

Veg i Vest

VEGDIREKTORATET



20 MARS 1977

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I HORDALAND



NR.1

mars 1977

ÅRG. 2

VEG I VEST

Nr. 1 1977. Årg. 2



Redaktør:

Bjørn Langedal

Redaksjonssekretær:

Anna Maria Måge

Redaksjonsutval:

Vegsjef

Josef Martinsen

Verkstedsarbeider

Norvald Breivik

Maskinfører

Gunnar Hosøy

Bilsakkyndig

Arne Hilton

Sekretær

Aasta Huus



Opplag: 1800

Framsida teikna av:

Jan Ove Børhaug

Lay out: BLa/AMM

INNHALD:

| | |
|---------------------------------------|------|
| «Veg i Vest» vart navnet | s. 1 |
| Vegsjefen har ordet | » 2 |
| Anleggsjefen flytter til VDR | » 3 |
| Paradoks | » 4 |
| Hovedtillitsmannens 3 min. | » 5 |
| Bedriftsidrettslaget «Hordaveg» ... | » 6 |
| Årsmålsbuketten | » 9 |
| Arbeider vi godt nok i vegvesenet? .. | » 10 |
| Kameraten | » 11 |
| Ei orientering om | |
| pensjonsordninga | » 12 |
| Samarbeidsutvalet 1977 | » 13 |
| På bakerste benk | » 14 |
| Ei sann forteljing | » 14 |
| Biltilsynet | » 15 |
| Ordet fritt | » 22 |
| Forslagsordninga | » 24 |
| Nybygg i Fyllingsdalen | » 26 |
| Fleksibel arbeidstid | » 29 |
| Hytter til leige | » 31 |
| Hyttereglement | » 33 |

Forsidebilde:

Bilsakkyndig Kjell Hasselgren klar for førerprøve.

«VEG I VEST» VART NAVNET

Så har avisa fått navn.

Redaksjonsutvalet fatta i møte den 20. januar vedtak om at navnet skal vera «Veg i Vest». Då fristen for inn-sending av forslag gjekk ut, var det komme inn 102 ulike forslag. I dagane etter frisitens utløp fekk vi også inn nokre forslag, som diverre ikkje kom med i konkurransen.

Det synt seg snart at fleire av medlemane i redaksjonsutvalet hadde festa seg med «Veg i Vest», og vart til sist einstemmig vedteke som det beste.

Mellom dei andre forslaga vart «På vegkanten» utpeika som det nest beste, og «Horda Bud» som det tredje beste. Innsendarar av dei beste forslaga og premiar er som fylgjer:

1. «Veg i Vest» innsendt av Aron Johannessen, som er bud ved vegkontoret. Premie: 10 loddar i Penge-lotteriet.
2. «På vegkanten», innsendt av Atle Fosse, ingeniør ved motorvegplan-kontoret. Premie: 6 loddar.
3. «Horda Bud», innsendt av Toralv Ramsøy, ingeniør ved trafikkavdel-inga. Premie: 3 loddar.



*Vinnaren Aron Johannessen
som vi må få presentere som
budet ved Hordaland veg
som aldri er treg
med å få posten iver.*

Redaksjonen gratulerar vinnarane og nyttar høve til å takka alle som har sendt inn forslag.

Red.

Vegsjefen har ordet

Vi har lagt 1976 bak oss og kan gjera opp status for året som gjekk. Stabile vertilhøve har ikkje laga serlege vanskar for vedlikehaldsdrifta, og på anlegga har arbeidet gått greidt unna.

Ved årsskiftet var økonomien som vi hadde rekna med. Sein oppstarting på eit par store riksveganlegg gjorde at vi hadde ca. 16 mill. kr. unytta på riksveganlegga ved årsskiftet. På fylkesveganlegga var det litt meir unytta midlar, men der brukte vi i 1976 10 mill. kr. meir enn løyvinga, slik at det vart ein tilsvarande reduksjon i unytta midlar frå året før. Det er løyvt mindre i 1977 enn tidlegare, og dette fører til mindre drift på fylkesveganlegga.

Riksvegvedlikehaldet kom ut med litt unytta midlar, medan det på fylkesvegvedlikehaldet var ei lita overskriding av løyvinga.

1977 vert som året før eit vanskeleg år økonomisk både for riks- og fylkesvegvedlikehaldet. Det må ei hard prioritering til for å unngå overskridingar.

Rulleringa av Norsk Vegplan kjem opp i Stortinget i vår. Rulleringa av fylkesvegplan kjem opp på fylkestinget 15. februar. Vi kan difor rekne med at

vi om kort tid får politiske vedtak for utbyggingstakten av riks- og fylkesvegnettet for dei neste 4 år. Når vedtaka ligg føre, vert det vår oppgåve i veg-etaten å gjennomføra den politiske målsettinga.

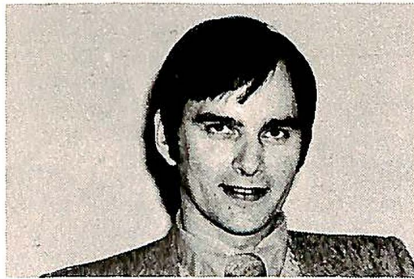
Vi kan alt no slå fast at det vert ei stor oppgåve og ei stor utfordring for oss alle. På kort tid må vi få klårlagt kva vi sjølv kan planleggja, kva som best kan utførast av konsulentar, og kva hjelp vi kan få frå kommunane. Vi må utnytta dei ressursar vi rår over på plansida så effektivt som mogeleg, samstundes med at vi har for auge ei effektiv og konsentrert anleggsdrift.

Vi må setja opp grove driftsplanar for 4 årsperioden for å få klårlagt kva som egner seg best å drive i eigen regi, slik at vi får ei best mogeleg utnytting av eigne ressursar i anleggsdrifta. Vi må blinke ut dei anlegg eller delar av anlegg som bør settast ut på tilbod til private entreprenørar og vurdere kva som med fordel kan utførast av den enkelte kommune etter avtale. I dette arbeidet må vi heile tida vurdere den store fordelten ved ei konsentrert anleggsdrift, mot krava om betre trafikk-sikring og auka akseltrykk som i dei fleste høve fører til meir spredd drift. Det kan verta nødvendig å overføra arbeidsoppgåver fra ei avdejing til ei anna eller å flytta personar mellom avdelingane. Men dette er spørsmål som vi må drøfte i arbeidet med lang-tidsplanen.

Det er ei vanskeleg oppgåve vi skal løyse på kort tid. Med den store erfaring vi rår over i etaten, reknar eg likevel med at vi saman skal nå eit godt resultat.

Josef Martinsen

Anleggssjefen flytter til Vegdirektoratet



Jan Søylen

Sjef for anleggsavdelinga i fylket, overing. Jan Søylen, flyttar om kort tid til Oslo for å overta stillinga som sjef for anleggskontoret i Vegdirektoratet. I det høve har vi slått av ein prat med Søylen, og spurde først kva den nye jobben går ut på.

— Anleggskontoret er eit av fagkontora som høyrer til under driftsavdelinga i Vegdirektoratet. Anleggskontoret skal vera Vegdirektøren og fylka sin medhjelpar med å få gjennomført dei mål vegvesenet har sett seg med anleggsdrifta. Vegvesenet syter for utbygginga av riks- og fylkesvegnettet, og denne oppgåva skal ein løysa på den mest effektive og økonomiske måte. For anleggskontoret vil dette seia at oppgåvene vert noko dei same som fylka har i si drift.

— *Vil Hordaland kunna hauste fordel av at du kjem frå vårt fylke?*

— Nei, alle fylka har krav på same oppmerksomheit og kontakt. Men fylket Hordaland utgjer ei viktig del av mi raynsle, slik at vanskane saman med dei gode sidene her i fylket nok ikkje vil verta gløymt.

— *Kjem du attende til Hordaland?*

— Eg har permisjon frå stillinga mi her i fylket i 4 år. Så langt eg no kan sjå, vil eg koma attende, — om mogeleg nokre erfaringar rikare.

— *Kva er di meining om anleggsdrifta i Hordaland?*

— La meg først slå fast at alle som er med i drifta, arbeidarar, oppsynsmenn, assistentar og anleggsbestyrere gjer ein framifrå innsats. Eit utall av praktiske vanskar på våre 107 små og store anlegg vert dagleg løyst av desse folka. Mi meining er at arbeidet på anleggsavdelinga sett under eitt, ligg på eit høgt og tidsmessig plan.

I dei seinare åra har vi hatt ei gledeleg auke i løyvingane her i fylket, noko som har ført til at Hordaland er vorte det største fylke, når det gjeld anleggsdrift. Til tross for dette har vi uløyste oppgåver i hopetal.

Av driftsmessige ting vil eg nemna at vi har ujamne driftsresultat på dei ymse anlegga i fylket. Målet må vera å få alle driftsresultata opp på same plan som dei beste, noko som skulle vera realistisk. Vi er inne i ein periode med sterk prisauke, som dessutan er ujamn når det gjeld dei ymse kostnadsartane i drifta. Dette fører til store vanskar med omsyn til å koma fram til dei rette og mest økonomiske metoder. Ein metode meiner eg er å konsentrera drifta omkring eit mindre antal anlegg. Men

vegen til det beste resultat vert å gjera kvar enkelt meir interessert i sitt arbeid, slik at alle arbeider mot same mål, — mest moegeleg veg for dei pengar vi vert tildelt.

Eg er bekymra over at dei som styrer den samla løns- og personalpolitikken i Staten ikkje synes å ha nok praktisk innsikt. Men det er i dei seinare år også teke fleire gode initiativ når det gjeld personalpolitikk. Ikkje minst når det gjeld forholdet mellom administrasjonen og arbeidarane. Anleggsdrifta er i gradvis endring både i teknisk og samfunnsmessig forstand, og eg synes utviklingsretningen stort sett er bra.

* * *

Vi vonar kontakten mellom fylket vårt og anleggskontoret vert den beste, og ynskjer Jan Søylen lukka til i den nye stillinga.

Red.

Den nye kontorsjefen startet i den helt store stilen med å fylle oppslagstavlen med små lapper med følgende innhold: «Det er konstatert at personalet røker på toalettene. Det må omgående stoppes». «Det er konstatert at personalet tar tre minutter lenger frokostpause enn tillatt. Det må omgående stoppes» osv. osv.

Inntil det en dag stod en lapp mellom alle de andre med teksten: «Det er konstatert at personalet finner for mange lapper på oppslagstavlen. Det må omgående stoppes».

Innsender
Kurth Dahlen

Paradoks

Det er så merkelig med livets vei,
den er som strødd med
paradokser,
det sies at hver er sin lykkes
smed,
det vet jeg for godt, ikke holder.

De edle regler som ble prentet
inn,
i de første barneår,
nu er de alle, snarer for for min
fot,
som jeg snubler i, hvor jeg går.

Den første skal bli den siste,
er det som i skriften står,
nu vet jeg så mye bedre,
i hvert fall til båten går.

Og fikk jeg en ekkel
bemerkning,
jeg lot den bli overhørt,
fra yndlingen der i flokken,
hvis moder jeg kunne forført.

Jeg strandet en dag ved
lykkens ø,
det var bare å gå i land,
da kom atter denne stemmen,
røsten, fra barndommens
minneland.

Sigbjørn Børsheim

Hovedtillitsmannens 3 minutter

TRIVES VEGARBEIDAREN (ARBEIDSTAKAREN) MED ARBEIDSVILKÅRENE HAN HAR I DAG?

Da dette er det første nummeret av bedriftsavisen i 1977 vil jeg få lov å ønske alle et godt år.

Det som arbeidstakeren kanskje tenker mest på i det året som gikk er vel tariffrevisjonen i mai — med de positive og negative sider, alt etter hvilke syn man ser det med.

Som hovedtillitsmann har jeg spurt meg selv om arbeidstakeren er fornøyd med sine lønns- og arbeidsvilkår.

Det er ofte blitt hevdet at lønnen er god. En tjener mer enn andre grupper i staten. Det kan tenkes at de som er på ledersiden ønsker at de selv hadde høyere lønn enn arbeidstakerne ute i driften. Dette er et spørsmål som de forskjellige fagforeninger får ta opp i forbindelse med tariffrevisjonen.

Det som jeg tenker mest på er arbeidsvilkårene. Trives arbeidstakeren i dag med sitt arbeid? Er han fornøyd med de arbeidsoppgaver han utfører?

Jeg har inntrykk av at det system som drives idag kan bidra til å passivisere en del av arbeidstakerne, og at de således kommer i ubalanse.

Lønnssystemet kan være endel av årsaken. Det tidligere akkordsystem skapte vel mer interesse for det arbeidet en utførte, og en var mer selvstendig i sine arbeidsoppgaver. Her må og sies at akkordsystemet hadde sine skyggesider.

Kan vi utøve arbeidet mer selvstendig enn vi gjør idag, og har vi kvalifikasjoner til det?

Her kan jeg tenke meg selvstyrte grupper som en løsning til å få mer forståelse og interesse for arbeidet. Jeg tror at ved opplæring måtte vel gruppene kunne utøve endel av funksjonen mer enn nå.

Det blir nå gjennomført kurs i generell vegbygging for samtlige arbeidstakere i fylket. Hensikten med kurset er at folkene skal få en forståelse av veiutbygging etter de normer og krav som stilles idag. I tillegg til dette er vi med på byggemøtene, der man diskuterer drifts- og arbeidsmetoder. Men forstår vi viktigheten av byggemøtene — blir det for stor ekspertise for oss?

Som tidligere nevnt vil nok opplæring også på disse felt hjelpe arbeidstakeren til å få en større kompetanse. Han vil føle seg mer sikker i møter og diskusjoner om sitt arbeid, som igjen kan skape effektivitet i driften. Når jeg tenker på de konklusjoner som etaten gjør, har jeg ofte lurt på hvem som farger bildet, og hvem som informerer hvem?

1977 vil bli et år med stor betydning for arbeidstakeren. Jeg tenker da på den nye arbeidsmiljøloven som kommer, og loven om medbestemmelsesrett i staten som sannsynligvis vil komme. Disse lovverk vil også være et skritt i riktig retning, og ikke minst bidra til å skape en sikker og god arbeidsplass.

Jens Tveit Aga

Bedriftsidrettslaget

«Hordaveg»

Bedriftsidrettslaget ved Hordaland vegkontor er inne i sin 8. sesong. Den 2. januar 1970 er den offisielle stiftelsesdagen. Lønningskontorets Egil Alsaker ble idrettslagets første formann.

Bordtennis og fotball var de to første grenene på programmet. To fotballag måtte påmeldes i begynnelsen for å dekke interessen. Fotballens finesser er ikke av enkleste sort, så noen falt fra etter hvert. I dag har vi et fotballag i bedriftsserien som har prestert det kunststykke å spille seg helt opp i 2. div. på disse forholdsvis få år. All honnør til fotballaget, selv om siste sesong ikke var den beste for laget.

Bordtennis var som også nevnt med fra starten av. Først herrerne og siden kom damene til. Damene fallt forholdsvis fort av lasset, men herrerne viste sin styrke. I dag har vi et stabilt bordtennislag i herreserien som har spilt seg helt opp i 1. div.

Et par år etter starten kom bowling på programmet. Her var en idrett som krevde det hele av utøveren. Teknikk, kondisjon, og ikke minst konsentrasjon. I de første årene ble det spilt ren bedriftsserie i bowling, men i dag er den slått sammen med den aktive serien, som det så fint heter. Dette medførte selvfølgelig en langt hardere konkurranse, men likevel er vårt bowlinglag trygt forankret i 2. div.

Den foreløpig siste grenen på be-

driftsidrettslagets program er håndball. Også her var det herrerne som var først ut, men ikke lenge etter kom damene i sving. At vi var så heldige å få Slått-haug Idrettshall til å trene i, er nok hovedårsaken til den fine innsatsen håndballagene har gjort. Herrerne ligger an til opprykk til 1. div., og damene på god vei opp i 2. div.

Utenom den faste deltagelse lagene våre har i de forskjellige bedriftsseriene, deltar de i andre turneringer og stevner. For fotballens vedkommende er det først og fremst Vegcup og Statscup. I Vegcupen deltar alle landets vegkontorer. De innledende kampene legges opp best mulig etter geografiske forhold og de 4 beste lagene kommer til sluttspillet. Ennå har vi til gode å komme til sluttspillet, men neste år.....

Statscupen er en turnering der alle statsbedrifter innen Bergensområdet setter hverandre stevne på «Slettebakken Stadion» utpå høsten. Hederlige plasseringer er det blitt, selv om førsteplassen hittil har gått oss forbi.

Håndballfolket har også sine merkedagar. Damene har sin Statscup på linje med fotballaget, men her er det først og fremst «Hallingkastet» som fenger. Dette er Buskerud Vegvesens storarrangement på Gol. Her møtes så og si alle fylkers håndballag, både på spinne- og sverdsiden. Siste høst møtte ikke mindre enn 27 lag for å kjempe om



Bowling-gruppa i aksjon.

pokaler og ære. Damene kopierte bedriften fra året før med 3. plass. Herrene måtte igjen nøye seg med diplom og hederlig omtale. Men det går flere tog. Til Gol.

Ellers er bordtennis- og bowlingfolket jevnlig deltakere i stevner som arrangeres av den lokale bedriftsidrettskrets. Det er klart at det koster penger å drive et bedriftsidrettslag. Samarbeidsutvalget har hatt en positiv innstilling og bevilget årlig et beløp, som sammen med andre inntekter har gitt oss et rimeleg grunnlag å drive på. Kritiske røster har hevdet at bedriftsidrettslaget ikke helt fyller sin misjon. Aktivitetene er for konsentrert i Bergensområdet og dermed bare kommer en del av de ansatte til gode. Ledelsen i bedriftsidrettslaget er klar over dette forhold, men på grunn av de geografiske forhold i fylket har vi ennå ikke maktet å gi folk utenfor Bergensområdet et tilbud med organisert aktivitet. Men vi er åpen for forslag som kan endre på dette.

Nytt formannsskifte ble det igjen i 1976, og som formann i dag sitter Carl-Henning Fredriksen. Øvrige styremedlemmer er Jan Elvøy, Egil Alsaker, Dagfinn Notnæs og Endre Grutle som kasserer.

Bedriftsidrettslagets ønsker for fremtiden er mange. Først og fremst ønsker vi oss bedre treningsmuligheter. Men stort sett ligger dette i hendene på andre. En annen sak som opptar oss er nybygget som skal komme i Fyllingsdalen. Det bør være mulig når en først setter igang med et slikt bygg å få innredet et trim/mosjonsrom i forbindelse med tilfluktsrom eller lignende. Dette får det nye styret som skal velges i nær fremtid gjøre til en av sine merkesaker.

Generelt kan en si at bedriftsidrettslaget ønsker seg litt mer interesse fra de ansattes side. Uten deres deltagelse og hjelp er det ikke mulig å utvikle et aktivt bedriftsidrettslag. Vi får håpe på at fremtiden vil vise at bedriftsidrettslaget fortsatt har sin berettigelse og fortsatt utvikler seg i positiv retning.

Resultatliste frå Hordavegs Julecup 1976.

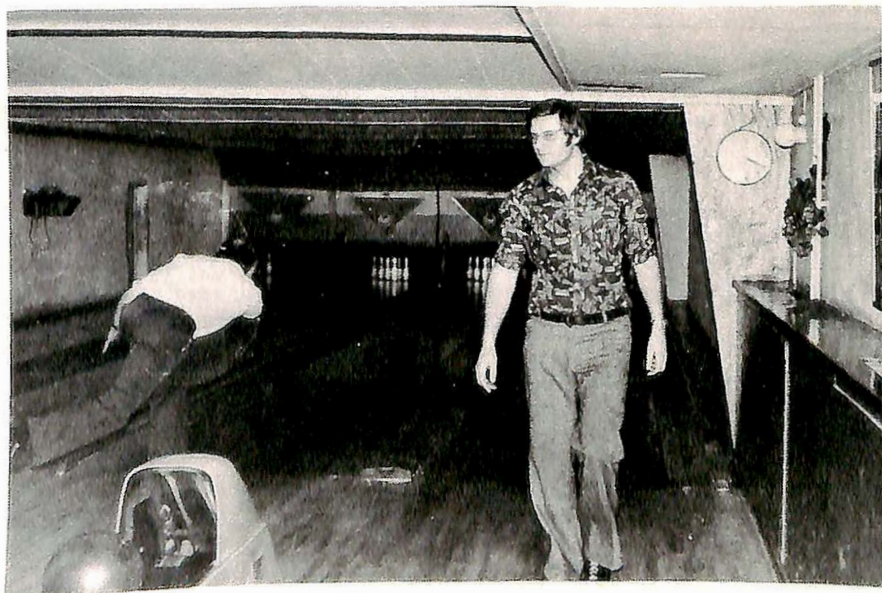
BOWLING.

| | |
|-------------------------|---------------|
| 1. Kristen Oen | 1014 «Pinner» |
| 2. Egil Alsaker | 900 «Pinner» |
| 3. Kåre Herland | 887 «Pinner» |
| 4. Dagfinn Notnæs | 880 «Pinner» |
| 5. Max Schille | 841 «Pinner» |
| 6. Edgar Aaland | 829 «Pinner» |
| 7. Jan Elvøy | 825 «Pinner» |
| 8. Anders Breivik | 772 «Pinner» |
| 9. Arne Hauge | 707 «Pinner» |

Beste enkeltserie:

| | |
|-------------------|--------------|
| Kristen Oen | 196 «Pinner» |
|-------------------|--------------|

Med sportslig hilsen
Carl-Henning Fredriksen



Teknikk, kondisjon og konsentrasjon.



60 år

- 11/3—77 John P. Haugland, Søre Neset.
 18/3—77 Kasper Martin Fjell, Fjell.
 16/4—77 Einar Orra, Holdhus.
 18/4—77 Guttorm Tupsjøen, Skarde.
 22/4—77 Torstein Svennes, Ulvik.
 22/4—77 Leif Holmedal, Utåker.
 14/5—77 Sigurd Kleivane, Frøylandsdal.
 25/5—77 Nils Kaldefoss, Reksteren.
 27/5—77 Karl O. Haugland, Kjerrgården.

65 år

- 10/3—77 Oluffine Nordås, Hosanger.
 24/3—77 Nils Liland, Sagenes, Stend.
 25/3—77 Nils M. Ågotnes, Ågotnes.
 3/4—77 Nils O. Eide, Granvin.
 4/4—77 Olav Hisdal, Årland.
 13/4—77 Ivar Kvåle, Børve.
 6/5—77 Lauritz Sjø, Sæbøvik.
 9/5—77 Alfred Fiskeseth, Seim.
 10/5—77 Harald Hope, Andvikgrend.
 11/5—77 Ananias Frotjold, Manger.
 15/5— Nils E. Haugland, Kjerrgården.
 15/5—77 Nils Lilleheie, Uggdalseid.
 26/5—77 Olav Helland, Ulset Åsane.

50 år

- 26/3—77 Torbjørn Lie, Uggdalseidet.
 27/3—77 Bjarne H. Moe, Modalen.
 28/3—77 Alv Nilsen, Tysse.
 18/4—77 Olav Bakke, Y. Laksevåg.
 27/4—77 Harald Neset, Eidslandet.
 16/5—77 Gunvald Søreide, Storebø.
 20/5—77 Evelyn Knapskaug, Mat-hopen.
 25/5—77 Sverre Borge, Haus i Hordaland.
 26/5—77 Kåre Birkeli, Rådal.

Arbeider vi godt nok i vegvesenet? Kva meiner andre om oss?



Oppstartning av tunneldrifta på Eikefet.

Det kan vera klokt å stilla seg desse spørsmåla med jamne mellomrom. Vi må ikkje gløyma at vi må ha som mål alltid å yta vårt beste for samfunnet. Vi må og vera villige å lytta til kritikk og finna ut kva vi kan retta på.

Når eg her i «Veg i Vest» minner om dette, er det for samtidig å gjera kjent visse synspunkt som kom fram i fylkestinget i desember 1976. Årsmeldinga frå vegsjefen for 1975 vart drøfta. Ein av fylkestingsrepresentantane meinte han kunne lesa frå årsmeldinga at vi ved vegkontoret har altfor stort arbeidspress. «Dei ynskjer å gjera det beste, og så vinn dei det ikkje på grunn av tidspress». Fylkestingsrepresentanten ville ikkje kritisera dei som arbeider i vegvesenet, men han hadde ein tanke til ettertanke for å prøva andre løysingar

slik at vi får fleire kilometer veg for dei same antal millionar kroner. Tilbudsprinsippet og meir entreprenørarbeid vart nemnd. Han meinte det er ein skjult reserve i den intense drifta entreprenørar har. Kan vi få eit betre resultat ved å få meir arbeid utført av entreprenør? Det vart i denne samanheng nemnt at det meste av arbeidet vårt vert utført etter timeløn, akkordsystemet er for det meste borte. Dersom dette vert brukt som eit argument i debatten, synest eg omverda har eit uheldig syn på vegvesenet som vi kvar på vår kant må retta på.

Kommunikasjonsnemnda i fylkestinget var sist haust ute på ei større synfaring. Veg til veglause grender var eit sentralt emne, og det var ofte spurd både frå fylkesrepresentantar og opp-

sitjarar, om det ikkje let seg gjera å byggja veg enklare og billegare enn det vegvesenet legg opp til.

Eg skal ikkje her føra nokon argumentasjon i spørsmåla om entreprenørdrift, eiga drift eller om vi byggjer for fine og kostbare vegar. Eg vil berre minna om at det og i fylkestinget kom fram visse motforestillingar til tankane om meir entreprisearbeid. Føremålet mitt med dette innlegget er først og fremst å få gjort kjent den «tanke til ettertanke» som kom fram i fylkestinget.

Til slutt vil eg kort nemna at i 1976 var ca. 23% av veganleggsdrifta i Hordaland entreprisdrift. Dette er ein

nedgang frå 32% i 1974 og 28% i 1975. Innleiinga av private maskinar til anlegg vi driv i eigen regi er ikkje med her. Men dette utgjorde ca. 25% av utgiftene til anlegg i eigen regi. Bruk av egne maskinar var omlag halvparten.

Olav J. Sjøteland

Kameraten

Let du kameraten ta
det taket som var ditt?
Meiner du at ansvaret,
nei, det er ikkje mitt.
Går du kring og meiner
at du er ovanpå?
Dei **andre** er forplikta,
du kan berre stå å sjå.

Drar du deg unna, når
kameraten din står att?
Då er du neimen ikkje
vaksen for din hatt.
Går du omkring bøygen
og diktar deg ein bløff?
At du er fri som fuglen
og attpå-til er tøff!

Har du tenkt den tanken, at
på jobben må du stå,
som det **ledd** i lenka, alt
sankvem byggjer på!
At styrken i den lenka
berre er så sterk,
som det eine leddet, du
gjer med ditt verk.

Lars Steinarberg



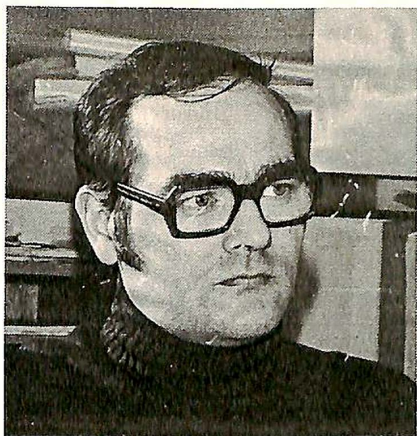
Utsett arbeidsplass på Masfjordvegen.

Ei orientering om pensjonsordninga i Staten

Som vel dei fleste kjenner til, har alle tilsette i vegvesenet krav på sjukeløn i 3 månader. Etter søknad kan ein få utvida denne med inntil 9 månader til, slik at den totale tida ein kan få sjukeløn vert 12 månader. Etter 12 månader kan ein søkja om invalidepensjon. Her må skytast inn at tenestemenn som meiner at dei kan verta sjukemelde utover 12 månader, så snart dette synes klart, melder frå til vegkontoret. Dei vil då få tilsendt søknadsskjema som må utfyllast og tilbakesendast.

Sakshandsaaminga i slike saker tek 3 månader, kanskje meir. Skal ein få ei nokolunde fortløpande utbetaling etter at tida for sjukeløn er omme, må ein vera tidleg ute med søknad om invalidepensjon. Den tida ein mottok invalidepensjon er pensjonsgjevande fram til ein når aldersgrensa. I denne tida har ein permisjon utan løn. Skulle ein etter ei tid verta friskmeld, kan ein taka til i stillinga si på nytt, eller i anna høveleg arbeid.

Alderspensionen kan ein søkja når ein fyller 65 år, eller når ein fyller 62 år og alder og tenestetid tilsaman er 85 år eller meir. For å få full alderspensjon må ein ha ei tenestetid minst 30 år. Pensjon av tenestetid kortare enn 30 år kan ein finna fram til ved å samanhaldast tenestetida med full pensjon, 30 år. Til



Endre Grutle

dømes vil ein med 20 års tenestetid få 20/30 av full pensjon.

I samband med pensjonsgjevande tenestetid vil eg gjera merksam på at dei som har tenestetid før 1951 og som ikkje har fått denne tida registrert som pensjonsgjevande, sender inn oppgåve over denne tida snarast.

Dei som ved fylte 65 år ikkje har tenestetid nok til å få full pensjon, kan søkja om å få fortsetja i stillinga si i inntil 5 år. Søknad om alderspensjon må innsendast i god tid, minst 4 månader før ein sluttar. Størrelsen på pensjonen er avhengig av kva stilling ein har hatt og tenestetida. Det er fastsett grunnlagsklasse for dei ymse yrkesgruppene. Desse og pensjonsreglane elles er for tida under revisjon. Eg skal seinare koma tilbake med dei nye reglane, men eg vil gje nokre døme på storleiken av pensjon for ein del yrkesgrupper etter dei någjeldande reglar. Summane som eg oppgjev er for **full pensjon** (30 år).

| | |
|---|-------------------------|
| Tenestemenn i vedlikeholdet, vegvakter: | ca. kr. 39.500,— pr. år |
| Mekaniker med fagbrev | ca. kr. 41.500,— pr. år |
| Maskinførar | ca. kr. 43.000,— pr. år |
| Tenestemenn i anleggsdrifta | ca. kr. 45.000,— pr. år |
| Tenestemenn i tunneldrifta | ca. kr. 53.000,— pr. år |

Oppsynsmenn som tidlegare har vore vegarbeidarar vil eg be senda inn oversikt over den tida dei var løna etter overeinskost. Dette p.g.a. at denne tida ikkje er registrert i Statens pensjonskasse.

Som sagt vil eg ta for meg dei nye pensjonsreglane og koma med ei utgreiing i bedriftsavisna når desse ligg føre.

Endre Grutle



Samarbeidsutvalet 1977

Samarbeidsutvalet vil i 1977 ha fylgjande representantar og varamenn:

Frå Administrasjonen:

Vegsjef Josef Martinsen
Driftssjef Olav Søfteland
Administrasjonssjef Per Skulstad
Bilsakkyndig Olav Helland

Varamenn:

Overing. Eirik Vedeler Lie
Overing. Jan Søylen
Øk. sakshandsamar Edgar Aaland
Overing. Henrik Olsen

Frå Organisasjonane:

Avd.ing. Harald Larsen (NITO)
Sekretær Bjørg Hestdal (STAFO)
Mekaniker Norvald Breivik (NAF)

Anl.arb. Arne Mathiassen (NAF)
Oppsynsmann Magne Heggland
(NFATF)

Varamenn:

Avd.ing. Olav Lundstad (NITO)
Kontorass. Arvid Nilsen (STAFO)
Mekaniker Jens Tveit Aga (NAF)
Anl.arb. Ingvald Sandnes (NAF)
Oppsynsmann Sverre Haugen
(NFATF)

Observatører:

Avd.ing. Knut Narum (NIF)
Bilsakkyndig Halvor Heldal (SBF)
varamann
Verneleiar Bjørn Langedal

Sekretær:

Anna Maria Måge

Administrasjonen og organisasjonane sine representantar har formannsvervet anna kvart år. I 1976 har organisasjonane sine representantar hatt formannen.

Eg vil takka alle medlemene i samarbeidsutvalet for hyggeleg arbeid i utvalet. Den gode samarbeidsånda som rår, vonar eg kan først vidare utover i heile etaten.

Norvald Breivik

På bakerste benk

Eit rundskriv er alltid nummerert med talenter, Til Ingeniører, oppsynsmenn og assistenter.

Det er no so når ein år etter år, alltid til venstre for punktum står.

Tenk om vi ein gong i året fekk sjå, den omvendte vegen med kunnskapen gå.

Skal tru om det ein gong frå pennens fører, står: Til assistenter, oppsynsmenn og ingeniører.

Sigbjørn Børsheim

En sann forteljing

På riksveg 14 mellom Knarvik og Sævråsvåg, er det i sumarhalvåret mykje ferdafolk av ymse nasjonar. Det var sumaren 1970, ein dag det var høvling i gang på nemnde veg, at ein svenske kom kjørande og skulle til ferja på Sævråsvåg. Han stogga og spurde arbeidaren som gjekk etter med riva og raka vekk stein av di der var så lite grus att i vegen, «Kan De seia meg raka vegen til Sævråsvåg?».

Arbeidaren svara utan å tenkje, då han var oppteken med riva, «Da veit 'kje eg, har berre raka ein kilometer i dag».

Innsendar
Albert Hauge



STATENS VEGVESEN HORDALAND VEGKONTOR

C. SUNDTSGATE 64 — TELEFON (05) 23 23 10
POSTBOKS 2826
5011 BERGEN — NORDNES

Melding nr. 69/76
Arkiv nr. 071.1
Dato: 6. sept. 1976
BLa/AMM

Til Ingeniører, oppsynsmenn og assistenter.

«BILTILSYNET» Eit stebarn innanfor vår etat?

Som overskrifta her viser har bilsakkyndige endra navn, og heiter no biltilsynet. Navneendringa er ein del av ei større omorganisering av bilsakkyndigetaten som vart gjort gjeldande frå 1. januar i år. Når vi i overskrifta nevner at biltilsynet er stebarnet innanfor etaten, har dette si årsak i at mange av oss i vegvesenet ikkje er klar over at biltilsynet er ei avdeling under Statens



Overing. Olav Helland



Konsulent Aud M. Davidsen

vegvesen i Hordaland. Kvifor har vi ei kjensle av at biltilsynet tilhøyre ein annan etat? Kan det vera manglande kjennskap til denne avdelinga? Føler biltilsynet sine folk at dei er ei avdeling på utsida av vegkontoret? Vi stiller spørsmålet til leiaren for biltilsynet i Bergen, overingeniør Olav Helland og kontorleiaren, konsulent Aud M. Davidsen.



Skranken, hvor publikum betjenes.

— Den kontakten vi har trong for å ha med vegkontoret, er god. Vi har våre kontaktmenn på vegkontoret. I saker som gjeld lønningar har vi den beste kontakt med konsulent Børsheim, sekretær Alsaker og sjølvsgatt kasserar Høysæther. I personalsaker er våre kontakter administrasjonssjef Skulstad og sekretær Grutle. Og når det gjeld økonomien snakkar vi ofte med økonomisk sakshandsamar Aaland, og i faglege spørsmål er sekretær Huus vår kontaktperson. Vidare får vi informasjon om mykje av det som rører seg på vegkontoret, gjennom alle meldingar og rundskriv som også vert oversendt oss, og gjennom samarbeidsutvalet, der Helland er medlem.

Svaret frå disse skulle gje ein peikepinn på at det er informasjon frå biltilsynet til dei andre tilsette ved vegkontoret, som vantar.

I det fylgjande vil vi difor gje eit samandrag av den informasjon vi fekk frå overing. Helland og konsulent

Davidsen om biltilsynet sine oppgåver. Arbeidet til biltilsynet er ikkje berre det som folk flest kjenner til, nemleg kontroll med at køyretya er i forskriftsmessig stand, og vera sensor i samband med oppkøyring til førarprøva. Av tekniske oppgåver biltilsynet er pålagt, er godkjenning og kontroll med alle køyreskolane. Mellom anna skal det kontrollerast at dei har gode nok lokaler og undervisningsmateriell til å forestå den teoretiske opplæring av elevar til førarprøva. Også nye køyrelærarar må gå opp til ei prøve som skal godkjennast av biltilsynet. Ei anna oppgave biltilsynet er pålagt, er godkjenning og kontroll av bilverkstadene. Likeeins skal biltilsynet godkjenne firma som driv utleige av bilar utan førar. Som vi skjønar har biltilsynet mange oppgåver ved sida av køyretøykontroll og førarprøva.

Likevel er vel dette det som tek mestedelen av tida til det tekniske personale, som for biltilsynet i Bergen

utgjør 13 personar. I tillegg er det 2 mann i Odda. Etter den nye organiseringa av biltilsynet skal titlane på det tekniske personale vera overingeniør, avdelingsingeniør, inspektør, køyrekontrollør og trafikkkontrollør. På grunn av dei mange og varierte oppgåver må også biltilsynet sine folk spesialisere seg, og ein har valgt å dele oppgåvene i tre funksjonar: køyretøyfunksjonen, trafikksfunksjonen og kontorseksjonen. Personalet ved kontoret i Bergen er ikkje endå reelt oppdelt etter denne funksjonsdelinga, men ein har utpeika leiarane for dei 3 seksjonane. Som tidlegare nevnt er overing. Olav Helland leiar av heile avdelinga. Nestkommanderande og leiar av køyretøyseksjonen er avd.ing. Eilef Hatlestad. Avd.ing. Gunnar Brodal vil verta Hatlestad sin medhjelpar som leiar av denne seksjonen. Som seksjonsleiar for trafikksseksjonen vert avd.ing. Alf Tretteberg. Dei andre tekniske vil rotere mellom disse 2 seksjonane, men dei som vert



Alf Tretteberg

tilsette for ettertida vert tilsett med oppdrag på dei 2 einskilde seksjonane. Leiar for kontorseksjonen er konsulent Aud M. Davidsen.

Arbeidstilhøva for biltilsynet sine folk i Bergen er for tida svært vanskelege. Ei fullgod løysing på dette ligg enno noko fram i tida, då arbeidet med nybygget i Fyllingsdalen endå ikkje er oppstarta. Kontrollhallen i Lars Hillesgt. 20 må dei flytta frå nokså snart, og

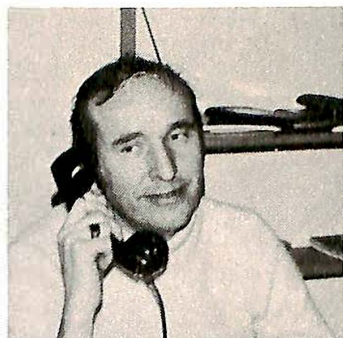


Brodal, Vedeler Lie og Hatlestad i den nye kontrollhallen på Mindemyren.

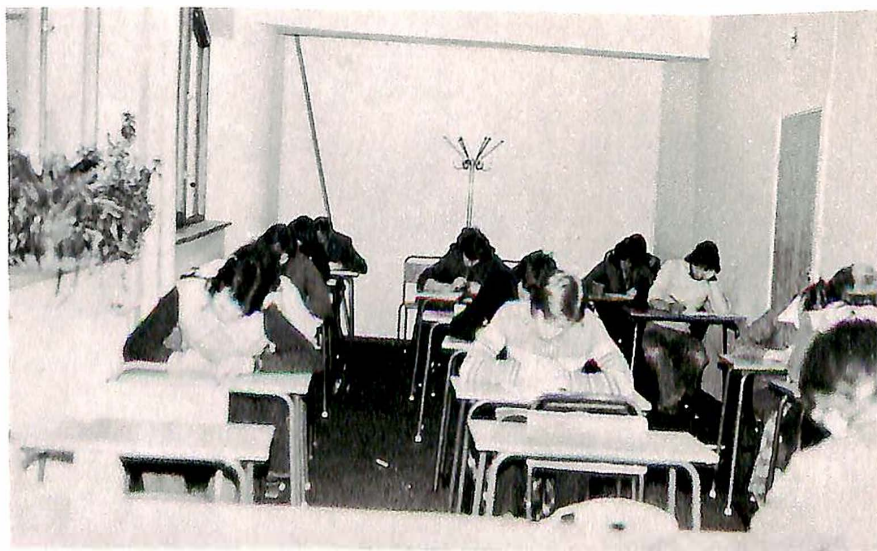
dei har difor fått leige ein del av LBK sine lokal i Kanalvegen på Minde-myren. Her vil etter ei tid all køyre-tøykontrollen verta utført. Leiar her vert avd.ing. Brodal, saman med 2 eller 3 av sine kollegaer.



Terje Handeland



Kjell Johnstad



Vordene bilførere avlegger teoriprøve.



Kontorassistentene Evelyn Knapskaug og Berit Johannessen og sekretær Margit Nilsen.



Sekretærene Hildur Nordahl og Inger J. Aslaksen og kontorassistent Toril Ravnanger.

Kontorseksjonen sine oppgåver er også mange og forskjellige. 2 av kontorfunksjonærane er på førarprøveavdelinga. Disse fører protokoller over alle som søkjer om førarprøve og over dei som klarer prøva og dei som stryk.

Registreringsarbeidet er ein stor og viktig del av kontorpersonelet sitt arbeid. Det krev stor nøyaktigheit. Til kvar tid må ein ha eit ajourført register over køyretøya i distriktet, føre kontroll med at forsikringane er vedlikehaldne og at avgifter er betalte. Kontoret har fått eit nytt hjelpemiddel, eit såkalla microfichsystem. Dette gjev opplysningane på ein lettare måte. Systemet verkar godt, og konsulent Davidsen er svært godt nøgd med det. Av andre



Carlo Jacobsen

oppgåver er innkalling av køyretøy til kontroll, og anna vanleg kontorarbeid. Både for dei tilsette og publikum er lokala i Lars Hillesgt. 20, 2. etg. ikkje dei beste. Men også her vil det bli gjort ein del forandringar med lokala, som dei vonar vil betra miljøet for dei tilsette, og føra til betre service for publikum. Personalet ved kontorseksjonen i Bergen består av 1 konsulent,

11 sekretærer og 15 kontorassistentar. Herav er det 2 sekretærer i Odda. I det heile får vi inntrykk av at alle ved biltilsynet ser fram til å flytta i nye lokaler i fyllingsdalen.

I nær framtid skal det opprettast ei ny stilling i biltilsynet. Det skal vera ein biltilsynssjef i kvart fylke, og 4 av disse er tilsette i 1976. Dei andre skal tilsetjast i 1977. Biltilsynssjefen si viktigaste oppgåve vert å gjennomføra stortingsmelding nr. 79 og å koordinera arbeidet mellom vegkontoret og biltilsynskontoret.

Som vi nok alle forstår er det svært nært slektskap mellom det arbeid vegvesenet sine folk utfører og biltilsynet sitt arbeid. Vegvesenet sitt arbeid er som alle veit å syte for at vegane blir bygd og vedlikehaldet er så godt som mogeleg. Biltilsynet skal syta for at køyretøya som trafikkerar vegane, er så trafikk sikre som mogeleg og at sjåførane har den naudsynte opplæring. Det er difor naturleg at vegsjefen koordinerar alt dette, slik at alle kan ferdist så trygt som mogeleg på våre vegar. Dette må vera eit felles mål, til nytte for den einskilde og for heile samfunnet. Vi vonar eit godt samarbeid vil føra til at «stebarnet» biltilsynet vert eit «ekte barn» innan etaten «Statens vegvesen».

Red.

DE 39 UTNÆVNTE SAKKYNDIGE



De første 39 bilsakkyndige som ble utnevnt i 1927. Nr. 31 er Arne Svendsen som var mange-årig leder for bilsakkyndige i Bergen. Nr. 38 er Hellik Rabbe som også var tilsatt ved bilsakkyndige i Bergen.

ORDET

FRITT

«Katteøyne» på Skyggestranden — fare for personer og materiell

Innsender:

Svein Arne Nilsen

Gjentatte ganger har vi som brøyter på Skyggestranden gjort oppmerksom på farene ved katteøyne som markerer midtlinjen på veibanen. Først og fremst faren for at katteøynene vil føre til at vi kjører ut av veien ved at ploget tar tak i kanten på katteøynene. Dette har skjedd mange ganger.

Dernest faren for at hele katteøyet eller deler av støpegodsformen som katteøynene er montert i, rives løs av ploget og fyker som prosjektiler til alle sider. Faren er stor for at trafikantene kan treffes og skades på materiell og personer kan oppstå.

På et møte høsten 1975 mellom oss brøytefolk, representanter for trafikkavdelingen og vernelederen som var

initiativtaker til møtet, ble problemene våre belyst. Resultatet av møtet ble at katteøynene ble fjernet i bakken opp fra den siste tunellen. Men de øvrige sitter fortsatt i veibanen, de som er igjen av dem.

Inne i tunellene er det klart at katteøynene har sin misjon og må kunne stå. Når det gjelder de som er montert ute, er disse som tidligere nevnt, en fare for både oss som brøyter og trafikantene. Vi har som sagt mange ganger tatt opp denne saken, men hittil har det ikke resultert i så mye. Jeg vil derfor benytte bedriftsavisen til å spørre om: Når vil resten av katteøynene bli fjernet?



Ordet fritt forts. - - -

Det gule varsellyset

Det var med interesse jeg leste i bedriftsavisens forrige nr. om Bilsakkyndig Sørensen sitt arbeid med rettledning for bruk av gult varsellys. Det er bare ikke nok å gi ut en rettledning. Bruken av gult varsellys er i dag så kollosalt overdrevet at den vanlige bilist totalt har mistet respekten for dette som tross alt skal varsle den vanlige bilist om at her kommer det noe, eller her hender det noe som kan være til fare for ham.

Det er i dag for lett å anskaffe et gult varsellys, man kan bare gå inn på en hvilken som helst bilrekvisita og kjøpe ett. Det er derfor svært mange som har lys, som ikke har noe behov for et varsellys i hele tatt, derfor og misbruk.

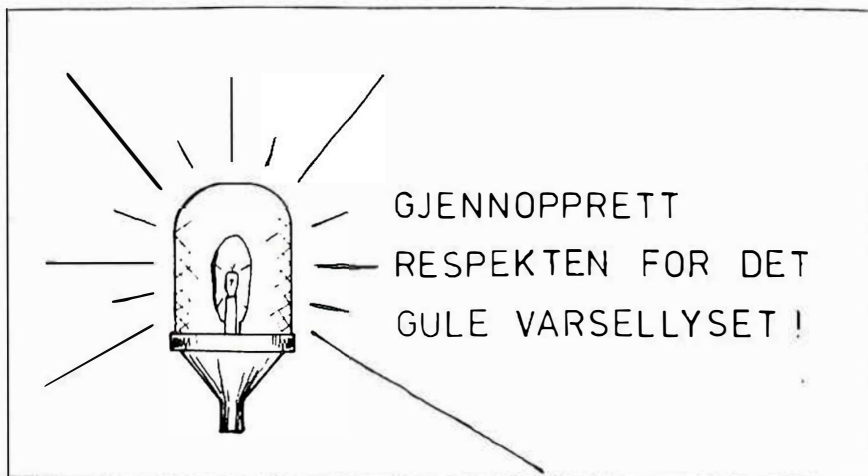
Jeg mener at det her bør innføres en behovskontroll ved anskaffelse av gult varsellys.

Det jeg her sier gjelder private, men jeg skal ikke se bort fra at det foregår misbruk blant Vegvesenets personell også. Så jeg venter på Sørensens rettledning og håper at denne, dersom det lar seg gjøre, blir gjort til påbud for Vegvesenet.

Jeg mener at politiet, og spesielt det såkalte Statspolitiet som kjører land og strand rundt, bør slå hardt ned når de oppdager misbruk av gult varsellys, slik at vi kan få bygget opp igjen den respekten som nå er totalt borte.

Så vil jeg oppfordre mine kolleger i Vegvesenet til å gå foran med et godt eksempel ved riktig bruk av varsellyset.

Svein Arne Nilsen
brøytesjåfør





Forslagsordninga

Frå 1. januar 1976 kom det nye retningslinjer for forslagsordninga i vegvesenet. Denne går ut på at ein no kan premiera lokalt forslag med inntil kr. 1.000,—. Før denne tid måtte alle innkomne forslag sendast Vegdirektoratet for vurdering av premiestørrelsen.

Grunnen til endringa er at ein vil oppnå ei raskare handsaming av forslaga, og dermed få ei meir effektiv forslagsordning.

Ved vegkontoret er det nedsett ei nemnd for å handsama innkomne forslag. Denne består av ingeniør Amund Almklov og formannen og sekretæren i samarbeidsutvalet.

Dersom eit forslag vert vurdert til premie mellom kr. 1.000,— — kr. 3.400,— må dette avgjerast av Bedømmelsesutvalet i Vegdirektoratet, og premiering på meir enn kr. 3.400,— må avgjerast ik Hovedsamarbeidsutvalet.

I praksis vil dette seia at ein forslagsstillar kan få både lokal og sentral premiering.

Innsending av forslag

Har du ein god idé som du synst andre bør få nytte av, så send forslaget til:

Hordaland Vegkontor,
Samarbeidsutvalet, v/A.M. Måge
C. Sundtsgt. 64,
5011 Bergen — Nordnes.

Har du vanskar med utforminga av forslaget, skal du få hjelp. Vend deg til ovanfornemnde, så vil du få veta kvarhen du eventuelt kan få hjelp til skriving, skisser eller å laga modell.

Vurderings- og premieringssystemet

Forslagsnemnda nyttar fylgjande kriterier for utrekning av premiestørrelsen:

- A: Idérikdom
- B: Nedlagt arbeid
- C: Nytteverdi

Eit forslag kan og premierast om det ikkje har nytteverdi, men dersom idérikdomen er stor og det er nedlagt mykje arbeid.

Som premie kan nyttast både pengar og gjenstandar. Pengepremiene er skattepliktige, medan gjenstandspremiar er skattefrie opp til kr. 1.000,—.

Sidan 1973 har samarbeidsutvalet handsama 21 innkomne forslag. Av disse er 10 blitt premierte.

Fylgjande har fått, eller vil få premiering:

Erling Brekke, Skarde kr. 700,— for forslag om montering av styrekant i tunnellar.

Dagfinn Notnæs, vegkontoret kr. 400,— for innføring av lønns- og trekkode i margin på overeinkomsten.

Nils Kvåle, Røldal kr. 600,— for patentklemmer for poppnagler av plater.

Liv Langeland, vegkontoret kr. 200,— for skjema for tilleggstrygd.

Torstein Haugen, Rådal kr. 200,— for forslag om maskinell neddriving av is-stalagtittar.

B. Angell-Hansen, vegkontoret kr. 100,— vedr. løfting av kjegletoppar.

Elling Ellingsen, for forslag om utstyr til å trekke slange inn på luftrør. Premiestørrelsen er ikkje avgjord.

Marit Helén Tømmerstrand, Biltilsynet kr. 100,— for skjema til rekvisisjon for kjennetegn.

Ingvar Sleire, **Asbjørn Vågseth**, **Arvid Vågseth**, **Harald Dæe** og **Kåre V. Johnsen** kr. 600,— (kr. 120,— pr. stk., for utvidelse av borebukk.

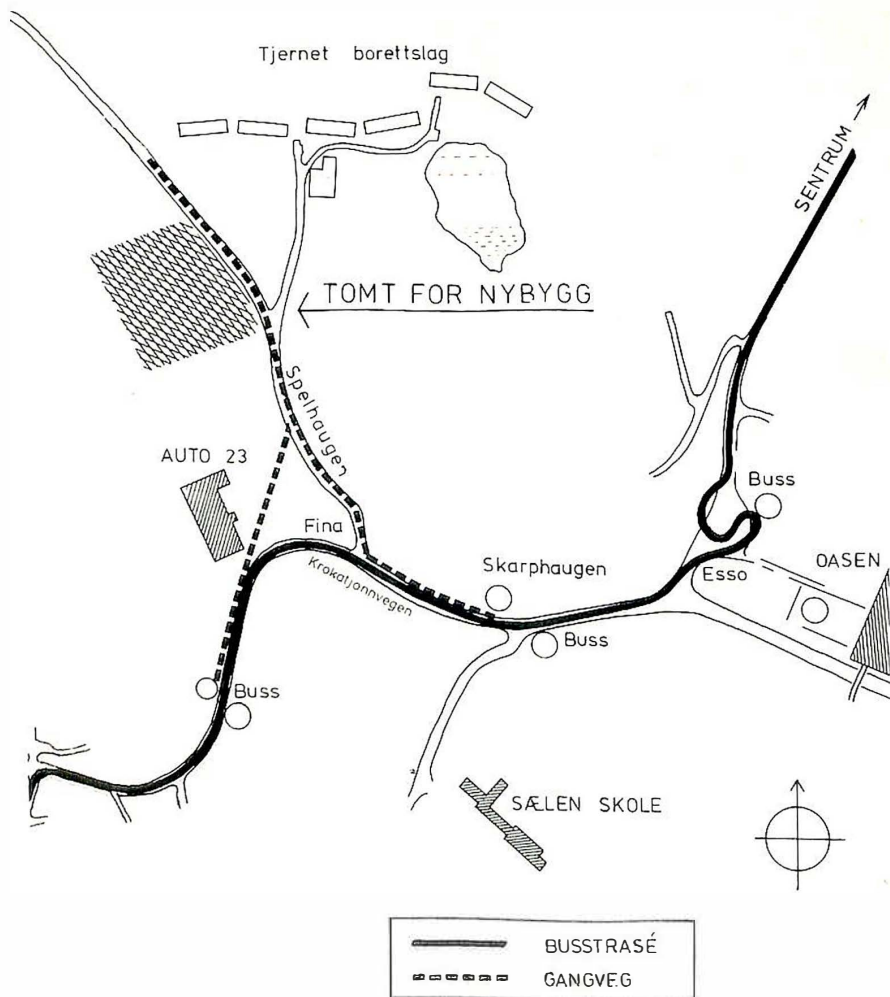
A. M. Måge

FUNNET/TAPT:

Til Vegsentralen i Rådal har ein fått levert eit armbåndsur. Det er vaskeriet som vasker arbeidstøyet for vegsentralen som har levert inn uret. Det blei funne i arbeidstøyet som var innlevert til vask. Dersom nokon savnar eit ur som kan vera kome bort ved innlevering av arbeidstøy på Vegsentralen, kan dei venda seg til **verkmester Mikal Nordvang, Rådal Vegsentral.**

Nybygg i Fyllingsdalen

Ei kort orientering frå brukarutvalet



(Plassering og tilkomst).

Det er nok mange som spør seg korleis det står til med planane for nybygget til m.a. Biltilsynet i Bergen og Vegadministrasjonen i Hordaland.

Etter fleire år med venting og utsetjing, ser det nå ut til at bygget vil vera klart til innflytting i slutten av 1980.

Teiknearbeidet har starta, men det er ennå ikkje så langt kome at utsjånad til bygget eller plassering på tomte er fastlagt.

For at lesaren skal kunna knyta plasseringa av bygget til kjende punkt i

Fyllingsdalen, syner kartskissa grensene for tomte.

Tilkomsten til bygget blir via Kroka-tjønneveien og Spelhaugveien. Ved flyttinga vil nok mange finna at det vil bli på små problem å nytta privatbil, ettersom kjøringa ut i Fyllingsdalen vil gå mot rushet.

Ein får likevel håpa at busstilbodet vert slik at ikkje alle vert avhengig av privatbil. På kartskissa er den nærverande plassering av stoppestadene for busslinje 13 innteikna. Gangavstanden er ca. 800—900 m til dei to næraste stoppestadene.

Arbeids- og plasstillhøva

Korleis blir så plasstillhøva samanlikna med det vi nå har?

Tabell 1 viser areala i det vedtekte romprogrammet.

| | |
|--|--|
| A. Vegadministrasjonen i Hordaland | 2334 m ² |
| B. Statens Bilsakkyndige i Bergen | |
| Administrasjon | 638 m ² |
| Kontrollhallen | 592 m ² 1230 m ² |
| C. Bergen justerkammer | 218 m ² |
| D. Statens teknologiske institutt i Bergen | 145 m ² |
| E. Fellesrom | 190 m ² |
| F. Bedriftslegekontor | 52 m ² |
| G. Vaktmeisterbolig | 80 m ² |
| Sum netto areal | 4249 m ² |

Tabell 1. Romprogram Fellesbygg i Fyllingsdalen.

I tillegg kjem nødvendige tekniske rom, garderober og toaletter. Likeeins må der byggast tilfluktsrom i klasse A.

Plass- og arbeidstillhøva

Ei omtale av bygget akkurat nå vil nok mest bli opprømsing av kvadratmeter. Vi vil difor i eit seinare nummer av avisa koma attende med ei nærmare gjennomgåing av sjølve bygget.

Sjølv om det er mange spørsmål ved utforminga av bygget som ikkje er avklåra ennå må vi likevel tru at arbeidstillhøva vil bli gode.

I planlegginga vert det til dømes teke særleg omsyn til arbeidsrutinar, slik at

rom og utstyr blir plassert best mogleg i høve til kvarandre. Dei som treng god kontakt, skal altså sleppa å bruka dagen til å gå rundt i korridorar.

Kontorareala skal utformast med vanleg rominndeling. Der vert altså ikkje kontorlandskap i vanleg tyding.

Slik det nå ser ut, er det arealet som vegkontoret er tildelt i snauaste laget. Denne saka er teke opp med dei sentrale styresmaktene, men det er lita von om å få utvida romprogrammet nå.

Plasstilløva i nybygget vil såleis avhenga mykje av kva arkitekten får ut av dei areala som er til rådvelde.

Brukarane

Ved flyttinga til Fyllingsdalen blir det særleg Biltilsynet i Bergen som vil merka stor betring i arbeidstilløva.

Men dei tilsette ved vegadministrasjonen vil og merka forskjell. I dag er vegkontoret spreidd på 4 stader i Bergen (utanom Rådalen). Dette er sjølv-sagt tungvindt, men har og andre uheldige sider både med omsyn til dei

tilsette (som ikkje blir kjent med kvarandre) og publikum (som flyg frå dør til dør for å treffe rette personen).

Dei andre brukarane av Fellesbygget (som er navnet på bygget) vert Bergen justerkammer og Statens teknologiske institutt i Bergen.

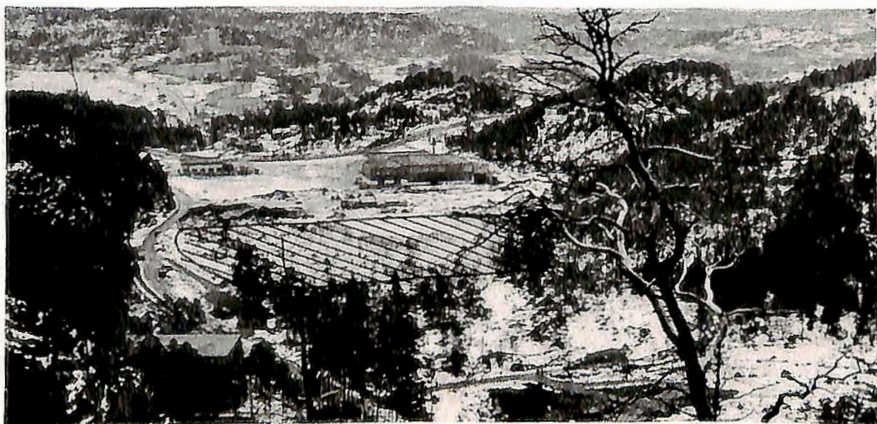
Der skal og bli plass til bedrifts-legekontor og vaktmeisterbustad.ø

Planlegginga

Det er Statens bygge- og eiendomsdirektorat (SBED) som står som byggherre.

Ei såkalla programmeringsgruppe samansett av representantar frå konsulentfirma innen byggefaga, har utarbeidd eit byggeprogram med brukarane, som har fått uttala seg om visse sider ved utforminga av bygget, Byggeprogrammet blir så det grunnlaget arkitekten arbeider utifrå ved den fysiske utforminga av bygget.

Jan Olav Skogland



Bilde frå tomten vår i Fyllingsdalen.

Fleksibel arbeidstid i Staten

Fleksibel arbeidstid har vi vel alle hørt om. Det innebærer at arbeidstiden kan forskyves noe morgen og kveld, slik at den enkelte innenfor et visst tidsrom kan bestemme når han vil legge sin arbeidstid.

Etter forhandlinger mellom Staten og tjenestemennenes hovedsammenslutning våren 1974, ble det bestemt å innføre fleksibel arbeidstid som en prøveordning i tre statsinstitusjonar. Resultatene fra denne prøveordningen viser at fleksibel arbeidstid bør kunne innføres for de fleste arbeidstakere i Staten. For noen grupper vil imidlertid fleksibel arbeidstid bli vanskelig å gjennomføre.

I forbindelse med prøveordningen ble det ført nye forhandlinger høsten 1976. Fra Staten sin side ble det satt en del betingelser:

Sitat fra P83/76 fra Forbruker og administrasjonsdep.

«1. Den enkelte etats service overfor publikum må fortsatt være like god som i dag.

2. Spørsmålet om ordningen skal gjennomføres fastsettes etter drøftelser i den enkelte etat/institusjon.

3. Ordningen må gjelde alle arbeidstakere innen vedkommende etat/om-

råde/avdeling m.v. hvor fleksibel arbeidstid er vedtatt. Unntak fra denne regel kan bare gjøres for arbeidstakere som av tjenestlige grunner ikke kan komme inn under ordningen. Dette kan f.eks. gjelde arbeidstakere som har turnustjeneste, sentralbordbetjening, resepsjonsvakt, vaktmestre m.v. Den enkelte etat må selv vurdere hvilke arbeidstakergrupper som av tjenestelige grunner må unntas.

4. Arbeidstakere som kommer inn under ordningen med fleksibel arbeidstid skal være underlagt kontroll med arbeidstiden. Kontrollen kan foregå ved hjelp av stemplingsur, bruk av «fleksimeter» eller ved registrering i fremtøteprotokoll».

Kjernetid og ytre arbeidstid

Organisasjonenes representanter sa seg enig i disse vilkårene for gjennomføring av fleksibel arbeidstid. Det ble videre enighet om å innføre en såkalt kjernetid, d.v.s. et tidsrom på arbeidsdagen da alle ansatte skal være i arbeid. Denne kjernetiden skal om vinteren være mellom klokken 0900 — 1500, og om sommeren mellom klokken 0900 — 1430. Forøvrig skal all ordinær arbeidstid opparbeides mellom klokken

0700 — 1700. Den tiden som faller utenfor kjernetiden kalles den ytre arbeidstid, fra 0700 — 0900 og fra 1430 (1500) — 1700.

Avregningsperioden

I forbindelse med fleksibel arbeidstid, vil det bli dager, uker og kanskje måneder hvor den enkelte vil få enten for lite eller for mye arbeidstid. Avregningsperioden skal være fire uker hvor arbeidstiden må være opparbeidet innenfor pluss/minus 10 timer. Har man mer enn 10 timer for lite opparbeidet, medfører det trekk i lønn. Har man inntil 10 timer for lite eller for mye, kan denne tiden overføres til neste avregningsperiode.

Overtidsarbeid

Overtidsarbeid skal være pålagt og attestert i det enkelte tilfelle. Hvorvidt den enkelte ønsker betaling for overtid eller lar overtiden være en del av arbeidstiden i avregningsperioden, avgjør han selv.

Kontroll med arbeidstiden

Som Statens forhandlere har poengtert skal det føres kontroll med at arbeidstiden blir overholdt. Hvilke kontrolltiltak som skal iverksettes, skal avgjøres i forhandlinger innen den enkelte etat.

Innføring av fleksitid

I forbindelse med innføring av fleksitid skal organisasjonene gjennom sine tillitsmenn, kunne kreve drøftinger om saken med administrasjonen. Hvis det blir enighet om å innføre fleksibel arbeidstid etter gjeldende regler, skal spørsmålet avgjøres ved avstemming blant arbeidstakere. Dersom det blir

flertall for fleksibel arbeidstid ved en avstemming, binder dette mindretallet til å følge den nye ordningen. Det er en forutsetning at **alle** tilsatte innenfor en etat eller en avdeling må gjennomføre fleksibel arbeidstid.

Hvordan vil dette virke i vegvesenet?

Kan fleksibel arbeidstid innføres i vegvesenet? Vil alle grupper innenfor etaten kunne innføre fleksibel arbeidstid, f.eks. driften ute? Ved vegkontoret skulle det kanskje ligge bedre til rette for fleksibel arbeidstid. Hvordan ser dere på de tiltak for kontroll av arbeidstiden som er en betingelse for innføringen av ordningen? Vi lar deres spørsmålene stå ubesvart og håper at dere vil gi deres syn til kjenne i bedriftsavisen.

Bjørn Langedal

**Bruk
bil-
beltet**



Hytter til leige!

BILL. MR. HORD. VEG

Hyttestyret ved vegvesenet i Hordaland har i dag 11 hytter som er til disposisjon for dei tilsette ved Hordaland vegvesen og Biltilsynet når dei ikkje er opptekne av vegvesenet sine tjenestemenn i tjeneste. Dessutan vil ein til sommarsesongen 1977 få 3 i tillegg, nemleg ei i Ovågen (i Øygarden), ei på Flatøy og ei i Godvik (ved Sotra brua). Alle disse 3 ligg ved sjøen og vil få bade- og fiskemogelegheiter.

Dei 11 hyttene ein i dag disponerar er fylgjande:

Garasjen, Kvamskogen,
Vegvokterhytta, Kvamskogen,
Tokagjelhytta, Kvamskogen,
Fossen Bratte nedre,
Kvamskogen,
Fossen Bratte øvre,
Kvamskogen,
Vikafjellhytta,
Krossdalen, Hardangervidda,
Håradalen, Røldal,
Nupshandlene, Haukelifjell,
Midtlæger, Haukelifjell,
Bømlo-hytta, Finnås.

*Hyttestyrets to kvinnelige medlemmer,
sekretærene Aasia Huus og Anna Maria
Måge på befarung i ei av hyttene.*



Som ein ser er det berre Bømlo-hytta som ligg ved sjøen.

Av disse 11 hyttene er det 4 stk. som har berre ei eining, d.v.s. at ein får ha hytta åleine. Dette gjeld vegvokterhytta, Fossen Bratte øvre — og nedre, og Nupshadlene. Dei 7 andre må ein rekna med og ha saman med andre, som i

praksis vil seia felles kjøkken og opphaldsrom.

Dei 3 nye hyttene ein får til sommarsesongen 1977 vil kvar få ei eining.

Ved leige av hytter syner ein til hyttereglementet.

A. M. Måge

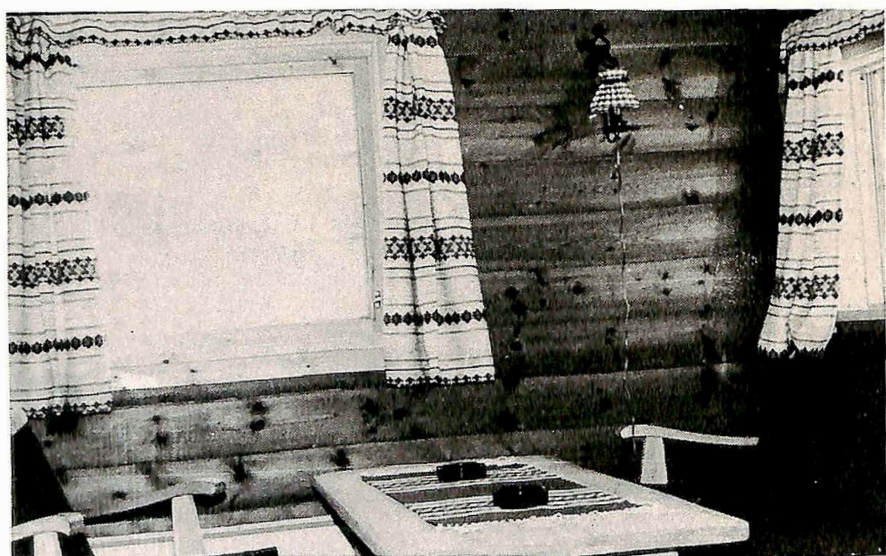
Ei av hyttene på Kvamskogen, Fossen Bratte øvre.



Hyttereglement

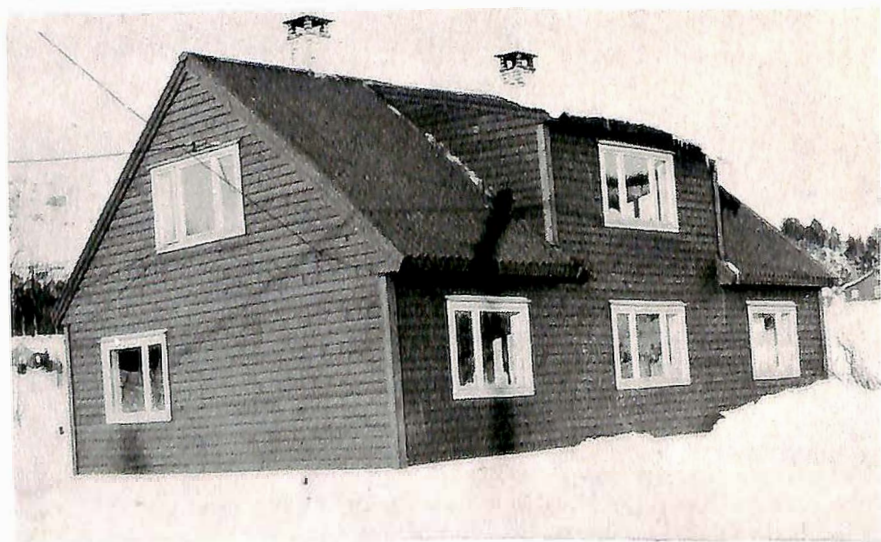
1. Hyttestyret stiller hyttene til disposisjon for tilsette ved Hordaland vegvesen og Statens bilsakkyndige når dei ikkje er opptekne av vegvesenet sine tjenestemenn i tjeneste.
2. Ein kan ta med seg sin næraste familie. Ein kan og ta med vener når plassen tillet det, og dette ikkje tek opp plassen for vegvesenet sine tilsette. Vedkomande hytteleigar må vera med og er ansvarleg for at det vert vist god orden og åtferd.
3. Hytteleiga er for tida kr. 3,— pr. døgn for vaksne og kr. 1,50 for barn under 16 år. Etter framlagt rekneskap og budsjett frå hyttestyret, fastset samarbeidsutvalet kva pengane skal nyttast til.
4. I påsken, når søknaden er stor til hyttene vil løve om plass verta gjeve av hyttestyret ved loddtreking. Dei som har fått tildelt hytte eitt år, står over loddtreking det neste året. Dersom det vert færre søknader enn disponible einingar, føretek ein loddtrekning mellom dei som fekk hytte året før. I ferien kan det og verta trangt om plassen, og styret vil då gå fram på same måten som for påsken. Hyttestyret har høve til å innføra maksimal leigetid.
5. Alle søknader om overnatting i hyttene må sendast hyttestyret, Hordaland vegkontor. For påsken vert søknadsfristen gjeven i særskild melding. Elles i året er søknadsfristen maksimalt 1 mnd. Ved søknad om bruk av hyttene må antall personar (vaksne + barn) gjevast opp.
6. Nøklane vert levert ut av hyttestyret, og skal leverast attende straks opphaldet i hyttene er slutt. Det kan verta kravd hytteleige til nøklane er innlevert.
7. Hytteleiga skal betalast over giro på dei utlagde giroblankettane. Baksida på tallongen skal utfyllast. Kvar enkelt er pliktig til å skriva navnet sitt i hytteboka, og kor lenge ein har nytta hytta.
8. Hyttene skal vera reingjorde før avreise.
9. Hyttestyret har rett og plikt til å utnemna ein ansvarleg for hytta.
10. Hytteleigarane har plikt til å gjera seg kjende med hyttereglementet. Brot på reglane skal rapporterast til hyttestyret. I slike høve kan hyttestyret ta stilling til om vedkomande skal nektast seinare leige.

Andre opplysningar kan de få ved hyttestyret.

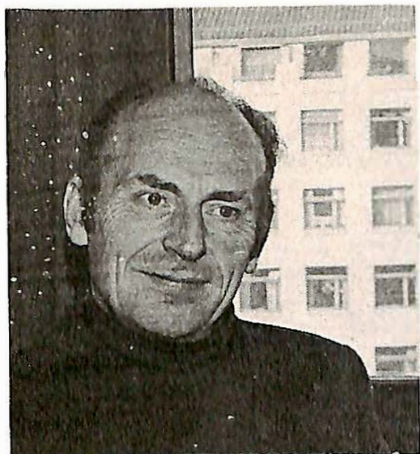


interiør frå Fossen Bratte øvre.

Hytta på Tokagjelet.



Manglende billeddekning fra forrige nr.



Avd. ing. Kåre Birkelid



Ingeniør Torgeir Eidsnes



Redaksjonsutvalet for «Veg i Vest». Frå venstre: Bilsakkyndig Arne Hilton, sekretær Aasta Huus, maskinførar Gunnar Hosøy, verkstedsarb. Norvald Breivik og vegsjef Josef Martinsen.

Redaksjonen er lei for . . .

at ikkje alle fekk tilsendt fyrste nummer av bedriftsavisa. Dette skuldast at lista over tilsette innan etaten dessverre ikkje var komplett. Alle innan oppsynet og ein del av kontorpersonalet mangla på lista. Vi vonar at dette skal vera i orden til utsending av dette nummeret.

Likeså er vi leie for at pensjonistane våre fekk avisa så mykje seinare enn oss andre. Dette skuldast at det var vanskeleg å finna eit ajourført register over våre pensjonister. Vi har derfor fått utarbeidd eit register som vi også har sendt til alle vegmeisterkontora, i håp om at desse vil hjelpa oss å halda registeret ajour.

Redaksjonen takkar . . .

alle som har sendt inn stoff til dette nummer av avisa. Vi har fått eindeleg innlegg «frivillig», medan eindeleg måtte vi både tigge og true.

Som alle ser har den øvre delen av framsida vår blitt teikna etter at navnet vart bestemt. Dette er gjort av Jan Ove Børhaug og Magnus Follevåg. Dei hadde fleire forslag til framside, men vi

fann dette som det beste for å illustrera navnet på avisa.

Inne i avisa finst der eindeleg teikningar som illustrasjonar til innlegg. Desse har vi fått teikna av Tor Åseng. Han har sitt kontor vegg i vegg med redaksjonen og er difor lett å be, — og villig til å hjelpe.

Til sist nokre ord om Åse Vigdis Festervoll som hjelpte oss å koma igang med avisa, og som laga fyrste nummeret. Ho er no slutta for å ta til med studier på heiltid. Vi ynskjer henne lukka til med studiene.

Redaksjonen oppmodar . .

alle til å senda inn stoff til avisa vår. Vi har i dette nummeret starta med ei «ordet fritt» spalte. Her vonar vi å få innlegg (korte og lange) om tankar og meiningar om ymse ting som opptek oss. Av emne vi ynskjer meiningar om frå dette nummeret, vil vi nemna driftssjefens innlegg om vi arbeider godt nok i vegvesenet, og innlegget om fleksibel arbeidstid i Staten. Ellers tek vi imot alle innlegg med takk.

Bjørn Langedal

Teikningar — Vitsar

Dersom det finst nokon som liker å teikne, tar vi meir enn gjerne imot teikningar. Det kan vera morosamme teikningar, vitseteikningar, situasjonsskildringar e.l.



Til dei som mottek avisa, men ikkje er tilknytta etaten

Det står fritt for alle å skriva i avisa. Særleg vil vi gjerne ha innlegg frå politikarar både på riks- og fylkesplanet, som er med å avgjera kor og kor-tid vegar skal byggjast.

Vi vendar oss også til politi/lensmannsetater og kommunale etater — og ber om innlegg som kan interessera vegfolk.

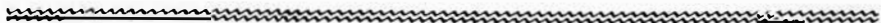
Når det gjeld vår helsetilstand, ville vi gjerne høyre frå våre bedriftslegar.

REDAKSJONEN:
Langedal, Måge

*TIDSRIST FOR INNSENDING AV STOFF TIL
NESTE NUMMER:*
25. april 1977.

ADRESSE:
«BEDRIFTS-AVISEN»
Hordaland Vegkontor
C. Sundtsgt. 64
5011 NORDNES

MASSEKORSBÅND



har du
forslag til
bedre



VERNETILTAK

bruk forslagsordningen

skriftsatt for utarbeidning av
vedtak og forslag

