

Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



Nr. 1 1981 Årg. 5

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

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

Opplag: 2.000

Forsidebilde:

Vegtolk på vedhogst. Det vil med andre ord seie at eit nytt anlegg er i startfasen. Denne gongen gjeld det parsellen Eidsvåg—Øvre Ervik på nordre innfartsåra til Bergen, som med tida vil betre dei kummerlege tilhøva for trafikantane på denne strekninga. Mot slutten av 1983 kan ein køyre i tunnel gjennom Selvikåsen. Karane på billetet er Einar Molland t.v. og Birger Reigstad. (Foto: V. Arnesen).

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

INNHALD:

	Side
Mållaus?	3
Vegsjefen har ordet	4
Vegdirektøren på vitjing	5
Arnanipatunnelen	8
Ny leiar for maskinavdelinga	10
— Vi skal vera eit serviceorgan	12
Forhandlingar og drøftingar	13
Meir demokrati eller liten skilnad?	15
Første pensjonistkurs i vegvesenet	17
Finn Nitter hedret	20
Ordet fritt	21
Ulykkesanalyse kan betre trafikktilhøva	23
Gatetun og miljøprioritert veg —	25
Vil man le av Arnanipatunnelen, tro?	26
Nye forskrifter for planlegginga	27
Nå har også Biltilsynet lært TA	29
Travelt og trivelig på Odda-stasjonen	30
Transaksjonsanalyse — noe for deg?	33
Samarbeid og driftsformer på Voss	35
Skjønner du hva jeg sier?	36
POU-arbeid. Lederopplæring	38
Opplæring 1980/81	39
Arbeidsmiljøspalten	40
Har vegvesenet ansvar for skader på ansattes eiendeler?	42
Sport	44
Personalnytt	46
Vi gratulerer	47

Mållaus?

Det kan verka som om ein skilde mista både munn og mæle — ja, nattesøvnen med, har vi høyrte — då den nye lova om målbruk i statstenesta vart innført frå 1. januar i år. Vi har diverre ikkje særleg medynk med dei, tvert om **kan** dette vera det som skal til for å få mange til å tenkje før dei skriv. Det er eit faktum at folk flest ikkje alltid har hatt like lett for å skjønne det offentlege etatar har spydd ut over dei av skriv og brev opp gjennom åra. Og skulda kan ein ikkje leggje på «folk flest», men på dei som skriv slik, utan å setje spørjeteikn ved kva som eigentleg står der.

Vi skal ikkje hevda at vegvesenet har vore dei verste, men vi har nok heller ikkje vore betre enn de fleste andre.

Tenk nynorsk!

Her i fylket fins det berre fire kommunar som er nøytrale når det gjeld val av målform, det er Askøy, Bergen, Odda og Sveio, resten har vald nynorsk. Det vil seie at vi alle berre må «bite i det sure eplet» (for dei som føler det slik) og la det stå til. Og så vanskeleg skulle det ikkje vera, om ein berre vil.

Nynorsk er ikkje så omstendelig og tungvint som mange vil ha det til. Setningsbyggnaden er enklare enn i bokmål, og dei fleste av dei vanskelege orda som mange gjerne kjem dragande med, kan ein berre kutte ut! Kvi for t.d. bruke **brigde** når det gjeld ei **endring**?

Nynorsk er ikkje lenger så gammaldags som mange trur. Ser ein etter i ordlista, vil ein oppdage at fleire og fleire uttrykk er blitt felleseige for dei to målformene. Du kan t.d. skrive **behov** og **foredrag** og **håpe**, og det er brukbart nynorsk alt saman.

Vi rår til at avdelingane skaffar nokre gode ordlistar (nynorsk og bokmål/nynorsk). Vi vil og peike på at det etter alt å døme vil bli arrangert brevkurs/studiegrupper i nynorsk for dei tilsette. Men for alt i verda: prøv å **tenkje** nynorsk når du skriv! Det har lite for seg å tenkje og skrive teksten ned på bokmål først, for så å setje seg ned med den nærmast håplause oppgåva å omsetje teksten etterpå! Det kan få nokon kvar til å knekkje nakken, om han/ho meiner seg aldri så stø i nynorsk.

Tenesteplikt

Plikta til å nytte begge målformer i skriftleg utforming er ei tenesteplikt, på line med andre tenesteplikter. I prinsippet er brot på denne plikta mishald av tenesteplikter og vil bli vurdert ut frå dette, heiter det i den orienteringa om mållova som Kyrkje- og Undervisningsdepartementet har sendt ut. I særskilde høve kan ein søkje om å bli fritaken frå plikta til å nytte begge målformer, men vi har våre tvil om t.d. det at ein er bergensar kan fritta ein frå denne plikta...

Forts. side 34



Ei rekkje nye oppgåver å løyse

Vi er alt langt inne i eit nytt år med nye utfordringar til oss alle. Vi er inne i ei omstillingstid, og på mange områder vil våre arbeidsforhold bli endra. Vi har fått ei ny delingslov og nye planforskrifter. Førar-opplæring i to faser er ein realitet med ei dobling av talet på nye førerkort. Vi har fått ny hovedavtale og ny lov om målbruk i statstenesta, berre for å nevne litt av alt det nye.

Dei fleste endringane vil føre til meir arbeid for vegkontoret, spesielt i innføringsperioden.

Det er på sentralt hald sett ned eit arbeidsdelingsutvalg som skal vurdere arbeidsdelinga mellom Vegdirektoratet og vegkontoret. Vi må rekne med at fleire arbeidsoppgåver blir overført frå Vegdirektoratet til vegkontora. Likevel kan vi heretter ikkje rekne med mange nye stillingar, og vi må difor innstille oss på å løyse oppgåvene med den bemaninga vi har.

Det siste året har vi gjennomført mange organisasjonsmessige endringar ved vegkontoret. Det er mitt inntrykk at vi har fått ein meir funksjonell organisasjon, som på dei fleste område gjev betre arbeidsforhold og er meir effektiv enn tidlegare.

Vi kan sikkert enno gjera det betre, og det er ei stor oppgåve for alle å leggja opp til så arbeidssparande rutinar som mogeleg. Det bør bli ein fast rutine å vurdere utkutting eller forenkling av tidlegare arbeidsoppgåver, slik at vi får tid til å ivareta og løyse nye oppgåver som vi får pålegg om.

Det er ei inspirerende oppgåve å planleggje og gjennomføre arbeidssparande tiltak i vegadministrasjonen, i det vi då blir betre i stand til å løyse nye oppgåver. Vi behøver i alle høve ikkje vere redde for at nokon skulle bli arbeidsledige, til det har vi for mange arbeidsoppgåver som ventar.

Josef Martinsen

Vegdirektøren på vitjing i Hordaland

— og opna samstundes ny rv. 14 på Stord

Den nye vegdirektøren, Eskild Jensen, vitja Hordaland i november, og vi lova i førre nummeret av «Veg i Vest» at vi ville komme attende til dette.

Vegdirektørens vitjing var ein lekk i ei presentasjonsrunde som han har teke til alle vegkontora i landet — Hordaland kom relativt langt framme i køen. Meininga var at vegdirektøren skulle ha høve til å gjere seg litt kjend rundt i fylka, og han hadde mellom anna uttrykt ønskje om å treffe tillitsvalde i tillegg til avdelingsleiarar.

Programmet i Bergen tok til med møte med fylkesmannen, med ordførar og kommunalutval i Bergen, og med fylkes-

politikarar og fylkesrådmann i Hordaland fylke.

Besøket vart her vest kombinert med opninga av den nye rv 14 mellom Førland og Leirvik på Stord, eit anlegg som for øvrig imponerte representantane frå Vegdirektoratet.

Som fleire av dei mange vegopningane i fjor, var også denne prega av eit heller utriveleg ver, og det vart så å seie mørkt før vegdirektøren kunne klippa snora. Opninga vart følgd av ei kort mottaking med informasjon om veganlegget og om kommunen i rådhuset, og etter det inviterte kommunen til middag.

Eskild Jensen tok under besøket tid til å gå rundt på kvar einskild avdeling på vegkontoret og hilse og prate med folk,



Godt lune i godt lag. Ordførar Onarheim frå Stord (t.h.) i selskap med vegsjefen og vegdirektøren.



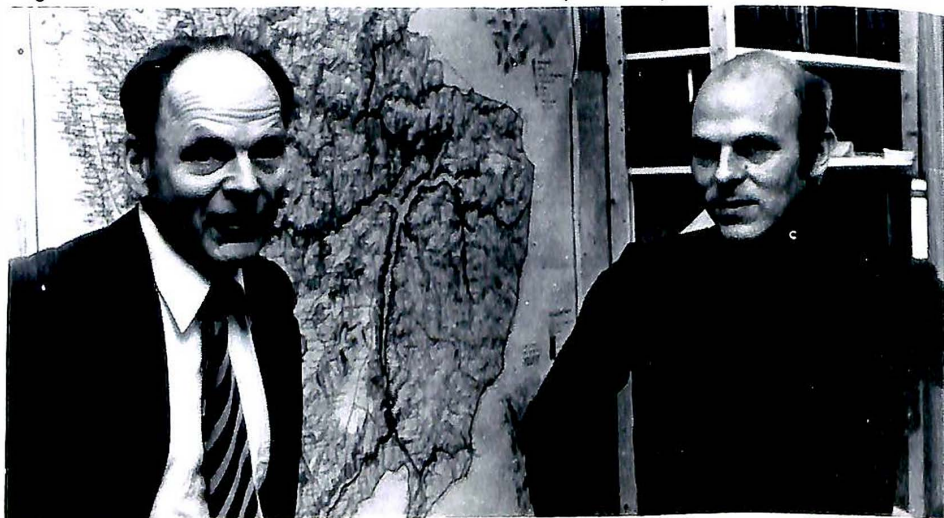
Det høvde slik at vegdirektørens besøk i Hordaland kunne kombinerast med ei av dei mange vegopningane vi hadde i 1980. Her klipper vegdirektør Eskild Jensen snora på den nye rv. 14 på Stord.

noko vi trur alle sette stor pris på. Det kan nok bli for travelt til det ein annan gong.

I eit møte med avdelingsleiarar og til-litsvalde på avdelingane ville vegdirektø-ren gjerne vite litt om kva praksis folk hadde frå før, og kva dei var mest opp-tekne av i vegvesenet. Ulike saker kom fram, det galdt økonomi, sysselsetting,

lønsproblematikk og organiseringsplanar og - endringar. Fleire peika på problemet med at ingeniørane forsvinn frå vegve-senet når dei har fått litt røynsle, då lok-kar andre med høgare løner. Også avde-lingsdirektør Sven A. Holmsen i Vegdi- rektoratet peika på at dette er eit stort problem. Utviklinga fører til at gjenom- snittsalderen mellom ingeniørane i veg-

Vegdirektøren i samtale med økonomisk saksbehandlar Bjørnvald Fjelde.



vesenet er svært låg, og den faglege røynsla svært lita.

— Det eg sjølv er oppteken av, er mellom anna kva eg bør engasjere meg i for å fylle jobben. Det er viktig å finne ut kvar ein kan yte noko. Viktig er mellom anna vårt tilhøve til lokalsamfunnet, arealplanlegging, vegen som transportåre, transportavvikling, trafikksikring og miljøsyn, sa vegdirektøren, som med vitjinga rundt i fylka ville freiste å danne seg eit bilete av vegkontora og vegvesenet totalt.

Besøket i Hordaland vart avslutta med eit møte med dei tillitsvalde ved Vegsentralen i Rådalen.



Vegdirektøren og ein av dei som følgde frå Vegdirektoratet, avd. direktør Sven A. Holmsen. Av skiltet på døra kan ein sjå at det er damene på puncherommet dei slår av ein prat med.

OMKOM I FN-TJENESTE

Den 24 år gamle FN-soldaten Harald Holven, som nyleg døydde etter at han vart stygt forbrent i ei eksplosjonsulykke i Sør-Libanon, var ein av «våre». Han var frå Granvin i Hardanger, og jobba hos verksmeister Nordvang på verkstaden ved Rådalen Vegsentral. Nordvang fortel til «Veg i Vest» at Holven tok til der i november 1974, han tok læretida si ved verkstaden og besto fagprøva i 1976. Etter dette har han vore tilsett som fagarbeidar ved Vegsentralen, berre avbrote av vernepliksteneste og den frivillige tenesta i Libanon. Han hadde tidlegare vore ein periode som FN-soldat i Libanon, og skulle no i vår ha kome heim etter å ha avslutta andre og tredje periode, som han tok samanhangande.

Verksmeister Nordvang omtalar Harald Holven som ein staut og kjekk kar, arbeidsviljug og til å lite på. — Han må openbert ha likt tenesta i Libanon. Litt eventyrlyst dreiv han nok, men han var interessert i dette FN-arbeidet, og vi er alle lei for at det skulle få dette tragiske utfallet, seier Nordvang.

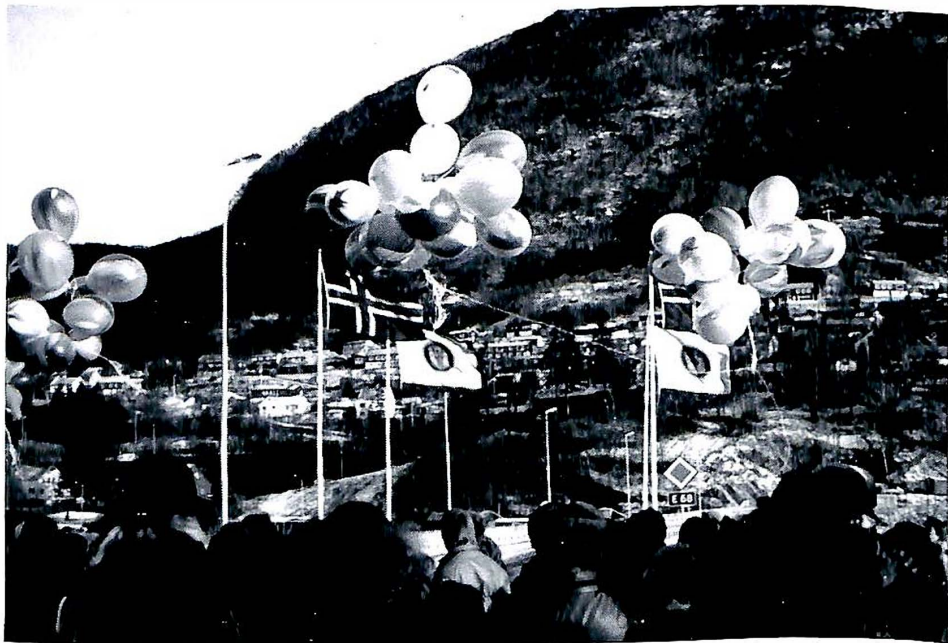
GATETUN... Forts. fra side 25

nom tettsteder. «Strategi A» er ofte konstruktivskrevende og tar lang tid, mens Strategi B i mange tilfeller ikke gir akseptable løsninger for lokalsamfunnet.

Utgangspunktet for Strategi C, der en i kortere eller lengre tid satser på å bruke eksisterende hovedveg gjennom tettsted, er at redusert hastighet ved hjelp av skiltpåbud ikke er tilstrekkelig. Andre tiltak som påvirker biltrafikken, som humper, utvidelse av

gangareal, innsnevring av kjøreareal osv. er nødvendige for å bedre tettstedsmiljøet. Kanskje særlig i de små tettstedene vil de alvorligste trafikk- og miljøproblemer som hovedvegen medfører, kunne løses ved slike tiltak. Det norske begrepet Strategi C er nå kjent og brukt blant planleggere i flere land i Europa.

For å få et mer forståelig ord på begrepet Strategi C kaller Vegdirektoratet det også Miljøprioritert veg.



Ballongslepp markerte opninga av Arnanipatunnelen. (Foto: Midtkandal).

Arnanipatunnelen – til glede for både «mjuke og harde»

Nyevegen gjev betre miljø i Arna og kortare køyreveg austover

Som vi tidlegare har nemnt, vart det uv-anleg mange vegopningar i Hordaland i 1980. I løpet av året fekk vi med dei fleste i bedriftsbladet vårt, men sjølv dei siste vekene før jul skjedde det saker og ting som er verd å ta med.

Det gjeld ikkje minst eit av dei verkeleg store anlegga, som vart opna 28. november. Den nye vegen frå Espeland til Tunes som og vert knyta saman med den nye riksveg 560 mellom Ytre og Indre Arna har vekt stor interesse og

glede. No har køyrande fått ein mykje kortare og atskilleg betre veg å køyre austover, og samstundes vart miljøet i Arna-bygda med eitt eit heilt anna då dei slapp den travle og fårlege trafikken som snodde seg mellom bustadområde og skular.

Mykje folk hadde samla seg til opninga, som Bergen kommune stod for. Her var musikk, ballongslepp, og ordførar og vegsjef køyrde saman i karjol

til den nye og flotte Arnanipatunnelen, medan Bergensflagg vaia i vinden i den bygda som nettopp hadde gått inn for å melde seg ut av Bergen.

For distriktet totalt sett er i alle høve den nye vegen ein viktig lekk, både i det lokale sambandet og i aust-vest-sambandet. (Jfr. omtale av sjølve vegaletget i førre nummeret.)

Samnanger

Ei veke seinare, 5. desember, vart den nye vegstrekninga gjennom Samnanger opna for trafikk. I alt 4,5 km ny veg er bygd mellom Haga og Ådland, inklusive Haukanestunnelen på 630 m. Også her tyder det at fleire kilometer med dårleg, smal og svingete veg, der det ofte skjedde ulykker, er borte. Dermed har sjølvsgagt også presset auka for å få ny veg utanom Tysse sentrum i arbeid sna-

rast mogleg. No er denne strekninga einaste flaskehalsen som står att mellom Bergen og Norheimsund.

Leirvåg

På tampen av året, 15. desember, fekk vi og opna ein ny ferjekai i Leirvåg i Austrheim. Leirvåg-Sløvåg-sambandet vil no ta over ein del av trafikken mellom Hordaland og Sogn, og særleg skal sambandet betre transporttilhøva i Ytre Sogn. Om ein kjem frå Bergen, har ein no valet mellom å køyre rv. 14 mellom Knarvik og Brekke i Sogn, utan ferjer, eller å nytte eit av ferjesambanda over Fensfjorden. Fer ein til Duesund, kan ein igjen velje mellom rv. 57 nordover, eller Masfjordvegen, som møter rv. 14 nær Krossleitet. Også med Leirvåg—Sløvåg-sambandet kan ein komme inn på rv. 57 til Brekke.



«På køyretyet skal storfolk kjennast» — vegsjefen og ordføraren — rygg mot rygg — fekk innvie den nye vegen i denne trivelege ekvipasjen.

(Foto: Børve, Bergen kommune).

NY LEIAR FOR MASKINAVDELINGA:

— Nei, eg har ikkje ein gong lastebilsertifikat!

Malvin Holsen set stor lit til samarbeid ut over dei tilvande grensene

Ny leiar for maskinavdelinga er, som dei fleste no veit, Malvin Holsen. Han kom attende, får vi seie, til Hordaland frå Vegdirektoratet, der han har vore i seks år. Dei siste åra har han vore på vedlikehaldskontoret, der han har hatt ansvaret for den sentrale behandlinga av vegdekkespørsmål, det vil seie det som har med tilbod og innkjøp å gjere, budjettbehandling og policy på vegdekkesida. Holsen har og vore på planavdelinga i Vegdirektoratet, og han har drive med forskning og utvikling av vegoverbyggsystem i USA etter at han hadde teke sivilingeniør-grad og såkalla Master-grad ved universitet i Sør-Dakota og Texas.

Starta i Hordaland

Og før det, så langt attende som 1968—70, var det han starta sin karriere som nyutdanna ingeniør på trafikkavdelinga ved Hordaland Vegkontor.

— Korleis kjendest det å komme attende til Hordaland?

— Her var ikkje så mange kjende andlet att, må eg seie. Her er nokre få, og det er triveleg, men no har eg ennå ikkje vore ute på planavdelinga, så eg har ikkje full oversikt. Administrasjonsavdelinga er i alle høve heilt endra sidan sist. Alt var mindre og sjølvsagt enklare organisert den gongen.

Utan lastebilsertifikat

— Maskinavdelinga har du ikkje vore innom før, trass i den breie bakgrunnen din i vegvesenet. Vert det mykje nytt for deg no?

— Det vert svært mykje nytt, men det er jo ikkje meininga at eg skal setje meg inn i alle detaljar. Dette kan dei som har jobba på dette feltet i fleire år. Eg har jo

høyrte kommentaren om maskinleiaren som ikkje har lastebilsertifikat ein gong. Det har eg ikkje heller, men det har vi då andre, dyktige folk som har? Dei er tilsett nett for å gjere den jobben.

Mi oppgave vil gå ut på å koordinere arbeidet på maskinavdelinga, å freiste å få oss alle til å jobbe saman i eit team og få det heile til å fungere.

Det stemmer og med mi oppfatning av det ein leiar skal gjera: han skal få andre til å gjere jobben, smiler Holsen.

Ut over avdelingsgrensene

— Korleis har du no tenkt deg arbeidet på maskinavdelinga?

— Så langt det er behov for det, vil eg gå inn for å justere maskinparken. Dette kan ikkje maskinavdelinga gjere åleine. Vi er ei serviceavdeling for anlegg og vedlikehald, og eg er ute etter eit samarbeid med desse for å finne løysingar som totalt sett er dei best mogelege for vegvesenet, praktisk og økonomisk.

Eg meiner det er naudsynt å sjå ut

over avdelingsgrensene og samarbeide med dei som skal bruke oss.

— Vil det skje omleggingar på avdelinga?

— Ikkje direkte, kanskje. Eg er oppteken av at kvar einiskild skal vera mest mogleg sjølvstendig i jobben, anten det er på kontoret eller ute. Kvar skal kunne ta ei naudsynt avgjerd, og avgjerda bør takast der saka verkeleg er— det er ofte ute. Føresetnaden for dette er at vi i lag drøftar retningslinjene, slik at kvar veit kva han skal gjere og kva mandat han har, og kan operere innanfor desse.

Nye idear

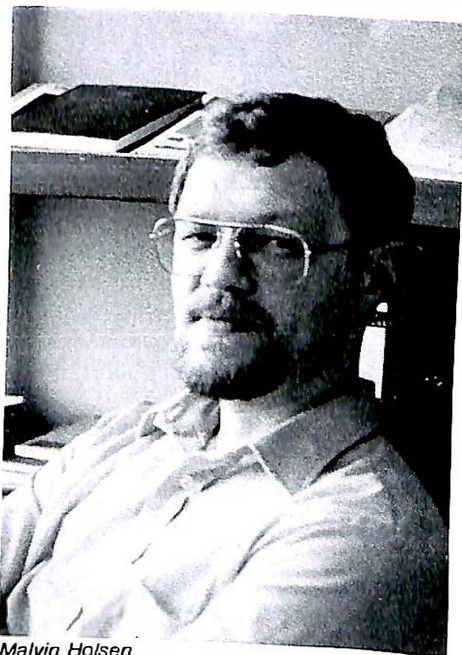
Den nye leiaren for maskinavdelinga har elles visse idear som han har von om å få gjennom. Mellom anna kan han tenkje seg å satse på eit såkalla «brain-storming»-seminar, der dei tilsatte på kontoret saman går gjennom eige arbeid med sjølvkritikk..

Han satsar vidare på å få i stand ein dialog på ulike nivå og ønskjer i første omgang å komme i kontakt med maskinførarane — brukarane av dei maskinane avdelinga har. Holsen tar sikte på å samle dei til møte innan dei ulike distrikta og drøfte driftsresultatet på dei ulike maskinane og meir prinsipielle spørsmål.

— Dette er ein god ide som ein av avdelingsingeniørane kom med, og eg ser faktisk dette som ein lekk av særavtalen, som m.a. nemner kommunikasjon og informasjon. Eg tykkjer det er viktig å få inn synspunkt på saker og ting, og eg vonar å nå over heile fylket med slike møte før sommaren.

Tru på samarbeid

Malvin Holsen er, som tillitsmann gjennom fleire år, og som tidlegare formann og nestformann i AMU og SU, oppteken



Malvin Holsen

av den nye avtalen om medverknad i avgjerdsprosessen. — Det er viktig å få denne nye avtalen inn i former som fungerer. Her er mykje nytt, og ein del omstrukturering må det til. Problemet vil no vere å samle alt og få det inn i ei form som gjer det matnyttig, seier Holsen.

— Eg har stor tru på samarbeid mellom dei ulike plan. Det kan få fram meir av den enorme kompetansen som ligg innebygd ute og inne i vegvesenet. Men det nye systemet må ikkje utnyttast, slik at einiskilde organisasjonar går inn for å mele si eiga kake. Medråderett kan ein etter mi mening best oppnå gjennom tiltru til kvarandre.

Prinsipielt går eg inn for å finne system slik at vi får alt dette nye til å verke, og eg vonar at vi gjennom forhandlingane no kan få dette til. Samstundes vil eg streke under at eg er open for direkte informasjon og idear om korleis vi kan gjera ting betre.

Røa

— *Vi skal vera eit serviceorgan for andre avdelingar*

- seier leiar for distriktslaboratoriet, Arnfinn Instebo, i samtale med «Veg i Vest»

Ved Hordaland Vegkontor er ein no i ferd med å bygge opp distriktslaboratorium. Denne gongen er ikke Hordaland først ute, men nr. 16 i rekkja av vegkontor med eit slikt laboratorium. Distriktslaboratoriet er no ei eigen avdeling, og leiar for den er overingeniør Arnfinn Instebo. Han har vore distriktssjef for 2. distrikt i Statens Havnevesen, som dekkjer Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

«Frå sjøveg til landeveg»

— Stor overgang frå sjøen til landjorda?

— Eg har ikkje følt det som noka stor overgang. Det einaste måtte vera at vegvesenet er så stort, her er så mange tilsette. Elles arbeider havnevesenet også med betong og stein og med sprenging både på land og under vatn, men på litt andre måtar enn vegvesenet. Det vil seie at sjølv om arbeidet fagleg sett er nytt for meg, så kjenner eg til mykje av problema likevel. Men min jobb vil nok ligge meir på det administrative planet.

— Kor mange tilsette skal du ha med deg på avdelinga?

— Førebels er vi totalt 14 med grunnboringsfolk, oppsyn, laboratoriefolk, geolog og to ingeniørar. I første omgang får vi ein ingeniør til, likevel er dette eigentleg eit minimum. Kva det vil bli til seinare, kjem an på arbeidsoppgåvene.

Arbeidsoppgåver

— Kva oppgåver skal distriktslaboratoriet ha?

— Det skal m.a. ha ansvaret for grunnundersøkingar, berevnerregistrering, materialeiting, analyse av prøver og

for kvalitetssikring på anlegg. Ved kvalitetssikring skal vi kontrollere at ein følgjer dei vedtekte normene i sjølve vegbygginga, t.d. når det gjeld massar, dekke, betong og byggjemateriale, og finne ut om alt har den kvaliteten det etter vegbyggingsnormalane skal ha.

Serviceorgan

— Dette siste kan nok vera eit litt ømtåleg punkt, peikar Instebo på. — Det er derfor viktig å streka under at vi skal vera ein rådgjevande instans i alle tenester, ikkje diktatorar. Vi skal fungere som eit slag serviceorgan for plan- og driftsavdelingane.

Til no har laboratoriet høyrte inn under planavdelinga, medan det nye distriktslaboratoriet ligg direkte under driftssjefen.

Kvalitet kostar mindre

— Korleis kan ein sjå nytten av det arbeidet distriktslaboratoriet utfører?

— Vegdirektoratet har t.d. gitt klar beskjed om at kvaliteten på vegane må bli betre. Klarer vi det, vil det ha mykje å seie for levetida på vegen, behovet for telerestriksjonar o.a. Er ikkje kvaliteten



Arnfinn Instebø

god nok, kjem det fortare slitasje og setningar, vedlikehaldet må setjast raskare inn og det må meir vedlikehald til, med det dette kostar. Til sjuande og sist kan dette bli svært dyrt, sjølv om ein kan hende klarte å spare inn nokre kronar på slutten av anlegget, då det kneip som verst.

Vi vonar at vi kan få til eit best mogleg samarbeid med brukarane våre på dette feltet, og at dei kan motiverast til å dra nytte av oss. Det er ikkje alltid like lett å få folk til å sjå nytta av kvalitetskontrollen, så det er ei oppgåve for oss å skape forståing for kva behov her er for kvalitetssikring.

— Vi har sett opp våre rammevilkår og mål i eit skriv som for tida er ute til høyring, fortel Instebø. — No får vi berre sjå korleis dei blir mottekne.

Roa.

Forhandlingar og drøftingar i staden for SU

Den nye Særavtalen skal gje meir reell medverknad i avgjerdsprosessen

Ny særavtale om medverknad i avgjerdsprosessen er innført for dei tilsette i Statens Vegvesen frå 1. januar i år. For dei fleste er det vel framleis noko uklårt kva det heile går ut på og kva det vil medføre for den einskilde.

SU ut

Det vi i alle høve veit no, er at Samarbeidsutvalet er oppløyst, og at alle utval eller grupper som har kome inn under eller er oppnemnd av dette, er trådt ut av funksjon. Mange av dei felte som låg under SU eller andre grupper, skal frå no av vera forhandlingssaker, slik at organisasjonane og leiinga skal forhandle seg fram til kva som skal skje med desse funksjonane. I einskilde høve vil det berre vera spørsmål om praktiske løysingar, i andre høve vil det kan hende vera interesse for å ta sjølve saka, dei mål ein har hatt med den og dei røynsler ein til no har gjort, opp til vurdering. Dette er no opp til dei ulike partane.

Det vi førebels veit, er at Arbeidsmiljøutvalet skal halde fram slik det er i dag, men med visse mindre avgrensingar (sjå Arbeidsmiljøspalten).

Forhandlingar og drøftingar

I Særavtalen for Statens Vegvesen er det no avgjort at medverknaden skal skje ved at tillitsmannsapparatet får utvida

rett til forhandlingar og drøftingar. Det heiter vidare at forhandlingar skal først på det planet der sakene høyrer naturleg heime og der vedkommande leiar har fullmakt frå vegsjefen til å ta ei avgjerd.

I Hordaland tek ein sikte på to forhandlingsnivå på driftssida, og eit for dei andre avdelingane. På forhandlingsnivået i utedrifta har vegsjefen bestemt at følgjande skal forhandle på vegner av han:

Anleggsavd.: Anleggsstyrar.

Vedlikeh.avd.: Vegmeister. For spesiallag som ikkje høyrer inn under vegmeister: distriktsleiar.

Maskinavd.: Ingeniør som leiar maskin- eller verkstaddrift. Han kan ev. avgjere om maskinoppsynsmann eller verkmeister kan forhandle i hans stad.

Laboratoriet: Oppsynsmannen som leiar grunnundersøkingane eller laboratoriedrifta.

Dersom sakene ikkje vert løyste lokalt, kan dei først vidare på høgare plan. Og når det gjeld ankesaker, saker som gjeld fleire arbeidsplasser eller saker av prinsipiell art, skal vegsjefen eller den han gjer fullmakt forhandle. Det same gjeld saker som er knytt til dei øvrige avdelingane, til ei eller fleire tenestemannsgrupper på fleire avdelingar.

Den som ikkje skjønar kva som er forhandlingssaker og kva som er drøftingsaker, kan slå opp i førre nummeret av «Veg i Vest», der adm. sjef Aaland tok dette opp. Under drøftingar vil partane vera på den eine sida dei administrative ledda som handsamar denne saka, og på den andre sida dei organisasjonane som har medlemmer i den verksemda eller tenestegreina det gjeld.

Første møte

Det første møtet mellom alle partane vart halde tidleg i februar. Alle organisasjonar ved Vegkontoret og Biltilsynet var representert, og alle avdelingsleirane var til

stades saman med driftssjefen. I dette møtet vart det i første rekkje den praktiske tilrettelegginga av avtalen i Hordaland som vart drøfta. Anna Maria Måge skal førebels fungere som sekretær for administrasjonen i saker som er omfatta av den nye særavtalen.

Velferdsmidlane

Fordelinga av velferdsmidlane vart teken opp på møtet og det vart i første omgang berre semje om at denne saka må takast opp i reelle forhandlingar. Saka vart teken opp meir konkret på eit seinare møte, som vart halde medan bladet var under trykking.

Forslagsordninga

Også forslagsordninga har tidlegare høyrte inn under SU's arbeidsoppgåver. Her vart ein samde om å overlata den endelege godkjenninga av framlegg til premiering til Arbeidsmiljøutvalet, som og er partssamansett.

Opplæring

Opplæringsutvalet er no ute av verda, og møtet skulle og freiste å kome fram til ei ny ordning for å dekkje desse funksjonane. Alle var samde om at ein må leggje opp til framtidretta opplæring ut frå det totale behovet for vegvesenet i Hordaland, men på dette punktet må det forhandlingar til før ein kan komme vidare.

POU-gruppa

Organisasjonssaker vil frå no av vera forhandlingssaker, og dermed var også POU-gruppa ute på vaklande føter på det nemnde møtet. POU-gruppa har etter kvart sett i gang ulike prosessar på fleire avdelingar, og det et ikkje utan vidare gitt at også dette skal stoppe opp automatisk. Partane hadde behov for fleire opplysningar om POU si verksemd før dei kunne uttale seg om dette spørsmålet, slik at saken vart utsett til neste møte.

SÆRAVTALEN:

Meir demokrati eller liten skilnad?

Kva oppfatning har så dei ulike partane av den nye Særavtalen? Vi kan ikkje rekke over alle, men har vald ut nokre få.

Ventar søg mykje

Hovudtillitsmann Jens Tveit Aga meiner at retten til å ta del i avgjerdspros-



Herman Lund.

Budsjettet

Den viktigaste årlege drøftingssaka vert budsjettframlegget, som no er klart for 1982 og skal sendast vidare til Vegdirektoratet i mars. Dette vert difor også den første drøftingssaken som vert teken opp etter dei nye reglane. Budsjettet vart drøfta i slutten av februar, og referat med moglege merknader frå møtet vil følgje saken vidare.

Føremålet med den nye særavtalen er å gi dei tilsette ein sjanse til meir reell medverknad i avgjerdsprosessen gjen-



Jens Tveit Aga

sen for dei tilsette er ein god del utvida med den nye avtalen. — Vi vonar no på meir reellt samarbeid og meir reell påverknad på det som skjer, seier ham. — Dette vil stille større krav til tillitsmennene, ikkje minst til plasstillitsmennene, etter som alle forhandlingar skal ta til på det lågaste nivået.

Dette vil og seie at demokratiet er innbygd i sjølve prosessen: Det er ikkje lenger naudsynt å gå til hovudtillitsmannen. Ein kan gå direkte inn i forhandlin-

nom organisasjonane. Dette gjeld likevel ikkje avgjerder av politisk karakter.

Forhandlingssaker kan først vidare til Vegdirektoratet, og dersom ein ikkje vert samde her, til Samferdselsdepartementet eller ei partssammensatt nemnd.

Drøftingssaker på fylkesplan kan først opp til og med Vegkontorets leiing. Generelt går ingen drøftingssaker lengre enn Vegdirektoratet.

No er det opp til partane å skape ein brukbar arbeidsreiskap av avtalen, slik at han fungerer tilfredsstellande for alle partar.

gar på arbeidsplassen. Dette vil gje tillitsmannen og dei han er vald for reell medverknad i deira eigen arbeidssituasjon. Dette kan og gje tillitsmannen ein sterkare posisjon.

— Framleis er vi noko usikre på kor dette vil føre hen, og kva for saker som skal takast opp, peiker hovudverneombud Herman Lund på. — alle høve vil den nye avtalen krevje auka engasjement, større kunnskapar om forhandlingsteknikk og betre kjennskap til systemet og dei ulike forhandlingsmekanismene for tillitsmennene. På fleire plan vil det vera naudsynt å intensivere opplæringa, ikkje berre for oss men også for dei andre partane. Den nye ordninga vil skape større innsikt og forståing for eigen arbeidssituasjon og for vegvesenets drift totalt, trur Lund.

Dei er begge spente på korleis den nye ordninga vil fungere. Begge er samde om at partane må vera smidige og syne vilje til å forhandle/drøfte dei ulike sakene. Samstundes vil det stille større krav til den som skal koordinere og samle trådane og forhandle vidare, meiner dei.

— Med den nye Hovudavtalen og det vi har oppnådd i Særavtalen ventar vi oss mykje av dette, peiker Aga på, — Men det vil sjølv sagt vera opp til den einskilde part kva vi kan oppnå, og eg trur nok det kan ta litt tid.

Ikkje så stor forskjell

Sissel Fjæreide Wiik, ELF, trur ikkje det vil bli så stor skilnad mellom det vi hadde før og den ordninga vi har fått no.

— Skilnaden er vel at vi no har fått på papiret det vi, grovt sett, har praktisert før. No er alt sett inn i eit avtalesystem som kan verka meir forpliktande for alle partar, seier ho.

— Er det fare for at den nye ordninga kan bli tungvint når ein skal forhandle og drøfte alt?



*Sissel Fjæreide
Wiik*

— Det trur eg ikkje. Men det føreset at ikkje kvar lita fillesak blir teken opp til forhandling eller drøfting.

— Vil dei store organisasjonane lettare kunne skyve dei små ut over sidelinja no, trur du?

— Det ligg nok ein liten fare i at dei store organisasjonane no lettare kan ta «bukten og begge endene», men i realiteten reknar eg ikkje med at det vil bli noko problem.

Positive sider

Ein av dei som skal sitje på andre sida av bordet, administrasjonssjef Edgar Aaland, ser også positive sider ved den nye avtalen. — Eg ser eit par vesentlege



Edgar Aaland

Første «pensjonistkurs» i vegvesenets historie

*Stort behov for den informasjonen som
«Kurs i førebuing til pensjonsalderen» kan gi*



Fornøgte damer på triveleg pensjonistkurs. Frå venstre: Gudrun Larsen, Hildur Nordahl og Johanna Hop.

Frå ulike hald har det knytt seg stor interesse til kurset i «førebuing til pensjonsalderen» som vegvesenet i Hordaland arrangerte på Solstrand 5., 6. og 7. januar i år. Det er første gongen eit slikt kurs vert halde i vegvesenet på landsba-

sis, og Hordaland hadde altså gleda og æra av å vera først ute. Det er Terje Handeland og Aud Marie Davidsen frå Biltilsynet som i fellesskap har stått for opplegget til kurset, og Terje Handeland var kursleiar.

nye punkt. Det eine gjeld forhandlingsretten som no er vedteke når det gjeld organisasjonsendringar, og det andre gjeld intern opplæring innan verksemnda. Etter mi meining er det eit framsteg at dei tilsette får meir å seie på desse punkta.

Aaland tykkjer og at den avgrensinga

som er gjort i høve til arbeidsmiljøsaker verkar positiv.

— No er det viktig å bli samde om den praktiske gjennomføringa av avtalen. Hovudsaka ved avtalen er i alle høve at vi må ta sikte på å løyse sakene på lågast mogeleg plan, og eg føler meg trygg på at dette vil fungere bra her hos oss.

Røa.

Pensjonistkurset samla i alt 22 deltakarar, dei fleste like under pensjonsalderen, men også nokre få som allereide er pensjonistar. Deltakarane kom frå drifta, så vel som frå kontorsida og frå Biltilsynet. Kurset vart opna av personalsjef Olav Baastad, som mellom anna peika på at pensjonistane bør få nytte av bedriftslegeordninga, sjølv om dei er slutta i aktivt arbeid. Vidare meinte han at dei t.d. må ha høve til å søkje hjelp av juristar, økonomar og andre i vegvesenet, kort sagt, at dei må integrerast i dei sosiale tiltaka i vegvesenet.

Førebyggje og planleggje

Nøkkelordet som stadig gjekk att i foredraga, var *førebyggje* og *planleggje*. Ein må bu seg på at ein blir eldre og planleggje tilværet etter det, ein må planleggje økonomi, aktivitet og anna og vil med det lettare kunne innrette seg på det nye tilværet. Hovedfiguren på kurset vart advokat Olav Erichsen, som gjennom mange år har vore ein forkjempar for pensjonistsaka. Han hadde sett seg føre å gjere påstanden om at pensjonisttilværet er trist, til skamme, sa han, og dette fekk han ingen vansker med. Berre alt det han sjølv hadde vore med på å bygge opp og få i stand, var prov nok på det.

Behov for informasjon

På programmet stod elles juridiske spørsmål og økonomi, og kurset synte ikkje minst at her er stort behov for betre informasjon om pensjon/pensjonsalder/pensjonsspoeng. Kursdeltakarane fekk og vite litt om korleis ein har eit hjelpeapparat i trygdekontor, legekontor og sosialkontor, og hva støtte ein kan få, t.d. til å innrette bustaden etter nye behov som kan oppstå. I samband med dette fekk ein og vite litt om kva hjelperåder som finst og korleis ein kan unngå ulykker. Fysioterapeuten kunne gje råd om korleis ein kan prøve å halde på form og kondisjon, og på programmet stod også kostspørsmål.

Ektefellen med?

Mange av kursdeltakarane sette og stor pris på det sosiale fellesskapet, som såg ut til å fungere særst godt mellom dei 22, trass i svært ulik bakgrunn i vegvesenet. I kommentarane dei etterpå gav til kurset hadde likevel mange peika på at det ville ha vore riktig om også ektefellane kunne vera med på kurset — to hugsar betre enn ein, som han sa til «Veg i Vest» etterpå, kursdeltaka Torvald Jensen frå Kleppstø. — Og til dømes dette med kosthaldet ville nok kona ha festa seg



22 interesserte og fornøgte pensjonistar og kommande pensjonistar tok del i kurset. Torvald Jensen nr. 4 frå venstre.



Frå venstre: Alfred Skålnes, Lars Egge og Olav Helland var mellom deltakarane på pensjonistkursen. Helland var også med som dømme på ein aktiv pensjonist og vart intervjuva av kursleiaren.

bettere ved, meinte han. Torvald Jensen tykkjer elles at det er stort behov for kurs av dette slaget. — Sjølv har eg følgd med litt i fagforeiningsblad og liknande, og visste noko før, men her var likevel mykje nytt å få greie på. Eg hadde stort utbyte av kurset og vil absolutt rå andre til å ta del i det, dersom dei får høve til det.

— Kva var mest interessant for deg?

— Dette med aktivitet tykkjer eg er viktig å ta med. Sjølv har eg ein del utearbeid å sysle med, men for dei som bur i byen er det vel ikkje så enkelt.

Torvald Jensen peika elles på at det sosiale aspektet ved kurset tel mykje. — Vi har alle mykje å drøfte med dei som er jamaldra, og her var det lett å bli kjend med folk sjølv om eg ikkje er av dei som har det lettast slik, sa Jensen. — Nei, dette var triveleg, og er har allereide anbefalt det til andre som har spurdt meg!

Von om fleire kurs

Kursleiar Terja Handeland kan fortelje at ein no vonar å få til eit nytt kurs, og spørsmålet om ektefellene kan bli med vil bli drøfta i samarbeid med dette. Førrebels har ein ikkje teke noka avgjerd i den saka. Terje Handeland hevdar elles,

etter å ha vore med på opplegg og gjennomføring av dette kurset, at pensjonistane i dag er ein stor, unyttet ressurs for vegvesenet. Han meiner det er på tide å sjå meir på kva gjensidig nytte ein kan ha av kvarandre, det er i hvert fall pensjonistane interesserte i. Dei har røysnle og dei kjenner namn og kan t.d. fungere som eit slag kontaktpersonar for vegkontoret, dei kan hjelpe med ting, men må og kunne be om hjelp. — Kontakt har mykje å seie, slår Handeland fast, — og denne må vi freiste å skape, og halde på.

Pensjonistforeining

I samband med at «pensjonistkurset» vart arrangert, kom det og fram at det kan vera både behov og interesse for å skipe ei pensjonistforeining. Og ettersom «Veg i Vest» førrebels er einaste plassen vi kan nå fram til alle som er pensjonerte frå vegvesenet, fremjar vi saka her: Er det interesse for eit slikt tiltak? Har nokon eit synspunkt på det? Det vil i så fall vera ulike vis å organisere det på, i alle høve med ein kontaktperson — eller fleire — på vegkontoret i Bergen. Har de synspunkt på dette, så skriv til «Veg i Vest» eller kontakt B. Langedal eller T. Handeland på vegkontoret.

Røa



Finn Nitter i hyggelig prat med Johan Sørensen. Til venstre sees Harald Larsen. (Foto: JOS)

FINN NITTER HEDRET

Etter 45 år i vegvesenet, er overingeniør Finn Nitter nå gått over i pensjonistenes rekker. Dette ble markert ved en sammenkomst den 2. januar, der en rekke av hans gamle og nyere kolleger var samlet. Også noen pensjonister var til stede.

Det hele ble ledet av vegsjefen, som blant annet så tilbake til den tiden da Nitter alene ivaretok alle funksjonene på Stord, alt fra planer til anlegg og økonomi.

Dagens høydepunkt kom da kontorsjef Per Skulstad (tidligere ved Vegkontoret) på vegne av fylkesmannen kunne overrekke Nitter Kongens Fortjenestemedalje i sølv med følgende ord: «Mange og store anleggsoppgaver har du vært med på å gjennomføre og vel også hatt ansvaret for i disse årene. Dine solide fagkunnskaper og evne til å finne frem til praktiske og rimelige løsninger i ofte vanskelige og kontroversielle saker har gjort at du alltid hatt stor tillit og respekt både blant dine kolleger ved vegkontoret og blant de mange, mange andre du i alle disse årene har hatt med å gjøre.

Men som det overskuddsmenneske du er, har du også engasjert deg i andre samfunnsgagnlige oppgaver, som ungdoms-, idretts- og fritidsarbeid.

Jeg vet at på alle områder der du har engasjert deg, har du vunnet stor respekt for ditt grundige arbeid og dine fine menneskelige egenskaper.»

Harald Larsen fra anleggsavdelingen var frampå med en hilsen fra de eldre på kontoret, og von Krogh holdt som vanlig en inspirert og fantasifull tale for og om Nitter og hans arbeid i vegvesenet.

Nils Sellevold hilste Nitter på vegne av anleggsavdelingen og overrakte et nytt, komplett skiutstyr, men håp om at det ville være til nytte og glede i årene fremover.

Også flere andre av kollegene som var til stede hilste Nitter og ønsket ham lykke til i pensjonisttilværelsen. Ingolf Glamбек avsluttet det hele med et morsomt tilbakeblikk på vegvesenet fra den tid han var i etaten.

«Veg i Vest» gratulerer Nitter med fortjenstmedaljen!

ORDET FRITT:

Etter det vi har høyr, har det vore mange og ulike reaksjonar på ordskiiftet som har gått føre seg under «Ordet fritt» den siste tida. Nokon meiner det er fint at vi kan ta saker opp til drøfting i bedriftsbladspaltene, slik at så mange som mogleg kan følgje med, medan andre tykkjer at saker som dette høyrer heime på andre plan.

Redaksjonsrådet har drøfta saka og vil gjerne høyre kva andre meiner om

denne måten å bruke «Ordet fritt»-spalten på. Spalten er tenkt som ein stad der den som vil kan kaste ut sine synspunkt på dette og hint. Regelen er at innlegga må vera saklege, og at i det minste redaktøren får oppgitt kven som har skrivde dei. Har du synspunkt på dette, så send oss nokre linjer!

Vi har elles fått ein reaksjon på «Ordet fritt»-spalten, og vi har teke han med her. Useriøs? Ja, men ingen har vel sagt at innhaldet korkje i bladet eller denne spalten skal vera så alvorsamt? *Red.*

Innledende kommentar:

Med litt retting og tegnsetting av fagmann må noe av dette gå an.

Vi liker best å være anonym, derfor bruker vi vårt psevdonym.

Men vi er lei av å høre på «sinte menn»,

så vi tok pennen fatt, i håp om å få litt humor frem.

Vi koser oss helst i fred og ro, derfor forblir vi fortsatt inkognito.

«Kjerringknote med ambisjoner»

Det blir ofte telehiv på ulik grunn, så også mellom herrene Søylen og Lund.

Det er med demagogi som pragmatikk, de er så ulik i alt, mest i sin etikk.

En knute har gjerne to «tamper» — hvorfor ikke fire? Fall nå til ro, og la sverdet forbli i sin slire.

Samarbeid er et puslespill av fin mosaikk, derfor blir aldri den Gordiske knute et stikk.

Slutt å pukke på hver sin teori, prøv heller med en ny vri.

De to herrene kunne jo bytte rolle en stund, vi mener da med hr. Søylen som Herrmann Lund.

Eggle.

Medbestemmelse — demokrati eller byråkrati?

Den nye hovedavtalens del 2, om medbestemmelse, er nå trådt i kraft. I felleserklæringen til del 2 heter det at «formålet med avtalens del 2 er å gi redskaper for arbeidstakernes medbestemmelse. Partene er klar over at slik medbestemmelse kan føre med seg problemer av juridisk, administrativ og økonomisk art som det er vanskelig å ha oversikt over».

I hovedforhandlingene har partene vært klar over at en endring i beslutningsprosessen kan medføre problemer, og de har gitt uttrykk for det i protokollen.

En nærmere presisering av formålet i avtalen er uttrykt i del 2, hvor det heter: «Det skal legges vekt på å nå fram til ordninger som gir de tilsatte, gjennom deres organisasjoner, muligheter for reell medbestemmelse på de forskjellige nivåer i virksomheten, og slik at de får delta så tidlig som praktisk mulig i beslutningsprosessen» og videre heter det: «Avtalens del 2 skal praktiseres slik at ikke bare arbeidstakerne sikres utvidet

Kultur i et sleggeskaft?

Det finnes mer kultur i et sleggeskaft, et kvasset bor og et spenstig spett, enn i all verdens arkivert, nedstøvet historie.

Hurra for Nils Nonås! I ham har visst initiativet fått sin renessanse og Askeladden en slem rival. Her har man tydeligvis lykkes i å finne rett mann for sin oppgave. Ingen «overlegen dosent», men tvert om en som fører et folkelig språk og har konkrete ting å fare med. Er det riktig, det vi har lest og hørt, så må han jo være en hel institusjon alene. Tenk, han har funnet fram til et «ekte» knuseverk fra 1920, med Trygg motor, og i tillegg en Allis Chalmers veghøvel mod. 1951 — det er nesten eksklusivt, med kjærlighet og omtanke bak hver snirkel og skrue. Skal han bruke den på Kossdalsvegen tro?

Men hvordan han har fått tak i nivelleringsutstyret skulle vi gjerne vite litt mer om. Slikt utstyr har vi for vår del alltid

drømt om, dette «Ingeniørkunstens stetoskop», som egentlig virker nesten symbolsk, fra den gang man målte i harehopp og håndsbredder. Den finessen er vi svak for, her var like mye psykologi som noe annet. — Men man faller vel fort i unåde hos «lærde menn» om man ytrer slike tanker.

Men det som vi nevner sist, men som slo oss først, var det herlige fotoet på omslagssiden (i forrige nr. av Veg i Vest). Den fotografen er nok en mester av den gamle skole — med perspektiv i blikket fikk han med både kusk og fole. Man var utvilsomt flinkere å «skjære gjennom» den gang. Undres på hvem mesteren var?

Vi støtter ellers NN fullt og helt når han vil bevare det han har fått tak i, i sitt hjemlige miljø. Skal noe sendes «øst-over», må det til nød bli etter «måke søker kråke»-prinsippet, men det bestemmer han.

medbestemmelse, men også slik at den fremmer virksomhetens effektivitet og skaper et godt forhold til publikum».

Vi kan derfor ut fra det som her er sitert, slå fast at formålet med avtalen er todelt. Først, gi de ansatte økt medbestemmelse og dermed økt trivsel og bedre arbeidsmiljø. Som et resultat av dette må produksjonen kunne økes. En produksjonsøkning kan ofte i vår virksomhet være vanskelig å måle direkte. Kanskje kan fraværstatistikken gi oss en pekepinn på om vi har oppnådd noe med innføring av medbestemmelse?

Når jeg i overskriften har stilt spørsmålet om medbestemmelse kan føre til by-

råkrati, er det fordi vi vet at jo flere som deltar i beslutningsprosessen, desto vanskeligere blir det å fatte beslutningene. Det påhviler derfor partene i de kommende forhandlinger et stort ansvar, og prinsipprytteri og egoistisk tankegang må legges bort. Dersom vi hele tiden har målet klart for oss, nemlig at økt medbestemmelse gir økt trivsel som skal føre til økt produksjon, tror jeg at den avtalen vi har fått er et godt redskap til å gjøre vegvesenet til en enda bedre arbeidsplass. Jeg tror også dette vil gi oss økt anseelse utad.

Bjørn Langedal

Om vi i det hele tatt skulle ha noen rett til å råde N.N., så må det bli å henge seg på vegdirektørens forslag: Utstilling — Vegkro.

Tenk dere: «Nils' kro», med parafinløkter, vedkomfyr, kortstokk på bordet, og med høve til å nyte en kopp (medbrakt?) kaffe.

Eller kanskje heller: «Nilsens venner», med blomster i esen og pils i herdevannet! Unnskyld at vi lar tankene leke litt.

En «steinbjørn» av det slaget N.N. etterlyser, vet vi heller lite om, men vi har hørt om, og vi føler oss trygge på at her fortsatt finnes folk som vet å fortelle litt av hvert om både «Bjørn og Bamsing», om de bare «slepper seg til».

Men er skjebnen fortsatt blid på N.N., så ordner det seg nok med en steinbjørn, kanskje to. (Det har det allerede gjort. En steinbjørn er nå med i samlingen. Red.)

Ellers kjenner vi et par gamle smeder som vi tror svært gjerne slår noen slag for saken om de bare hadde hatt en gammel ambolt å kvesse klingene på.

Dette er et forslag fra vår side — hva mener N.N. om litt levendegjøring av miljøet? De samme smedene vet vi har mye rart på lur, de er riktig noen «Monser» på gamle og rare ting.

Blant annet er det blitt oss fortalt at den ene besitter en gammel bok á la Schönberg Erkens «kogebog» i «Kunsten at smi og skjerpe sig». Å kikke den boken bak permen kunne vi vel ha godt av noen hver?

Sjøl har vi for lengst erfart at man har lett for å bli litt «backfeet» om man bare går rundt og gjemmer på lysten uten å delta. — Å rive brake hver fullmåne hjelper for noe, men ikke for alt. Håper vi ikke virker påtrengende, men vi tror vi er kommet til en milepel her. Dette får holde for denne gang. Er ånden fyrrig og vi får lov, så kommer vi igjen i et senere nummer.

— Og Nils N. — skjuler du mer i skjegget, så kom fram med det!

Hilsen Busse & Rulle
(spesialister på mit og gravalvorlig rust)

TRAFIKKSIKRINGSARBEIDET I HORDALAND: **Ulykkesanalyse kan betre trafikkeringstilhøva**

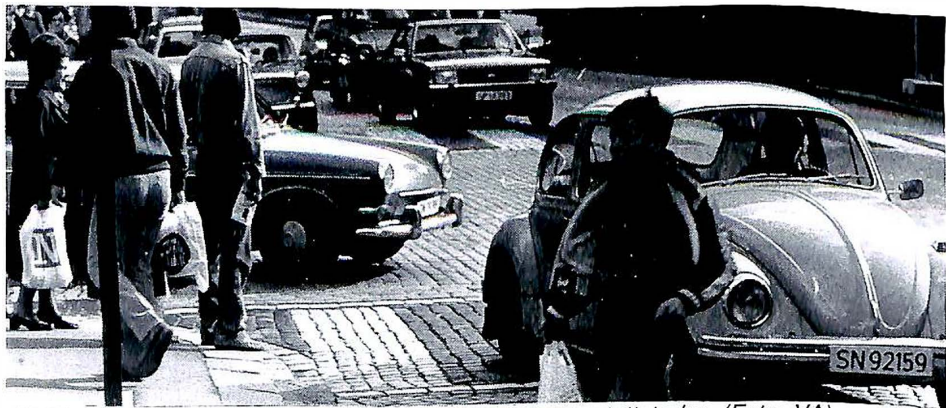
Av Karin Davanger og Sigmund Riis, trafikkseksjonen

Trafikkulykkene påfører kvart år samfunnet store kostnader og den einsskide store lidningar. Det er likevel først i dei siste åra at dette problemet er teke alvorleg og trafikksikring er blitt prioritert politisk.

I Stortingsmelding nr. 9 (1978-79)

«Om trafikk og bymiljø» har departementet sett opp mål for transportpolitikken i prioritert rekkefølge. På topp kjem her *høg trafikktryggleik, dinest godt miljø*, og først på tredje plassen vert det sett krav til *trafikkavviklinga*.

40-50 prosent av trafikkulykkene skjer i



40-50 prosent av trafikkulykkene skjer i større byar og tettstader. (Foto: VA)

større byar og tettstader. I Bergen er fotgjengarar og syklistar innblanda i om lag 35 prosent av det totale talet på ulykker. Vanlegvis er desse ulykkene meir alvorlege enn køyreulykkene, og mellom dei mjuke trafikantane er det dei yngste og eldste av oss som er særleg utsette. Når den før nemnde Stortingsmeldinga og presiserer at fordelar og ulemper i trafikken bør fordelast jamnare, tyder dette at vi må auke innsatsen for å betre tilhøva for desse svakaste gruppene.

Her i landet var det Oslo kommune som først tok fatt på aktivt trafikksikringsarbeid. I 1970 vart det der sett i gang eit systematisk arbeid med å analysere stader med høge ulykkestal, og deretter setje i verk fysiske tiltak for å betre tilhøva på desse stadene. Tiltaka var relativt rimelege og enkle å utføre, og dei kunne difor setjast i verk ganske raskt etter kvart som ulykkene vart analyserte.

Resultatet av dette arbeidet var at personskadeulykkene i Oslo vart mest halvverte, frå 1643 i 1970 til 945 i 1976, endå trafikken i denne perioden auka sterkt. Oslo kommune er stort sett den einaste til no som har utført eit slikt systematisk arbeid, og den nedgongen dei totale ulykkestala for landet under ett sy-

ner, skuldast for ein stor del innsatsen i Oslo.

For å få i gang ei tilsvarande utvikling her i fylket, har trafikkseksjonen på vegkontoret sett i gang arbeidet med ein omfattande ulykkesanalyse. Vi tek sikte på å utarbeide ein trafikksikringsrapport for Bergen, og ein for resten av fylket. Bergensrapporten tek for seg tilhøva på riks- og fylkesvegane, medan Hordalandsrapporten førebels berre vert utarbeidd for riksvegane.

Vegkontoret sit inne med ei mengd datamateriale som i lang tid har vore for lite nytta. Det viktigaste grunnlagsmaterialet er ulykkesregisteret, der ein har lagra dei viktigaste data om alle politiregistrerte ulykker. Sjølvsaugt nyttar ein EDB i dette arbeidet, og m.a. Vegdirektoratet og Statistisk Sentralbyrå behandlar dei data som vegkontoret matar dei med.

I Bergen vil vi nytte same mønstret som i Oslo: «Black-spots» (stader med mange ulykker) vert lokalisert, prioritert innbryrdes og ulykkene vert analyserte. Deretter vil ein setje i verk dei tiltaka som vi finn naudsynt for å få ulykkestala ned.

For resten av fylket er ulykkene oftast så spreidde at ulykkesanalyse åleine sjeldan kan gje svar på kvar tiltaka bør

Gatetun og miljøprioritert veg — en klargjøring av begrepene

Av Reidun de Lange

I følge Veg i Vest nr. 4 (senere gjengitt i dagspressen) skal det bygges gatetun i Utrågata på Voss. Det er ikke riktig. I Utrågata skal det etter planen anlegges humper i vegbanen m.m. i forbindelse med omlegging av kjøremønsteret i Voss sentrum.

Videre har pressen (og Veg i Vest) brukt begrepet «Miljøveg» på den nye Rv. 13 gjennom Vaksdal. Dette må ikke forveksles med Strategi C — Miljøprioritert veg.

Bygging av gatetun og Strategi C — Miljøprioritert veg — er nye tanker i vegplanleggingen. For ikke å skape unødige misforståelser, bør vi unngå ukorrekt bruk av betegnelse.

setjast inn. Vi vil difor i tillegg nytte anna registreringsmateriale, som t.d. vegstandard, trafikktal, fartssoning, busetnad, materiale frå «Aksjon Skuleveg», busselskap, kommunar etc. Samla vil alt dette materialet gje grunnlag for å foreslå tiltak, samt å prioritere mellom tiltaka.

Hovudmålsettinga med dette arbeidet er sjølvstendig å oppnå ein reduksjon av ulykkene. I tillegg vil desse rapportane lette arbeidet med budsjetta for trafikksikringsaker, samstundes som dei vil kunne nyttast som oppslagsverk i saker som har samanheng med trafikksikring i fylket.

Vi våger ikkje å love sikkert kva tid rapportane skal vera ferdige, men vi reknar med at det i alle høve vil skje i løpet av året.

GATETUN:

Gatetun er den norske oversettelsen av *woonerf* — nederlandsk begrep for et bolig- og oppholdsområde der gatene er spesielt innrettet, og hvor det gjelder spesielle vegtrafikkregler. Biler og fotgjengere benytter samme vegareal og biltrafikken skjer på fotgjengernes premisser.

Gatetun er aktuelt i *boligområder* der en vil prioritere menneskene framfor bilene.

En tilsvarende prioritering kan være ønskelig på riks- og fylkesveger i tettsteder, men en vil her ikke kunne gå så radikalt til verks som med gatetun.

Her har vi derimot mulighet å anlegge

STRATEGI C — MILJØPRIORITERT VEG:

Veldig kort kan en skissere tre utbyggingsstrategier for vegstrekninger med konflikt mellom adkomstfunksjon og transportfunksjon:

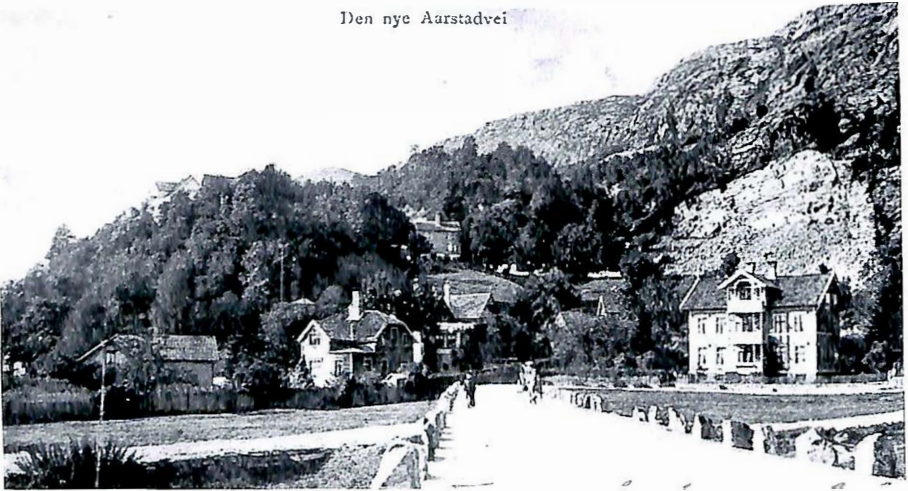
- A. Bygging av ny veg, slik at den gamle vegen blir ren adkomstveg uten gjennomgangstrafikk.
- B. Redusere konfliktene ved forskjellige tiltak uten å redusere fremkommeligheten for biltrafikken.
- C. Redusere konfliktene ved forskjellige tiltak der bofunksjon/lokalsamfunnet prioriteres på bekostning av fremkommeligheten for biltrafikken.

De to første strategiene er de tradisjonelle måter å løse problemene på, når en har viktige transportårer gjen-

Forts. side 7

Vil man le av Arnanipatunnelen, tro?

Den nye Aarstadvei



En gang var disse vegene nye! skriver John Fredriksen til «Veg i Vest» og legger ved de to postkortene som vi har avbildet her. Om 75 år vil man kanskje smile av de vegene vi bygger i dag? Hvem vet?

Kortet fra Årstadveien viser området ved den gamle bygrensen. Oppe til

venstre ser man Bellevue. Årstad ble innlemmet i Bergen i 1916, forteller Fredriksen.

Og motivet fra «den nye Vei ved Fjøsanger» er vel hentet fra Kråkenes, med Gamlehaugen til høyre.

«Veg i Vest» takker for morsomt stoff!



Fra den nye Vei ved Fjøsanger.

Nye og framtidsretta forskrifter for planlegginga

Av Odd G. Eriksen

Samferdselsdepartementet vedtok 7. oktober 1980 nye forskrifter for utarbeiding av planar for riks- og fylkesveg. Dei tidlegare forskriftene var datert 20. januar 1965. Sidan då har vegplanlegginga utvikla seg til ein langt meir omfattande prosess enn det forskriftene la opp til. Revisjon blei derfor naudsynt. Eit internt utval blei sett ned og resultatet av deira arbeid er publisert som handbok 077 frå Vegdirektoratet.

Samanliknar vi dei nye forskriftene med dei gamle finn vi følgjande endringar:

- auka plikt for vegsjefen som ansvarleg planleggjar til å informere om planlegginga,

- krav om at vegsjefen skal samrå seg med andre, både offentlege instansar, private grupper og enkeltpersonar, under planlegginga,

- auka krav til saksutgreiing — konsekvensanalysar

- større vekt på oversiktleg planlegging i form av vegutgreiing og hovudplanlegging,

- sterkare understreking av samspelet mellom planlegging etter veglov og bygningslov,

- delegering av vedtaksmyndighet innanfor myndighetsstrukturen etter veglova.

Som nemnt har mykje av dette alt nedfelt seg i planprosessen. I praksis vil difor ikkje skilnaden verta så stor.

Plansystemet

Planlegginga er bygd opp kring planomgrepa hovudplan og detaljplan.



Odd G. Eriksen.

Ein *hovudplan* er ein oversiktsplan som viser hovudtrekk i dei aktuelle alternativa. Planen skal ha grunngeving for val av alternativ og standard for bygginga.

Alternativa skal gje grunnlag for val av vegline, vegtype, vegklasse og dimensjonerande fart.

Ein hovudplan kan gå inn som ein del av grunnlaget for ein kommunal oversiktsplan.

Ein *detaljplan* skal visa utforminga av den prosjekterte vegen og kor denne skal ligga i terrenget. Planen inneheld og dei reguleringane som er naudsynte for å byggje vegen og halde han ved like. Berre i unntakstilfelle kan ein detaljplan fremjast uten å byggje på ein hovudplan.

Vedteken detaljplan gir grunnlag for eigedomsinngrep (etter § 50 i veglova).

Den må difor vise det som er naudsynt av areal og rettar for gjennomføring av prosjektet.

I tillegg til desse plantypene inneheld forskriftene reglar om vegutgreiing og byggjeplanar.

Vegsjefen kan utarbeide ei vegutgreiing som grunnlag for oversiktsplanlegginga. Den kan og vera ein analyse av spesielle veg- og trafikktekniske spørsmål.

Byggjeplanen er sluttstreken i plansystemet. Det er tekniske teikningar og liknande som er naudsynt for å gjennomføre anlegget.

Godkjenning av planar

Hovudplan og detaljplan skal først fram til vedtak om godkjenning. Vegdirektoratet godkjenner hovudplan for riksvegar, fylkesutvalet for fylkesvegar.

Vegsjefen godkjenner detaljplan for riks- og fylkesveg. Detaljplan som er i strid med vedtatt hovudplan kan ikkje verta godkjend.

Vegutgreiing og byggjeplan blir ikkje ført fram til formelt vedtak. Ferdig utarbeidd vegutgreiing skal leggjast fram for Vegdirektoratet eller fylkesutvalet, avhengig av om det gjeld riks- eller fylkesveg. Desse kan gi nærare føresegner om vidare handsaming.

Vedtak om godkjend detaljplan etter § 12 i veglova, er eit såkalla enkeltvedtak etter forvaltningslova. Det kan difor påklagast til vegstyremakta, dvs. til Vegdirektoratet for riksveg, til fylkesutvalet for fylkesveg, eller den nemnda fylkesutvalet har gitt dette ansvaret. I Hordaland er dette Samferdselsstyret.

På vanleg måte er det dei som vert råka av planen som kan klaga på vedtaket.

Hovudplanvedtak er ikkje enkeltvedtak etter forvaltningslova. Hovudplanen som er bindande for det vidare planarbeid, set grense for kva partane kan ha inn-

verknad på under detaljplanlegginga. Difor er det innført avgrensa høve for grunneigarar til å påklage hovudplan for riksveg inn for Samferdselsdepartementet.

Fylkesutval, kommunestyre og statlege instansar kan, utan avgrensing, bringe vedtak om godkjend hovudplan for riksveg inn for Samferdselsdepartementet for overprøving.

Orientering og samarbeid

Før hovudplanarbeidet tek til, skal det gjerast kjent i det aktuelle området. På seinare steg i planprosessen skal og slik orientering gjevast. Føremålet er å gjera dei som bur i området kjende med kva som skal skje. Dermed kan dei ta del i planprosessen. Dette gjeld både organisasjonar, lag av ymse slag og grunneigarar.

Planleggjarane på si side er i følge forskriftene pålagde å søkje samarbeid med grunneigarane, organisasjonar o.l. som har interesse av prosjektet.

Vegkontoret skal både gje og søkje informasjon for å få fram naudsynte opplysningar for prosjektet. Dei som har særlege interesser i planen, tek del i samarbeidet under det vidare planarbeidet.

Som tidlegare har vegsjefen sjølv sagt ansvar for å gje orientering og søkje samarbeid med andre offentlege instansar under arbeidet. Dette samarbeidet vil verta ei vidareutvikling av det som skjer i dag.

Siktemålet med desse reglane er at vi skal få ein open planprosess, slik at resultatet skal bli best mogleg for alle partar.

Det som er nemnt kjem i tillegg til dei kjende elementar, som offentlig ettersyn og formell høyringsrunde. Dette er framleis ein del av planprosessen etter veglova.

Nå har også Biltilsynet lært TA...

*Kurs i transaksjonsanalyse
ble holdt i Norheimsund i slutten av januar*

Spenning og forventning preget ansiktene til kursdeltakerne da de møttes på hotellet etter bil- og busstur over fjellet i styggevær og tåke. Vi hadde hotellet for oss selv og skulle i gang med et kurs som i hovedsaken dreide seg om samspillet mellom mennesker — og dette samspillet skulle vi altså analysere. Hvordan det hele skulle skje var det store spenningsmomentet. Vi visste at det var lagt inn spill og øvelser — og dette fikk det til å krible i noen hver. Man måtte vel i «ilden» mens alle så på — og hva da?

Den siden av saken var nå ihvert fall fort overstått da vi etter middag samlet oss i plenum i velkjent u-formasjon foran kursleder (foreleser) Birte Ruud. Og i tur og orden måtte oppgi navn og kort gi uttrykk for hva vi forventet oss av kurset — det verste og det beste som kunne komme ut av det. Her skal kun røpes at det verste som kunne hende deltakerne — fant vi ut — var at de reiste «tomhendte» hjem igjen og det beste at forventningene om det motsatte absolutt ble innfridd.

Etter denne seanse fikk man faktisk «fred» til å fordype seg i det kurset egentlig gjaldt — problemforhold mellom

mennesker og hvordan de oppstår og kan løses, blant annet ved hjelp av transaksjonsanalyse. Dette skjedde innledningsvis i fortlølig samtale med kolleger og ledelse — første kvelden bare avbrutt av egen musikkunderholdning. Det var en gledelig overraskelse at spillsterke menn og kvinner ved Biltilsynet klarte å framtrylle hele tre trekkspill, 1 gitar, 1 kornett og to munnspill og i hvertfall innimellom klarte å bringe det hele i samklang.

Neste dag bød på solid gjennompløying av problemstillinger. Man laget «erogrammer» og fant ut hvor man trengte å utvikle seg litt til. Alt i alt et strevsomt program — men det motiverte for ennå en glad aften med trekkspill og dans, allsang og selskapsleker. Midt under festen ba biltilsynssjefen om ordet og takket deltakerne for fin innsats og med anerkjennelse og applaus ble Birte overrakt gave som takk for dyktig og sympatisk ledelse av kurset.

Søndag formiddag fortsatte med interessante foredrag og øvelser. Etter lunch var det hjemtur i snøvær, men i god stemning. Vi hadde lært noe — noe vi kunne ta med oss videre.

— se intervju med Birte s. 33

Sluttmerknader

Gjennom forskriftene har vegvesenet fått eit moderne og framtidsette grunnlag for planlegging av tiltak på riks- og fylkesveg. Planlegginga vil bli styrt gjennom planleggingsprogrammet. Som grunnlag for langtidsplanen for Statens vegvesen

(Norsk vegplan) treng vi vegutgreiingar og hovudplanar. Prioriteringa av den vidare utbygging blir avgjort gjennom langtidsplan og budsjett. Dette vil styre den meir detaljerte planlegginga, detaljplanar og byggeplanar.

TRAVELT OG TRIVELIG PÅ ODDA-STASJONEN

— Av Carlo Jacobsen —

I mai i fjor flyttet biltilsynsstasjonen i Odda inn i nye lokaler i HSD-bygget. Stasjonssjefen, Oddmund Reinsnås, har selv forestått planleggingen av den nye stasjonen og har tilrettelagt innredningen i samarbeid med de ansatte.

Stasjonen i Odda dekker 7 kommuner med en kjøretøypark på ca. 12.000 enheter. 6 kjøreskoler med tilsammen 11 instruktører og kjørelærere fremstilte siste år 696 kandidater til førerprøven her. I tillegg kommer de øvrige klassene, A, C, D, T, med 166 førerprøver. Vektkontrollen er arbeidskrevende. I 1980 ble i alt 548 kjøretøyer veid, av disse hadde 30 gebyrpliktig overløst, det vil si 5 prosent. I hallen har det vært kontrollert 1082 kjøretøyer og ved utekontroll 756 — tilsammen 1838 kontroller i 1980. Halvparten av førerprøvene skjer i Norheim-sund, og dette medfører ca. 25 faste reiseopplegg i året.

— Stasjonen virker tidsmessig og godt tilrettelagt, med nye lokaler og kontrollhall — har du nå fått plass nok til de daglige gjøremål, stasjonssjef Reinsnås?

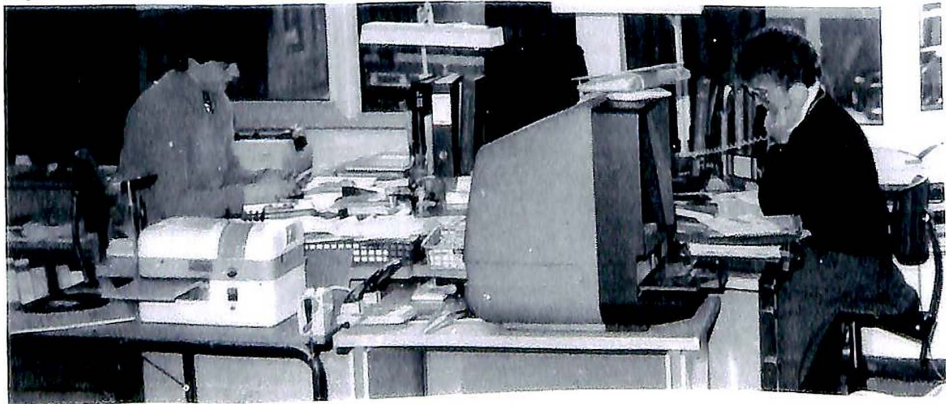
— I dag mener vi at plassforholdene er greie og gode nok, men det er vanskelig å spå noe om fremtiden. Det viser seg jo at vi får tildelt stadig nye oppgaver. Det var kjærkomment at vi nylig fikk en ny mann på stasjonen. Det gjør

det mulig å utnytte kapasiteten i den nye, moderne kontrollhallen vår og ved vektstasjonen på en langt bedre måte enn før.

— Ulykkesetterforskningen skal utbygges — hvordan ligger det an med den nå?

— I øyeblikket har vi ikke noen fast avtale med politiet. I enkelte tilfeller blir vi tilkalt, men dessverre kommer vi som

Sigrun Rogne (t.v.) og Ane Synnøve Wassdal trives godt i de nye lokalene.





Staben ved Biltilsynet i Odda samlet på ett Brett. Fra venstre: Kurt Ove Christensen, Sigrun Rogne, Olav Brøske, stasjonssjefen Oddmund Reinsnås, Gro Meusburger og Ane S. Wassdal.

regel for sent inn i bildet, i og med at dette skjer lang tid etter at ulykken har skjedd.

— Biltilsynet skal trekkes sterkere inn i planleggingsprosessen, f.eks. når det gjelder utarbeidelsen av vegtransportssystemer — hva mener du om dette?

— Det er klart at biltilsynet kan komme inn på mange felt i forholdet til planleggingsprosessene i vegvesenet, og jeg synes dette er helt naturlig når det gjelder vegtransportssystemene, der vi har fagkompetanse.

Et annet naturlig samarbeidsområde er planleggingen av rasteplasser. Disse kunne etter vår mening også tilpasses vektkontrollen. Et helt annet område er vegvesenets innkjøp av tyngre kjøretøy til driften. Biltilsynet har her god praktisk erfaring med hensyn til vurdering av bruksegenskaper.

Vekt-/utekontroll på Seljestad

— 756 vekt- og utekontroller utgjør ganske meget arbeid på bare to mann, Olav Brøske, vil du si at denne tjenesten er anstrengende?

— Når man tenker på at det først var i august måned vi kom i gang for fullt, så er jo kontrolltallet ganske høyt. Av og til kan nok tjenesten være anstrengende, særlig når du må ut om natten og skal tidlig på jobb neste morgen.

— Folk du kommer i kontakt med under disse kontrollene er vel ikke alltid like lette å ha med å gjøre?

— Der vil jeg si at vi har hatt veldig få problemer, heldigvis. Under den store vektkontrollen i november 1979 der vi gikk på skift over en uke og folk ble heftet ofte, gikk det for eksempel helt fint.

— Hvilke feil går oftest igjen i den tekniske kontrollen?

— Feil ved lys og bremses går oftest igjen på kontrollseddelen, men stort sett er kjøretøyene fra indre distrikt bra.

— Tankvognkontrollen, byr den på spesielle vanskeligheter?

— Nei, overhodet ikke. På det området har vi kontrollert kjøretøyene så ofte at vi har fullt overblikk og full kontroll.

Trivsel på arbeidsplassen

Kurt Ove Christensen kom ny i Biltilsynet i september i fjor. Etter at han først har fått opplæring i Bergen og nå i Odda, vil vi gjerne vite hvilket førsteinntrykk han har av Biltilsynet.

— Førsteintrykket er at det er en masse nytt teknisk stoff å sette seg inn i, særlig når det gjelder forskrifter og detaljbestemmelser.

— Hadde du utbytte av oppholdet i Bergen i så måte?

— Ja, særlig når det gjaldt førerprøver hvor kandidatene ble prøvet under ulike vanskelige trafikale forhold. Ellers fortsetter jo min tekniske opplæring her.

— Synes du det virker attraktivt å jobbe i Biltilsynet?

— Ja. Biltilsynet virker som en interessant arbeidsplass. Her er meget å lære, her er gode arbeidsforhold med lett håndterlig utstyr.

Vi lar like godt det samme spørsmålet gå videre til de andre ansatte ved stasjonen i Odda — er det interessant og utviklende å jobbe i Biltilsynet?

Fru Wassdal: — Det har skjedd store

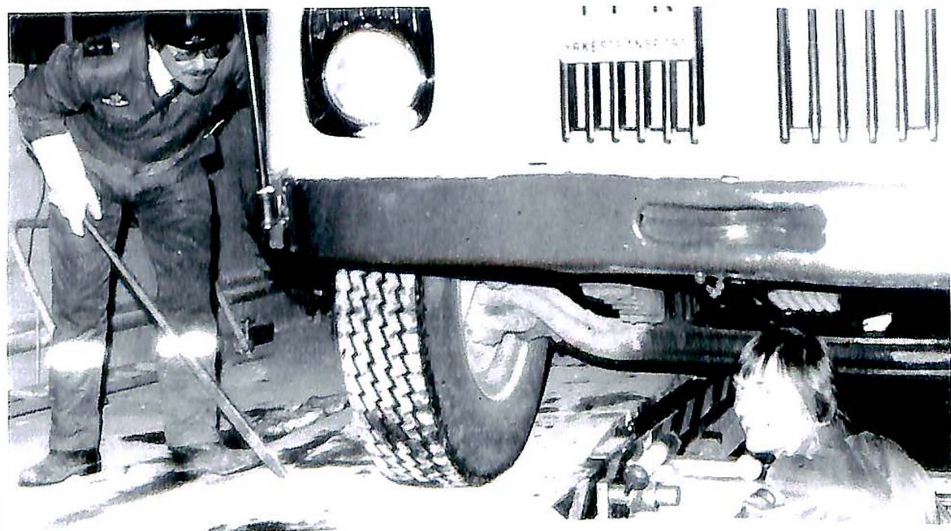
forandringer i Biltilsynet fra vi begynte i to små rom i det gamle rådhuset i 1968 og fram til i dag, med moderne lokaler og utstyr i HSD-bygget. Også arbeidet er betydelig forandret og mer interessant.

Alt i alt mener jeg at arbeidet er utviklende, og det er stadig positivt å ha kontakt med publikum og andre stasjoner og etater.

Fru Rogne: —Arbeidet er etter min mening klart utviklende fordi vi har så mange forskjelligartede funksjoner og dessuten publikumsbehandling. Ekskursjoner til Vegdirektoratet og Biltilsynet i Bergen og kontaktmøtene mellom fylkene virker også i riktig retning. Biltilsynet i Odda er en bra arbeidsplass som er godt ajour med utviklingen, trass i økende antall arbeidsoppgaver.

Gro Meusburger: — Jeg synes vi har kjekt og avvekslende arbeid i Biltilsynet, og vi har et trivelig miljø. Kontakten med publikum og med kolleger er meget god. Arbeidet er utviklende når man er med på alle funksjoner innenfor arbeidsområdet, og det er gledelig at det skjer med så godt humør her på stasjonen.

Olav Brøske (t.v.) og Kurt O. Christensen i arbeid i kontrollhallen for store kjøretøyer.



Transaksjonsanalyse — noe for deg?

*Stor interesse for TA i Biltilsynet etter kurs
med Birte Ruud, Personaldirektoratet*

Ulike psykologiske teorier har gjennom årene forsøkt å finne ut av menneskenes indre og likeledes prøvd hjelpe oss til å finne ut av oss selv. Nå ser det ut til at vi har fått en ny bølge i transaksjonsanalysen (TA), som har dannet grunnlaget for en internasjonal organisasjon med hovedsete i USA og som også har fått en europeisk organisasjon:

— Konsulent Birte Ruud fra Personaldirektoratet — du har nettopp avsluttet et 2 dagers kurs i TA for Biltilsynet — kan du kort gi våre lesere et overblikk over TA's tilblivelse og siktemål?

— Transaksjonsanalysen har sitt ut-spring i psykoanalysen. Teorien er utviklet i årene 1949-1958, og i våre dager er man spesielt opptatt av TA's anvendbarhet i konfliktsituasjoner — det være seg hos mennesker eller i organisasjoner. Terapeuter og instruktører bruker TA i dag fordi den er praktisk, lett forståelig og setter en rekke områder hos oss mennesker inn i et begrepssystem.

— Om du skulle forsøke å gi en kort definisjon av TA — hva ville du da si?

— Det er ikke lett — og heller ikke riktig å gi noen enkel definisjon. Enklest kan man si den er et *verktøy* til innsikt i vår egen reaksjons- og væremåte, som vi selv kan lære å håndtere, slik at vi kan utløse ønsker om forandring hos oss selv og bevisst sette endringer i system. Innsikt i vår egen måte å fungere på kan nesten automatisk utløse ønsker om forandring. TA er en måte å avdekke for oss selv hvordan vi tenker og handler.



Birte Ruud, som er tilknyttet Statens Forvaltningshøyskole, snakket om TA for biltilsynsfolk.

Den gjør oss dermed bevisst overfor endringsprosesser hos oss selv — et menneske forandrer seg jo gjennom livet — og den gir oss muligheten til selv å sette ønskede forandringer ut i livet.

— Du har og gitt uttrykk for at TA er en *filosofi* om mennesker. Hvordan harmonerer dette med at man aktivt nytter TA som verktøy til å skape forandring hos mennesker og omgivelser?

— TA som filosofi har den største respekt for det enkelte menneskes integritet og enemerker. Alt TA-forandningsarbeid bygger på en klar kontrakt mellom instruktør og klient eller organisasjon. Det vi som arbeider seriøst med dette gjør, er å *tilby* filosofien/metoden/verktøyet til *egenutvikling* — uten at vi selv går inn og endrer noe. TA er en teori om personlighetsutvikling, personlig adferd

Mållaus?

Elles står det i orienteringa at reglane ikkje gjeld for internt saksarbeid og munnleg målbruk, om det kan vera til trøyst for nokon. Som dei fleste no veit, vert ikkje dei skriv og saker som går mellom vegkontoret og Vegdirektoratet rekna for intern post, så der var det ikkje noko smotthol å finne.

Bedriftsbladet

Kva vil dette få å seie for bedriftsbladet vårt og dei som kunne ha lyst til å skrive ein epistel til det? Dette oppfattar vi ikkje som noko offentleg dokument, men i første rekkje som eit internt organ for dei tilsette i vegvesenet i Hordaland. At det også går ut til fleire enn oss, må ein sjå som ein rein service frå vegvesenets side. Av den grunn meiner vi det er rett at kvar einskild står fritt til å velje kva målform han/ho vil nytte.

Vi er elles redde for at regelen kan hende vil leggje band på dei som måtte ha ein viss skriveløse, og det kan vi ikkje risikere. Dessutan må ein til ein viss grad sjå på det som vert sendt inn til «Veg i Vest» som elt privat, og ikkje offentleg, skriv.

Har du behov for å vite meir om dei nye reglane for målbruk i statstenesta, så snakk med «nynorsk-folk» på avdelinga di, eller ring til informasjonskonsulenten, som kan freiste å hjelpe om du har problem.

Red.

og mellommenneskelig samkvem. Dessuten er det et verktøy til å hjelpe det enkelte menneske til å endre følelser og adferd det selv definerer som negative.

— Tittelen på Thomas Harris bok «Jeg er o.k. — du er o.k.» er blitt litt av et slagord i TA-sammenheng — hva står egentlig tittelen for?

— TA er grunnlagt på et positivt menneskesyn — vi er alle født o.k. inn i verden ut fra våre forutsetninger. Et positivt menneskesyn er og grunnlaget for å arbeide med TA — for at mennesker skal bli bedre i stand til å håndtere sine problemer selv og for at de tilbys de rette hjelpemidler og verktøy. Filosofien og yrkesetikken er hele tiden at man kun kan tilby det enkelte menneske et større herredømme over egen adferd, handlinger og følelser. TA brukes ikke til å endre andre mennesker. Det ideelle mål for oss mennesker er at vi alle i større grad blir bevisste og ansvarlige og at vi blir bedre i stand til å se vårt medansvar

for utviklingen i vårt arbeid og samfunnet som helhet og kan gjøre noe med det.

— Hvor stor utbredelse har TA i dag?

— I Amerika — TA's hjemland, har den funnet sin plass i en rekke sammenhenger. I Europa ser det ut til at interessen fremdeles bare er i startfasen. I Norge er det bl.a. stigende interesse for transaksjonsanalyse i en rekke bedrifter i forbindelse med organisasjonsutvikling og organisasjonsmessig forandringsarbeid. TA-organisasjonene har stadig diskusjoner om yrkesetikk og kompetansekrav. TA er da også blitt et dynamisk verktøy som utvikler seg fra år til år.

Nå kan vi glede Birte Ruud med at kurset slo godt an i Biltilsynet. Responser er fortsatt positiv — bøker leses — det snakkes om oppfølging — og stemningen er god. Kanskje kan en mer sikker og tryggere holdning spores — kanskje noe flere smil på ansiktene — mer optimisme? Hvem vet? Men jeg tror det. Og takk for det.

C. Jacobsen

Samarbeid og driftsformer sentrale tema på Voss

Anleggskonferansen ble holdt i desember

Anleggskonferansen ble som vanlig arrangert på Voss i desember i fjor. Foruten oppsyn og anleggsbestyrere var en del folk fra administrasjonen invitert med. Vi hadde to utbytterike dager både faglig og sosialt.

Emnene i år var:

1. Samarbeidsforhold mellom anleggsledelse og tjenestemenn i driften
Innledning ved: Driftssjef J. Søylen
Avd.ing. J. Sørensen
Oppsynsmann R. Nielsen
Gruppearbeid
2. Massetransport
v/ing Midtkandal og Erstad
3. Organisering av anleggsdriften. Driftsformer. Innledning ved overing. H. Tryggestad, Vegdirektoratet. Gruppearbeid.
4. Byggeprogram 1981 v/avd.ing. A. Hegrenæs
5. Informasjon

Dårlige samarbeidsforhold?

En av gruppeoppgavene tok for seg påstanden fra Arbeidsmandsforbundet om at det var dårlige samarbeidsforhold mellom ledelsen og tjenestemennene i driften. Alle gruppene var uenige i denne påstanden, og mente at det var et oppkonstruert problem. Selvfølgelig kunne det være problemer, men ikke så store at samarbeidet kunne karakteriseres som dårlig.

Problemer som kan dukke opp:

- det er ikke alltid planlagte ting kan gjennomføres (uheldig at planer må endres)
- informasjon om endringer kan svikte
- oppsynet er pålagt for store oppgaver
- dårlige forhold tjenestemenn imellom
- manglende informasjon om flytting
- manglende informasjon om bevilgningsspørsmål

For å bedre dette må man gi hyppig informasjon. Arbeidstakere og anleggsledelse må i størst mulig grad planlegge arbeidet sammen fra begynnelsen. Viktig er det også at problemene blir løst nærmest mulig der de oppstår, og at de ikke trekkes oppover i organisasjonen.

Møtevirksomhet

Gruppene hadde ulike syn på byggemøtene. Noen mente at de fungerer bra i dag, mens andre ville endre dem noe. Deltakerantallet på disse møtene kan veksle — det er ikke alt som har interesse for alle. På større anlegg kan det være hensiktsmessig med hyppigere byggemøter. Møtene bør være kortere og trekke opp hovedlinjer, ikke detaljer. Tilitsmenn og verneombud bør delta på befaringen i forbindelse med byggemøtene, ble det hevdet.

Gruppene ville endre allmannamøtene. Det er gjort forsøk med gruppediskusjoner, og det har vist seg at disse drøftingene skaper mer aktivitet på møtene.

— Skjønner du hva jeg sier?

Noen ord om kommunikasjon

Av Margrete Axelsen

I forrige nummer av Veg i Vest skrev jeg om problemer med å få frem og motta nødvendig informasjon. Jeg avsluttet med å si at vi burde få en tilbakemelding (feedback) for å sikre oss at informasjonen ble forstått — altså en to-veis informasjon. Da kalles det gjerne kommuni-

kasjon, og det vil jeg si litt om i dette nummeret.

Hvorfor er det vanskelig å snakke sammen slik at vi forstår hverandre? Før forskerne for alvor begynte å studere kommunikasjonsprosessen, brukte man noen enkle «teorier» for å prøve å mestre vanskelighetene:

Samarbeid og...

Det har også vært arrangert allmannamøter i helgene sammen med ektefeller, og det ble positivt mottatt.

Lov- og avtaleverk

Gruppene pekte på at det er uheldig at tjenestemennene i utedriften er bedre skolert enn de selv i lov- og avtaleverk. Anleggsledelsen har absolutt behov for grundig opplæring i dette. For øvrig pekte flere på at det er behov for en person på vegkontoret som kan yte hjelp med å tolke lovverket, slik at man får ensartet praksis når det gjelder reisetid, reisegodtgjørelse etc. I dag kan det være forskjell fra arbeidsplass til arbeidsplass — noe som er meget uheldig.

Gruppearbeidene i forbindelse med driftsformer omfattet:

Oppmyking av stillingskategorier

Gruppene hadde ulike syn på oppsynsmenn som anleggsbestyrere. Det må være en betingelse at vedkommende har kvalifikasjoner og evne til å fylle stillingen. Man kunne også risikere å miste gode oppsynsmenn, ble det sagt. På den annen side vil det være verdifullt for noen å kunne utvikle seg videre i arbeidet sitt og få bredere praksis og erfaring.

Entreprise/egendrift

Gruppene var enige i at vi bør ha både store og små entrepriser for å få vite hvordan vi ligger an kostnadmessig. Entrepriseandelen bør ligge på et slikt nivå at den gir konkurranse for egendriften. Det er ikke behov for ytterligere spesialisering av anleggsledelsen i dag, men derimot for styrking av den, kom det fram.

Driftsoppfølging

Kostnadssprekken er et stort problem for vegvesenet i dag. Det skyldes dels feil beregning av masser. For lite detaljerte planer gjør det vanskelig å utarbeide skikkelige driftsplaner. Dessuten blir ofte forutsetningene endret underveis. Kanskje er vi heller ikke flinke nok til å drive enkelte anlegg, innrømmet gruppene.

Både anleggsbestyrer og oppsyn må tidligere inn i arbeidet med driftsplanen. Bruken av prosesskoden bør bli mer ensartet, slik at prosessføringen blir reell. Da vil sluttrapportene gi mer hjelp til å vurdere anleggsdriften. Vi bør også bli flinkere med tilbakeføring av data fra anlegg til plan, mente møtedeltakerne.

MA

«Desibel»-teorien går ut på at bare man sier noe høyt og ofte nok, blir budskapet oppfattet. Denne teorien er mye nyttet av foreldre, og er heller ikke ukjent i arbeidslivet. Effektivitet på sikt er null.

«Selge»-teorien bygger på at kommunikasjonsprosessen er én-veis. Hele byrden faller på senderen, mens mottakeren er passiv og føyelig. Slikt skaper større avstand og sjelden forståelse.

«Si minst mulig»-teorien begrunnes med at folk neppe er særlig interessert i det som meddeles. Dette er spesielt brukt av autoritære ledere. Teorien bygger på den oppfatning at jo mindre folk vet, jo mindre blander de seg inn i sakene. Det er også hevdet at det folk ikke vet, det har de ikke vondt av. Man undrer seg på det faktum at det har de heller ikke særlig godt av.

Ettersom forskerne har begynt å interessere seg for kommunikasjon, har de funnet ut at prosessen er svært komplisert. Når to personer snakker sammen, er det for det første minst 6 forskjellige budskap:

1. Det senderen *mener* å si
2. Det senderen *sier*
3. Det mottakeren *hører*
4. Det mottakeren *tror* han hører
5. Det mottakeren *sier*
6. Det mottakeren *tror* han sier

Er det rart at det oppstår mange hindringer i kommunikasjonen?

Ved siden av å gi et budskap med munn, snakker vi også med kroppen, med ansiktsuttrykk og kroppsholdning. Slike ikke-verbale uttrykk kan støtte opp under det vi sier eller de kan virke mot det. I siste tilfelle blir mottakeren ofte forvirret.

Det er ikke bare sender som er ansvarlig for at budskapet blir forstått. Mot-

takeren må ha evne og ikke minst vilje til å ta imot, dvs. lytte aktivt. Skal kommunikasjonen bli helt vellykket, må sender og mottaker være innstilt på samme «bølgelengde», og det er svært sjelden. Som nevnt i forrige artikkel tar vi med oss våre holdninger, følelser, erfaringer etc. i det vi sier. Språkproblemer er heller ikke uvanlig. Fremmedord og faguttrykk kan gjøre et budskap uforståelig for noen, klart og presist for andre. Selv vanlige ord kan oppfattes forskjellig.

I vår kultur blir vi dessuten opplært til å kommunisere ufullstendig. Vi skjuler vanligvis tanker og følelser. Foregår kommunikasjonen i et «forsvarspreget» klima, vil vi være mer opptatt av å finne motargumenter og svar enn av å lytte. Vi snakker mot eller til hverandre, ikke *med* hverandre. Det hender også at vi overfører våre ideer på senderen, slik at vi bare oppfatter det vi ønsker å høre.

Etter dette er det utrolig at vi i det hele tatt kan forstå hverandre!

Til daglig greier vi det stort sett. Vi er vokset opp i samme kultur, og verdisyn og normer er til dels felles. Vi lærer å snakke sammen og samarbeide. Noen ganger går det lett, andre ganger tar det tid, og noen ganger skjærer det seg helt. Men etter hvert som vi føler oss trygge på oss selv og andre, og vet «hvor vi har hverandre» blir det lettere å ta opp problemer og drøfte dem åpent, slik at det blir færre misforståelser. Derfor er det viktig at vi er klar over at personligheten er uløselig knyttet til kommunikasjonen, og virker inn på det som blir sagt og hørt. Vi kommuniserer både på emne/-oppgaveplanet og på følelsesplanet.

Skal vi forsøke å begynne å snakke *med* hverandre? Hva med å begynne med seg selv — lytter jeg godt nok, eller er jeg mer opptatt av hva jeg selv skal si? Går det an å drøfte problemene mer åpent?

POU-arbeidet i 1980

POU-gruppen hadde 4 møter i 1980. Gruppen har fulgt opp prosjekter som var satt i gang og tatt initiativ til nye.

Følgende prosjekter er avsluttet:

- Omorgansiering av vedlikeholdet i 4 distrikter med hver sin distriktsleder.
 - Sammenslåing av motorveg/plan/-grunn til en planavdeling, og inndeling i 4 distrikter med hver sin leder.
 - Ny rutine for behandling av avkjørselssaker.
- Følgende prosjekter er i gang fortsatt:

Regnskapsseksjonen

Etter intervjuene i 1979 ble det utarbeidet en rapport. I mai ble det holdt et 2-dagers seminar for de ansatte på regnskap hvor de drøftet sin arbeidssituasjon, blant annet med utgangspunkt i rapporten. Etter dette har en arbeidsgruppe fulgt opp og fått gjennomført en rekke av de forslag til tiltak som kom fram etter seminaret. Blant annet har man prøvd å få i stand et bedre samarbeid med driften. Arbeidsgruppen har nedsatt to utvalg til å se på konkrete oppgaver:

- opplæring av folk i driften i rapport-skriving etc.
- samarbeid innkjøp/regnskap og innkjøpsavtalene

Anleggsavdelingen

Anleggsbestyrere og distriktsledere gjennomgikk i fjor et 5 dagers kurs i lederutvikling, og dette har vært fulgt opp i avdelingsmøter senere. Noe av resultatet av denne prosessen er et bedre samarbeid med planavdelingen.

For øvrig har POU-gruppen drøftet omorganiseringen i Vegdirektoratet og

eventuelle konsekvenser for vegkontoret, og det er blitt nedsatt en gruppe med representanter fra planavdelingen og biltilsynet for å se på tilknytningspunkter og samarbeidsformer.

På siste møte ble det nedsatt en gruppe til å se på økonomifunksjonens arbeidsoppgaver og organisasjonsmessige plassering.

POU-gruppen har likeledes oppfordret vedlikeholdsavdelingen til å sette ned en gruppe som skal se på bemanningen i vedlikeholdsområdene. Utvalget skal kartlegge og vurdere bemanning og arbeidsoppgaver i et par av områdene til å begynne med og eventuelt utarbeide en bemanningsplan. Utvalget skal settes sammen av representanter fra administrasjonen og organisasjonene. MA

Lederutvikling i vegvesenet

Det har vært lite av systematisk lederutvikling i vegvesenet. I fjor ble det holdt et regionalt kurs over 5 dager for anleggsbestyrere og distriktsledere på anlegg- og vedlikeholdsavdelingen. Hordaland og Sogn og Fjordane samarbeidet om opplegget. For øvrig ble det arrangert intern opplæring for oppsynsmenn og assistenter, og i Hordaland har ca. 45 gjennomgått kurs i arbeidsledelse.

Toppledelsen har hittil bare hatt eksterne tilbud som FAD o.l. En del har ingen formell opplæring i ledelse. Dette skal nå rettes på, og i høst ble det nedsatt en arbeidsgruppe sentralt. Denne arbeidsgruppe består av 7 personalkonsulenter (fra hver sin region), 2 representanter fra Vegdirektoratet (Personalkontoret og Organisasjonskontoret) og 3 re-

OPPLÆRING 1980/81

I 1980 brukte opplæringsutvalet ca. 170.000 kroner til opplæring ved vegkontoret. Kurs som blir arrangert for og betalt av drifta kjem i tillegg til dette.

For 1981 har vi fått kr. 190.000 til rådvelde, og det dekkjer knapt prisauken. (Drifta kjem framleis utanom.) Desse pengane skal dekkje kursavgift, reise og opphald. Eksterne kurs vert ofte dyre. Kostnadene for ein deltakar t.d. for eit NIF-kurs på 3 dagar vert om lag kr. 4.000.—. Dersom vi skulle nytte pengane til ekstern kursverksemd, vil det ikkje bli mange som kjem av garde.

Opplæringsutvalget har derfor gått inn for meir intern kursverksemd. I fjor tok vi til med regional opplæring i sakshandsaming. Dette vil vi halde fram med. I tillegg har vi hatt kurs i førebuing til pensjonsalderen. I 1981 må vi og prøve å få i stand nynorskopplæring ved vegkontoret. Elles vil vi vone at dei som tek del på eksterne kurs, let interesserte medarbeidarar få del i den kunnskapen dei har fått.

Tabellen under viser kursverksemda i 1980 etter stillingsgruppe:

	Intern		Ekstern	
	Talet på pers.	Dagar	Pers.	Dagar
Vegarbeidsdrifta	411	866	12	44
Oppsyn (Inkl. verneleiar)	124	316	2	36
Teknisk personale (inkl. leiarar, ekskl. biltilsynet)	65	112	44	172
Merkantilt personale (inkl. saksh./leiar ekskl. biltilsynet)	14	64	13	50
Personale biltilsynet (merk. og tekn.)	103	189	6	37

Elles har vi hatt deltakarar med på den sentrale opplæringa som Vegdirektoratet driv. Nokre personar har og teke utdanning over lengre tid, t.d. elementærteknisk skule og trafikklærarskulen i Stjørdal. I tillegg har vi folk som tek brevkurs, og i haust hadde vi tre deltakarar med på norskkurs.

MA

presentanter fra målgruppen (den gruppen som skal gjennomgå opplæringen).

Arbeidsgruppen er nå kommet frem til et forslag til opplegg som ble lagt fram for vegdirektøren i februar. Det blir lagt opp til en regional internatsamling og deretter oppfølging på det enkelte vegkontor. Hordaland og Sogn og Fjordane blir sannsynligvis først ut med start høsten 1981.

MA

Vegbyggingsnormalene

er kommet i ny utgave som deles ut gratis til ansatte i Statens Vegvesen. Håndboken, som er på ca. 500 sider, kan fåes ved henvendelse til Janne Takvam, Vegkontoret, C. Sundtsgt. 64, tlf. 23 23 10/183.

ArbeidsmiljøSpalten

v/verneleder Bjørn Langedal

Arbeidsplass — undersøkelsene — så langt

Etter at vi nå er ferdige med undersøkelse av arbeidsmiljøet på 5 arbeidsplasser, begynner vi å få en liten peiling på hvordan arbeidsmiljøet er i vegvesenet. 5 arbeidsplasser av nærmere 100 kan synes å være svært få til å kunne trekke konklusjoner. Imidlertid er det store arbeidsplasser som er undersøkt og jeg tror de er nokså representative for vegvesenets arbeidsplasser. I det etterfølgende skal jeg gi et sammendrag av det som er kommet fram i besvarelsene.

Fysiske arbeidsmiljøfaktorer

Støy er den absolutt største negative arbeidsmiljøfaktor i driften vår. Spesielt ved bruk av boreutstyr er støynivået høyt. I tunneldriften ved bruk av luftrigg er støynivået 112-115 dB(A), og ved hydraulisk rigg 107-110 dB(A). Ved boring i dagen fører en borhammer til ca. 110 dB(A) og en borvogn ca. 112 dB(A).

Komprimeringsutstyr fører også til høyt støynivå. Dette er problemer såvel for førerene som for omgivelsene.

I forbindelse med masseproduksjon dvs. grus og oljegrusproduksjon, finner vi ofte høyt støynivå på sikter og nedløpsrenner. Støyproblemer ved slikt utstyr kan reduseres betraktelig ved å kle nedløpsrenner med slittegummi og å bruke sikteduk av gummi.

Et annet forhold som er nevnt i flere

besvarelser er støy i forbindelse med opplasting av biler og dumper. Ved å kle lastekassene med gummi kan også noe av disse problemene reduseres.

I vedlikeholdet er trafikkstøy det største støyproblem. Dette forholdet synes vanskelig å gjøre noe med, og er trolig et problem vi må leve med.

Som en følge av de støydoser våre folk utsettes for er hørselskader svært utbredt i vegvesenet. Støyproblemene må vi arbeide for å redusere og dette vil bli tatt opp i AMU ganske snart.

Støv og gasser er i følge arbeidsundersøkelsene trolig det neste problem vi må vie stor oppmerksomhet. Spesielt finner vi disse problemene ved arbeid i tunneler. Skyteproppen i tunneler under anlegg er et velkjent problem. Arbeidstilsynet har registrert alvorlige skader i forbindelse med at folk har oppholdt seg i proppen. Dette er ikke noe enestående problem for vegvesenet, og det arbeides for å komme fram til andre metoder for ventilering av tunneler.

Giftige og helsefarlige stoffer har vi en rekke av i vegvesenet. Parallelt med arbeidsplassundersøkelsene arbeider vi med å registrere alle stoffer som vi bruker. Vi skal lage et register over helsefarlige stoffer og skaffe data på disse.

Klimaet på Vestlandet er i alle besvarelsene fra undersøkelsene, pekt på som et

problem. Hva gjør vi så med det? Finnes det noen som har forslag, tar vi gjerne imot.

Psyko-sosiale arbeidsmiljøfaktorer

Stort sett er de mellommenneskelige forhold i vegvesenet gode. Dette gjelder både forholdene mellom overordnet og underordnet og forholdet mellom arbeidskamerater. Det pekes på at arbeidstidsforholdene kunne vært noe mer fleksible. Dette har vi allerede prøvd å etterkomme.

Velferdsmessige arbeidsmiljøfaktorer

Brakkeleirene våre er folkene godt fornøye med. Noen har pekt på at det ville vært gunstig med muligheter for flere fritidsaktiviteter. Spesielt gjelder dette brakkeleirer som ligger noe avsides.

Når det gjelder hvilebrakker, tørkebrakker og vaske/sanitærbrakker, går det fram i besvarelsene at disse er for små og for få i antall. Vi venter nå på nye forskrifter for anleggsbrakker. Det vil derfor ikke være fornuftig å gå til innkjøp av nye brakker før de nye forskriftene kommer.

Når det gjelder orden og renhold i brakkene, anser ikke representanter for de arbeidsplassene vi har undersøkt at dette er noe problem. Imidlertid har vi registrert at orden og renhold ikke på alle arbeidsplasser er like bra. Maskinavdelingen får ofte inn brakker som er så skitne og fulle av boss at det nesten er utrolig at noen kan ha oppholdt seg der. Dersom det er smått med plassen, er det viktig å holde god orden i brakkene. Dette har med trivsel å gjøre, og er et billig tiltak for økt trivsel.

Oppfølging av arbeidsplassundersøkelsene

Mange har sikkert undret seg over hva som skal komme ut av arbeidsplassundersøkelsene. Forventningene hos

mange er kanskje store. I første omgang håper vi at arbeidet med undersøkelsen skal få alle til å bli oppmerksom på arbeidsmiljøforhold som bør forbedres. Mye kan åpenbart forbedres uten større økonomiske uttelling eller tekniske utredninger. Dette må omgående settes i verk. I så måte har vi registrert at ting har forandret seg på de arbeidsplassene vi har undersøkt.

På sikt må vi prøve å forbedre negative arbeidsmiljøforhold innenfor rammen av de ressurser vi disponerer. Dette vil kreve prioritering, noe arbeidsmiljøutvalget må gjøre. Som alle vil forstå er dette en prosess som vil ta noe tid. La oss derfor sette i verk de tiltak som er mulige uten de store investeringer. Alle positive tiltak er med på å bedre arbeidsmiljøet.

Den nye særavtalen og AMU's fremtid

Forhandlingene om særavtalen om medbestemmelse for arbeidstakere i vegvesenet er nå slutført. I det punktet i hovedavtalen som gjelder forholdet til arbeidsmiljøloven, er følgende tilføyelse for Statens vegvesen tatt inn i protokollen:

«Partene er enige om at følgende saker som i henhold til arbeidsmiljølovens § 24.2 behandles av arbeidsmiljøutvalget, istedet skal behandles som forhandlings- eller drøftingssaker etter denne særavtale: Planer som krever Arbeidstilsynets samtykke i henhold til Arbeidsmiljølovens § 19 og planer om byggearbeider, innkjøp av maskiner, rasjonalisering, arbeidsprosesser og arbeidstidsordninger.»

I virkeligheten medfører dette en svært liten reduksjon i AMU's saksområde. Bedriftshelsetjenesten og vernetjenesten er fremdeles innenfor AMU's arbeidsområde.

Har vegvesenet ansvar for skader på ansattes eiendeler?

Av juridisk saksbehandler Sølvi Wold

Dette spørsmålet må i utgangspunktet besvares med nei. Grunnen til at jeg stiller spørsmålet, er at det synes som om enkelte svever i den villfarelse at vegvesenet automatisk har plikt til å dekke skader som skjer i arbeidstiden på de ansattes eiendeler. Som det vil fremgå her er svaret likevel mer nyansert enn utgangspunktet.

Arbeidsgiverens ansvar

I skadeserstatningsloven fra 1969 finnes en regel om arbeidsgiverens ansvar for skader som voldes av en arbeidstaker. Dersom arbeidstakeren forsettlig eller uaksomt volder skade mens han utfører sitt arbeid, vil arbeidsgiveren bli ansvarlig overfor skadelidte uten hensyn til egen skyld. Det samme gjelder de tilfellene der «de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten eller tjenesten, er tilsidesatt». Denne regelen fanger opp såkalte «anonyme» feil.

Utgangspunktet er likevel at den som uaksomt volder en skade, også er ansvarlig.

Når det innløper erstatningskrav fra publikum, må vegvesenet undersøke om det er noen som har opptrådt uaksomt, eller om driften på annen måte har vært uforsvarlig. Videre må det påvises at det er årsakssammenheng mellom det uforsvarlige forhold og den aktuelle skaden. Det samme gjelder krav fra vegvesenets egne ansatte, som her ikke står i noen særstilling.

Når vi på bakgrunn av bevisene i saken finner årsakssammenheng mellom vegvesenets virksomhet og skaden og at



Sølvi Wold

det foreligger et økonomisk tap, må en også vise til et *grunnlag* for erstatning. Dette kan enten være objektivt ansvar eller uaktsomhetsansvar. Arbeidsgiveransvaret er en kombinasjon av disse to grunnlag.

Objektivt ansvar

Objektivt ansvar vil si ansvar uten hensyn til egen skyld. For vegvesenet vil dette ansvarsgrunnlaget være praktisk i naboforhold, f.eks. ved sprengnings-skader. Det er her tilstrekkelig at skadelidte påviser sammenheng mellom sprengingen og skadene, samt økonomisk tap.

Uaktsomhetsansvar

Den store hovedregel er imidlertid det andre grunnlaget for erstatning, nemlig uaktsomhetsansvaret, som arbeidsgiveransvaret bygger på. Arbeidsgiverens ansvar er likevel objektivt i den forstand at han må svare erstatning uten hensyn til arbeidsgiverens *egen skyld*. Utbetalingsplikten bygger selvsagt på at noen som arbeidsgiveren har ansvaret for, har utvist uaktsomhet.

Uaksomhet

Det er ikke enkelt å definere begrepet uaksomhet i få ord. En kan kanskje si at det i alt en foretar seg danner seg visse «handleregler» som sier hvordan en bør opptre. Et konkret skadetilfelle vil derfor bli vurdert mot den norm som må eller bør settes opp i den aktuelle situasjonen. Vurderingen her kan ofte bli skjønnsmessig, fordi alle praktiske tilfeller av naturlige grunner ikke har vært avgjort av domstolene. Handleregler kan også være nedfelt i lovs form.

En av vegvesenets arbeidstakere som fremmer krav om erstatning for skader som er påført av en annen arbeidstaker i tjenesten, vil altså få sin sak vurdert på bakgrunn av det som er nevnt ovenfor. Kan det påvises årsakssammenheng, uaksomhet og økonomisk tap, skal det i prinsippet svares erstatning.

Har den ansatte selv forvoldt skaden på sine eiendeler ved uaktsomt forhold, vil den ansatte ikke ha krav på erstatning.

Når det gjelder medvirkning til en skade kan erstatningskravet fra den ansatte (skadelidende) reduseres eller falle helt bort. Hjemmel for dette er straffelovens ikrafttredelseslov § 25.2. ledd, en sivil regel som er velkjent innenfor erstatningsrettens område.

Hendelige uhell

Ved hendelige uhell hvor ingen kan klandres, har vegvesenet ikke erstatningsansvar. I slike tilfelle er utgiftene likevel blitt dekket ut fra rimelighetsbetraktninger.

Som eksempel kan nevnes en sak hvor Vegdirektoratet refunderte utgiftene. «I.P. deltok i arbeidet med å legge om en eldre vannledning som lå fastfrosset under grus og stein. En av arbeidskameratene dro hardt i ledningen med den følge at en slangeende spratt opp i ansiktet på I.P., som derved mistet og fikk ødelagt brillen.»

Et annet uhell hvor refusjon ble avslått av Vegdirektoratet, skjedde da «kontrollør T. S. skulle ta på seg motorsykelhjelme og det ble da nødvendig først å ta av brillene, som han la på motorsykelsetet, hvorefter de falt ned.»

Ved hendelige uhell mener Vegdirektoratet at følgende kriterier for refusjon bør legges til grunn: 1) Skaden må ha skjedd under en plutselig ytre påvirkning under utførelsen av pålagt arbeid. 2) Arbeidstaker må ikke kunne bebreides, og bruk av den skadede gjenstand må ha vært nødvendig for at vedkommende skal kunne utføre det arbeid som har vært pålagt. I slike tilfelle antar Vegdirektoratet at staten (arbeidsgiver) bør dekke utgiftene ut fra risikovurderinger hvor en mener at det er urimelig at arbeidstakeren selv må ta det økonomiske tapet.

Aktuelt i Hordaland

Ved vegvesenet i Hordaland har vi i den seinere tid hatt et par tilfeller som det kan være grunn til å kommentere.

Den ene saken gjaldt et tilfelle hvor en arbeidstaker under skiltarbeid mistet brillene ut av lommen. Dette ble ikke oppdaget før etter at stedet var forlatt. Brillene ble senere funnet knust på arbeidsstedet. Krav om erstatning ble avvist da vegvesenets virksomhet ikke hadde vært uforsvarlig. Uhellet hadde heller ingen sammenheng med utførelsen av arbeidet, og kunne lett ha vært forhindret av skadelidte selv.

Den andre saken vi nylig hadde oppe til vurdering, gjaldt et uhell under klargjøring av en borerigg ved to av vegvesenets arbeidstakere. Under klargjøringen ble boret satt ned i grunnen og traff en høytrykksslange som lå ca. 0,5 m nede i grunnen. Denne kjente arbeiderne til.

Stein og løse partikler ble virvlet opp under høyt lufttrykk, og vegvesenet ble ansvarlig for skader på to personbiler på grunnlag av den uaksomhet som vi

SPORT

«HORDAVEG» i året som gikk

Som det går frem av rapportene fra de forskjellige gruppene, har idrettsaktiviteten i 1980 vært god og mangfoldig.

Medlemstallet i Hordaveg nærmer seg nå 240, og denne store oppslutningen skyldes i stor grad bilklubben. Det blir fremdeles arbeidet godt med å skaffe våre medlemmer gunstige innkjøpsavtaler.

Vi arrangerte også i 1980 en «skisøndag for hele familien» på Kvamskogen. Oppslutningen om dette arrangementet var meget god. Erling Steinsland fikk vandretrollet for dagens beste tid, og utedriften gjorde også omtrent rent bord i premiesamlingen. Så her må vi på kontoret ta oss kraftig kjøret sammen, og by utedriften skikkelig kamp.

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

Vi har også i 1980 hatt deltakere med

mente de to arbeidstakerne hadde utvist. (Jfr. skadeserstatningsloven).

De to arbeidstakerne ble selv påført skade. Den ene på brillene og den andre på sitt private kjøretøy. Rent juridisk kan en derfor si at hver av dem medvirket

i både langrennsarrangementer og skyttekonkurranser.

Vi viser ellers til aktivitetsrapportene fra gruppene.

*Kurth Dalen
formann*

Håndballgruppen

Før håndballsesongen 1979/80 ble det opprettet en ny 1. divisjon for herrene. 14 lag var med, blant disse hadde Hordaveg kvalifisert seg. Herrelaget klarte seg meget bra i denne nye 1. divisjonen, og endte til slutt på en hederlig 5. plass. Dette betyr at herrene nå er i full gang med sin andre sesong blant de 14 «elite-lagene» i kretsen.

Det mest gledelige for håndballgruppen i sesongen 79/80 var imidlertid at damene kom tilbake med nytt lag. De spilte i 4. divisjon og endte på 4. plass. Dette skulle vise seg å være en så god plassering at det medførte opprykk, og damelaget spiller altså i innværende sesong i 3. divisjon.

Både dame- og herrelaget deltok i «Regnværs-cupen» som kretsen arrangerte i oktober med deltakelse fra hele landet. Damelaget måtte dessverre se seg slått allerede i 1. runde etter masse dommerrot og en straffekastkonkurranse

både til sin egen og den andres skade. Denne medvirkning var etter vår mening uaktsom. Vi fant derfor grunn til å redusere hvert av kravene med 25%. Grunnlaget for erstatningskravet måtte også her være arbeidsgiveransvaret.

som måtte tas to ganger. Herrelaget klarte imidlertid å spille seg helt fram til kvartfinalen, hvor det ble tap for Telesport. Telesport vant turneringen, så herrelaget har all grunn til å si seg fornøyd med sin egen innsats.

«Hallingkastet» på Gol var også i 1980 det store høydepunktet for håndballspillerne. Herrene kom i pulje med Troms, Sogn og Fjordane og Vegdirektoratet. Det ble seier over Troms og Sogn og Fjordane, men tap for Vegdirektoratet, og det ble Vegdirektoratet som gikk videre fra puljen.

Damene kom i pulje med Finnmark og Vestfold og vant over begge. Dermed var damene puljevinnere og klar for semifinalen mot Telemark. Også disse ble slått, og for første gang i historien spilte Hordavegs damer i finalen i «Hallingkastet». De kjempet meget godt mot fjorårsvinneren Rogaland, men måtte til slutt se seg slått med 3-5. Allikevel var det en meget sterk prestasjon av vårt damelag.

I år var 328 spillere og supportere fra hele landet på Gol, og 25 av disse kom fra Hordaland. «Hallingkastet» har nok med rette fått betegnelsen «vegvesenets største velferdstiltak».

Kurth Dalen

Fotballgruppa

Fotballaget har også i år deltatt i bedriftsserien i 4. div. Etter en svak åpning i vår, noe som trolig skyldes treningsopplegget, kom laget sterkere utover i sesongen. Da sesongen var avsluttet etter ni serieomganger, havnet vi på en fin fjerdeplass.

Vi har også i år deltatt i den årlige «vegcupen». Dette året gikk turen til Stavanger, og tradisjonen tro ble vi utslått i de innledende kamper (tap for Rogaland og Vest-Agder).

22 mann var med i løpet av sesongen.

Svein Presthus

Bowlinggruppen

For bowlinggruppen i Hordaveg begynte 1980 meget bra. Herrelaget kjempet i terten i 3. divisjon hele våren og det endte med 3. plass og opprykk til 2. divisjon, som er det høyeste divisjonen på lokalt plan.

I høst har det store skjedd at bowlinggruppen har startet opp med damelag. Damene er ganske ferske som bowlingspillere, så de har dessverre ikke klart å hevde seg i serien, men dette regner vi med vil rette seg med tiden. De nærmer seg de andre lagene resultatmessig fra kamp til kamp.

Herrelaget har ikke gjort det helt store siste høst, men vi håper å få det til å løse slik at vi blir værende i 2. divisjon også til høsten.

Bowlinggruppen har vært representert ved 2 stevner i høst med meget gode resultater. I det første stevnet ble det førsteplass i dobbel ved Edgar Aaland og Kåre Herland, og i singel ble det tredjeplass ved Herland og femteplass ved Aaland. I det andre stevnet ble det femteplass ved Herland og syvendeplass ved Aaland.

Ved årsskiftet ble det arrangert klubbmesterskap. I dameklassen stilte det opp 4 deltakere og i herreklassen 8 deltakere. Det ble en meget jevn kamp i begge klassene. I dameklassen stakk Mette Hansen av med seieren og i herreklassen ble det seier til Herland.

Dette er stort sett det som har skjedd i året som er gått. Vi håper stadig det vil komme nye ansikter på treningene som vi har etter arbeidstid onsdag og fredag.

Kåre Herland

Klubbmesterskap i bowling

Bowlinggruppen i Hordaveg BIL arrangerte ved årsskiftet klubbmesterskap for damer og herrer. I dameklassen var det påmeldt 4 deltakere, i herreklassen 8. Damene spilte fire serier og herrene åtte. I herreklassen gjaldt de fire første seriene som kvalifisering til finalen, der de fire beste kjempet videre.

Det ble en meget hard og jevn konkurranse i begge klassene, særlig i dameklassen, der mesteren ikke var klar før etter siste kastet. I herreklassen var det svært jevnt i kvalifiseringsomgangene, mens finalen avslørte større spredning. (Det skyldtes kanskje nerver?)

Resultatene:

Herrer, kvalifisering:			
K. Herland	635	D. Notnæs	582
E. Aaland	620	E. Alsaker	562
M. J. Schille	613	J. Elvøy	552
K. Oen	589	O. Jamne	496

Finale:		Damer, finale:	
K. Herland	1312	M. Hansen	440
E. Aaland	1279	T. Smedsvik	435
M. Schille	1169	H. Gausdal	420
K. Oen	1159	G. Nordvik	352

Jentene tar styringen — her også



Aslaug Amundsen ny forkvinne.

På årsmøtet i bedriftsidrettslaget ble det denne gang valgt en kvinnelig formann — eller forkvinne? Det er første gang i Hordavegs historie, og det er Aslaug Amundsen som har fått den ære — og alt det strev og arbeid som følger med det.

Veg i Vest gratulerer!

Ansvarlige for de ulike gruppene er:

Fotball: Dagfinn Notnæs.

Håndball: damer, Kari Helle.

Håndball: herrer, Kurth Dalen.

Bowling: Kåre Herland.

Kasserer er Endre Grutle.

Personalnytt:

Nye ved vegkontoret:

Lars Dale, avd.ing., vikar på anleggs-avdelinga, tok til 24. november 1980.

Randi Merkesvik, kontorass., vikar i halv stilling, tok til 17. nov.

Gro Elin Grønland, kontorass., vikar i halv stilling, tok til 17. nov.

Irene Rye Skrugstad, kontorass., vikar i halv stilling, tok til 1. des.

Nye ved Biltilsynet:

Jorunn Axelsen, kontorass., halv stilling, tilsett frå 1. januar 1981.

Slutta ved vegkontoret:

Rifat Mehmet, slutta 30. jan.

Pål Thorseth, slutta 31. des.

Unni Børresen, slutta 31. des.

Unni Kristine Kårbø, slutta 30. jan.

Slutta ved Biltilsynet:

Marit Jonassen, slutta 1. mars.

Slutta i utedrifta:

Jan H. Larsen slutta 27. januar.

Endringer:

Oddvar Aarevoll er blitt oppsynsmann.

Anders S. Nybø er no oppsynsmann, vikar.

Ingolf Birkeland, Bjørn Langedal og Henrik Langhelle har fått grad som oppsynsmann med spesialfunksjon.

Nye pensjonistar:

Peder Aldal

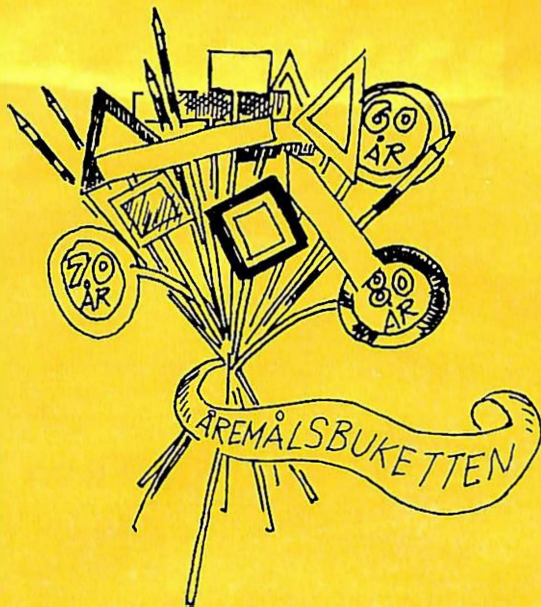
Theodor Solheim

Olav Fugleberg

Gjermund Klausen

John Eide

VI GRATULERER



60 år:

Henry Dalen, Røldal
Inger Johanne Aslaksen,
Biltilsynet
Arne Høisæther, Stord
Ellef Kvalvågenes, Sveio
Hjalmar Johnsen, Midhammer

6/4-21

6/5-21

8/5-21

28/5-21

10/6-21

50 år:

Ivar Kårdal, Risasjøen
Johannes Haukenes, Årland
Per Albert Lian, Skulestadmo
Klaus Nordli, Hosteland
Gunnar Gåssand, Biltilsynet
John Brekke, Laksevåg

17/4-31

15/5-31

26/5-31

10/6-31

22/6-31

24/6-31

Tillitsmenn og verneombud — rekkverk

Lag 1:

Tillitsmann: Eivind Høysæter,
5658 Årland
Verneombud: Mikkel Kolltveit,
5360 Kolltveit

Lag 2:

Tillitsmann: Erik Johan Furdal,
5465 Matre
Verneombod: Leif Myhre, 5465 Matre

Lag 3:

Tillitsmann: Eirik Saue,
5710 Skulestadmo
Verneombud: Arnfinn Gjerde,
5710 Skulestadmo

Lag 4:

Tillitsmann: Øystein Melsbø,
5030 Landås
Verneombod: Reidar Bruvik,
5270 Vaksdal

NESTE NUMMER AV

«Veg i Vest»

vert sommarnummeret,
som kjem like før felleferien

*Har du lyst til å skrive noko eller sende oss
eit bilete, så må vi ha det innan 18. mai.*

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