var glatte. Gjellestad klarte hel hadde møte med maskinavdelingen, hvor maskinlederen, overing. Berge orienterte om maskindriften ved Buskerud vegkontor. Her fikk vi lunsj i kantinen og vegsjef Søfteland og tidligere vegsjef Nesje var tilstede.

Berge tok oss med til Solberg vegsentral utenfor Drammen hvor vi ble orientert om opplegg og drift av vegsentralen. Denne sentralen var nesten lik Rådal vegsentral.

Om kvelden kom vi til Gol, hvor vi stakk oppom idrettshallen der Hordaland sitt herre og damelag spilte i «Hallingkas-

tet». Vi fikk se damene våre i aksjon mot Finnmark.

Etterpå var vi innom vegstasjonen på Gol, hvor opps.mann Skredderberget viste oss rundt og informerte om stasjonen. Siste stopp denne dagen var Ustaoset høyfjellshotell.

Lørdag morgen spadde vi bilen løs før vi kunne kjøre. Et stykke inn på vidden måtte maskinavdelingens «sterkeste side» trå til for å spa løs en trailer og en personbil som hadde kjørt seg fast og sperret veien. De hadde stått fra 02.30 om natten, og var meget glad for hjelp.

Resten av turen over fjellet gikk bra og vi kom oss til Brimnes uten stopp.

Vi var oppom anlegget i Vallavik og så på knuseverket og brakkeleiren der.

Fra Vallavik gikk turen til Bergen, og vi var hjemme sent på lørdagskvelden.

*I fellesskap for maskinavdelingen
Berit og Kari*



Paraplyar, regntøy og norske flagg kjenneteikna dagen for opning av ny riksveg 13 gjennom Vaksdal. Skuleborna fekk fri.

Når ein kjem så langt, har veganlegget kosta vel 40 mill. kroner, eller ca. 11.000 kroner pr. løpemeter, hadde ordførar Idar Soltvedt i Vaksdal rekna ut.

Skulane hadde teke fri for å vera med på høgtida, og born med flagg og musikkorps var møtt fram då fylkesmann Lars Leiro klipte snora. Vegsjefen orienterte om vegen og om planane framover — vegen Dale — Bulken er jo eit sentralt spørsmål på desse kantar.

Alle arbeidarane på Vaksdal-anlegget var inviterte saman med dei øvrige gjestene til omvisning på Vaksdal kommune sitt nye bustadfelt på Stanghelle og eit industrifelt på Dalegården. For alle gjestene vart dagen avslutta med ein samankomst i Vaksdal Mølles kantine, der Vaksdal kommune var vertskap.

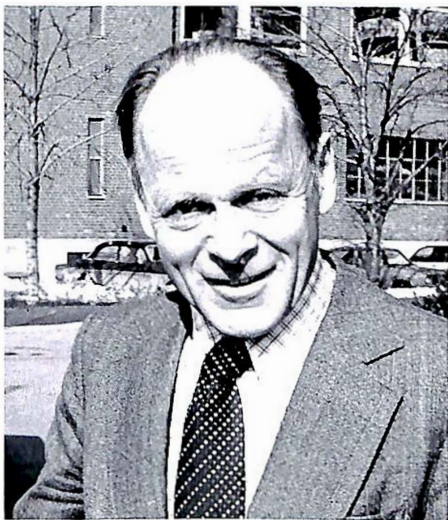


Musikkorps og rikeleg med folk hadde tunne vegen til denne viktige vegopninga. (Bilder: Kjell Follesø).

Vegdirektør Eskild Jensen:

— Politisk ubeslutttsomhet et problem

Nye oppgaver i vente for vegvesenet



Vegdirektør Eskild Jensen.

1. september overtok Eskild Jensen som ny vegdirektør etter Karl Olsen, som gikk av for aldersgrensen. Eskild Jensen har, som våre lesere kunne se i forrige nummer av Veg i Vest, allerede vært en tur i Hordaland. Det var imidlertid før han hadde overtatt stillingen som vegdirektør. Når dette leses, har han vært på sitt første offisielle besøk i Hordaland som vegdirektør. Det skjedd i slutten av november, og vi skal komme tilbake til dette besøket i neste nummer.

ArbeidsmiljøSpalten

v/verneleder Bjørn Langedal

DYRT ARBEIDSMILJØ?

I tiden fra Arbeidsmiljøloven trådte i kraft 1. juli 1977, er det vel få lover som har fått slik omtale. Det er blitt en dyr lov for landet vårt, hevder mange. Trolig er dette også riktig. Tiltak i forbindelse med å forbedre arbeidsmiljøet, har kostet mye. Det som kanskje ikke har vært så nøye vurdert, eller i det minste ikke så mye omtalt, er det positive et bedre arbeidsmiljø kan føre til i en bedrift. Med positivt resultat av arbeidsmiljøtiltak, mener jeg ikke bare det positive for arbeidstakerne, men at dette må gi seg utslag i økt produksjon. Normalt vil alle være villig til å yte mer dersom forholdene blir lagt skikkelig til rette, dvs. at arbeidsmiljøet gjøres best mulig. Jeg vil i dette nummeret av bedriftsavisen forsøke å beskrive et par forhold som har betydning for arbeidsmiljøet.

I et intervju med «Trafikken og vi», Trygg Trafikks fagtidsskrift for trafikksikkerhet, peker Jensen på at Statens Vegvesen er inne i en svært viktig overgangssituasjon. Tidligere har det å bygge veg til grissgrendte strøk og bygge ut til en rimelig vegstandard vært vegvesenets altoverskyggende oppgave. Nå begynner imidlertid andre oppgaver å trenge seg på i flere fylker, oppgaver som har forbindelse med vegtrafikk, gjennomgangstrafikk, utnyttelse av gater og veger i tettsteder. Det som foregår på selve vegen, blant annet trafikksikkerhet, kommer til å bli en meget viktig oppgave for vegvesenet, peker Jensen på i intervjuet.

Vegvesenet og Vegdirektoratet vil stå i sentrum som vegmyndighet og fagmyndighet når disse nye oppgavene, som også har med trafikksikkerhet og miljøspørsmål å gjøre, skal løses, sier vegdirektøren. Et trekk ved denne nye situa-

sjonen er at berørte folkevalgte myndigheter ikke greier å treffe beslutninger. Det kan nevnes mange eksempler, mener han, og peker på den såkalte Grunntonen i Oslo, som man nå vil skyve ut i en usikker fremtid, Bergen er et annet eksempel, og det finnes flere. Disse eksemplene er uttrykk for dårlig modenhet i den demokratiske prosessen. Det ser ut til at vi er inne i en politisk fase som ofte fører til ubeslutsomhet fra deres side som skal fatte de endelige beslutningene. Jeg håper at dette er et såkalt pendelutslag. Jeg tror at vi kanskje har vært langt ute i dette «pendelutslaget», og at vi nå snart begynner å gå den andre vegen igjen, at vi nå lærer å kombinere demokratisk medvirkning med evne til beslutsomhet, sier den nye vegdirektøren.

— Tar noen av politikerne våre opp den hansken han har kastet her, tro?

Red.

Bedriftshelsetjenesten

Bedriftshelsepersonalet har en viktig oppgave i kontroll og bedring av arbeidsmiljøet. Dette har myndighetene også selv sagt klart for seg og har både i lov og forskrifter pålagt bedriftene å sørge for å etablere bedriftshelsetjeneste.

I vegvesenet har vi som alle er vel kjent med, en del leger rundt i fylket som foretar en årlig helsekontroll av alle ansatte. Administrasjonen og Arbeidsmiljøutvalget ved Hordaland vegvesen har innsett at dette ikke er noen fullgod bedriftshelsetjeneste. Denne ordningen er heller ikke i tråd med lov og forskrifter om slik tjeneste. Jeg skal i det påfølgende skissere hvordan vi har tenkt oss at framtidig bedriftshelsetjeneste i vegvesenet skal fungere.

Hovedoppgaven for bedriftshelsepersonalet skal være å forebygge helseskader. En slik målsetting betinger at bedriftshelsepersonalet må ut på arbeidsplassene. Ikke for å undersøke arbeidstakerne, men for å se på arbeidsmiljøforholdene og kartlegge hvilke forhold som kan føre til helseskader.

I vegvesenet er vi kommet til at vi må ansette egen bedriftslege og egen bedriftssykepleier på heltid. Dette betinger eget legekantor med nødvendig utstyr. Dette vil være hensiktsmessig å plassere på vegkontoret. I nybygget som vil være innflytningsklart i løpet av 1982, har vi planlagt kontorer for bedriftshelsepersonalet. Vi har søkt Vegdirektoratet om stillinger for bedriftslege og bedriftssykepleier.

Jeg har tidligere pekt på at hovedoppgaven for bedriftslegen skal være å forebygge helseskader som skyldes arbeidsmiljøet. Det betyr ikke at helsekontrollen skal utgå som en del av bedriftshelsetjenesten. Imidlertid må vi prøve å unngå å undersøke friske folk. Helsekontroll vil bli foretatt av alle som begynner i

vegvesenet og deretter 1 år etter tilsetelse. Seinere vil alle bare bli innkalt hvert 3. år inntil de fyller 45 år. Etter fylte 45 år innkalles de hvert år. Dette vil ikke bety at de under 45 vil få noe dårligere tilbud nå enn tidligere. Bedriftshelsepersonalet og vernepersonalet skal være orientert om forhold i arbeidsmiljøet som kan føre til helseskader. Helsekontroll vil da kunne være aktuelt flere ganger årlig, uansett folkenes alder. I tillegg vil alle som føler behov for å konsultere bedriftslegen, ha anledning til det. En del av bedriftslegens arbeidstid vil bli avsatt til «åpen konsultasjon».

Videre skal bedriftshelsepersonalet bistå alle innen etaten med veiledning i spørsmål som angår arbeidsmiljøet. Bedriftslegen vil også bli medlem av en del utvalg som f.eks. arbeidsmiljøutvalg, utføringsutvalg, AKAN-utvalg m.fl.

Tidspunktet for gjennomføring av den nye bedriftslegeordningen er noe usikkert. Vi håper å få ansatt personalet i løpet av 1981. Mye beror på om vi får stillinger og midler til å innrede legekantor. Imidlertid bør vi ha etablert bedriftshelsetjeneste i tråd med de nye forskriftene når vi flytter i nybygget i 1982.

Belysning på arbeidsplassene i driften

Det er vinter og mørketid en stor del av arbeidstiden. Statistikken viser at i perioden fra november til ut februar vil vi i gjennomsnittlig ca. 2,5 timer pr. dag være avhengig av kunstig lys dersom normalt arbeid skal kunne utføres. 2,5 time pr. dag i denne perioden utgjør til sammen ca. 185 arbeidstimer pr. person. Dette er ca. 9,7% av et årsverk. Det er ganske alarmerende å registrere at nesten 10% av arbeidstiden i året krever kunstig belysning. Hvilken produksjon får vi i denne perioden, og hvilke andre følger kan manglende belysning gi?

Produksjonsresultatet er sikkert mulig å måle dersom vi ønsker det, og vi kan sikkert få svært sikre data. Et annet forhold hvor belysning trolig har betydning er hyppigheten av skader. Jeg har gjennomgått skadestatistikken ved Hordaland vegvesen for årene 1966 til 1979. I denne nevnte perioden som utgjør 10% av arbeidstiden i året, har hele 21% av alle skader skjedd. Dette er gjennomsnitt for de 14 årene jeg har skadestatistikk over. Dessverre kan jeg ikke av statistikken si om alle skadene skyldes dårlig belysning. I samband med mørketiden har vi normalt også snø og glatt underlag, noe som også må være en årsak til høyere skadefrekvens. Kombinasjonen mørketid og glatt underlag er bevist å føre til 2 1/2 ganger så mange skader som ellers i året.

Det glatte underlaget kan vi vanskelig gjøre svært mye med. Det andre leddet i denne kombinasjonen, belysningen, kan vi så absolutt gjøre noe med. Faktisk bør vi kunne investere en god del i belysning og allikevel ha økonomisk gevinst, når vi tenker på at vi kan få normal produksjon også i de 10% av arbeidstiden som er mørk og samtidig få redusert arbeidsulykkene.

Det første vi tenker på i forbindelse med arbeidsulykkene er de personlige tragedier for dem som rammes. I tillegg betyr det også redusert produksjon.

Som tidligere sagt vil investering i belysning på arbeidsplassene være god investering. Vær oppmerksom på at det ikke bare er å kjøpe inn en del armaturer og stille disse tilfeldig opp på arbeidsplassene. Det er mange ting å ta hensyn til, f.eks. tilgang på elektrisk kraft, valg av lamper og armaturer og montering av utstyret. Jeg har prøvet å lage en liten «bruksanvisning» for belysning på arbeidsplasser i driften. Den kan fåes ved henvendelse til AMU-sekretariatet (nå 3. etasje i C. Sundtsgt. 64).

Kanskje vil noen reagere på at jeg i forbindelse med tiltak for å bedre arbeidsmiljøet, også vurderer det vi får igjen i form av økt produksjon. Det vil alltid være sammenheng mellom arbeidsmiljøet og produksjonsresultatet. Fornuftige tiltak og investeringer for å bedre arbeidsmiljøet og dermed trivselen på arbeidsplassene, vil naturlig føre til økt produksjon. Jeg tror også at dersom forholdene blir lagt til rette slik at vi kan gjøre en god jobb, vil følelsen av å ha gjort en god jobb i seg sjøl være en positiv arbeidsmiljøfaktor. Derfor synes jeg vi alltid bør tenke over hvilke konsekvenser og resultater vi vil oppnå med et tiltak. Dette gjør vi i forbindelse med planlegging av all annen investering. Nå må vi i større grad også ta med arbeidsmiljøtiltak i vår ordinære planlegging, med det for øye at slike tiltak har betydning for utnyttning av midlene og tiden vi skal bruke for å bygge en vei.

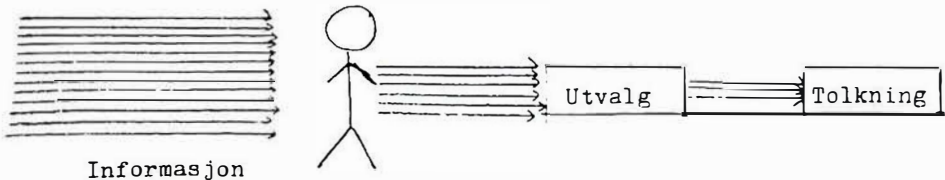
Godt tilbud

Det skulle bygges en vegtunnel i et av landets fjellrike fylker for en del år i siden. Det kom inn en rekke anbud på tunnelarbeidet, for det meste fra distriktets fremste entreprenører. Det billigste tilbudet kom imidlertid fra to brødre, som var ukjente der på stedet når det gjaldt anleggsdrift. Det revolusjonerende ved deres opplegg — i forhold til de andre — var at de ville begynne arbeidet på tunnelen i begge ender samtidig. Det ble en del diskusjon om dette, og byggherren ville vite hva de to ville gjøre dersom de ikke klarte å møtes på midten med tunnelene sine. Brødrene ba om et minuttets betenkningstid, diskuterte ivrig og hviskende seg i mellom, og kom så med svaret: — Vi har drøftet dette og er blitt enige om at hvis det skulle skje, så skal dere få to tunneler for halv pris!

Hva oppfatter vi, og hva er vår oppfatning bestemt av?

Vi snakker så mye om informasjon i dag. Helst er det klager over mangel på informasjon. Men sannheten er vel heller at vi bombarderes av informasjon. Vi har vanskeligheter med å ta imot alt, og vi får en masse informasjon vi ikke har bruk for. Det vi kaller «manglende informasjon» går nok mer på at vi ikke får den informasjonen vi mener vi trenger f.eks. for å gjøre jobben vår, samarbeide eller være med på å påvirke egen arbeidssituasjon.

Vi har dessuten lett for å rette kritikken mot den som gir (eller rettere sagt ikke gir) informasjon, men kanskje vi også burde se litt på hvordan vi mottar den. Nedenfor har jeg tegnet en skisse som viser informasjonsprosessen i grove trekk:



Vi foretar først et utvalg av den informasjonen vi får. Dette utvalget blir bestemt av:

- hva vi har bruk for å vite, f.eks. i arbeidet (svar på spørsmål vi har stilt eller problemer som opptar oss)
- hva vi er interessert i å vite
- erfaringer og kunnskaper om det emne det gis informasjon om (ofte nødvendig for i det hele tatt å forstå informasjonen)

Det utvalget vi har plukket ut, tolker vi så på vår egen måte ut fra:

- verdisyn/holdninger
- behov
- forventninger
- kunnskaper
- tidligere erfaringer
- følelser

Dette kan bety at den informasjonen som vi ikke føler direkte gjelder oss selv, rett og slett ikke blir oppfattet. Hvor mange av oss har ikke opplevd at diskusjonen på et møte blir oppfattet forskjellig av de ulike møtedeltakerne?

Ekspertene mener at bare 10% av den informasjon som gis muntlig, når fram. Da forstår man hvor vanskelig det kan være.

Vi har også en tendens til å sette den informasjonen vi får inn i et «mønster» som vi har fra før. Har vi f.eks. et bestemt politisk syn, leser vi og oppfatter

ting som støtter opp under dette synet. Hvis vi føler antiparti mot et annet menneske, vil vi oppfatte alt vi hører om det mennesket i negativ retning — og omvendt. Dette er selvsagt svært uheldig. Vi har alle våre gode og dårlige sider.

Ser vi informasjon i forhold til arbeidssituasjonen, virker det ofte slik at så lenge informasjonen er generell, oppfatter vi lite av den. Men i det øyeblikk informasjonen blir mer konkret og ikke

SPORT

ORIENTERING:

Leiv Haugland til topps

Leiv Haugland har tatt storeslem i årets orienteringssesong. Det er i alt arrangert 12 løp, og de 6 beste plasseringene til hver enkelt løper blir tellende. Leiv har i år 3 første- og 3 andreplasser som beste plasseringer, og dette var nok til å gå til topp på kretsranking-listen. Dessuten satte Leiv kronen på verket ved å bli distriktsmester i sin klasse.

VI GRATULERER!

FOTBALL:

Fotballsesongen 1980 er nå avslutta. Dei to siste kampene for Hordaveg resulterte i eit tap og ein siger:

| | |
|---------------------|-----|
| Lysverkene—Hordaveg | 4-2 |
| Griegsport—Hordaveg | 0-4 |

Slutt Tabellen for 1980 ser dermed slik ut:

4. Divisjon:

| | | | | | | | |
|--------------|---|---|---|---|-----|----|----|
| Informa | 9 | 7 | 2 | 0 | 22- | 5 | 16 |
| Arnalærer | 9 | 7 | 1 | 1 | 20- | 3 | 15 |
| Hotellene | 9 | 5 | 1 | 3 | 11- | 15 | 11 |
| HORDAVEG | 9 | 3 | 3 | 3 | 15- | 13 | 9 |
| Jæger | 9 | 4 | 0 | 5 | 11- | 10 | 8 |
| Lysverket II | 9 | 3 | 2 | 4 | 12- | 19 | 8 |
| Norjern II | 9 | 3 | 1 | 5 | 9- | 12 | 7 |
| SAS | 9 | 3 | 0 | 6 | 13- | 14 | 6 |
| Plumbers | 9 | 2 | 2 | 5 | 11- | 14 | 6 |
| Griegsport | 9 | 3 | 0 | 6 | 8- | 20 | 6 |

Og det resultatet seier fotballoppmann Svein Presthus seg vel nøgd med!

HÅNDBALL:

HALLINGKASTET 1980

Hordavegs damelag nesten til topps

Helgen 17.-19. oktober var det igjen klart for årets høydepunkt for vegvesenets håndballspillere. Det var i år niende gang denne stormønstringen ble avviklet på Gol med Pers Hotell som hovedbase, og det var i år påmeldt 14 herrelag og 12 damelag fra Finnmark i nord til Vest-Agder i sør.

Herrene var i år kommet i pulje med Troms, Sogn og Fjordane og Vegdirektoratet. Det åpnet meget lovende med utklassingssifrene 17-3 over Troms, og senere seier med 9-7 over Sogn og Fjordane. Begge disse kampene gikk fredag. Lørdag morgen gikk det imidlertid tråere for Hordalands «onsdagsspillere», og det ble et knepent 3-4 tap for Vegdirektoratet. Dermed var det Vegdirektoratet som gikk videre fra vår pulje, og den håndballmessige delen av arrangementet var over for herrenes del denne gangen.

Damene var plassert i pulje med Finnmark og Vestfold. I fredagens kamp mot Finnmark ble det en klar 7-1 seier. I motsetning til herrene virket damene relativt spreke lørdag morgen, og de klarte da også å hale i land en 2-1 seier over Vestfold. Dermed var damene puljevinnere og klar for semifinalene. Motstanderne i semifinalen var Telemark, og de ble like godt satt på plass med 3-1 nederlag.

Dermed var damene fra Hordaland for

Personalnytt:

Nye i Biltilsynet:

Kurt Ove Christensen har teke til i ingeniørstilling ved biltilsynsstasjonen i Odda.

Berit Johannessen er tilsett i ny stilling som administrasjonssekretær.

Øystein Stalheim er tilsett som administrasjonssekretær, vikar, og vil få fast tilsetting etter Johanna Hop, når ho går av for oppnådd aldersgrense i januar.

Nye ved vegkontoret:

Malvin Holsen er tilsett som leiar for maskinavdelinga. Han kjem frå Vegdirektoratet og tek til i stillinga 12. januar 1981.

Lars Kleppe er tilsett som avdelingsingeniør ved maskin-avdelinga. Han tok til 1. desember.

Knut B. Langeland tok til 3. november på anleggsavdelinga, betongseksjonen.

Jan T. Løitegård har fått vikariat etter P. Jensen. Han tok til 20. oktober.

Bengt Drageseth er engasjert som kon-

første gang i «Hallingskastet»s historie klar for finale, og denne skulle gå mot fjorårvinneren Rogaland. Damene kjempet meget godt, men de måtte til slutt se seg slått med 3-5.

Rogaland vant for øvrig også herrefinalen, og for første gang i «Hallingskastet»s historie var det samme fylket som gikk av med seieren både i herre- og damefinalen. Vi gratulerer!

Det var i år samlet 328 spillere og supportere fra hele landet på Gol, og 25 av disse kom fra Hordaland. Både sportslig og sosialt er det en opplevelse å være sammen med så mange «vegfolk», og vi vil takke Buskerud vegvesen for enda et glimrende gjennomført arrangement. Vi gleder oss allerede til «10-års jubileet» til neste år!

trollingeniør på Stord. Han kom hit 1. desember.

Trond Atle Karlsen er tilsett som ingeniør (vikar) ved planavdelinga. Han tok til 10. november.

Jan Magne Sviland, ingeniør (vikar) planavdelinga, tok til 6. oktober.

Kjell Vidar Kittelsen, ingeniør (vikar) planavdelinga, tok til 26. november.

Sluttet:

Einar Ytre-Arne, permisjon frå november.

Berit Brøske, biltilsynet, sluttet i august.

Endringar:

Sølvi Narum er flytta til planavdelinga og har teke over arbeidet som Jorun Bøe hadde.

Björg Hestdal har teke over ferjesakene etter Sølvi Narum.

Turid Morvik er no leiar for arkivet.

Jan Elvøy er tilsett i fast stilling etter å ha hatt engasjement til 1. november.

Svein Hoff flytter over til personalforvaltninga og overtar m.a. delar av det Dalen har gjort hittil.

Sissel Fjæreide Wiik flyttar over til arkivet frå 1. desember.

Kurth Dalen tar over det meste av Ytre-Arne sine oppgåver.

Kjell Hasselgren tok over som ny stasjonssjef ved Biltilsynet frå 1. november.

Biltilsynssjef Einar Valle og avd.ing.

Terje Handeland har fått nye kontor i C. Sundtsgt. 64, 3. etasje.

Slutta i drifta:

Spesialarbeidar Olav Molland sluttar i desember.

Spesialarbeidar Steinar Vedå slutta i november.

Nye pensjonistar:

Fredrik Rennesvik

Ola Selland

Asbjørn Raunholm

Leif Mjøs

Olav L. Børve

Thorvald Hammer

Einar Solvang

Oddmund Seljestad

VI

GRATULLERER



60 år:

| | |
|--------------------|---------|
| Irving Sæterdal, | |
| Vaksdal | 13/1-21 |
| Sigurd Lioen, Haga | 30/1-21 |

| | |
|------------------|---------|
| Kurt Gjerde, | |
| Innbjoa | 4/2-21 |
| Magnus Høysæter, | |
| Årland | 15/2-21 |
| Åslaug Sletten, | |
| Myking | 28/2-21 |
| Tormod Urdland, | |
| Voss | 1/3-21 |
| Monrad Knarvik, | |
| Fonnes | 14/3-21 |
| Hans Kåstad, | |
| Flatråker | 18/3-21 |

50 år:

| | |
|------------------------|---------|
| Alf Fasmer Trætteberg, | |
| Biltilsynet | 29/3-31 |
| Odd Ellingsen, | |
| Bjørndalstræ | 30/3-31 |

FRISTAR

Velferdsmidlar for 1981: Søknadsfrist 1. januar 1981.

Hytter:

Vinterferien 1981: Søknadsfrist 21. januar 1981.

Påskeferien 1981: Søknadsfrist 19. februar 1981.

Søknad om velferdsmidlar skal sendast til Samarbeidsutvalet.

Søknad om hytter må sendast adm.sekr. Ruth Furhøvdén. I søknaden må det setjast opp alternative hytteønskje. Gje og opp talet på personar (vaksne og born).

Adresse: Hordaland Vegkontor, Postboks 1874, 5011 Bergen — Nordnes.



GOD JUL
til alle
«Veg i Vest»-lesarar!



**Frist for innsending av stoff til
neste nummer: 30. JANUAR 1981**

Adressa er: «Veg i Vest», Hordaland Vegkontor,
C. Sundts gt. 64, 5011 Nordnes.