



Ryggjavegen



nr. 1-76

Innhold:

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
TENK DEG OM	s. 4
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 5
GANG OG SYKKELVEGAR.	s. 6
SAMARBEIDSKURS I EGRSUND	s. 8
PLANER TIL OFFENTLIG ETTERSYN	s.10
KURS I SAMARBEID	s.11
ETTER SAMARBEIDSKURSENE	s.14
BREVSPALTEN	s.16
ANLEGGSDRIFTEN I ROGALAND 1975	s.20
FORSIDEKONKURRANSE	s.24
INFORMASJONSMØTER	s.26
VAREKJØP 1975	s.28
OVERSIKT OVER TILLITSMENN I ETATEN	s.29
SAKSBEHANDLERKURS	s.30
NY VERNELEDER	s.31
NYE RETNINGSLINJER FOR UFO-GRUPPENE	s.32
FERJETRAFIKKEN 1975	s.34
SAMARBEIDSUTVALGET 1976.	s.35
PENSJONISTER HYLDES	s.36
RUNDE TALL	s.36
KRYSSORD LØSNING	s.37
VANSKELIG Å SKAFFE FERIEHYTTER	s.38

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Frødis 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: Ch. Danielsen, Markus Wiik, Gunnar Mork, Harald Hansen, E. R. Nilsen, Erik Thoring, Ole Tafjord, Reidar Skartveit, A. Njå, E. Aardal, G. Ullenes.

Redaksjonen avsluttet 25. mars 1976.

Opplag 1300.

Sats og trykk: Allservice A/S.

3 minutt med veg- sjefen

En stor del av personellet ved vegkontoret, ved bilsakkyndigkontorene og også en del oppsynsmenn har nå gjennomgått Vegdirektoratets tre-dagers kurs i samarbeidsproblematikk og prosjektgruppearbeid.

Jeg tror disse kursene har vært til stor nytte og glede både for den enkelte deltaker og for vegadministrasjonen. Vi har ikke bare lært hvor problematisk det ofte er å samarbeide både mellom grupper og personer, men også noe om hvorledes problemene skal løses. Vi vil vel aldri komme fram til en problemfri og konfliktfri organisasjon. Så lenge vi har en jobb å utføre og så lenge vi virkelig får noe gjort, så vil vi måtte regne med «knirk» i samarbeidet og konflikter. Det

disse kursene kanskje skulle lære oss, er hvorledes vi skal takle konfliktene og løse problemene. La oss huske at det bare er en sunn og sterk organisasjon med våkne, interesserte og bevisste medarbeidere som virkelig tør ta den sjansen det er å ta konfliktstoff opp til diskusjon og løsning.

Jeg har tro på at vegkontoret har en slik sunn kjerne, og jeg ser med fortrøstning fram mot et utstrakt samarbeid mellom alle ledd bl.a. på grunnlag av det vi har lært på samarbeidskursene. La meg også i denne forbindelse få bringe en takk og en honnør til Vegdirektoratets folk som har stått for dette gode opplegget.

Mine siste 3 minutter i Ryggjavegen» nr. 4 er blitt kommentert i forholdsvis sterke ordelag av redaktøren for »Ryggjavern» annensteds i dette nr., og jeg har også gitt svar der.

Det er ikke første og eneste gang vegvesenet blir beskyldt for å være »jordøydaran».

Så lenge vi har et godt og tillitsfullt samarbeid med landbruksmyndighetene, og så lenge vi vet at vi i all vår planlegging legger vesentlig vekt nettopp på hensynet til jordvern, er det ikke grunn til å ta slike angrep særlig høytidelig.

Gjentas de ofte nok, vil de imidlertid, uansett hvor urettferdig og ubegrunnede de er, gi publikum et dårlig og feilaktig inntrykk av vegvesenet.

La meg fra denne plass få si at det foreløpig ikke er noe som helst grunn for ansatte ved Rogaland Vegvesen å ha vond samvittighet fordi de arbeider i en etat som blir beskyldt for å fare med samfunnsskadelig jordødeleggelse.

Ch. D.

Tenk deg om!

Statistikken fra siste år forteller om en beklagelig oppgang i antall trafikkulykker. Den forteller også at antallet trafikkforseelser øker, noe som tyder på manglende respekt for reglene.

Vårt fylke har en lite flatterende lederplass på denne statistikken. Trafikksikkerhetsutvalget i Rogaland har derfor tatt initiativ til en kampanje som har til formål å skape større kultur i trafikken. Aksjonen startet i mars og skal vare i seks uker.

Det er bilsakkyndig Aardalsbakke som er vegvesenets mann i aksjonskomiteen. Vi spør hva målsettingen med denne aksjonen er?

– Målsettingen er å vekke folk til å tenke seg om. Vi har laget en del materiell som går på dette. Det er nevnt fire situasjoner som er særlig farlige i trafikken, og vi setter inn informasjonen i tilknytting til disse.

Undertekstene er: Før forbikjøring, før fotgjengerfelt, før innkjøring på forkjørsveg og som fjerde punkt, avpass hastigheten. Vi bygger på erfaringer fra en liknende aksjon i Haugesund som omfattet det meste av dette. »Før innkjøring på hovedveg» er nytt, fordi politiet og vegetatens folk vet at svært mange ulykker skjer i forbindelse med slik innkjøring.

– Venter dere å nå frem til folk med dette?

– Ja, det vil jeg tro. Vi legger oss på et vennlig plan med informasjon og tilrettevisning av de som gjør noe galt. Det blir premiering av folk som oppfører seg bra, ved at det deles ut gratis lodder i et lotteri med fine premier.

Det er Lions Club som tar seg av distri-

busjonen av materiellet. De som skal bære det frem er først og fremst bussene, men vi regner også med at en rekke firmaer og private vil hjelpe til. Dersom vegvesenet blir anmodet vil også vi hjelpe til i den utstrekning det er mulig. Vi er foreløpig engasjert i oppsetting av en del plakater langs vegene på egnede steder.

– Skal bilsakkyndige gjøre noe i sakens anledning?

– Vi skal ha kontroller sammen med politiet. Det er trafikale kontroller som er på tale. Det vil si at vi ser på folks adferd og forsøker å påvirke dem til ikke å gjøre farlige manøvrer og sjekke deres kunnskaper i regelverket. At dette virker fikk vi se for noen år siden, da vi var ute på noe liknende. Trafikk ABC'er ble nemlig utsolgt på noen få dager.

Den gangen var vi ute for å luke bort syndere og kanskje anmelde forholdet. Denne gangen skal vi bruke vennlighet, i alle fall så lenge forholdet ikke er graverende.

De bilsakkyndige skal også foreta tekniske kontroller etter fattig evne. Men vi har så mange gjøremål, vi har et publikum som skal ekspederes. Dersom vi går ut på for mange ekstrajobber vil det gå ut over den daglige ekspedisjon som vi er forpliktet til å ta.

Når det gjelder påvirkning av elever og sjåførlærere så går dette direkte fra komiteen. Det er et stort apparat som settes i gang. Nå skal vi ta et skippertak for å bedre trafikkforholdene i fylket, og jeg håper på suksess.

tillits- mannens spalte

I forrige nummer av Ryggjavegen var jeg såvidt innom forbundets landsmøte og de vedtak og beslutninger som der ble fattet. Blant annet kan opplyses at undertegnede ble innvalgt for en ny fireårs-periode i tariffrådet for vegtjenestemennene.

Tariffrådet har forlengst avholdt sitt møte for å samordne de krav til forandringer som var innsendt fra fylkene. Tariffrådet har også valgt sitt forhandlingsutvalg, og utstyrt dette med de nødvendige fullmakter. Siktemålet denne gang er å bringe vegarbeiderne over som fastlønnte tjenestemen fullt ut, med de fordeler og ulemper dette måtte medføre.

Et annet og meget viktig siktemål er å få slutført forhandlingene samtidig med iverksettelsen av kortere arbeidstid som trer i kraft 1. april d.å.

Som kjent skal arbeidsuken kortes ned fra 42 1/2 time til 40 timer, men på hvilken måte dette skal gjøres er ennu ukjent.

Det er stor sannsynlighet for at arbeidsdagen blir innkortet med en halv time, men som sagt er dette ting som skal forhandles om.

En rundspørring som er foretatt blant vegarbeiderne her i fylket viser at et overveldene flertall av de spurte var interessert i en lik arbeidstid hele året, altså såkalt sommertid. Arbeidsdagen skulle da starte kl. 07.00, og vare til kl. 15.30 under forutsetning av at arbeidsforkortelsen gikk på en halv time kortere dag.

Av flere grunner fant ikke ledelsen ved vegkontoret å kunne gå inn for dette kravet, som blev fremlagt av H. T. utvalget. Manglende lysutstyr til arbeidet i mørketiden var en av grunnene. Rent vernemessig var det heller ikke forsvarlig. Med kunstig belysning i for eksempel en fjellskjæring, vil en få så mange skyggevirkninger at det av den grunn ikke kunne forsvares.

Dette spørsmålet vil sikkert bli tatt opp til ny drøfting, all den tid det er kjent at 13 av våre fylker har arbeidstid som begynner kl. 07.00 om morgenen i vegarbeidsdriften hele året.

Ellers lakker det mot vår og travle tider, og forventningene til denne årstiden er vel like store i år som tidligere.

God Våronn.

M. Wiik.

Gang- og sykkelveggar

stortingsmelding nr. 83

I Innst. S. nr. 374 (1973–74) om revidert Norsk Vegplan tok Samfredselskomiteen opp spørsmålet om gang- og sykkelveggar. Komiteen ba då om at det måtte bli lagt vekt på å sikra gående og syklende i trafikken, og å få klårlagt ansvarsforhold og eventuell utgiftsfordeling for bygging og vedlikehold av slike veggar.

Dette blei fulgt opp i St. melding nr. 83 (1974–75) og i Innst. S. nr. 273 (1974–75)

Tidligere hadde det utvikla seg noko ulik praksis i dei ymse fylka med omsyn til anleggs- og vedlikehaldsutgifter. Hos oss hadde me stort sett lagt oss på ei 50% fordeling mellom stat og kommune når det gjaldt anleggsutgifter. Dette var då og i samsvar med tidligare melding frå vegdirektoratet.

St. melding nr. 83 omtaler innleiingsvis kvifor det er så om å gjera å byggja gang- og sykkelveggar. I flg. Statistisk sentralbyrå gjekk 25–30% av alle arbeidsreiser i 1973 for seg til fots eller på sykkel, og for skulereiser var tilsvarende tal 55–60%. Same året var 37% av alle drepte trafikantar gående eller syklende. Ter av alle fotgjenarulykkene skjer ved blir drepte eller skada var fotgjenarar eller syklistar innblanda.

Desse ulykkene skjer sjølvsagt både innafør og utanfor tettbygd strøk. Det blir skada dobbelt så mange fotgjenarar innafør tettbygd strøk som utanfor, men det synar seg at omfanget av skadane og andelen av drepte er vel dobbelt så høgt på landsbygda som innanfor meir tettbygde område.

Det synar seg at det er spesielt farleg å kryssa køyrebanen. Omlag tre fjerdepar-

ter av alle fotgjenarulykkene skjer ved kryssing. Stortingsmeldinga strekar derfor under at det er særleg viktig å ha dette for auga, og å tryggja kryssingane.

Ut over dette med å skapa tryggara tilhøve for fotgjenarane og syklistane nemnar stortingsmeldinga også andre sekundære, men positive verknader gang- og sykkelveggar kan få, t.d. auka trivnad, helsemessig betydning, redusert bilkøyring ved at folk i større mon kan bruka beina eller sykkelen.

På landsbasis er behovet for gang- og sykkelveggar vudert til å vera omlag 1.500 km. — Etter dei registreringane vi har gjort her ved vegkontoret ser det ut til at behovet hos oss er ca. 150 km. langs riksveg (i tillegg kjem 75 km. langs fylkesveg.)

På bakgrunn av det store behovet for gang- og sykkelveggar som tydeleg er til stades peikar stortingsmeldinga på at staten må leggja særleg vekt på snarast å løysa dei problema gang- og sykkeltrafikken i dag har på riksnettet. Men med tanke på framtida må kommunane binda seg til aktivt å medverka til å leggja opp til ei arealdisponering med tilhøyrande utbygging av lokalvegnettet som harmonerer med intensjonane om at riksvegnettet skal utgjera den overordna stamma i vegnettet. Den utgiftsfordeling som eg nedanfor skal omtala, refererar seg derfor primært fram til dei vegstrekningane der det fram til 1975 er skapt eit behov for trygging.

Dei reglane som er vedtatte for utgiftsfordeling for gang- og sykkelveggar i tilknytning til riksveg kan kort samanfatta slik.

1. Inntil vidare dekkjer staten 100% av anleggskostnadane. Dersom kommunane krev spesielle løysningar som vegvesenet ikkje finn naudsynt av omsyn til riksvegen, er det ein føresetnad at kommunen dekkjer meirkostnadane. Kommunane må bera utgifter til grunn. Det ferdige anlegget blir kommunal veg som skal haldast vedlike av kommunen.
2. Det er ein føresetnad at prosjektet har ei klår betydning for avlasting av gang- og sykkeltrafikk på riksvegen.
3. Statens utgifter til tryggingstiltak for gang- og sykkeltrafikk skal inngå som ein del av vegvesenets innvesteringsprogram.

Dei konkrete planane og prosjekta her i fylket skal eg koma tilbake til i neste nummer av Ryggjavegen.

G. M.

*Ny gang- og sykkelveg
på Storhaug i Klepp, Rv. 44.*



Samarbeidskurs i Egersund

Det er holdt tre kurs i samarbeid-samarbeidsproblemer i fylket. Det er organisasjonskontoret i vegdirektoratet som står bak. På det første kurset i Sauda deltok vegkontorets sjefer sammen med avd./seksjonsledere. I Egersund var det to kurs. Der deltok folk fra de bilsakkyndige, oppsynsmenn, vegmester og vegkontoret.

Konsulent Gullerud var en av kurslederne, og vi spør først hva organisasjonskontoret er?

— Kontoret ble opprettet i 1970 og er det vi kaller et stabskontor. Det er underlagt administrasjonsavdelingen og ganske frittstående. Vi har i stor grad anledning til å definere våre arbeidsoppgaver selv og vi har lite vanlig saksbehandling. Målsettingen for arbeidet vårt er å skape en mer menneskevennlig, mindre byråkratisk organisasjon. Vi mener også at dette kan bidra til å skape en effektiv organisasjon som kan fungere i overensstemmelse med de hurtige forandringene i omverden, som kan reorganiseres for å prioritere viktige arbeidsoppgaver til en hver tid, for derved å gjøre vegvesenet mer effektivt.

— Hva slags faglig bakgrunn har de som arbeider der?

— Det er en stor spredning av fagferdighet, og dette tror vi i seg selv er en fordel. Vi har kontorsjef Schei som i 6 år har arbeidet som jordskifte kandidat. Han er veldig interessert i disse spørsmålene og var veldig aktiv i Vegdirektoratets hovedprosjekt. Selv er jeg siviløkonom og kom rett til kontoret fra skolen.

— Dere vil altså forbedre organisasjonen, hva med menneskene i denne?

— Da kommer jeg tilbake til det som er ideen med organisasjonskontoret, nemlig at det blir en stadig større bevisstgjøring omkring at også organisasjonen skal innrettes på å ta hensyn til menneskene som jobber der. Det stilles stadig større krav til jobbens innhold fra de ansatte. Dette henger blant annet sammen med at arbeidslivet etter hvert preges av at folk har stadig lengre utdanning bak seg før de tar sin første jobb.

Videre er det riktig å påpeke den generelle utvikling, medvirkning og demokratisering i samfunnet. Her har vi fått meget viktige signaler gjennom Hollerutvalgets innstilling om medbestemmelse.

Når vi sier at vi vil forbedre organisasjonen, mener vi at dette betyr å ta utgangspunkt i de menneskelige behov, fordi menneskene representerer organisasjonens viktigste ressurs.

For å gjøre noe med dette har vegvesenet satt i gang et langtidsplanprosjekt som skal omfatte virksomheten i hele etaten. Det er rettet mot organisasjonsforhold sett i relasjon til de oppgavene som vegvesenet er satt til å løse.

Samarbeidskurset er en måte å fremme bevisstgjøring om at et slikt arbeid må ta sitt utgangspunkt i de menneskelige behov. Det er nødvendig å følge opp. Vi vet at vi i større grad må satse på lederopplæring.

— Hva er hensikten med disse kursene?

— Det er en hovedhensikt at flest mulig innen samme organisasjonsenhet ved frivillig påmelding skal få delta. Vi bringer folk sammen i en situasjon der de får snakket ut og gir dem anledning til å sette i fokus hva samarbeid er og hva

det betyr. Vi prøver å få i gang kommunikasjon mellom sjiktene, mellom fagene, mellom overordnet og underordnet og klarer forhåpentlig å bryte ned noen av barrikadene mellom funksjonene. Vi prøver å skape en klarhet om hvilke krav som stilles fra ledelse og ansatte, og vi prøver sammen å løse de problemene som oppstår.

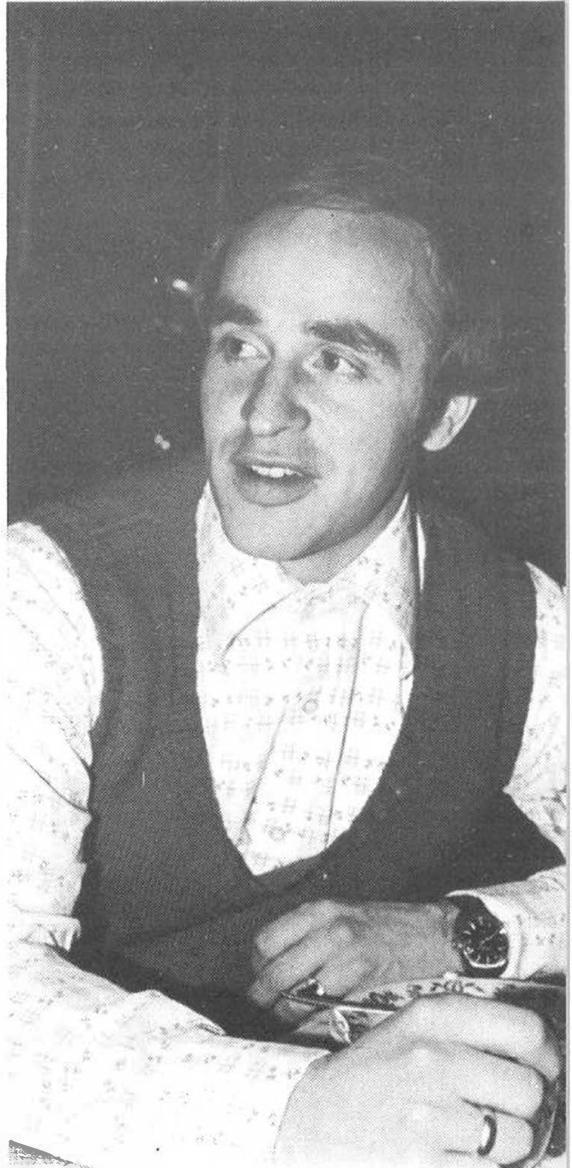
Selv om det hadde vært mulig å lage instruksjer for å løse et hvert problem, vil alltid reaksjoner mellom menneskene være til stede og dette er vel den største hindring for effektivt samarbeid.

— Kan samarbeid læres?

— Vi mener at samarbeid kan læres på et kurs, men det krever bevisstgjøring og det er egentlig tidkrevende. På kurset blir samarbeidsforholdene veldig sammentrengt, som i et laboratorium. Vi får en masse inntrykk omkring hva slags prosesser som oppstår mellom menneskene i et slikt forhold i en veldig fortettet form. Man har lett for å snakke generelt, det er mye vanskeligere å overføre erfaringene til arbeidssituasjonen. Det er først når lærdommen blir en del av den daglige måten å arbeide på at kurset har vært virkelig nyttig.

Det er klart at det kan skapes forventninger som ikke kan følges opp i det øyeblikk en reiser for å begynne på den daglige jobben igjen. Den generelle erfaringen er da virkningen av kurset sett på lengre sikt i verste fall kan være negativ, dersom ingen av forventningene blir oppfylt.

Jeg tror det er viktig at både ledelsen og de underordnede viser vilje til å gå videre med problemene. La meg nevne



at etter slike kurs er det flere kontorenheter som har begynt med møter med deltakelse fra svært mange. På denne måten har enheten fått et forum for å diskutere sine problemer. De føler kanskje ikke at de jobber som på kurset, men kurset har gjort at de snakker sammen.

— Har dere drevet disse kursene i stor stil?

— På landsbasis har vi ikke kommet så langt. I den tiden jeg har vært der har vi kjørt kursene for 16 bilsakkyndigkontorer. Det er også holdt kurs for Telemark Oppland og Hedmark vegkontorer.

— Hva syns du om dette kurset som nå er i gang?

— Jeg syns at engasjementet har vært veldig sterkt. Mange sitter kanskje igjen med et inntrykk av at de har fått flere impulser enn de klarer å fordøye. Vi har hatt den spesielle situasjonen at toppfolkene var på det første kurset, mens få av lederne var på det siste. Jeg vil tro at det har vært en ulempe for alle parter, i alle fall tror jeg at det føltes sterkt ved de to siste kursene at lederne var fraværende.

Følelsen av dette har vært sterkere enn egentlig betydningen, men i og med at den er der som et moment, er det klart at den har betydning. De føler vel at de er i et vakum når de snakker ut om problemer som de gjerne skulle snakket med sjefen om.

Det viktigste er nå at de i toppledelsen og de på vegkontoret er villige til å følge opp, og at de er innstilt på stadig å perfeksjonere seg. Det som jeg først og fremst forstår er på tale, er å etablere prosjektgrupper for å løse opp faggrensene.

PLANER TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Nå er det blitt lettere å ekspedere folk som kommer til vegkontoret for å ta en titt på vegplaner som kan berøre deres interesser.

Det ble innredet en liten fredelig krok av tegnesalen med dette formål for øyet da en forleden foretok en omdisponering og oversiktig på en spesiell ramme, sakens dokumenter ligger i hyllene. Bord og et par stoler hører med, slik at folk kan ta den tid de trenger for å sette seg inn i forholdene.

De som arbeider på tegnesalen kan yte en viss hjelp dersom noe er uklart, og de kan i alle fall få fatt i folk som kan gi fulgode svar.

Planene sendes nå også ut i distriktet til vegstasjonene som ligger i områder som berøres av nye prosjekter. På dette vis håper en å få nå frem til flere folk med informasjon.

Det var Samarbeidsutvalget som i sin tid hentet denne ideen fra et annet fylke. Det er hyggelig å se at SU's henstilling til administrasjonen blir fulgt opp så tilfredstillende.

Kurs i samarbeid

HVA MENER DELTAKERNE?

FULLM. BERNY NILBERG, ARKIVET.

- Hva synes du om dette kurset?
- En har alltid utbytte av å komme sammen med andre folk fra staten og lære å kjenne deres syn på saker og ting. Det var greit å lære andre å kjenne, men det viktigste var vel at en også lærte å forstå seg selv noe bedre.
- Føler du at du kan bruke noe av dette i din egen arbeidssituasjon?
- Jeg synes at jeg fikk utbytte av oppholdet i Egersund, men jeg tror nok at utbyttet i jobben vil være avhengig av hva de andre legger av alvor i nye forsøk på samarbeid.
- Likte du denne kursformen?
- Ja! Den kombinasjonen av korte forelesninger og grupper synes jeg var fin. Jeg synes det er nødvendig å ha noe å bygge på i gruppearbeidet, men jeg synes faktisk at jeg lærte mest i gruppene. De emnene vi var innom var svært interessante og jeg tror at vi fikk med det viktigste.
- Tror du at en kan lære å samarbeide, selv om din holdning til samarbeid kanskje er litt avisende?
- Ja, men det krever at en må ta seg selv i nakken.

BILSAKKYNDIG SVERRE THU.

- Hva synes du om kurset? Ga det deg et personlig utbytte?
- Ja, det gjorde det. En ble mer bevisst når det gjelder dette med samarbeid, hva problemene består i og hvordan en kan løse dem. Gruppearbeid har vi drevet en del med før, men i Egersund fikk vi mer tid, slik at det ble

grundigere. Jeg synes også det var en nyttig erfaring å arbeide i forskjellige grupper, en ble mer presset da.

- Var det saksområder du ville hatt bedre tid på?

- Jeg skulle gjerne sett at vi hadde hatt bedre tid den siste dagen da vi diskuterte samarbeidsformer og problemstillinger på bilkontrollen.

- Har dere vært inne på tanken om å danne en gruppe for å arbeide videre med en del av problemene?

- Vi har ikke gjort noe enda. Nå var vi nede i to puljer, og vi har vært inne på tanken om å møtes for å utveksle synspunkter.

Jeg vil ellers si at jeg likte kursformen. Det var jo langt på veg avhengig av oss selv hva vi kunne få ut av problemene som ble forelagt, men det engasjerte.

- Var det et savn at ikke lederne var til stede?

- Hansteen fra Haugesund var der, men fra vårt kontor var det ingen fra ledersjiktet. Det kunne med fordel ha vært noen.

- Tror du at samarbeid kan læres?

- Jeg tror at evnen til samarbeid kan påvirkes. Graden av påvirkning er vel forskjellig fra den ene til den andre. Jeg mener å kunne si på vegne av de som var tilstede fra vårt kontor at de hadde nytte av kurset.

VEGMESTER PER SKÅRLAND

- På hvilken måte føler du at du har hatt utbytte av dette kurset?

- Jeg synes vi fikk et godt innblikk i de problemene samarbeid kan by på. Vi

kjenner som regel problemene innenfor den gruppen vi tilhører, men utfordringen ligger i å finne løsninger på dem.

I en av gruppeoppgavene kom vi med våre forestillinger om samarbeidsproblemer og vegkontoret kom med sine. Det var stor overensstemmelse når vi sammenliknet. Det vil være en alvorlig mangel ved opplegget dersom en ikke nå får en gruppe til å vurdere det som kom frem med sikte på en løsning.

Jeg synes at dette at vi kjenner problemene, men gjør så lite for å løse dem, kom godt frem.

— Følte du at en fikk belyst noen av de holdninger som er en forutsetning for samarbeid. Er du i stand til å endre på dine dersom det er nødvendig?

— Det er tidlig å si om vi kan etterleve dem, men vi fikk dem godt belyst. Jeg synes at jeg opplevde ting og fikk innsikt i ting som jeg ikke visste hvordan virket.

— Følte du at ledelsen dempet dere?

— Nei, slett ikke. Jeg sa det jeg mente. Skal det bli samarbeid må en få komme med de synspunktene en har.

— Følte du at du fikk en annen forståelse av den merkantile stabens problemer?

— Vi har i grunnen lite kontakt med disse til daglig. Vi var klare over at problemer vedrørende rapporter, arkivering og alle andre rutiner ville bli nevnt i administrasjonsgruppen som samarbeidsproblemer med oppsynsmennene. De merkantile har opplagt rett i mye av sin kritikk. Vi prøver å holde tidsfrister, men det kan være vanskelig å få det til å klaffe.

På dette kurset kom etter mitt skjønn mange interessante momenter frem. Nå

må vi ikke oppleve at vi går hver til vårt etterpå og at alt blir med det gamle. Hvem som nå skal ta dette opp og gå videre for å finne løsninger, det synes jeg nå er den viktigste problemstillingen.

OVERING. HAMRE, VEDLIKEHOLOS-AVD.

— Ga kurset deg utbytte?

— Ja, det synes jeg absolutt det gjorde. Jeg deltok i Sauda, og jeg var nok litt negativ da jeg reiste innover. Etter kurset føler jeg at jeg er blitt mer klar over min egen situasjon.

Jeg føler at jeg kan trekke deler av det jeg lærte inn i min daglige arbeidssituasjon. Spesielt gjelder dette opptreden og holdninger i en gruppesituasjon. Jeg synes også at jeg fikk mer klart for meg hva hensikten er med å danne grupper. Vi lærte også en god del om hvordan en gruppe rent teknisk skal arbeide.

— En del av virksomheten på kurset var jo rettet mot din egen person. Følte du at dette gikk deg for nært?

— Nei, jeg gjorde ikke det. Det var nok tendenser helt i begynnelsen som skremte meg, men ikke verre enn at jeg kunne godta det.

— Hva med kursformen?

— Den likte jeg også. Den engasjerte oss meget og dette engasjementet økte etter hvert som en fikk bygget opp en mer tilfyllt atmosfære.

— Kan samarbeid læres?

— Absolutt!

Fra samarbeidskurset i Egersund.



Etter samarbeidskursene

Vi har spurt vegsjefen om hvilke forventninger han har til resultater etter samarbeidskursen og om de mulighetene vi har for å nå frem til resultater.

Vi har fått svar på dette, men må også møte utfordringer:

- Du bør identifisere deg med arbeidssituasjonen og staten, slik at du kan jobbe selvstyrt, uten direkte ledelse.
- Du må bort fra sektortenkning over på etatsfølelse.
- Å tenke i nye baner er ikke en eksklusiv lederoppgave, det er også din plikt:
- Du skal tør stå frem med ditt syn.
- Ledelsens oppgaver er å lage grobunn for nye tanker.
- Du skal selv gjøre noe for å bedre din arbeidssituasjon.

Vi har spurt vegsjefen om hvilke forventninger han har til det kursene kan føre med seg.

– Jeg tror disse tre kursene er med å sette i gang en eller annen prosess. Hvilke konsekvenser det vil få, er for tidlig å si noe om.

De forventningene jeg personlig har til de prosessene som settes i gang er at vi alle skal lære mer om samarbeid, samarbeidsteknikker og at det er behov for samarbeid i arbeidssituasjonen.

Jeg har en følelse av at enkelte ansatte mener at det er ledelsens ansvar å sette vedkommende i arbeid, selv skal han bare gjøre det han får beskjed om.

Jeg tror vi må prøve å komme bort fra dette, over på den ansattes eget ansvar – ikke bare for sin egen arbeidssituasjon, men også for etaten. Kunne vi på en måte frigjøre oss fra ledelseskomplekset og få folk til å arbeide uavhengig av å bli ledet, – selvstyrt!

FUNKSJONSDDELINGEN – ET SKILLE SOM BØR SVEKKES.

Jeg skulle gjerne også prøve å viske ut de funksjonsgrensene vi har, eksempelvis

mellom merkantile og tekniske. Vi må prøve å trekke de merkantile mer inn i det tekniske og omvendt. På dette kurset var begge deler med, vi burde ha flere slike opplegg.

Organisasjonsmessig må vi antakelig fremdeles ha funksjonsdeling innen vegkontoret. Funksjonsdelingen har mange og store fordeler som vi ikke skal se bort fra. Men vi må etter hvert få en mental utvisking av funksjonsgrensene, slik at den enkelte ikke lenger identifiserer seg så meget med avdelingen som med jobben som skal gjøres. Det er den totale jobben som er viktigst, ikke elementer som planer, tunneler eller sprengning.

Jeg håper dessuten at disse kursene kan være innledningen til en gruppe-/prosjektorganisasjon, at de horisontale linjene i organisasjonen kan begynne å gjøre seg gjeldene.

TØR VI SI FRA?

– Er vi åpne for disse tankene, tør de ansatte identifisere seg med jobben og styre seg selv. Er vi sikre på at ledelsen tør ta imot denne utfordringen?

— Ledelsen skulle ikke være til hinder, det er vel kanskje snarere de ansatte selv. De kan kanskje være usikre på seg selv, og selve organisasjonsstrukturen hindrer nok også folk i å ta initiativ. Selve vegvesenets organisasjonsmønster, og jeg må vel også si vegvesenets og statens personalpolitikk, er slik at den ansporer lite til nytenking.

Ellers mener jeg at det er en feil med vegkontoret og vegkontorets ledere at så få tør komme med forslag om noe nytt. Det er ofte ledelsen som foreslår mest av nye ting, og det er i grunnen ikke ledelsens primære oppgave.

— I alle endringsforslag er det innebygget en kritikk av det bestående.

— Vi må kritisere det bestående stadig vekk. En ting må være klart om det bestående — det er noe feil med det!

Det er selvfølgelig ikke en eksklusiv lederoppgave å forstå nye ting. Ledelsens oppgave er å lage grobunn for at andre kan foreslå nye ting. Ikke hindre, men fremelske mulighetene, initiativet og lysten til å foreslå nye ting, det er vår oppgave!

Dersom det nye kommer bare fra ledelsen, blir det ofte godtatt uten særlige motforestillinger. Vi får ikke skikkelig feedback. Kommer det nedenfra blir det sannelig vurdert, snudd opp og ned før det godtas.

RESULTATENE DGSÅ AVHENGIG AV DE ANSATTE.

— Det inntrykk du sitter igjen med av kurs og kursdeltakere, gir det deg grunn til å tro at forventningene kan innfris?

— Kursdeltakerne var aktive og åpne, og jeg tror at mange stort sett var modne for dette.



Jeg tror at forventningene kan innfris dersom en viser litt tålmodighet. Deltakerne selv kan nok i første omgang bli skuffet i forhold til sine egne forventninger.

Jeg håper bare at de ikke skylder dette på ledelsen. Det er ikke bare ledelsens skyld dersom noe går galt. I dette mønsteret ligger også en utfordring til kursdeltakerne. En skal ikke bare sitte og vente på at nå skal saker og ting skje, en må gjøre noe for det selv også.

— Du sitter som øverste sjef og har kanskje ikke alltid like åpen kontakt nedover. Føler du at du på dette grunnlag hadde godt utbytte av kurset.

— Ja, så absolutt, spesielt i Sauda. På de andre kursene hadde jeg en følelse av at kursledelsen så det som en ulempe at jeg var til stede. I Sauda fikk jeg mange gode inntrykk og kunnskaper ført tilbake på meg selv.



VEGSJEFEN ER USAKLEG OG URETTFERDIG.

Herr Redaktør.

Ved eit reint tilfelle kom me over vegvesenet sitt interne meldingsblad Ryggjavegen nr. 4/75. Stor var difor vår overrasking då me las vegsjef Chester Danielssen sitt kraftige angrep på Ryggjavern. Mellom anna overraska det oss at vegsjefen kjem me såvidt sterke anklager mot Ryggjavern uten at den ankla vert gjort merksam på tilhøvet. Om vegsjefen aldri så mykje er indignert over Ryggjavern, trudde me det hørde til vanleg folkeskikk å gjera motparten merksam på åttaket.

Videre undrar det oss at vegsjefen framstiller Ryggjavern som ansvarleg for artikkelen »Meir jord under asfalt på Karmøy». Vegsjefen burde i rettfærds namn gjort lesarane merksame på kven som var ansvarleg for artikkelen. Artikkelen var tydeleg signert av Karl Lalid. Og me vil gjera vegsjefen merksam på vårt atterhald om at »signerte innlegg står for artikkelforfattaren regning.» Dette er å lesa på side 23 og er vel vanleg for dei fleste blad og tidsskrift, — også for Ryggjavegen skulle me tru . . .

Me vil forøvrig seia oss glade for at veg-

sjefen og medarbeidarane hans »arbeider alvorleg og objektivt for å finna fram til løysingar som totalt sett er dei beste for samfunnet.» Det er berre det, herr Vegsjef at i saka om ny vegtrasse for rv. 14 på Sør-Karmøy har ikkje vegvesenet etter mange si meining, funne den løysing som totalt sett er den beste for samfunnet. Heile befolkninga på Ådland var imot vegtrasseen til vegvesenet og eit einstemmig kommunestyre på Karmøy var heller ikkje samd med vegvesenet eit raseval.

Vegsjefen tykkjer det ikkje har noko for seg å gje tilsvar på dei einsidige og grunnlause angrep som kjem fram i Ryggjavern. Med det meiner han vel, at vegvesenet tek tilstrekkeleg omsyn til jordvern og at ein »gjer vegvesenet urett» ved å hevda noko anna. Men dersom så er tilfelle, — kvifor finn ikkje vegsjefen grunn til å gje tilsvar på dei synsmåtane som kjem fram i artikkelen til Karl Lalid? Det måtte vel ikkje vera noko problem for vegsjefen å tilbakevisa dei »einsidige og grunnlause» angrep i artikkelen? Når vegsjefen ikkje gjer det, trur me det skuldast at vegsjefen ikkje finn det så lett å gje noko tilsvar på dei påstandane som »skyt langt over målet og gjer vegvesenet urett.»

Me vonar at vegsjefen for framtida begrundar slike djupt urettferdige og einsidige angrep på Ryggjavern som i Ryggjavegen nr. 4/75. Som medlem i Rogaland Naturvern hadde me venta ei noko anna framferd enn den vegsjefen syner.

Med hilsen for "Ryggjavern"

Erik Thoring (red.)

16. feb. -76

Vi seier oss lei for at Ryggjavern ikkje har fått Ryggjavegen nr. 4/75. Vi hadde funne fram bladet si adresse, men deretter har det skjedd eitkvart gale.

Red.

JORD UNDER ASFALT PÅ KARMØY

Det var då svært. Mitt innlegg under »3 minutt med vegsjefen» i siste nummer av Ryggjavegen var sjølsagt ikkje noko kraftig angrep på Ryggjavern, men tvertimot eit forsvar mot usakelege og urettvise påstander mot vegvesenet som stod å lesa i Ryggjavern. Eg ser nå at redaktøren ikkje føler seg ansvarleg for artikkelen, som heilt rett var signert av Karl Lalid. Eg beklager at Karl Lalid sitt namn ikkje vart nemnt, men det skulle ellers vera klart for dei som les at det er et spesielt innlegg, og ikkje bladet Ryggjavern, eg forsvarer for angrep mot vegvesenet.

Nå tek redaktøren for Ryggjavern, Erik Thoring, på ein måte oppatt Lalid sine påstander. Heile befolkningen på Ådland var imot vegtraseen til vegvesenet, og eit einstemmig kommunestyre på Karmøy var heller ikkje samd med vegvesenet sitt val. Han trur ikkje det kan vera så heilt lett for vegsjefen å gje tilsvær på Karl Lalid sine påstander som »skyt langt over målet og gjer vegvesenet urett.»

Herr redaktør, la meg likevel prøve:

Karl Lalid skriv m.a. at »nå er det Ådland som står for tur til å bli bygd ned under asfalt og betong.» Lalid prøver med dette sitatet og med heile opplegget i sin artikkel å gje inntrykk av at vegvesenet målmedveten prøver å øyde jord og å leggje den eine bygda etter den andre under asfalt og betong, — og nå er turen komen til Ådland.

Dette er å gjere vegvesenet urett og å skyte langt over målet. Særlig når ein veit at det alternativ som vegvesenet går inn for, alt. 1 a, ikkje tar særleg mykje jordbruksjord, og at ein av grunngevingane for dette alternativet er at veglina skal bli ein barriere mellom jordbruksjord og utbyggingsområdet, og vera med på å stoppe vidare utbygging austover. Med alt. 4, som Lalid går inn for, ligg alt åpent for ein slik ekspansjon, dette alternativet vil føre til større utbyggingspress på dyrka jord enn vegvesenet si line.

Det er forresten feil å snakke om vegvesenet si line i denne sammenheng. Det er eit einstemmig utval, det såkalla Elliasen-utvalet som har gått inn for denne lina, samen med mellom anna vegplan II — utvalet i Karmøy.

Elliasen-utvalet var sammensatt av fire av Karmøy kommune sine fremste politikarar, fylkeslandbrukssjefen, teknisk rådmann i Karmøy og vegsjefen. Eg vil rå både Lalid og redaktøren for Ryggjavern til å lese innstillinga frå dette utvalet. Dei vil då m.a. sjå at utvalet har tatt føre seg ein mengde forhold — ikkje berre jordvern — og ut frå ei totalvurdering kome fram til ei einstemmig løysing. At Karmøy kommunestyre finn å vilje bøye av for ei lokal pressgruppe, og utan vidare grunngeving går inn for det alternativ som ut frå nesten alle vurderingskriterier er det dårligaste av alle, svekker ikkje mi overtyding om at Elliasen-utvalet har funne den løysinga som totalt sett er den beste for samfunnet.

Det er rett at eg er medlem av Rogaland Naturvern. Men dersom det er så at Rogaland

land Naturvern går god for og er samd i den type argumentasjon og dei usakelege angrep på vegvesenet som Karl Lalid gjev uttrykk for, og som eg skjønar redaktør Thoring for sin del er samd i, – då vil eg nok måtte gje avkall på det medlemskapet.

Ch. Danielsen

Pensjonistfesten.

Me som var gjester ved den siste pensjonistfesten, vil gjerne gjeva ros til Samarbeidsutvalget og festnemnda for ei vellykka tilskiping. Eg trur festnemnda ved desse samkomene er komen fram til ei form som pensjonistane tykkjer vel om. Ei høveleg blanding av alvor og skjemt trur eg er eit opplegg som det trygt kan byggjast vidare på. Det var berre godord å høyra frå pensjonistane og fruene deira. Det nye tinnfatet til dei som har 30 års tenestetid eller meir, vart utdelt for første gong på denne festen. Me som fekk dette sette sers pris på det. Fatet er fint utført med motiv frå ei gamal kvelvingsbru. Det er inngravert namn og tenestetid til den som får fatet og Statens Vegvesen som arbeidsgjevar. Dette meiner eg er ei vellukka form for å heidra dei som har hatt lang tenestetid i Vegvesenet.

Pensjonistane sette også pris på diplomane som Vegsjefen delte ut. På sin lune måte fekk han sagt nokre gode ord til kvar einskild. Pensjonistfruene fekk blomer og tale av Driftssjefen. Det tykte me vel om.

Me som var gjester vil minnast samkoma med glede.

O. Tafjord.

INFORMASJONSMØTER

fra side 26

Nielsen og Skartveit presenterte laboratoriet, oppbygging, arbeidsoppdrag o.l. De kom deretter inn på asfaltprøver, asfaltkontroll, grusprøver og teknisk kvalitetskontroll. Det ble fremhevet at laboratoriet ikke tar prøver/kontroll e.l. uten at det er blitt bedt om det.

Avvik fra antatte masser var et av Klevens temaer. Det ble spesielt trukket fram hvilke utslag dette gjorde på enhetspriser – enhetsprisene holdt på pspiret, men totale kostnader økte.

Han redegjorde også for arbeidsopplegget på Saudavegen med borvogn (tunnelrigg,) Brøyt etc.

En sitter igjen med det inntrykk at det som ble tatt opp interesserte alle. Det var kanskje mange som satt å brente med spørsmål. La oss håpe at disse og flere spørsmål kommer på neste informasjonsmøte, eller kommer fram på byggemøter som det nå planlegges for større anlegg.

Det ble kanskje knapp tid selv om møtet varte over 3 timer.

RU/SK



– Han snakker om deg, far!

*Den gamle Råse bru skal erstattes med ny betongbru. Brua ligger
3–4 km nord for Moi sentrum.*



ANLEGGSDRIFTEN

Vi har bedt driftsjef Arne Njå gi en oversikt over anleggsdriften på riksvegene i 1976.

RIKSVEG-ANLEGG.

Til riksveganlegg har vi i 1976 følgende beløp til disposisjon:

Overført fra 1975	kr. 12.186.000
Bevilget i 1976	kr. 71.200.000
Forskott fra NVE	kr. 10.000.000
Forsk. fra Suldal komm.	kr. 5.000.000
Til sammen	kr. 98.386.000

Dette er et langt større beløp enn vi har hatt noe tidligere år. Vi har av den grunn økonomisk grunnlag for en stor virksomhet på riksveganleggene i 1976.

E-18 VEST-AGDER GR.—STAVANGER

I alt har vi 13,3 mill. til disposisjon på strekningen. Ca. 3,5 mill. kroner tenkes brukt til fullføring av anleggsarbeidet på parsellen Krossmoen—Bjerkreim.

Arbeidet på parsellen Bjerkreim—Vike-så ble påbegynt i fjor, og dette vil fortsette i 1976. Til denne parsellen har vi til disposisjon 7,4 mill. kroner.

Til gang- og sykkelveg mellom Høyland kirke og Austråttbakken har vi 1,0 mill. kroner. Resten av pengene tenkes brukt til etterarbeider på parsellen Vest—Agder gr.—Heskestad, til gjenstående asfaltarbeider på strekningen Boganes—Kiellandsmyra og til miljøtiltak i Ålgård og Sandnes.

E-18 STANGELAND—HINNA

Dette anlegget kom tidligere under Motorvegen på Nord—Jæren. Nå er an-

legget tatt opp som del av E 18, nemlig omlegging av Vaulekrossen—Hinna med arm til Sola. I 1976 har vi nesten 10 mill. kr. til disposisjon. Pengene vil bli brukt til parsellen Hinna—Forus og til knusing av fjell til forsterkningslag. Fjellmassene tas på Bærheim. Derved får vi også planert større tomt til vegsentralen.

E-76 HORDALAND GRENSE—HAUGESUND

Arbeidet på dette anlegget er blitt hindret ved at det er kommet frem forslag om planforandringer. I 1976 vil de disponible midler, 1.35 mill. kr. bli brukt til fullføring av pågående arbeid mellom Grinde og Skre og til miljøtiltak på parsellen Skre—Haugesund.

RV. 9 VEST—AGDER GR.—EGERSUND

Her gjenstår 196.000 kroner fra i fjor. Disse vil bli brukt til ombygging av en kort strekning ovenfor Helleland.

RV. 13 SANDNES—TØTLANDSVIK

Vi har til disposisjon 1.73 mill. kroner. 250.000 kr. vil bli brukt til miljøtiltak mellom Solbakk og Tau. Resten vil gå med til fullføring av parsellen Steinsland—Breiland S.

RV. 13 NESVIK—VINDSVIK

2,8 mill. kr. er bevilget til fortsettelse av arbeidet på denne parsellen. I 1976 vil det bl.a. bli bygget en liten tunnel på vel 100 meter.

RV. 13 ROPEID—SAUDASJØEN

Her har vi ca. 4,2 mill. kr. til fortsettelse av arbeidet. I 1975 ble det satt

I ROGALAND I 1976



Veganlegget Vindsvik–Nesvik. Anleggsarbeid i gang i Ytre Eiane.

Det er knust 47000 kvm. fjellmasser til bærelag på E-76 – Grinde–Skre.



i gang forsøk med å benytte tunnelrigg i fjellskjæringer. Resultatet synes gunstig, og denne driftsform vil fortsatt bli brukt.

RV. 14 STAVANGER—TUNGENES

På strekningen vil det bli brukt henimot 1 mill. kr. til miljøtiltak på forskjellige steder.

Det arbeides for bomvegfinansiering av ferjeleiet i Mækjarvik. Dette går trolig i orden, i så fall vil arbeidet bli igangsatt.

RV. 14 SKUDENESHAVN—HORDALAND GR.

Det vil bli brukt 5 mill. kr. til fullføring av ny innfartsveg til Haugesund, Karmsund bru—Bygrensen.

Det vil snart bli nødvendig å sette inn flere ferjer mellom Stavanger og Skudeneshavn. I denne forbindelsen må anløpskapasiteten på ferjekaien i Skudeneshavn økes. Til dette formålet er det avsatt 300.000 kr.

Det er avsatt 0,5 mill. kr. til bygging av ny bru, Sørvåg bru, ved Hordaland grense og til utbedring ved Dubberselv.

Til miljøtiltak i Haugesund har vi 0,1 mill. kr. Resten av pengene, 1,3 mill. kr. vil bli brukt til utbedring av strekningen Utvik—Fiskå.

RV. 14 KVITSØY FERJEKAI

Ny ferjekai skal fullføres og nytt kaihus skal bygges. Til dette har vi 319.000 kr.

RV. 44 VEST-AGDER GR.—SANDNES

Vi har ca. 350.000 kr. til fortsettelse av arbeid ved Nodland.

Til miljøtiltak i Egersund, Bryne, Klepp og Sandnes er det avsatt 1,3 mill. kr. Vi har også 1,3 mill. kr. til fortsettelse av trafikkreguleringsarbeid i Hillevåg.

RV. 45 VEST-AGDER GR.—VAULEKROSSEN

Til bygging av tunnelportaler til den nye tunnelen i Oltedal vil det gå med ca. 0,35 mill. kr. 1,5 mill. står til disposisjon til oppstartning av ny tunnel på det rasfarlige fjellpartiet ved oljegrus-taket i Dirdal. Tunnelmassene tenkes brukt til utbedring av riksvegen mellom tunnelen og Rake bru.

RV. 46 SOLHEIMSVIK—NESFLATEN (SULDALSVEGEN)

Med forskott fra NVE og fra Suldal kommune kan vi i år arbeide for 20,5 mill. kr. Arbeidet på dette store anlegget går godt, men vegen kan neppe åpnes før 1980. I år vil vi få provisorisk vegforbindelse frem til Våge.

RV. 503 VIKESÅ—BYRKJEDAL

I 1976 får vi fullført utbedringsarbeidene på parsellen Vikeså—Ivesdal. Til dette arbeidet vil det gå med vel 3 mill. kr.

RV. 509 SANDNES—MADLAKROSSEN

Strekningen Revheim—Madlakrossen vil bli ombygget. Utenom vegbanen vil det bli anlagt gang- og sykkelveg. Det er av-

satt 1,7 mill. kr. til dette, men for å få fullført arbeidet i 1976 blir det nødvendig med mer penger. Til miljøtiltak på strekningene Stangeland—Soma, Sola—Sømme og Hagakrossen—Hafsford vil det bli brukt ca. 1,4 mill. kr.

RV. 510 KLEPP—STAVANGER

Arbeidet på ny veg gjennom Verdalen ble påbegynt i 1975, og vil bli fullført i 1976. Til dette har vi 5,675 mill. kr.

Til ombygging av vegen ved Madlakrossen har vi 2,2 mill. kr.

RV. 511 SKUDENES—BYGNES

I 1976 vil vi komme godt i gang med bygging av ny bru i Kopervik. Vi har til rådighet 3 mill. kr. til bruarbeidet, som forutsettes å bli fullført i 1977.

Fra Skudeneshavn og nordover skal det bli igangsatt sysselsettingsarbeid for 0,5 mill. kr. Sør for Kopervik gjenstår et arbeid vi ikke fikk utført i 1975, men som vi regner med å få gjort i år.

RV. 515 GRINDE—NEDSTRAND

Arbeidet på Nedstrandsvegen vil fortsette. I 1976 har vi 3,8 mill. kr. til disposisjon.

RV. 518 NYGÅRD—HELGANES

Arbeidet på dette anlegget har stått i stampe i den siste tiden p. g. a. uklar plansituasjon. Det er usikkert om vi kan komme i gang med anleggsarbeidet i 1976. De midlene som er avsatt, 3,138 mill. kr. kan brukes på rv. 14 Utvik—Fiskå.

FORSIDE KONKUR RANSE

Det var Hovedsamarbeidsutvalget som begynte!

Plutselig en dag kom referatet fra det hold med en ny, iøynefallende forside. Denne ansiktsløftingen gjorde seg, og er siden beholdt og behørig kopiert av en del fylker.

Så er det de fylkene som er så heldige at de i sin stab har kunstneriske talenter som har laget vakre forsider som gjør referatene hyggelige å gå løs på. Riktig pene saker som stiller vår egen lille, »SU-referatar,» fullstendig i skyggen.

— Dette må vi prøve å gjøre noe med, sa SU forleden, og hermed inviteres du til å forme Samarbeidsutvalgets referats nye forside.

Vi er takknemlig for alle forslag og lover samarbeid dersom du har brukbare ideer.

En premie blir det også til den beste!

Frist for innlevering er 1. mai.

A. N.

9

ARBEIDSUTVALGET
STATENS VEGVESEN

10

ARBEIDSUTVALGET
STATENS VEGVESEN
I RUST AGDER



Dato: 26. Jan. 1976
Ark.OST
06/104

Samarbeidsutvalget

STATENS VEGVESEN
Telemark fylke

SU 1



VEST-AGDER VEGVESENS SAMARBEIDSVÅL

PROTOKOLL NR 5/75 FRA MØTET DEN 5. NOVEMBER 1975

Program og sakliste (se innv. og sakliste nr. 4. punkt)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 2. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 3. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 4. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 5. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 6. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 7. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 8. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 9. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 10. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 11. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 12. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 13. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 14. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 15. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 16. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 17. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 18. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 19. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 20. Rapport fra Statens Vegvesen | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 2. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 3. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 4. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 5. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 6. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 7. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 8. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 9. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 10. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 11. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 12. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 13. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 14. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 15. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 16. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 17. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 18. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 19. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 20. Rapport fra Statens Vegvesen |
|---|---|

Informasjon for Samarbeidsutvalget
vedlegg sakliste nummer 1

1. Samarbeidsutvalget
2. Samarbeidsutvalget
3. Samarbeidsutvalget
4. Samarbeidsutvalget
5. Samarbeidsutvalget
6. Samarbeidsutvalget
7. Samarbeidsutvalget
8. Samarbeidsutvalget
9. Samarbeidsutvalget
10. Samarbeidsutvalget
11. Samarbeidsutvalget
12. Samarbeidsutvalget
13. Samarbeidsutvalget
14. Samarbeidsutvalget
15. Samarbeidsutvalget
16. Samarbeidsutvalget
17. Samarbeidsutvalget
18. Samarbeidsutvalget
19. Samarbeidsutvalget
20. Samarbeidsutvalget

REGISTRERTE FIRMALAND
26.11.75 - 6348
Svein F. B. Thorst.



HOVEDUTVALGET FOR SAMARBEID STATENS VEGVESEN

PROTOKOLL NR 3 FRA MØTET DEN 5. NOVEMBER 1975

Program og sakliste (se innv. og sakliste nr. 4. punkt)

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 2. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 3. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 4. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 5. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 6. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 7. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 8. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 9. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 10. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 11. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 12. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 13. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 14. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 15. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 16. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 17. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 18. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 19. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 20. Rapport fra Statens Vegvesen | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 1. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 2. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 3. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 4. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 5. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 6. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 7. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 8. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 9. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 10. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 11. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 12. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 13. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 14. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 15. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 16. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 17. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 18. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 19. Rapport fra Statens Vegvesen <input type="checkbox"/> 20. Rapport fra Statens Vegvesen |
|---|---|

Informasjon for Samarbeidsutvalget
vedlegg sakliste nummer 1

REGISTRERTE FIRMALAND
26.11.75 - 6348
Svein F. B. Thorst.

INFORMASJONSMØTER

Det blir klaget over at det holdes få informasjonsmøter for de ansatte i arbeidsdriften. Vi bringer et kort referat fra to møter som er holdt i vinter. Det kan kanskje gi noen som ligger i startgropen nyttige tips om hvordan slike møter kan utvikles.

HELLELAND.

Anleggsbestyrerne Aske og Haugvaldstad hadde samlet alle oppsynsmenn og arbeidere i Dalane region til informasjonsmøte på Helleland. Formålet var å orientere de ansatte om driftsresultater, fremdriftsplaner og annet aktuelt stoff.

Haugvaldstad og Aske orienterte om virksomheten i 75. De var meget tilfreds med det arbeidet som var utført.

På E-18 klarte vi å få asfaltert den 7 km. lange strekningen Krossmoen—Bjerkreimselva, dermed ligger vi foran programmet. Meterprisen på ferdig veg ligger i overslaget på 3000 kroner. Dette vil antakelig holde. Den 52 meter lange Gjedlakleiv bru er bygget i egen regi. Regningen ble 2-300.000 kroner lavere enn overslaget.

Avd. ing. Hansen redegjorde for forslaget til arbeidsplaner for 76. Anlegget skal bygge flere bruer for vedlikeholdet. Dette betyr et kjærkomment tilskudd i arbeidsvolum som gjør det lettere å holde jevn sysselsetting i Dalane. Dersom planer og grunn blir ordnet i tide blir 42 arbeidstakere sysselsatt for omlag 20 mill. kr. En regner med at E-18 Bjerkreim—Vikeså skal være ferdig sommeren 78.

Tilhørerne lyttet med stor interesse på de investeringsplaner for riks- og fylkes-

veger en har for Dalane region i årene 1978—81.

Haugvaldstad orienterte om nye krav til utsetting og hvordan en kan nytte EDB-data i dette arbeidet. Dette er et viktig, men til dels forsømt arbeidsfelt i vegvesenet. I diskusjonen som fulgte ble det pekt på at noe av dette arbeidet burde kunne utføres av opplærte arbeidere. Fra arbeiderhold var det ingen interesse, dels grunnet liten betaling og ansvar for jobben.

Så kom Haugvaldstad inn på sitt hjertebarn — vegmuseet. Vi må håpe at hans iver krones med hell!

Det var noen hyggelige timer. Det ble fra salen ytret ønske om i alle fall to årlige møter.

HH/AGV

SAND.

Det var folksomt i hotellet på Sand om ettermiddagen den 17. februar 1976. Alle fra anleggene Ropeid—Sauda, Sand—Tjellmane og Vindsvik—Nesvik var tilstede, minst 50 mann i alt.

Etter at Kleven hadde ønsket velkommen, og det meste av rundstykkene og kaffen var på plass i mageregionen, tok Hansen fra driftsplan for seg penger til disposisjon i år og antatte bevilgninger framover i Ryfylke, unntatt Suldalsvegen. Han tok også med antatt framdrift, antatt disponering av folk og maskiner i tiden framover.

Til slutt nevnte han kort om de forskjellige planleggingsprosesser, eks. NVP, LTP, som for mange inntil da sikkert bare hadde vært bokstaver.

Fortsettes side 18

Gjedlakteiv bru er bygget i egen regi.



VAREKJØP 1975.

Vi bringer her en oversikt over hvordan et varekjøp på omlag 46 mill. kr. fordeler seg på vareklassene.

Vareklasse	KR.	%
Kontorstyr, forpleinings- og innkvarteringsutstyr	1.503.759,00	3,27
Overbygningsmaterialer og lette fyllmasser	9.287.801,00	20,18
Trafikksikrings- og varselutstyr	3.423.549,00	7,44
Bygningsvarer, rør, maling, kjemikalier, elektrisk materiell m.v.	12.757.996,00	27,72
Redskaper, verktøy, instrumenter og laboratorieutstyr	857.849,00	1,86
Vegmaskiner, sambandsutstyr og driftsbygninger	7.560.458,00	16,42
Drivstoff elektrisk kraft, bil- og maskingummi, slitegods og rekvisita	7.138.056,00	15,51
Reservedeler til vegmaskiner og sambandsutstyr	3.203.173,00	6,96
Verkstedmaskiner og verkstedutstyr	300.078,00	0,65
Total	46.032.719,00	100%

TILLITSMENN I ETATEN

VI PRESENTERER HER EN DEL AV DE TILLITSMENN SOM ER VALGT TIL Å TA VARE PÅ DE ANSATTES INTERESSER.

NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND

Hovedtillitsmannsutvalget
Hovedtillitsmann: Markus Wiik – form.
Hovedtillitsmann: Einar Støle
Hovedtillitsmann: Lars Surdal

DALANE VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Lars Surdal
Nestformann: Magne Slettebø
Sekretær: Olav Løvold
Verneombud: Magne Slettebø

DIRDAL VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Halvard Byrkjedal
Sekretær: Lidvar Bjørklund
Verneombud: Hermann Hovland
Verneombud: Ommund T. Gilje

MIDTRE JÆREN VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Jon G. Husvåg
Sekretær: Torill Gabrielsen
Verneombud: Jan Undseht

RYFYLKEVEIEN VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Kasper Fjelde
Sekretær: Njål Østerhus

INDRE RYFYLKE VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Nils Fisketjøn
Verneombud: Jean Janson

ERFJORD KLUBB

Formann: Harry Helgaland

NORD-ROGALAND

Formann: Magne Nortveit
Sekretær: Sverre Tveitane
Verneombud: Valdemar Lillehammer

SKJØLD VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Peder Høstoft
Nestformann: Leif Sponevik
Sekretær: Leif Kvestad

HAUGARLAND VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Einar Støle
Sekretær: Knut Rovik
Verneombud: Olav K. Olsen

NFATF – ROGALAND VEGOPPSYNS- MANNFORENING

Formann: A. Lillehammer
Varaf./sekr.: J. Rørtveit
Kasserer: S. Sandmark
Repr. verneutv.: T. Frøland

ELF/STAFO – EMBETSKONTORFUNKSJONÆRENS LANDSFORBUND

Tillitskv. vøgk.: M. Garborg
Tillitsmann bilk.: M. Haugland

NIF – NORSKE SIVILINGENIØRERS FORENING

Tillitsmann (form): H. Dale
Tillitsmann: O. Ø. Hamre
Tillitsmann: H. Folgerø

NFATF – FORENING FOR TEKNIKERE OG TEGNERE

Tillitskvinne: S. Visted

NTL – NORSK TJENESTEMANNSLAG

Omfatter også kont. pers. på bilkontrollen
Tillitsmann: O. Førland

SBF – STATENS BILSAKKYNDIGES FORENING

Tillitsmann Stav.: Sverre Thu

NITO –

NORGES INGENIØRORGANISASJON

Formann: H. Hansøn
Varaformann: O. Kleven
Sekretær: J. Grødem
Kasserer: O. H. Danielsen

SAKSBEHANDLERKURS

To av våre ansatte var så heldige at de fikk delta i den ett-årige saksbehandleropplæringen for tjenestemenn som er satt i gang av kirke- og undervisningsdepartementet. Interessen for kurset er stor, bare 10–15% av søkerne kommer inn.

Vi treffer kontorassistent Ellinor Sand og sekretær Bernt Ø. Larsen mellomslagene, i travle formiddagstimer på Ullandhaug, i EDB-bygget.

De sier at det er en hyggelig, men krevende oppgave de har gitt seg i kast med. De var blitt fortalt at opplegget var arbeidskrevende. Dette hadde mer enn slått til, det ble helst lange dager hele uken i gjennom.

Elevene gjennomgår et obligatorisk undervisningsopplegg på omlag 900 timer. Arbeidsformer er forelesninger, gruppearbeid og praktiske øvingsoppgaver. I tillegg til dette må eleven arbeide selvstendig med stoffet hjemme.

La oss se litt på hva det undervises i: Norsk, saksbehandling og utredningsarbeid, rettslære, statskunnskap, forvaltningsrett, personalforvaltning, budsjettlære, Statens regnskapssystem, sosialøkonomi og statistikk. I tillegg kommer fag som kontororganisasjon, rasjonalisering, arbeidspsykologi og databehandling. De siste er ikke eksamensfag. Elevene vil i studietiden få høre en del foredrag og de skal delta på ekskursioner.

De roser begge lærerkreftene og arbeidsforholdene ved skolen. En skulle kanskje tro at det ville være en fordel å legge en slik undervisning til Oslo der det er kort veg til en mengde offentlige kontorer. Det virker imidlertid som om studie-

miljøet i Stavanger er særdeles stimulerende etter resultatene å dømme.

Elevene kommer fra området mellom Arendal i sør og Høyanger i nord. De er fra mange forskjellige etater og dette tjener også til at de som deltar får sett de saker som tas opp fra mange synsvinkler. Det er et flertall damer på kurset. Aldersfordelingen er fra 22 til omlag 50 år. Utdanningsmessig bakgrunn varierer fra folkeskolen pluss noen kurs til artium og noe ut over det.

Det er ingen grunnutdanning som tilfredsstillende fullt ut de krav som bør stilles til en saksbehandler i statsforvaltningen. Saksområdene går ofte på tvers av faggrensene og forutsetter overveier hvor juridiske, økonomiske, sosiale, tekniske, og andre momenter kommer inn. Derfor bør en være forsiktig med å stille formelle utdanningskrav som stenger ute dyktige tjenestemenn med dekkende kvalifikasjoner.



Opplæringen er beregnet på tjenestemenn i assistent/fullmektiggruppen som ikke har akademisk utdanning, og den tar sikte på å gjøre dem kvalifisert for mer ansvarsfullt arbeid i forvaltningen.

På vår forespørsel svarer de begge at de har tatt denne utdannelsen på fritt grunnlag uten å være stilt i utsikt til andre jobber når de kommer tilbake. Selsagt håper de på et arbeidsfelt der de kan gjøre nytte av det de har lært.

Vi har lagt saken frem for konsulent Hole. Han sier at det er klart at administrasjonen vil søke å plassere disse medarbeiderne slik at de får gjøre nytte for seg på bakgrunn av det de har lært. Et slikt kurs er en investering som vegvesenet må få »renter» av.

Vi ønsker dem begge lykke til i arbeidet!



Oppsynsmann Jarl Honore er ansatt på heltid for å ta seg av vernearbeidet i fylket. Han er stasjonert ved vegkontoret, nærmere bestemt i Knut Holmsgt.

NYE RETNINGSLINJER FOR UFO-GRUPPENE

De retningslinjene vi i dag har for de uformelle gruppene er foreløpige. Det har sikkert vært på sin plass at en har gitt gruppene litt tid på seg til å arbeide, for så senere å dra nytte av de erfaringene som er høstet.

Samarbeidsutvalget satte før jul ned et utvalg som besto av oppsynsmann Kleiberg, sjåfør Kasper Fjelde, kontorass. Kjell Nymark og SU-sekretær Arne G. Vasbø for å revidere retningslinjene. Resultatet foreligger nå som et endringsforslag.

Gruppen bygger stort sett på det forslaget som i sin tid ble laget av Mork, Wiik og fru Ødegård. Bare på et punkt fraviker det nye utvalg de gamle retningslinjene. Det foreslår at gruppene formelt skal knyttes til og styres av Samarbeidsutvalget. SU skal gjøre opp-takt til valg av representanter og sørge for at gruppene arbeider. Tidligere lå dette arbeidet på klubbformannen.

Ellers bygger retningslinjene på Samarbeidsavtalen i store trekk. Gruppene er uformelle. De grenser som denne av-talen trekker for hva SU kan drøfte, gjelder ikke for UFO-gruppene.

Arbeidsgruppen har også brukt flere ord på å beskrive retningslinjene. Dette er fordi en håper at retningslinjene i seg selv skal avklare hva gruppene står for, og for at de kan gi impulser i arbeidet.

Forslaget skal sendes ut til UFO-gruppene til behandling. Det er ønskelig at alle ansatte setter seg inn i forslaget og gir sitt syn til kjenne, slik at

vi får et arbeidsgrunnlag som er best mulig for alle parter.

Her følger forslaget uavkortet:

DEFINISJON.

Uformelle samarbeidsgrupper er et supplement til Samarbeidsutvalget (SU) og skal opprettes i hvert vegmesterområde, ved vegkontoret og på bilkontrollen.

De uformelle gruppene (UFO-gruppene) er et lokalt samarbeidsutvalg i vedkommende distrikt der arbeidere og ledelse er representert. Med ledelsen forstås her vegmester/oppsynsmann.

Ved vegkontoret/bilkontrollen har representanter for de ansattes organisasjoner og ledelsen plass i gruppen.

UFO-gruppen er direkte tilknyttet Samarbeidsutvalget. Det området som gruppen skal arbeide i er avgrenset av vedkommende vegmesterområde/ vegkontoret/ bilkontrollen.

FORMÅL.

UFO-gruppen er et bindeledd mellom Samarbeidsutvalget og de ansatte. Gruppene skal arbeide for å supplere og effektivisere det arbeidet SU gjør.

UFO-gruppen er et hjelpemiddel til å føre beslutningsprosess og problemløsning ut i lokalmiljøet. Den skal i størst mulig utstrekning arbeide for å få avgjort alle saker som tas opp lokalt. Bare når tvister oppstår eller når saken har betydning for hele fylket bringes den videre til SU.

UFO-gruppen er et organ som skal søke å knytte tjenestemenn og deres

foresatte nærmere hverandre i samarbeid. Den skal arbeide for å øke forståelsen for og kjennskapen til hverandres arbeidsfelt og de avgjørelser som fattes.

ARBEIDSOMRÅDE.

Gruppens arbeidsoppgaver omfattes stort sett de samme saksområder som Samarbeidsutvalgets.

På grunn av at gruppene er uformelle er de ikke knyttet til samarbeidsavtalen. De kan derfor behandle saker som ligger utenfor denne avtalen. En må være oppmerksom på at saker som ikke omfattes av samarbeidsavtalen ikke kan legges frem for SU.

Gruppene skal innenfor vegmesterområdet/ vegkontoret/ bilkontrollen være et organ for å fremme trivsel og effektivitet. Gruppen skal videre være et organ for informasjon, kommunikasjon og medinnflytelse.

Gruppen kan behandle spørsmål som angår bl.a.

- Drift, driftsplaner og økonomisk status
- Planer på kortere og lengre sikt
- Rasjonaliseringstiltak
- Anskaffelse av teknisk utstyr
- Foreslåtte og planlagte endringer
- Verne- og helsetiltak
- Velfredstiltak
- Yrkesopplæring og etterutdanning
- Orientering av nyansatte
- Forslagsvirksomheten
- Arbeidere med nedsatt arbeidsevne

SAMMENSETNING.

UFO-gruppene sammensettes slik at alle deler av arbeidsdriften blir representert.

Gruppene kan bestå av 4–8 medlemmer. Antallet avgjøres særskilt for hver enkel gruppe.

I distriktene bør en ved sammensetningen ta hensyn til geografisk spredning av medlemmene, men likevel søke å holde antallet medlemmer så lavt som mulig.

En del av et vegmesterområde må ansees som representert uansett fra hvilken avdeling representanten kommer. Gruppens medlemmer må derfor anse seg som talsmenn for alle dem som er bosatt eller har sitt arbeid i den delen av vegmesterområdet vedkommende kommer fra.

I alle gruppene skal oppsynsmennene ha to representanter, en fra anlegg og en fra vedlikehold. De andre plassene i gruppen er for arbeidernes representanter. I enkelte tilfeller kan andre ordninger komme på tale, slike endringer må godkjennes av SU's formann og sekretær.

RETTIGHETER.

Gruppen har anledning til å kalle inn representanter fra vegadministrasjonen eller SU til sine møter.

Gruppen har rett til å møtes i arbeidstiden.

Det stilles hvert år et pengebeløp til gruppens rådighet til bevertning på møtene.

Deltakere utenfra er gruppens gjester og har ikke stemmerett.

VALG, FUNKSJONSTID OG MØTE-VIRKSOMHET.

Samarbeidsutvalget tar initiativ til at det holdes valg. Dette skjer ved henvendelse til de ansattes organisasjoner på lokalplanet.

Gruppene skal virke i to år om gangen. Gruppens sammensetning må meddeles SU.

Gruppen velger selv sin leder og sekretær. Disse stillingene kan gå på omgang, men dersom gruppen ønsker det, kan vervet has av samme personer i valgperioden.

Det bør holdes minst to møter i året, ellers etter behov. Møter skal holdes når en av partene krever det.

Det skal settes opp protokoll fra møtene etter de retningslinjer SU trekker opp.

SU's sekretær bør innkalles til gruppens møter og han/hun bør møte i den utstrekning det er mulig. SU's sekretær skal være gruppen behjelpelig med råd, rettleiding og informasjon om andre gruppers virke.

Ferjetrafikken 1975.

Statistikken over trafikkutviklingen på de forskjellige ferjesambandene foreligger. Vi bringer den videre til våre lesere.

Stavanger—Skudeneshavn	255.850	483.719	26.0	25.2
Stavanger—Tau	226.773	775.720	24.4	17.1
Sand—Ropeid	82.438	167.808	35.2	18.4
Stavanger—Vikevåg	63.567	248.248	18.3	11.5
Stvgr.—Judab.—Nedstrand	67.813	225.074	26.6	28.2
Lauvik—Oanes—Forsand	90.707	202.844	13.3	13.5
Tøtlandsvik—Vindsvik	60.248	132.580	17.0	15.1
Solheimsvik—Nesflaten	3.272	21.790	— 48.3	— 28.1
Kopervik—Bokn	9.820	35.249	11.5	4.6
Nedstrand—Jelsa	11.952	29.776	Etablert 1974	
Stavanger—Kvitsøy	916	5.971	Etablert 1975	
Sum fylke	873.356	2.328.779		

Biltrafikken på ferjene har i 1975 økt med 22.9%, personaltrafikken med 17.8%. Tilsvarende økning fra 1973 til 1974 var 23% og 19.4%.

G. U.

SAMARBEIDSUTVALGET 1976

Vi bringer her en oversikt over representantene og deres varamenn.

FRA LEDELSEN REPRESENTANT

Vegsjef: Ch. Danielsen
Overing.: Halvor Folgerø
Driftsjef: Arne Njå
Regns. leder: Th. Thommasen

VARAMANN

Overing.: Gunnar Mork
Overing.: E. R. Nilsen
Avd. ing.: Audun Løken
Kass.: A. Eide

FRA ORGANISASJONEN REPRESENTANT

Markus Wiik (NAF)
Valdemar Lillehammer (NAF)
Martin Aske (NITO)
Kjell Nymark (STAFO/NTL)
Bjørn Sandvik (NFATF)

VARAMANN

Magne Slettebø (NAF)
Kasper Fjelde (NAF)
Leif Lindøfjell (NITO)
Berny Nilbørg (STAF/NTL)
Odd Magnar Nerland (NFATF)

OBSERVATØRER

Asbjørn Oddane -- Hovedsarb. utv.
Audun Løken -- Hovedsarb. utv.
(v. mann)
Ivar Eikehaug -- NIF/EL
Henning Dale -- NID/EL (varamann)

Organisasjonens representanter hadde formannskapet i 1975. Etter reglene skal dette vervet gå på omgang, og ledelsen har formannskapet i innværende år.



VALGET
FIKK FØLGENDE
UTFALL

Halvor Folgerø -- Formann i SU
Th. Thommasen -- Formannens
varamann
Martin Aske -- Varaformann
Kjell Nymark -- Varaformannens
varamann

Dersom formannen har forfall, overtar hans personlige varamann formannskapet, ikke varaformannen.

Arne G. Vasbø er utvalgets sekretær.

Pensjonister hyldes

Det har vært vanlig at vegsjefen sammen med representanter fra vegkontoret og arbeidslederne i distriktet, har besøkt alle dem som ikke kunne være med på pensjonistfesten. En vil gjerne få takket alle dem som blir pensjonert for god innsats på en ordentlig måte.

I år gjorde vi det annerledes. De uforsmelle gruppene i Haugesund og Egersund fikk i oppdrag å stille til en enkel sammenkomst i forbindelse med et møte i gruppen. Det ble et kort, men hyggelig møte med pensjonistene.

Vegsjefen sa i sin tale at han satte stor pris på å treffe dem og for å få takke dem for innsatsen. Han sa seg glad for at vi hadde en stabil arbeidsstokk, og han roste den innstillingen til arbeidssituasjonen som de ansatte viste. De fleste hadde begynt i en tid da nettopp mennesket var den store ressursen. Etterhvert hadde maskinene overtatt slitet, og det måtte vi glede oss over.

Vegsjefen overrakte diplomer og gaver og ønsket dem mange gode år som pensjonister.

Konsulent Hole sluttet seg til den ros og takkens ord som vegsjefen ga. Han pekte på den store innsatsen som de ansattes hustruer gjør. Han ba pensjonistene hilse hjem og overrakte en blomsterhilsen.

I Haugesund takket vegmester Fransson for godt samarbeid og overrakte Dahl en tinnballe fra arbeidskameratene i distriktet.

I Egersund takket vegmester Lillehammer og oppsynsmann Skarås for samarbeidet.

Fagforeningen var representert ved

Wiik og Slettebø. Disse hilste fra foreningen.

NY REDAKSJONSSEKRETÆR

Etter at Frøydis sluttet på oppl. seksj. var det lenge uvisst hvem som kom til å overta.

Jobben ble lyst ut internt på vegkontoret og etter å ha vært behandlet i administrasjonen ble fru Berny Nilberg ansatt. Hun har vært i etaten noen år og den erfaringen hun har skaffet seg er meget kjærkommen for oss.

Vi ønsker henne velkommen som ny medarbeider.

runde tall*

60 år

Martin Finnestad	1/4 1916
Arne N. Leidland	10/4 1916
Sven Øye	10/4 1916
Helge Gismarvik	8/5 1916
Ommund Hellenen	16/5 1916
Bernt Skarås	15/6 1916
Gerhard Osnes	29/6 1916

50 år

Karl Støle	3/4 1926
Olav Nyland	7/4 1926
Erling Aardal	21/4 1926
Olav Ingebretsen	16/5 1926
Andreas Borgenvik	12/6 1926
Trygve Wigestrånd	12/6 1926

VINNERE AV KRYSSORD I NR. 4/75

Vinnere av kryssord i nr. 4/75 ble
Marta Hiksdal 2 lodd
Helga Jorunn Bleskestad 1 lodd

KRYSSORDFORFATTER SØKES

Nå har vår hyggelige redaksjonssekretær Frøydis Waldow sluttet, og dermed er det slutt på kryssord – i alle fall for en stund.

Kan noen hjelpe oss med å finne frem til en ny kryssordforfatter? Har DU lyst å prøve deg?

LØSNING PÅ KRYSSORD I NR. 4/75

TRYKTER VI	J	REDSKAP SKIKK	S	BRUKES i VEGV.	Ø	SÅR- BAR	E	KVINNE NESTE	STYKK SOT	S	PÅ PLAN- AVD.
ENKEL	U	S	A	M	M	E	N	S	A	T	T
FOND PREP	L	E	G	A	T	DYDIGE DRIKK	K	Y	S	K	E
M	E	D	HAUG	S	Å	T	E	VENT	K	GREIT	G
LEDER	K	VEHME- LIGE STØL	E	K	L	E	HOVED- STAD SAMD	B	E	R	N
B	A	S	TO LIKE SJARM	I	I	IKKE ÅENE	E	I	TO LIKE BE- DRAG	E	E
KNIS- INGEN	L	E	I	N	G	E	N	SLEKT- NING	F	A	R
R	O	T	T	E	AS- SIDE FOR- FEDRE	L	I	FØ BLAD	A	L	E
GNAGER ORDNE	R	E	HELT FEIL TALLORD	R	A	V	G	A	L	T	KORT
F	I	R	E	FASE TONE	N	E	REGN- SKAP- SEKSD.	R	S	SOL- GUD	E
TALL SPORTS- MANNEN	E	ØV	T	R	E	N	RETNING	K	U	R	S
B	R	Y	T	E	R	E	N	KAV	M	A	S

Vanskelig å skaffe feriehytter

Forleden fikk vi rundskriv med opplysninger om de innkvarteringsmulighetene vi hadde i vinter- og påskeferien.

Forutsetningen for å få låne hytter har alltid vært at vegvesenets behov for brakkene går først. I den siste tiden er det etablert en del nye leirer. Samtidig har kravene til brakkene økt, slik at fylket har problemer med å dekke behovet for tiden.

På flere av hyttene står det »kun i påsken» og vi spør formannen i hytteutvalget, Tor Frøland, om situasjonen vil bli den samme til sommeren.

— Det blir forandring på det. Enkelte hytter vil være ledige nå på vårparten, deriblant en del av leirene. Forholdene forandrer seg likevel raskt, og vi må diskutere med arbeidsbestyrerne for å få en avklaring før de avrettes. Vi kommer til å sende ut en ny liste over sommerens feriesteder.

— Er det blitt vanskelig for dere i komiteen å finne feriesteder for de ansatte?

— Ja, i høyeste grad, det blir bare verre og verre. Årsaken til dette er at en del av hyttene er så dårlige at de må kondemneres, og nye hytter er det ikke tilgang på. De tilbud vi har er stort sett brakker som kan brukes i de tider de ikke disponeres av driften. Etterhvert settes det større krav til brakkene etter overenskomsten. Nå skal de være enmanns. Disse brakkene er ikke egnet for familier på samme måten som de gamle 4-mannsbrakkene var det.

— Hva tror du vi kan regne med til sommeren?

— Dersom vi tar dem nordfra blir det

Svartevann, Litlastøl og Størli som er sikre. Saudasjøen og Sand må vi diskutere med driften. Det er vanlig at en av dem holdes åpne for driftens folk om sommeren, men vi vet ikke hvilken.

Ut mot Haugesund har vi bare Klungstveit på Nedstrandsvegen. Både Motland og Rullestad har vært svært positive før om årene.



Færre feriehytter.

Videre sørover har vi Breiland som er sikker. I sørfylket har vi Dirdal, Helleland og Slettebø. Dette er stasjoner som bare i en viss utstrekning kan brukes i helgene.

— Hvordan er søkningen etter feriesteder?

— Den har økt veldig. Bare til vinterferien var det mellom 60 og 80 familier som søkte. Da er det ikke mange vi har muligheter for å hjelpe.

— Har dere vært inne på tanken om et eget feriested for ansatte i Vegvesenet?

— Nei, vi har ikke hatt dette oppe til drøfting.

Fra Solheimsvik. Vegvesenets hytte ligger på haugen i midten, oppfor kaien.



**Trafikkultur har noe
med hjertelag å gjøre**



**Tenk
deg om!**

Det kan redde liv i trafikken