

VEST- FOLDER'N

Nr. 2

1977



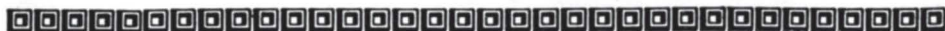
Bedriftsavís for Vestfold vegvesen

Juni 1977

4. årgang



Redaktør: Jan Haugerød	Innhold:	side
Redaksjonssekretærer: Mary Kristensen Wenche Johansen	Vegvesenets samarbeidsutv.	3
	SU er for lite kjent	4
	Påbud om bruk av hjelm	6
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Nytt Knutstadkryss	7
	Organisering av hjelpe- tiltak	9
	Merking av varer	10
	Ny type gangbru	12
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Lokomotivrutene som det ikke ble noe av	13
	Treff på vegkanten	16
Opplag 850	Ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø	18
	Forslagsordningen	20
Trykk: Cicero A/S	Litt om forbikjøring	21
	Samarbeidsutvalgene i staten	22
Forsidebilde: Vegmerking - et sikkert vårtegn.	Vinteren som gikk	25
	Leserbrev	26



Vegvesenets samarbeidsutvalg

I avtale om samarbeidsutvalg ved statens virksomheter heter det at samarbeidsutvalg blir å opprette i statsvirksomheter med samlet minst 50 lønnsnottakere. Videre skal det opprettes distriktsutvalg, underutvalg og lokale samarbeidsutvalg i den utstrekning det anses ønskelig.

Samarbeidsutvalgenes oppgave er gjennom opplysning og samarbeid å virke for størst mulig trivsel og effektivitet i virksomheten.

Utvalgene er rådgivende. Imidlertid kan utvalgene treffe avgjørelser om fordeling av midler til velferdstiltak og om tildeling av premier i forslagsvirksomheten.

Innen vegvesenet er det lokale samarbeidsutvalg innen hvert fylke og i Vegdirektoratet. Videre er det ett hovedutvalg med representasjon fra flere fylker samt Vegdirektoratet.

De samarbeidsutvalg som er opprettet innen statsetatene fungerer svært forskjellig. Innen vegetaten kan en vel si at utvalgene fungerer dårlig, men dette kan variere noe fra fylke til fylke. Enkelte ganger kan en nesten spørre seg om ikke det holdes møte for møtets skyld.

Hvis vi skal se på vårt eget utvalgs virksomhet gjennom de siste 3 - 4 årene, er det naturlig å ta utgangspunkt i innkomne saker fra de ansatte. I dette tidsrom er det bare kommet inn 4 skriftlige saker og 6 forslag til forslagskassen. Hvert år har det vært avholdt 4 - 7 møter.

Møtevirksomheten virker unødig stor, og det kan være fristende å spørre om det er nødvendig å holde alle disse møtene. I alle fall virker det som om interessen for samarbeidsutvalget er svært liten blant de ansatte.

Personlig er jeg overbevist om at samarbeidsutvalget har noe for seg - men da må det fungere. For å få dette til må det være full interesse for saken fra alle hold - både fra ledelsens og de ansattes side. Jeg tror at det er mangelen på kjennskap til samarbeidsutvalget som er årsaken til den minimale saksmengden. Vi vil i dette nummeret av Vestfolder'n forsøke å belyse samarbeidsutvalgsvirksomheten fra forskjellige hold, og håper med det på å medvirke til at interessen for utvalget vil øke i tiden framover.

Jan Haugerød

SAMARBEIDSUTVALGSFORMANNEN:

SU er for lite kjent

Samarbeidsutvalgene i statens virksomhet er nå ca. 30 år. På denne tiden har det skjedd en stor utvikling i samarbeidsvirksomheten, men vi har fortsatt en følelse av at samarbeidsutvalgene ikke fungerer slik vi har tenkt oss. Formannen i vårt samarbeidsutvalg er i år driftssjef Trygve Rognan. -Vesforder'n har spurt ham hva som er galt med samarbeidsutvalget?



SU formannen Trygve Rognan

Hovedproblemet er at SU er for lite kjent ute blant de ansatte. Det er nok svært få utenom de som er eller tidligere har vært med i utvalget som vet hva det står for. Utvalget er også bare rådgivende, og virker på grunn av dette lite interesseskapende. Vi kan vel si det slik at utvalget i dag driver seg selv, mens det burde vært virksomheten som drev utvalget. Dette merker vi godt på de svært få sakene som kommer inn til behandling fra våre ansatte.

- Har SU gjort noe for at det skal kunne fungere bedre og bli bedre kjent?

Møtevirksomheten er nå oppe i ca 7 møter i året og protokollene fra møtene sendes alle ansatte til orientering. Su har også flyttet noe av møtevirksomheten ut til forskjellige arbeidsplasser i distriktet. Dette, kombinert med informasjonsmøter, med bl.a. orientering om SU-virksomheten er nok de viktigste framstøt for å gjøre utvalget bedre kjent. SU-virksomheten må styrkes videre i tiden framover og dette kommer også fram gjennom Stortingsmelding nr. 28, som nå er kommet. Det er her forutsatt at samarbeidsutvalgene skal få avgjørende myndighet innen

en rekke områder. Dette vil kreve en langt større innsats og merarbeid for utvalgets medlemmer enn i dag og få stor betydning for hele vår drift. Med andre ord vil alle ansatte komme mer aktivt med i det å øve innflytelse på sin egen arbeidssituasjon.

- Er alle innen etaten villige til å samarbeide på alle plan?

Samarbeid er et spørsmål om holdning. Dette har nok vært vanskelig tidligere da de ansatte hadde en helt annen respekt for etatens ledelse enn i dag. På dette felt har det skjedd en vesentlig endring til det bedre. Når en ser tilbake på den utvikling som har funnet sted, er utviklingen positiv og i dag synes alle grupper innstilt på dette å samarbeide. Samarbeidet er i dag videreført ved at vi innen driften har opprettet driftsmøter ute på arbeidsplassene. I praksis fungerer disse nærmest som et samarbeidsutvalg ute på den enkelte arbeidsplass.

Det er imidlertid ikke nok at samarbeidet skjer bare innen den gruppen som danner samarbeidsutvalget, men de enkelte utvalgsmedlemmer har plikt til å videreorientere og informere om SU innen sin egen gruppe. Det er også derfra de skal hente impulser til saker som tas opp i SU.

- Har du noen personlige synspunkter på SU-virksomheten?

Virksomheten kan i dag deles i 2. På den ene siden skal utvalget behandle og gi uttalelse til saker som kommer fra sentralt hold. Denne delen har den senere tid stadig vist en økende tendens, og i dag utgjør disse sakene en stor del av hele virksomheten. Slike store og vidløftige saker kan til og begynne med ofte virke uinteressante og lite spennende. På grunn av korte tidsfrister på uttalselsene får sakene ofte ikke den nødvendige modningstid og utvalgsmedlemmene ikke anledning til å drøfte sakene skikkelig med sine arbeidskamerater. Dette er uheldig og kan medføre en for overfladisk behandling av enkelte spørsmål.

På den annen side har vi de interne sakene. Det er vel her det først og fremst har sviktet. SU har hittil ikke

blitt brukt i den grad vi har håpet på. Problemer og forskjellige spørsmål som har dukket opp på arbeidsplassene er ikke blitt lagt fram for SU til behandling og uttalelse slik som det er tenkt. Det vil vel her være naturlig å komme med en oppfordring til våre tjenestemenn om å bruke SU når det oppstår problemer ute på arbeidsplassene.

- Hva er planen for virksomheten videre i år?

Vi tar sikte på å avholde tilsammen 6 - 7 møter. Det er for noen dager siden arrangert pensjonisttur og informasjonsmøte for de ansatte i nordre del av fylket, og ut på høsten skal vi stå som arrangør av fellesmøte med våre nabofylker Telemark og Buskerud. Dette møte regner vi med å holde i Stavern. Videre vil SU formannen og nestformannen delta på en samarbeidskonferanse arrangert av Vegdirektoratet i løpet av høsten.

JH

*

Påbud om bruk av hjelm

TRÅDTE I KRAFT 15. APRIL

Enhver som har fylt 15 år skal bruke styrthjelm som er godkjent av Vegdirektoratet når han sitter på motorsykel (herunder moped) eller i sidevogn til motorsykel.

Påbudet gjelder likevel ikke:

- a. når motorsykkelen står stille
- b. under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedsområde eller lignende avgrenset område.
- c. når vedkommende har legeerklæring som fritar ham fra å bruke styrthjelm.

*

Nytt Knutstadkryss

I flere år har vi sett på budsjettet at det har vært avsatt penger til ombygging av Knutstadkrysset på E-18 uten at pengene er blitt benyttet. Det har vært utarbeidet planer for enkle ombygginger og planer for store ombygginger med planfrie kryss.

Arbeidene er ikke blitt igangsatt på grunn av vanskelige grunnforhold i området og først og fremst på grunn av stor usikkerhet omkring planene om hovedinnfart til Horten. En tid var det tale om at Horten skulle få



Nok en ny undergang.

hovedtilknytningen til E-18 via rv. 306 og Knutstadkrysset. Dette er enda ikke avklart, men mye tyder på at hovedinnfarten til Horten vil komme et annet sted.

Nå vil vi ikke vente lenger. Bl.a. av hensyn til ulykkene på E-18 i dette området er det nødvendig å få gjort noe på stedet, og arbeidene med ombygging av krysset og utvidelse av E-18 ble påbegynt før jul.

Oppsynsmann Georg Johnsen kan fortelle at det nå skal bygges 2 T kryss. Rv. 306 mot Våle trekkes ca. 50 m nordover, og i bakken mot Skoppum blir vegbanen løftet for å gi et bedre platå ved innkjøring på E-18. Selve E-18 blir breddeutvidet og det blir lagt inn nødvendige øyer for avgrensing av kjørebane.



Arnfinn Opsahl pussar skråningen på gangvegen.

I tillegg er det bygd en fotgjengerundergang under E-18 slik at skolebarn og andre forgjengere fra boligfeltet på Krokeborg skal kunne krysse E-18 på en forsvarlig måte. Gangvegen bygges videre sydover mot Undrumsdal kirke og Solerød skole.

Hele anlegget er beregnet å koste 1,6 millioner. Vi har hatt 5 mann pluss en del maskiner og biler i arbeid på stedet i vinter.

Anlegget regnes å være avsluttet før ferien.

JH

Organisering av hjelpetiltak på arbeidsplassen

Det er av avgjørende betydning at framgangsmåten ved varsling og organisering av hjelpetiltak på arbeidsplassen er kjent av alle arbeidstakere.

Ved ulykker skal lege og ambulanse varsles på raskeste måte når det er behov for det. Til dette er telefonlistene til god hjelp. Telefonlistene skal plasseres lett synlig ved alle telefoner og i alle kontor/spise/ hvilebrakker. Selv om det ikke er telefon på arbeidsplassen skal telefonliste være oppsatt i brakken. Da vet en hvor en kan finne de forskjellige telefonnummerene når en må ringe fra et hus i nærheten. På telefonlisten står også navnet på verneombudet på arbeidsplassen, og dette skal være slått opp på arbeidsplassen etter den nye loven om arbeidervern og arbeidsmiljø. Telefonlisten må byttes hvis brakken flyttes.

Ledelsen på arbeidsplassen skal sørge for at det til enhver tid er en som fungerer som ansvarshavende for organisering av hjelpetiltak, og en foreslår derfor følgende rangering:

Oppsynsmann - verneombud - bas.

Er ingen av disse tilstede må den tjenestemannen som kommer først til ulykkesstedet ta initiativet til å organisere hjelpetiltaket.

Karsten Gjersøe

*

STENMALEN BRU PÅ RV: 310 i TØNSBERG skal i løpet av året utvides slik at gangvegen kan føres over brua og videre mot byen. Slik forholdene er nå, kan det være farlig for fotgjengere og syklister å passere brua.

Arbeidene vil også omfatte siktf forbedringer for krysset med Grevinnevegen. Arbeidene er forutsatt å koste 250.000 kroner.

*

Merking av varer

Til stadighet hender det at det kommer dårlig merkede varer til vegkontoret. Sjøfør Hans Thorvald Kittelsen må ofte drasse disse mer eller mindre anonyme "gråtasene" rundt på mange steder før han kan få levert dem til rette vedkommende.

Ikke sjelden går oppsynsmenn og andre fra driften og ergrer seg over at de bestilte varene ikke er kommet. Enkelte ganger kan det hende at varer som det haster med blir liggende i flere dager på vegkontoret eller vegsentralen før de kommer fram til rette vedkommende.

Og hvem har skylden for dette? Jo, i mange tilfeller er det DU. DU, er i disse tilfeller den som har bestilt varen og skrevet ut rekvisisjonen.

I de fleste tilfeller er det dårlig utfylt rekvisisjon som er den dirkete årsak til at varen ikke kommer fram, men det kan også hende at leverandøren er sløv med å påføre riktig vareadresse.

Det kan ikke presiseres sterkt nok hvor viktig det er at rekvisisjonen er riktig utfylt. Vareleverandøren bør også gjøres oppmerksom på at nøyaktig vareadresse alltid skal påføres varen.

Det er også i denne forbindelse naturlig å vise til "instruks for rekvisisjon av materiell." Denne er for flere



Varetransport på vegkontoret

Vi viser her et eksempel på riktig utfylt rekvisisjon:

STATENS VEGVESEN
VESTFOLD

REKVISISJON

Firma A/S CHR. FALCHENBERG
NEDRE SLOTTSGATE 23
OSLO I

Rekv.dato	<u>2/5-77</u>
Rekv.	<u>0004354 /</u>
Kostn.sted nr.	<u>45 300 00.00</u>
Begge nr. bes oppgitt på faktura og pakksedel Det bes utstedt en faktura for hvert rekv.nr.	

Til kostn.sted (navn): LABORATORIET

rekvireres herved:

Varebelegelse	Bestilt					Pro- sess	Utg. gr.	Mottatt	
	En- het	Mengde	Varenr.	à kr.	Beløp			En- het	Mengde
<u>PRØVEUTTRYKERE</u>	<u>ST.</u>	<u>1</u>	<u>489000</u>	<u>15000</u>	<u>15000,-</u>	<u>0.3</u>			

Varene sendes: LABORATORIET, A/S VEGSENTRAL
V/ODDVAR KRISTIANSEN

Sum Alt levert
Ja Nei

Frakten bes lagt ut og ført på fakturaen som sendes:
Vegkontoret i Vestfold, postboks 323, 3101 Tønsberg

A/S den 2/5-77

Oddvar Kristiansen
(SIGN.)

Blankettfordeling:

Hvit - Firma
Orange - Vegkontoret
v/bestilling
Grønn - Mottaker
Gul - Rekvirent

Attesteres

1 19.....

A/S KAARE GRVTTING, ORDKANGER 10 000 SMH 4 74

Forts. fra forrige side.

år siden sendt samtlige oppsynsmenn og andre som har bruk for den ute i driften. Vestfolderen vil anbefale at instruksjonen igjen tas fram fra skrivebordskuffen og gjennomgås nøye. 7. januar i år ble det også sendt ut et sirkulære vedrørende varenummer på varerekvisisjonen. Ta en titt også på dette.

JH

*

FERIEN FOR FERIEÅRET 77/78 UTE I DRIFTEN er fastsatt, og melding om dette er sendt vegmestere, oppsynsmenn og tilitsmenn. Eventuelle spørsmål i forbindelse med ferien kan rettes til disse.

PILOTPROSJEKT I VESTFOLD

Ny type gangbru i Sandefjord

En landsomfattende konkurranse arrangert av Vegdirektoratet vinteren 74/75 har resultert i en helt ny type bru. Konkurransen gikk ut på å fremme forslag til ny bru beregnet for gang- og sykkeltrafikk.

I konkurransen ble konsulentfirmaet Taugbøl og Øverland A/S tildelt 1. premie. I samarbeid med A/S Stormbull og Alfred Andersens mek. verksted, Larvik, ble den første brua av dette slaget produsert.

Brua er plassert i Sandefjord og går over riksveg 305 like nord for Sandefjord rådhus. Brua har en lengde på 68 m fordelt på 6 spenn. Kjørbar bredde over brua er ca 3 m og fri høyde over riksvegen 4,9 m. Bruas kjørebane består av gitterrister og vintervedlikeholdet ventes å bli minimalt.



"Rukla bru" over riksveg 305. Innfelt vegsjef Eigeland og Østlandsendingens Sverre E. Mortensen.

Brua ble åpnet den 11. mars i år og er til nå den eneste i sitt slag her i landet. Konstruksjonen er meget elegant og brua er på ingen måte dominerende i landskapet.

Totalt med tilstøtende veg har anlegget kommet på ca 500 000 kroner. Brua alene kostet ca 300 000 kroner pluss moms.

J H

Lokomotivrutene som det ikke ble noe av

Vi tenker oss tilbake i tiden til året 1864- 113 år siden nå - stedet kan være Holmestrand.

Kongevegen hadde forlengst blitt flyttet fra den umulige Angers Kleiv oppå platået til nedenunder Holmestrandfjellet og selve byen.

De dårlige partier av hovedvegen ellers innover mot Kristiania var enten bygget om eller under ombygging. Partiet mellom Tuft i Sande og Drammen var nylig blitt bygget om etter en helt ny linje gjennom Kobbervikdalen. Tidligere gikk vegen her over Solum øst for Nordbyåsen og var både bratt og smal.

Videre innen Buskerud var det i begynnelsen av hundreåret bygget bru over elva i Drammen. De vanskelige Paradisbakkene ved oppstigningen til Lierskogen var under ombygging og enkelte partier på vegen videre innover mot hovedstaden var bygget om i 1850-årene.

Hvorfor 1864 og hvorfor Holmestrand? Det måtte da være fordi smedmester A.G. Christensen fra Holmestrand i det året gjorde opptakt til en lokomotiv rute på landevegen til personbefordring på strekningen mellom Holmestrand og Kristiania.

Ett år tidligere, den 6. juni 1863 var det kommet en lov - den var bare på en paragraf - hvor "Kongen efterat Betenkning er indhentet fra vedkommende Amtformandskab og Kjøbstads Communebestyrelse, kunne meddele Tilladelse til Benyttelse af Lokomotiver uden anbringelse af Spor på Veie og Gader, hvor forholdene maatte tillade det, og under saadanne nærmere Bestemmelser som af Hensyn til den offentlige Sikkerhed og andre offentlige og private interesser maatte påkræves."

Tanken om rutetraffic med landevogslokomotiv var vel samkjørt med jernbanens framvekst i forrige århundre. Vår første jernbane Hovedbanen, mellom Kristiania og Eidsvold ble åpnet i 1854. Strekningene Lillestrøm - Kongsvinger og Hamar - Elverum ble ferdig åpnet i 1862. Først i 1872 ble det jernbane mellom Kristiania og Drammen og enda

9 - 10 år senere ble det jernbane gjennom Vestfold.

Et sterkt ønske og behov for en lettere befordring mellom Vestfold og hovedstaden hadde vakt tillive en utålmodighet som da sammen med et dristig og privat initiativ slo ut i smed Christensens søknad av 23. februar 1864.

Christensen var - synes det - noe foran sin tid, en tid som det senere skulle vise seg, ingen framtid hadde. Andre lignende planer her i landet som vi skal komme noe tilbake til kom på et noe senere tidspunkt.

Det gikk fram av de dokumenter som fulgte med Christensens søknad at lokomotivet skulle ha en bredde av 3 alen 1,9 m). Hjultrykket ville bli 8 å 9 Skippund (ca. 1400kg). Hjulbredden ville bli 6 å 8 tommer. Hastigheten skulle kunne komme opp i mer enn 1 1/4 mil eller omkring 14 kilometer pr. time.

Som det var forlangt i loven av 1863 skulle både amtet og kommunen avgi uttalelse innen kongen avgjorde saken.

Da amtsformannskapet behandlet saken i juni 1864 forelå det uttalelse både fra

Holmestrand formannskap
Byfogden i Holmestrand
Veginspektør Kjerulff

Alle disse frarådet at tillatelse ble gitt og det vesentlig fordi veglinjen på strekningen 1/2 mil nord for Holmestrand var for smal og svinget for slik transport.

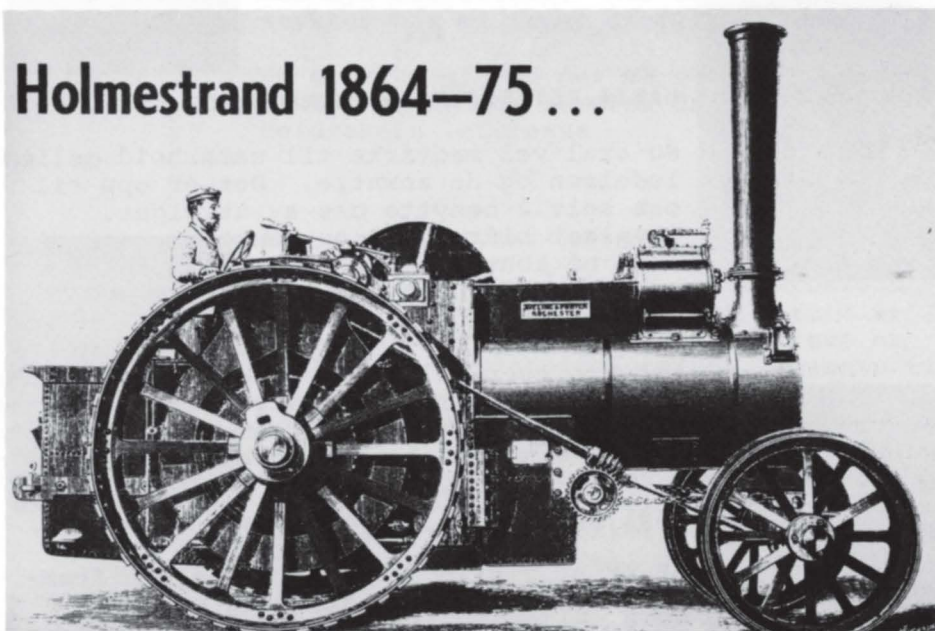
Søknaden ble avslått i amtstinget med 12 mot 5 stemmer. Mindretallet stemte for å gå med på tiltaket. - Saken var dermed skrinlagt for godt.

Endel år senere, i 1871, ble det iverksatt en rute med landevegslokomotiv med dampdrift på den Trondhjemske hovedveg gjennom Gudbrandsdalen. Denne veg var blitt bygget om i 1850-60 årene mellom Lillehammer og Sel og var blitt "jevn og flat som et stuegulv."

Lokomotivet var blitt innkjøpt fra England og etter en prøvetur på Festningsplassen i Kristiania "under stor oppmerksomhet" ble lokomotivet, som fikk navnet "Herkules", satt i rute mellom Lillehammer og Otta. Det var planen at ruten senere skulle utvides til Dombås.

Tiltaket ble ikke vellykket, ruten ble bare kjørt noen få turer. At maskinen var for svak har vært nevnt som en av årsakene til at det hele måtte ende med fiasko.

Mentz Schulerud berører dette forhold i sin bok "Kongevei og Fantesti" og det kan det han her beretter være grunn til å merke seg at lokomotivet var utstyrt med tykke og brede guttaperkaringer - en slags gummi - utenpå hjulene. Dette skulle visstnok være mest for å skåne vegen mot skade fra de store hjultrykk. Det ser ikke ut til at tilhengervognene hadde slik flotthet.



Landevogslokomotivet.

Forts. s. 28

Treff på vegkanten

HVA ER DITT SYN PÅ SAMARBEIDSUTVALGET?



GUNNAR MOE, maskinavelingen.

Jeg pleier å lese protokollene fra møtene. Det er interessant å følge med i det utvalget gjør. Vi har helt sikkert bruk for et slikt utvalg, men jeg har en følelse av at de forskjellige sakene bare blir luftet og at det ikke kommer noe mer ut av det - En kan nesten si at det bare blir prat.

Vi er vel også selv for dårlige til å benytte oss av utvalget når det er forskjellige saker som dukker opp ute på arbeidsplassene. Det kan her være mange ting å ta opp. Utvalgsvirksomheten må i alle fall fortsette.



MARIT PETERSEN, grunnseksjonen.

SU skal vel medvirke til samarbeid mellom ledelsen og de ansatte. Det er opp til oss selv å benytte oss av utvalget. Utvalget blir for lite benyttet, men vi inne på kontoret har nok ikke i så stor grad bruk for det som de ansatte ute i driften.

For min egen del har jeg satt meg for lite inn i det samarbeidsutvalget gjør, men jeg har inntrykk av at det kommer for lite ut av det som blir behandlet på møtene

KARL HØILAND, planavdelingen (SU medlem).

SU er et viktig utvalg som i tiden framover vil få større betydning enn nå. Dette vil kreve at alle aktiviseres og viser interesse for SU. Det gjelder så vel SU medlemmene som de øvrige ansatte



SU har vel hittil vært for mye dominert av saker som er kommet fra sentralt hold eller hvor ledelsen har hatt anledning til å forberede seg. Utvalget har også vært for mye persondominert fra ledelsens side. Ellers synes jeg at saker som er blitt tatt opp er ganske godt fulgt opp.



TOR SKOG, laboratoriet.

SU behandler for mange saker som er ukjente for oss ute i driften. Dette gjør det hele mer uinteressant for oss. Disse store sakene er sikkert nødvendige, men f.eks. budsjettsaker inneholder alt for mye tørre tall. Når det kommer til stykke, har vi ingen innflytelse allikevel.

SU er viktig, men det må behandles flere lokale saker som berører den enkelte arbeidstakers interesse.



AUDUN NORDBOTTEN, vedlikeholdsavdelingen.

Jeg er av den oppfatning at samarbeidsutvalgene i vegvesenet fungerer lite tilfredsstillende i forhold til det som er tiltenkt i samarbeidsavtalen. Grunnen til dette kan være at det legges for stor vekt på makt, prestisje og status.

Skal samarbeidsutvalgene kunne fungere, må disse omformes til frie, åpne systemer hvor alle blir betraktet som likeverdige og hvor det legges vekt på personal- og produksjonsorientert ledelse. Videre må byråkratiet gjennom organisasjonsutvikling bygges ned slik at hele etaten blir en samarbeidsorganisasjon.

Ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø

Grunnlaget for arbeidervernlovgivingen i Norge ble lagt ved lov av 27. juni 1892. Loven er senere revidert etterhvert som samfunnet har forandret seg.

I midten av 1960-årene begynte en for alvor å diskutere miljø og trivselsforhold på arbeidsplassene. Diskusjonen ble hardere i begynnelsen av 1970-årene og politisk ble det laget et handlingsprogram i 1973. Dette handlingsprogram forutsatte en lov innen 1974, men dette var for knapp tid til en skikkelig behandling av lovmateriellet. Lovforslaget kom til odelstinget før jul 1976. Under behandlingene var det uenighet på marginale saker og ved utdannelsessystemet.

Den del av loven som nå er vedtatt ventes å bli satt i kraft 1. juli 1977.

Tjenestemannsorganisasjonene, NAF og staten, er enige om at loven må gjennomføres. For at de ansatte og ledelse skal få nødvendig opplæring har FAD og hovedsammenslutningene inngått en rammeavtale. Denne avtale innebærer at det skal utdannes 80-100 lærere som skal holde kurs for 1500 instruktører. Instruktørene skal holde de interne kurs ved bedriftene for alle som har oppgaver innen verne- og miljøarbeid, herunder verneombud, arbeidsledere, medlemmer i miljø- og samarbeidsutvalg, helse og sosialpersonell, teknisk personell m.v. Opplæringen skal fortrinnsvis skje i arbeidstiden og gjennomføres i allsidig sammensatte studiegrupper. Studiematerialet vil være ferdig etter sommerferien 1977 og det er meningen at undervisning av instruktørene vil begynne i september/oktober d.å.

For tiden har vi i Norge:

ca. 200 dødsulykker

" 25.000 alvorlige yrkesskader og

" 80.000 av mindre omfang, dvs. sykefravær under 11 dager i forbindelse med arbeidsplassene. Utgiftene i forbindelse med disse ulykker er kalkulert til 3 milliarder kr. pr. år.

I tillegg kommer stress og psykiske lidelser fra arbeid

m.v.

Det er enighet om at de enorme summer som nyttes i den sosiale sektor med fordel kunne vært nyttet til investering for å hindre ulykker.

En forutsetning må være at staten som landets største arbeidsgiver blir en foregangsarbeidsgiver og at det bør samarbeides med hovedsammenslutningene.

Lovens målsetting er å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakeren full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger og med en verneteknisk, yrkeshygenisk og velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet. Videre er det viktig å sikre trygge tilsettingsforhold og en meningsfylt arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker.

Som en konklusjon kan en si at alle arbeidsplasser med tiden skal utformes slik at det vanskelig kan oppstå kortids eller langtids skader av fysisk eller psykisk karakter. Det forutsettes at maskiner og utstyr utformes og sikres slik at personlig verneutstyr er unødvendig og slik at det ikke oppstår muskelskader ved uhensiktsmessig utforming av arbeidsplassen. Arbeidssituasjonen til det enkelte individ og grupper må utformes slik at det ikke oppstår psykiske skader ved lite utviklende og menigløst arbeide.

Audun Nordbotten



BILTILSYNET I HORTEN har utarbeidet en enkel og lettfattelig brosjyre i forbindelse med at kontoret flytter i slutten av juni måned. Brosjyren er sendt bensinstasjoner, lensmenn, politi, kjøreskoler m.fl.

Forslagsordningen

På bildet ser vi driftssjef Rognan og sekretær Haugerød "shake hands". Det er Rognan som her overrekker Haugerød en mixmaster som erkjentlighet for hans forslag om endring i det generelle brukstillatelsessystem for lastebiler og trailere. Forslaget, som allerede er trykket opp og tatt i bruk, består av et akseltrykkart på hvis bakside det er ført opp en vegliste med angivelse av kjøretøyets tillatte bredde, lengde og akseltrykk. Et i store trekk lignende akseltrykkart og vegliste er for riksveggenes vedkommende utarbeidet på sentralt hold.



Rognan overrekker premien til Haugerød.

"Bedømmelsesutvalget mener at forslaget er meget godt og ville bety en vesentlig forenkling i forhold til systemet som ble benyttet ved forslagets innsendelse. Selv om det på grunn av det nye regelverket har fått en begrenset verdi, dekker det så store deler av de nye bestemmelser at premie synes berettiget ut fra iderikdom, utvist interesse og at det er nedlagt et vesentlig arbeide i utformingen av forslaget."

Bedømmelsesutvalget, som har hatt forslaget til behandling, uttaler følgende:

Vi gratulerer og takker Haugerød for hans interesse og innsats.

TB

Litt om forbikjøring

Det er sørgelig mange ulykker i vårt fylke som følge av forbikjøringer. Grunnen til dette kan være at det på de sterkeste trafikerte veger er for få vikemuligheter eller at man feilbedømmer muligheten for å kunne kjøre forbi en vogn som kjører i samme retning.

I trafikkreglene heter det i § 15.2:

"Den som vil kjøre forbi, skal forvise seg om at han ikke kommer i veien for andre og at kjørebanen er fri så langt framover at forbikjøring er forsvarlig.

Den forankjørende skal på den måte som etter forholdene er mest hensiktsmessig, så snart som mulig, slippe fram den som vil forbi, og må derfor om nødvendig vike til høyre, sakte farten eller stanse."

Hvor langt framover skal kjørebanen være fri for at man trygt skal kunne påbegynne en forbikjøring?

I 1958 utsendte Vegdirektoratet et rundskriv med instruks angående trafikkskilt, lyssignaler og oppmerking.

Det heter der om sperrelinjer bl.a.:

"Sperrelinjer angir fare ved å kjøre over i et annet kjørefelt, f.eks. ved forbikjøring av forankjørende. Sperrelinjer skal derfor under normale forhold ikke krysses. Sperrelinjer som består av en fullt optrukket linje ved siden av en punktert linje, kan dog, såframt den punkterte linje er anbragt til høyre for den fullt optrukne - sett i kjøreretningen - om nødvendig krysses i tilfelle dette kan skje forsvarlig."

Ved kgl. res. 2.4. 1976 er det fastsatt endring i denne bestemmelse. Det heter nå bl.a.:

"Sperrelinje er en fulltoptrukket linje på langs i kjørebanen, unntatt kantlinje. Kjøretøy må ikke kjøres med noe hjul på eller til venstre for sperrelinje som skiller mellom trafikk i motsatte retninger (gul sperrelinje), dersom det ikke er en punktert linje like inntil høyre side av sperrelinjen."

"Varsellinje er en punktert linje med lange streker og korte mellomrom på langs i kjørebanen. Varsellinje som skiller mellom trafikk i motsatte retninger (gul varsel-

Forts. s. 30

Samarbeidsutvalgene i staten - forslag til endringer

I 1972 oppnevnte regjeringen et utvalg til å utrede og fremme forslag om de ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet. Utvalget, som etter sin formann ble kalt Holler-utvalget, avga sin innstilling i desember 1974.

I innstillingen gis en rekke forslag om representasjon for ansatte i styrende organer og utvalg, om utvidet myndighet til samarbeidsutvalgene og om innflytelse på egen arbeidssituasjon, opplæring og informasjon.

Med grunnlag i Holler-utvalgets innstilling har regjeringen i november 1976 fremmet en tilråning om saken til stortinget, i Stortingsmelding nr. 28 (1976-77). Vi skal her spesielt se på de forslag som vedrører samarbeidsutvalgene. Men først noen alminnelige opplysninger.

Stortingsmeldingen omfatter all offentlig virksomhet som ikke er organisert som egne selskaper. Det er politisk enighet om selve prinsippet med-bestemmelsesrett for de ansatte. Et problem har vært hensynet til de folkevalgte politiske organer. Det er i denne forbindelse bestemt at gjennomføringen av medbestemmelse for de ansatte ikke skal redusere de politiske organers styring og kontroll av offentlig virksomhet.

Samarbeidsutvalgenes virksomhet er regulert gjennom en avtale mellom staten og hovedorganisasjonene. Utvalgene er idag i vesentlig grad rådgivende organer. Regjeringen er enig med Holler-utvalget i at det bør legges opp til en vesentlig utvidelse av myndighetsområdet for samarbeidsutvalgene, og at utvidelsen bør skje etter det mønster som Holler-utvalget skisserer.

Regjeringen mener at utvalgenes myndighetsområde fortsatt bør reguleres ved avtale mellom partene. Det pekes på at det kan være nødvendig å tilpasse avtalene til lokale forhold. Man viser ellers til problemer i forhold til effektivitet, avgrensning av myndighet vis-à-vis andre organer og den forskjell som kan gjøre seg gjeldende i de folkevalgtes innflytelse på sakene.

Når det gjelder samarbeidsutvalgenes kompetanse, er det foretatt en oppdeling i følgende tre saksområder:

- A. Områder der samarbeidsutvalgene skal avgjøre saken med bindende virkning.
- B. Områder der samarbeidsutvalgene skal gi råd.
- C. Områder der samarbeidsutvalgene skal informeres.

Regjeringen ønsker ikke å ta standpunkt til hvordan reglene i detalj bør utformes. Dette er som tidligere nevnt spørsmål som man mener bør avklares ved forhandlinger med de berørte parter.

De saksområder hvor Holler-utvalget foreslår at samarbeidsutvalgene skal ha avgjørende myndighet er følgende:

1. Endringer i interne organisasjonsforhold og arbeidsformer som medfører omdisponering av arbeidstyrke og utstyr.
2. Planlegging, organisering og gjennomføring av tiltak som berører den enkeltes mulighet for reell medinflytelse på egen arbeidssituasjon.
3. Retningslinjer for virksomhetens personalpolitikk. Opplæring og videreutdanning, herunder rettleiing av nyansatte.
4. Verne-, miljø- og helsespørsmål.
5. Fordeling av velferdsmidler.
6. Tiltak som stimulerer de ansatte til å legge fram forslag til forbedringer samt belønning/premiering for forslag.
7. Anskaffelse av utstyr og hjelpemidler som ikke anses som "betydelige kapitalvarer".

Holler-utvalgets forslag til saksområder hvor samarbeidsutvalget bør ha rådgivende myndighet er følgende:

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

Videre foreslår Holler-utvalget at samarbeidsutvalgene skal informeres om virksomhetens regnskaper, bevilgninger, prosjekter ledelsen akter å ta opp, pågående planleggingsarbeid og vedtak i styringsorganer og administrative be-

slutninger som vil være av betydning for samarbeidsutvalget.

Regjeringen mener at samarbeidsutvalget fortsatt bør være sammensatt med like antall representanter for de ansatte og for virksomhetens ledelse. Etter avtalen om samarbeidsutvalg ved statens virksomheter blir i dag de ansattes representanter oppnevnt av organisasjonene. Hollerutvalget foreslår at disse representanter fortsatt skal utpekes ved organisasjonsoppnevning. Valg til styrende organer har utvalget foreslått bør skje av og blant de ansatte. I stortingsmeldingen pekes det på at samarbeidsutvalgene med den utvidede myndighet vil bli mer lik de øvrige styrende organer i selskaper. Det uttales derfor at den nære tilknytning mellom beslutninger som tas i samarbeidsutvalgene og den enkeltes arbeidssituasjon bør medføre at flest mulig gis mulighet til å påvirke utvalgenes sammensetning. Spørsmålet om hvilken valg måte som skal legges til grunn bør også avgjøres ved forhandlinger, heter det.

Det pekes ellers på at man er opptatt av å sikre kvinnelige arbeidstakere en bedre forholdsmessig representasjon.

Stortingsmeldingen tar også opp spørsmålet om ansvar for samarbeidsutvalgets medlemmer når utvalget får avgjørelsesmyndighet. Det uttales at medlemmene vil kunne pådra seg ansvar, mens det organ eller den person som i dag treffer avgjørelsen ikke lenger vil ha ansvaret når myndigheten er overført til samarbeidsutvalget.

Det er lite sannsynlig at Stortingsmelding nr. 28 kan bli behandlet i Stortingets vårsesjon. Etter at saken er behandlet i Stortinget, vil det som nevnt måtte forhandles om en ny samarbeidsavtale. Det kan således ikke nå sies noe sikkert om når den nye ordning for samarbeidsutvalgene vil tre i kraft.

Det er ganske klart at de ventede endringer i vesentlig grad vil øke samarbeidsutvalgets betydning. Det vil medføre økte oppgaver for administrasjonen, i første rekke

Forts. s. 27

Vinteren som gikk

VEDLIKEHOLDSAVDELINGENS KOMMENTARER

Etter de siste års snøfattige vintere, fikk vedlikeholdet igjen stifte bekjentskap med en skikkelig snøvinter. Det ble et kostbart bekjentskap.

Vi hadde regnet med å bruke til brøyting ca. 1,6 mill. kr. totalt og brukte ca. 2,6 mill. kr.

Til annen snørydding regnet vi med ca. 2,1 mill. kr. i totale utgifter, mens forbruket ble ca. 4,0 mill. kr.

Det er ofte så, at når det er stadige snøfall, blir det mindre behov for å strø sand på veien.

Sandstrøingen var beregnet til å koste ca. 1,5 mill. kr., mens forbruket ble ca. 1,0 mill. kr.

Altså fikk vi et merforbruk på ca. 2,4 mill. kr. til vinterkostnadene.

Takket være en rimelig vinter foregående år hadde vi for riksvegene noe i reserve. Fylkesvegene derimot må nok regne med å måtte redusere de planlagte investeringsoppgaver for å få budsjettet til å balansere.



NESTE NUMMER AV VESTFOLDERN VIL KOMME UT CA. 15. SEPT.

AV INNHOLDET KAN VI NEVNE:

Repotasje fra nyanlegget på E-18

Presentasjon av tekn.rasj.

Vi ser på opplæringsvirksomheten innen etaten

..... og mye annet

FRIST FOR INNLEVERING AV STOFF ER 15. AUGUST.

Leserbrev

VELFERDSTILTAK FOR 1977

For året 1977 er det bevilget kr. 20.000,- til velferdstiltak for de ansatte ved vegvesenet i Vestfold. Med ca. 335 ansatte (biltilsynet ikke medregnet, da disse har egen bevilgning) utgjør dette ca. kr. 60,- pr. ansatt.

Samarbeidsutvalget har i møte 20. april 1977 fordelt midlene som følger:

Bedriftsidrettslaget	kr. 2.500,-
Arrangement for pensjonistene	kr. 4.000,-
Diverse	kr. 500,-

Restbeløp, kr. 13.000,- eller kr. 36,- pr. ansatt, er foreløpig ufordelt.

Når det gjelder bevilgning til velferdstiltak har Forbruker- og administrasjons-departementet i rundskriv P-80/76 av 6. desember 1976 meddelt at statsinstitusjoner kan nytte inntil kr. 100,- pr. år pr. ansatt. Ifølge rundskrivet gjelder de nye regler fra 1. januar 1977.

Vi er m.a.o. "snytt" for kr. 13.400,- (kr. 40,- pr. ansatt).

Hvem har ansvaret - eller hvem skal sørge for at vi får de velferdsmidler vi har krav på?

Jeg vil også kommentere selve fordelingen av årets velferdsmidler. Til arrangement for pensjonistene er avsatt kr. 4.000,-, og vi er alle enig i at pensjonistene fortjener denne honnør. Men er det riktig at dette skal gå på bekostning av velferdsmidlene til de ansatte. Etter min mening må det være arbeidsgiverens oppgave å skaffe midler til pensjonistarrangementet. Det er trist at de ansatte må ta av sine midler til å dekke velferd som arbeidsgiveren forsømmer.

Tore Jacobsen

*

"VESTFOLDERN" er enig i at det kan virke noe merkelig at vi kun har fått bevilget kr. 60,- pr. ansatt når departementet har gitt anledning til å nytte inntil kr. 100,-.

Vi har forelagt saken for vegkontorets ledelse, og adm. sjef Leif Blomdal kan fortelle følgende:

Bevilgningen til velferdstiltak for 1977 er basert på det beløp som var fastsatt i 1976, kr. 60,- pr. ansatt. Melding om forhøyelsen til kr. 100,- kom for sent til at Vegdirektoratet kunne få bevilget et tilsvarende tilleggsbeløp.

Saken er behandlet i møte i vårt samarbeidsutvalg 11. februar 1977 og vegsjefen har noe senere skrevet til Vegdirektoratet om en tilleggsbevilgning. Vegdirektoratet meddeler nå at det ennå ikke er avgjort noe om beløpet kan høynes for 1977. I tilfelle må det bli en omdisponering av allerede gitte bevilgninger.

Når det gjelder pensjonistene, har en tatt opp dette spørsmål med Vegdirektoratet i brev av 13. desember 1976. Spørsmålet var også oppe i samarbeidsutvalgets møte 17. desember samme år.

Forbruker - og administrasjonsdepartementet meddeler nå at det for tiden ikke er noen planer om å bevilge midler til velferdstiltak for pensjonister over statsetatenes budsjetter. En har således ingen bevilgning som dekker arrangementer for pensjonistene. Samarbeidsutvalget har derfor hittil funnet det riktig å fordele et beløp av de tildelte velferdsmidler til det årlige arrangementet.

*

SAMARBEIDSUTVALGENE

Forts. fra s. 24

når det gjelder sekretariatfunksjonen. Og det må ventes at det vil medføre en betydelig større møtehyppighet og merarbeide for utvalgsmedlemmene.

Det må ventes at en vil trenge å praktisere nyordningen en tid før en når fram til en naturlig og hensiktsmessig arbeidsform etter det foreliggende mønster.

Leif Blomdal

LOKOMOTIVRUTENE SOM

Forts. fra s. 15

Ennå et tilfelle med mislykket transport med landevegslokomotiv kan nevnes. Vi kommer da tilbake til Holmestrand.

Det var Vittingfoss Tresliperi som i 1874 gikk til anskaffelse av et landevegslokomotiv med to tilhengervogner. Transporten av tremasse til utskibning i Holmestrand hadde tidligere foregått med hestetransport som var både tungvint og kostbar. Bedriften hadde store forventninger til at transporten kunne gjøres vesentlig rimeligere med det nye transportmiddel - det hadde imidlertid ikke de som gjorde penger på leiefrakting med hest.

Amtet hadde fra først av store betenkligheter og satte seg lenge imot Holmestrand bystyre gikk imidlertid fullt inn for prosjektet og bidro da vesentlig til at tilatelse ble gitt.

Lokomotivet kom fra England, men etter den mislykte prøve i Gudbrandsdalen tidligere, ble det denne gangen valgt en helt annen maskin. Denne type skulle være kraftig - hele 8 hestekrefter var det oppgitt. Kolossen veide 8 tonn hvorav 6,8 tonn kom på drivhjulene som var hele 1,67 meter høye og hadde en felgbredde på 33,7 centimeter.

Det så i begynnelsen ut til at det skulle gå bra også. Men det oppstod stadig vanskligheter med vegen spesielt under mindre gode føreforhold og det hendte ikke helt sjelden at lokomotivet havnet i veggrøften. Enda hovedvegen mellom Holmestrand og Vittingfoss var bygget om ferdig så sent som i 1869 og altså i god stand, var den ikke beregnet for lokomotiver. Trafikkforskriftene ble ellers en betydelig årsak til at det hele ble en stor skuffelse. Det ble uholdbart når bestemmelsene forlangte at hastigheten bare skulle være 3 kilometer i timen når lokomotivet møtte hester langs vegen - og om hesten viste seg urolig måtte transporten stanse helt opp og en mann fra lokomotivet måtte hjelpe de møtende. Lignende krav var det også ved møting av dyr ellers. Mye hefting ble det også ved at maskinen måtte ta inn vann flere ganger på en tur.

Som nevnt hadde bøndene hatt en del inntekter av kjøring.

De fikk 50 øre pr. balle og med 7 baller på lasset ble det hele kr. 3,50 for en lang dag med hest. Antagelig hadde svakhetene med lokomotivtransporten åpenbart seg klart nok da bøndene på en avtalt dag demonstrerte med sine hester fordelt over vegruten. Mere enn 150 hester møtte fram og dette måtte bli en tydelig protest.

Transporten med landevegsløkomotivet måtte snart oppgis. Etter å ha blitt stående og ruste i nesten 30 år, ble lokomotivet solgt og senere bygget om til dampvegvals.

Det ble igjen bruk for hestene endel år inntil Vittingfossbanen kom kort etter århundreskiftet og fikk sin tilmålte levetid.

Eilef Hellem

*

Automobilkjørsel.

Da Lardal hittil ikke har været trafikeret med Motorvogn, ønsker jeg av Hensyn til Færdseleu hervæd bekjendtgjørt, at jeg **førstk. Maudag** agter at reise opover Dalen pr. Automobil med Avreise fra Larvik ca. Kl. 11 Fm. og ankomst til Vittingfos om Eftermiddagen med Stans paa Svarstad.

Tilbakereisen foregaar den følgende Dags Eftermiddag.

Larvik, 10de April 1913.

F. M. Treschow.
(Østlands-Posten 12/4 1913)

LITT OM

Forts. fra s. 21

linje) angir at sikten framover er for kort til vanlig forbikjøring på venstre side av linjen."

Det som er interessant i denne forbindelse, er hvor lang møtesikt man må ha ved forskjellige hastigheter. I henhold til våre retningslinjer av 1976 for vegoppmerking skal møtesikten være ved 80 km/t - 220 m
og ved 70 " - 170 "

Man har nylig i en rapport fra Nordisk Vegteknisk Forbund diskutert forbikjøringsproblemet, og vedkommende utvalg har anbefalt at det innføres 2 betegnelser, nemlig fullgod omkjøringssikt og redusert omkjøringssikt. Fullgod sikt har man når man med dimensjonerende hastighet (f.eks. den hastighet som vegen er skiltet med) kan kjøre forbi en vogn som holder 20 km/t lavere hastighet. Med redusert omkjøringssikt forstås den sikt som er nødvendig for enten å kjøre forbi et kjøretøy med lavere hastighet eller å kunne avbryte omkjøringen og komme tilbake til plass i sitt rette kjørefelt. De tall som utvalget anbefaler er følgende:

Dim. hastighet	Fullgod omkjøringssikt	Redusert omkjøringssikt
km/t	m	m
70	510	270
80	630	330
100	725	400

Disse tall er altså anbefalinger til de nordiske land, men det er verd å merke seg at det kreves meget betydelige siktlengder til møtende kjøretøy, distanser som vi meget sjelden disponerer.

Man bør derfor vite hva man innlater seg på før man bestemmer seg for å foreta en forbikjøring.

L. Moy



Med en enkel TULIPAN

60 år	Peder Løver	23. juli
	Kristian Jahren	24. september
	Leif Haugen	26. september

65 år	Nils Langjordet	16. september
-------	-----------------	---------------

----- Vi gratulerer

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

Vi ønsker velkommen:

Sigurd Rismyhr,	anl.avd.	Arne Hansen,	anl.avd.
Odd M. Andersen,	"	Eigil Eilertsen,	"
Sven Erik Hem,	"	Viktor Solberg,	"
Olav Thorsen,	"	Rune Lundquist,	planavd.
Tormod Delesand,	"	Bjørn Andersen,	"
Arnfinn Solberg,	"	Haldis Svendsen,	"
Tor Opsahl,	"	Åge Andersen,	grunnseksj.
Sverre Larsen,	"	Egil Rønningen,	biltils.Tbg.
Georg Uhlmann jr.,	"	Inger Eliassen,	" Horten
Asbjørn Nordstrøm,	"	Nina Wiik,	" Larvik

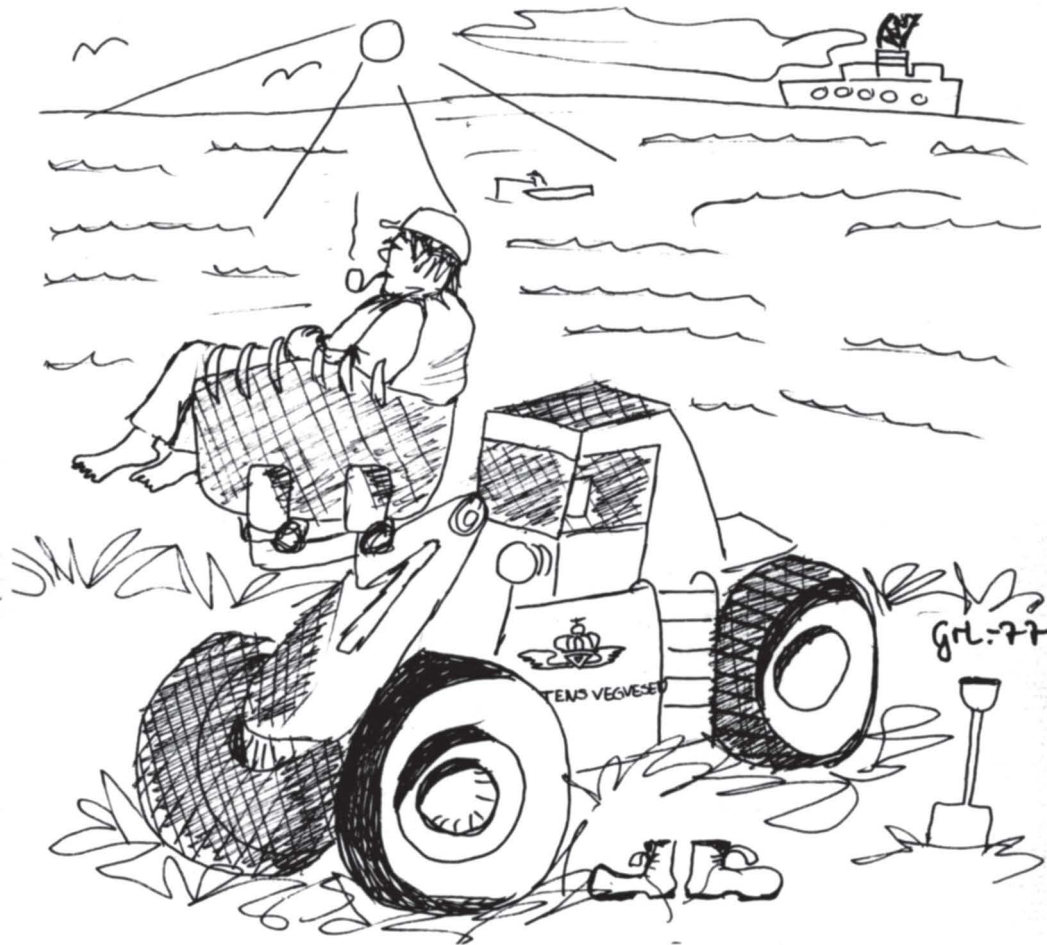
Vi takker for godt samarbeide:

Kjetil Nylund,	planavd.
Erik Sjømøling,	biltils.Tbg.
Erik Duvholt,	"
Arne Flaates,	"
Inga Sundt,	biltils.Larvik

Følgende har gått over i pensjonistenes rekker:

Kolbjørn Hoel

VESTFOLDER'N ØNSKER ALLE



grl:77

EN GOD SOMMER!