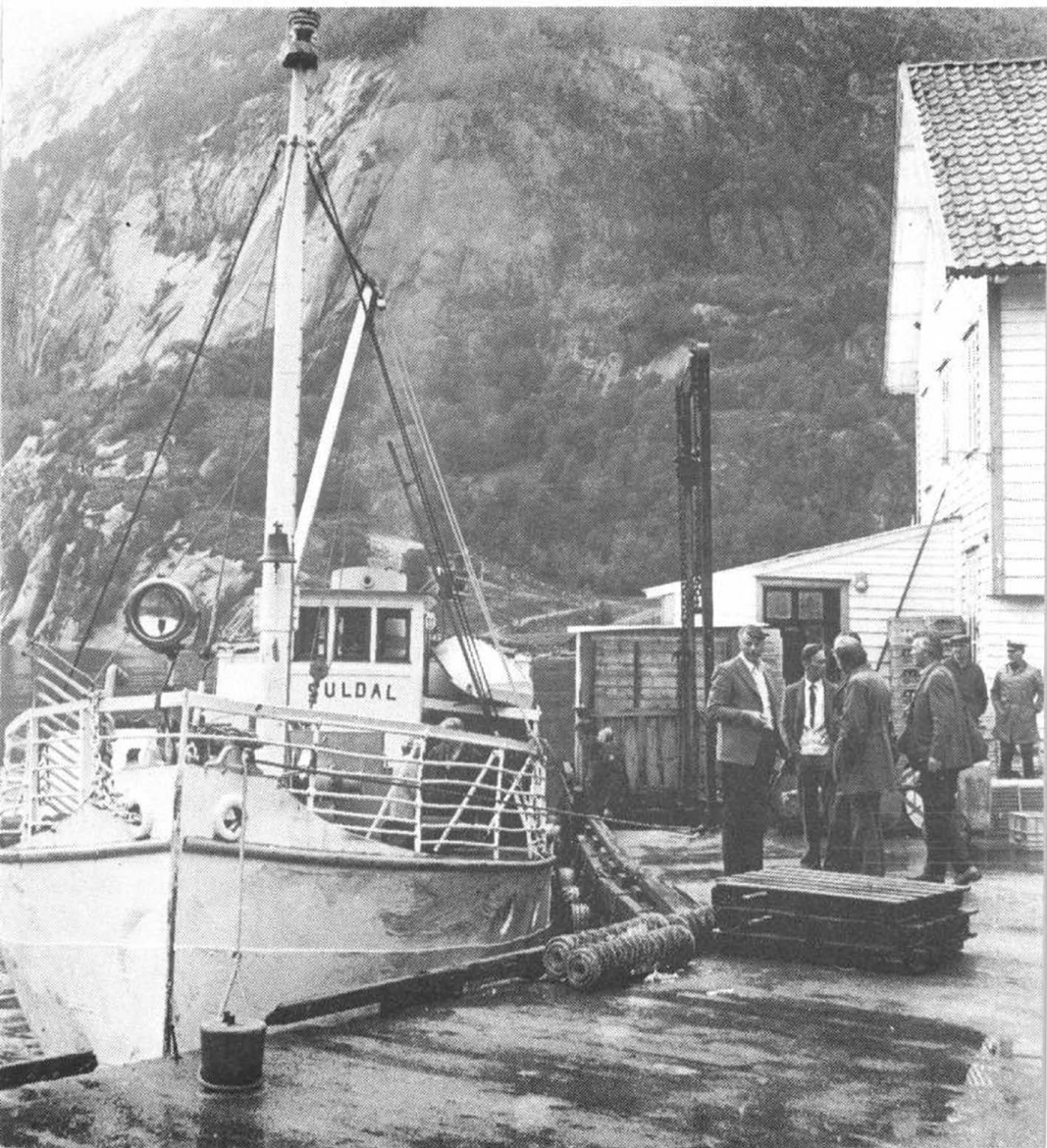




Ryggjavegen



nr. 3-75

innhold:

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
VEGDIREKTØR KARL OLSEN	s. 4
BILSAKKYNDIGES KONTAKTMØTE	s. 7
TREFFPUNKT: BERGEN	s. 8
HOVEDSAMARBEIDSUTVALGET PÅ BESØK	s. 10
KONTAKTUTVALGET FOR DE BILSAKKYNDIGES KONTORER	s. 14
GUNNAR DAHLE	s. 16
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 17
BEDRIFTSIDRETTSLAGET	s. 18
VEGCUPEN	s. 18
NYTT FRA DISTRIKT 2	s. 20
TANKAR OMKRING EIT 30-ÅRS JUBILEUM	s. 22
RUNDE TALL	s. 24
KRYSSORD	s. 25
BERTELSEN FØRTELLER	s. 26
BILBELTE	s. 30
ANSATTES MEDBESTEMMELSE I OFFENTLIG VIRKSOMHET	s. 32
ERKJENTLIGHETSGAVEN	s. 34
INVALIDEPENSJON	s. 35

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Frøydis Waldow. Lay-out: Rolf Mollerin.

Redaksjonsråd: Vegsjef Ch. Danielsen, Overing. O. Ø. Hamre, Bilsakkyndig I. Eikehaug, Fullmektig Magnhild Ødegård, Oppsynsmann A. Oddane, Arbeider M. Wiik.

Bidragstere: Chester Danielsen, Ch. Fr. Hansteen, Markus Wiik, Johan Lund, K. Tor-kildsen, Alfred Rake, Frøydis Waldow, H. Folgerø. Fotos, illustr.: Frøydis Waldow, Arne G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 11. oktober 1975.

Opplag 1200.

Sats og trykk: Allservice A/S

Forside:

Gamle, veltjente "Suldal" fraktet HSU over Suldalsvatnet.

3 minutt med veg- sjefen

De fleste vegkontorene har nå fått sin bedriftsavis. På et fellesmøte mellom hovedsamarbeidsutvalget og samarbeidsutvalgene i Telemark, Hordaland og Rogaland ble det sagt at bedriftsavisene var den beste informasjonskilden vi hadde, både innen hvert fylke og mellom fylkene.

Jeg er enig i dette, og jeg vil gjerne tilføye at vi bør utnytte muligheten vår bedriftsavis gir oss til å bli kjent med hverandre, og med hva som foregår på de forskjellige arbeidsplasser hos oss. Det vi kan

kalle for samarbeidstanken er etter hvert i ferd med å få et gjennombrudd i hele vegvesenet sin organisasjon. Den første betingelsen for et godt samarbeid på alle plan, og også over fylkesgrensene, er at vi kjenner hverandre og at gode ideer og tanker kan bli spredt utover. Her kommer bedriftsavisen inn som kanskje det beste hjelpemiddel vi har til informasjon, og dermed til et bedre samarbeid. Jeg vil derfor appellere til alle om å støtte opp om bedriftsavisen med innlegg, fotografier og på annen måte.

Vegvesenet er en gammel tradisjonell etat. Mange mener at vi også er en tungrodd etat, som kan ha vanskeligheter med å tilpasse seg nye forhold og nye forutsetninger. Vi vil i tiden frem få rikelig anledning til å bevise det motsatte. Vår første utfordring vil være den omstilling i hele vår organisasjon som er nødvendig for å kunne gjennomføre den nye store oppgaven som er pålagt oss, — å bygge gang- og sykkelveger i stor stil i størrelsesorden 30—40 km pr. år. Dette er en oppgave som vil stille store krav til vår planleggingskapasitet, forhandlingsevne og driftsplanlegging. Det er også en oppgave der vi har publikum og politikere med oss og som, hvis vi lykkes, kan gi vegvesenet økt anseelse. Jeg håper og tror at vi kan greie også denne jobben. Ch.D.

vegdirektør **KARL OLSEN**

Vegdirektør Karl Olsen har vært den øverste lederen for statens vegvesen i 14 år. I en etat som har sine ansatte spredt over hele landet, er det naturlig at den øverste leder blir en meget fjern person i det daglige. Kjennskap til Vegdirektøren har vel de fleste fått fra uttalelser i presse og kringkasting, og fra opptreden i fjernsynet.

Under hovedsamarbeidsutvalgets befaring i Rogaland var "Ryggjavegen" så heldig å få et intervju med Vegdirektøren.

Vårt første spørsmål er om Vegdirektøren merker denne fjernhet, er han en ensom person i vegvesenet?

— Så kan være tilfelle. Det var nok mye verre tidligere enn det er nå. Årsaken til dette er at vi i de senere år har etablert det vi kaller fagsjefmøte, eller fagsjefkollegiet, som består av alle i høyere stillinger i Vegdirektoratet. Vi har møter hver fjortende dag, og der drøfter vi sakene grundig igjennom. I stor utstrekning blir også avgjørelsene tatt i dette kollegium. Likevel er det mange saker som nødvendigvis må avgjøres av Vegdirektøren personlig, og i slike saker hender det nok at Vegdirektøren kan føle seg ensom.

— Vegdirektøren har en stor utadrettet kontakflate. Hva med kontakten innad i organisasjonen?

— Når en skal svare på et slikt spørsmål skal man ha klart for seg hvilke dimensjoner etaten vår har. Vi er i dag

rundt regnet 14000 personer som er fast ansatt i vegvesenet. I tillegg til dette beskjeftiger vi rundt 3500 utenom etaten: maskinførere, lastebileiere, entreprenørers folk osv. Dette er en veldig stor og landsomfattende etat. Jeg pleier alltid å si at vegvesenet er bygget ut slik at vi kan ha en mann på et hvilket som helst sted i Norge i løpet av en halv time. Under slike forhold er det naturligvis ikke mulig for en mann å lede en etat alene. Arbeidsfordeling må derfor gjennomføres, og arbeidsfordelingen har da vært den, at min oppgave er å beskjeftige meg med den utadrettede del av arbeidet. Det er overlatt til andre å ta seg av den innadrettede del, den indre administrasjon i etaten. Jeg kommer bort i denne delen også, men min hovedoppgave er den utadrettede kontakt.

— Kan samarbeidsutvalgene spille en rolle i den innadrettede kontakten?

— Uten tvil vil de kunne gjøre det. Jeg innrømmer at jeg flere ganger har spekulert på om det kanskje ikke ville være riktigere at den person som har den innadrettede ledelsen av etaten var representert i HSU, i stedet for meg. Jeg kommer til å overveie dette ganske sterkt i forbindelse med det langtidsplanarbeidet som vi nå kommer til å drive.

— Er det andre former for innadrettet kontakt.

— Ja, det finns flere. Vi har vegsjefmøtene, bilsakkyndigmøtene, møtene med våre kontorsjefer, planleggingssjefer, og anleggssjefer. Alle disse arrangeres minst en gang i året og dette er viktige kontaktmøter. Jeg har nevnt bare et fåtall, det finns mange flere.

– Hvilken betydning tilegger De samarbeidsprisen for det arbeid som drives i samarbeidsutvalgene?

– Det er vanskelig å svare på. Tildelingen av samarbeidsprisen til oss må man si er temmelig fersk. At man hittil har kunnet merke noen virkning av denne tildelingen er jeg sterkt i tvil om. Jeg tror nok likevel at vi i tiden fremover vil kunne merke at vi er blitt hedret såpass godt i etaten, som vi er blitt.

– Hollerutvalget går inn for en økt innflytelse for SU. Har De noen mening om hvilke konsekvenser dette kan få?

– Når det gjelder de ordinære forvaltningsbedrifter i staten som vegvesenet hører til, så vil Holler-utvalgets innstilling ikke komme til å bety så forferdelig mye radikalt nytt. Vi vil nok få tillagt gjennom SU en del avgjørende myndighet, som vi ikke har hatt, og som vi naturligvis må følge opp.

Vi holder nå på å gjennomføre en delegering av avgjørelsesmyndighet fra sentrale myndigheter i vegdirektoratet og ut til vegkontorene og de bilsakkyndige. Innen vegkontorene blir denne delegeringen ført nedover. Jeg tror at denne delegeringen kommer til å bety mer for samarbeidstanken og samarbeidsideen i etaten enn dette spesielle som Holler-utvalget kommer til å tilføre oss av makt og myndighet i tiden fremover.

– Vegvesenet er i gang med et omfattende LTP-arbeide. Tror De at HSU og samarbeidsutvalgene i distriktene kan delta i dette arbeidet?

– Langtidsplanarbeidet er en samkjøring av alle våre interne aktiviteter på en spesiell måte slik at de alle sikter mot



et bestemt mål. Vi må sikte mot en bestemt, overordnet målsetting som er knyttet til den hovedoppgave vi har satt oss, eller vi er satt til i samfunnet. Dette omfatter personalpolitikk, maskinpolitikk, anleggs- og vedlikeholdsdrift, kort sagt alle deler av vår administrasjon.

Dette vil også naturligvis gjelde samarbeidsoppgaven som er tillagt oss. Den må innkjøres og innrettes mot samme hovedmålsetting som er felles for de andre elementene i organisasjonen vår. På den måten ser jeg HSU på akkurat samme linje som alle de andre viktige elementer i hele arbeidsprosessen vår.

— Det er kjent at vegsjefene går inn for at bilkontrollen skal bli en avdeling ved vegkontoret. Hva mener De om dette?

— Personlig er jeg enig med vegsjefene.

Tidligere har jeg ikke sagt dette fordi jeg var formann i den komiteen som har avgitt den store innstillingen om bilsakkyndigeetatens fremtidige oppgaver og oppbygging.

Den innstillingen bygger på et kompromiss der en går inn for å beholde ordningen som den er i dag. Jeg fant å kunne gå med på dette. Men, min personlige mening er at det er det riktigste og beste, både for bilsakkyndigetatens og vegetaten, at vi også på lokalplanet kan koordinere dette arbeidet.

— Det har vært en del uro og avisskriverier omkring ingeniørenes lønnsforhold og de konsekvenser dette kan ha for etaten. Kan De kommentere dette.

— Jeg kan godt forså den misnøye som ingeniørene omfatter lønnsforholdene i etaten med, sett i relasjon til den lønnsutviklingen som har funnet sted for grup-

per som normalt må sies å være lavere lønnte grupper enn ingeniørene.

Jeg skulle tro at vi kunne vente med å ta denne saken opp til vi ser innstillingen fra den store lønnskomiteen, som nå vil komme til å legge frem sitt syn på hele lønnspolitikken i staten om relativt kort tid. Personlig tror jeg, uten at jeg har noe direkte kjennskap til det, at denne komiteen har vært fullt klar over disse problemene, og har tatt dem opp til diskusjon og forhåpentlig også funnet frem til en løsning som kan være tilfredsstillende.

— Som ansatt i etaten har en ofte en følelse av at vegvesenet får skylden for bilismen og dens negative sider. Hvordan ser samfunnet på vegvesenets renome nå, i forhold til for 10 år siden?

— Jeg vil først peke på en stor innstilling som vi nettopp har avgitt. Det er samferdselsplanutvalget og vegplanutvalget som felles har utgitt et arbeide som heter: "Bilismen, Miljø og samfunn."

Selv om jeg har vært nokså sterkt involvert i dette arbeidet, tror jeg at vi her har fått en ganske god, avbalansert utredning om bilismen i Norge.

Bilismen i negativ betydning er først og fremst knyttet til byer og tettsteder i samfunnet vårt. Jeg tror nok at utenfor disse områdene betraktes bilen ennå som et virkelig gode — ikke bare et gode, men som et absolutt nødvendig og riktig redskap i samfunnets utvikling. Statens vegvesen har sine oppgaver først og fremst knyttet til områder utenfor de store byene, så jeg tror at man fremdeles har et godt og positivt syn på vegvesenet ute på landet. Den negative

innstilling kan da komme fra enkelte byer og tettsteder, hvor bilismens negative sider spiller for sterk rolle.

— Hvilken rolle mener de PR og informasjon spiller for vårt renome. Kan våre lokale bedriftsavisere gjøre noe i denne sammenheng?

— PR-virksomhet har veldig stor betydning for både det renome vi som etat har i samfunnet, og for å informere publikum om de mange, vanskelige avgjørelser som vi nødvendigvis må ta. Årsaken og bakgrunnen for dette er hevet over tvil.

I hvilken utstrekning våre lokale bedriftsavisere kan bidra til dette er jeg vel i øyeblikket ikke klar til å svare på. Jeg kan vanskelig se at de kan spille noen særlig stor rolle. Deres oppgave er vel først og fremst rettet mot den interne informasjon. Dette bør vel også i lange tider fremover være den viktigste oppgaven for disse bedriftsavisene våre. Vi har tross alt et veldig stort behov for bedre og mer effektiv intern informasjon.

— Til slutt vil jeg gjerne spørre Vegdirektøren om det inntrykket han sitter igjen med etter kontaktmøtet for SU, som nettopp ble avvirket på Haukelifjell.

— Jeg har jo vært med på dette i nokså mange år nå, og sett hvorledes utviklingen i samarbeidstanken og samarbeidsproblematikken har gått. Jeg må si at etter møtet på Haukeli er det klart at samarbeidsutvalgenes arbeidsoppgaver fremdeles ikke er godt nok kjent innen etaten. Det er fortsatt nødvendig å drive en sterk informasjon og opplæring i selve samarbeidstanken, om selve samarbeidsoppgaven.

Dette er min oppfatning av møtet, men jeg håper og tror også, at dette møtet hjalp til å få avklart en del av disse problemstillingene. Jeg vil tro at i alle fall vi som var sammen der oppe, går fra hverandre med en noe klarere forståelse av samarbeidstankens store ide i etaten.

BILSAKKYNDIGES KONTAKTMØTE

“Ryggjavegen” vil forsøke å bringe en del bakgrunnsstoff i tilknytning til Bilsakkyndiges kontaktgrupper. Bilkontrollen er en del av vår administrasjon som vi har hatt liten kontakt med, og som vi har brakt lite stoff om i bedriftsavisen. Vi er de første til å beklage dette og vil i fremtiden søke å knytte denne delen av etaten nærmere til oss.

Den daglige kontakten med de ansatte i bilkontrollen mangler. I samarbeidsutvalget kan en som kjent fremme de ansattes interesser på en rekke felt, men her deler de bilsakkyndige plassen med sivilingeniørene (EL), og kontorfolkene med vegkontorets merkantile stab (STAFO). Det er klart at også her blir kontakten for dårlig.

Samarbeidsproblemer i bilkontrollen skal søkes løst gjennom de såkalte kontaktgrupper. De har ikke formell status som samarbeidsutvalg - de kan snarere sammenliknes med våre uformelle kontaktgrupper. Slike grupper finns i Førde, Bergen, Haugesund og Stavanger, de dekker dermed vestlandet fra Stadt til Egersund.

treffpunkt: Bergen

På et annet sted i avisen har vi omtalt bakgrunnen for bilsakkyndiges kontaktmøte i Bergen. Vi har bedt bilsakkyndig Ivar Eikehaug kommentere dette møtet.

— Hva er egentlig et kontaktmøte?

— Jeg vil gå tilbake til september 1971.

Da var det et møte i Haugesund der vegsjefen i Rogaland, bilsakkyndige Jacobsen, Årdalsbakke, Eikehaug og Berger Nilsen møtte frem. Til stede var også en representant fra SU, avd.ing. Moi.

Foranledningen var at en melding fra vegdirektoratet ga vegsjefene beskjed om å få satt igang kontaktutvalgsvirksomhet i hvert fylke.

På møtet ble det bestemt at det skulle opprettes et arbeidsutvalg, som da fikk navnet "kontaktutvalget". Utvalget hadde representanter fra Haugesund og Stavanger, et medlem fra kontorsiden og et fra de bilsakkyndige ved hvert kontor. I tillegg kom en representant fra samarbeidsutvalget. Bilsakkyndig Hansteen foreslo at lederne ikke skulle være representert.

I 1972 ba Bergen om å få tiltre kontaktutvalget. Dette måtte vi be vegdirektoratet om tillatelse til, fordi utvalgene skulle arbeide fylkesvis. Det ble bestemt at der kontoret var alene i fylket kunne kontoret gå over fylkesgrensene. Slik kom Bergen med i 1972 og senere Førde i 1975.

Vi dekker nå et område på vestlandet fra Stadt til sør for Egersund, og større vil dette området ikke komme til å bli. La meg nevne at i dette området behand-

ler vi 84 000 publikumsekspedisjoner årlig. Kontaktutvalget består nå av 8 medlemmer. Ved møtene tiltrer en representant fra vedkommende fylkes vegkontor, alt etter det sted møtet holdes.

Hensikten med utvalget var at vi skulle arbeide med saker som sikret ens publikumsbehandling. Dette har til nå vært tregt å få igang, derimot har vi løst endel saker som angår velferd. Vi skulle også forberede møter for alle de ansatte ved bilkontrollen.

Hensikten med utvalget var at vi skulle arbeide med saker som sikret ens publikumsbehandling.

I 1975 hadde vi da kommet så langt at vi fikk istand et kontaktmøte i Bergen der en stor del av de ansatte møtte. Det var lagt til fritiden og deltakerne måtte bære en god del av oppholdsutgiftene.

— Svarte møtet til forventningene?

— Ja, det vil jeg si. Vi var kommet sammen for å gjøre nytte for oss. Vi hadde lagt ned mye arbeid på forberedelse slik at alle visste hva de skulle arbeide med når de kom, og i hvilken gruppe. Alt materiell var sendt deltakerne på forhånd.

Vi gledet oss også over at representanter fra ledelsen i vegdirektoratet deltok, sammen med dem også vegsjefene i Rogaland og Hordaland. Vegsjef Værn måtte dessverre melde forfall. Ingen av lederne fra avdelingskontorene deltok.

Vi mener at vi fikk lagt ned et godt arbeid i Bergen, og vi håper at det kan komme til nytte.

— Var det spesielle saker som opptok dere?

— Det var å forsøke å få ensartet publikumsbehandling på en rekke områder vi først og fremst arbeidet med. Slik det er nå, er praksis noe forskjellig fra sted til sted, og dette kan føre til klager over forskjellsbehandling.

Det stoffet som ble produsert skal nå behandles og redigeres. De forslagene som er kommet frem skal formuleres og sendes til kontorlederne utpå høsten. Vi håper at de kan gjøres gjeldende for alle fire kontorene.

På søndagen gikk vi gjennom svarene fra gruppen og etterpå hadde vi panel med vegsjefene og representantene fra vegdirektoratet. Alle disse hadde fått tilsendt spørsmål på forhånd og jeg vil si at de hadde lagt ned en god del arbeid på å få svarene fyldestgjørende.

— Kom det frem nye ting på møtet?

— Ja, det vil jeg si. Vegsjefene stilte seg svært positive til de forslag om samarbeidsformer som vi hadde. Vi fikk dem til å ta opp med vegadministrasjonen om vi kan få låne de flotte, nye vegstasjonene ved utekontroller. Vektkontrollørene fikk snakket ut med vegsjefene om en rekke spørsmål av administrativ karakter, dette var en av de viktigste postene vi hadde.

— For godfolk flest representerer dere noe en er litt redd for å møte, dere representerer makt. Har du en følelse av at det syn at dere skal være publikumsvennlige og betjene folk, er ved å få innpass i etaten?

— Jeg liker ikke ordet makt. Selvfølgelig er det slik at der kontrollerende instanser kan gripe inn med bestemmelser, der vil ordet makt dukke opp. I og med at vi for eksempel kan vurdere en fører-

prøve til bestått eller ikke bestått, da kan det i publikums øyne være et uttrykk for en maktdemonstrasjon.

Vi ser ikke slik på det selv. Vi mener tvert om at vi tar vare på publikum ved en gang i blant å nekte førerkort til folk som representerer en fare både for seg selv og andre dersom vedkommende slapp ut i trafikken.

Når det gjelder siste del av spørsmålet, så vil sikkert også bilkontrollen langsomt og sikkert forandre seg dithen at publikum føler at de kommer til en serviceinstitusjon.

— Hvordan vil dere forsøke å følge opp de resultatene fra møtet i Bergen.

— Det er ikke opp til kontaktutvalget å sette dem ut i livet, det må kontorlederne gjøre. Resultatene fra møtet blir også sendt vegdirektoratet.. Der en allerede er sterkt opptatt av den tanken at publikum skal få lik behandling. De bedre kommunikasjonsforhold gjør publikum bedre kjent med våre ytelser slik at de vil være på vakt mot forskjellsbehandling. Det er derfor all grunn til at arbeidet med dette blir ført videre.

KONTAKTUTVALGET

fra s. 15

DEN FRAMTIDIGE KONTAKTVIRKSOMHET

Etter at kontakt-''regionen'' er utvidet til også å gjelde bilsakkyndigkontorene i Bergen og Førde, bør vi ta opp til diskusjon om den opprinnelige arbeidsformen bør opprettholdes, — eller om vi istedet for skal utvikle kontaktutvalget til et organ på linje med samarbeidsutvalgene i Vegvesenet.

Ch. Fr. H.

hovedsamarbeidsutvalget på besøk

Avtalen om samarbeid ved statens virksomheter fører med seg at hvert fylke har et samarbeidsutvalg. Det er også et utvalg i vegdirektoratet og et for Statens bilsakkyndige i Oslo. Alle disse utvalgene rapporterer til hovedsamarbeidsutvalget, som derved er det fremste kontaktorganet i vegstaten der de ansatte får møte ledelsen for å fremme samarbeidstanken.

Vi bringer en oversikt over HSU's medlemmer, hvilke organisasjoner de tilhører og hvor de kommer fra i landet.

Vegdirektør Karl Olsen	Oslo
Avd. direktør Per Tamsb-Lyche	Oslo
Vegsjef Josef Martinsen	Bergen
Kontorsjef Magne Ånsløkken	Lillehammer
Driftssjef Gunnar Eigeland	Tromsø
Overingeniør Per Rasmussen	Bodø
Bilsakkyndig Egil Feby	Skien
Overing. Tor E. Frydenlund	NIF Oslo
Avd.ing. Audun Norbotten	NITO Tønsb.
Nestform. Ole Flesvig	NAF Oslo
Hovedtillitsm. J. Tveit Aga	NAF Hordal.
Opps.m. Asbjørn Oddane	NFATF Eigers.
Førstesekr. Bjarne Larsen	STAFO Moss
Bilsakkyndig Gert Neslein	EL Oslo

Som vi ser er både representantene for de ansatte og ledelsen hentet fra hele landet. Vi merker oss at Asbjørn Oddane fra Egersund representerer oppsynsmennene, videre er avd.ing. Løken varamann for Per Rasmussen. HSU's faste sekretær

er konsulent Arne Solhaug fra vegdirektoratet.

Det sies ofte av representantene i vårt eget SU at de har for liten kontakt med de ansatte. En kan tenkte seg at det sentrale utvalg må føle dette behovet i ennå større grad. For å bøte på dette og for å gjøre samarbeidstanken kjent omkring i landet, foretar HSU befaringer til en rekke arbeidsplasser med jevne mellomrom. En ønsker her å få de ansatte i tale, snakke med deres tillitsmenn og sette enkelte emner under debatt.

Årets befaringer var lagt til Telemark, Hordaland og Rogaland. Turen startet fra Oslo 8. september. HSU besiktiget den nye Drammensbrua og reiste deretter videre langs E-76 til Haukelisæter. Her møtte samarbeidsutvalgene fra Rogaland og Hordaland sine kolleger fra Telemark.

Dagen etter gikk turen videre over Suldalsvatnet til Saudasjøen der en overnattet på Sauda Fjord Hotell. Onsdag 10. september var avsatt til forskjellig møtevirksomhet før avreise via Stavanger. Hele hovedutvalget deltok på turen med unntak av nestformann Ole Flesvig. I hans sted møtte sekretær Lars Nilsen.

Representantene for samarbeidsutvalget i Hordaland deltok på hele turen fra Haukeli, mens Telemark sendte 7 deltakere med. Fra Rogaland deltok hele utvalget.

På Haukelisæter var det avsatt tid til fellesmøte. Emnet var "Er det behov for utvidet samarbeid over fylkesgrensene og hva kan samarbeidsutvalgene bidra med i denne forbindelse?" Til dette

Smedberg orienterer representanter for HSU og SU i fylkene om Suldalsvegen.



møtet var det invitert arbeidere fra distriktet omkring.

Vegdirektøren ønsket velkommen. Han sa at dette var det tredje møtet som var lagt opp sammen med andre samarbeidsutvalg. Første gang var i Kristiansand og andre gang var på Grotli. Han mente at samarbeidstanken hadde utviklet seg godt med årene. Vegdirektøren hadde blitt tildelt samarbeidsprisen, og han siterte i den anledning det som var skrevet i årsmeldingen for 1974:

“Statens vegvesen hadde i 1974 den store glede å bli tildelt Statens Samarbeidspris. Formelt er prisen riktignok tildelt en person, men reellt — og det ble også sterkt understreket under utdelingen — er det hele etatens samarbeidsinnsats som på en så ærefull måte er blitt hedret. Vi har all grunn til å føle oss både stolte og takknemlige for at den samarbeidsform og den samarbeidsånd som vi har utviklet innen etaten, finner anerkjennelse på høyeste hold, men vi må samtidig være klar over at hederen også forplikter både etaten og hver enkelt av oss som arbeider der, til fortsatt innsats for ytterligere fremme av den store ide som ligger bak samarbeidstanken i statsadministrasjonen!”

Driftsjef Søfteland fra Hordaland, anlsjef Greve fra Telemark og vår egen driftsjef, Arne Njø, hadde korte innledninger om kveldens hovedemne. De pekte på det samarbeid som allerede finnes over grensene om vedlikehold, maskinutnytelse, vegplanlegging osv. Det var åpenbart at de kunne tenke seg fastere former for kontakt og informasjon om forskjellige tiltak: Kurser, forslagsvirksom-

het, utveksling av tjenestemenn, den uformelle kontakt ved sentrale kurs og bedriftsidrett er stikkord i denne sammenheng. De mente at samarbeidsutvalgene kunne gå foran for å fremme samarbeid i praksis ved å ta kontakt over fylkesgrensene for å lage fellesmøter om felles problemer. Videre var det viktig at SU gjennom sin virksomhet i fylkene står fram som et eksempel på samarbeid i praksis.

Bilsakkyndig Feby pekte på at nettopp bilkontrollen i det siste hadde lagt meget vinn på å få et samarbeid over fylkesgrensene med henblikk på lik publikumsbehandling. Han mente også at samarbeidsutvalgene burde engasjere seg i de bilsakkyndiges problemer, slik at løsningen på disse ikke bare skulle finne sted i kontaktutvalgene.

I debatten som fulgte kom det frem mange synspunkter. Det ble til stadighet pekt på den rollen som god informasjon spiller for de ansatte, og i denne sammenheng ble betydningen av bedriftsavisen trukket frem. Det ble fra flere hold sagt at samarbeidsholdningen ikke var god nok, og samarbeidstanken verken var nok kjent eller ordentlig akseptert. En fare med den økte spesialiseringen var at den kunne være til hinder for samarbeid. En måtte legge vekt på den rollen det enkelte individ spiller i etaten slik at arbeidet ble meningsfylt. Det burde være en programklæring for HSU å arbeide for å fremme samarbeid over fylkesgrensene.

Tirsdagen kom med ruskevær, regn og lavt skydekke. Turen gikk til Røldal og videre nedover Brattlandsdalen til

Nesflaten. Her orienterte anleggslederen, siv.ing. Smedberg om Suldalsvegen, om planer og fremdrift. Mens en del av deltakerne befarte anlegget pr. buss, nyttet HSU høvet til samtaler med arbeidernes representanter på stedet. Det var spørsmål omkring arbeidsplassen og brakkeliv som ble drøftet.

Etter lunsj ble selskapet delt. HSU og noen få spesielt interesserte fikk være med vegvesenets båt på befarings langs vatnet med ilandstigning i Våge og ved tunnelinnslaget ved Solheimsvik. Resten av det omlag 50 personer store selskapet tok den gamle Suldalsferja over vatnet. Deretter gikk turen via Sand til Saudasjøen i buss, håndfast kjørt av ing. Flateland, som så mange ganger før.

Kvelden var avsatt til uformelt samvær, noe som ga god anledning til å lære våre kolleger fra andre fylker å kjenne.

Til å underholde gjestene våre tidlig på kvelden hadde vi gjort det lykkelige valg å be Johan Veka kåsere om gamle veger i Haukelifjell og Suldalen. Det er bare å gi seg ende over når denne mannen står frem uten et skrevet ord og trollbinder en forsamling med sin levende fortellerglede. For et vell av kunnskap og innsikt denne mannen er i besittelse av!

Onsdag var avsatt til to møter. Det første var med de uformelle gruppene i Sand og Haugesund. Det andre var med de bilsakkyndiges kontaktutvalg på Sør-Vestlandet.

Avd.ing. Vasbø orienterte først om hvordan de uformelle gruppene i fylket hadde oppstått og hvordan en tenker seg at de skal arbeide. En har høstet både gode og mindre gode erfaringer

med disse gruppene. Det er mange saker en kan ta fatt på, det er stort sett motivering og styring som fører over de første vanskelighetene som må til før det hele kommer i gjenge.

Representantene for de to gruppene svarte på spørsmål og en kan vel trekke den konklusjon at gruppene blir sett på som et positivt tiltak for å fremme samarbeid og kontakt i fylket.

Representanter fra Hordaland mente at gruppene kunne erstattes ved et system av faste byggemøter omkring på arbeidsplassene. Det ble pekt på at det beste antakelig var både-og, siden saksområdene ikke kan være identisk for de to kategoriene. Driftsjef Njå opplyste at han ville gå inn for å øke antallet byggemøter i driftsavdelingene, slik at de ansatte fikk et bedre innblikk i sin egen arbeidssituasjon.

Til møtet med de bilsakkyndiges kontaktutvalg var lederne for de fire avdelingskontorene Stavanger, Haugesund, Bergen og Førde innkalt. Bilsakkyndig Eikehaug redegjorde for arbeidet i gruppen og ga et tilbakeblikk over hvordan den var kommet i stand. Vi viser til omtale av dette et annet sted i avisen.

Bilsakkyndig Chr. Fr. Hansteen gjorde seg til talsmann for lederne ved avdelingskontorene. Etter hans syn var gruppene kommet skjevt ut. Han hadde i oppstartingsfasen gitt uttrykk for at lederne for kontorene ikke burde være med i utvalget, fordi deres tilstedeværelse kunne virke hemmende på den frie diskusjon om problemene. Siden hadde utvalgene bygget på seg til å omfatte en vesentlig del av Vestlandet. Han mente at nå burde

lederne være med, både for å løse problemer før de øker i omfang, og for å rette på åpenbare misforståelser. Han ga også inntrykk av å mene at det saksområdet som gruppene behandlet lå utenfor gruppenes primære målsetting, og at den arbeidsformen gruppene hadde etablert var gal og for stort slått opp.

Det utviklet seg etter hvert til en debatt omkring dette, som tilkjennega et lite ønskelig motsetningsforhold mellom lederne og kontaktutvalget. Som tilhører må det være tillat å si at en oppfattet det slik at lederne ga inntrykk av at det arbeid som gruppen driver nærmest må betraktes som innblanding i avdelingenes styring, og dermed et felt som er gruppen uvedkommende. Dette virket meget forstemmende å høre i den tid vi nå lever i, særlig på bakgrunn av samarbeidsavtalens formålsparagraf.

Vi skal få lov til å sitere vegdirektør Karl Olsen ved denne anledning:

— Samarbeidsutvalgene er et produkt av den store samarbeidsavtalen som er inngått mellom den norske stat og de ansattes organisasjoner.

Disse samarbeidsutvalgene har, ganske kort sagt, som formål å fremme arbeids glede, effektivitet og samhörighet i statens virksomheter.

Disse samarbeidsutvalgene er ifølge §3, rådgivende organ. De vil på enkelte områder bli bestemmende når Hollerkomiteens innstilling engang blir satt ut i livet. Sammensetningen skal normalt være at lederen og de ansatte har like mange medlemmer i utvalget, — det er grunntanken i det hele.

Det er i den anledning å bemerke at

Vegdirektøren er medlem i HSU og at alle vegsjefene er medlemmer i de lokale SU.

Det er derfor med atskillig forbauselse jeg konstaterer at de bilsakkyndiges ledere ikke finner å kunne være medlem av de bilsakkyndiges kontaktutvalg."

Etter denne debatten må en regne med at saken vil bli tatt opp for å finne en god løsning som alle parter kan være tjent med.

Hovedsamarbeidsutvalgets befarung ble avsluttet med lunsj i Saudasjøen. Vegdirektøren takket på utvalgets vegne for det arbeid som var lagt ned av fylkets representanter, og for den gode mottakelsen.

En viser ellers til bilsakkyndig Hanssteens innlegg nedenfor.

KONTAKTUTVALGET FOR DE BILSAKKYNDIGES KONTORER

Etter HSU's møte med kontaktutvalget for de bilsakkyndiges kontorer som ble avholdt i Sauda, har redaktøren bedt meg om en kommentar.

Da jeg har inntrykk av at mitt innlegg på møtet i Sauda tildels ble misforstått, og at tilhørerne utenfor bilsakkyndig-etaten lett kunne få et skjevt bilde av samarbeidsformen i vår etat, er jeg glad for å få en smule spalteplass.

Det ble på møtet i Sauda gjort et forholdsvis stort nummer at at kontorlederne ikke var representert ved kontaktmøtet i Bergen den 30/8 i år.

Jeg har tidligere overfor kontaktut-

valget forklart at dette skyldtes tilfældigheder, og at det var rent private grunner som var årsaken til kontorledernes fravær. Det samme var tilfelle for de øvrige bilsakkyndige fra Haugesund som ikke møtte.

I denne forbindelse vil jeg peke på at det tidligere har vært avholdt to kontaktmøter. Det første av disse ble avholdt i Stavanger 30. sept. 1972. På møtet var både kontorlederen i Stavanger og Haugesund tilstede. Den 15. sept. 1973 ble kontaktmøtet avholdt i Haugesund. Der var kontorlederen i Stavanger forhindret fra å møte, men undertegnede deltok. I 1974 var det planlagt kontaktmøte i Bergen, idet Statens bilsakkyndige i Bergen hadde sluttet seg til samarbeidet mellom kontorene i Rogaland. Dette møtet ble imidlertid avlyst.

Det tredje kontaktmøtet ble som nevnt arrangert i Bergen 30/8 1975. Av de tre avholdte kontaktmøter har således kontorlederne vært representert ved to av disse.

KONTORLEDERNES REPRESENTASJON I KONTAKTUTVALGET

Til spørsmålet om kontorledernes representasjon i kontaktutvalget vil jeg også knytte noen bemerkninger.

Vi må nemlig skille mellom de to begreper kontaktmøte og kontaktutvalg.

Den 15. sept. 1971 ble det første, forberedende kontaktmøte avholdt i Haugesund. Tilstede var bl.a. Vegsjefen, kontorsjef Lund og avd.ing. Moi.

Vi skal ha klart for oss at spørsmålet om kontaktmøter var noe helt nytt og at det ikke forelå noen retningslinjer. Mitt

inntrykk var at samtlige på det forberedende kontaktmøte oppfattet kontaktmøtene som et middel til å bedre samarbeidet mellom de to bilsakkyndigkontorer i Rogaland. Bl.a. for å komme fram til mest mulig ensartede avgjørelser m.m. Det ble på møtet enighet om å avholde ett, eventuelt to kontaktmøter i året. Videre ble det besluttet å opprette et kontaktutvalg.

UTVALGETS OPPGAVE SKULLE VÆRE Å FORBEREDE KONTAKTMØTENE

Etter forslag fra meg besluttet man på møtet at utvalget skulle bestå av to funksjonærer fra hvert av de to kontorer, og at det ikke var påkrevd at kontorlederne deltok i dette forberedende arbeide.

På møtet i Sauda ga jeg imidlertid tydelig uttrykk for at jeg nå mener at kontorlederne bør være representert ved kontaktutvalgets møter. Meg bekjent har det spørsmål ikke vært reist siden det første forberedende møtet. I sak nr. 5/75 i kontaktutvalget er riktignok spørsmålet om bedre kontakt mellom kontorlederne og utvalget reist. Formannen fikk den 18/4 1975 i oppdrag å lage et utkast til en felles henvendelse overfor kontorlederne før neste møte. Saken ble også diskutert på utvalgets møte den 20. juni 1975, men utvalget var enig om å la dette bero til etter det store fellesmøte i Bergen 30. august. På grunnlag av dette ventet jeg at utvalget ville ta saken om kontorledernes deltagelse i kontaktutvalget opp til diskusjon med det aller første.

Forts. side 9

Gunnar Dahle



Oppsynsmann Gunnar Dahle døde 11. august d.år — etter en tids sykeleie — knapt 62 år gammel. Dødsbudskapet kom ikke helt uventet, idet en tidligere var kjent med at han var rammet av en alvorlig sykdom. For oss arbeidskolleger på vegkontoret og ute i arbeidsdriften er det så ufattelig at Gunnar Dahle med sitt lyse sinn og gode humør, skulle bli rammet av en så hard skjebne og ikke lenger er blandt oss.

Gunnar Dahle hadde ved sin bortgang en lang og tro tjeneste i vegvesenet. Han begynte som vegarbeider i 1931 og var vekselvis ved anlegg og vegvedlikehold frem til 1940. I denne tid deltok han i de

aller fleste arbeidsoperasjoner, og han var blant annet fører på motorvalser, motorhøvler, biler m.v. Fra 1940 var han sjåfør ved en av vegvesenets personbiler og skysset ingeniører, konstruktører, kasserere og andre rundt om i fylket. Han ble således godt kjent med fylkets geografi og fikk god innsikt i kommunikasjonsproblemene.

Fra januar 1955 arbeidet Gunnar Dahle ved vegkontoret som oppsynsmann. Han hadde da — som den interesserte vegmann han var — gjennomgått elementærteknisk skole. På vegkontoret var hans arbeidsområde omfattende og byrdefullt. Arbeidsoppgavene omfattet blant annet vegregistret, vegbanemerkingen, skilting, planlegging og vernearbeid. Utøvelsen av disse arbeidsoppgaver medførte en betydelig reisevirksomhet og krevde gode lederegenskaper, noe Gunnar Dahle var i besittelse av. For alle dem som hadde den glede å bli kjent med Gunnar Dahle, og som arbeidet sammen med ham, vil han bli husket som en nøyaktig, samvittighetsfull og ærlig mann i alt sitt virke og all sin ferd.

Gunnar Dahle vil bli husket og lenge savnet av arbeidsgiver og arbeidskolleger.

tillits- mannens spalte

Ja, så var det forbi for denne gang også. Tenk en hel sommer med godt vær. Det er ikke til å tro, men godt var det så lenge det varte.

Alle er forlenget kommet i arbeid igjen etter ferien, og når vi ser tilbake på det som er utført av arbeid hittil i år på våre riks- og fylkesveger, har vi grunn til å være stolte. På rv. 13 har vi fått et flott stykke veg i Breilandstraktene. Vindsvik - Ytre Eiane er snart ferdig grovplanert. Suldalsanlegget går fortsatt med liv og lyst, og forandringene er merkbare fra gang til gang.

Ropeid - Sauda er også et anlegg vi viser frem med stolthet. Store deler av terrenget er forandret, og tilbake ligger en flott veg av meget god standard.

Vender vi nesen utover mot Haugesund, ser vi også her store forandringer langs

vegen. Nedstrandstien er ombygd til veg den også, men ennå står endel igjen før verket er fullført, og det ser vi frem til med glede. Ellers er det faktisk virksomhet hele vegen til Skudenes. Sprengning, knusing, asfaltlegging og maling, skilter og sykkelstier om hverandre, så det er en lyst.

I søre del av fylket er det vel E-18-anlegget som ruver mest i folks øyne. Hvis planen holder skal vi kjøre på ny veg fra Bjerkreim og sørover til fylkesgrensen før årsskiftet, og det var det sikkert ikke mange som hadde ventet. Brua over Bjerkreimselva begynner også å ta form, og den blir bygd av anleggets egne folk, så det viser at vi har mange spesialarbeidere å ty til.

I det hele tatt ser det ut som at vegsjefens mål om å skrive ut fagbevis som vegarbeider snart kan gå i oppfyllelse. Oppføringsvirksomheten som blir drevet av Olsen bærer frukter. Det kan en tydelig se på den kvalitet som arbeidet blir utført i.

En annen ting som er vel så viktig i denne sammenheng, er at vi har vært spart for konflikter og uro på våre arbeidsplasser. Dette kan ikke vurderes høyt nok, når vi ser hvor lite som skal til enkelte ganger.

Vi har heldigvis en ledelse og arbeidsstokk som er innstilt på samarbeid. Vi har også en stab av flinke tillitsmenn som tar seg av det som måtte oppstå på den enkelte arbeidsplass. De saker som Hovedtillitsmennene har forhandlet med ledelsen om har heller ikke vært av den karakter at de har skapt problemer for det videre samarbeid. Når viljen er tilstede hos begge parter må resultatet bli bra. M.Wiik

BEDRIFTS IDRETTSLAGET

Fotballsesongen 1975 nærmer seg slutten. Begge vegvesenets lag, 1-laget i 2. divisjon og 2-laget i 5 divisjon, er med i toppsjiktet i sine puljer og kjemper om opprykk. Særlig 2-laget, som egentlig bare er med for å "kose" seg, ser ut til å gjøre det riktig bra og går fra seier til seier.

Vegcupen er omtalt en annen plass i avisen og har fått sin dom der.

Håndballsesongen 1975/76 er startet igjen. Damelaget trakk seg fra serien dessverre, mens mennene starter med friskt mot igjen, selv om det nok kan bli slitsomt å være med på alt. Det er jo stort sett samme gjengen som på fotballagene.

Bordtennisen er blitt veldig populær, og mange nytter store deler av matpausen i kjelleren for å få fin trim ved tennisebordene.

INNENDØRSTRENING

Også i år har en fått leie gymnastikksalen ved Vaulen skole. Hver fredag fra kl. 1800 til kl. 1930 har vegvesenets damer og herrer anledning til god trim der.

VEG-CUPEN

Etter at de innledende kamper i årets vegcup var gjort unna, kunne oppmannen føre følgende resultater inn i sin protokoll:

1. kval.runde: Rogal.—Hordal, Rogaland W.O.
2. kval.runde: Rogaland—Telemark 1—0
3. kval.runde: Vestfold—Rogaland 0—2

Dermed kunne vårt utmerkede fotballag feire et aldri så lite jubileum, idet vi hadde kvalifisert oss for sjette gang på rad for deltakelse i sluttspillene. Hovedarrangementet var i år blitt lagt til Østfold, og skulle avvikles i Mosse-distriktet den 23. august. Vi var derfor nødt til å belage oss på en lenger reise, og som vanlig ble det enstemmig vedtatt at vi skulle fly lavt med buss, og selvfølgelig med Kalle bak rattet.

Avreisen fant sted grytidlig fredag morgen fra Hillevåg. Vi hadde bestemt at vi skulle overnatte i Tønsberg og først ankomme Moss på lørdag formiddag, for at spillerne skulle bli mest mulig tent på de nært forestående oppgaver.

Da vi kom til Moss, fikk vi vite at foruten Rogaland, skulle også Troms, Vegdirektoratet og Østfold delta i turneringen for å gjøre det hele mer spennende.

Under trekningen av de innledende kampene glemte oppmannen å konsentrere seg i det avgjørende øyeblikk, slik at resultatet ble at Rogaland skulle møte Isbjørnene fra Troms i semifinalen. Vi hadde håpet å få møte vertsfylket i første kampen.

Men før vi brakte sammen, var Østfold og Vegdirektoratet ute på gressmatta til en fredelig dyst, som VDT avgjorde til sin fordel ved å banke vertene med

2-0. Så var det klart for den moralske finalen. Helt fra start av ble det tydelig at ingen av lagene ville gi seg uten sverdslag. Isbjørnene tok ledelsen to ganger, men Martin (Aske) og Eyvind (Danielsen) greidde å skaffe balanse i stillingen begge ganger. I ekstraomgangene ble ingenting avgjort, altså var stillingen fremdeles 2-2. Dermed måtte det straffespark-konkurranse til. Her oppstod dessverre den situasjon at endel spillere på laget vårt var uenige om hvem som kunne sparke ballen høyest over mål. Ingen ville gi seg, og de demonstrerte derfor sine ferdigheter på dette området etter beste evne i praksis. Resultatet ble dermed at Troms tilsist kunne gå av banen med seierssiffrerne 6-4.

Det sier seg jo selv at interessen for finalen ble sterkt redusert etter dette. Tromsværingene hadde dessuten den utur at de måtte spille to kamper med liten tidsmargin mellom kampene, pluss at de hadde en knallhard match i bena. Vegdirektoratet hadde fått tid til å hvile ut og hadde heller ikke måttet kjempe så hardt for å nå finalen. (!) Men, rett skal være rett. Vegdirektoratet sikret seg tilsist en fortjent 2-0 seier og vant i tillegg Vegdirektørens vandrepokal til odel og eie. Vi gratulerer!

Så var det fest etterpå. Bortsett fra visse mindre episoder (munndiare, bordkollaps, nattbading, etc.) gikk visstnok det hele stort sett bra. Østfold skal ha ros for sitt opplegg, som må sies sluttet seg pent til de arrangementer som til nå er blitt avviklet.

Hjemreisen på søndag forbigås i taushet.
H.F.



nytt fra distrikt 2

Vi har snakket med oppsynsmennene B. Sandvik og Fure på Sand. De forteller om merkbar trafikkauke i distriktet i ferietiden. Det er særlig utlendingene som synes å ha funnet fram til Ryfylkevegen som ferierute. Fra mannskapene på ferjene får vi bekreftet dette.

Det er hyggelig at folk setter pris på å farte omkring, særlig når dette på ingen måte har ført til forsøpling eller hærverk på våre installasjoner. Turistene har fart fint fram. I travleste ferietiden har en tømt bosspann på rasteplassene 2–3 ganger i uka.

Tilbudet på rastebord i distriktet er økt med 17 stk. i 1974/75. Det er laget en rasteplass i Brattlendsdalen, en i Høyvik på Jelsavegen og en del langs rv. 46 mellom Ropeid og Sandeid.

I tillegg til det vanlige vedlikeholdet har det blitt utført en del større arbeider i distriktet i år.

VADLA–HETLELI. Det forberedende arbeidet for oljegrus medførte til dels store utvidelsesarbeider langs den gamle vegen. EN del arbeid ble gjort i fjor, i år er det brukt ca. 800 000 kr. Vegen er

drenert, og oljegrus lagt i 4,5 meters bredde. Det er bygget ny Djupsåna bru. For tiden arbeider en med å sette opp rekkverk. Det skal settes opp i 3–4 kilometers lengde, og arbeidet vil fortsette utover høsten. Det er også lagt 10 km nytt oljegrusdekke fra Hålandsosen til Østerhus.

SVANDALSVEGEN er forberedt for oljegrus og ferdig oljegruset helt opp til skitrekket. Det er foretatt en breddeutvidelse på den nederste delen. De første 300 m fra riksvegen er lagt om.

BAKKAVEGEN. Anleggsavdelingen bygger ny veg til Espeland. Videre oppover mot Juvshaugen er det lagt oljegrus i omlag 2 kilometers lengde. Det er også foretatt en del mindre utvidelsesarbeider.

VIKEDAL. Fra rv. 46 og oppover mot Ørnes bru er det foretatt omlegging av vegen. Vegen er bygget med 5 meters planeringsbredde. Den er planlagt ferdig i løpet av 1976.

PARKERINGSPLASSEN. Den store vinterutfarten i Breiborgtraktene i Sauda skaper parkeringsproblemer og vansker for brøytemannskapene. På store utfartsdager kan det være flere hundre biler i området som konkurrerer om de plassene som er. En har nå funnet fram 3 nye steder som egner seg for parkering. Her er vegen utvidet med en bredde på 6 meter. Ved å stille bilene på tvers gir dette omlag 100 nye plasser, slik at det nå vil være bra parkeringsmuligheter for 400–500 biler.

Fra Mostøltraktene. Den nye veggen Vadla—Suldal i forgrunnen.



tankar

OMKRING EIT 30-ÅRS JUBILEUM

Det er altså ein heil mannsalder dette dreier seg om. I 1945 kom eg som vegoppsynsmann til Rogaland. Og i heile 30 år har eg vore »Ryggjar»-bu utan å teke skade av det, trur eg.

Det var med både spaning og forventning eg steig i land i Hålandsosen straks etter frigjeringa. Kanskje var det tilfeldig, kanskje var det tilsikta, ikkje veit eg, men det første eg merka meg var tonane frå »Norge i rødt, hvitt og blått»!! ---

Det var Ryfylkevegen eg skulle ta fatt på. Det var gjort nokre små innhogg tidlegare, men vart innstilt i krigsåra. Nå skulle store ting skje i ein fart! Alle slags arbeidslause folk i Stavanger vart sendt på vegarbeid til Kilane i Erfjord. Eg hadde 74 mann der inne ei tid, men berre svært få stoppa og vart veranda. Mange vart borte dagen etter første lønning. Men nye kom til, og merkeleg nok var det også dei som lika seg så godt at dei vart veranda i 3-4 år. Eg vil påstå at desse er dei beste samfunnsborgarar Norge har hatt: Staten fekk alt tilbake, men pengane hadde då passert vinmpnoolet!

Ryfylkeveg vart det også. All sprengning og planeringsarbeid måtte foregå utan maskinell hjelp. Det er mest ikkje til å tru at vi, med det hjelpeutstyr og det uøvde mannskap vi hadde, fekk ferdig 6-7 km veg og fleire tunnelar.

Ikkje all energi og all sprengningsteknikk vart brukt berre ute på anlegget.

Arbeidslust kan gje seg mange utslag. Ein laurdagskveld utan arbeid er ikkje bra. Og når ein har midlane, kvifor ikkje bruke dei? Heldig var det at ingen var i 2. etg. i den store arbeidsbrakkka i Kilane, då ein vel gjennomtenkt sabotasjeaksjon vart utført!

Dei første etterkrigsåra inne på Ryfylkevegen var som ellers i landet. Men det var ei interessant og lærerik tid, som eg ofte tenkjer tilbake på.

Dei humoristiske innslag er vel det ein hugsar best. Anleggssjefen, G.M.Sømme og eg hadde vore på Lovraeidet på stikning om vinteren. Vi skulle gå over isen til Hålandsosen i snøsørpe og regn. Støvlar var ikkje å oppdrive i den tida, og vi gjekk innom skomaker Teodor Nilsen og forklarte situasjonen. Ja, sa han, du kan få låna skogsstøvlane til ordføraren, men på vilkår av at du ikkje snører att --- for når du går gjennom isen må du vere som ein brenning og hive støvlane oppatt. Det er vanskeleg med støvlar no for tida, ser du!!

Etter 8 1/2 år i Erfjord kom eg så til Årdal i 1953. Her fekk eg eit større arbeidsområde, som omfatta både anlegg og vedlikehald, men framleis var det Ryfylkevegen. Deler av den er frå 1800-tallet, så ingen må undrast at grunneigarar ser med uvilje på at vi »stel» veggrunn og gjer den gamle, smale vegen dobbel så brei. Men etter kvart er det nok blitt ei anna tenking også på det området. Problemer mellom grunneigarar og vegvesenet vert etter kvart ordna og godteke av alle.

Trafikken har auka kolossalt i dei siste 10-15 åra. Går vi lenger tilbake, finn vi likevel døme på at ikkje alle hadde same synet på nytten av og kravet for skikkeleg veg. Og berre få hadde forståelsen av trafikkaue på Ryfylkevegen. — Den gamle vegen frå Laugaland til Tøtlandsvik vart bygd omkring 1885. Då den var planet ferdig, kom ein Vormedalsbu innom dåverande Amtskontoret og ville

Sommeren 1932 -- Ropeidferja.



leige vegbana til å setje poteter i. Den var så lagleg å arbeide med, og folk kom seg nok fram om dei måtte gå ved sida av vegen.

Men det har vore ulike syn seinare og. Så seint som i 1960 vart det for fullt alvor hevda at Ryfylkevegen innover til Erfjord og Sand nok ville få sin nytte for agentar i såpe og tobakk, — annan trafikk var urealistisk å rekne med! Og då den første Tau-ferja vart innvigd, vart det i ei helsingstale nevnt: "Dette er ein gild og stor tilvekst for trafikkavviklinga på Ryfylkevegen. Den er dimensjonert langt ut over dagens behov, og vil tilfredstille trafikantane sine krav i ei lang årrekke framover." Dette hendte midt i veka. På laurdagen vart 8 bilar ståande att, utan å få bli med! Og det faktiske forhold er nå at også dei største optimistar tok skammeleg feil! 500—600 bilar over Jøsenfjorden dagleg, seier nok til å understreke at trafikkauken vanskeleg let seg forutseie med prognoser basert i gamal tenkning.

Omlegginga i godstrafikken, frå lokalbåtane til lastebiltransport, har gjort Ryfylkevegen til ei livsviktig trafikkåre. Dei nye ferjene i Stavanger-Tau-ruta, med 1 times avgang, greier ikkje enda dei tek 50 bilar om gongen, å halda unna for den aukande ferdsla. Nå må det fleire ferjer til. Og så melder kravet seg om betre veg for større akseltrykk. Det er derfor nærliggande å tru at den første gamle del av Ryfylkevegen, som var ferdig inntil for 30—40 år sidan, ikkje held mål lenger. Trailertransport og større fart stiller heilt andre krav til vegen enn i "gamle dagar".

Og med desse funderingane og tilbake-syn over mitt 30-årige virke på Ryfylkevegen, vil eg takke redaktøren i "Ryggjavegen" for velvillig spalteplass. — Mitt første møte med Rogaland står framleis friskt i minnet. Og kanskje var dette også det eg heile tida vore oppteken av. Lat oss håpe å få oppleve "Norge i rødt, hvitt og blått".

A.R.

runde tall*

60 ÅR

Thoralf Tønnesen	4/12 - 1975
Victor Eriksen	5/12 - 1915
Norvald Solbjørg	21/12 - 1915
Karl Mortveit	22/12 - 1915
Torleiv Gilja	25/12 - 1915

50 ÅR

Arne Bjørheim	6/11 - 1925
Sofus Hetland	18/12 - 1925

LØSNING AV KRYSSORD



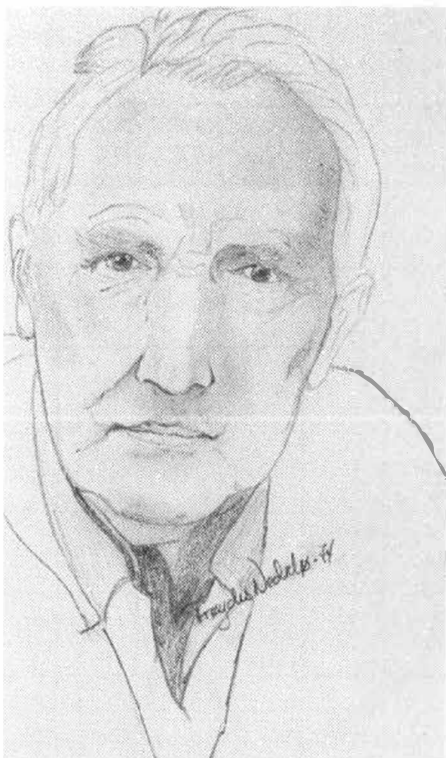
Heldige vinnere ble Ellinor Sand 2 lodd og Kjell Dalaker 1 lodd.

kryssord

Innleveringsfrist 1/12. Premier – lodd i Penge­lotteriet – til første og andre mann.

Hoved- ÅRE	REN RAK	DESSERT DISIPASJ	PLATE- MÅL LEVE	SLETT- NING	WASKER REDET	NA BILENBERG NA
KOLLEGA						D R E P
SKA- VANUK			SEDDER	KEISER HELUG		
SA STEMME			SPORTS ART. UKJENT			LAND
		ARS- TIDEN HØDLERE				
I ORDEN	NORMAL		MAN SVEDEBÅN	MORO ROV- DYR		
MAKTER				MORENE	ANTA VASKE	
VANSKE- LIG			SKRED SMILE		LEVER BYGE	
TIGGE	N U M M E R		HÅND STANDPÅS PEON.			TOE
TRYD IKKE				VROVL REKKE		LEGEN- DEL
ER DET FLERE AV I VEKSTEN		S T R E K E R	HENE		KONJ.	
						ELV

Bertelsen forteller



Han vokste opp for noen og seksti år siden. Som vanlig den gangen kom han tidlig ut i arbeidslivet. Fast arbeid var bare forunt de få, en måtte ta de tilbud som kom, når de kom. Han har snart 40 år bak seg i vegvesenets tjeneste. Flere av disse årene har han tilbrakt på flyttefot før han endelig kjøpte seg hus og slo seg ned for godt.

Vi er i Skjold hos oppsynsmann Bertelsen.

— Avisene gjorde meg til skjoldabu, men jer er Siddis, sier han. Jeg vokste opp i Langgaten i Stavanger.

I 1934 begynte jeg i vegvesenet. Det var et depresjonsår, et år da landsfolkene gikk til byen for å få seg jobb. Mange hadde med seg griser for å bestikke folk til å gi dem arbeid. Men det var og noe som het ungdomshjelpen i den tiden, som hadde arbeider i gang rundt Stavanger, og som mellom annet bygde Ullandshaugsveien.

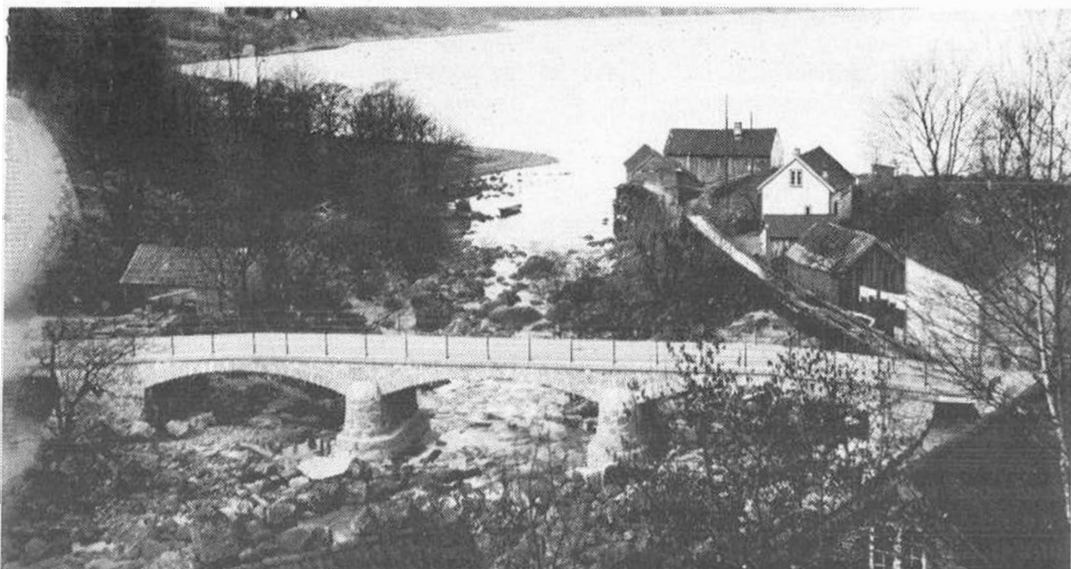
Jeg begynte på Hafrsfjordveien, og det var en form for nødsarbeid. Vegvesenet på den tiden var mye mer sesongarbeid, så inn i mellom arbeidde jeg i kommunen. Arbeidet på Hafrsfjordveien var utbedring. Jeg var også på Tanangerveien. Det skiftet da mellom de to veiene, noen måneder på hver. Vi arbeidde akkordene fram til Tanangerbroen, men vegvesenet bygget også broen.

Vi hadde ikke noen god lønn, det var 45 øre timen på forskudd. Men på akkordene kunne vi få en 70–80 øre timen, og det var bedre. Den gangen fikk vi litt for 70 øre.

Det var noe helt annet da vi kom inn i Botne, på Ryfylkeveien. Der kunne vi tjene opp til en krone, eller en krone og ti øre, på akkordene. Jeg kom til Botne i 1936 og begynte som formann. Arbeidstiden var 8 1/2 time om dagen. Til og fra arbeid måtte vi reise på fritiden, og vi måtte sørge for transporten selv. Vi var heldige for vi hadde en lastebil i bruk på anlegget og den satt vi på med.

I den tiden var det ikke noen maskiner. Vi drev med håndboring, og vi måtte slå pukken for hånd og gruse for hånd.

Øverst: Gammelt bilde fra Hjelmeland.
Nederst: Arkivbilde. Eiane-Hålandsosen. Tunnel ved Kilane.
(Kan noen fortelle oss hvem som er til stede?)



Spadene måtte vi kjøpe selv, og vi måtte betale dynamitt og kvessing av bor. Vi arbeidde i seksmannslag, og jeg syntes at vi hadde et fint kameratskap oss imellom.

Det var alltid noen svensker med oss på anleggene. Det var veldig flinke å hogge stein, og jeg lærte mye av dem. Mellom Botne og Jøssang arbeidet jeg i to og et halvt år. Jeg var ganske lenge på Ryfylkeveien, men så kom jo krigen. Tyskerne tok pengene og arbeidet ble stoppet. Jeg var igjen og var med å bygge en brakke, for det skulle startes med Opstadfanger. Men det ble ikke noe med fangene, og jeg ble flyttet til Hjelmeland bru, for den hadde rast sammen. Kirkegården hadde også rast sammen, så likkister fløt rundt i hele fjorden.

Deretter reiste jeg til Årdal og hadde Opstadfanger i Tysdal. Opstadfangene var greie å ha med å gjøre. Vi hadde bare med å hente dem fra brakken og levere dem der når dagen var slutt. Ellers var det betjenter som hadde oppsyn med dem inne i brakkene. Det var naturligvis en fordel for dem å arbeide på anlegg siden det var i krigen. Der vanket det også ekstra forpleining, og oppførte de seg godt og hadde gode papirer kunne de slippe ut på prøve etter syv måneder. Vi hadde ikke disiplinproblemer med dem.

Det var alkoholikere som var på Opstad den gangen, men det var ofte flinke folk. Noe alkohol fikk de naturligvis ikke tak i. Vi hadde få anleggsarbeidere blant dem, enda det var folk fra vidt forskjellige yrker. De tjente ganske godt og kunne få opptil en krone dage, mens de på

Opstad bare hadde 20–25 øre dagen. — Jeg var da kommet opp i en krone og sekstifem øre timen —. Ingen av dem prøvde å stikke av heller.

Etterpå var jeg et halvt års tid inne på Ryfylkeveien i Erfjord. Tyskerne slapp pengene løs, så der skulle det begynnes med storanlegg. Jeg fikk jobben som oppsynsmann etter at anlegget hadde kostet på meg skolen. Det var bare en oppsynsmann på anlegget, det var bruk for en til, og avdelingsingeniørene ville ha meg.

— Var det ikke problemer med å skaffe mat for dere som arbeidde på anlegg i krigen?

— Nei, det var ikke så stort problem for oss som arbeidde inne i fjordene. På landsbygden fikk vi tak i både kjøtt og smør. Men det kunne være noen dager det var lite mat. Jeg kan huske en gang inne i Erfjord da vi gikk på salt geitekjøtt og erter i tre måneder. Det var mildt sagt at vi var leie av geitekjøtt etter dette. Ellers merket vi ikke noe særlig til tyskerne. Første gangen vi så dem der inne var i 1942. De begynte å arrestere folk og da var det båter inne støtt.

— Var det snakk om tvangsforflytting av vegarbeidere.

— Ja, det var det. Men jeg var heldig, for akkurat da var jeg på skolen. De som ble plukket ut tror jeg ble plukket ut av vegvesenet, som hadde fått beskjed om at de ville ha så og så mange folk nordover f.eks.

— Måtte dere fremdeles gjøre nesten alt for hånd og betale spadene selv?

— Ja, det varte til noen år etter krigen det. Den første luftkompressoren fikk

vi inne i Erfjord i 1941, er det blitt meg fortalt. På Ryfylkeveien hadde vi ikke slikt utstyr noen plasser.

Vi hadde innslag på tunnellen til Hålandsosen, da vi fikk kompressoren. Den gikk på bensin og vi brukte stjernebor. Smeden som skulle kvesse stjerneboren, og bensinen måtte vi betale selv. Før hadde vi kr. 1,10–1,15 i timen på akkordene, men da vi fikk kompressoren dalte akkorden ned i 90 øre. Så jeg ga beskjed om at de bare kunne ta kompressoren og få den vekk. Da fikk jeg fri bensin, ble ikke trukket for bor og slapp leie av maskinen. Etter en stund var vi i ordnede forhold igjen, og vi slapp fremfor alt slitet med håndboring.

– Brukte dere vagger, for dere hadde vel ikke lastemaskiner eller noe slikt den gang?

– Vi hadde noe som var enda eldre enn vagger, vi hadde bjørnar. Det var en platting med en trerull under. Vi la da stein oppå der, og vi måtte holde balansen med spett. Dette var før krigen. Etterpå kom vaggen, men den var det ikke bremsen på til å begynne med.

Den var i drift lenge. Bulldozere eller lastebiler hadde vi ikke til driften, alt ble kjørt ut med vagg og trillebåre.

– Det var nå forholdene føre og under krigen vi helst ville høre om. Men når giftet du deg og flyttet hit?

– Jeg giftet meg i 1940, og konen bodde hos meg der jeg var, så lenge vi ikke hadde skolebarn. Til Skjold kom vi i 1945.

Her hadde jeg oppsyn med alt sammen. Det var et stritt arbeid og det området jeg dekket er nå overtatt av 4–5 opp-

synsmenn. Jeg har inntrykk av at kontorarbeidet snart vokser oppsynsmennene over hodet og tar knekken på dem. I vår tid hadde vi kontor hjemme.

Her kommer Bertelsens kone inn og byr på kaffe. Det er naturlig å spørre hvordan forholdene var for henne i disse årene.

Hun forteller at det var i grunnen greit ute på anleggene. De var så heldige at de fikk noen år på hver plass, slik at de fikk litt ro over tilværelsen. Egentlig var det fredelig ute i distriktet, det ble atskillig mer uro da familien flyttet til Skjold. Bertelsen var ute hele dagen slik at alle telefonbeskjeder ble gitt av fruen. En del av dem var greie nok, men oftest var det en eller annen som hadde noe å klage på om veien. Da var det stort sett bare å ta imot til vedkommende var ferdig. Litt organisasjonstalent fait også på fruen når det måtte ringes beskjeder til brøytefolk. Bertelsen forteller at telefoncentralen stengte tidlig slik at han ofte måtte reise ut for å purre folk om nettene. Da måtte ofte konen og barna være med som ballast i bilen og stå på støtfangeren når snøfennene skulle forseres.

Fru Bertelsen husker også at lønnsystemet var slik at bare forskudd på akkorden ble utbetalt. Det var så lite at det kunne bli i knappeste laget til løpende utgifter og mat. Arbeidssko og vanter hadde de ikke råd til å kjøpe. Dette rettet seg selvsagt når etterskuddet kom til utbetaling.

Akk ja, glimt fra et hardere levesett. Kanskje vil vi sette noe mer pris på de goder som vi tar så selvfølgelig, etter et slikt tilbakeblikk.

FW/AGV

bilbelte skal brukes

I et par år nå har vi hatt regler om at vegvesenets sjåførere skal bruke bilbelte i tjenesten. Det er bare å beklage at denne regelen nok ikke har vært etterlevet helt ut. Det er en del grunner for at folk har latt være, men det spørres om grunnene er gode nok når en vet at beltet redder liv.

Etter en rundspørring blant arbeidslederne oppdager vi at disse ikke egentlig vet i hvor stor grad sikkerhetssele brukes, de har ikke lagt merke til det. Som et generelt inntrykk kan en vel si at sjåførene i sør fylket bruker beltet oftere enn sjåførene i nord. Årsaken til dette kan være større trafikk, jevnt over bedre mulighet for høyere fart og lange transportavstander.

På anleggsarbeid, der sjåførene ofte må ut av bilen, er ikke bilbeltet særlig nyttet. Det har trolig vært en del klager på beltenes anvendelighet nettopp fra dette hold. Sjåførene mener at en bør satse på snelleseler, og de bør være trepunkts.

Vi har lagt dette spørsmålet fram for maskinavdelingen. Løken sier at på alle nye biler er det montert rullebelte. Når det gjelder de gamle bilene så vil disse etter hvert bli skiftet ut. Beltene i disse bilene er av godkjent type og er således fullt brukbare, og det vil være forholdsvis kostbart å skifte dem ut. Vi vil alltid oppleve at det kommer nyere ting på markedet, og vi kan ikke i hvert enkelt tilfelle bare kassere det gamle. Løken er forøvrig ikke i tvil om at rullebelter er å foretrekke.

Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Trygg Trafikk har laget en brosjyre som vi vil sitere fra:

“Det er ingen tvil om at bilbelter gir effektiv beskyttelse i de aller fleste av de ulykkestypene som forekommer på veiene våre. Den frivillige bruken av belter har imidlertid ikke vært tilfredsstillende. Bare ca. halvparten av bilistene brukte belte på landeveien — i byene var det mindre enn fjerdeparten.

Beltebruk er både en personlig sak og en samfunnssak.. For hver enkelt bilfører eller -passasjer betyr det at sjansen til å klare seg uten alvorlig skade i en ulykke øker svært meget. For samfunnet som helhet betyr det at sykehus- og etterbehandlingskapasitet kan frigjøres til andre pasienter, færre tapte arbeidsdager — og alt i alt: betydelig lavere økonomiske uttelling.

Undersøkelser av ulykkesrapporter har vist at de som er blitt kastet ut, vanligvis får større skader enn de som blir sittende i bilen.

Moderne biler er laget slik at passasjerrommet skal bli minst mulig ødelagt i en eventuell ulykke mens front og hekk tar støyten. Bilbeltet holder deg fast i setet og hindrer at du blir kastet ut, slik at du får nytte av denne sikkerheten.

Ved utforkjøring og brann gjelder det å komme seg raskt ut av bilen. Har en mistet bevisstheten er sjansene små til å komme ut ved egen hjelp. Bilbeltet reduserer sjansen for å slå hodet mot tak, frontrute eller dashboard.

Erfaringene viser at det tar fra en til to uker å venne seg til å bruke sele. En eventuell følelse av å sitte inneklemt til å begynne med, avløses så å si alltid av en følelse av å sitte fast, trygt og godt.

Det er viktig at fartsgrensene holdes.

Kommer farten opp i 90–100 km/t blir kollisjonskreftene så store at kroppen vår ikke kan tåle dem i noe fall – bilbelte eller ikke. Bilbeltet gir effektiv beskyttelse fra gangfart og opp til den tillatte hastighet. Mange mener at de kan ta seg for med hendene når de kjører i tettbygd strøk. Undersøkelser viser at vi ikke kan verne oss på denne måten når farten overstiger 7–10 km/t.

Slik lyder regelen:

FRA 1. SEPTEMBER 1975 ER BRUK AV BILBELTE PÅBUDT FOR FØRER OG FORSETEPASSASJER I ALLE BILER DER BELTER ER MONTERT.

Det gis også noen unntak:

– For personer med mindre kroppslengde enn 150 cm og harn som er under 15 år. (Likevel bør barn over 150 cm og med større vekt enn 35 kg bruke belte.)

– Påbudet gjelder ikke under rygging eller når bilen står stille, og ikke på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedsområde e.l.

– Ved inn- og utkjøring av garasje.

– Ved distribusjons- og renovasjonskjøring i lav hastighet.

– Drosjesjåfører i tjeneste.

Personer som av medisinske grunner bør fritas skal ha legerklæring, og de skal ha denne med under kjøring.

Det blir lansert som en hyggelig side ved dette påbudet, at det ikke er knyttet straffebestemmelser til det – foreløpig. Myndighetene vil først se om oppfordring til bruk fører frem.

En kan mene hva en vil om påbud av dette slag, påbudet er der og skal følges. Det er temmelig sikkert at bruk av bilbelte i de aller fleste tilfeller redder liv og reduserer skader. La oss derfor gå inn for å iegge forholdene til rette for – og bruke – bilbeltet.



bedre å sitte fastspent enn å bli kastet ut

ansattes medbestemmelse

I OFFENTLIG VIRKSOMHET

I de senere årene er begrepet bedriftsdemokrati blitt et tema som har fått stadig større aktualitet. I private bedrifter over en viss størrelsesorden er det idag blitt gjennomført reformer som sikrer de ansatte medbestemmelse gjennom representantskap i bedriftsforsamlinger og styrever.

For å få vurdert hvordan tilsvarende regler kan gjennomføres innen den offentlige forvaltning, ble det i 1972 oppnevnt et utvalg (Holler-utvalget) med mandat til å utrede og sette frem forslag til medbestemmelse i den offentlige sektor.

Utvalget avga sin utredning den 5. desember 1974. I det etterfølgende blir hovedpunktene i innstillingen kort omtalt.

Utvalget har ikke angitt konkrete forslag til hvordan økt medbestemmelse kan gjennomføres innenfor de forskjellige områder av den offentlige virksomhet. I stedet har en forsøkt å utarbeide modeller som er generelle og som gjennom lokale forhandlinger kan tilpasses den enkelte arbeidsplass. Etter utvalgets mening kan økt medbestemmelse skje på to måter:

1. Deltakelse i overordnet styring ved representasjon i styrever, råd, bedriftsforsamlinger, samarbeidsutvalg osv.

2. Innflytelse på egen arbeidssituasjon ved at det skapes nye arbeidsformer på den enkeltes daglige arbeidsplass.

I utvalgets mandat er det bl.a. nevnt at ved vurderingen av eventuelle reformer for økt medbestemmelse, vil det være nødvendig å ta hensyn til grunnprinsippene i vårt folkestyre. De ansatte i

offentlig virksomhet skal ikke gis særlige fortrinn fremfor andre borgere ved fastsettelsen av den samfunnsmessige målsetting. F.eks. skal en ansatt i vegvesenet i kraft av sin stilling ikke ha større innflytelse på de vegpolitiske spørsmål ved bl.a. prioritering av vegutbyggingen, enn andre. Denne styringen må ivaretas gjennom ansvarlige politiske organer. Utvalget antar derfor at det er nødvendig å skille mellom medbestemmelse og medinnflytelse på følgende områder:

a. politisk/administrativt plan

b. administrativt/organisatorisk plan

Saker under punkt a vil direkte vedrøre personer og forhold utenfor vedkommende forvaltningsorgan, og bør derfor holdes utenfor de ansattes medbestemmelse. Unntatt er når de ansatte direkte blir berørt av slike avgjørelser, f.eks. ved påleggelse av nye arbeidsoppgaver.

Avgjørelser under pkt. b vedkommer derimot direkte de som arbeider innenfor organet, og de ansatte bør i slike saker gis rett til medbestemmelse. Som eksempler på slike avgjørelser kan nevnes detaljforming av organisasjonsstruktur og arbeidsprosesser, arbeidsfordeling, ledelses- og samarbeidsformer, informasjonsutveksling, valg av redskaper og utstyr.

Når det gjelder saker under pkt. b, mener utvalget at de ansatte må gis anledning til medbestemmelse på alle nivåer i beslutningsprosessen. Bare derved kan en virkelig medbestemmelsesrett sikres.

I spørsmålet om hvordan økt medbestemmelse kan gjennomføres innen den offentlige sektor, går utvalget inn for at

hvor forholdene ligger til rette, bør en benytte de samme retningslinjene som for den private sektor.

I offentlig virksomhet som i betydelig utstrekning drives etter vanlige bedriftsøkonomiske og forretningsmessige prinsipper og som sysselsetter mer enn 50 personer, foreslår utvalget at de ansatte bør få rett til å kreve 1/3, og minst 2, av styrets medlemmer. For offentlige bedrifter av samme karakter men med mer enn 200 ansatte bør få rett til å kreve 1/3 av medlemmene. Disse retningslinjer vil bl.a. komme til anvendelse i NSB, Postverket og Televerket.

For etater som ikke drives etter klare forretningsmessige prinsipper, men hvor det er etablert styrer, foreslår utvalget at de ansatte gis representasjon. Utvalget nevner også at det kan være aktuelt å opprette styrer i endel virksomheter som ikke har det idag, men påpeker at i så fall bør andre hensyn enn ønsket om å få et passende organ for de ansattes medbestemmelse, være avgjørende.

Videre foreslår Holler-utvalget en betydelig utvidelse av samarbeidsutvalgenes avgjørelsesmyndighet. For vegvesenets vedkommende hvor det ikke er opprettet eget styre, vil det derfor bli gjennom disse styringsorganer at økt medbestemmelse for de ansatte vil bli (virkeliggjort) gjennomført.

Etter de nåværende retningslinjer kan samarbeidsutvalgene med endelig virkning foreta fordeling av velferdsmidler og gjennomføre tiltak som stimulerer de ansatte til å legge frem forslag til forbedringer, samt foreta belønning/premiering av forslag. I tillegg til dette foreslår

Holler-utvalget at følgende saker skal kunne avgjøres av samarbeidsutvalgene med bindende virkning for vedkommende administrative instans innenfor budsjettets rammer:

1. Endringer i interne organisasjonsforhold og arbeidsformer som medfører omdisponering av arbeidsstyrke og utstyr.

2. Planlegging, organisering og gjennomføring av tiltak som berører den enkeltes mulighet for reell medinnflytelse på egen arbeidssituasjon.

3. Retningslinjer for etatens personellpolitikk, opplæring og videreutdanning, herunder rettleiing av nyansatte.

4. Verne-, miljø- og helsespørsmål.

5. Anskaffelse av utstyr og hjelpemidler som ikke kommer inn under begrepet "byggeprosjekter, anskaffelse av betydelige kapitalvarer".

En bør merke seg at spesielt de ovenfor beskrevne punktene 1 og 2 betyr en vesentlig utvidelse av samarbeidsutvalgenes myndighets- og ansvarsområde.

I saker vedrørende budsjettforslag, planlegging av virksomheter på lengre sikt samt vurdering av byggeprosjekter og anskaffelse av betydelige kapitalvarer, forutsettes samarbeidsutvalgene å være rådgivende organ for vedkommende administrative instans.

Når det gjelder sammensetningen av samarbeidsutvalgene, mener Hollerutvalget at den nåværende form med samme antall representanter for de ansatte og fra ledelsen, bør opprettholdes.

Utvalget understreker meget sterkt at økt medbestemmelsesrett og medinnflytelse gjennom formell representasjon i styrende organer og utvalg, lett blir

hengende i luften, dersom det ikke følges opp med den enkelte sterkere innflytelse på egen arbeidssituasjon.

Generelt må en søke å legge forholdene til rette slik at stadig flere ansatte får mulighet til å se sammenheng mellom eget og andres arbeid, og tilgodese deres behov for et mer meningsfylt arbeid og for læring i arbeidssituasjonen. For å oppnå dette, kan det etter utvalgets mening bli aktuelt å sette i verk tiltak som desentralisering og delegering, åpne ledelsesformer, bruk av prosjektgrupper, jobbrotasjon samt systematisk utvikling organisasjons- og arbeidsformer. Slike tiltak vil også stimulere til fortsatt egenutvikling og lyst til å ta ansvar.

Innføring av økt medbestemmelse vil stille store krav til den opplæring og utdanning av de ansatte som etterhvert må finne sted dersom reformer skal få den ønskede virkning. I denne sammenheng vil også informasjon spille en meget viktig rolle, slik at alle ansatte i offentlig virksomhet får en forståelse av hva bedriftsdemokrati betyr og hvordan det er ment å skulle fungere.

Utvalget har pekt på forskjellige måter for hvordan den ønskede informasjon kan gis, og har også trukket opp generelle retningslinjer for opplærings- og utviklingsvirksomheten.

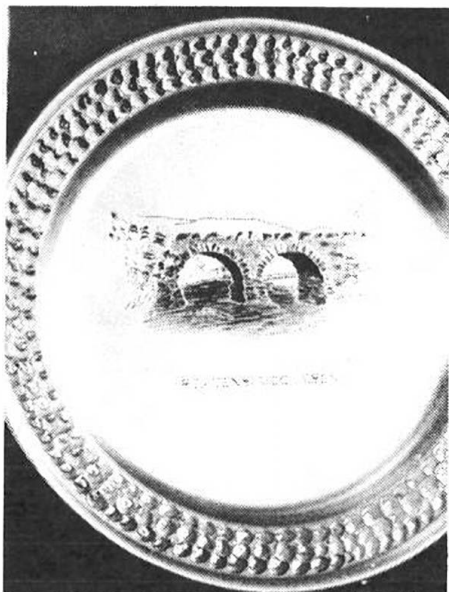
For å kunne følge opp innføringen av de nye reformer i den offentlige forvaltningen og sikre en betryggende behandling av eventuelle tvister og tvils spørsmål, foreslår utvalget opprettet "Nemnda for medbestemmelse i offentlig virksomhet." Nemnda bør etter utvalgets mening også få ansvaret for en

aktiv eksperiment- og forsøksvirksomhet med sikte på å utvide medbestemmelseretten ytterligere. Nemnda foreslås sammensatt av representanter fra arbeidsgiver- og arbeidstakersiden innen kommunal og statlig virksomhet.

Holler-utvalgets utredning har nå vært forelagt berørte instanser og organisasjoner til uttalelse. Svarfristen var satt til 31. mai d.å. Deretter vil saken sammen med de innkomne uttalelser bli behandlet videre i Kommunal- og arbeidsdepartementet med sikte på å fremme en lovproposisjon om reformene.

H.F.

ERKJENTLIGHETSGAVEN
SU har vedtatt at tinnfatet skal være erkjentlighetsgave ved fratredelse.



invalidpensjon

Sekretær Torkildsen fortsetter her sin serie om pensjonsforhold. Vi har tidligere omtalt forhold omkring arbeidsulykker og uførepensjon.

Når det etter gjeldende bestemmelser ikke er anledning til fortsatt sykelønn, kan en søke om invalidpensjon fra Statens pensjonskasse. Ved søknad om invalidpensjon må legeattest foreligge, for det er den som er avgjørende om invalidpensjonen kan innvilges. Videre er det tjenestetiden i Statens vegvesen som er avgjørende for hvor stor en eventuell pensjon blir.

Når det gjelder invalidpensjon, blir tjenestetiden regnet fra begynnerdato fram til vedkommende fyller 65 år.

Invalidpensjon kan også bli innvilget for kortere tid. Pensjonen blir som regel innvilget for et bestemt tidspunkt. Hvis vedkommende ikke er istand til å gjenoppta sin tjeneste etter den innvilgede pensjonstid, må det sendes ny legeattest til pensjonskassen.

Vedkommende som blir innvilget invalidpensjon har også rett på uførepensjon fra Folketrygden. Invalidpensjon fra Statens pensjonskasse blir samordnet med uførepensjon fra Folketrygden etter lovbestemte regler. Statspensjonen blir regnet ut fra tjenestetiden i staten, men pensjonen fra Folketrygden blir regnet ut fra hele arbeidsvirksomheten som er utført.

Hvis en forutsetter at en tjenestemann begynner sin virksomhet i statens vegvesen og slutter etter 20 års tjeneste, får en en

følgende pensjoneutregning: »som grunnlag får han brutto årslønn i lønnsklasse 13.4, for tiden lik kr. 54100. Som statspensjon får han 66 % av bruttolønn = kr 1984 pr. måned. Grunnpensjonen i Folketrygden er kr 917 pr. måned». Regnestykket blir følgende med fradrag og forskjellige tillegg:

66% månedslønn	kr.. 1984,00
– grunnpensjon	$\frac{917,00 \times 3 \times 20}{4 \times 30}$ kr. 458,00
– tilleggstrygd	$\frac{1600,00 \times 20}{30}$ kr. 1066,00
– uredusert folketrygd	kr. 917,00
– uredusert tilleggstrygd	kr. 1600,00
– kompensasjonstillegg	kr. 42,00
<hr/>	
Pensjon pr. måned	kr. 3019,00

Hvis vedkommende ikke er fylt 67 år, blir det vanlig beregning av skattetrekk uten særfradrag.

Det gitte eksempel med 20 års tjeneste må bare betraktes som informasjon. Hvis en tjenestemann har andre pensjonsytelser, for eksempel tillegg for barn, hustrupensjon m.v. som skal samordnes, blir det endringer i pensjonsberegningen. Jeg har her forsøkt å gi en orientering om invalidpensjon som en fortsettelse av sykelønnen. Når det gjelder alderspensjon skal jeg forsøke å orientere om denne i senere innlegg.

REGLER FOR BRUK AV BILBELTET HAR VI
HATT EN GOD STUND I VEGVESENET



FRA 1. SEPTEMBER SKAL ALLE BRUKE BILBELTET

DU OGSÅ!