

Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I HORDALAND

VEGDIREKTORATET
- 1 AUG 1980
BIBLIOTEKET



N
R.
3

O
K
T
O
B
E
R

1977

Å
R
G.
2

VEG I VEST

Nr. 3 1977. Årg. 2



Redaktør:

Bjørn Langedal

Redaksjonssekretær:

Åse Vigdis Festervoll

Redaksjonsutval:

Vegsjef

Josef Martinsen

Verkstedsarbeider

Norvald Breivik

Maskinfører

Gunnar Hosøy

Bilsakkyndig

Arne Hilton

Sekretær

Aasta Huus

Myrmel



Opplag: 1800

Forsidebilette:

Jan M. Lillebø

Lay out: BLa/ÅVF

INNHALD :

Redaktørens hjertesukk	s. 1
Hovedtillitsmannens 3 minutter . . .	s. 2
Vegbygging — Ressurser	
Vegarbeidsdrift — Entreprise	s. 4
Vi gratulerer	s. 7
Møte i kontaktutvalget for biltilsynet på Vestlandet	s. 8
Motorvegavdelingen en presentasjon m.m.	s. 12
Informasjon — Kommunikasjon.	
Hva er det?	s. 16
Pensjonistturen 1977	s. 18
Løfteinnretninger og løfteutstyr	s. 22
Maskinforvaltningen	s. 23
Veg- og anleggsarbeidere fra hele norden samlet i Bergen	s. 31
Ordet fritt	s. 33
Premiert forslag	s. 37
Hvem eier luftens renhet og glitteret i vannet	s. 38
Fleksibel arbeidstid — et spørsmål om lederfilosofi	s. 41
Pass opp for isete veger	s. 43
Rattet og jeg fra time til time	s. 45
Fysisk miljø viktig — menneskelig tilpasning viktigere . .	s. 47

Redaktørens hjertesukk

Noe forsinket kommer nå et nytt nummer av bedriftsavisen. Dessverre synes ikke skrivekløen å være spesielt framtreddende hos oss i vegvesenet. Dette fører til at mye av stoffet i bedriftsavisen har vi måttet hente fra kilder utenom etaten. Dette synes jeg er veldig synd. Jeg er overbevist om at behovet for informasjon både fra ledelsen og ut til driften og den motsatte veien, er til stede.

Jeg har tidligere nevnt at avisen kommer ut noe forsinket. Planen var å få dette nummeret ut i september. Selv om vi er kommet på etterskudd med utsendelsen, har jeg som mål å få ut et nummer til i år. Jeg må derfor sette kort frist for innsendelse av stoff til neste nummer.

Av stoffet i neste avis har driftssjefen lovet å gi oversikt over bevilgningene og hvor midlene vil bli satt inn i 1978. Som sikkert mange av dere er kjent med, skal vi i første kvartal 1978 drive en intensiv opplæring om den nye Arbeidsmiljøloven. Vi skal i nær framtid sette tidspunktene kursene vil bli avholdt.

De som skal informeres er alle verneombud, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter, ingeniører og en del merkantilt personell. Også de tekniske og en del merkantile hos biltilsynet skal delta.

I neste nummer av bedriftsavisen skal vi gjøre kjent hvem som skal delta og tidspunktene kursene blir avholdt.

Av andre kurs som skal holdes i vinter, nevner jeg kurs i førstehjelp og kurs i generell vegbygging. Det vil derfor bli stor aktivitet på kursfronten. Det kan kanskje derfor være nødvendig å spørre seg, er dette vel anvendt tid? Får vi så mye igjen for det som det koster å drive all denne kursvirksomheten? Jeg håper dere vil tenke over dette og gi deres svar i bedriftsavisen.

Som jeg allerede har omtalt, kommer det et nummer til av bedriftsavisen ut i år. Frist for innsendelse av stoff er kort. Jeg håper imidlertid at noen av dere har tid til å sende et innlegg.

Bjørn Langedal

Hovedtillitsmannens 3 minutter



Jeg vil denne gangen få opplyse at det er kommet en ny hovedavtale for de statsansatte. Den tråtte i kraft 1. juni 1977. Hovedpartene kom med en felleserklæring til hovedavtalen:

Hovedsammenslutningene og staten har i Hovedavtalen og Samarbeidsavtalen utformet bestemmelser som tar sikte på å legge forholdene til rette for et samarbeid mellom etaten og de ansatte. For det enkelte menneske er det av den største betydning at samfølelsen mellom den ansatte og etaten er sterk og levende. For å oppnå en slik samfølelse er det viktig å ha hensiktsmessige former for drøftelser av felles problemer og for gjensidig orientering om de spørsmål som er av interesse for etaten og dem som er ansatt i den. Gjennom samarbeid bør de ansatte med sin erfaring og innsikt — være med og utforme er mer tilfredsstillende arbeidsplass, en arbeidsplass som både er effektiv og som gir de ansatte muligheter for selvutvikling.

Partene er enige om at det er av avgjørende betydning for gode forhold på arbeidsplassen at samarbeid mellom etatens representanter og tillitsmennene foregår i rasjonelle og betryggende former og at tillitsmennene settes i stand til å ivareta sine oppgaver etter Hoved-

avtalen, og som tillitsmenn i etaten for sin organisasjon på en effektiv måte. Partene vil understreke betydningen av at så vel de ansatte som ledelsen har representanter med best mulige forutsetninger for behandling av samarbeidsspørsmål. Partene vil gjennom opplysnings- og kursvirksomhet søke å dyktiggjøre partenes representanter for de oppgaver som påhviler etter Hovedavtalen.

Partene er enige om at vervet som tillitsmann skal vurderes på samme måte som faktisk tjeneste i tillitsmannens ordinære stilling og ikke i noe tilfelle virke negativt ved søknad om ny stilling.

Selve hovedavtalen er for omfattende til at en kan få den sitert i bedriftsavisen, men jeg kan da nevne de punktvis endringene i avtalen. Den gamle hovedavtalen står også i overenskomsten. Punktvis omfatter endringene:

- Gjensidig forpliktende felleserklæring.
- Høve til valg av egen studietillitsmann.
- Deltidsansatte kan velges som tillitsmenn.

- Ingen nedre aldersgrense for valg av tillitsmenn.
- Arbeidsgiverens representanter er pålagt de samme plikter som tillitsmennene er.
- Orienteringsplikt om nyansettelser og introduksjonsmøter for nyan-satte.
- Informasjonsplikten til tillitsmenn fra arbeidsgiver er styrket.
- Arbeidsgiverrepresentant som beviselig gjør seg skyldig i grovt brudd på sine plikter etter Hovedavtalen kan kreves fjernet.
- Arbeidstakere i skift og turnus-tjeneste utbetales timelønn for for-handlingsmøter på fritid mellom kl. 7.00—17.00.
- Tillitsmenn gis fri for deltakelse i forhandlings-, drøftings-, forbunds- og landsstyremøter, landsmøter og hovedorganisasjonenes represen-tantskapsmøter samt styremøter o.l. som ikke kan avholdes utenom arbeidstid.
- Dette gjelder også for tillitsmanns-kurs/faglige kurs som arrangeres av vedkommende organisasjon eller hovedsammenslutningens oppdrags-kiver.
- Permisjon med lønn for å skjøtte offentlige verv er endret til 12 dager. For arbeidstakere som ikke er til-litsmenn må dette sees som per-misjon med lønn for å delta på fag-lig kurs.
- Medlemsmøter kan avholdes i ar-beidstiden når det er av vesentlig betydning for partene å gi rask informasjon.
- Tidligere bestemmelser om at tillits-menn på heltid eller deltid ikke måtte avtales dersom dette førte til

opprettelse av nye stillinger, er fjernet.

- Lønnsbegrepet i hovedavtale-sammenheng er utvidet til å omfatte stillingens faste lønn og alle faste variable tillegg som arbeidstakerne ellers ville fått utbetalt.

Vi har dessverre ikke fått den tilsendt fra forbundet enda, men så snart den kommer skal vi sende den ut til tillits-mennene.

AGA

STORM P.:



Hvad jeg har påtalt om utviklingen, har måske været noget indviklet, men netop i det indviklede er der en betydelig udvikling.

Vegbygging — Ressurser Vegarbeidsdrift — Entreprise

Av stortingsrepresentant Arne Nilsen.

Ein skal ikkje ha reist mykje kringom i landet vårt utan å ha merka kor store variasjonar det er i busetting, næringsgrunnlag, topografi og tilbod av tansportmåtar. — Derfor er og trongen for vegtransport ulik i dei ymse område. Det gjeld både omfang og kvalitet.

Ser vi på vår eigen landsdel eller vårt eige fylke, vil vi finna heilt andre og vanskelege føresetnader for vegbygging enn mange andre stader. Det kostar meir. Dertil kjem eit klart behov for å utvikle eit meir tidsmessig vegnett, kortare ferjesamband, nye bruer og tiltak for større trafikktryggleik.

Om vi altså listar opp dei ulike problem og oppgåver her i Hordaland eller vi gjer det for landet under eitt — så oppdagar vi fort at vi har å gjera med ein sektor som har mykje å seia for levekår, trivsel, miljø og økonomisk utvikling. Det er tale om eit samfunnsfelt som er svært ressurskrevjande.

Just denne situasjonen stiller store krav til prioritering og til alle som på ein eller annan måte er knytt til det viktige samfunnsbyggjande arbeidet vegstellet i røynda står for. For å få eit best mogleg vegnett skal mange omsyn klaffe og ivaretakast. — Ein viktig føresetnad er det å kunne ha eit godt og effektivt planleggingsapparat — sentralt og lokalt. Eit avgjerande innslag i

så måte er også at vegstillet til kvar tid kan stø seg til ein dugande og interessert arbeidsstokk til å utføre jobben på anlegga og i vedlikehaldet.

Kanskje viktigast av alt er å få alle hjul til å dra i same lei ved at kvar og ein har ei kjensle av å fylle ei oppgåve på den plassen han er sett — at arbeidet kan gje eit meningsfylt innhald midt oppi den ofte sterkt mekaniserte og trivielle kvardagen.

Det er store summar som år om anna blir stilt til rådvelde for vegbygginga — både i landsmålestokk og for Hordaland.

Vestlandet og vårt eige fylke er blitt sterkare prioritert dei siste åra. Denne aukande innsatsen blir ført vidare også etter opplegget regjeringa går inn for i neste fireårsbolk.

Det fortel ein god del om kor sterkt arbeidet med vegbygging i Noreg er prioritert når vi veit at vårt land ved sida av Sveits er det landet i verda som brukar størst del av nasjonalproduktet til vegformål.

Med ei totalramme dei neste fire åra på over 14 milliardar kroner til vegformål, viser dette at det er store ressursar som skal forvaltast av dei som er knytte til vegstellet. — For oss i Hordaland er det gledeleg at fylket vårt dei siste åra er blitt lyft så sterkt opp i tilgangen på

vegmidlar. Vi ligg faktisk på norsk-toppen når det gjeld vegløyvingar til riksveganlegg. I den siste tida har det vore ein del diskusjon både her i Hordaland dog i andre fylke i kor sterk grad vegstellet sjølv bør ta seg av alle aktuelle oppgåver og kor mykje som bør settast ut til privat entrepriser.

Svaret på dette spørsmålet kan ikke bli eit anten eller. Begge former for arbeidsdrift vil ha sin naturlege plass. Det prinsipielle utgangspunktet vil måtte bli å bruka både eigenregi og entrepriser på ein balansert måte innan dei fleste arbeidsfelt. — Med entrepriser i denne sammenheng er meint veg-, bru-, og andre byggjearbeid sett bort på kontrakt eller innhenta tilbod der entreprenøren har den reelle styringa av drifta og ansvaret for utføringa. Kontrakter som omfattar arbeid med framandmaskinar der vegstellet sine oppsynsmenn m.v. har styringa med drifta, blir ikkje rekna som entrepriser.

Som lesarane av bedriftsavisa sikkert kjenner til, varierer omfanget av entrepriser sterkt innan dei ulike arbeidsoppgåvene i vegarbeidsdrifta. — Hovedtyngda av entrepriser i vedlikehaldsdrifta ligg på vegdekket. I anleggsdrifta dominerar vegdekke, bru og kaiar.

I samband med diskusjonen om pris-samanlikning og konkurranse mellom eigenregi og entrepriser, er det nyttig at vegstellet i tida som kjem vil analysere nærmare oppnådde einingsprisar frå entrepriser og eigenregi. Dette kan gi eit betre grunnlag for vurderinga av tilhøvet mellom dei to driftsformene.

Det er klart at når vegarbeidsdrifta skal baserast også på privat entrepriser, så må det vera ein sjølvsgatt føresetnad at dette skjer i samsvar med dei krav avtaleverket set og det vern arbeider-

vernlova stiller opp. — I så måte er eg samd i det synspunkt hoveditillitsmann Aga legg fram i siste nr. av bedrifts-avisa. Slike omsyn vil kunne ivaretaast gjennom dei kontrakter den einskilde entreprenør må inngå med vegstellet i dei aktuelle tilfelle.

Eg har også merka meg at det både frå vegsjefen og frå tillitsmannshald er peikt på behovet for å få større midlar til kjøp av nye maskinar.

Det er utan vidare klart at spørsmålet om egne maskinar er eit viktig punkt som vegstellet skal kunne fylle si oppgåve på ein fullgod måte. Ein tidsmessig maskinpark er dessutan viktig å ha om arbeidstakarane skal kunne halde seg maskinteknisk fagleg på topp, og for å kunne vurdere tilbod frå private maskineigarar. Endeleg veit vi at vertilhøva kan skape situasjonar som på kort varsel gjer det turvande å kunne ty til disponibelt mannskap og maskinresursar.

Eg er i utgangspunktet samd med hoveditillitsmann Aga når han peikar på at maskinbudsjettet bør aukast — m.a. av den grunn at drifta i aukande grad går over til teknisk utstyr. Men her må eg leggja til at venteleg vil den mest realistiske løysinga for å få dette til vera ei omprioritering innanfor den totale budsjetttramme som kan skaffast til vegformål.

Just derfor bør vi sjå nærmare på spørsmålet om større handlefridom for det einskilde fylke når det gjeld disponeringa av dei totale øyvingane som skal forvaltaast. — Eg ser at vegsjefen i Hordaland er inne på denne tanken.

Eg synest dette er eit synspunkt som fortener å bli tatt opp til seriøs drøfting — m.a. på bakgrunn av det almenne ønskje om desentralisering og større

→

innverknad for lokale styringsorgan. —
Det bør etter mitt syn telja sterkt kva
lokale ansvarlege forvaltningsorgan

meiner er fornuftig disponering av dei
økonomiske ressursane dei skal for-
valte.

Gullkorn fra skademeldinger

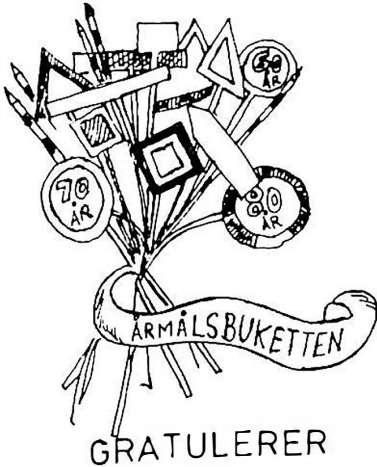
Hvilke tanker kan man vel ikke gjøre seg om sjåførens forgyeves anstrengelse for å mestre krevende fotarbeid når man ser følgende innledning i en skaderapport: Som kjent starter alle biler med et hopp.

Her følger en samling gullkorn fra norske skademeldinger hentet fra virkeligheten. Man må utvilsomt også ha sine muntre stunder i forsikringsbransjen.

1. Bilen måtte ta en større sving på grunn av en usynlig lastebil.
2. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar meg.
3. Jeg kolliderte med et tre som sto stille.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis det ikke er tilfelle, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned, han innrømmet at det var hans feil, fordi han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte i en annen vogn for å unngå sammenstøt.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, idet det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Tre damer sto og snakket sammen, og da to trådte fram og to trådte tilbake og en fram, var det ikke noe å gjøre.
13. Kua slentret inn i min bil. Mannen fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.
14. Jeg forlot min Ford Cupe utenfor og da jeg kom tilbake fant jeg til min store overraskelse en Ford Cabriolet.
15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over veggen og havnet i et tre.
16. Ulykken skjedde for at veien svingte.
17. For å unngå kollisjon kjørte jeg på den andre bilen.
18. Jeg kan ikke betale reparasjon da jeg underholdes av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.
19. Jeg hørte et tut bak meg og fikk et støt i ryggen, en bilfører forsøkte tydeligvis å kjøre forbi.
20. En lyktestolpe for imot bilen og skadet den på to steder.

Innsender **Berit Thorsen**

60 år



- 10/9 —17 Anders Gjuvsland, Varaldsøy.
3/12—17 Stein Gloppen, Fitjar.
23/9 —17 Bjarne Gunntveit, Jondal.
18/11—17 Johan Hovland, Bømlo.
10/12—17 Ovidia Måkestad, Nå.
19/11—17 Leif Netland, Hatlestrand.
20/12—17 Trygve Skulstad, Urangsvåg.
29/12—17 Tore Stengårdsbakken, Røldal.
9/11—17 Ola K. Sævid, Gaupholm.
11/11—17 Peder Tjelle, Ølve.
20/10—17 Johannes Tysse, Tyssebotnen.
29/9 —17 Asbjørn Ådland, Ådlandsdalen.
19/11—17 Torkjell Aase, Hatlestrand.
23/12—17 Eilif Hatlestad.

50 år

- 2/10—27 Nils Botnen, Horda.
25/10—27 Fritjov Ekelund, Valer.
12/12—27 Styrk Ersvær, Lysekloster.
17/11—27 Odd Gjelsvik, Ostereidet.
22/12—27 Peder Grønevik, Hatlestrand.
1/11—27 Erling Kvingesdal, Masfjordnes.
22/12—27 Andreas Kvamsdal, Hosteland.
4/9 —27 Ole Lepsøy, Lepsøy.
20/10—27 Bjarne Ytre-Arne, Indre Arna.
24/9 —27 Olav Aanderaa, Kysnesstrand.

65 år

- 1/10—12 Kåre Bernes, Fotlandsvåg.
8/9 —12 Normann Bokn, Skånevik.
24/11—12 Knutin Djuvik, Folkedal.
21/10—12 Olav Frøkedal, Etne.
10/11—12 Johan S. Gjerde, Frøylandsdal.
19/10—12 Einar Holdhus, Store Milde.
9/11—12 Anders Hårklau, Skulestadmo.
29/12—12 Johs. Ramsdal, Valevåg.
3/11—12 Moritz Sedal, Lysekloster.
16/9 —12 Per Mikal Skår, Flatråker.
24/12—12 Nikolai Severin Varøy, Hauglandshella.

Møte i kontaktutvalget for Biltilsynet på Vestlandet



Møteledelsen, avdelingsingeniør Arne Hilton, inspektørene Terje Handeland og Kjell Hasselgrind, sammen med informasjonssjef Ellevseth i Vegdirektoratet.

Biltilsynene i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane holdt møte på Solstrand i Os i dagene 2. og 3. september. Nærmere 90 deltagere, både merkantilt og teknisk personell og endel spesielt inviterte fra vegkontorene var tilstede på møtet. Foredragsholdere var teknisk direktør A. Grotterød, underdirektør I. Tenold, kontorsjef Mellby, og konsulent S. T. Gulbrad.

Møteledelse var overlatt tjenestemenn ved biltilsynet i Bergen, og ble tatt vel hånd om av formannen i kontaktutvalget for biltilsynet på Vestlandet, Arne Hilton og hans medhjelpere Kjell Hasselgren og Terje Handeland.

Direktør Grotterød tok utgangspunkt i det planleggingsarbeid som foregår i Vegvesenet i dag og det framtidige planarbeid. Han slo fast at vegtransporten er landets mest sentrale transportsystem, men også det som er vanskeligst å planlegge. Han mente dette kanskje kunne bli lettere ved å samle hele etaten under «samme tak». Med dette mente han at ved å samle vegkontoret og biltilsynet under en ledelse, ville helheten og oppgavene bedre kunne samordnes. Hittil har biltilsynet administrativt lagt under vegsjefen, mens i de faglige spørsmål har Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet,

vært overordnet instans. Stortingsmelding nr. 79 foreslår en mye fastere tilknytning til fylkenes vegkontorer. Biltilsynet vil da bli egen avdeling på lik linje med anleggsavdeling, vedlikeholdsavdeling og de andre avdelingene ved vegkontoret. Ettersom fylkene er pålagt et utvidet ansvar for planlegging, vil organisering, slik Stortingsmelding nr. 79 antyder, gjøre dette arbeidet enklere. Ved å samordne vegbygging, vedlikehold og all trafikkavvikling i en organisasjon, vil dette planleggingsarbeidet bli lettere.

Direktør Grotterød kom så inn på den framtidige utarbeidelse av samferdselsplaner. Disse skal nå utarbeides på fylkesplanet. Dette fører til at politikerne på fylkesplanet får større innflytelse på disse planer. Fylkenes samferdselsplaner skal være ferdig til behandling i Stortinget våren 1981, noe som gjør det nødvendig å starte dette arbeidet snarest.

Hvilke kriterier skal så legges til grunn ved utarbeidelse av trafikksystemene? Først og fremst må brukerne få uttale seg. Det vil si, vi må spørre publikum om hvordan de ønsker vegene skal være. Publikums ønsker må så sammenholdes med de tekniske krav og normer.

Vegvesenetets primære oppgave er å være en serviceetat. Andre oppgaver er utarbeidelse av normer og forskrifter som vi nødvendigvis må ha for at miljøet ikke skal forsvares. Dette gjelder normer for bl.a. støy og gassutslipp fra kjøretøyer. Videre må det utarbeides forskrifter for hvordan kjøreopplæringen skal legges opp, hvordan kjøretøykontrollen skal foregå og de tekniske krav til kjøretøyene. Et eksempel på at forskrifter mangler er den forvirring

som hersker omkring dekk. I dag er det ingen som kan si hvilke dekk som er best. Vi vet at dekkenes betydning for kjøresikkerheten er enorm. F.eks. er det mange meninger om piggdekk. De har sin betydning for veggrepet, men alle minussidene er kanskje ikke skikkelig belyst. Hvilken innflytelse har piggdekkene på bruken av salt med de problemer saltet fører med seg, rustangrep, renhold av frontruter o.s.v. Et annet moment som har vært mye diskutert er vegslitasjen som følge av bruk av piggdekk.

Fartskontroll Utrykningspolitiet mener at farten er en stor årsak til trafikkulykkene. Dette synet er ikke vi i vegvesenet alltid helt enig i. Vegvesenet har foretatt egne fartsmålinger, som overfor fartssynderne ikke har ført til straffeforføyning, men de har fått informasjon og råd om fartsnormene. Det bør kanskje vurderes om **vegvesenet** bør foreta fartskontrollene.

Trafikale og organisasjonsmessige spørsmål.

Underdirektør Tenold tok i sitt innlegg for seg de organisasjonsmessige spørsmål. I den framtidige lokalorganisasjon vil biltilsynet bli ledet av en biltilsynssjef som vil være både faglig og administrativ leder. Hvor nær tilknytning han vil få til vegkontoret, er avhengig av hvordan den tidligere omtalte St.meld. 79 blir behandlet i Stortinget. Innen hvert fylke vil det bli flere biltilsynsstasjoner. Disse vil bli delt i 3 seksjoner. 1. Kjøretøysseksjon. 2. Trafikkseksjon. 3. Kontorseksjon. Seksjonene ledes av seksjonsledere, som direkte er underlagt stasjonssjefene. Denne organisasjonsformen har den

→



svakhet at vi vanskelig kan utnytte en del personers fagkunnskaper. Mange har i sin praksis opparbeidet seg stor kompetanse på flere av fagområdene.

Trafikkopplæringen. Arbeidet med utarbeidelse av normalplaner for trafikkopplæringen foregår for fullt. Normal for Kl. 1 er ferdig og for Kl. 2 vil planen være klar i høst.

Førerkort All behandling av førerkort vil bli overført fra politiet til biltilsynet, noe som vil bli en langt enklere ordning for publikum og de to berørte etater. Arbeidet med et sentralt førerkortregister er i gang. Vi håper å kunne ta dette i bruk 1. juli 1978. Det nye førerkortregisteret er planlagt som en del av en ny førerkortordning med føreropplæring i 2 faser. Førerkortet skal da ved første gangs utstedelse bare gies «på prøve» i 2 år. I løpet av disse to årene skal kandidaten praktisere sine kjørekunnskaper og i tillegg bygge videre på sin praksis ved å få opplæring i mørkekjøring og glattkjøring. Opplæring i 2 faser er et godt pedagogisk opplegg. Spørsmålet er om kjøreskolene har personell som kan følge dette opplegget som ventes å kunne tre i kraft fra 1. oktober 1978.

Glattkjøringsbaner Hele opplegget baserer seg på at det blir bygget glattkjøringsbaner. Det er vanskelig for Staten å bygge ut baner i tilstrekkelig antall. Det er derfor opprettet avtale med Norges Automobil Forbund (N.A.F.) som går ut på at det i år skal bygges 5-6 baner. Innen 1981 skal det være bygget 30 baner rundt om i landet.

Til sist i sitt innlegg kom Tenold inn på arbeidsfordelingen mellom Veg-

direktoratet og biltilsynene i fylkene. Tenold mente at Vegdirektoratet bare skulle trekke opp de store linjene, mens detaljene måtte fylkene selv ha myndighet til å utøve. Han mente at ekspertisen var å finne i distriktene, men at kommunikasjonen mellom Vegdirektoratet og fylkene måtte være god.

Kontorsjef Mellby tok i sitt innlegg for seg spørsmålet om hvilke behov de tilsatte i biltilsynet har for juridisk opplæring. Han tok for seg en del forhold hvor biltilsynets folk stod overfor problemer som «hvilke reaksjonsmidler skal brukes». F.eks. hvor graverende skal manglene være for å bruke «avskilting». Likeså tok han for seg forvaltningsloven og hvordan bestemmelsene her kommer til anvendelse for biltilsynsfolkene. For øvrig var det her lagt opp til gruppearbeid. Resultatene er dette arbeidet, kommer vi tilbake til i et senere nummer av bedriftsavisen.

Red.



Motorvegavdelingen en presentasjon m.m.



De ansatte ved planavdelingen, Sandviken.

Av bitter erfaring tar vi ikke sjansen på å la en utenforstående presentere oss — det burde ingen gjøre som av «feilorienterte misforståere» betraktes som vandaler, teknokrater uten sjel, sektorplanleggere med skylapper, «bilistomaner» som har glemt hvordan det var å gå —. Når vi skal være ærlige er vi i visse kretser heller upopulære, denne gjengen i Glass-Knaghuset i Sandviken som skjuler seg under «bulderbetegnelsen» motorvegavdelingen.

Hva er nå så denne motorvegavdelingens oppgave?

Kort kan den sies å bestå i å utarbeide hovedplaner, detaljplaner og eventuelt anbudsdokument for et nytt hovedvegnett i de sentrale deler av Stor-Bergen. Her er stikkord, planleggingen av «Sjølinjen» i Fana, Motorvegen i Åsane, Firefelts Hellevei, Fløyfjellstunnelen, Ny Nygårdsbro osv.

Ut fra dette er det for noen lettere å forstå det som ble sagt sist jeg tok sjansen på å la en ordstyrer fortelle en forsamling om hvilken kar jeg var. «Han er en statsansatt miljødreper som vi her i kveld skal sørge for blir førtidspensjonert». For å overleve slikt ufor-skammet snakk, må en selvsagt reagere med et smil, ta det med godt humør, la det gå sport i det å holde ut inntil misforståerne har forstått, av egen erfaring, av selvsyn in natura, at det denne «horden» fra vegkontoret planla for den utakknemmelige storbergenseren den gangen i 70-årene, var ikke miljøvandalisme, men derimot miljøforbedringer!

Det er trolig vi kan karakteriseres som noen stabeister vi «vegvesener» som sitter i glasshus i Helleveien, — ellers tror jeg ikke vi hadde holdt ut mer enn 10 års planleggingsinnsats fylt med

kritikk, kritikk og atter kritikk med stadig nye krav om nye utredninger fra ubesluttsomme politikere som ikke tør å si et klart ja eller nei. Kanskje er hovedårsaken til at vi i dag betraktes som upopulære, med henvisning til ordet fritt spalten i pressen, skyldes at til og med bergenseren blir taus når han nyter godt av noe. Ingen skriver da i avisen for å fortelle: «Jeg har store fordeler av dette alternativ vegkontoret går inn for. Jeg får ligger lenger om morgenen, jeg får middagen og tøflene mine tidligere om ettermiddagen, jeg slipper denne forferdelige trafikkstøyen over hodeputa om natten, jeg kan la mine barn slippe ut gangdøra uten å frykte de skal bli påkjørt av en trailer der ute på deres eneste lekeplass, riksveg 14! Protestanter hold nå derfor kjeft! Vegvesen bygg vekk!»

Nei, han skriver ikke dette, han tenker det bare — holder selv kjeft i stedet, mens han håper på at noe skal skje.

Det som vi derimot kan lese om, forøvrig naturlig nok, er om de beboerne som blir utsatt for de ulempene som følger med alternativet, og ulemper blir det alltid for noen uansett alternativ. Slikt stoff er godt stoff i vår miljøverntid, slike spalter leser den vanlige borger og han blir dermed fristet til å tro at dette alternativet må da være fullstendig vanvittig. Politikerne kan også bli usikre og da kan det gå riktig galt.

Som et eksempel på at en motorveg vil kunne minske miljøulempene biltrafikken skaper, vil jeg vise til planene i Åsane. Her gikk man lokalt inn for en opprusting av eksisterende riksveg 14 og mot denne forferdelige miljøødeleggende motorvegen som vegvesenet



hadde planlagt. Spesielt var støyulempene fremhevet. Beregninger viser imidlertid at ca. 100 boligene vil bli belastet med sterk støy (65 d B(A) og over) hvis vi skulle satse på opprustingsalternativet. Bygger vi nå i stedet ny veg vil totalt sett (langs ny veg pluss eksisterende veg) ca. 15 boligene ligge innenfor den samme støygrense. Slike sammenligninger hører vi sjelden om under ordet fritt. I de samme spalter hører vi heller ikke fra de som forstår at antallet ulykker i dette området vil reduseres til det halve, kanskje mer, om ny veg nå bygges. Nei, det som blir slått stort opp er at 13 — 14 boliger må rives og at noen få boliger vil få det verre enn de har det i dag. Det er klart at også dette må frem, men etter min mening er det ikke berettiget at dette skal dominere lesernes inntrykk av planen.

Noe av skylden for denne skjevhet i pressen bør vi nok ta på vår egen kappe, i det vi står da fritt til å svare på usakelige innlegg. Avisene tar mer enn gjerne i mot slikt stoff.

Forøvrig, tror jeg vi på en helt annen måte burde gå inn for å selge våre planer, våre produkter, benytte oss av markedsføringsfolk, drive bevisst reklame i avisene, på kinoene, kanskje slapp vi, som f.eks. de politiske partier, også til i kringkastingen. «Hjelp oss å hjelpe varetransporten, busstrafikken, trafikantene fra Åsane, beboerne i Amalie Skramsvai. Støtt opp om utvidelsen av Helleveien og byggingen av Fløyfjellstunnelen!» Klinger ikke dette brukbart?

Jeg er således ikke sikker på at det er riktig å ta slike sjanser vi ofte gjør i dag, hvor vi lar et storoppslag i pressen

om kanskje bagateller ved større vegplaner, bli «kundens» hovedinntrykk av produktet.

Kanskje holder vi fortsatt litt for hardt rundt strikkstanga, vi i vegvesenet anno 1977, som om den også i dag egner seg til å løse hovedproblemene vi blir stilt overfor under planleggingsfasen.

Som nevnt innledningsvis er vår hovedoppgave å skaffe til veie planer for et nytt hovedvegnett i de sentrale deler av kommunen. Vi kan imidlertid også si at jobben vår går ut på å planlegge et vegnett som muliggjør at nyttetraffikken på nytt kan avvikles på skapelig vis her mellom bjergene. Via planleggingen av et overordnet vegnett er det også vårt arbeid å bedre trafiksikkerheten, minske ulempene som trafikken i dag påfører befolkningen langs de boligater/veger vi i dag bruker til hovedårer. Vi skal videre så langt vi makter, planlegge et system som bedrer forholdene for alle trafikanter, for fotgjengere og syklistene, for busser og bilister, for tungtransport og varebiler for lokaltrafikk og fjerntrafikk.

Vi skal samtidig, på et godt norsk, stable på beina slike argumenter at politikerne tar sjansen på å vedta planene. Dette er ikke bestandig så enkelt.

Utenom disse oppgaver har vi samtidig, nærmest på hobbybasis, deltatt i planleggingen av de bussprioriterings tiltak som nå er satt ut i livet i Bergen. Her ble vi også kritisert på planstadiet. Nå er det stort sett taust. Vi har etterhvert lært oss å betrakte taushet fra bergenserne som et slags tegn på ros. Ut fra denne reaksjonsmåte skulle det

være mulig å forstå at vi er en optimistisk flokk, vi 12, se bildet, som har funnet vår arbeidsplass på motorvegavdelingen. Fortsetter vi slik å se lyst på situasjonen er det forhåpentligvis på sikt mulig å få bukt med trafikkkaoset, dette motoriserte «ragnarokk»

— som i dag herjer i denne «kaup-
angen» her midt på dette isolerte Vest-
landet. «Tettstedet» hadde da igjen
sjansen til å blomstre opp økonomisk
samtidig som det ble tryggere og mer
trivelig å ferdes i.

Arild Eggen

Aasene

Fra Bergen førte den gamle trondhjemske hovedvei gjennom Aasene til Stenstø i Hammer. Den gamle vei var meget bakket, nærmest ridevei med stigninger 1: 2 1/2. I 1852 motiverte den daværende eier av Aastvedt, proprietær Meyer, om omlægning. Forestillingen besluttet av amtstinget vedlagt protokollen. Først i 1868 blev bedrag (1/5) bevilget av amtstinget. Arbeidet utførtes 1869—1873. I den sidste tid er der bragt paa bane en omlægning mellem Eidsvaag og Bergen og amtstinget bevilget i 1909 1/3 distriktsbidrag mot 1/3 refusion av herredet.

Ved utgangen av 1910 hadde herredet følgende veinett:

<i>Bygdeveier</i>	Bevilget	Færdig	Længde m	Kostende	Amts- bidrag	Stats- bidrag
Aasene hovedvei— Haus gr.	1884	1893	3280	Kr. 5100.31	Kr. 1020.06	Kr. pr. 1/1
Melkeraaen— Hammer grænse ¹⁾	1894	1903	900	4900.00	890.00	1911
<i>Bevilgede og under arbeide værende bygdeveier:</i>		Længde	Avlevert			
Melkeraaen—		M	pr. 1/1	pr. 1/1	pr. 1/1	
Aasane hovedvei ²⁾ ...	1907	4290	1911	1911	1911	
Falkanger— Hammer gr. ³⁾	1906	300				
Sum pr. 1/1 1911			4180	10000.31	2000.06	

Anmerkning:

1) Bevilget og bygget underet med fortsættelsen inden Hammer til Salhus. Omkostningerne fordelt skjønsmessig paa herrederne.

2) Venter paa statsbid., hvortil anbef. 1906.

3) Ikke paabegyndt inden Aasene.

Informasjon - Kommunikasjon

Hva er det?

Informasjon og kommunikasjon er ord vi hører og bruker daglig. Men de færreste av oss har vel tenkt over hva ordene betyr — hva de innebærer.

Informasjon betyr underretning eller opplysning.

Kommunikasjon betyr her språklig samferdsel — eller å gjøre felles.

Tidligere sto lensmann og prest på kirkebakken og leste opp om forbud, påbud, bryllup og død. Men så enkelt er det ikke i dag. Vi er mange flere nå — og vi er mye vanskeligere å nå.

Overflod av opplysninger.

Det er nærmest en plikt i dag å gi opplysninger — eller informere som det heter «på fint». Hvert eneste år vedtas det nye lover, nye påbud og forbud vi må rette oss etter. Men før vi kan rette oss etter dem må vi informeres — stat og kommune må opplyse om forandringer.

Også det private næringsliv vil gjerne ha et ord med i laget. For å få solgt sine produkter og tjenester må folk vite hva som tilbys. Vi har alle erfaring med brosjyrer i postkassen og plakater på stolpene.

Heller ikke på fritiden får vi fred. Det er aftenskoler, sportsklubber, dans etc.

Det sier seg selv at vi ikke kan få med oss alt. Vi velger ut det som er interessant i våre øyne. Noe ser og hører vi i forbiiften — andre ting legger vi overhode ikke merke til. Hvis vi da en dag finner oss selv i den situasjon at vi har noe å informere andre om, da får vi problemer. Hvordan skal vi nå fram til

alle med våre meninger. Det å informere viser seg å være en hel liten vitenskap. Vi må vite litt om hva folk liker eller ikke liker, vi må vite litt om hvordan ulike ting lages — som f.eks. bedriftsavisen.

Informasjons.

kommunikasjon.

Enveis

Med informasjon eller enveis kommunikasjon mener vi opplysninger som bare går en vei.

Det er bare ene parten som bestemmer. Når vi sitter og ser på fjernsyn eller hører på radioen, kan vi være så uenige vi bare vil — den som snakker til oss kan uforstyrret snakke videre. Vi og alle andre som sitter og hører kan gjøre lite og ingenting dersom vi ønsker en ting nærmere forklart eller sagt på en annen måte. Selvfølgelig — vi kan slå av radio eller fjernsyn — slutte å kjøpe avisen — men det er det ikke stort andre enn oss selv som får vite noe om.

Kommunikasjon (toveis kommunikasjon)

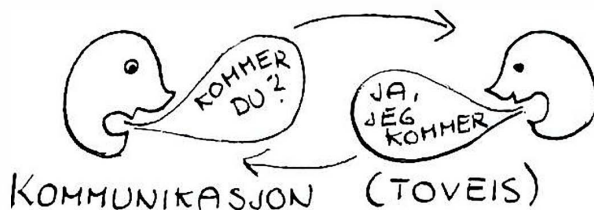
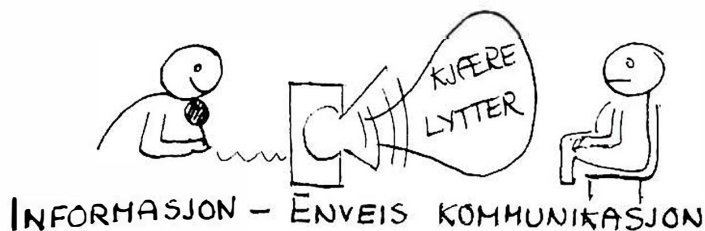
Kommunikasjon vil si at to eller flere snakker sammen. Begge parter er med på å bestemme den retning samtalen skal ta. I enkleste form vil kommunikasjon si at to mennesker snakker sammen.

Vi snakker og om massekommunikasjon. Med det mener vi at en eller en liten gruppe mennesker snakker til en større gruppe mennesker, og at denne store gruppen på en eller annen måte gir uttrykk for det de mener. Men i de

aller fleste tilfeller vil dette være det samme som enveiskommunikasjon.

Vi kan f.eks. ta et radioprogram der folk blir oppfordret til å ringe eller skrive inn sin mening. Det er nok mange som både skriver og ringer, men det er enda flere som mener noe, men som ikke tør, vil eller kan skrive eller ringe.

Eller vi kan ta bedriftsavisen. Det er ikke så mange av de ansatte i Hordaland vegvesen som har skrevet i avisen hittil — men det er ikke dermed sagt at bare de som skriver noe mener noe.



Bedriftsavisen.

Avisen vår burde være både et informasjonsorgan og et kommunikasjonsorgan. Det burde være det stedet der meninger møtes, der ideer fremmes og der en form for enighet oppnås. Selvfølgelig kan ikke avisen løse alle problemer, men en form for språklig sam-

ferdsel burde kunne oppnås. I motsetning til annen samferdsel koster den lite — og på tross av små kolisjoner kan større ulykker forhindres.

Den veien avisen går er ikke avhengig av redaksjonen alene — hver enkelt som mottar avisen har mulighet til å være med å stake opp veien.

Pensjonistturen 1977



Fra Havretunet.

Den årlige pensjonistturen for tjenestemenn som siste året er gått over i pensjonistenes rekker, ble arrangert 7. september og gikk i år til Osterøy. Turen startet fra Bergen kl. 0930 og gikk over Nesttun til Garnes, med ferge til Haus. Vegsjefen var reiseleder. Han fortalte om steder og hendelser som hadde tilknytning til vegvesenet. Fra vegsjefens egen praksis som nytilsatt ingeniør, fortalte han om et arbeid han hadde på Osterøya, hvor en grunneier som var lite begeistret for trasevalget truet med å skyte ham. En del av del-

takerne mente å kunne konstatere at dette ikke var siste gangen vegsjefen var i skuddlinjen.

Turen gikk til Havretunet hvor del-takerne ble omvist og fikk anledning til å stille spørsmål. Havretunet som er et svært gammelt tun, med gamle bygninger og gamle redskaper, synes å ha interesse for alle.

Videre gikk så turen til Fjordslottet i Fotlandsvåg, hvor det ble servert middag. Her var også folkene i vedlikeholdet og på anlegg som arbeider på Osterøy invitert, også de tidligere

pensjonister som bor på Osterøy. Ved kaffen etter middagen delte vegsjefen ut diplom og gaver til pensjonistene. Gaven bestod i et fat i tinn med inngravert motiv fra Brekkhus bru i Teigdalen. Dessverre var ikke alle pensjonistene tilstede. De som ikke var med, får sine diplomer og gaver tilsendt.

Etter overrekkelsen av diplomer og gaver tok Jørgen Sætrevik ordet på vegne av pensjonistene og takket for en hyggelig tur. I spøkefull, men samtidig

formanende vendinger, oppfordret han sine pensjonistkolleger til ikke å la kropp og sjel forfalle ved å gå i dvale i sin pensjonisttilværelse. Han oppfordret dem til å aktivisere seg både fysisk og mentalt. Han meinte at livet ikke har nådd sitt endepunkt ved overgang til pensjonist.

Returen gikk over Valestrandfossen, gjennom Åsane og tilbake til Bergen hvor turen ble avsluttet ca. Kl. 1700.

Pensjonistene som har sluttet siste år er følgende:

Konrad Gjerde	Tjenestetid 30 år
Nils Johan T. Høysæter	Tjenestetid 28 år
Jørgen Chutte Sætrevik	Tjenestetid 40 år
Ananias Frotjold	Tjenestetid 33 år
Anders J. Kvåle	Tjenestetid 37 år
Nils Solbakken	Tjenestetid 29 år
Leif L. Netland	Tjenestetid 30 år
Nils Liland	Tjenestetid 30 år
Lars Sekse	Tjenestetid 21 år
Olav Hisdal	Tjenestetid 22 år
Severin Halleland	Tjenestetid 17 år
Steinar Selltveit	Tjenestetid 28 år
Godtfred Johnsen	Tjenestetid 24 år
Johs. O. Jensen	Tjenestetid 26 år
Asbjørn Kristiansen	Tjenestetid 32 år
Alfred Emil W. Bratthammer	Tjenestetid 34 år
Knut Espe	Tjenestetid 17 år
Nils Lilleheie	Tjenestetid 22 år
Johannes S. Gjerde	Tjenestetid 30 år
Kristian Apeland	Tjenestetid 27 år
Hallvard Flatekval	Tjenestetid 47 år
H. S. Haraldsen	Tjenestetid 38 år

I tillegg er leder for biltilsynet i Bergen, Olav Helland, pensjonert i år.

Red.



To av våre tidligere pensjonerte tjenestemenn, tidligere overingeniør Ingolf Glambek og avdelingsingeniør Thorvald Olsen.

Vegsjefen og Kristian Apeland.



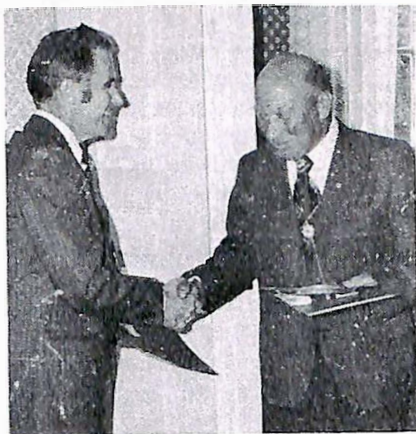
Vegsjefen og Nils Johan Høysæter.





Vegsjefen og Johannes S. Gjerde.

Vegsjefen og Ananias Frotjold.



Vegsjefen og Alfred Bratthammer.

Vegsjefen og Jørgen Sætrevik.



Løfteinnretninger og løfteutstyr

Det har i den seinere tid vært mye snakk om bruk av gravemaskiner som kran og lignende. Likeså har vel mange hørt om sertifikater for løfteutstyr. Etter som vi her i fylket nå har fått vår «sakkyndige person», på dette feltet, avd.ing. Pål Thorseth, har vi bedt ham redegjøre litt omkring dette.

Verneregel nr. 16 er fra 1. august 1974, og har altså vært gjeldende i over 3 år.

Vi må vel kunne erkjenne at vi ikke har tatt verneregel nr. 16 alvorlig nok. Arbeidstilsynet bygges nå suksessivt ut for å kunne være bedre i stand til å håndheve de forskjellige verneregler og veiledninger. Dette var bakgrunnen for at Vegdirektoratet i vår arrangerte et kurs om kraner og løfteutstyr. Formålet var å gjøre vegvesenet i stand til selv å føre kontroll med at egen maskinpark og løfteutstyr tilfredsstiller Arbeidstilsynets verneregel nr. 16.

Som et resultat av dette kurset — hvor hvert fylke deltok med en mann — var at Vegdirektoratet ble godkjent som «sakkyndig person». Denne godkjenningen har så Vegdirektoratet delegert til kursdeltakerne fra fylkene som nå er «sakkyndig person» for eget løfteutstyr i sitt fylke. Undertegnede representerte Hordaland Vegkontor på dette kurset.

I dag skal alt løfteredskap leveres med sertifikat som skal oppbevares på arbeidsplassen. I vegvesenet er det vel særlig i anleggsdriften at en bruker løfteredskap som er sammensatt av komponenter som kjetting, sjakler,

kroker eller ståltau. I følge verneregel nr. 16 skal denne løfteredskapen kontrolleres av fylkets sakkyndige person minst en gang pr. år. Dette er et svært vanskelig, men uhyre viktig felt. Det finnes nemlig i dag i bruk et utall av mer eller mindre tvilsomme løfteredskaper som kan føre til alvorlige uhell og ulykker.

I månedene som kommer vil jeg reise rundt på alle anlegg for å foreta kontroll av alle løfteredskap.

I neste nummer av bedriftsavisen skal jeg komme inn på andre aspekter ved verneregel nr. 16. Jeg tenker da på bilkraner, bruk av gravemaskiner til løfting, vinsjer på borvogner og dozere, arbeidsplattformer og personkorger.

Pål Thorseth



Maskinforvaltningen

VED OVERINGENIØR
HENRIK OLSEN



Overingeniør Henrik Olsen.

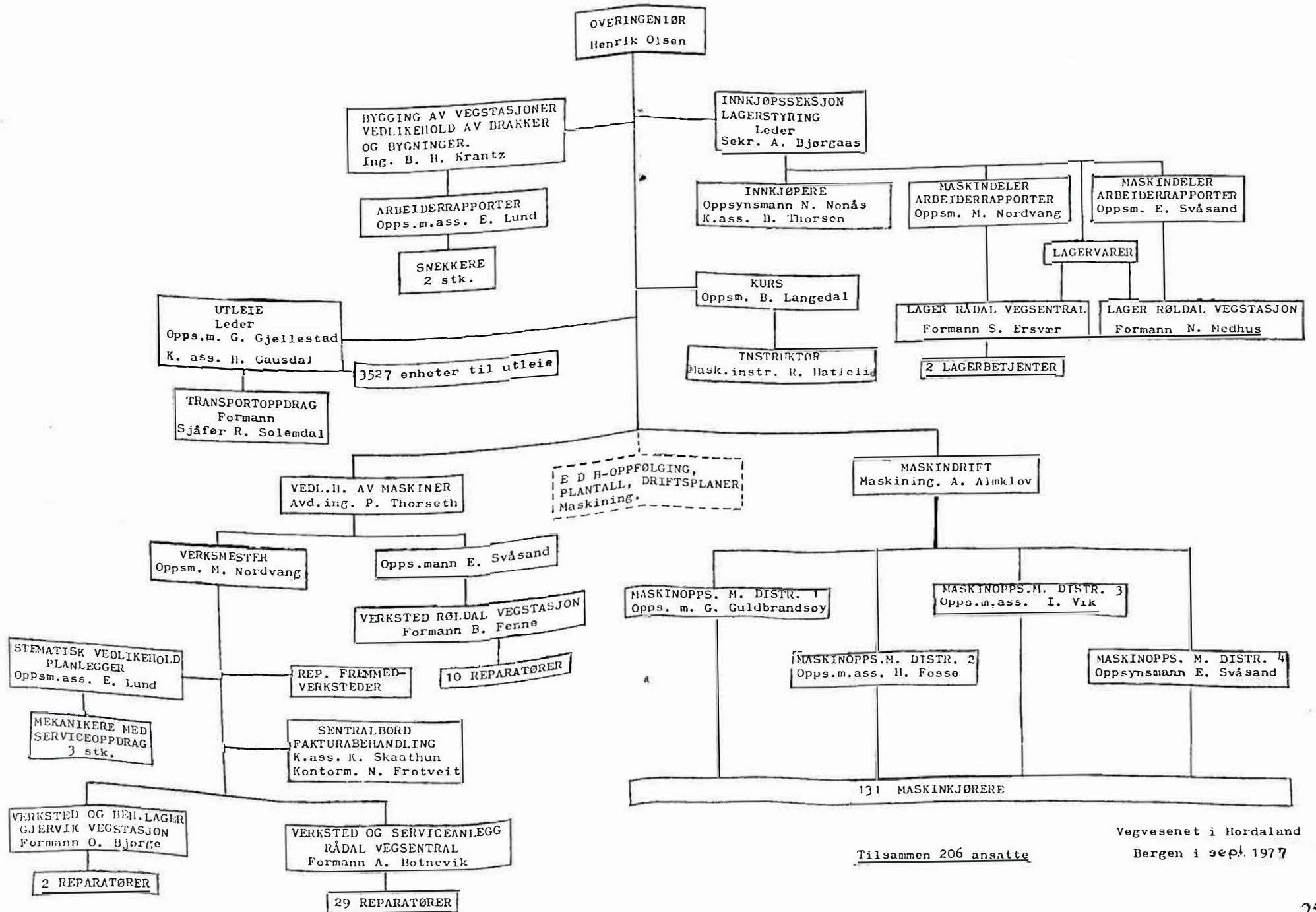
Behovet for forholdsvis sentralt beliggende lagringssteder med reparasjonsmuligheter meldte seg ganske tidlig i enkelte fylker — faktisk rundt århundreskiftet — men først i 1920-årene ble de alminnelige. Fram til 1940 var det bygget material- og redskapssentraler — som de hette den gang — med tilhørende smedverksted i de fleste fylker, men ikke i Hordaland.

Moderne verksted ble bygget i Akershus ved Kjellerbru så tidlig som i 1941.

Det var først da hardtmetallboret fant innpass etter siste krig at anleggsdriften i fjell ble mekanisert. Nye sprengningsmetoder gjorde det mulig å gå løs på fjellet med gravemaskiner,

shovler og bulldosere. I begynnelsen av 1950 årene gikk Hordaland inn med mekanisert drift i tunneler og fjellarbeider. Det ble innkjøpt mye kostbart og effektivt maskinutstyr. Når vi likevel var seint ute med opprettelse av vegg-sentral med verksted, kom det sannsynligvis av at vi hadde relativt store bevilgninger på de maskinelt drevne anlegg slik at det var lett å investere i maskiner for anleggsmidler. Videre hadde vi feltverksteder og reparatører på anleggene. Problemet meldte seg først når vi skulle flytte over til nye og mindre anlegg som hadde penger til drift, men ikke til investering. Regnskapsmessig var det vanskelig å få oversikt over maskindriftens kostende. Det ble en sammenblanding av kapitalutgifter. Investeringsbeløpene ble også brukt til saldering av regnskapene.

Først i 1967 ble maskinforvaltningen i Hordaland utskilt og organisert som egen avdeling med ansvarlig leder. Alle større maskiner fra vedlikeholdet ble overført vederlagsfritt, mens anleggene sine større maskiner ble betalt med bokført verdi pr. 31/12—1966. Det ble også gitt en bevilgning fra sentralt hold til innkjøp av endel nye maskiner. Vi var det siste fylket i landet som gjennomførte denne ordningen.



Tilsammen 206 ansatte

Vegvesenet i Hordaland
Bergen i sept. 1977



Avdelingsingeniør Pål Thorseth.

Vegsentralen i Rådal med kontor-, verksted-, lager-, og servicebygg ble innviet 20. september 1968.

Fra vegdirektoratet ble det anbefalt at maskinforvaltningens leder samt bokholderen skulle stasjoneres ved vegkontoret. Men det var smått med kontorplass ved vegkontoret og hele avdelingsadministrasjonen (1 avd. ing., 2 oppsynsmenn og 4 regnskapsfunksjonærer) flyttet derfor inn i kontorbygget ved vegsentralen.

En maskinoppsynsmann ble stasjonert i Odda for å administrere Røldal vegstasjon med verksted og lager som var bygget i 1964, og Midtlæger brøytestasjon som var bygget i 1967. (Ikke brakka ved Midtlæger som var bygget av anleggsmidler).

I 1974 ble Gjervik vegstasjon ferdig, og på nyåret 1978 vil Stord vegstasjon være klar for innflytting.

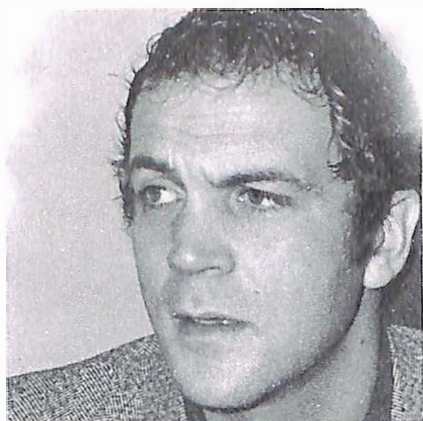
Fra 1974 er alle transportable brakker og småmaskiner (bormaskiner, motorsager, tennapparat m.m.) overført til maskinforvaltningen. Tilsammen er det idag ca. 3527 enheter til utleie.

Hvilken rolle har maskinforvaltningen i vegvesenet? Ifølge en utredning av febr. 1977 fra økonomiseksjonen i Vegdirektoratet er maskinforvaltningen (dvs. maskindrift, verkstedsdrift, lagerdrift og drift av radiosamband) budsjettmessig utskilt som egen «bedrift» under riksvegbudsjettet. Maskinene leies ut til driftsavdelingene etter avregningspriser fastsatt sentralt av Vegdirektoratet felles for samtlige vegkontorer. Avregningsprisene fastsettes slik at leieinntektene på landsbasis forventes å dekke de samlede utgifter til drift, administrasjon (også «toppadministrasjonen») samt avskrivninger og renter. Overskudd/underskudd reguleres over riks- og fylkesvegvedlikeholdet i form av såkalt beredskapsgodtgjørelse. De kalkulerte avskrivninger og renter går til dekning av maskiner. Eventuelt overskudd på driften kan ikke nyttes til investering i nye maskiner.

Organisasjonsplanen for maskinforvaltningen er vist på midtsidene i avisen. Bortsett fra oppsynstjenesten ute i driften, er administrasjonen for tiden samlet i Strandgaten 209, 6. etasje (Store Norske Spitsbergen sitt bygg).

Som nevnt skal driften av maskinforvaltningen på landsbasis være selvberørende — d.v.s. vi må ha leieinntekter som dekker driftsutgiftene.

Det er oppsynsmann Gunnar Gjellestad som er ansvarlig for utleien. Han mottar behovsmelding fra driftsavdelingene og sørger for at behovene dekkes enten ved eget materiell eller ved innleie fra private (innleie av private maskiner med fører leies inn direkte fra driftsavdelingene). Som medarbeider har han



Oppsynsmann Gunnar Gjellestad.

kontorassistent Hildegunn Gausdal. Hun sørger for å holde utleieregisteret ajour, at utleie- retursedler kommer inn, og at maskiner uten fører blir avskrevet leie. Hun er også avdelingens resepsjonsdame.

Ved vegsentralen i Rådal har Gjellestad en transportformann Reidar Solmedal som sørger for at utstyret blir transportert til og fra vegsentralen og mellom brukerne så effektivt og rimelig som mulig.

Kontorassistent Hildegunn Gausdal.



Maskindriften ledes av maskining. Amund Almklov. Hans oppgave er regnskapsmessig oppfølging av de enkelte maskinene, og oppfølging av driften av maskinene ute i felten. Til hjelp har han 4 maskinoppsynsmenn som har hvert sitt distrikt: Oppsynsmann Gunnar Guldbandsøy som er stasjonert ved Gjervik vegstasjon, dekker Nordhordland. Oppsynsmannsassistent Herman Fosse er stasjonert ved Rådal vegsentral og dekker Bergenhålvøya og sydover til og med Stord. Oppsynsmannsassistent Ivar Vik er stasjonert ved Tolo i Norheimsund og dekker Voss og Hardanger og vest for Hardangerfjorden.

Oppsynsmann Eivind Svåsand er stasjonert i Odda og dekker områdene øst for Hardangerfjorden og Sunnhordland syd for Stord.

Vedlikeholds- og verkstedssiden ledes av avd.ing. Pål Thorseth. Hovedverkstedet ligger ved vegsentralen i Rådal. Her er ansatt 29 mekanikere og elektrikere. Verksmester er Mikal Nordvang og formann er Alf Botnevik. Vi

Ingeniør Amund Almklov.





Oppsynsmann Mikal Nordvang.

har dessuten verksted ved Røldal vegstasjon der Birger Fenne er formann. Sammen med seg har han 9 mekanikere og en elektriker.

Ved Gjervik vegstasjon har vi 3 mekanikere med Oddvar Bjørge som formann.

En viktig del av maskinvedlikeholdet er det forebyggende vedlikehold — det vi kaller «systematisk vedlikehold». Planlegging av det systematiske ved-

Oppsynsmann Gunnar Guldbrandsøy.



Oppsynsmannsassistente Ivar Vik.

likeholdet er tillagt oppsynsmannsassistente Erling Lund. Arbeidet ute i marken utføres av tre mekanikere med serviceoppdrag, Kjell Nordevik, Jon Horne og Jan Dyrkolbotn.

Avisens redaktør, oppsynsmann Bjørn Langedal er rekruttert fra maskinforvaltningen. Ved siden av å være redaktør for bedriftsavisen er han også verneleder. Maskinforvaltningen har imidlertid ikke gitt helt slipp på

Ingeniør Hasse Krantz.





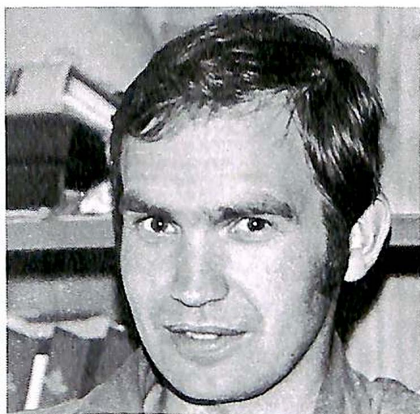
Oppsynsmannsassistent Hermann Fosse.

Langedal. Han har derfor fortsatt ansvaret for kurs- og opplæringsvirksomheten ved maskinforvaltningen. Sammen med seg har han maskininstruktør Ragnvald Hatlelid.

Vedlikeholdet av brakker og bygninger ledes av ing. Hasse Krantz. Han er også saksbehandler når det gjelder oppføring av vegstasjoner og midlertidige brakkeleirer.

Fra 2. mai 1975 ble det innført en

Maskininspektør Jan Dyrkolbotn.



Oppsynsmannsassistent Erling Lund.

sturt innkjøps- og lagervirksomhet i fylket. Hordaland ble dermed det 3. fylket i landet som opprettet egen innkjøpsseksjon. Ifølge vegdirektoratets intensjoner skal innkjøpsseksjonen rent organisasjonsmessig stå som egen stabsfunksjon under driftssjefen, men her i fylket har vi valgt å legge den til maskinforvaltningens ledelse.

Til daglig blir seksjonen ledet av sekretær Aud Bjørgaas. Som sine med-

Oppsynsmann Eivind Svåsand.





Sekretær Aud Bjørgaas.



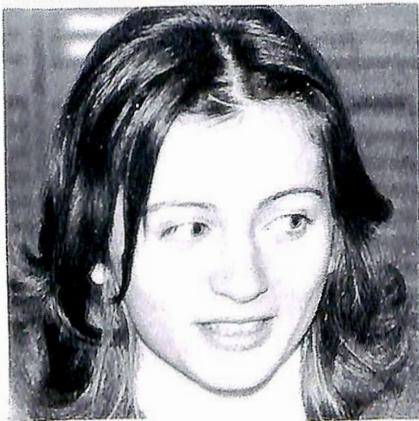
Oppsynsmann Nils Nonås.

arbeidere har hun oppsynsmann Nils Nonås og kontorassistent Berit Thorsen (sistnevnte er vikar for Svein Arne Hjelmeland som har 2 års permisjon).

Lagerdriften ved vegsentrallen i Rådal og ved vegstasjonene i Røldal og i Gjerвик er underlagt innkjøpsseksjonen. Ved lageret på vegsentrallen i Rådal er Styrk Esvær formann, Nils Medhus i Røldal.

Som rådgivende organ for innkjøpsseksjonen har vegsjefen opprettet en styringsgruppe. Denne gruppen virker også som anbudsnemnd for innkjøpsavtaler m.m. Styringsgruppen er sammensatt av driftsjefen og lederne for de tre driftsavdelingene, dvs. anlegg, vedlikehold og maskin samt daglig leder for innkjøpsseksjonen.

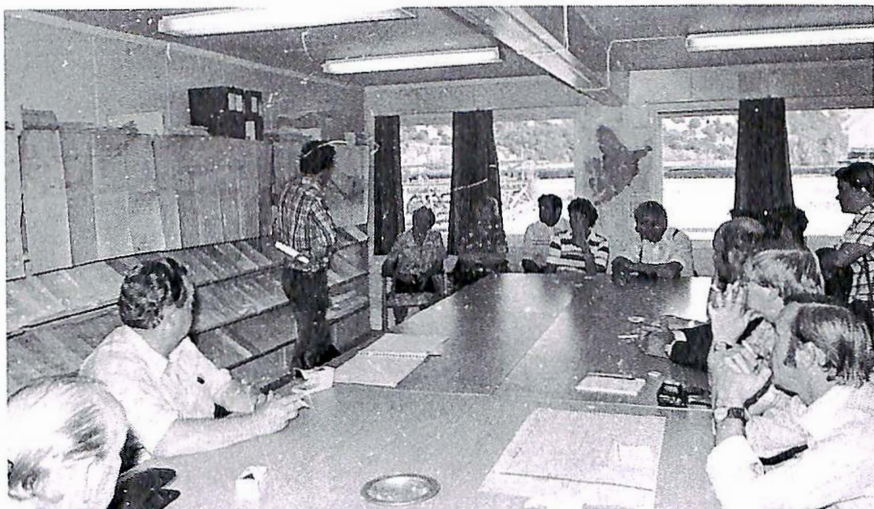
Kontorassistent Kari Skåthun.



Kontorassistent Berit Thorsen.



Veg og anleggsarbeidere fra hele norden samlet i Bergen



Fra omvisningen og orienteringen på den nye Nygårdsbroen.

Nordiska Väg og Anlæggingsarbeidareunion er en sammenslutning av alle de nordiske fagforeninger som organiserer veg og anleggsarbeidere. Unionen hadde sin årlige konferanse i Bergen dagene 10.—12. aug. i år. Vertskapet i år var Norsk Arbeidsmannsforbund.

Av årsberetningen for unionen gikk det fram at Finland har 2 forbund, mens de andre landene har 1 forbund hver. Medlemstallet når det gjelder statsansatte i de respektive forbund pr. 31/12 1976 var i følge årsmeldingen:

Specialarbeiderforbundet i Danmark 10 000 medl.

Statliga Arbetarnas Förbund i Finland 7559 mdl.

Finland Bygnadsarbetareförbund 8973 medl.

Statsanställdas Förbund i Sverige 20 931 medl.

Norsk Arbeidsmannsforbund 10 973 medl.

Til behandling på konferansen lå beretning fra de forskjellige forbund. Spesielt var det lagt vekt på lønnsutvikling, arbeidstilgang og sosial utvikling innen de forskjellige landene. Sysselsettingen har vært mest stabil i Norge når det gjelder det personell som organiseres innenfor Unionen. I Finland hvor arbeidsledigheten steg kraftig i 1976, har staten overført midler til private firma for å begrense arbeids-



ledigheten. Dette har de to finske forbundene gått i mot. De mener midlene burde nyttes i statlig regi.

Også Sverige har vansker med sysselsettingen. Her har staten trått støttende til med midler til drift i statlig regi.

Danskene er som vi alle kjenner til verst stillet. I beretningen fra det danske forbund konkluderes det med at «den danske økonomien er meget dårlig, men vi kan glede oss over at det skjer på et luksusnivå». Uttalelsen må vel sees på som en satire til den aktuelle situasjon.

Som konklusjon på tilstanden i de nordiske land, uttaler Unionen at tryggere arbeidsforhold og økt medbestemmelsesrett i arbeidslivet er saker som etappevis innføres. I spørsmålet om sysselsettingen er vanskene størst i Danmark, men også i Finland og Sverige har de problemer. Unionen utrykker håp om at en internasjonal konjunkturstigning snart vil inntre, slik at sysselsettingen bedres.

I samband med Unionens årskonferanse i Bergen fikk deltakerne også tid til en liten omvisning i Bergen og

omegn. Bl.a. var deltakerne på befaring på den nye Nygårdsbroen. Etter befaringen orienterte overing. Eggen og ing. Skavenes om prosjektet. Et annet stort bruanlegg, Sotra-brua fikk deltakerne se med ing. Skavenes som guide. Våre bilder er hentet fra orienteringen om Nygårdsbroen.

RED

MANGE ULYKKER SKYLDES «UFLAKS»,
«UFLAKS» ER OFTE MANGLENDE OMTANKE



VEGVESENETS LASTEBILER KONTRA PRIVATE

I forige nr. av avisen innså vegsjefen at private maskin- og lastebileiere ikke holdt alle lover og regler som er i arbeidslivet i dag.

For å komme inn i en vesentlig del av denne sak vil jeg fortelle hva som foregår med private lastebiler som kjører for vegvesenet og hvorfor de svarer seg kontra vegvesenets egne biler.

En sjåfør for vegsentralen har fått ettertrykkelig beskjed om ikke å kjøre overlast. Kubikkprisen for private og vegsentralen er jo så den samme, og jeg må innrømme fra et økonomisk grunnlag så er disse prisene for lave. Hva gjør så de private? På Bkl 10 laster en boggivogn ca. 12 500 kg, men hva har de på? 10—11 m3 selvfølgelig og hva veier så dette? Svaret skulle være greit, 16—17 tonn! En lastebileier sier at han regner med å bli tatt på vekten ca. 1 gang i året, så gebyret skulle ikke ta så mange dagene å tjene inn igjen.

Dette benytter vegvesenet seg bevisst av! Vegsentralens biler vil da ikke svare seg i effektivitet og anleggene ser da helst at de private kjører.

Jeg vet noe som vegvesenet ikke legger merke til, og det er vegslitasjen som kommer av den kolosale overlessingen, og hva koster jo så dette? Ikke vet jeg.

Vegvesenet som er vegmyndigheten her til lands bør gå foran med et godt eksempel om hvordan lovlig kjøring foregår.

Jeg vil komme med et forslag: Få slutt på all m3 kjøring, skru prisene slik at en lastebileier kan leve og betale avdragene sine, og la de samme timeprisene også gjelde vegsentralens biler slik at de bilene også kan svare seg i effektivitet og økonomisk og på lik linje med de private.

En annen ting jeg vil komme inn på er brøytingen for vedlikeholdet. En privat som brøyter i sesongen 76—77 hadde en beredskapsgodtgjørelse på 3000 kroner. Har en lastebileier lov etter arbeidervernloven å ha så lang beredskap (4 mnd. minimalt? Hva sier så vegtrafikkloven om ukentlig fri for sjåføren? Han skal ha minimum en fridag for uken, men det kan han ikke få p.g.a. kontrakt med de som utarbeider vegtrafikkloven!

Her har jeg også et forslag: Vegvesenet må ikke underskrive brøytekontrakt med de private før vedkommende



— jeg vil bli stutt si til vegsjeien at man (vegkontoret) må ta sjeen i en annen hånd. Det er lovverket som må holdes slik at trafikksikkerheten kan holdes på et høyere nivå enn i dag, og la det heller koste det det koster å bygge og holde vedlikeholdet på veiene på en lovlig, sikkerhetsmessig og forsvarlig måte.

Lastebilsjåfør

LIKE MULIGHETER FOR ALLE?

I sitt innlegg om LTP i forige nummer av bedriftsavisa tok Olav J. Søfteland blant annet opp spørsmålet om hva slags krav hver enkelt kan stille til et meningsfylt arbeid, og hva slags krav man skal stille til seg selv og sine medarbeidere for å gjøre et effektivt og godt arbeid. Trivsel og mulighetene til utvikling er etter min mening blant de viktigste betingelser for å kunne utføre et effektivt arbeid. Man kan vanskelig forvente at en funksjonær som år etter år utfører de samme arbeidsoppgaver uten utsikter til utvikling eller forandring, i lengden kan føle noen inspirasjon for arbeidet når det i tillegg er preget av

blårealistiske planer dersom en planlegger et arbeidsliv der en sjef bare forteller hva du skal gjøre og hvordan du skal gjøre det. Her kan det vel også legges til at et arbeidsliv basert på at ledelsen i stor grad dirigerer personer etter egen vurdering til stillinger eller arbeidsoppgaver som kan gi fordeler både økonomisk og utviklingsmessig, heller ikke vil kunne bidra til et godt arbeidsmiljø. Det ville vel med hensyn til trivselen være det beste og mest rettferdige at alle interesserte fikk anledning til å søke seg denne plassen etter at melding om dette hadde vært kunnngjort ved Vegkontoret. Det virker utvilsomt noe merkelig for en kont.ass./sekretær å se at en annen med f.eks. klart kortere tjenstetid blir tilbudt en stilling med mer interessant arbeid og antagelig bedre utviklingsmuligheter, mens en selv ikke blir spurt.

Til slutt kan det også nevnes at det ved søknader om halvdagsstillinger er avdelingssjefene som har det avgjørende ordet. Dette vil vel nødvendigvis bety at sknader med samme innhold av og til kan få forskjellig behandling, alt etter hvilken man arbeidet på. Resultatet kan lett virke urettferdig og urimeleg. Det samme gjelder permisjoner. Man

Ordet fritt forts. - - -

burde i disse tilfeller komme fram til en praksis som gir sikkerhet for lik behandling for alle og dermed også en mer rettferdig ordning for de ansatte ved Vegkontoret. Slik det er nå, virker det som hver enkelt kont.ass./sekretærs skjebne ligger i avdelingssjefens hender.

En ansatt ved regnskapsavd.

GAMLE OG NYE ARBEIDSMÅTAR

Ikkje alt gammalt er godt, og ikkje alt nytt er så bra, er det eit gammalt ordtak som lyder. Eg undrast på om ikkje vegvesenet har vore for snare til å slutta med bruk av knematar som den til dagleg vart kalla. At den ikkje er i bruk lenger, kjem vel av at den er gått i gløymeboka, då både knematar og pallboremaskin ikkje skulle brukast lenger. Det vart teke i bruk boreriggjar som ein kunne bora heile pallhøgda like til grunnen. Etter sprengning av ei slik salve syntet det seg å vera så store blokkar som måtte borast og sprengast, og det må gjerast med vanleg pallboremaskin, då det vert heilt uråd å bruka boreriggjar til vanleg blokking. Knemataren kan ikkje brukast til blokking og kom såleis ut av bruk, og er no for det meste gløymd. På dei anlegg eg har vore og boreriggjar er brukt, har det ofte vore så mykje blokking at vinninga har gått opp i spinninga.

Ei salve med grovhol synast å stilla større krav til skytebasane, og på dei anlegg eg har vore har ei slik salve ikkje vore fullgod. Når høgdi på pallen er over elleve meter, har den gamle måten med liggare nede i botnen og standare på toppen, vore mykje meir vellukka. Ingenting stod att i botnen og den var jamnare, massane betre knust, meir oppletta og svært lett for maskinane som skulle kjøyre bort massane. Ein slik salve hadde og den fordelen at ein slapp bruka så lange borar på toppen av pallen på grunn av at ein brukte liggjare nede. Å arbeida på ein pall med lange borar og vanskeleg fjell, er ikkje alltid like lett, og er borane utsett for å gå tette, vert det meir tungvint di lengre dei er.

Før knemataren kom i bruk vart det til og med brukt ei rast med liggjare for å sleppa bruka så lange borar på toppen av pallen. Noko vanskeleg å slå liggare med vanleg pallboremaskin, men likevel lønsamt.

Ikkje alle plassar kan ein koma til med borerigg, då terrenget ikkje er slik skikka, og ein må ty til gamlemåten med vanleg handboremaskin, men pallen kan vera så høg at ein ikkje greier det med eingongsboring. Er det noko ein må freista å unngå, så må det vera å måtta bora ein pall fleire gonger.

Eg har arbeidd både på den gamle og den nye måten, men det synast at den gamle har vore best i dei fleste høve. I visse høve har ein teke pallhøgdi inntil tolv meter ved hjelp av knemataren, så den bør enno koma til sin rett.

Den hadde vel vore meir i bruk på enkelte arbeidsplassar, visst det hadde vore meir demokrati, men slik er det ikkje. Han som har ansvaret for boring

og sprengning oppfører seg ofte som reine diktatoren, og bryr seg lite om folka må slite og arbeide tungvint.

Torkjell Aase

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 018 — **Vegnormalene** — **VEGBYGGING**

(limheftet i A5-format)

Vegnormalens del — Vegbygging — er opprinnelig utgitt i løbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Vegbygging nå også som «bok» i mindre format. Denne «boka» er ajourført som normalene forelå pr. 1. mars 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1979.

Håndboka er nå utdelt til alle vegmestere, oppsynsmenn og assistenter i fylket, og dessuten til endel ingeniører ved kontoret.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Anna Maria Måge på vegkontoret.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 019 — **Vegnormalene** — **GATENORMALER**

(limheftet i A5-format)

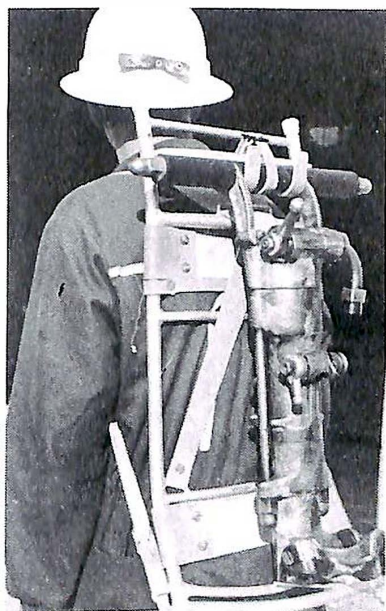
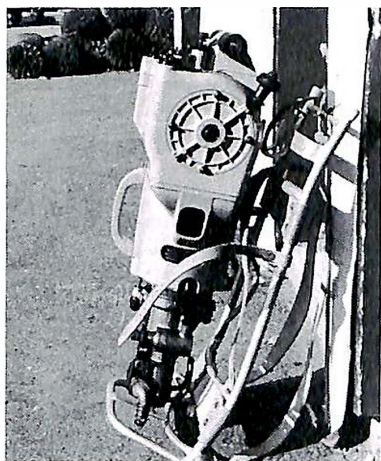
Vegnormalenes del — Gatennormaler — er opprinnelig utgitt i løbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Gatennormalene nå også som «bok» i mindre format. Denne «boka» er ajourført som normalene forelå pr. 1. juli 1977. Ny, revidert utgave vil bli utsendt i 1978.

«I Medhold av forskriftene har Vegdirektøren bestemt at normalene skal gjøres gjeldende ved utbygging av riksveger i tettbygd strøk».

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden frem til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringprem.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Anna Maria Måge på vegkontoret.

Premiert forslag fra Elling Ellingsen



Forslagene fra Ellingsen besto av to meiser, en for bæring av borhamre og en for bæring av dynamitt og annet. Forslagene har ført til at vegsentralen har laget en del meiser etter Ellingsens tegninger. Forslaget ble premiert med 1.200,— kr.



Meis for bæring av dynamitt og annet. Begge disse typer meiser kan bestilles ved lageret på vegsentralen i Rådal.

Hvem eier luftens renhet og glitteret i vannet

Dette er et brev som indjanerhøvdingen Seathl fra Duwamishstemmen i staten Washington skrev til den amerikanske presidenten Franklin Pierce i 1855 etter at det fra regjeringens side var gjort klart at de ønsket å overta stammens landområder. Økologi er et relativt nytt ord og en ny vitenskap, men økologisk tankegang er ikke noe nytt som bare hører vår tid til.

Reidun de Lange

Den store høvding i Washington har sendt bud om at han ønsker å kjøpe vårt land. Den store høvding forsikrer oss også om sitt vennskap og sin godvilje. Dette er vennlig av ham, ettersom vi vet at han ikke trenger vårt vennskap. Men vi vil tenke over ditt tilbud, ettersom vi vet at hvis vi ikke gjør det, da vil den hvite mann komme med våpen og ta vårt land. Den store høvding i Washington kan stole på det høvding Seathl sier, like sikkert som våre hvite brødre kan stole på årstidenes vekslinger. Mine ord er som stjerner — de blekner ikke.

Hvordan kan du kjøpe eller selge himmelen — varmen fra jorden? Tanken er fremmed for oss. Vi eier ikke luftens renhet eller glitteret i vannet. Hvordan kan du da kjøpe det av oss? Vi bestemmer bare i vår tid. Hele denne jord er hellig for mitt folk. Hver eneste skinnede barnål, alle sandstrendene, hvert slør av dis i de mørke skogene, hver eneste lysning og alle de summende insektene er hellige i mitt folks tradisjoner og bevissthet.

Vi vet at den hvite mann ikke forstår vår levemåte. Det ene landområdet er for ham likt det andre. For han er en fremmed som kommer om natten og røver fra landet alt han trenger. Jorden er ikke hans bror, men hans fiende, og når han har pint den ut, drar han videre. Han etterlater seg sin fars grav uten dårlig samvittighet. Han røver jorden fra sine barn. Han tar ikke hensyn. Fedrenes graver og barnas rett blir glemt. Hans grådighet vil utarme jorden og legge ørknar bak seg. Synet av dine byer er en pine for den røde manns øyne. Men kanskje det er fordi den røde mann er en villmann som ikke forstår.

Det er ingen fred å finne i den hvite manns byer. Ikkje noe sted der man kan høre løvet sprette om våren eller raslingen i insektvinger. Men, kanskje fordi jeg er en villmann som ikke forstår — er larmen i byene for meg en hån mot øret. Og hva er det for slags liv hvis mennesket ikke kan høre natravnenes stemme eller froskenes samtale ved en dam om natten? Indianeren foretrekker vindens milde hvisking over et vannspeil

og selve lukten an av vinden, rensset av middagsregnet og med en duft av furu. Luften er dyrebar for den røde mann. For alt levende ånder i den samme luften — dyrene, trærne, mennesket. Det ser ikke ut til at den hvite mann bryr seg om den luften han puster i. Lik en døende mann er han ufølsom for stanken.

Hvis jeg bestemmer meg for å akseptere, vil jeg stille en betingelse. Den hvite mann må behandle dyrene som om de var hans brødre. Jeg er en villmann og forstår ikke at noe annent kan være riktig. Jeg har sett tusenvis av bison ligge råtnende på prærien, etterlatt av den hvite mann som skjøt fra toget.

Jeg er en villmann og forstår ikke hvordan den rykende jernhesten kan være mer verdifull en bisonen, som vi indianere dreper bare for å oppholde vårt eget liv. Hva er mennesket uten dyrene? Hvis alle dyr var borte, ville mennesket dø av åndelig ensomhet, for alt som skjer med dyr kan også ramme mennesket. Alt henger sammen. Alt som rammer jorden, rammer også jordens sønner.

Våre barn har sett sine fedre ydmyket i nederlag. Våre krigere er tynget av skammen. Og etter nederlaget fordriver de tiden i lediggang og forgifter sin kropp med søt mat og sterke drikker. Det spiller liten rolle hvor vi tilbringer våre siste dager — de er ikke mange. Noen få timer til, enda noen få vintre og ingen barn av de store stammene som engang levde på denne jord eller som streifet omkring i små flokker i skogene, vil være tilbake for å sørge over graven etter et folk som en gang var så mektig og fullt av håp som vårt.

En ting vet vi som den hvite mann

kanskje vil oppdage en gang. Vår gud er den samme gud. Du tror kanskje du kan eie ham på samme måte som du ønsker å eie vårt land. Men det kan du ikke. Han er menneskenes gud. Og han har like mye hjertelag for den røde mann som for den hvite. Jorden er dyrebar for ham. Og å skade jorden er å vise forakt for dens skaper. De hvite vil også forsvinne, kanskje raskere enn andre stammer. Fortsett å forurense din egen seng, og du vil en dag bli kvalt i ditt eget avfall. Når alle bisoner er slaktet og alle villhester temmet, når de hemmelighetsfulle skogene stinker av menneske og når de bugnende bakkene er fulle av skvaldrende kvinner — hvor er da villmarkene? Borte. Hvor er ørnene? Borte. Det som står igjen er å ta farvel med tårnsvalen og jakten, slutten på livet og begynnelsen på kampen for å overleve.

Kanskje vi ville forstå hvis vi kjente den hvite manns drømmer, hvis vi visste hvilke håp han bringer videre til sine barn i de lange vinterkveldene, hvilke fremtidsvyer han skjenker deres sinn for at de skal kunne forme sine ønsker for morgendagen. Men vi er villmenn. Den hvite manns drømmer er skult for oss. Og fordi de er skult, må vi velge vår egen vei. Hvis vi samtykker, er det for å sikre reservatene du har lovet oss. Der kan vi kanskje leve våre dager som vi ønsker.

Når den siste røde mann er borte og minnet bare er skyggen av en sky som seiler over prærien, vil mitt folks ånd fremdeles leve i disse skogene og strendene, for vi elsker landet som den nyfødte elsker sin mors hjertelag. Hvis vi selger deg vårt land, elsk det som vi har elsket det. Vern om det som vi har vernet det. Glem aldri hvordan landet

var da du overtok det. Og med all din styrke, all din makt og hele ditt hjerte — bevar det for dine barn, og elsk det som gud elsker oss alle. En ting vet vi

— vår gud er den samme gud. Denne jord er dyrebar for ham. Ikke engang den hvite mann kan unngå vår felles skjebne.

Opplæring i førstehjelp

I vegvesenet er vi nå i gang med opplæring i første hjelp. I løpet av vinteren skal vi ha gjort unna ca. 25 kurs, hver med ca. 20 deltakere. Vi kommer først til å starte med kursene på de mere avsidesliggende arbeidssteder. Disse bildene er hentet fra et kurs for de ansatte på Sotra.



Fleksibel arbeidstid et spørsmål om lederfilosofi

Av Trond Bjørge

Fleksibel arbeidstid er ikkje lenger et nytt og ukjent begrep i Norge. Det har vært praktisert enkelte steder i flere år, og en rekke undersøkelser har vært foretatt for å vurdere fordeler og ulemper med et system hvor arbeidstakeren i noen grad selv kan bestemme når han vil begynne eller slutte arbeidsdagen. En rekke fordeler har en kunnet kvantifisere. Det er f.eks. mange steder registrert klare produktivitetsøkninger. Dette kommer bl.a. til uttrykk gjennom redusert bruk av overtid og mindre fravær og skoft. Men det vil også være andre produktivitetsøkninger som ikke så lett lar seg måle. En ordning med fleksibel arbeidstid vil oppleves som en kvalitativ bedring av arbeidsmiljøet. Fra å være en gitt størrelse både m.h.t. mengde og plassering på dagen, er arbeidstiden blitt en variabel den enkelte selv kan påvirke. Spørsmålet om fleksibel arbeidstid berører med andre ord produktivitet i vid forstand.

Men i diskusjonen av mulighetene for innføring av fleksibel arbeidstid har en i for stor grad vært opptatt av å veie konkrete fordeler og ulemper mot hverandre og ikke tatt for seg de mer fundamentale forutsetninger for at en slik arbeidstidsordning skal fungere

godt. Boken «Flexible working hours» av Heinz Allenspach utgitt av ILO (International Labour Office, Geneve) i 1975, har bl.a. berørt dette.

Allenspachs hovedpoeng er at skal en slik endring i arbeidstidsordning som fleksibel arbeidstid er, være reell for de ansatte, så krever det radikale endringer i bedriftens lederfilosofi i forhold til tidligere tradisjonell bedriftsledelse.

En del av Allenspachs momenter kan synes selvfølgelige, men vi skal likevel sitere litt fra denne boka.

Allenspach sier at systemet med fleksibel arbeidstid krever vel definerte holdninger. Arbeidsgiveren må ved siden av å ha en positiv holdning til de ansattes deltakelse i driften, erkjenne deres selvstendighet og «frie vilje».

Fra den ansattes side kreves det vilje til samarbeid, lojalitet og klar ansvarfølelse overfor bedriften som et hele, slik at deres uavhengighet m.h.t. arbeidstiden og den tilsvarende innskrenkning i lederens autoritet, ikke fører til konflikter og kaos.

Et system med fleksibel arbeidstid forutsetter derfor en samarbeidsholdning. Hvis derimot de underordnede ikke påtar seg det større ansvaret som en skikkelig drift av foretaket krever,

vil fordelene med fleksibel arbeidstid til slutt vise seg illusorisk både for de ansatte og for ledelsen.

Allenspach hevder at det ny systemet vanligvis foranlediger et sammenbrudd for fast etablerte strukturer og gjør det nødvendig, om bare midlertidig, å finne substitutter med delegert makt for å institusjonalisere ordningen mellom medlemmer av samme gruppe og for å øke antall uformelle kontakter mellom grupper av ansatte. Dette innebærer en videre spredning av informasjon og generell desentralisering av beslutninger slik at relativt små grupper av ansatte som arbeider uavhengig, skal være i stand til å fungere normalt i lederens fravær og bidra med sin andel av arbeidet i bedriften i samsvar med den felles målsetning.

Et system med fleksibel arbeidstid krever videre at ledere på alle plan forbereder og planlegger arbeidet på en slik måte at hver gruppe i god tid vet

hva de skal gjøre og hvorledes. Disse momentene skulle vise at innføring av fleksibel arbeidstid ikke bare er et spørsmål om hvordan det teknisk skal gjennomføres, men kanskje i endå større grad et spørsmål om organisasjonsutvikling.

Boka representerer forøvrig en meget god oversikt over problemkomplekset fleksibel arbeidstid. Den har et bredere utgangspunkt enn diskusjonen i Norge vanligvis har. Fleksitid behøver ikke være noe som bare enkelte arbeidsgrupper kan nyte godt av. Det bør kunne gjennomføres i prosessindustri så vel som i en kontorbedrift. Her er det bare å bruke fantasien. Boka beskriver eksempler som viser bredden og mulighetene. Hvis en bare aksepterer de grunnleggende forutsetninger som er nevnt ovenfor, vil kanskje den praktiske gjennomføring ikke bli så vanskelig som en til nå har forestilt seg det i mange næringer.

(NPI-nytt)



Pass opp for isete veger

Av statsmeteorolog Alv Sunde
Åsaneposten 15. okt. 1976

Annonsesidene i avisene minner oss nå daglig om at høsten og vinteren krever sin del av våre økonomiske ressurser dersom bilen skal «trives» og ta seg sikkert fram over alle slags former for glatt føre. Dette er sikkert gode råd, men det kan også være nyttig å ha litt meteorologi i bakhodet når en ruller avsted en mørk høstkveld eller tidlig morgen.

De fleste av oss har vel følt sjokket når resultatet av en berøring av bremsepedalen er en ukontrollert skli. Heldigvis kommer de fleste fra det med et sjokk, og en påminnelse om at den svarte rene asfalten ikke alltid er like trygt feste for hulene.

Har vi et termometer montert på støtfangeren og kan lese av temperaturen under kjøringen vil vi bli meget overrasket over hvor store variasjoner vi kan få over korte strekninger enkelte ganger.

På riksvei 14 mellom Haukåsvanet og Hylkje har det hendt mange trafikkuhell på grunn av ising på vegdekket, og ulykkesstatistikken viser at de fleste har skjedd under omtrent like værforhold. Som et rypisk eksempel kan en velge en ulykke som ble registrert så tidlig som 12. oktober 1973, tidlig om morgenen.

Temperaturen kvelden før var 6, gr. og om morgenen 3,4 gr. målt på Nordnes i Bergen. Det var nokså skiftende

skydekke med enkelte regnbyer. Vinden var svak.

Under slike værforhold får vi en sterk avkjøling av bakken når det klarner opp og kaldluften renner som elver ned mot forsenkninger i terrenget.

Det har vært gjort en del temperaturmålinger på vegene i Bergensområdet for å finne steder som er utsatt for slik lokal avkjøling.

Strekningen Vågsbotn — Hylkje peker seg her ut med ekstremt lave temperaturer på vindstille, klare netter. På en kjøretur mellom Eidsvåg og Hylkje må en slike netter være forberedt på en temperaturforskjell på over 5 gr. I overskyet vær er det ingen temperaturforskjell. Avkjølingen skjer nokså fort når det klarner opp, og er vegen våt, kan den få en tynn ishinne når temperaturen kommer under 0 gr.

Temperaturen kan også variere ganske mye innenfor korte strekninger, en finner variasjoner på 2—3 gr. innenfor distanser på 500 m. Det er altså når det klarner opp vi kan vente overraskelser, skyene virker som et teppe som hindrer varmen i å forsvinne ut i himmelrommet. Den galde luften siger ned mot det laveste området og lager en stor kaldluftsjø.

Kaldluftelver finner vi overalt i et kupert landskap. Dersom vegen går noe oppe i en dalside, er den mindre utsatt for isdannelse, men steder hvor den

kalde luften siger over vegen kan det legge seg et islag dersom vegen er fuktig.

I fuktig luft kan en også få så mye doggdannelse på vegbanen at dette kan

bli til et ysynlig islag. Man kan derfor alltid ha en mistanke til asfaltdekket på klare høst- og vinternetter, og gjerne overdrive forsiktigheten noe så en har litt å gå på når en annen bilfører med mindre omtanke kommer seilende.

As soon as the rush is over, I'm going to have a nervous breakdown. I worked for it; I owe it to myself; and nobody is going to deprive me of it.



Rattet og jeg fra time til time

Noen mennesker er eksamensmennesker. Andre mennesker er ikke ekdsmensmennesker. Jeg tilhører den siste kategorien — men med visse unntak: når man kan komme til med muntlig og menneskelig kontakt med juryen er det merkelig hva man kan få snakket seg fra.

Til mine uvisnelige fortjenester hører den bragden at jeg snakket meg til en monumental meget i matematikk muntlig til artium. Det hører forresten med til historien at måteligen i skriftlig var minst like monumental. Salig Peter Freuchen klarte jo også å prate seg fram til svarene. Det er nå en gang somme av oss som tenker ved å la munnen gå. Dessverre.

Alt dette rullet hulter til bulter gjennom det jeg hadde igjen av hjerne da jeg satt ved rattet med staten sin bilsakkyndige som passasjer og skulle gå løs på førerprøven og han allerede i første fase av startoperasjonen diskret minnet meg om at det er ganske effektivt i en sådann stund å vri tenningsnøkkelen rundt.

Men han **sa** ikke noe. Han bare gjorde.

— Vel, sa jeg muntert og lystig, nå var det altså man skulle ta det rolig og avbalansert og iskaldt praktisere det man har lært.

Han sa ikke noe: ikke eit kløyva ord.

— For egentlig kan man det jo, fortsatte jeg vilt, bare man ikke blir så

— Høyre, sa staten sin bilsakkyndige avmålt.

Jeg skulle til Småkirken. Det er der man bakker, rygger, reverserer når man lærer å kjøre bil — det er vel ikke den bilist i Bergen og omland som ikke kan rygge rundt Småkirken i søvne. Det er bare så besynderlig at det ikke har gravd seg furer i asfalten etter den konsentrerte slitasjen.

Jeg holdt, 'an på kløtsjen så det va 'kke sant. Det var en heluksreversering av dobbel bredde. I pure overmotet kjørte jeg videre og satte i revers da jeg skulle sjalte over på andregiret. Bilsakkyndige unnsatte motoren i siste øyeblikk.

Uten å mæle et steinsens ord, bortsett fra «Rett fram». Oppi Hans Tanksgate sa han stopp midt i bakken.

Angstens svetteperler lå som dugg over pannen, så skulle man altså «løse i bakken». Poenget ved å løse i bakke er å hol 'an på kløtsjen til motorsummingen forandrer tone. Jeg holdt 'an på kløtsjen i den grad at sjåførlæreren hadde fått gledestårer i øynene hadde han sett meg. Det var en drøm av en bakkeløsning.

Statens bilsakkyndige sa «Rett fram».

Jeg hadde gitt opp å søke noen dypere kontakt med ham. Hans sjel og min sjel var ikke på korresponderende frekvenser. Tenk hva det forresten ville føre til om den bilsakkyndige satt og utøvde sjelelig korrespondanse med alle de mer og mindre temporært åndsveike



vrakene de dag etter dag satser sitt liv på å kjøre rundt i bytrafikken med. Men så tenker man ikke, ikke da. Men om han tiet, så gjorde han det på en diskret, en forståelsesfull måte, det var ingen talende taushet. Da vi på tilbake-turen kom til Frelsesarmeen, hadde jeg følelsen av at jeg hadde pådratt meg de feil som det var råd å få gjort ved et ratt i løpet av et kvarters tid. Unntatt å kvele motoren.

Så det fikk jeg nå for sikkerhets skyld gjort mens vi ventet på grønt lys. Skal det være, så skal det være. Da jeg avsluttet turen var jeg nummen i hodet, svett på hendene og bringebærgele i knehasene. Jeg hadde samme følelsen som da jeg var oppe i tysk muntlig og var langt inne i en utredning om Friedrich der Grosse, da Harald Beyer — som den gang var på lektorstadiet i skjorteermene — mildt avbrøt meg med å minne om at «**mit** styrer fremdeles dativ».

Det var da jeg punkterte. Siden faller jeg i tanker om at **mit** styrer dativ hver gang jeg ser, hører eller leser Harald Beyer. Så han har ikke vært sensor i tysk forgjeves. Men som sagt — det vil si tvert om: staten sin bilsakkyndige **sa** det slett ikke, han overlot til meg å slutte det.

Jeg tenkte at hvorfor i all verden skal jeg nå høres i teorien når jeg likevel er gått så ettertrykkelig på dunken!

Men han gikk ufortrødent løs på meg, som når seierherren står og prikker inn poengslag på en motstander i bokseringen. Og jeg tenkte at han tenkte med Johan Borgen: Vi har ham nå. Sjønt — så lenge det var spørsmål var det håp. Og han spurte: Hvilke biler har lov til å kjøre med 70 km fart på rett landevei og svaret var **ikke** busser og **ikke** laste-

biler, da ga jeg opp. Da gjorde jeg det jeg sist av alt skulle gjøre: jeg protesterte.

— Unskyld, sa jeg, unskyld: men har De sett en buss eller en lastebil kjøre under 70 kilometer for eks. Hardangerveien?

Han smilte sårt. Og han **sa** noe: — Det er ikke vår sak, sa han.

— Nei sa jeg, men det er åpenbart ikke politiets heller. Han forsnakket seg ikke, så ut av vinduet og sa ja-ja, vi får vel si at det er i orden.

Jeg hadde stått.

På noenlunde tilfredsstillende.

Gunnar Hagen Hartvedt.

BEKKESLØRET

Slik hørt det fra lien,
ved hybelens grå divan,
det kom frå bekkens susen,
et kom-an, kom-am, kom-an!

Nu går jeg bølgeveien,
på bekkesløret ditt,
jeg vil til kildens utspring,
forsøke en visitt.

Der oppe vil jeg sitte,
i solforyllet fang,
mens tiden sakte tikker,
i blåe fuglers sang.

Og alle små sopraner,
som i bekken bar,
nu meg en sang vil syng,
i eit sordindempet kor.

Sigbjørn Børsheim

Fysisk miljø viktig

Menneskelig tilpasning viktigere

I Februarnummeret —77, av Kontorteknikk er der et intervju med overlege Arne Bruusgaard om fysisk og psykisk miljø på arbeidsplassen. Han sier bla:

Selvsagt er jeg klar over at det finnes usunne arbeidsplasser. At giftgasser og feilkonstruerte stoler og bord ikke fremmer sunnhet og helse. At godt lys og frisk luft er bedre enn skitt og røyk. At lover og regler som påbyr gode fysiske arbeidsmiljøer, har sin store berettigelse — jeg har jo ikke arbeidet for annet i hele mitt liv. Men til syvende og sist, hva man enn påbyr og gjennomfører, så er det forholdet mellom menneskene i miljøet — mellom sjefen og de underordnede, mellom dem som skal ha daglig kontakt med hverandre, dem som sitter sammen på kontoret, helt avgjørende for om vi trives og har det godt eller ikke.

Det ble foretatt en undersøkelse i Stockholm for noen år siden blant mennesker som jobbet i det vi kan kalle «bakgårdsbedrifter», kontorer og småbedrifter som holder til i små, ofte trengte og lite vennlige lokaler. Undersøkelsen viste at de ansatte her stort sett var mer friske og fornøyd enn mennesker fra «moderne» miljøer hvor det var foretatt lignende undersøkelser. De mindre kompliserte forhold spiller selvsagt inn. Her sitter sjefen og de ansatte sammen med matpakken og kaffekoppen og diskuterer de nære ting.

Men hvordan skape et miljø lik dette i de større organisasjonene? Oppgaven

består selvsagt i å make å føre videre akkurat de samme prinsipper i det mer formalistisk-byråkratiske miljø som — enten man vil det eller ikke — oppstår i en større organisasjon. Det er ikke lett — og det krever personlighet og vilje hos dem som i største grad påvirker miljøet. Og hele tiden må man være klar over at menneskene reagerer svært forskjellig på forskjellige situasjoner. Skrivemaskinskuldre trenger ikkje nødvendigvis være en psyisk sykdom. Selvsagt spiller det fysiske inn. Man kan få belastningssykdommer ved feil arbeidsstilling, dårlig utstyr, knallhard belastning osv., men at det mentale spiller en vesentlig rolle i denne forbindelse, er jeg ikke et øyeblikk i tvil om. Spenninger som følge av utrygghet, redsel for ikke å strekke til, følelse av at det ikke er behov for en, at man ikke betyr noe i helhetsbildet — alt dette er like viktig som funksjonsriktige stoler, lysinnfall fra venstre osv.

Når det gjelder kontorlandskap og storkontorer viser det seg at sykefraværet har stegt dramatisk de senere år. Undersøkelser som blir foretatt synes å tyde på at jeg har rett i at utviklingen har vært skremmende. Stort sett synes det jo som om 80—85 prosent av dem som arbeider i disse moderne lokalene er fornøyd — og det skulle da være et godt resultat. Jeg er mer interessert i de 15—20 andre prosentene — dem jeg vil kalle taperne i dette miljøet. Det er en rekke problemkomplekser, som hver for

seg kan synes bagatellmessige, men som i en sum blir viktige for de menneskene de angår. Det gjelder hva man har på seg, hva man gjør i alle dagens situasjoner, de mange ting man kan foreta seg — uten å tenke over det — når man er alene. Det kan bli et press for noen.

Nå vil jeg nok si at tendensen med storkontorene går i det jeg vil kalle riktig retning. Utviklingen fra de første kontorlandskapene, der bare noen blomstergrupper og kontormøblemener var oppdelingen mellom arbeidsplassene, til dagens kontorlandskap med skillevegger som nesten skaper cellekontorer i landskapet ser jeg som positivt. Og jeg innser jo at det kan være både mer rasjonelt og teknisk enklere å mestre forhold som har tilknytning til lys og luft i et stort rom enn i mange små.

Når det gjelder arbeidsutstyret er jeg selvsagt tilhenger av mest mulig arbeidsvennlig og funksjonsriktig utstyr. Men gjennom årene er det kommet mye «visssvass» på markedet, ting som tilsynelatende synes riktig, men som egentlig bare er bløff! Det er den ene siden av saken. En annen er at det ofte produseres nytt utstyr hvor man ikke tenker over hvordan det passer inn i miljøet. Ta f.eks. dataterminaler, TV-skjermen med intens grønn skrift mot en grå/sort flate synes å gi god kontrast, tall og tegn er lette å se, det skulle ikke være noen problemer med dette. Men hva med reflekser? Hvordan ser det ut når lyset faller inn fra forskjellige vinkler? Hva slags belysning er riktig for dette utstyret? Ingen har tenkt på det.

Hva er en riktig stol? Med god ryggstøtte — javel. Men skal ikke en stol være slik at man også skal kunne be-

vege seg på den — lene seg bakover og legge det ene benet over det andre, sitte og henge litt på siden, bøye seg framover. Er det riktig at en kontorstol har hjul? Armlener? Vi må være kritiske overfor postulater om hva som er riktig og prøve å finne enkelt, greit utstyr som kan tilpasses akkurat det behov hver enkelt bruker har.



Nokre smågutar sprang bortetter vegen. Førstemann i rekka ropte rett som det var «tut, tut»!

— Kva er det de leikar, undrast ein vaksen som kom forbi.

— Rutebil, svarte han som sprang sist.

— Eit stykke bak dei andre, kom ein liten tass som sprang alt han vann.

— Får du ikkje vere med, du? spurde den vaksne.

— Å, jau då. Eg er eksosen eg, svara litlekaren.



— I går skjöt jeg en hare på hundre meter.

— Det var da en lang hare.

— Jeg mener at jeg skjöt en hare med børs på hundre meter.

Det var da en lang børs.

— Nei, nei — det jeg vil prøve å fortelle var at jeg på hundre meter, skjöt en hare med børs.

— Da var du heldig at ikke haren skjöt først.



Teikningar — Vitsar

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

Til dei som mottek avisa, men ikkje er tilknytta etaten

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

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

REDAKSJONEN:

Langedal, Festervoll

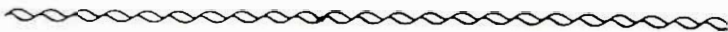
TIDSRIST FOR INNSENDING AV STOFF TIL NESTE NUMMER:

20. november

ADRESSE:

«BEDRIFTSAVISEN»
Hordaland Vegkontor
C. Sundtsgt. 64
5011 NORDNES

MASSEKORSBÄND



HAUSTEN

*Så går han rundane, atter ein gong,
kan hende vert det gråt eller takkesong.*

*Med varene sine, han hastar på,
han lettar på dørar, dei store og små.*

*Når så han vitjar, ein Kain-mann,
der gjev han gåver, mest alt han kan.*

*Men tvers over gata, han viser seg så,
at der sår han smerter, med lengsel attpå.*

Sigbjørn Børshem

