

# Veg i *Bild* Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



VEGDIREKTORATET  
- 3 NOV 1980  
BIBLIOTEKET

# Veg i Vest

Nr. 3 1980 Årg. 4

**Redaktør:**  
Ragnhild Øverland  
Arnesen

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

**Opplag: 2.000**

**Forsidebilde:**

Hagelsundet bru tek  
til å vise godt i  
landskapet. Bildet er  
teke frå Knarvik-  
sida.

(Foto: Vidar Arnesen).

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

## INNHALD:

	Side
Informasjon .....	3
Vegsjefen har ordet .....	4
Merkedagar for vegvesenet .....	5
19 vegsjefar samla til møte .....	7
Planavdelinga på flyttefot .....	9
Grunntileigning .....	11
Biltilsynet i fremtiden .....	14
Byggjemøta — kva verdi har dei? .....	16
Brøyting i egen regi kontra entreprise .....	18
Mannskap til Holmestrand .....	20
Bør AMU få flere medlemmer? .....	21
Sysselettings situasjonen i vegvesenet .....	22
«Magnussens grøfter» .....	23
Vellykket auksjon i Rådalen .....	25
Tunnel-ekspertise fra Hordaland .....	26
Saklig samarbeid .....	27
Hva sa Bye i Førde? .....	29
Postvegen gjennom Lindås .....	31
Trafikkpedagog i Biltilsynet .....	32
Fra førerkortavdelingen .....	35
Biltilsynsfolk på skolebenken .....	35
Kursspalten .....	36
Transaksjonsanalyse .....	37
Må vi avhenda nokre av hyttene våre? .....	38
Den smale vegen — og den breie .....	40
Arbeidsmiljøspalten .....	41
Sjølvsjande salt på Osterøy-veg .....	42
Forslagsordningen .....	43
Tillitsmenn .....	43
Sport .....	44
Personalnytt .....	45
For 53 år siden .....	45
Minneord .....	46
Vi gratulerer .....	47

# Informasjon —

## *ei sak med mange sider*

*Kva for informasjon ønskjer vi å få? kva for informasjon ønskjer vi å gi? Kva for informasjon har vi plikt til å gi? Spørsmålet har vore aktuelt den siste tida i samband med det som har vore sagt og skrive omkring sysselsettingsproblema her i fylket. Ein kan leggje til endå eit spørsmål: kven skal gi informasjon, og korleis?*

*Kan informasjon verke på anna vis enn planlagt? Det kan vi svare eit klårt ja på. Det kjem an på kva for røynsler ein sjølv har frå før, og kva for påverknad ein er utsett for i den augneblinken ein tek imot informasjonen. Ut frå dette vil ein alltid velje korleis ein vil tolke informasjonen. Dersom informasjonen i tillegg kan verke negativ for ein sjølv, vil dette ha mykje å seie for korleis ein oppfattar informasjonstiltaket, måten det er gjort på, og ikkje minst den parten eller personen som kjem med informasjonen. Tolkingsvariasjonane kan altså vera mange.*

*Både sendar og mottakar kan i slike høve oppfatta den andre parten feil, det seier seg sjølv. Slikt skjer jamvel om både har dei ærlegaste tankar med det dei gjer. Her er det snakk om å kommunisera på samme plan. Det er ikkje lett, av di folk har så ulikt røynslegrunnlag.*

*Nokon vil alltid misoppfatta eller **ikkje** oppfatta, same kor klårt og enkelt ein søker å forme informasjonen. Dette er eit faktum ein må ta med.*

*Men sett at ingen informasjon vart send ut? Vi veit etter kvart litt om reaksjonar på manglande informasjon, og anten ein vil eller ikkje, må nok dei fleste vedgå at informasjon er naudsynt.*

*At informasjon vekkjer reaksjonar tyder i alle høve på at budskapen er nådd fram — slik skal det vera. Diskusjonen om **korleis** vi informerer vil vi — og må vi — aldri bli ferdige med. Her vil det alltid vera nytt å læra, frå sak til sak vil nye moment koma inn i biletet. Her ligg det ei utfordring for oss alle.*

*Red.*

# Syssesetningen - en oppsummering

I 1980 har vi ca. 40 mill. kroner mindre til riksveganleggene enn vi hadde i 1978. Fylket har også redusert bevilgningene til fylkesveganlegg. I tillegg har fylket i sommer av økonomiske grunner skåret ned vedlikeholdsbudsjettet med 4 mill. kroner og sperret ytterligere 11 mill. kroner på fylkesveganleggene.

Disse drastiske nedskjæringer har satt vår organisasjon på en hard prøve. Det er foretatt store endringer i våre langsiktige framdriftsplaner og det har vært meget vanskelig å holde alle i effektivt, meningsfylt arbeid uten å gå til oppsigelser. Så snart vi fikk signaler om nedskjæringerne innførte vi ansettelsesstopp. Innkjøp av arbeidsbesparende utstyr og maskiner ble stilt i bero eller utsatt. Vi har foretatt en drastisk reduksjon av arbeid som utføres av entreprenører og private maskineiere. Vi har utsatt anlegg som krever stor investering av midler i forhold til antall timeverk, og både i riks- og fylkesvegedlikeholdet er det satt av mest mulig til driftstiltak. Disse tiltak var likevel ikke nok til å unngå permisjoner eller oppsigelser, og vi søkte derfor om å få låne 14 mill. kroner fra riksveganlegg i andre fylker. Søknaden er nå innvilget. I tillegg har vi fått lånt ut en komplett tun-



nelrigg og over 20 tunnelarbeidere til Vestfold fylke for å slå en vegtunnel i Holmestrand.

Samferdselsministeren har også klart gitt uttrykk for at det ikke er aktuell politikk i dag å si opp fast tilsatte vegarbeidere, og at vegvesenet skal utføre sine oppgaver så rasjonelt og økonomisk som mulig. Jeg går derfor ut fra at vi neste år får ta opp de nødvendige bompengelån som er forutsatt i vår langtidsplan, og at vi i tillegg får låne nødvendige riksvegmidler i andre fylker, for å kunne gjennomføre en rasjonell og effektiv sysselsetting av våre tilsatte.

Til slutt kan det være grunn til å se på hvordan vi har mestret den uvante situasjonen vi har hatt med store reduksjoner i bevilgningene. La det med en gang være sagt at det er mye lettere å innstille seg på en økning av bevilgningene enn det motsatte. Vi må likevel kunne si at vår organisasjon har vært elastisk og har tilpasset seg de nye forhold relativt hurtig. Vi har hele tiden holdt alle i etaten underrettet om situasjonen, og vi har trolig derfor ikke fått så store reaksjoner mot hyppige flyttinger eller overflytting til Holmestrand. Gledelig var det å se den

*Forts. side 30*

# Merkedagar for vegvesenet og for samferdsla



*Eit sjeldant bilete. Den gamle Stalheimsvegen slyngar seg opp etter lia, medan den nye vegen smett inn i fjellet inne i dalen til venstre, og kjem ut nede i Nærøydalen på høgre sida. (Foto: Hofset, BA)*

Blant sommarens mange vegopningar vart opninga av den nye vegen forbi Stalheim den verkeleg store. Voss kommune stod for arrangementet, som markerte både opninga av den nye riksvegen med Sivle- og Stalheimstunnelane og opninga av ny, kommunal veg til Jordal.

Vegdirektør Karl Olsen, som no er blitt pensjonist, tok seg av den høgtidelege opninga, og til stades var for øvrig vår eigen vegsjef og vegsjef Værn frå Sogn og Fjordane, representantar frå dei to fylka, frå kommunar i Hordaland og Sogn

og Fjordane som har gjeve tilskott til Jordalsvegen, representantar frå landbruksstyresmaktene og forsvaret o.a.

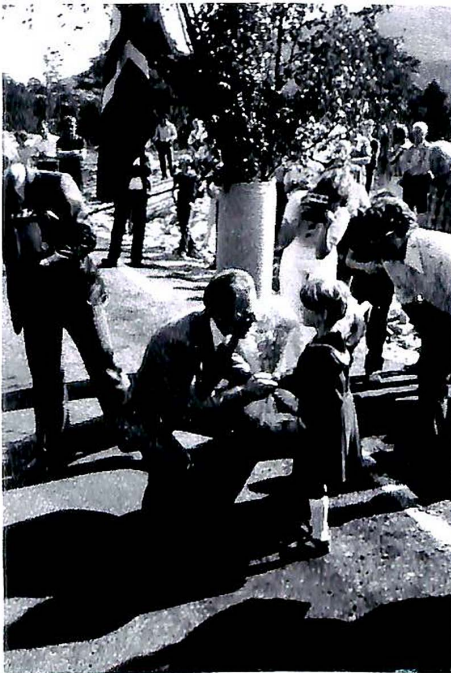
I samband med vegopningane inviterte folk i Jordalen til samankomst i skulehuset, der dei trakterte samtlege med spekemat og rømme.

Masfjordvegen vart opna 9. juli med stort oppbod av folk, trass i all strid og diskusjon omkring vegen i tida like før sommaren (eller kanskje difor?) Fylkesvaraordførar Berge Sæberg klypte snora i eit strålende sommarver. Masfjordvegen bind no indre og ytre delar av Mas-

fjorden kommune saman, — med denne vegen er ein ny provins til landet lagt, som fylkesvaraordføraren sa.

Offisiell opning var det og for siste delen av riksveg 14 Bjørsvik — Vikanes den 9. juli. Her stod fylkesmann Lars Leiro for den offisielle opninga av vegen, som fekk ein «tjuvstart» med opninga av den lange Eikefet-tunnelen før påske i år. Det vart såleis ein merkedag for samferdsla i Nordhordland — og sjølv sagt for oss i vegvesenet.

Utan dei store overskriftene vart og



Vegsjefen får blomster av ei ung dame. Vi tippar det er den stolte fader, Ingvald Sandnes, som følgjer med til hægge. (Foto: OM)

den nye tunnelen i Måbødalen opna til ferien, det same gjeld tunnelen på E 68 øvst i Trengereiddalen og nokre kilometer ny veg på strekninga Ådland — Lauvskar i Samnanger.

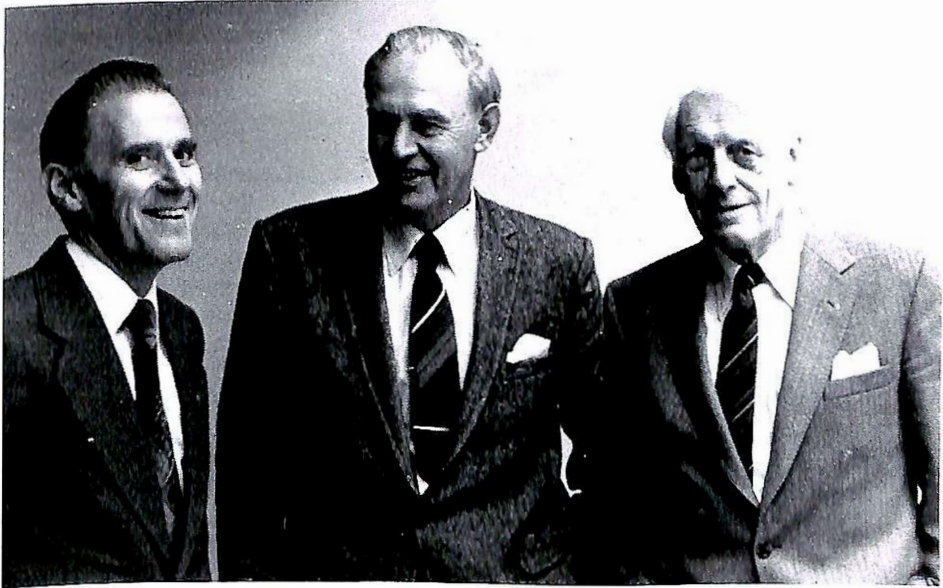
Framleis står vi framføre eit par større vegopningar i Hordaland. 1. oktober fekk endeleg Vaksdal ny veg utanom den tetaste busetnaden, og 28. november står veganlegget med Arnanipatunnelen og ny veg mellom Ytre Arna — Indre Arna — Espeland for tur.



Fylkesmann Lars Leiro opna siste biten av den nye riksvegen ved Vikanes. (Foto: OM)

# 19 vegsjefar samla til møte i Ullensvang

***Tilhøvet vegsjef/samferdslesjef vart  
drøfta med fylkespolitikarar frå Hordaland***



*Josef Martinsen, avd.dir. Tor Norman Johansen og avtroppande vegdirektør Karl Olsen.*

*(Foto: Røa)*

Landets 19 vegsjefar hadde i år vald Hordaland som samlingsstad for sitt årvisse kontaktmøte innan «Vegsjefenes forening». Siste helga i august møttest noverande og tidlegare vegsjefar, to vegdirektørar og andre frå Vegdirektoratet og politikarar frå Hordaland fylke til møte i Lofthus for å drøfta saker av sams interesse.

Det er ikkje så ofte ein liten kommune

på Vestlandet har så mange vegsjefar samla på eitt brett, men ordføraren i Ullensvang, Thoralf Hesthamar tok innervingen på dei fleste med si tørrvittige og uhyre treffande orientering om kommunen og dei innfødte, ispekka små, velretta spark til andre kantar, ikkje minst til vegvesenet og vegsjefen i eit visst fylke.

Møtet vart opna fredag 29. august av formannen i Vegsjefenes forening,



*Styret i Vegsjefenes forening, frå v. Arne Inge Torvik, Møre og Romsdal, Herleiv Solberg, Troms og Arne Østgård, Hedmark.*

Herleiv Solberg (Troms), som særleg ønskte fylkets representantar velkomne til å drøfte hovudemnet for dagen, tilhøvet mellom fylkeskommunen og vegvesenet i handsaminga av samferdslesaker. Han helste vidare vegdirektør Karl Olsen velkomen som heidersgjest på siste arbeidsdagen hans, og den nye vegdirektøren, Eskild Jensen, som tok over frå 1. september. Fylkesvaraord-

*Den nye vegdirektøren, Eskild Jensen, i samtale med fylkesrådmann Nils T. Selvik.*



fører Berge Sæberg helste vegsjefane frå fylket si side, og tok samstundes opp Hordaland sine behov på vegsektoren.

### **Ansvarsdelinga**

Innleiinga til diskusjonen om kva for rolle vegvesenet har i samband med fylkeskommunens handsaming av samferdslesaker, og kva for tilhøve vi har til den fylkeskommunale administrasjonen og til politiske utval, vart halden av fylkesrådmann Nils T. Selvik og vegsjef Arne Østgård frå Hedmark. Østgård peika mellom anna på at det er trong for å klarleggja nærare ansvarsdelinga mellom vegsjef og samferdslesjef i fylka.

Ut frå det som vart sagt i innlegget og i diskusjonen som følgde, ser det ut til at det er i ferd med å byggje seg opp eit konkurransetilhøve mellom vegsjef og samferdslesjef i einskilde fylke. Fylkesrådmann Selvik sa likevel at samarbeidet mellom vegsjef og samferdslestyre fungerer bra i Hordaland, og at ein ikkje står i fåre for å byggje opp nokon «dobbelt-



kompetanse» på området, som Østgård åttvara sterkt mot i innlegget sitt.

Til møtet låg det og føre eit skriv frå Samferdsledepartementet om spørsmål-let. Dei same behov vart peika på her, utan at departementet fann tida inne til å endra på gjeldande instruks for Vegdirektoratet eller vegkontora ute i fylka.

Fylka har med tida fått mykje å seie i veg- og kommunikasjonssaker, men Selvik meinte likevel at fylket no bør få den endelege avgjerda når det gjeld fordeling av riksvegmidlane.

### Organisasjonsspørsmål

Organiseringa av Vegdirektoratet og arbeidsdelinga mellom direktoratet og vegkontora vart vidare teke opp til drøfting på møtet, etter ei kort innleiing av utredningssjef K. Haaland i Vegdirektoratet. Frå Vegdirektoratets side gjekk det fram at ein der sakna eit klårt engasjement frå fylka i denne sakan, medan vegsjefane på si side openbert er usikre på kva som vil komme ut av ei slik omorganisering, og kva for følgjer det vil få for organiseringa ved vegkontoret.

Saka er gått til Samferdsledepartementet, og ein var samde om at utspelet no må komme frå denne kanten.

Laurdagen fekk vegsjefane med fru-er nytte til ferjetur på Eidfjorden, synfaring på Sima Kraftverk og aureanlegget i Sima, medan ein om ettermiddagen m.a. tok opp til drøfting spørsmål i samband med Norsk Vegplan, vegvesenets engasjement i byar og tettstader og oppgåvene i Biltilsynet.

Som ein kuriositet kan vi nemna at det var vegsjef Martinsen sjølv som sytte for å transporterera fleire av gjestene sine frå Flesland til Lofthus og tilbake att. Han tok køyresetel for minibuss dagen før. Det gjekk bra, sjølv om han ikkje hadde sete bak rattet i ein slik buss før, etter det han fortalde.

Røa.

# Planavdelinga på flyttefot

## Får kontorlandskap i Vesta-bygget

Etter at trafikkavdelinga vart nedlagt i 1979, har dei som driv med planlegging på Vegkontoret vore spreidde på fire ulike stader. Storparten av planavdelinga har halde til i Strandgt. 221, men med filialar i C. Sundtsgt. 64 og Strandgt. 209. Den såkalla motorvegavdelinga som driv planlegging innan dei sentrale delane av Bergen kommune har halde til i Helleveien (eg hadde nær sagt: naturligvis!).

Arbeidstilhøva og ikkje minst samarbeidstilhøva har vore svært vanskelege med ei slik spreidd plassering. Det var bakgrunnen for at ein i vår tok til å sjå seg om etter nye lokale som var store nok til at både plan- og motorvegavdelinga kunne få plass.

Etter å ha vurdert fleire alternativ vart det semje om å leige 700 m<sup>2</sup> i Vesta-bygget i Fyllingsdalen (ved Oasen). Dette er ei mellombels ordning fram til

Lars Juvik i full flyttesjau. (Foto: JOS)





*Her skal skapet (eller veggene?) stå, slår Roar Østerbø fast. Saman med Willy Karlsen har han stått for organiseringa av kontorlandskapet. (Foto: JOS)*

Vegkontoret sitt nybygg i Fyllingsdalen står ferdig.

Det arealet som Vegkontoret har leigt, er — på same måten som resten av bygget — kontorlandskap. Planleggjarane våre får såleis prøve denne utskjelte kontorforma i praksis før dei flytter til «celle»-kontor i nybygget.

Flyttinga skjedde 12. og 13. september, og i samsvar med det som har vorte praksis dei siste åra, er det bedriftsrettsslaget vårt som får seg nokre velfortente kroner for flyttejobben.

### **Ny organisering**

I desse POU-tider var det naturleg å sjå på organiseringa av planarbeidet samstundes med at alle planfunksjonane vert samla under eitt tak.

Dette har gitt følgjande resultat: Mo-

torvegavdelinga og Seksjon for grunnervert lagt under plansjefen. (For Seksjon for grunnervert vil det bli ei overgangsordning sidan dei vil bli sitjande på Nordnes til nybygget er ferdig.) Betongseksjonen på plan vert ført over til anlegg og blir verande i C. Sundtsgt. 64.

Den nye planavdelinga vert organisert på følgjande måte:

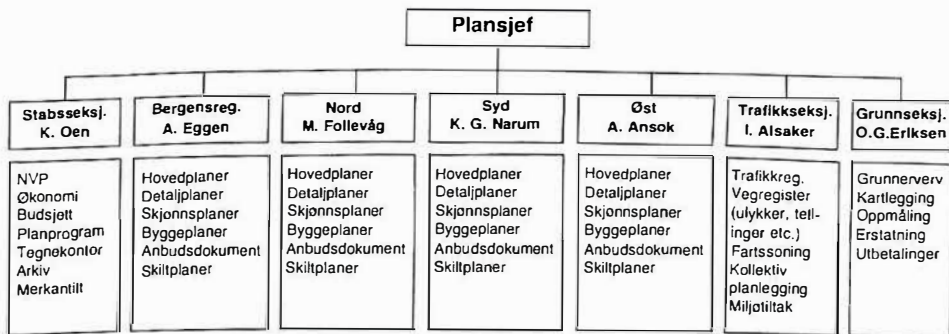
Under plansjefen får vi ein stabsseksjon leia av Kristen Oen, som òg vert nestkommanderande, og vidare fire geografiske distrikt med kvar sin leiar.

Det største distriktet når det gjeld planar og folk blir Midtre distrikt, som skal leiast av Arild Eggen. Magnus Follevåg vert leiar for Nordre distrikt, Arnfinn Ansok for Indre distrikt og Knut G. Narum for Søndre distrikt. Vidare vert det ein Trafikkseksjon med Inge Alsaker som

leiar, og som nemnt på lengre sikt, Seksjon for grunnnerv, som naturlegvis framleis vil verta leia av Odd G. Eriksen.

Distriktsinndelinga på Plan vil nå vera omlag den same som Anlegg og Vedlikehald har.

P. S. Myhren



# Grunntileigning — oftast ein smertefri prosess

*Langt dei fleste sakene blir løyst ved minnelege avtaler, fortel leiar for grunnseksjonen, Odd G. Eriksen*

Dei fleste er klår over at vegvesenet i mange høve må gå inn på folks eigedom når det skal byggjast nye vegar eller når eldre vegar skal utbedrast. Mange utanfor etaten ser vegvesenet nesten som ein trugande fare, eit «vesen» som tek seg til rette der det måtte høve, utan at folk har noko dei skulle ha sagt. Rett så ille er det ikkje, det veit vi innan etaten, men veit vi så mykje meir? Kva for oppgåver har eigentleg dei som jobbar på grunnseksjonen, og korleis kan dei løyse dei? «Veg i Vest» har spurd leiar for grunnseksjonen, Odd G. Eriksen:

— Oppgåva vår er å skaffe grunn til bygging av vegar, utføre oppmåling av areal som går med, betale ut erstatnin-



Odd G. Eriksen, leiar for grunnseksjonen.  
(Foto: Røa)

gar og samstundes finne ei tilfredsstillande løysing for dei som vert råka av vegprosjektet.

— Når kjem grunnskseksjonen inn i bilettet?

— Det er noko forskjellig, men dersom planavdelinga har grunneigarmøte, blir vi med allereide då. Særleg når det gjeld landbrukseigedomar freistar vi å få oversikt over kva for problem grunneigarane kan få i samband med vegprosjektet. Når så godkjend plan ligg føre, er det vi som sender varsel om dette til grunneigaren, og det er vi som førebur klagehandsaminga.

— Kjem det mange klager?

— Det kjem an på kor mykje strid det er om prosjektet. Der vegstandarden er dårleg, ser folk oftast at vegarbeidet er naudsynt, medan interessa er mindre der folk tykkjer vegen er god nok frå før.

Elles kjem det an på kor på eigedomen vegen skal gå — om det vert nær hus og tun eller i utkanten av eigedomen.

Men før saka kjem så langt, har allereide planleggjaren prøvd å innarbeide i planen dei merknadene som er komne inn, så langt det er mogeleg. Når planen er godkjend, har folk høve til å klage på planløysinga og på saksbehandlinga.

### **Oftast minneleg avtale**

— Utgangspunktet vårt er i alle høve å forhandle om minneleg ordning. Går ikkje dette, blir det oreigning av den grunnen som er naudsynt med heimel i veglova.

Oftast går det ganske greit, meiner Eriksen. I Hordaland blir om lag 600 grunneigarar kvart år råka av vegbygging og -utbedring. Maksimalt har 25 prosent av sakene måtta løysast ved orientering, resten er løyst ved minneleg avtale. Dei fleste er innstilde på å forhandle, og ofte er det relativt enkle løysingar som skal til

for at folk skal bli tilfreds, fortel Odd Eriksen.

— Vil det seie at vegvesenet ikkje er det monstret ein av og til kan få inntrykk av?

— Det er ikkje mange som må gå frå hus og heim på grunn av vegbygging i Hordaland. Utanom motorvegprosjekta går toppen 1-2 hus med i løpet av eit år, peiker Eriksen på. — På den relativt lange strekninga mellom Orfallet — Indre Arna — Espeland gjekk det t.d. berre to hus med.

Tilhøva blir diverre litt andre når det er snakk om dei nye motorvegane ved Bergen. Her må ein del bustader gå med.

### **Lik behandling**

— «Motorveg» er elles eit betent ord, som gjer det vanskeleg å nå fram, fortel Eriksen. — Svært få veit at omgrepet eigentleg går på avkøyrsløshøve, kryssutforming o.a., og ikkje inneber at det må bli «trafikkmaskin» av det. Det som tel, er den funksjonen vegen har.

I desse sakene er det elles kommunen som er såkalla saksøskar ovanfor grunneigarane, for dei blir fremja som reguleringsplanar. I slike høve, med mange partar, innfløkte problem og mange grensetilfelle, er det mest tenleg med ekspropriasjonsskjøn direkte. Då risikerer vi ikkje å behandle partane ulikt.

— Kva er eit skjøn?

— Dersom partane ikkje er samde om korleis ein skal gjere opp mellom seg, skal saka avgjerast av ein skjønnsrett, som vert halden av herads- eller byretten. Skjønnsretten består av formann, som oftast er sorenskrivar eller byrettsdommar, og 4 skjønsmenn som er lekfolk. Dei skal fastsetje kva for erstatning vedkomande grunneigar har krav på. Er det behov for det, kan det og verta oppnemnd sakkunnige til hjelp for desse.

Det største vegskjønnet i Hordaland galdt nordre innfartsåre og vart halde i



Faktum er at svært få må gå fra hus og heim på grunn av vegbygging i Hordaland.

(Foto: V. Arnesen)

vår, fortel Eriksen. Her var 85 saksøkte på om lag 6 km veg mellom Eidsvåg og Vågsbotn.

### Erstatning

Både når det gjeld søndre og nordre innfartsåre til Bergen, har ein samarbeidd med kommunen om å skaffe erstatnings-tomter. Ein har kunna skaffe folk tomter i regulerte felt på Bønes, Flaktveit og i Haukedalen — Morvik, og sjølv utanom regulert felt har det lukkast å skaffe nokre tomter. Byggje nye hus for folk, det kan ikkje vegvesenet gjera, som nokon trur, men vegkontoret har betalt ut forskot på huserstatningar, slik at ein kan kome i gang og byggje nytt.

Også andre høve enn tap av hus og grunn kan gje erstatning. M.a. skal støyulempet takast med i vurderinga, men berre dersom nokon har *ekstra* ulemper i høve til alle grannane, kan erstatning vurderast. I utgangspunktet må folk vente at det kan bli bygd støyfylte tra-

fikkårer nær ein større by, så det at vegen kjem, gir ikkje automatisk rett til erstatning.

— Det finst dessutan visse vilkår for å oppnå ulempererstatning, viser Eriksen til. — Første vilkår er at ein er direkte rørt av vegprosjektet, vidare må det vera årsakssamanheng mellom sjølv inngrepet og den ulempen ein får av det, og dessutan må ein ha eit økonomisk tap.

### Folk stort sett nøgde

— Kor stor del av vegkostnadene går til eigedomserstatningar?

— Generelt går vel om lag 3.5 prosent av anleggsløyvingane til dette, men det avhenger sjølvsagt noko av kor den nye vegen går. Avkøyrslar går naturleg inn i anleggskostnadene.

Dersom ein avkøyrslar må stengjast, har vegvesenet derimot ikkje plikt til å gjere anna enn å byggje ny avkøyrslar frå vegkanten til terrenget. Inne på grunneigaren sin tomt må han sjølv syta for all omlegging.

# Bitilsynet i fremtiden

## *Bitilsynets generelle politikk og personalpolitikk drøftet på fellesmøte på Stord*

Kontaktutvalget for Bitilsynet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane kunne 5. og 6. september invitere til fellesmøte på Stord. Møtet var det sjette i rekken og samlet totalt nær 100 deltakere fra de tre fylkene, fra vegkontorene og fra Vegdirektoratet.

Programmet for møtet var lagt opp med henblikk på det som skal skje i bitilsynet i tiden fremover, både utad og innad. Dermed var det lagt vekt både på bitilsynets generelle politikk og på den fremtidige personalpolitikk.

### **Tillitsmansordning**

Med tanke på det siste, hadde man fått med seg hovedtillitsmann og hovedverneombud fra Hordaland Vegkontor, herrene Aga og Lund, som orienterte om tillitsmansordningen og pekte på felter



*Direktør for vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet, Aksel Bruun, flankert av H. Heldal og B. Sætervik (t.h.), som var møteledere.*

*(Foto: Røa)*

der bitilsynets ansatte kan dra nytte av et bedre utbygd tillitsmannsapparat. Bruk av EDB i bitilsynet ble blant annet nevnt som et område der en burde ha en rammeavtale.

Eriksen vedgår at praksis her kan verka lite tiltalende. — Rettspraksis er svært restriktiv her i dag, men vi veit at endringar er på trappene. Av omsyn til publikum prøver vi å vera litt meir lempelege, fortel han. — Elles kan det lett gå ut over tilhøvet til publikum generelt.

— Kjem folk godt eller dårleg ut? Kva meiner dei sjølv?

— For det meste inngår vi minnelege avtaler. I slike avtaler er det ein føresetnad at begge parter aksepterer løysinga, og då er vel begge nokonlunde nøgde! Eg trur det er viktig at folk ikkje føler at dei blir utsett for forskjellsbehandling — då trur eg og at dei fleste meiner dei kjem akseptabelt ut.

— Har du døme på kva for prisar som vert nytta i erstatningssaker i dag?

— Dette varierer litt. For jordbruksland der marginal bruksverdi er lagt til grunn reknar vi 6-10 kroner pr. kvadratmeter, for beitemark 4-5 kroner og for skogsmark vert det betalt frå 1,50 til 2,50, avhengig av bonitet. For bustadtomter med opparbeidd hage kjem ein opp i 15-35 kroner, inklusive planter, og for ein råtomt frå 8-15 kroner. Det siste er avhengig av etterspurnaden.

Godt eller dårleg?

Sjølv vil Eriksen ikkje ut med kva syn han har på dette.

*Røa.*

Biltilsynet har ingen fullgod tillitsmannsordning i dag, og i debatten etter gruppearbeidet gikk det tydelig fram at man ser både positivt og negativt på saken blant de ansatte i biltilsynet.

### Langtidsplan

Stor nytte hadde nok de fleste av foredraget som direktøren for vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet, Aksel Bruun, holdt lørdag. Bruun tok for seg utkastet til langtidsplan for Biltilsynet, som forelå i august og skal behandles på et møte mellom biltilsynssjefene i september, og han ba om direkte reaksjoner på det — noe han også fikk.

Hovedmålsettingen for Biltilsynet vil fortsatt gå på trafiksikkerhet, men vi blir også mer og mer engasjert i miljøsaker, energisaker og ulike transportspørsmål, sa Bruun.

### EDB gir muligheter

Produktiviteten i Biltilsynet, sett i forhold til antall kjøretøy, er god, mente Bruun, men pekte på at arbeidet i forbindelse med registreringsaker og forsikring kre-

ver for store ressurser. — Det krever omlag halvparten av Biltilsynets arbeidskraft, blant annet på grunn av mangel på moderne hjelpemidler, mens andelen burde vært ca. en tredjedel, mente Bruun. Problemet skal løses etter hvert ved hjelp av EDB og ved naturlig avgang.

Bruun pekte på hvilke muligheter bruk av EDB kan gi i Biltilsynet, men understreket at stasjonene selv må vurdere sine egne behov. — Vi har lagt stor vekt på opplæring for den som skal arbeide med dette, sa Bruun, — for brukeren må ta del i beslutningen, og da er det nødvendig å lære noe om det først.

### Trafikkopplæring

Når det gjaldt opplæring av trafikantene, pekte Bruun blant annet på behovet for bedre opplæring av førere av tyngre kjøretøy for å få ned skadefrekvens og skadestørrelse. Bruun kunne tenke seg at yrkesskolene burde ta den teoretiske og formelle delen av opplæringen, mens sjåførskolene kunne ta det som har med behandling av kjøretøyet å gjøre.

*Kontaktutvalget for Biltilsynet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Nummer 3 og 4 fra venstre er Hordalands representanter i utvalget, Halvor Heldal og Åse Knudsen.*



For at trafikkundervisningen i skolene skal bli tatt mer alvorlig, kastet han også fram tanken om at elevene bør kunne få en form for førerkortutdannelse innen skoleverket. — Den videregående skolen kan ta den teoretiske delen, kjøreskolene den praktiske, og Biltilsynet må kunne koordinere det hele, framholdt Bruun. Han våget seg også frampå med et forslag om — under visse betingelser — å senke alderen for førerkort for bil til 16 år. — Jeg tror det har noe for seg. Jeg tror blant annet det kan dempe presset for å få motorsykkkel, som jo er svært ulykkesbelastet, sa Bruun. — Jeg tror det vil ha en positiv effekt i trafikksikkerhetsarbeidet, forutsatt at de unge får en meget grundig opplæring. En kan muligens følge opp sikkerheten ved visse restriksjoner, som f.eks. kjøreforbud om natten, for å unngå lørdagsfyllekjøring etc.

### **Informativ funksjon**

Direktør Bruun vurderte videre muligheten for en videreutvikling av fase II-opplæringen og en forenkling av selve førerprøven, f.eks. ved at eleven får et bestemt emne: bakkestart, rygging el.l.

Han understreket at Biltilsynet under alle omstendigheter skal ha som mål å fungere informativt og ha et positivt forhold til trafikanten. Under diskusjonen etter Bruuns innlegg kom det fram en del interessante og nyanserte synspunkter på Bruuns forslag, noe han ikke minst selv reagerte svært positivt på og noterte seg.

Siste møtedagen kom man også inn på POU-arbeidet og problemene omkring kommunikasjon, mennesket i arbeidssituasjonen og innenfor ens organisasjon og til sist lederforhold. Konsulent Anni Birkeland stod for et forfriskende og tankevekkende innslag her. Tradisjonen tro ble fellesmøtet avsluttet med en mer selskapeleg programdel lørdag kveld.

*Røa.*

## **ORDET FRITT**

# **Byggjemøta** —

Etter å ha vore med på nokre byggjemøte (som tillitsmann) på to anlegg, har eg reagert og må stille spørjeteikn ved kva verdi slike møte har.

### **Synfaring**

Byggjemøtet tek til etter at anleggsleiinga pluss ein eller fleire frå Vegkontoret har vore på synfaring på anlegget. Synfaringa blir vanlegvis halden før middag, medan sjølve møtet blir halde etter middag og ofte varer dagen ut.

Til stades på eit slikt møte er gjerne 10-12-14 personar. Av desse er maksimalt 2 verneombod og 2 tillitsmenn. Anleggsstyraren er møteleiar og sekretær.

### **Merknader**

Møtet opnar. Første punkt på sakslista er unnagjort i og med synfaringa. Punkt 2 er merknader til referat frå møtet. (Dette er utsend tidlegare). Som oftast er det ikkje det.

Om ein av verneomboda eller tillitsmennene kjem med spørsmål eller merknad, så vert det gjeve eit enkelt svar eller ei lett forklaring. Og i referatet kjem det til å stå (eller står det allerede?) «godkjend utan merknader». Deretter går ein over til å referere kva som har skjedd sidan førre møtet.

### **Vidare drift**

Neste post på sakslista er vidare drift. Her vert det stort sett anleggsleiar og oppsynsman som drøftar opplegget — som vel stort sett er i tråd med tidlegare utarbeidde planar. Vi som møter som tillitsvalde har ikkje alltid det same synet



# kva verdi har dei?

AV KONRAD ULVATN

som leiinga i eitt og alt når det gjeld drifta vidare. Det kan vera konkrete ting vi peiker på, som vi meiner kan gjerast annleis og betre. Det kan vera disponering av maskinane — for ikkje å nemna innleige. Vi meiner ikkje, og tror ikkje, at vi har rett i alt vi kjem med, men vi hadde von om at våre tankar og syn kunne ha blitt vurdert på linje med det som er planlagt. Eg er overtydd om at det mange gongar kunne ha blitt til vinning for oss alle om vi fekk nå frem med synspunkta våre. Diverre er det svært lite forståing å få. Ein oppfattar det vel snarast slik at «dette er ikkje dykkar bord».

## Økonomi

På sakslista kjem ein over til posten «Økonomi». Den fortel kor mykje pengar som er brukt på anlegget og kva som var planlagt å nytte. Differansen er ikkje så stor alltid, så det ser jo bra ut. Om arbeidet er kome så langt som planlagt, er vel ikkje alltid så lett å finne ut av.

## Prosessrekneskap

Vidare har vi prosessrekneskap. Dei tal og beløp som kjem fram her har sin bakgrunn i prosessføringa. Og kven fører prosessane? Vidare vert dette materialet lagt til grunn når ein t.d. skal kjøpe inn nytt utstyr, eller det kan brukast for å vurdere om vi skal drive eit arbeid sjølv eller leige inn private.

Ja, nå er alle ledd så stø på korleis dette skal gjerast at vi kan rekna med at det blir rett. For er det ikkje det, så kan det bli gjort alvorlege feil i viktige saker.

Når ein tillitsmann eller eit verneombud stiller spørsmål til denne rekneskapen, så hender det at der på byggjemøtet er ein person som spesielt tar seg av å svara på slike spørsmål. Det virkar av og til mest som dei tillitsvalde møter ein godt budd forsvarsmur.

## Verneombod/tillitsmann

Vi kjem til punktet verneombod og tillitsmann. Frå nokon vert det gjort merknad om — og det er fint at det er registret — at dei to ikkje har noko spesielt å nemna. Til det vil eg peike på at aktuelle saker ventar ein ikkje med til eit byggjemøte, og dernest kjem det vel og an på kor mykje referenten på møtet tek med. Referatet er jo byggjemøtets ansikt utad.

Eg trudde at eit byggjemøte skulle vera eit samarbeidsforum, der også våre meiningar og tankar om arbeid og drift kunne bli høyrte. Slik føler eg det diverre ikkje. Det ser ut til at ein har lagt seg til en temmeleg fast rutine der, og det arbeidsopplegget som leiinga åleine har sydd saman *skal* ein følgje.

## Ikkje godt nok

Av denne grunn stiller eg spørjeteikn ved byggjemøta i den forma dei har no. (Eg reknar med at møteforma slik eg har opplevd ho er den mest vanlege.) Eg er sikker på at møtet kunne ha vore eit både nyttig og viktig forum, men det vi er inne på i dag er vi ikkje særleg tent med. Ti — fjorten personar sit rundt eit bord i time etter time, mange av dei er tause og tek ikkje del i debatten. Vi som er tillitsmenn og verneombud føler og ser at

# Brøyting i egen regi kontra entre

I et innlegg (ViV 2/80) tar hovedverneombud Herman Lund opp spørsmålet om vegvesenet skal utføre snøbrøytingen selv eller sette dette arbeidet bort til private lastebileiere. Han kritiserer den linje vegvesenet fører i dag og hevder at ledelsen ved å øke den private andelen omgår arbeidsmiljøloven.

Siden slike oppfatninger savner reelt grunnlag, vil vi gjerne få komme med noen opplysninger i sakens anledning.

Først litt om det faktiske størrelsesforholdet mellom egen og privat innsats. Lund hevder at bare 4,6% av brøytingen gikk i egen regi siste vinter, uten å angi hvilke enheter dette er regnet i. Det er mulig at han legger veglengde til grunn, i så fall med det originale resultat at veger

i kyststrøk får samme vekt som høyfjellsveger og veger med stor trafikk samme betydning som veger med liten trafikk. Det er mer vanlig å ta utgangspunkt i brøytearbeidet (enhet: brøytekilometer), selv om en da ikke fanger opp det forhold at gjennombrøytingstiden, og dermed ressursanvendelsen pr. brøytekm., varierer mellom strekninger med ulik vegstandard. Men skal en som her sammenligne egen og privat innsats, er det mest nærliggende å jevnføre kostnadene direkte.

Nedenfor er brøyteutgiftene ført opp samlet for riks- og fylkesvegene i Hordaland (unntatt den del av Bergen som kommunen er overlatt ansvaret for) i de tre siste årene.

Tabell:

Brøyteutgifter i kr. sum riks- og fylkesveger  
(Brøyting med bil og høvel) (prosess 91), ekskl. plog)

	1977	1978	1979
Total brøyteutgift	2.959.000	3.501.000	4.546.000
Derav egen regi	1.282.000	1.436.000	1.421.000
Egen regi andel i %	43	41	31

vi ikkje har nokon gjennomslagskraft for meiningane våre. Det som blir drøfta på møtet veit folka frå vegkontoret og anleggsleiinga stort sett før dei går på møtet. I alle fall er det unødvendig for dei med eit slikt opplegg for å få greie på ulike saker. Når dei og føler seg programforpliktta til (slik verkar det) å følgje dette systemet og den faste rutinen, slik at dei ikkje kan vera opne for andre mei-

ningar, så har ikkje byggjemøtet den ringaste verdi.

Til slutt: Skal eit byggjemøte ha verdi, så må vi mellom anna få vera med på planlegging av arbeid og drift. For at dette skal skje, må vi vera merksame på det systemet vi er komne inn i og visa vilje og forståing for å gjere det betre. Slik det fungerer i dag, er det ikkje godt nok.

Som en ser har utgiften til brøyting i egen regi holdt seg noenlunde stabil i de to siste årene, mens egenregiandelen har gått tilbake. Den store økningen av utgiftene i 1979 (som falt innenfor pris-/lønnstopperioden) skyldes trolig den snørike vinteren i ytre strøk, der nesten all brøyting utføres av private.

I den siste perioden gikk noen brøyteroder over fra egen til privat brøyting. Vårt eget bilmateriell ble satt til relativt sett mer lønnsom kjøring, og ingen sjåfør mistet følgelig sin arbeidsplass. Dette skjedde i samme tidsrom som vi skar betydelig ned på vårt totale kjøp av private tjenester (entrepriser og innleie av maskiner og biler) som en følge av reduserte bevilgninger. Sett fra entreprenørenes synsvinkel ble vegvesenet et atskillig mindre marked enn før, mens det fra Lunds synsvinkel skjedde det utilbørlige at noen av bilene våre fikk andre vinteroppdrag enn det som hadde vært vanlig.

Ledelsen er pålagt å løse oppgavene på den mest effektive og økonomiske måten. Dette peker klart i retning av å foreta lønnsomme tilpasninger av vår egen lastebil drift. Men vi må føye til overfor Lund at kortsiktige kostnadsvurderinger ikke er det eneste grunnlaget for arbeidsopplegget. For eks. er arbeidsmiljøstandarden i vegvesenet for tiden antakelig høyere enn i mange private bedrifter i bransjen, og her er det vår linje at dette isolert sett ikke skal føre til lavere egenregiandel. Andre vurderinger er knyttet til beredskap, sunn konkurranse, faglig innsikt m.fl.

Når det gjelder endringene i brøyteopplegget til mer kontraktkjøring, har

dette vært økonomisk fordelaktig *ut over det som kan forklares ut fra en mulig forskjellig arbeidsmiljøstandard.* Det gjelder slik prisene er i dag. Den private brøyting blir også dyrere og forskyvninger kan skje i den ene eller andre retning avhengig av kostnadsutviklingen.

I en tid med synkende bevilgninger bør vi ellers være klar over at arbeidsmiljøloven koster store beløp. Det som gir størst utslag er ikke utgiftene til et bedre fysisk arbeidsmiljø, men de omkostninger som er knyttet nettopp til beredskapstjeneste (femtedelsregelen) og dessuten kompensasjon for spisepause der spiseroommet ikke er tilfredsstillende. Det er klart at i den grad andre i bransjen kan spare noe her, styrker de sin stilling.

Ved siden av at Lund tar avgjørende feil når det gjelder kostnadsforskjellen mellom egen og privat brøyting, er det dessuten vanskelig å finne sammenhengen i argumentene hans. For hvis det er så stor ekstra belastning for den enkelte å ha brøyteberedskap (og kompensasjonen som arbeidsmiljøloven stiller krav om er uttrykk for det), hvorfor nærmest kriminaliserer Lund oss da for å gi sjåførene våre andre oppgaver og dermed lette byrden? En viss logikk blir det hvis Lund mener at vegvesenet skal overta alt arbeid i egen regi uansett hva det koster. Men da kan vel dette sies rett ut uten å argumentere den tungvinte vegen om arbeidsmiljøloven?

Lund foreslår ellers at vi må si fra til de bevilgende myndigheter hvis ikke bevilgningene strekker til. Det kan her opplyses at dette spørsmålet er behandlet

# Mannskap til Holmestrand

AV JOHN HELLE

Til 20 stillingar i Holmestrand var det over 60 søkjarar, er det blitt opplyst — sjølv om det på søknadsskjemaet til vegvesenet var teke med ein «skremmeparagraf» om at dei som vart tilsett måtte rekne med å vera der i 2 år, noko vi må setje eit spørjeteikn ved. Men ein skulle då gå ut frå at dei som søkte meinte det alvorleg.

Grappa som skulle ta ut folk til denne jobben, hadde med vår representant frå fagforbundet. Han skulle kjenne folka og skulle sjå til at alt blei gjort på ein mest mogleg rettfærdig måte (trodde vi).

På tidlegare spørsmål til H. Lund fekk vi stadfesta at dersom det var fleire søkjarar til dei ulike jobbane, så måtte ansienniteten nyttast som rettesnor når kvalifikasjonane elles var like. Men kva opplever vi? Jo, representantene våre er med på å godkjenne ei liste der både

nokså nyttilsette i etaten og ferske i den spesielle jobben er med. I tillegg har dei trukke inn folk som allerede har fått permisjon fordi der er lite tunnelarbeid og som er blant dei seinast tilsette i tunneldrifta. Dette har skjedd trass i at der var søkjarar med lengre røynsle og mykje lengre ansiennitet innan etaten på lista.

Som vi veit blir det nedtrapping ei tid frametter i tunneldrifta, og ein del av arbeidarane må finne seg i å ta anna arbeid, som og tyder lågare løn. Denne ulempen ser det ut til at dei trugne slitarene som har stått i årevis i tunnel for vegvesenet, må ta.

«Trynetillegg» var eit kjent uttrykk tidlegare. Skal tru om den gamle skikken er komen til heider og verde att i måten vegvesenet og vår representant tek ut folk til ledige jobbar. Vi veit at i siste instans har vegsjefen det avgjerande

bl.a. i de to siste budsjettproposisjonene til Stortinget.

Forhåpentligvis vil denne redegjørelsen overbevise Lund om at ledelsen ikke ferdes på utsiden av lov og rett, som han kanskje antydte i innlegget sitt. Vår drift i egen regi både i anlegg og vedlikehold møtes i dag med skepsis fra enkelte hold. Det er vår oppfatning at vi kan forsvare denne driftsformen, ut fra den dyktighet og arbeidsvilje våre ansatte har og ut fra den mulighet vi har til å planlegge — på kort og lang sikt — full utnyttelse av hele produksjonsapparatet vårt. Som ledd i innsatsen må vi i tiden framover være rede til å forandre både arbeids-

metoder og organisasjonsformer, det vi kort sagt forbinder med uttrykket fleksibilitet.

I en tale til hovedtillitsmennene i Arbeidsmandsforbundet 6. august sa statsråd Bye bl.a.: «Det beste bidraget fra de ansatte er et omfattende og ekte engasjement i sin egen bedrifts konkurransevne. De ansatte sitter med hovednøgkelen til den evnen og det knytter seg til vegvesenets effektivitet, produktivitet og kvalitet. Etter min mening er det en høyverdig fagforeningsmålsetting i medlemmenes interesser å gjøre sin egen bedrifts konkurransevne uomtvistelig og anerkjent.»

ordet, men så langt burde ikkje slike saker måtte gå.

Eg vil be hovudtillitsmannen og dei føresette på vegkontoret om ei forklaring på kva for retningslinjer som vert nytta i tilsetningssaker som denne. Vi vil gjerne ha forklaringa gjennom bedriftsavis, og på ein slik måte at vi alle kan forstå at det som er gjort var riktig og rettferdig.

Dersom dette ikkje er mogleg, må vi ta det opp til drøfting om våre tillitsvalde kan ta godt nok vare på medlemenes interesser.

Eg veit elles at svært mange er opptekne av personalpolitikken innan etaten, fordi dette er eit av dei problema som lettast kan skape ufred på ein arbeidsplass, slik det har gjort denne gongen.

Til slutt vil eg be andre interesserte komme med sitt syn, og ikkje berre diskutere i spisebrakkja, for der er ikkje dei personane som kan gje svar til stades.

— Vil takke for ei god bedriftsavis, som eg tykkjer er blitt endå betre etter at det er kome med meir informasjon. Eg vonar det vil forsetje slik.

## Bør AMU få flere medlemmer?

*Svar til Svein Utkilen fra ledelsen v/driftssjef J. Søylen*

Svein Utkilen svarer ja på dette spørsmålet i forrige nr. av Veg i Vest. Han begrunner dette i hovedsak ved å vise til utviklingen i retning av større demokrati og medinnflytelse.

AMU består nå av 6 medlemmer med stemmerett, 3 fra hver av partene. Etter som AMU skal velges ved flertallsvalg, kan Arbeidsmandsforbundet som største organisasjon sikre seg alle arbeidstakermedlemmene, men har hos oss akseptert et medlem fra oppsynsmannsforeringen.

Da organisasjonene i fellesskap gikk inn for å utvide utvalget med en representant fra kontorfunksjonærene, gikk ledelsen med på dette under forutsetning av at denne representanten ikke skulle ha stemmerett (observatørstatus). På denne måten kunne ledelsen slippe å stille med enda et medlem (arbeidsgiver og arbeidstaker skal etter loven ha like mange representanter) og utvalget ville få 7 istedet for 8 medlemmer.

Hvorfor inntok ledelsen dette øyensynlig nokså upopulære standpunktet?

Vår begrunnelse har vært at AMU hovedsaklig arbeider med å bedre det fysiske arbeidsmiljøet, og disse problemene befinner seg for det meste ute i arbeidsdriften. For å kunne arbeide effektivt på dette feltet, trenger vi representanter fra vegarbeiderne i AMU. For øvrig legger vi vekt på at utvalget skal være minst mulig.

Vi har ved flere høve fått kritikk for at AMU utgjør en vel stor delegasjon ved våre befaringer ute på arbeidsplassene.

Er da AMU ute av stand til å behandle arbeidsmiljøproblemer på kontorsiden? Vi tror ikke det, for samtlige av dagens 6 medlemmer pluss verneleder og sekretær er stort sett kontorarbeidere. Vårt AMU må derfor anses som et svært kompetent utvalg på dette feltet.

Så er det argumentet om medinnflytelse i utvalget for flere enn de organisasjonene som allerede er der. Ledelsen har kanskje ikke tatt fullt hensyn til dette

# Sysselsettings situasjonen i vegvesenet i Hordaland

## — etter møtet med samferdselsministeren

Sysselsetting — permisjoner — oppsigelser av egne arbeidstakere i driften er emner som har vært hyppig omtalt helt fra vegbudsjettet for 1980 ble kjent.

I forskjellige media, både internt og eksternt, har vi fått lese at vegvesenet i Hordaland stod i fare for å måtte permittere/evt. si opp faste arbeidstakere.

Dialogen har vel stort sett gått ut på at dersom vegvesenet ikke fikk mer penger til disposisjon, så måtte vegadministrasjonen (selvsagt med tungt hjerte) ty til permittering eller oppsigelse av tjenestemenn i utedriften.

På grunn av forskjellige forhold, blant

(jfr. ovenfor om stemmeretten). Til vårt forsvar må det sies at det har heller ikke arbeidsmiljøloven gjort med den valgordningen som er fastsatt der. Denne medinnflytelsen har hittil vært utøvd i samarbeidsutvalget og i den særskilte POU-gruppen, og disse utvalgene har følgelig hatt flere medlemmer enn AMU.

Hvor står vi så?

Ledelsen vil ikke sette alt samarbeid i fare — slik Utkilen truer med — for denne saken. Tross alt er det for ledelsen et spørsmål om vi skal sette inn et medlem ekstra i utvalget eller ikke. Nå kommer dessuten den nye avtalen om medbestemmelse inn i bildet. Ved årsskiftet blir det vel klart hvilken ordning denne trekker opp. Fra ledelsens side vil vi da være rede til nye drøftinger om hvor mange representanter AMU skal ha.

annet lån fra andre fylkers vegbudsjett, er vel nå situasjonen avklart for resten av 1980. Men hva med 1981? Skal vi få samme situasjon på ny? Vegarbeidernes fagforening, Bergen — Hordaland Arbeidsmandsforening, har tatt dette spørsmålet opp med vegadministrasjonen — uten å oppnå noe entydig svar. Dette er imidlertid et så vesentlig spørsmål for oss i fagforeningen at vi ikke kunne si oss tilfreds med dette. Derfor stod det etter vårt syn bare *en* mulighet tilbake, nemlig å forsøke å få i stand et møte med samferdselsministeren direkte, for om mulig å få avklart situasjonen. Møtet ble, bl.a. ved hjelp av Hordaland Arbeiderparti, holdt i Bergen den 26. august i år. I tillegg til samferdselsminister Ronald Bye og hans personlige sekretær Karen Helle, inviterte vi vegsjef Josef Martinsen og AP's gruppe i fylkestinget. Fra fagforeningen møtte J. T. Aga, H. Lund, K. Ulvatn, N. Trengereid, som sammen utgjør styrets arbeidsutvalg.

Jeg vil her ikke komme med noe direkte referat fra møtet, men heller konsentrere meg om å bringe videre de konklusjoner en kunne trekke og de svar statsråden ga på direkte spørsmål.

Ettersom sysselsettings situasjonen nå er under kontroll for 1980, var det naturlig å konsentrere oppmerksomheten om de kommende år, og først og fremst 1981. Etter at møtedeltakerne hadde drøftet situasjonen slik den har vært i Hordaland på grunn av den reduksjon vi har fått i bevilgede midler, stilte fagfor-

eningen direkte spørsmål til samferdselsministeren om sysselsettingen fremover.

Ronald Bye svarte at oppsigelse av egne arbeidstakere i vegvesenet ikke er aktuelt, og heller ikke har vært det. Med den parlamentariske situasjon vi har i dag, ville det være en politisk umulighet å si opp folk i vegvesenet!

Fagforeningen kan dermed med tilfredshet konstatere at debatten om permisjoner og oppsigelser i vegvesenet nå er avsluttet. Statsrådets klare tale her innebærer at vi har rimelig sikkerhet for arbeidsplassene i vegvesenet, i det minste fram til stortingsvalget i 1981. Hva tiden vil bringe etter det, vil vel også stå i forhold til den parlamentariske situasjon som da oppstår.

Hvor mye penger vegvesenet vil få til

rådighet vil vi få vite etter hvert som stats- og fylkesvegbudsjettene blir lagt fram. Trange budsjett kan vi vel fremdeles få oppleve, i takt med den generelle økonomien i samfunnet vårt og de prioriteringer en til enhver tid må foreta mellom samfunnets interesser.

Uansett hva budsjettene vil bringe, må vi, både ledelse og øvrige ansatte og deres organisasjoner, legge oss i selen for å få best mulig resultat av det vi til enhver tid får å forvalte.

Vi vet i hvert fall nå hvor mange vi *minimum* skal være om arbeidsoppgavene.

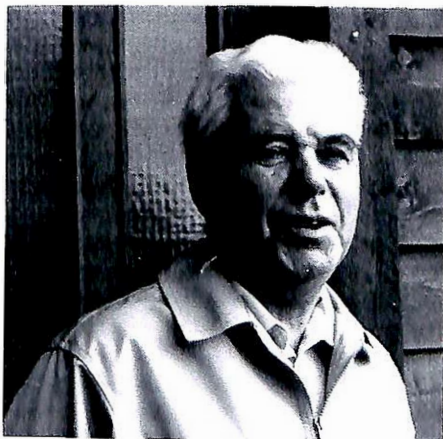
For Bergen — Hordaland Arbeidsmandsforening  
Hermann Lund, sekretær

## «Magnussens grøfter» — velkjent omgrep i vedlikeholdet

*Vegmeister Magnussen er gått over i pensjonistenes rekkjer, medan vedlikeholdsområde R-2 blir delt mellom tre andre område*

— Då eg tok til som vedlikeholdsmann på Osterøy i 1964, var eg åleine, og kontoret hadde eg heime hjå meg i Tyssebotn, fortel Harald Magnussen til Veg i Vest. medan han glytter nøgd på det nye, fine kontoret han fekk bygd like før han takka for seg frå vegvesenet.

Vegmeister Magnussen gjekk av med pensjon frå 1. juli i år, og samstundes



Vegmeister Harald Magnussen tykkjer 52 år i arbeidslivet får klare seg. (Foto: Røa).

forsvann vedlikehaldsomsråde R-2, Osterøy. Området er no delt mellom R-1, Nordhordland, R-3, Bergenshalvøya N og R-4, Voss.

— Likevel er her stort behov for at vegvesenet framleis har folk på staden, og difor satsa eg sterkt for å få dette gjort før eg gjekk av, peiker Magnussen på. Det er no ordna slik at oppsynsmannsassistent Anders Trefall skal ha eit par faste kontordagar i veka på Osterøy, sjølv om han no er knytta til Nyborg.

Magnussen må vedgå at han ikkje har vore heilt samd i den omkalfatringa av vedlikehaldsomsråda som no er i gang.

— Trur du det vil gå utover vedlikehaldsarbeidet på Osterøy?

— Eg var redd for det, men trur det vil gå bra no når ein i oppsynet skal ha sine faste kontordagar her, seier Magnussen.

### 36 år i vegvesenet

Harald Magnussen begynte første gong i vegvesenet i 1940, ved eit tilfelle som vegformann frå første dag. Seinare, vil mange vite, har han vore oppsynsmann på anlegg, m.a. på Matre-Romarheim-anlegget, på vegen og ferjekaien i Knarvik og brua i Alversund. Totalt er det blitt 36 år i vegvesenet, fortel han.

— Du tykkjer ikkje det er for lang tid i vegetaten?

— Nei. Det kjem kontant. — Nå er ikkje vedlikehald den enklaste jobben — det hender ein får mykje kjeft frå folk på staden. Særleg i telefonoppringingane om kvelden kunne det hagle tett med mindre pene ord, og det kunne røyne hardt på av og til.

— Det kunne nok hende ein hadde behov for å ta seg ut sjølv òg, medgjer Magnussen, — men elles må vel vegmeisteren vera diplomat. Det å ha kontakt med «grasrotplanet» er ikkje «bare, bare» .... Eg fann snart ut at det var om å gjera å helse og snakke *først*,

come fram til problema først — då gjekk det oftast lettare.

### Storflaumar verst

— Kva for problem har dukka opp i desse åra?

— Oppgåvene var svære då eg tok over som oppsynsmann på Osterøy. Til då hadde lensmannen vore vegtilsynsmann, slik skikken var før. Osterøylensmannen budde på Garnes, og var visstnok ikkje så ofte å sjå på Osterøvegane. Men dei hadde inntekt av dette, og var lite glade for at vegvesen-folk skulle ta over.

Dei verste problema i den tida oppstod då grusvegane rann vekk under storflaumar. Då var det ofte mykje vond kritikk å få. Det var då vi fekk høyre at vegvesenet var ineffektivt, at vi ikkje kunne jobben vår, fortel Magnussen.

— Vi hadde ein del slike stader før, og sjølvsagt måtte vi først ordne opp der trafikken var størst. Elles har vi jo alltid hatt ein del problem om vinteren. I Herlandssvingane, Solbergskaret og i Bruvikdalen skal det ikkje mykje til før vegen er såpeglatt.

### «Magnussens grøfter»

— No har vi fått fast dekke nesten overalt på riks- og fylkesvegane. Her manglar berre 10 kilometer på riksveg 566 frå Haus. Trafikken har auka kraftig her på Osterøy òg, men det er lagt ned eit kolossalt arbeid i vegnettet, særleg i form av utbetringsarbeid, peikar Magnussen på — med eit stor smil.

Øg «Magnussens grøfter» er blitt eit velkjend omgrep innan vedlikehaldet. Det galdt om å finne ein prosesskode der dei utbetringsarbeida han fann naudsynte kunne plasserast. «Grøftene» kunne gjerne gå 3 meter ned, ler han. — Dei var ikkje alltid samde med meg inne på



kontoret, men sidan er jo slikt arbeid kome meir inn i vedlikehaldet i form av driftstiltak. Den gongen fann eg ut at det ofte var lurast å gjere jobben først, og så spørje etterpå.

### Godt miljø

— Men har må eg få skyta inn at eg tykkjer miljøet blant folk ute i marken og kontakten med dei på kontoret har vore framifrå.

— Har du kvidd deg for å gå av?

— Ja, eg kjem til å sakne den gode kontakten vi har hatt. Men elles? Nei, eg har jobba i 52 år frå eg starta som 15-åring på Tøsse Mølle — det får halde.

Magnussen føler det framleis som om han berre har ferie, hevdar han, men han har tenkt å ta del i kurset i førebuing til pensjonsalderen, som no er på trap-pene. — Mange kan nok ha god nytte av det, trur han. Samstundes nyttar han høvet til å takke alle han har hatt kontakt med på vegkontoret og ute, for godt samarbeid.

### Røa



Magnussen og Trefall framfor det nye kontorbygget på Osterøy, der Trefall no skal ha kontordag eit par dagar i veka. (Foto: Røa).

## Vellykket auksjon i Rådal

I tråd med praksis de siste årene (-76, -78, -79) ble en del utrangert materiell fra maskinforvaltningen og fra diverse anlegg solgt på auksjon i Rådal i septem-ber. Vi har funnet det mest hensiktsmes-sig å auksjonere bort nedslitt materiell, framfor andre måter å kvitte seg med det på, selv om også auksjon har vist seg å ha en del mindre heldige sider.

Mengden av materiell som er utrangert og ble solgt på auksjonen, var noe større i år enn før, både når det gjelder kvanti-tet og verdi. Dette har flere årsaker: Reduksjonen i vegarbeidsdrifta har ført til at utstyr som egentlig har vært modent for utskifting tidligere, men som det har vært behov for hele tiden, nå ble ledig og kunne skiftes ut.

Enkelte maskingrupper har gjennom lengre tid vist seg å gi til dels store un-derskudd. Dette skyldtes blant annet ut-styrets tekniske konstruksjon eller den tilstand det var i, og det var nødvendig med en fornying her. Dette gjaldt spesielt gruppene 510, lastebiler med trekk på 1 aksel og 512/514, lastebiler mindre enn 7.5 t/personbiler/varebiler. Salg innen gruppen 510 medfører at 2—3 sjåfører etter planen får nye kjøretøy (dumpers, lastebiler) i 80/81.

Ut fra arbeidsmengden har vi funnet det riktig å redusere det operative antall høvler fra 18 til 16 på årsbasis. To re-servehøvler ble på grunn av dette og på grunn av sin tekniske tilstand, solgt fra maskinforvaltningen.

I maskingruppe 532, borvogner, skulle 2 stk. Roc 302 1972-mod., ha vært skif-tet ut i 1980. Vi har gjort et overslag over jobbene for resten av 1980 og 1981 og vurdert utstyrets tilstand i dag, og er

# Tunnel-ekspertise fra Hordaland til Vestfold

Som de fleste vil være kjent med har vårt fylke fått i oppdrag av Vestfold vegkontor å bygge tunnelen i Holmestrand.

Vestfold har ikke folk og utstyr til å drive tunneler, så man hadde valget mellom å la byggingen gå som entreprise, eller spørre et av «tunnel-fylkene» om bistand. Ettersom tunneldriften i Hordaland i 1980 og 1981 vil være mindre enn vanlig, og vi dermed hadde mulighet til å sende folk og utstyr til Holmestrand, falt det naturlig at Vegkontoret i Hordaland sa ja da vi ble spurt. Det hadde vært

kommet til at det kan være lønnsomt å beholde disse maskinene et år til, dersom reparasjonene holder seg på et akseptabelt nivå.

Nye krav til støydemping av kompressorer som trer i kraft ved årsskiftet, har ført til at en del av våre eldre kompressorer, spesielt Atmo, ikke vil bli tillatt med det støynivået disse har. Eventuelle støydempingstiltak vil bli for kostbare, sett i forhold til maskinenes alder. Derimot kan det være økonomisk å støydempe en del av de andre kompressorene, blant andre PR 700.

Alle maskinene ble taksert før auksjonen, og med få unntak gikk de fleste til minstepris eller mer, så auksjonen må sies å ha vært vellykket, sett fra vegvesenets side.

Salget av utrangert materiell har ellers ikke ført til at maskinførere er blitt ledige ut over det som er skjedd i forbindelse med naturlig avgang eller naturlig skifte av arbeidsplass grunnet alder, geografisk bosetting e.l.

Jann B. Jensen

fare for oppsigelser i Hordaland om vi ikke hadde fått dette arbeidet.

Selve jobben består i sprenging og ferdiggjøring av 1755 m tunnel av type A. Tunnelen skal drives med vekseldrift fra et tverrslag på 60 m som skal slås først. Det er særlig dette tverrslaget som vil volde problemer når det gjelder rystelser, forhold til publikum osv. Hele arbeidet er kostnadsregnet til 52 mill. (1980) kroner. Av dette vil 24 mill. kroner gå til drivingen.

Arbeidene skal foregå på to skift. Skiftplanen er laget spesielt for dette anlegget. Skiftene blir relativt lange, og man vil dermed opparbeide så mye tid at en får fri hver 3. uke. Folkene får dekket flyreise fram og tilbake i fri-ukene.

Tilsammen er det 24 mann fra Hordaland som skal bygge tunnelen i Holmestrand. Torstein Johnsen, som skal være anleggsleder, har med seg 2 mann fra oppsynet og 21 arbeidere. Vestfold skal stille med 1 oppsynsmann og 6 arbeidere.

Utplukkingen av de 21 arbeiderne som reiser herfra, ble foretatt etter en samlet vurdering av kvalifikasjoner, boligforhold, hvilket behov vi har for folk til tunnelprosjekter i Hordaland, ansiennitet.

Når dette leses, er vi forhåpentligvis kommet under tak i tverrslaget. Vi regner med å ha gjennomslag på nyåret 1982 og tunnelen skal settes under trafikk i 1983.

Vi skal være klar over at det er mange som vil følge dette spesielle anlegget med argusøyne. Derfor oppfordres de som reiser bort der til å gjøre en like god jobb som de er vant til.

Arild Hegrenæs

# SAKLIG SAMARBEID

*Av driftssjef Jan Søylen*

Hovedtillitsmannsutvalget (Arbeidsmandsforbundet) uttalte på et forhandlingsmøte i vår at det er stor svikt i samarbeidet på mange områder og nivåer innen vegarbeidsdriften. Utvalget mente at det nå er nødvendig å få diskutert dette problemet.

Min første reaksjon var at jeg ikke hadde opplysninger som tydet på at samarbeidsproblemet jevnt over er så stort som det her hevdes. Det finnes nok en del både av manglende kontakt og forståelse mellom arbeidsledelse og arbeidere ennå, men stort sett mente jeg at de samarbeider bra om utførelsen av de praktiske oppgavene.

På den annen side, hvis en part mener at samarbeidet er dårlig, kan en gå ut fra at det finnes noen telekuler i vegbanen likevel. De kan finnes i driften jevnt over slik det her påstås, eller de kan faktisk være konsentrert om enkelte personer, uten at andre merker stort til problemet.

Samarbeid betyr ikke nødvendigvis enighet om alt. For å vise hvordan jeg oppfatter det, vil jeg peke på følgende: Ledelsen er pålagt å arbeide innenfor enkelte grenser som er satt av politiske organer. De viktigste er 1) at arbeidet skal utføres innenfor rammen av gitte bevilgninger, 2) at oppgavene skal løses på den mest effektive og økonomiske måte og 3) at gjeldende lov- og avtaleverk skal følges.

Det er ikke sikkert at alle er enige i at disse betingelsene er rimelige og fornuftige, særlig når en kommer til den praktiske tillempingen. Ta f.eks. spørsmålet om entrepriser og innleie av private ma-

skiner. Den linje ledelsen fører her kan uttrykkes slik:

«Når det gjelder fordelingen mellom privat og offentlig drift i vegvesenet, må som ellers, visse markedsmekanismer gjelde. Jeg tror at den fordeling vi har fått i stor utstrekning er blitt påvirket av disse mekanismer, selv om vegvesenets egen drift har en særstilling i markedet. Jeg tror at en blandet drift i vegvesenet er fordelaktig samfunnsøkonomisk, for statens vegvesen når det gjelder bygging og vedlikehold av riks- og fylkesveger, og jeg mener at en blandet drift er mest fordelaktig for vegvesenets egne arbeidstakere.» (Fra statsråd Byes tale 6. aug. 1980 på konferansen for hovedtillitsmenn).

Noen tillitsmenn — og andre — er uenige i dette. De vil mene at vegvesenet skal eie alle maskiner og drive alle arbeider selv, nær sagt uansett hva regnskapsresultatet måtte bli. Denne oppfatningen er forøvrigt en grei sak. Poenget mitt er at dette ikke trenger å føre til noe samarbeidsproblem mellom tillitsmennene og arbeidsledelsen. Tillitsmennene ønsker enkelt sagt, å sette opp andre rammebetingelser for ledelsens arbeid enn de som gjelder i dag. Men dette er ikke så mye å krangle med ledelsen på vegkontoret om. Det er en politisk sak som hører hjemme på et annet plan.

Jeg kan derfor ikke se noen fornuftig grunn til at slike meningsforskjeller skulle ødelegge samarbeidet i vegvesenet. Det er et spørsmål om å innse at et saklig samarbeid må bygge på gjensidig forståelse for de grenser som er satt av

høyere myndigheter og dermed forståelse for de roller vi er satt til å spille.

Diskusjonen omkring sysselsettingen i år er et eksempel som må trekkes fram i denne sammenhengen. La meg først nevne at vi nå gjennom låneopptak har sikret de pengemidler som trengs for å unngå oppsigelser i år. Som kjent orienterte vi de ledende tillitsmenn i driften løpende om situasjonen og de tiltak den ville bli møtt med, på flere møter fra oktober i fjor og utover. Vi gikk også ut med informasjon i «Veg i Vest», «Driftsnytt» og «Vegen og Vi». Situasjonen var da nokså kritisk på grunn av den store reduksjonen i bevilgninger fra stat og fylke.

En opplevde da det underlige at enkelte — og det var ikke innen ledelsen — var kritisk til at denne informasjonen ble gitt. Under hånden ble vi møtt med at dette skapte «uro på arbeidsplassene», og det ble til og med av enkelte søkt å skape en plattform for personangrep i den anledning. Etter min mening viser slike holdninger bare at det er enkelte som undervurderer arbeidstakerne. Det er ingen i vegvesenet som ikke ser en krystallklar sammenheng mellom bevilgninger og sysselsetting.

Men igjen er poenget mitt at slike situasjoner ikke nødvendigvis står i vegen for samarbeid — vel å merke hvis alle parter gjør sitt for å holde diskusjonen på saksnivået.

For et saklig samarbeid, som gjerne kan bo i hus med saklig uenighet, kommer ikke av seg selv. Det er en forutsetning for samarbeid at arbeidsledelsen har respekt for den som er valgt til et tillitsverv, og at den som en gang er vist slik tillit på sin side viser en åpen holdning overfor den andre parten (f.eks. ikke søker å spre usikkerhet med vage hentydninger til kontakt med «høye herrer», for å nevne noe som faktisk har forekommet).

Med den avtalen om medbestemmelse som nylig er inngått mellom staten og arbeidstakerorganisasjonene er det stukket ut en ny veg for samarbeidet i vegvesenet. Det gjenstår å forhandle om enkelte praktiske tillemperinger av avtalen for vår etat, men jeg regner med at dette blir ordnet i løpet av året.

Vi skal gjøre dette avtaleverket kjent gjennom bedriftsavisa når det foreligger, og la diskusjonen vente til etterpå. Det er mitt håp at avtalen skal føre med seg ikke bare flere forhandlinger mellom partene, (som det helt sikkert vil bli), men også bringe bedre samarbeid. Hvis værslaget blir for dårlig, blir det ikke lett å virkelig gjøre ønsket om større medinnflytelse. Felles mål og gjensidig tillit er nøkkelordet i denne situasjonen.

---

## Sysselsettingen —

*Forts. fra side 3*

sterke vilje blant våre tunnelfolk til å flytte til Holmestrand.

Vi må likevel huske at vi ikke hadde mestret de store nedskjæringene hvis vi ikke hadde fått hjelp fra andre fylker. Her har vi kunnet trekke fordeler av å være en stor etat. Den siste tiden har vi ikke kunnet gjennomføre noen særlig rasjonalisering og effektivisering av driften. Vi må derfor prøve å ta det tapte igjen så snart forholdene blir normale. Vi må for ettertiden være forberedt på at det kan skje hurtige endringer i bevilgningene til vegformål. For å unngå oppsigelser kan det på lengre sikt være aktuelt å sette en større del av anleggsdriften ut på entreprisen. Det blir da lettere å ta store svingninger i bevilgningene. Vi må også innstille oss på å ikke drive spesialiseringen for langt, men heller legge opp til en mer allsidig egen drift.

*J. Martinsen*

# HVA SA BYE I FØRDE?

*Referat av statsrådens foredrag ved  
hovedtillitsmannskonferansen 6. august i år*

I dette nummeret av Veg i Vest er det noen ganger henvist til samferdselsminister Ronald Byes uttalelser om sysselsetting og forholdet mellom egen regi og entrepriser. Dette er saker som naturlig nok har hatt svært stor interesse her i Hordaland, på grunn av den vanskelige situasjonen reduserte midler har ført til for oss. Vi vil her referere en del av det foredraget Bye holdt ved hovedtillitsmannskonferansen i Molde 6. august i år, «Hvem skal bygge og vedlikeholde vegnettet vårt?»

## **Blandet drift fordelaktig**

— Jeg tror det er viktig å huske på at vegvesenet og vegsektoren og dens sysselsetting er av et slikt omfang i vårt samfunn at alle må være innforstått med at spørsmålet om egendrift eller entrepriser ikke kan isoleres. Spørsmålet vil være under påvirkning fra en rekke forhold, og omfattende hensyn må tas.

— Når det gjelder fordelingen mellom privat og offentlig drift i vegvesenet, må, som ellers, visse markedsmekanismer gjelde. Jeg tror at den fordeling vi har fått i stor utstrekning er blitt påvirket av disse mekanismer, selv om vegvesenets egendrift har en særstilling i markedet. Jeg tror at en blandet drift i vegvesenet er fordelaktig samfunnsøkonomisk, for Statens Vegvesen når det gjelder bygging og vedlikehold av riks- og fylkesveger, og jeg mener at en blandet drift er mest fordelaktig for vegvesenets egne arbeidstakere, var en av Byes konklusjoner.

## **Økonomi og sysselsetting**

— Vegvesenets hovedoppgave er på den beste måte å bygge ut, vedlikeholde og administrere riks- og fylkesvegnettet i landet. Så langt det er økonomisk og driftsmessig forsvarlig og forenlig med denne hovedoppgaven, er det min politiske oppfatning at vegvesenet først og fremst skal sikre sysselsettingen av sine egne anleggsarbeidere. Denne prinsipielle oppfatningen ekskluderer ikke en fornuftig fordeling av arbeidet mellom vegvesenets egen og innleid arbeidskraft, men uttrykker det som bør være en moderne bedriftsledelses prinsipp, at man først og fremst sikrer sine egne arbeidere.

## **Bidrag fra de ansatte**

Denne politiske oppfatningen må underbygges, både fra dem som arbeider i vegvesenet og på politisk hold. Det beste bidraget fra de ansatte er et omfattende og ekte engasjement i sin egen bedrifts konkurransevne. De ansatte sitter med hovednøkkelen til den evnen, og det knytter seg til vegvesenets effektivitet, produktivitet og kvalitet. Etter min mening er det en høyverdig fagforeningsmålsetting i medlemmenes interesser å gjøre sin egen bedrifts konkurransevne uomtvistelig og anerkjent, slo statsråden fast.

## **Stabil egendrift**

Bye pekte ellers på at vegvesenets egendrift har hatt en ganske stabil andel av det totale forbruk de siste årene — om lag 55 prosent. — Det ligger i Statens

Vegvesens politikk at driften skal gjennomføres både i egen regi og ved entrepris på de fleste arbeidsfelt. Fordelingen mellom egenregi og ulike former for entrepris skal fastlegges ved avveining mellom økonomi, trygge og gode arbeidsplasser for vegvesenets faste arbeidsstyrke og hensynet til egen kompetanse og kapasitet.

### **Lønnsomhet er overordnet mål**

Når det gjelder de tre typer driftsformer i vegvesenet, har jeg forstått det slik at det i grove trekk er enighet mellom Vegdirektoratet og Norsk Arbeidsmandsforbund om forholdet mellom egen drift og entrepris. Det er i forholdet mellom egne maskiner og fremmede maskiner i vegvesenets egen drift at meningsforskjellene har vært størst. I det tidligere nevnte arbeidsdokument (nr. 2 Driftsformer) går det fram at det er enighet om at lønnsomhet er et overordnet mål for vegarbeidsdriften. Når en er enig om dette mål, som viser en ansvarsbevisst holdning hos alle parter, har jeg stor tro på at det også vil være mulig å komme fram til kriterier for hvordan en skal avveie bruk av egne maskiner mot innleie av fremmede.

### **Forpliktelser**

Bye framholdt videre at Statens arbeidsgiveransvar innebærer forpliktelser, spesielt i tider hvor de samlede bevilgninger til anlegg og vedlikehold ikke lenger øker, men kanskje viser en svak nedgang, samtidig som effektiviteten bedres gjennom større mekanisering. I denne situasjonen, hvor det samlede antall årsverk i vegarbeidsdriften blir mindre, må vegvesenet ta spesielt hensyn til sine egne arbeidstakere, sa Bye.

### **Innleie trygger arbeidsplasser**

Han gikk inn for en fortsatt blanding av offentlig og privat drift innen vegvesenet:

— Den blandede drift gir vegvesenet

kjennskap til kostnadene ved egendrift og privat drift. Dette gir mulighet for kontroll med eget kostnadsnivå, som er viktig, og det gir faglig kompetanse og mulighet til å vurdere og kontrollere kostnader ved kjøp av tjenester til vegarbeidsdriften. Vi må regne med at bevilgninger til vegformål kan variere fra år til år. Det har f.eks. dessverre blitt nødvendig å redusere anleggsbevilgningene den siste tida i forhold til forutsetningene i vegplanen for inneværende periode. Både anleggs- og vedlikeholdsarbeid varierer med årstidene — brøyting om vinteren og asfaltering om sommeren.

Totalt er aktiviteten i vegarbeidsdriften størst i sommerhalvåret. Uten å kjøpe tjenester utenfra til å ta toppene, ville det blitt svært vanskelig for vegvesenet å opprettholde en jamn sysselsetting over året og fra år til år. Utenfor toppsesongen og i tider med stramme årsbudsjetter vil både innleie av maskiner og entrepriser fungere som bufferter som trykker arbeidsplassene i vegvesenet. Jeg tror at det i dagens situasjon ville vært vanskelig unngå oppsigelser uten disse bufferter. Sett i forhold til ansvaret for bygging og vedlikehold av riksvegnettet er en blanded driftsform det mest hensiktsmessige for vegvesenet, og jeg tror også at vegvesenets egne arbeidere er best tjent med en slik driftsform.

### **Sesongvariasjoner**

Det er sider ved sysselsettingen i vegvesenet som ville vært annerledes om vegvesenet utelukkende skulle tatt hensyn til effektivitet i vegarbeidsdriften. Det hadde vel vært lønnsomt med en mer konsentrert anleggsdrift i sommerhalvåret, men dette ville medføre permisjoner i vinterhalvåret. De private entreprenører har tradisjonelt stått noe friere når det gjelder sesongvariasjoner, men utviklingen vil trolig, og bør, gå i retning av mer stabil sysselsetting over året også her. På

# Postvegen gjennom Lindås nytt verneprosjekt

Restaureringsarbeidet av Kossdalsvegen, Osterøy, var ferdig til sumaren. Dette har synt seg å vera eit populært tiltak med eit stort antal besøkjande. Denne røynsla har og synt at det er behov for å arbeide vidare med verneverdige vegar. Neste prosjekt, som alt har kome i gang, er delar av postvegen som går frå Bergen til Trondheim.

I brev til Hordaland vegkontor har kulturvernkonsulent Ove Magnus Bore som arbeider hjå Fylkeskonservatoren i Hordaland skrive ei historisk utgreiing om postvegen og postvegar generelt: «11. mai 1786 vart vegprosjektet gått opp og målt av lensmennene Lars Fjellsende i Lindås og Johannes Smørdal saman med seks lagrette menn. Dei tok til på Isdal og gjekk til Lotrebogane, rodde over Timmervika og vidare over Lindås

til Fonnebost over Fensfjorden til Naustvik innfor Halsvik og vidare til Sogn og Fjordane». (Nils Hjellveit: Alenfit skipseide).

Det var postvegen mellom Bergen og Trondheim ein gjekk opp i Lindås 11. mai 1786. Dette årstalet kan reknast som det år då «den Trondheimske postveg» kom i gang. Frå dette året gjekk det tre postvegar frå Bergen: Bergen-Kristiania, Bergen-Stavanger og Bergen-Trondheim. Stavangervegen kom i gang same år, mens Kristianiavegen alt var bortimot 150 år.

Postvegane vart rekna som hovudvegar. Standarden var likevel ikkje særleg høg, og i byrjinga var dei nok berre farbare til hest eller til fots. Dei reisande nytta framleis mest sjøvegen, som var både ein raskare og meir makeleg rei-

dette punkt er det forskjell mellom bedriftsøkonomisk lønnsomhet og samfunnsøkonomisk. Det må imidlertid være riktig å fire noe på lønnsomhetskravet i deler av året for at arbeidskraften også da skal være produktiv, om enn noe mindre enn i den beste sesongen, framfor at arbeidskraften skal være helt uproduktiv. Vegvesenet har tatt konsekvensene av dette i sin sysselsettingspolitikk, noe fagorganisasjonenes arbeid har bidratt til.

## **Mer konkurranse**

Statsråd Bye kastet for øvrig fram et emne til debatt: I dag konkurrerer private om offentlige arbeider, f.eks. på vegsektoren, mens offentlig anleggskapasitet

ikke kaster seg ut i konkurransen om private anlegg. Det skal jeg heller ikke gjøre meg til talsmann for, sa Bye, men som et ledd i opprettholdelsen av en stabil sysselsetting og rasjonell utnyttelse av offentlige ressurser kunne det jo tenkes at det ville være hensiktsmessig å la f.eks. vegvesenet bygge flyplasser for Luftfartsverket. M.a.o. la offentlig anleggskapasitet konkurrere fritt med private om oppdrag på hele den offentlige sektor.

Statsråden pekte ellers på at fordelingen mellom egne og leide maskiner innen vegsektoren vil bli vurdert på nytt i forbindelse med den pågående revisjon av Norsk Vegplan.

semåte. Landvegen høvde betre for posten som ikkje kunne vera avhengig av ver og vind og som måtte vera framme på særskilde dagar.

Vegane var for det meste bygde av bøndene som pliktarbeid. Vedlikehaldet kvilte på dei same personane. I 1820-åra vart det tilsett veginspektørar som skulle sjå etter vegane. Og smått om senn vart vegane utbetra slik at ein kunne køyra dei med vogn.

Det var aukande postmengde og krav til effektivitet som fremja denne utviklinga.

Postvegane var i seg sjølv eit fram-tredande element i kulturlandskapet med sine steinsettingar, bruer, kaianlegg o.a. I tilknytning til vegane vaks det også opp andre ting som gjestgiveri og skysstasjonar.

Postvegen nordover frå Bergen fylgde fylgjande rute fram til Sognegrensa: Frå Bergen gjekk vegen gjennom Sandviken og ut til Hordvik i Åsane. Herifra drog ein i båt til Isdalstø i Lindås. Frå Isdalstø gjekk vegen over land gjennom Hamre og Seim til Lotrebogane aust for garden Nese ved Rydlandsvågen. Her rodde ein i båt over til Timbervik på Hundvinlandet.

Vegen gjekk så vidare gjennom Lindås til Fanebustsjøen der ein måtte ut i båt att for å ta seg over Fensfjorden til Naustvik tett ved fylkesgrensa.

I 1852 var det ein større omlegging av vegen i Lindås, då vegen vart lagt om til Hundvins-kaien og om til Neset der det vart bygd ny kai.

Generelt må postvegane frå ein post-historisk og samferdslehistorisk synsvinkel kunne karakteriserast som verneverdige. Sett ut frå den rolla vegane spela når det galdt å knytta landet saman og opna for samkvem mellom landslutane er det absolutt av regional interesse å få verna om delar av desse kulturminna. I tillegg har ein den reint lokalhistoriske interessa eit slikt vern er knytta til, ikkje minst med tanke på vegane som eit pro-

NY SPENNENDE JOBB I BILTILSYNET

## Trafikkpedagog og trafikk-sikringsarbeid

*Kontakt med skoleverk og trafikkmyndigheter*

**Gudrun Caspersen, 33 år, cand. mag. fra Universitetet i Bergen i 1974, deretter pedagogisk seminar i 1977 — de siste 2 årene formidler ved fylkesarbeidskontoret i Hordaland — nå ansatt som trafikkpedagog ved Biltilsynet fra den 1/8-80.**

— Er trafikkpedagogikk et attraktivt arbeidsfelt, og har du noen klare forestil-

dukt av generasjonars pliktmessige arbeidsinnsats i bygging og vedlikehald.» (Sitat slutt)

Etter initiativ frå Lindås kulturstyre er det kome i stand ein avtale mellom Hordaland vegkontor og tre ungdomslag i Lindås som skal utføra restaureringsarbeidet på dugnad.

Vegkontoret har fått kr. 30 000 i løyving frå Vegdirektoratet til arbeidet på denne vegen.

Arbeidet er lagt opp slik: Seim ungdomslag tar seg av strekninga Isdalstø-Lotrebogane. Ungdomslaget Nybrot: Nesfossen til Vågseidet. Lindås ungdomslag: Vågseidet-Fanebustsjøen. Desse strekningane går for det meste gjennom utmark og er lite utsett for ytre inngrep.

Ordninga med at ungdomslaga tar seg av restaureringsarbeidet på dugnad vonar vi vil vera med og skapa interesse for aktivt kulturarbeid i lokalmiljøet.

**Nils Nonås**



SYNET:

# n skal styrke beidet

skoler blant hovedoppgavene

linger om hva du går til, Gudrun Caspersen?

— Både ja og nei — trafikkpedagogikk virker attraktivt i utgangspunktet og jeg er etter 14 dager ved stasjonen begynt å få vage forestillinger om hva jeg går til.

— Er det slik at man må bruke fantasien og innstille seg på pionér-arbeid eller har du fastere grunn under føttene?

## Barn og eldre viktige

— Jeg tror jeg vil måtte bruke fantasien fordi ingen har bedt om pedagog — hverken kjøreskoler — det vanlige skole-

## Intervju: Carlo Jacobsen

verk og knapt nok Biltilsynet, etter hva jeg skjønner. Fast grunn under føttene har jeg likevel i den interesse Biltilsynet/vegvesenet synes å ha for å gå nye veier i trafiksikkerhetsarbeidet, til eks.:

At man er villig til å la en pedagog prøve og feile og prøve igjen på områder hvor man kanskje ikke har hatt kapasitet til å være så aktiv tidligere. En hovedoppgave for meg må være å forsøke å få en seriøs trafikkundervisning inn i skolene. Jeg regner med å måtte bruke fantasien for å finne fram til stoff, tilrettelegge dette og ikke minst påvirke lærere til å undervise om trafikk. Det er vel den måten man kan håpe å nå flest fotgjengere, syklistere, mopedister og vordende bilførere på.



**Gudrun Caspersen,**  
nyansatt  
trafikkpedagog  
i Biltilsynet.

(Foto: BLA).

En annen gruppe som bør få oppmerksomhet er den eldre generasjon som ofte synes engstelige i dagens trafikkmiljø. Det er meget viktig å bidra til at de blir holdt åjour med hva som skjer i trafikken. Riktig forståelse av nye signaler og regler vil kunne fjerne nødvendig engstelse hos denne gruppen.

## Målsetting

— Pedagogikk er kunnskap om læring, hva man kan forvente at folk er i stand til å lære på de forskjellige alderstrinn og hvordan man motiverer folk til å lære slik at kunnskapen sitter — hva er bakgrunnen og målsettingen for en trafikkpedagog i Biltilsynet?

— Foruten altså å fungere som en slags kontaktkvinn for skoleverket, regner jeg også med å få en god del med føreropplæring (trafikkskolene) å gjøre. For det første står man midt oppe i den praktiske utformingen av fase 2 i denne opplæringen. Jeg håper å kunne bidra noe og lære en hel del ved å delta i dette arbeidet. For det andre diskuteres det også å forsøke nye måter å avvikle førerprøvene på for framtiden. Den mest aktuelle synes å være at prøvingen overlates mer og mer til skolene og at vår oppgave fra Biltilsynets side eventuelt

blir å påse at skolene holder et forsvarlig nivå i sin opplæring.

Den overordnede målsetting for stillingen er å styrke trafikksikkerhetsarbeidet. Bakgrunnen for å ansette en pedagog er vel at man vil forsøke å gjøre biltilsynets og vegetatens kunnskaper lettere tilgjengelige for nye grupper, inkludert det nettverk av pedagoger som ifølge mønsterplanen er pålagt å drive trafikkundervisning i skolene.

— Synspunkter på den nye føreropplæring i to faser?

— Det er vanskelig å ha bestemte synspunkter på dette området. To ting vil jeg si umiddelbart. Det synes positivt at man får kontakt med en kjøreskole igjen etter å ha kjørt en stund på egenhånd. Man kan da drøfte og lære av situasjoner man har vært oppe i som endte galt eller som var nære på å ende galt. For det annet synes det positivt dersom utstedelsen av midlertid førerkort kan gi den nybakte bilfører en liten følelse av at man ikke er ferdig utlært og fullbefaren «rally-kjører» fordi om man har fått tillatelse til å kjøre på egen hånd.

— Noen ord om trafikkforskning og det internasjonale samarbeid for likeartede trafikksystemer?

— Trafikkforskning aner jeg bare foreløpig at det finnes en god del av. At det er positivt at det drives synes jeg sier seg selv. De mest selvfølgelig «sannheter» må ofte belegges med vitenskapelige undersøkelser for å bli tatt alvorlig. Jeg gleder meg til å sette meg inn i en del av det som finnes på dette området og til å forsøke å få det ut også til andre enn de som leser fagtidsskrifter. Den trafikkforskning som drives verden over kan jo også hjelpe oss til ikke å begå de samme feilene i land etter land.

## Mye å lære

— Får du en systematisk innføring i vegetaten og Biltilsynets virksomhet og vil du si at responsen på den nyopprettede stillingen er positiv?

— Jeg har foreløpig fått en skjematisk innføring i etatens oppbygging og hvilke avdelinger som steller med hva. Jeg leser ellers hvilke politiske retningslinjer etaten har fått, leser referater og utredninger om ting som har foregått og som er på trappene. Ellers får jeg også se i praksis hvordan de forskjellige avdelinger arbeider. Jeg regner jo med å bruke en del tid på først og fremst å få skikkelig kjennskap til hva etaten driver med. Som trafikpedagog skal jeg jo anvende mine pedagogiske kunnskaper på stoff om trafikk. Det forutsetter altså at jeg tilegner meg dette stoffet. Foreløpig ser det spennende ut og jeg håper på et positivt samarbeid med folk som har stelt med dette i årevis. På den måten håper jeg at jeg kan komme i gang også med den mer utadrettede virksomhet om ikke altfor lenge.

— Vi har altså fått en pedagog som satser på læring i jobben?

— Ja, det vil jeg si. Det er vel ingen som fullt ut kan jobben sin den dagen man begynner. Alle stillinger krever vel en viss opplæring på stedet. At jeg ble ansett for å være kvalifisert betyr jo bare at jeg har visse kunnskaper fra før som jeg må bruke for å kunne fylle jobben. Det gjenstår likevel for meg å sette meg inn i alt det nye som jeg i denne jobben skal bruke mine kunnskaper på. Og selv etter å ha fått et nødvendig grunnlag er jeg ikke så redd for at der *ikke* skal bli nok å lære i mange år framover.

— Har du et ord til alle om det å lære?

— Personlig synes jeg at livet må bli kjedelig den dagen man synes man ikke har mer å lære.

FRA FØRERKORTAVDELINGEN:

## Hun bestemmer når andre skal få ta «lappen»

Timebestillingen har lenge vært en egen funksjon i biltilsynet som krever påpasselighet og planlegging. Mandag ettermiddag og hele tirsdag i hver uke foregår utdeling av teori- og oppkjøringstimer etter nøye oppsatte kjørelister. Antall timer fordeles i prinsippet etter antall biler skolen har i drift, men det har lenge vært et problem å bringe dette i samsvar med utviklingen:

— Kjøreskolene er stadig interessert i flere timer, Evelyn Knapskaug, er der mange som klager nå om dagen?

— Nei, det er stort sett lite klager. Der er selvsagt noen som kunne tenke seg flere timer. Vi har jo 36 kjøreskoler å ta hånd om, så litt klager vil der jo alltid bli. Ellers har jeg et meget godt samarbeid med skolene når det gjelder tildeling av timer.

— Hvor mange timer har det «gått ut» hittil i år?

— Bare i år har det vært tildelt ca.

*Evelyn  
Knapskaug  
fordeler  
oppkjørings  
timene.*



5000 timer for klasse B. I tillegg har vi fornyelser og minibussprøver, samt teori- og oppkjøringstimer for tyngre kjøretøyer.

— Det krever stor påpasselighet å avvikle timebestillingen?

— Ja, jeg føler det som et stort ansvar at tildelingen til enhver tid er i samsvar med ukeplanen og kjøreskolens timekvoter. Dette er et arbeid som tidligere var skjøttet av teknisk personell, men som nå er tillagt førerkortavdelingen.

— Liker du å hankses med kjøreskolene, fru Knapskaug?

— Det går veldig greit, og det er bare hyggelig å ha med kjøreskolepersonellet å gjøre.

C.J.

## Biltilsynsfolk på skolebenken



*Sveinung Mo.*

Biltilsynet følger stadig opp kravene til økt utdanning — to mann er igjen dratt til 6 mndr. kurs ved Statens trafikk lærerskole i Stjørdal. Sveinung Mo og Sigurd Læg Reid — begge med lang yrkespraksis — møter ved høstens kurs.

— Hvilke forventninger har du til kurset, Sveinung Mo?

— Jeg har store forventninger til kurset. Faggruppene pedagogikk, psykologi, jus, fysikk, bilteknikk og ikke minst egenkjøringen med kommentarer vil gjøre oss

# Ansvaret for opplæring

Opplæringsutvalget har nå vært i virksomhet i ca. 11/2år. Vi har forsøkt å finne en form, men er noe usikre på om vi jobber på «riktig måte». Blant annet kunne vi tenke oss en mer målrettet opplæringspolitikk. Vi fikk i gang en diskusjon i SU og på Hovedmøtet og kom frem til følgende:

— avdelingslederne må i større grad ta ansvar for interne kurs på avdelin-

gene, eventuelt at det blir satt ned kursutvalg.

— avdelingslederne skal følge opp og utnytte den kompetanse og de kunnskaper medarbeiderne får på eksterne kurs.

— avdelingslederne får ansvaret for å planlegge opplæring og prioritere opplæringstiltak med sikte på en mest mulig målrettet opplæring

## Kurs i sakshandsaming

Vegdirektoratet har fått utarbeidd eit kurs i sakshandsaming for merkantilt og teknisk personale som arbeider i vegvesenet. Kurset har 11 hovudemne:

— offentlig forfatning/forvaltning

bedre kvalifisert til arbeidet med opplæring og førerprøver.

— Du har 8 års yrkespraksis, hvorav 6 år i biltilsynet. Hvilke faggrupper interesserer mest ved dette kurset for en inspektør ved biltilsynet?

— Så veldig mye nytt og ukjent stoff på det rent biltekniske plan eller i fysikken er der vel ikke, vi har nok mest å hente innen de andre faggruppene. Ikke minst på egenkjøringen med kommentarer tror jeg vi har mye å lære. Kurset skal avsluttes med et 14 dagers førerprøvekurs i Trondheim som blir godt å ha med.

— Hvordan er boforholdene på skolen?

— Vi kommer til å bo på hybel på en gård ca. 5 km fra skolen. Der har vi halvdel av et kårhus. Leien er forholdsvis rimelig.

C.J.

— vegvesenet si historie og organisasjon

— samarbeid

— sentrale lover

— forvaltningsrett

— personalforvaltning

— økonomi/budsjett

— norsk

— håndbøker

— sakshandsaming

— arkivordning

Opplæringsutvalet vil setje i gang eit slikt kurs i samarbeid med vegkontoret i Sogn og Fjordane og Vegdirektoratet. Det vil bli 5 internatsamlingar og heimearbeid i grupper mellom samlingane.

Frista for påmelding til kurset var 1. september, og interessa blant dei tilsette har vore svært stor. I alt kom det inn nær 40 søknader. Søknadene er vurdert og prioritert av avdelingsleiarane, stort sett i samarbeid med tillitsmennene. Opplæringsutvalet har følgd deira tilrådingar, og følgjande er tekne ut til å ta del i kurset:

## Teknisk personale Reserve:

Hugo Engevik

Odd Sæveraas

## KURSSPALTEN:

Nils Nonås  
Toralf Ramsøy

Gunnar Tunestveit

### Merkantilt personale: Reserve:

Svein Hoff  
Kirsten Kårbo  
Janne Takvam  
Åse Pedersen  
Kurth Dalen  
Rolf Johansen (biltils.)  
Mette Hansen (biltils.)

Arvid Nilssen

Gudrun Caspersen

Reidun Nordgulen

Fordelinga mellom teknisk og merkantilt personale er sett i høve til søkjar-massen.

Sidan behovet for eit slikt kurs har synt seg å vera så stort, vil opplæringsutvalet freiste å få i gang eit tilsvarende opplegg eit anna år.

### Forberedelse til pensjonsalderen

Opplæringsutvalget har fått henvendelse

fra en av våre blivende pensjonister om å få i stand et kurs for dem. Vi har tatt i mot utfordringen og har sendt ut et tilbud som omfatter følgende emner:

- aldersmessige — psykiske og fysiske forandringer
- kosthold og forandringer i fordøyelsesorganene
- sosial og medisinsk eldreomsorg
- vanlige sykdomsproblemer i eldre år/hvordan forebygge disse
- boligen — vedlikehold og lån
- juridiske forhold — rettigheter
- økonomi — pensjon/trygd/deltidsarbeid
- velferdstiltak
- trivselsaktiviteter

Vi håper å få i gang kurset til høsten, dersom det melder seg nok deltakere.  
M.A.

TA — en ny — ukjent forkortelse:

## Transaksjonsanalyse — kan den hjelpe oss til å forbedre oss?

*Begrepet er ført inn i vegvesen-sammenheng i en del kurs og konferanser for de ansatte*

Transaksjonsanalyse — det er også et av alle de nye og merkelige begrepene som svirrer rundt oss. Ennå har det kanskje ikke nådd ut til alle. Men en del av vegkontorets ansatte som har vært på kurs det siste halvåret, vil nok nikke gjenkjennende.

Hva er så TA? (som er den vanlige forkortelsen, selvfølgelig.). Det er vanskelig å forklare i noen få ord, men jeg skal

forsøke så godt jeg kan:

- TA er en filosofi — en måte å se mennesker på
- TA er en teori om personlig utvikling og adferd
- TA er et system av teknikker som kan hjelpe oss til utvikling og forandring.

Utgangspunktet er at vi alle er OK ut fra våre forutsetninger og det som bor i

oss. Det er viktig at vi pleier de gode sidene i oss selv og andre ved å oppmuntre dem — gi ros («klapp», som er oversatt fra det engelske «strokes»). Når vi blir rost lades vårt «batteri» opp og vi får ny energi.

På dette området synder vi meget. Hvor ofte gir vi hverandre ros? Har det ikke lett for å bli ris, hvis vi i det hele tatt sier noe? Ofte synes vi det er mer vesentlig å fremheve oss selv: «Jeg er OK — du er ikke OK», istedenfor «Jeg er OK — du er OK»-holdningen.

Ifølge TA lærer hver enkelt av oss seg en spesiell måte å være på — et adferdsmønster, og vi bestemmer oss mer eller mindre bevisst for en livsplan. Denne blir formet ved påvirkning av foreldre og andre. Men siden vi selv har bestemt vårt livsmønster, har vi også kraft til å endre mønsteret. Vi har altså en fri vilje til å endre oss og styre vårt eget liv. Ingen andre kan endre oss og heller ikke vi andre. Vi kan ikke gi noen andre enn oss selv skylden for vår adferd.

Innvendingene mot TA går ut på at den ikke tar opp konflikter som henger sammen med maktforhold. Dette er en alvorlig innvending fordi slike konflikter er svært vanlig både i arbeidslivet og i samfunnet for øvrig. Det vil imidlertid være umulig å finne en teori som kan forklare *hele* den verden vi lever i. TA gir muligheter til selvinnsikt og forståelse av samhandling mellom mennesker, og dette er et viktig grunnlag for å forstå maktforhold og konflikter.

Til nå har vi snakket om TA på lederkurs for anleggsbestyrere og distriktsledere og på konferanse for de ansatte på regnskap. POU-gruppen har også stiftet bekjentskap med TA.

Kanskje kan TA være et brukbart hjelpemiddel i POU-arbeidet? MA.

# Må vi avhenda nok

## *Tilsette ved Vegkontoret stiller om hytteordninga vår*

Vegdirektoratet har i brev av 22. mai d.å. sitert brev frå Samferdselsdepartementet om nye reglar for bruk av vegvesenet sine eigedomar til velferdsformål. Dette går i korte trekk ut på at:

- Utleige til personale må ikkje fortrenge vegvesenet sitt tenestebehov
- Vegvesenet må ikkje koste på dei ut over sitt eige behov
- Utleigeprisane blir fastsette etter brakkene sin standard, uavhengig av talet på personar. Prisane blir fastsette for døgn, week-end og veke
- Utleigeinntektene skal først over vegvesenet sitt inntektskapittel
- Brakker som det ikkje er behov for i samband med vegarbeidsdrift må avhendast. Dei kan eventuelt avhendast til vegvesenet sine tilsette eller eventuelt til organisasjonane.

Det siste punktet vekte voldsomt oppstyr, då det for vårt vedkomande vil gjelde 5 hytter. Nemleg: Vegvokterhytta, Staven, Fossen-Bratte øvre, Nupshadlene og Drotningvik. Aile desse er i relativt bra stand og er mykje nytta. Korleis vi skal gå fram for å behalde desse har vore diskutert opp og ned og att og fram både i hyttestyret, samarbeidsutvalet, allmannamøte for dei tilsette ved vegkontoret og ikkje minst i korridorane på vegkontoret. Konklusjonen på diskusjonane er blitt at:

- Vi opprettar «interesseorganisjon» eller «lutlag» som overtar desse hyttene
- Alle fast tilsette er automatisk medlem i laget
- Medlemskap er gratis
- Symbolsk overtakingspris

# e av hyttene våre?

## eg negative til sentralt utspel

Det usikre momentet er overtakingsprisen. Vil Samferdselsdepartementet forlange offentlig takst som grunnlag for prisfastsetting? Eller vil dei gå med på at vi får overta hyttene til symbolsk pris? Det siste synes mest rettferdig, då hyttene i dag er i så bra stand pga. at vi har brukt mykje av velferdsmidlane til dei. Vidare er utleigeinntektene brukte til utstyr i hyttene, og til dels er arbeid utført på dugnad. Det er såleis dei tilsette sine egne ytingar som gjer at hyttene i dag er i så bra stand.

Dei andre endringane som Samferdselsdepartementet kravde er gjennomførde: Nye utleigeprisar er tekne i bruk, og inntektene blir ført på vegvesenet sitt inntektskapittel. I samsvar med dette er også hyttereglementet endra. Informasjon om dette er teke med i SU-referatet nr. 3/80 og er utlagt på hyttene.

Som nevnt blei saka tatt opp på allmannamøte for dei tilsette ved vegkontoret som vedtok samrøystes følgjande resolusjon:

1. Allmøtet for Statens vegvesen i Hordaland har den 17. juni 1980 vedteke følgjande resolusjon:
2. Dei tilsette ved vegvesenet i Hordaland har med stor undring vorte informert om kva planar dei sentrale styresmaktene har lagt fram, for å avvikle den hytteordninga vi har hatt til no.
3. Rimelig utleige av hytter/brakker til fritidsformål er eit av dei få, om ikkje det einaste, velferdstilbod i vegvesenet.
4. Dei pengane som er nytta til oppussing og møblering av hyttene er i stor grad velferdsmidlar. I tillegg er det gjort ein del dugnadsarbeid.



*Staven er ei av dei hyttene saka gjeld. Hytta har fått ny kledding etter at dette biletet vart teke.*

5. Den sterke prioriteringa av hyttene ved tildeling av velferdsmidlane, er i stor grad grunna med at dei fleste tilsette kan dra nytte av utleigetilbodet.
6. Dei tilsette stiller seg heilt uforståande til brevet frå departementet, og kva som er grunngevinga for dette utspilet. Vi stiller oss tvilande til om det er omsynet til kostnadene som kan vera utslagsgjevande i denne saka.
7. Det er all grunn til å etterlysa eit positivt framlegg til velferdspolitik i vegvesenet. Det vi nå har fått er stikk motsett.
8. Dersom dei sentrale styresmaktene for einkvar pris vil pressa gjennom sal av hytter som ikkje går inn i vegvesenet si drift, må dei tilsette ved Hyttestyret får overta desse hyttene til ein symbolsk pris av kr. 1.- pr. stk.

Forslaget vårt om korleis dei tilsette kan overta hyttene, er saman med resolusjonen frå allmannamøte sendt Vegdirektoratet, som igjen har sendt svar til Samf.dep. Kva utfall saka vil få er framleis usikkert, — og vi ventar med spaining på svarbrev frå Samferdselsdepartementet. Vi vil i alle høve kjempe for at dette velferdstilbodet ikkje skal bli dårlegare enn tidlegare.

Til slutt vil vi gjere merksam på at vi ikkje er åleine om problemet. Alle etatane som er underlagt Samferdselsdepartementet har fått likelydande brev.

**HYTTESTYRET**  
v/Måge

# Den smale vegen — og den breie



*Eit velkjend syn på vestlandske sommarvegar. (Foto: JOS)*

Dersom prenten fer godt med biletet, går det kan hende an å få ei kjensle av sommar frå dette motivet. Lokalkjende vil sjå at det skriv seg frå strekninga Kvannadal — Ålvik, og det er teke ein dag seint i juli. — Ei plage, vil somme seia, — ein idyll, seier andre, og gjev seg god tid.

Nå skal eg ikkje gje meg til å henge ut turisten som er avbilda. Han kunne visst like godt ha vore norsk som tysk. Og storleiken på køyretyet er heilt tilfeldig vald.

Ta ein kik på biletet igjen. Vi kørde etter denne bilen ganske lenge. I kvar sving la han seg ut i vegen som for å sjå etter kva som kunne vera attom bergnabbane. Og på rettstrekka la han seg midt i vegen. Eg skal ikkje dra historia ut. Vi kom oss forbi, så vidt det var.

— Så hjelper det vel å byggje ut vegnettet då, med to felt og store radiar? Men det same skjer igjen. Nissen er med på lasset, han. Ti-tals bilar i kø på det beste vegnettet vi har, både i aust og vest.

Eg veit at det er gjeve bøter for lusekøyning, og dei bøkene kunne nok vore delt ut oftare.

Ikkje for å auke farten, men for å hindre kødanning og dei halsbrekkande forbikøyningane dette fører med seg. Betre enn bøter ville det likevel vera å be folk friska opp gamle kunnskapar om trafikkreglane. Dei som er i tvil kan starta med paragraf 15 om forbikøyning.

*Jan Olav Skogland*

PS. Kan hende det er ein ide å syta for ei god omsetjing av ein del viktige paragrafar til fransk, tysk og engelsk?



# ArbeidsmiljøSpalten

## Verneombudene og det psykososiale arbeidsmiljøet

Av Carlo Jacobsen

Paragraf 12 «Tilrettelegging av arbeidet» er en av «kjerneparagrafene» i Arbeids- og Miljøvernloven for arbeidstakere som ønsker innflytelse og medbestemmelse på sin arbeidssituasjon. Den omhandler problemer som bare kan finne sin avklaring gjennom diskusjon og samarbeid med den enkelte arbeidstaker i en planlagt eller eksisterende arbeidssituasjon. Det er derfor svært viktig at den enkelte arbeidstaker er kjent med §12 i sammenheng med grunnlagsstoffet i §7 og 8 og videre i sammenheng med §14 og 16.

Det sier seg selv at det er overordentlig viktig at verneombudene blir kvalifisert til å ivareta sitt ansvar innenfor de omfattende problemområdene som §12 forutsetter verne-ansvar for. Jeg tenker her spesielt på de omtalte «psykososiale arbeidsmiljøbelastninger» og pkt. 2 og 3: -utforming av arbeidet — og orienterings- og opplæringsplikten ved styrings- og planleggingsystemene.

Den veiledningen fra Arbeidspsykologisk Institutt som er tatt inn i Direktoratet for arbeidstilsynets publikasjon (bestillingsnr. 327) bør bli gjort kjent for de ansatte som en viktig forutsetning for håndhevingen av §12, og verneombudene må da utdannes til å ivareta de ansattes interesser slik §26 forutsetter.

Som nevnt er §12 viktig for de ansattes faglige og personlige utvikling i

arbeidet, og for å unngå psykososiale belastninger ved f.eks. omorganisering av arbeidet eller ved innføring av nye systemer for virksomheten.

Etter som man i biltilsynet kan forvente større omlegginger ved innføringen av «Autosys-prosjektet» etc. er det spesielt nødvendig å være observant overfor arbeidsmiljølovens §12.

Det er derfor positivt at hovedverneombudet nå har tatt et initiativ til å øke forståelsen for håndhevingen av denne paragrafen.

C. Jacobsen

### §12 Tilrettelegging av arbeidet

Lovens §12 gir bl.a. bestemmelser om de såkalte «psykososiale» arbeidsmiljøbelastninger. Med det noe tunge ordet «psykososiale» belastninger mener vi slike forhold i arbeidsmiljøet som virker negativt inn på psykiske forhold som f.eks. trivsel eller mental helse, og på slike sosiale forhold som f.eks. kontakt mellom arbeidstakerne, se hefte 7.

Enkelte setter et skille mellom psykososiale forhold og fysisk helse. Et slikt skille er imidlertid ikke berettiget, fordi psykiske og sosiale belastninger lett kan føre til problemer også med fysisk helse. Vi vet f.eks. at folk som trives dårlig med arbeidet sitt, har lett for å bli plaget av nervøse lidelser, smerter i rygg, skuldre og mage, eller av trøtthet. Psykiske og sosiale problemer kan, særlig hvis de va-

rer ved en tid, lett slå ut på den fysiske helse. Dette er en av grunnene til at man i arbeidsmiljøloven har tatt med bestemmelser om slike belastninger.

Det er imidlertid også andre grunner til at man har sett det som viktig å få inn bestemmelser om slike belastninger i arbeidsmiljøloven.

Det kan være grunn til å interessere seg for psykososiale belastninger selv om de ikke slår ut på helsa. Mistriksel, kontaktløshet, stress og spenning kan være problemer store nok i seg selv og vel verdt å gjøre noe med, selv om de ikke skulle slå ut i form av helsemessige konsekvenser. Verdens Helseorganisasjon definerer helse slik at det å ha god helse også betyr å føle seg vel — trives om man vil.

Ytterligere en grunn til å interessere seg for psykiske og sosiale forhold på arbeidsplassen er *ulykkene*. Inntil for kort tid siden var det mange som hevdet at de fleste arbeidsulykker skyldtes menneskelig svikt — ikke sjelden svikt hos den skadede selv. Et tall på 80% har vært nevnt. Dette synet er alt for overfladisk. Det har vist seg at ulykker svært

ofte henger sammen med de alminnelige forholdene på arbeidsplassen, f.eks. hva slags *lønnsystem* man har. Enkelte lønnsystemer skaper overdreven konkurranse mellom arbeidstakerne, dårlig kommunikasjon, lite fellesskap og sterkt oppskrudd arbeidstempo, og slike forhold kan føre til ulykker.

Ulykkesfrekvensen er også avhengig av hvilken mulighet jobben gir den enkelte til å vise aktsomhet. Den som står i en jobb med et rimelig mål av variasjon og utfordringer klarer lettere å bevare aktsomhetsevnen gjennom dagen enn en som står i en svært monotont jobb.

Et fjerde forhold som har motivert en bestemmelse om psykososiale forhold, er hensynet til at arbeidstakerne skal kunne jobbe *aktivt* med miljøproblemene på sin egen arbeidsplass. Arbeidstakeraktivitet synes å være en viktig forutsetning for et godt arbeidsmiljø. Samtidig viser det seg at det er der arbeidstakerne har et arbeid med et rimelig mål av frihet og faglig innhold, at de best er i stand til å være aktive med arbeidsmiljøspørsmålene. (*hentet fra: AM, opplæring i verne- og miljøarbeid i Staten.*)

---

## Sjølvsalt på Osterøy-veg

Vi kan ikkje dy oss for å ta med ei lita, morosam, men likevel alvorleg nok soge frå Osterøy. Det skjedd i sommar. Veret var fint og sola strålte, men folk langs riksvegen frå Haus hadde sett seg leie på alt støvet som vart virvla opp frå den turre vegen. Akkurat her finst nokre av dei få hundre metrane med grusveg som enno er att på Osterøy.

Vegvesenets folk hadde lova å strø klorkalsium (av folk flest kalla salt) på vegen, men det vart trekt ut i lengste laget, tykte dei som budde ved vegen. Dei fann det best å ta saka i eigne hen-

der. Ved vedlikehaldet sitt kontor på Mæle fann dei fleire sekkar med stoff av rette slaget — trudde dei. Innhaldet vart strødd ut langs vegen i 60-70 meters lengd. Ein kan tenkje seg reaksjonane då dei oppdaga at det var 500 kg med bittesmå reflekssteinar eller — perler som låg og lyste i vegen — ikkje salt. Reflekssteinane vert brukt i vegmerkinga til vanleg.

Det høyrer med til historia at stoffet hjalp lite mot støvplagen. Det måtte høvel til for å få det vekk, og saka vart meld til politiet.

# Forslagsordningen for Statens Vegvesen og Bitilsynet

Oversikt over premierte forslag 1. halvår 1980

(L foran premiesum = Premiært lokalt)

Forslag	Forslagsstiller	Refr. nr.	Premie
<b>Sprengning (2)</b>			
Utstyr for drilling av limpatroner ved bolting av fjell.	Martin Norevik og Edmund Hovlandsdal Sogn og Fjordane	14-1	L 1500.- + 1000.-
<b>Bruer og kaier (8)</b>			
Forskalingssystem for bru	Tore Tagholdt Rogaland	11-80	L 500.-
<b>Vintervedlikehold (9)</b>			
Brøytespett	Arnfinn Skybakkmoen Hedmark	04-4	L 1000.-
<b>Skjemaer (10)</b>			
Meldingsskjema til telefon- og ekspedisjonstjenesten om tjenestefravær	Målfrid Crosby Rogaland	11-70	L 300.-
<b>Administrasjon/rutiner (11)</b>			
Materialstempel for fakturaer	Nancy Austigard Møre og Romsdal	15-14	L 400.-
<b>Maskiner og utstyr (500-)</b>			
Forankring av borerigg	Viggo Ruud Akershus	02-1	1000.- (tidl. premiært med kr. 1600.-)
Ombygging av regulerings-system på ATMO M 7	Kjell Nordvik Hordaland	12-32	L 400.-
Lasterampe for grussilo til knuse- og oljegrusverk	Anders Noddeland Aust Agder	09-18	L 600.-
Utstyr for nedsetting av brøytestikk	Odd Thraning Nordland	18-1	2000.-

## Tillitsmenn

Følgjande tillitsmenn kom ikkje med då vi i førre nummeret gav ei oversikt over tillitsmenn i utedrifta:

### Vedlikehaldet:

Grustaket, Matre: Kjell Kalhovde, 5196 Solheim.  
Oljegrusverket, Eikefet: Jostein Urdal, 5171 Vikanes.

I anleggsdrifta er det for tida så mykje flytting og endringar at det er vanskeleg

å få til ei å jourført liste over tillitsmanns-apparatet, får vi vite frå hovudtillitsmannen. Han peiker samstundes på at ein må sjå til at val vert halde, og at hovudtillitsmannen får melding om utfallet. Adressa hans er — om nokon er i tvil — Vegsentralen, Rådal.

Oppsynsmannen skal og ha melding om kven som er vald til tillitsmann, og frå han skal meldinga gå vidare til Vegkontoret, anleggsavdelinga.

# SPORT

## Treningstider:

Ny sesong har teke til når det gjeld inne-treninga. For dei som kan tenkje seg/ trengje litt ekstra mosjon, er trenings-tidene slik:

**Damer, handball:** trening i Fyllingsdals-hallen tirsdag kl. 15-16. Kontakt Kari Helle, planavdelinga, for nærare opplys-ningar.

**Herrar, handball:** trening i Slåtthaughal-len kvar torsdag kl. 16—17. Kontakt-mann: Kurth Dalen, anlegg.

---

## Ingen vegcup-suksess for Hordaveg

Innleiande kampar for Vegcupen — årets store fotballdyst — gjekk føre seg i Stav-anger i midten av juni. Hordaveg reiste ned med 13 mann, og gjorde det dei kunne, utan at det hjalp stort mot Rogaland og Vest-Agder. Det blei tap i begge kampane, 0-1 mot Vest-Agder og 0-3 mot Rogaland.

Rogalendingane gjekk for øvrig til fina-len som vart halden i Troms i høst. Dei måtte kjempe hardt mot Nord-Trøndelag, som til slutt vann 3-2 etter ekstraomgan-ger.

## Lysare tider for fotballen

Halvveges ut i vårsesongen såg det ikkje så lyst ut for Hordavegs fotballag. Siste rapport (i midten av september) kan no tyde på at laget har teke seg dyktig sam-man — eller kan hende var det den psy-kologiske faktoren ved resultatet 2-2 i kampen mot Plumbers som hjalp? — i alle høve har Hordavegs fotballheltar ikkje hatt tap sidan då.

Resultata ser slik ut:

Hordaveg—Hotellene	1-1
Hordaveg—SAS	2-1
Informa—Hordaveg	1-1

Til no har det berre vore spela ein haustkamp:

Jæger—Hordaveg	1-2
----------------	-----

To kampar står att, mot Lysverkene II og mot Griegsport.

Så stillinga er ikkje så hakkande ga-len, som oppmannen, Svein Presthus, sjølv uttrykte det.

# Personalnytt:

## Nye ved vegkontoret:

Åge Andersen, jordskiftetekniker, vikar på avd. for grunnerverv.

Sigfred Sivertsen, inspektør, Biltilsynet.  
Gudrun Caspersen, trafikkpædagog, Biltilsynet.

Karin Davanger, avd. ingeniør, planavdelinga, engasjert til 18. februar 1981.

Wenche Folgerø, kontorassistent, vedlikeholdsavdelinga, vikar i halv stilling for Unni Morvik.

Arnfinn Instebø, avd.ingeniør, planavdelinga.

Godtfred Geitung, kontorassistent, regnskapsavdelinga.

Yngve Lillevik, inspektør, Biltilsynet.

## Nye i drifta:

Kontorassistent Målfrid Knoph, begynte 1/7-80.

## Slutta:

Engasjert kontrollingeniør Arnt M. Wendelbo slutta 30. mai.

Jorunn Bøe, teikneassistent, slutta i juli.  
Henry Birkeland, kontorassistent, slutta 1. august.

Arve Rørvik, oppsynsmannsassistent, slutta i august.

## Slutta i drifta:

Spesialarbeidar Harald Minde, slutta i juli.

Spesialarbeidar Arvid Hestdal, slutta i august.

Spesialarbeidar Inge Gunnar Lillefosse, slutta i august.

Spesialarbeidar Thor Birger Trellevik, slutta i oktober.

## Nye pensjonistar:

Torstein Svennes, spesialarbeidar

Oliver Toft, spesialarbeidar

Lars Vabø, maskinfører

Elling Ellingsen, spesialarbeidar

FOR 53 ÅR SIDEN...

## Nye veier på Askøy

### *Omlægning av Kraakaasveien og ny vei fra Erdal bro*

Paa Askøy forbereder man endel veiarbeider. Det gjælder bl.a. omlægning av Kraakaasveien for at faa stigningsforholdene nogenlunde rimelige. Opsidderne mener at veien bør omlægges helt men man bør først ta stykket fra Strudshavn til Sørbø eller Nordbø. Der vil opnaaes en række fordele ved omlægningen, idet man istedetfor den bakkede vei kan benytte Foilesøveien et langt stykke som fælleslinje.

Flere av opsidderne har tegnet dagsverksbidrag til dette anlæg.

Saa gjælder det ogsaa et veikrav fra opsidderne paa Nordre Erdal. Der vil man ha anlagt vei fra Erdal bro gjen-

nem Grænandalen, til den saakaldte Steinrøysen. Den gamle vei er knap nok fremkommelig med hest og vogn og folk som bor langt fra sjøen og dampskibsstoppstedet er aldeles vanhjulpen. Paa Steinrøysen og de omliggende trakter er der betydelige strækninger dyrkbar jord som bare venter paa spade og plog. Flere nybyggere har ogsaa nedsat sig her og for dem er veien av aller største betydning.

Herredsstyret har anbefalt begge disse veispørsmal.

*(Bergens Aftenblad fredag 9. desember 1927)*

Innsendt av John Fredriksen



*Stasjonssjef Eilef O. Hatlestad*

Eilef O. Hatlestad, stasjonssjef ved Biltilsynet i Bergen, er gått bort. Han gikk fra kontoret fredag den 20. juni, tilsynelatende frisk, og det var siste gang vi så ham. Tirsdag den 24. juni døde han. Det kom så brått og så uventet. Han ble bare 62 1/2 år.

Han hadde sin utdannelse fra Gøteborg Tekn. Institutt, og kom til Biltilsynet Bergen i 1954. Han hadde da tidligere vært verksmester ved et bilverksted. Til å begynne med arbeidet han ved bilfordelingen, men etter en tid begynte han som bilsakkyndige, og han satt de siste årene som stasjonssjef her i Bergen.

Eilef O. Hatlestad var en dyktig bilsakkyndig, korrekt i all sin ferd. Hans gjøremål og avgjørelser var alltid vel overveide og hadde full dekning i lovverket. Han gikk grundig til verks. Ble han forespurt om noe fikk man et fullgodt svar. Man kunne stole på ham. Han hadde også evnen til å lytte til det en annen fremkom med.

Gjennom flere år har han også deltatt i planleggingen av den nye biltilsynsstasjon i Fyllingsdalen.

En omtenkstom og vennsæl stasjonssjef er gått bort, og vi lyser fred over hans minne.

*A. M. Davidsen  
A. Trætteberg*

## MINNEORD



*Vegmester Henry B. Henriksen*

Vegmester Henry Bernt Henriksen er ved død, og Hordaland Vegkontor har med dette mistet en god medarbeider.

Henry B. Henriksen var født 27/10-1921 og begynte som arbeider i vegvesenet i 1939. Han tok elementærteknisk skole i Stavanger i 1953 og ble ansatt som oppsynsmann på anlegg og vedlikehold i 1954. Fra 1968 ble han vegmester med distrikt Bømlø og Sveio.

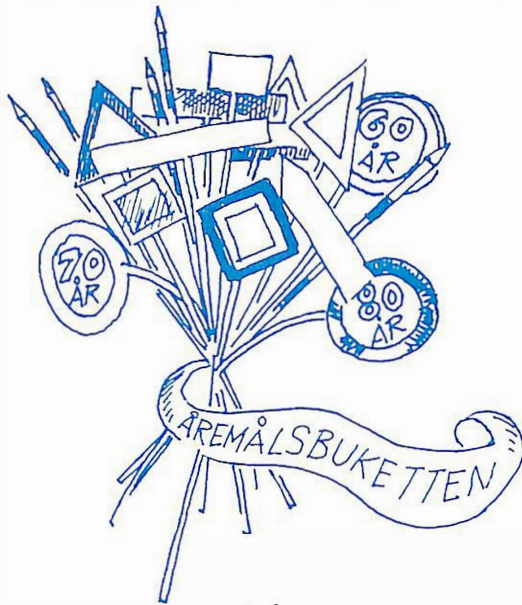
Henriksen var meget interessert i sitt arbeid, og som arbeidsleder gikk han aktivt inn for de nye metoder som etter hvert ble innført ved overgang fra manuell til maskinell drift både i anleggs- og vedlikeholdsdriften.

Vi som har hatt den glede å samarbeide med Henriksen vil savne ham som en god venn og arbeidskamerat. Vi lyser fred over hans minne.

*F. Nitter*

# VI

## GRATULERER



### 60 år:

Erik Vik, Fitjar	3/10-20
Olav Hjellevstad,	
Hjellevstad	10/11-20
Konrad Grønhaug,	
Torsnes	16/11-20
Kjell Nordvik,	
Stend	19/11-20
Svein J. Stueland,	
Førde	10/12-20
Olav Fotland,	
Fotlandsvåg	14/12-20
Harald Lauvås,	
Lindås	15/12-20
Oddvar Haug,	
Froylandsdal	16/12-20

### 50 år:

Carlo Jacobsen,	
Søreidgrend	1/10-30
Odd Foss,	
Søreidgrend	7/10-30
Otto Heldal,	
Kalandseid	10/10-30
Lars Klakegg,	
Kalandseid	12/10-30
Audun Nese,	
Eidslandet	19/10-30
Anders N. Nesbø,	
Ø. Granvin	21/10-30
Sigmund Kleiven,	
Eikjedalsgrend	27/10-30
Olav Eikemo,	
Vikanes	11/11-30
Magnus Leira,	
Vikanes	15/11-30
Johannes Jacobsen,	
Hatlestrand	19/11-30
Olav Raa, Rådøl	9/12-30
Torvald Bergtun,	
Hatlestrand	13/12-30

# NESTE NUMMER

*av Veg i Vest*

*vert julenummeret, som kjem  
i desember*

Har du stoff, må  
det vera innsend  
innan 1. november

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