

Ryggjavegen



Innhold

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
LTP	s. 4
KRYSSORD	s. 7
GÅLLØPSKJEMA	s. 8
ARKIV ER IKKE HVA ARKIV VAR	s. 9
OPPOVER GÅR'E	s. 11
TILLITSMENN I SAKSEN	s. 11
NÅR VI SER DET HELE LITT »FRÅN OVAN»	s. 12
SULDALSANLEGGET	s. 14
STAVANGER MØTESTED FOR BILKONTROLLEN I HØST	s. 16
VELKOMMEN I STATENS TENESTE	s. 17
TENK DEG OM! – TIL ETTERTANKE	s. 18
VEGVESENET STILLER UT	s. 20
PÅ TO HJUL HOS BILSAKKYNDIGE	s. 22
ANSATTES MEDBESTEMMELSE I OFFENTLIG VIRKSOMHET	s. 24
MED LOV SKAL LANDET BYGGES	s. 27
BRUOPNING PÅ RANDØY	s. 29
NILIUUS	s. 30
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 31
SAMARBEIDSKONFERANSEN 1976	s. 32
S. U.'s DOKUMENTER LEGGES UT PÅ VEGKONTORET	s. 33
MINNEORD	s. 34
RUNDE TALL	s. 35
NOTATER	s. 35
SKILT RIKTIG – ØK SKILTRESPEKTEN	s. 36

RYGGJAVEGEN

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

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

Bidragsytere: Ch. Danielsen, H. Folgerø, P. Smedberg, A. G. Vasbø, B. Nilberg, M. Crosby, M. Wiik, O. Tafjord, M. Fransson, S. G. Thorsdal.

Redaksjonen avsl. 3. juli 1976. Opplag 1350. Sats og trykk: Allservice A/S.

3 minutt med vegsjefen

Tale v/vegsjef Chester Danielsen
under opninga av Randøy bru

DYKKAR MAJESTET, herr fylkesmann, herr ordfører, mine damer og herrar!

Randøy bru, som i dag skal opnast av H. M. kong Olav V., er ikkje ei av dei store og ruvande bruane i dette landet. Brua er ikkje nokon lekk i landet eller fylket sine hovudvegar og ho erstatter ikkje nokon ferjesamband, — det er inga ny gjennomfartsåre som blir opna i dag.

Men likevel. For dei forholdsvis få menneska som brua har betydning for, er denne dagen ein stor dag, — kanskje den største og mest minnerike dagen i heile Randøy si historie. Randøy bru vil kunne gje fortsatt framgang og vokster og eit rikare liv for alle dei ca. 280 menneska som bur på ei av dei vakraste øyene i Ryfylke.

Også for Hjelmeland kommune og Rogaland fylke er opninga av Randøy bru ein milepel. Brua er eit synleg og eit vakkert bevis for at Hjelmeland kommune sitt store arbeid for å betra kommunikasjonane i kommunen ikkje har vore til fånytt. For Rogaland

fylke markerer Randøy bru både avslutninga av første steget i det store program for omlegging av kommunikasjonsmønsteret i Ryfylke, der hovudtyngda har lege på bygging av ferjeleier, — og innleiinga til det andre steget, — som vil omfatta vidare bygging av bruer for å knytta saman øyer og knytta øyer til fastlandet.

Våre sentrale styresmakter, Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, er representerte her i dag ved denne høgtidelige opninga. Dei fortjener takk og ros for den velvilje dei har vist for dette prosjektet, — i første rekke ved at Randøy bru er kome med i Statens sitt program for tilskott til fylkesvegar til veglause strok, og med det har fått 50 % statstilskott.

På vegne av Statens vegvesen, som har stått som byggherre for Randøy bru, vil eg ved dette høvet retta ein takk for eit godt og hyggeleg samarbeid med Hjelmeland kommune og med komiteen for Randøy bru under både planlegginga og bygginga av brua. Eg vil også takka konsulent og entreprenørar for samarbeid og for godt utført arbeid.

Arbeidarar og funksjonærar frå vegvesenet som har arbeidd på anlegget, fortjener også ein takk for godt utført arbeid.

Det er ei stor ære for meg å få lov til å be Dykkar Majestet om å foreta den offisielle opninga av Randøy bru ved å skjere over bandet som symboliserar den siste hindringa mot å ta Randøy bru i bruk.

Langtidsplanlegging eller LTP er :

- ikke effektivisering.
- ikke et rasjonaliseringstiltak
- ikke primært en endring i organisasjonsmønsteret
- ikke et handlingsprogram for å rive opp det bestående,

men alle disse tingene kan komme fra LTP-arbeidet.

LTP er en lederstil som først og fremst bør engasjere lederne.

Vi har hørt om LTP ved forskjellige anledninger, både i skrift og tale, derfor avlegger vi vegsjefen et besøk for å få nærmere rede på hva som ligger bak disse bokstavene.

- Hvorfor kom dette arbeidet igang? spurte vi.

- Det er delvis en videreutvikling av vegvesenets organisasjonsarbeid. I Vegdirektoratet holdt de på med et såkalt organisasjonsutviklingsprogram, men arbeidet stoppet opp av flere årsaker. Blant annet var det manglende engasjement fra ledelsens side. Man søkte da etter måter å engasjere ledelsen mer, og man startet det såkalte LTP-arbeid, et arbeid som bl.a. Vassdragsvesenet, NVE, Televerket og NSB også driver med. LTP-arbeidet er også en videreføring av det som allerede er gjort på det økonomiske plan, riksvegene, Norsk Vegplan o.s.v.

- Hvem vil få føling med dette?

- Folk flest vil ikke få føling med dette. Det er de som har lederfunksjon som i første omgang vil komme i kontakt med dette arbeidet, det er

toppledelsen, hvordan den nå skal bli definert.

Kan du nevne eksempler på hvilke problemstillinger en vil arbeide med?

- Det er en hel rekke spørsmål vi vil ta opp og diskutere. For å konkretisere det, kan man stille spørsmålet om hvordan vegvesenets øverste ledelse skal være. Skal man ha politisk hovedstyre for Statens Vegvesen, for eksempel. Andre problemstillinger kan være i hvor stor utstrekning man skal bruke entreprenører, hvilken maskinpolitikk vi skal bruke. Skal vi eie våre egne maskiner, for eksempel. Funksjonsdelingen må vi også ta standpunkt til. Det er klart at dette vil føre til meget diskusjon. Når disse sakene er avklaret, vil vi sannsynligvis få mer arbeidsro fordi vi er mer formålsrettet i hele etaten.

- Hva er skjedd til nå?

- Jeg tror vi da skal konsentrere oss om det arbeidet som en regner med skal gjøres rundt om på vegkontorene i nær fremtid. Egentlig er det to dokumenter. Det ene er som en slags grunnlov for etaten og er kalt: Grunnlag og Mål for Statens Vegvesen. Dette inneholder først grunnlaget for hvorfor vi har et Statens Vegvesen, videre hvilke hovedoppgaver Statens vegvesen har, hvilket forhold Statens vegvesen skal ha til annen samferdselspolitikk, og hvilke forhold vi skal ha til samfunnspolitikken. I det foreløpige utkastet til dette dokumentet heter det blant annet at Statens vegvesen er det utøvende organ innen vegtrafikken. Vegvesenet skal utarbeide

retningslinjer for, og tildels forestå planlegging, utføring, vedlikehold og den trafikkmessige drift av det offentlige vegnett.

Det andre dokumentet heter: Overordnede målsetninger for Statens vegvesen, og er atskillig mer konkret. Meningen er at man skal sette igang en prosess ved vegkontorene og i Vegdirektoratet.

I den utstrekning man er ute etter resultater, er dette også å betrakte som et sluttprodukt. Men det er selve prosessen som er viktig, det som skjer i etaten underveis. Derfor kan man ikke sette LTP-arbeidet bort til en konsulent og be ham lage noe sånt som dette. Det er ledelsen som skal engasjere seg i dette. Det er ledelsens jobb, ledelsens ansvar. De overordnede mål gjelder ikke bare ledelsen. De gjelder selvsagt hele administrasjonen, ned til den enkelte ansatte. Man må spørre seg selv, er dette jeg nå gjør i overensstemmelse med de overordnede mål. Dersom ikke noe stemmer, må man spørre seg hvilke midler man har til å nå disse målene. Det er mulig at man under prosessen kommer fram til at man må ha andre overordnede mål, at man må ha et nytt sett midler for å nå målene. Når dere f. eks. lager en artikkel i bedriftsavisen, så er det en jobb dere gjør, men dere skal også ha klart for dere at dette er i overensstemmelse med vegvesenets overordnede mål når det gjelder å gi informasjon.

— Kan du fortelle litt om hvilke emner dokumentet berører?

— Det er delt opp i en rekke kapitler, og jeg kan i grunnen bare sitere litt fra innholdslisten. Den begynner med forholdet til politiske og administrative myndigheter, så kommer forholdet til publikum og brukerne. Så kommer det et tredje kapittel om trafikk sikkerhet og miljø. Videre følger vegtrafikk og planlegging, vegvesenet som produksjonsbedrift for veger, vegtrafikksystemet, der blant annet vegvedlikeholdet kommer inn, og som også omhandler vegtrafikk utvikling, tiltak for kollektiv trafikk, vegservice o.s.v. Et syvende kapittel som omhandler økonomisering med ressursene, et eget kapittel heter Bistand til andre, og et niende kapittel — administrasjon.

— Dette representerer en systematisk gjennomtenkning av flere problemer, det er vel i og for seg et effektiviseringstiltak?

— Vi har alltid hatt som målsetting at vi skal arbeide så effektivt som mulig. Vegvesenet driver et aktivt arbeid med utvikling og effektivisering av sin organisasjon med utgangspunkt i at vegvesenet er en landsomfattende etat. LTP er ikke i og for seg et effektiviseringstiltak, men effektiviseringen vil komme som et produkt av den utviklingen vi skal gjennom. Vi håper det skal være lettere å få ting igjennom på denne måten, enn den tradisjonelle.

Det er en slags målsetningsparagraf at vi skal innføre en stor grad av delegasjon. Avgjørelsen skal tas så langt ned som mulig. Vår publikumsservice

Fra side 11

skal være så effektiv som mulig ved at de skal få hurtige svar o.s.v.

Det skal legges vekt på en systematisk personalutvikling, personalplanlegging, etterutdannelse, og det skal angis en holdning for forholdet mellom ytre og indre etat.

— Hvem skal gjøre hva for å få satt disse prosessene igang?

— De prosesser som ønskes satt igang, kommer ikke automatisk, og hvis vi ikke gjør noe konkret og aktivt, vil det bare dø hen.

Det vil bli satt ned grupper som skal diskutere fram og tilbake. Jeg vil at alle skal diskutere alt med like stort engasjement. At f.eks. vedlikeholdet skal diskutere maskinpolitikk og vegplanlegging, og i det hele tatt generelt. Dersom vi bare lar den enkelte avdeling diskutere forholdene i sin egen avdeling, er faren til stede for å konservere det bestående, og det ønsker jeg ikke uten videre. Vi må være forsiktige så vi ikke tar utgangspunkt i det bestående uten å stille spørsmålstegn ved det, men vi må kunne forsvare det bestående hvor det er best.

Ledelsen må legge forholdene til rette slik at den enkelte får innflytelse på sin egen arbeidsplassituasjon, saken står og faller med dette.

— Er dette noe som skal vedtas?

— Nei, vi kommer ikke fram til et dokument som skal vedtas noen plass, dette er en ledelsesteknikk, en ny og interessant måte å styre en organisasjon på.

Prosjektgrupper er en ny samarbeidsform som er kommet godt igang. Det er viktig at det er en samlet oversikt over hva gruppene steller med og hvilke grupper som er igang. Det påhviler sekretæren i slike grupper et ansvar for at gjenparter av møtereferatene kommer i prosjektgruppe-mappen.

— Du er blitt kontaktmann for håndbokordningen også.

— Jeg har vel en plassering i organisasjonen som gjør dette rasjonelt. Vi har nå begynt å bygge opp et håndbokarkiv som vil føre til en hurtig, og forhåpentligvis riktig fordeling av tilsendte deler og løvsblad.

Dersom noen har forespørsler på dette felt, kan de gjerne ta kontakt med meg.

— Dette er jo et ganske omfattende arbeidsfelt, jeg bør kanskje gi deg et ønske til?

— Jeg føler at det blir liten tid til annet enn å få unna det daglige arbeidet. Jeg skulle hatt mer tid til slike ting som kassasjon, bortsetting, gjennomgåelse av eldre saker eller utvidelser av arkivet når saker krever en mer detaljert inndeling.

Ønsket måtte da være at vi kunne få mer hjelp. Vi vil gjerne holde et godt forhold til publikum og offentlige instanser, og ikke minst til våre egne ansatte.

Vi har et bruksarkiv. Graden av brukbarhet avhenger av at alle ansatte bruker det riktig. Jeg håper derfor at alle ansatte vil samarbeide med oss for å få et godt utbygd arkiv.

M.C./A.G.V.

Kryssord

Innleveringsfrist 1. september
Premier er lodd i Pengeletteriet

VEGAN	GENE	DEPOT	TEATER	OPPDREI	ASSIDE			SPREDT	ROD	UNNG	FA	KOROL
FARE- FULL								MILITÆR ORGANI- SASJON				
TRANS- MIDLER				NORRØN GUD	TALL	BESTE NORRØN FORHOLD MELLOM TO	PARTY					
BLOMST FORDOM							PIKE NAVN					
	VITERLIG GÅENDE							INTER- NASJ. ORG.				PIKE NAVN
	EN SIR	KONSO- NANTER			TALL		TALL			HENDER		
GRIP					☺		DRIKK					
ASURER HARDE KANN NAVN				UNDER- LIGE	TRETT ARV							
HAST	HIVNE SLAPP						SEUJE KAV					
HESE MIDDEL			MANN					SPORT	ART. BYGE			
JEG			SATT ISTAND									
KROT						KJØKKEN REDSK.					☺	

GALLUP -

I fleire av bedriftsavisene har det gått føre seg ein lesargallup. Redaksjonen i "Vegstubben", Sogn og Fjordane, meiner at likesæla er bedriftsavisene sin verste uven. Det trur vi alle kan seie seg samd i. Det er difor vi låner skjemaet frå "Vegstubben". Vi vil freista å finna ut kva DU meiner om "Ryggjavegen". Vi vil alle ha ei god avis, ei avis vi likar å lese. No har DU høve til å gjera noko for å få avisa som DU vil ha henne. Vi ser fram til å få inn DIN KUPONG. Om du ikkje vil ha namnet ditt på kupongen, er det heilt i orden. Bare lat det vera. MEN SEND INN KUPONGEN, VÆR SÅ SNILL!!!!!!!

SE OGSÅ NESTE SIDE!!!!

MENINGSYTRING FRA

Vegvesenet bør fortsatt ha bedriftsavis.

bør slutte å utgi bedriftsavis.

Under forutsetning av at du er av den mening at bedriftsavis bør utgis av vegvesenet, bør den da

være et underholdningsblad med morsomme historier, vitser, konkurranser og pussigheter.

være et debattorgan for alle emner som angår oss ansatte i vegvesenet.

være et mer faglig blad med nyheter, orienteringer og opplæringsstoff.

en kombinasjon av det som er nevnt ovenfor.

Avisa vår har vel til nå ikke holdt noen konsekvant linje i stoff og emnevalg. Hva synes du spesielt burde legges mer vekt på:

.....
.....

Hva av stoffet som hittil er tatt med kunne med fordel vært sløffet:

.....
.....

Vi tar videre gjerne imot tips om andre ting ved avisa, f.eks. om det ønskes annen skrifttype, billedbruk, sidetall, utgivelsesfrekvens o.s.v.

Ditt gode "spesialråd" skrives her:

.....
.....

Vær snill å si din mening – at vi mottar din kupong viser i allefall at avisa blir lest og det finner vi positivt.

Arkiv er ikke hva arkiv var

Hva slags indre blick har vi om arkiv og arkivaren?

Mange er vel de som ser i sitt indre bildet av en mann som forgubbes blant gulnede papirer som langsomt støves ned. En henslumrende tilværelse blant arkene der bare en mølls flittige tyggetylder kan bringe en smule forskrekkelse inn i en ellers fredelig hverdag.

Mon tro om dette inntrykket er grodd så fast i en del av oss at vi fremdeles ser på arkivet som et sted hvorfra intet kommer ut som vi en gang i ubetenksomhet har sluppet fra oss der inn.

BRUKSARKIV SOM SWINGER.

Ingenting kan være så uriktig som en slik oppfatning, sier sekretær Målfrid Crosby, som til daglig leder vegkontorets arkiv. Riktignok har hun måttet kjempe seg gjennom en seig kamp for å få slutt på enkeltes samlemani — den siste skanse har ikke falt ennå — men vi er på glid den rette veg.

Vi har et bruksarkiv som fungerer bedre jo mer vi tar det i bruk. Enkelte seksjoner har oppdaget dette. De bruker arkivet, de avlaster seg selv, og de finner at det hele virker utmerket.

— Sitter du klar til å kaste deg over et hvert ark som vi møysommelig har fått ned tall og bokstaver på? spør vi fru Crosby.

— Ikke på noen måte, men det er galt å bygge opp små arkiver rundt på

avdelingene. Enhver saksbehandler kan ha et såkalt "håndarkiv" for gjenparter og saker han arbeider med. Når sakene er besvart skal de tilbake til arkivet for oppbevaring. Dette er viktig. Sakene skal oppbevares på en betryggende måte, og det er ofte slik at de har interesse for flere enn saksbehandleren.

Vi har et felles arkiv for vegkontoret, det er viktig å merke seg det. Det skal være flyt i arkivmassen. Saksbehandlerne skal ikke samle opp saker for flere år om gangen og så sende store hauger ned til oss for arkivering. Da kan det være vanskelig å ta unna slik at saker blir liggende i haugen. Det er ofte utgjort at akkurat da skal en eller annen ha fatt i en av sakene som ennå ligger i haugen. Så får vi høre dette om arkivirvar og liknende.

SPILLEREGLER.

— Dersom jeg nå var en god fe som ga deg tre ønsker, hva ville du da be om?

— Jeg ville sammenfatte alle tre til ett eneste: Måtte de ansatte følge spillets regler, da tror jeg at nesten alle våre sorger skulle være slukket.

— Fortell oss om reglene.

— Ja, det har jeg gjort i kontormeldinger, notater og innlegg på møter så mange ganger før, men gjerne en gang til, dersom det bare hjelper.

All post på vegkontoret skal til arkivet. Det er vi som åpner posten og sorterer den i hyllene til den som skal ha saken. For å ha system i dette,

registrerer vi saken og hvem som har fått den til videre behandling.

Det hender at saker kommer rett til saksbehandleren og at denne ikke sender brevet til oss for registrering. Da kan saken lett gå tapt.

Det er kjedelig å måtte svare nei på forespørslser etter saker som angivelig skal være avsendt. Vi har ikke fått dem registrert, og vi er helt hjelpeløse når vi skal etterlyse og purre en slik sak. Det har hendt at vi har fått papirer som er flere år gamle, men mangler journalnummer.

HOLD ARKIVET ORIENTERT.

– Det er jo flere saker som er innom mange hender før de går ut. Disse er vel lette å tape av syne?

– Nei, spillereglene dekker dette også. Det er en rekke kodebokstaver på

personer, seksjoner og avdelinger. Disse kodene settes på posten og noteres på journalkortet.

Dersom du får en sak som en annen må svare på, er det naturlig at du sender denne videre. Da skal din kode på arket strykes og den nye kode settes på. Så kommer det viktige: Saken skal via oss for ny registrering på journalkortet. Dersom du ikke gjør dette, er det du som får røde purrelapper om saken ikke besvares i tide.

Følger de ansatte denne regelen, da kan vi hjelpe alle med å finne en sak.

– Dere har så mange gule og grønne omslag og gjenparter.

Fra venstre: Fru I. Vik Apeland, S. Asbjørnsen, A. Støle og fru M. Crosby.



Oppover går'e

— Dette brukes når sakene sendes ut og arkiveres. Gul gjenpart av brevet settes i en kopibok der alle utgående skriv er samlet. Utgående post blir registrert på grunnlag av denne boken. Grønne gjenparter følger saken ned i arkivskuffen. Saker som skal arkiveres merkes "ark." og dateres og signeres.

Ellers har vi foreslått at en skal legge et tynt, grønt omslag om vedleggene til utgående post. Dette vil gi sikker ekspedisjon, slik at dokumenter og gjenparter som skal til arkiv og avdelingene ikke kommer i utgående post.

— Hvordan holder dere styr på det som lånes ut?

— Vi fører utlånskort når saker tas ut fra arkivet, eller når noen låner protokoller, f.eks. ved anbudsåpning. Alt skal i retur så snart som mulig. Protokollene skal etter bruk til arkiv eller til skrivejtenesten for avskrift.

IKKE BARE ET LAGER MED LAV LUFTFUKTIGHET.

Det er klart at også arkivet må tilpasse seg endringer som skjer i organisasjonen og følge opp nye krav.

Biblioteket sorterer under arkivet. For dette er det klare utlånsregler, men det er et savn at det er fysisk skilt fra arkivets lokaler. Dette gjør det vanskelig å ha under daglig oppsyn, noe som fører til at det må tas skipper-tak for å få det ajour. Fru Crosby sier at vi nok må ta endel av skylden selv også for dette. Det er så altfor lett å ta en bok som vi først lar ligge, og deretter bare dytte den inn på første ledige plass.

Forts. s. 6

Det er en ubehagelig kjennsgjerning at det totale overslaget på Suldalsveganlegget av mange tungtveiende grunner har steget kraftig i forhold til det første vi så.

Da Fylkestinget forleden var på befarung, orienterte anleggsleder Per Smedberg om driften. Blant annet sa han at det totale overslaget nå var oppe i 98 millioner kroner.

Bare et par timer i forveien hadde vegsjefen orientert om bakgrunnen for anlegget, og hans overslag ble oppgitt til å være 95 millioner kroner. Denne uoverensstemmelsen ble ganske riktig høylydt kommentert av medlemmer av det lyttende fylkesting.

— Ja, men mitt forslag er over en uke gammelt, sa vegsjefen.

TILLITSMENN I SAKSEN

Vi beklager at Stavanger og omegn ble uten klubb etter en ombrekking-feil.

Her er de rette navnene i de rette klubbene

MIDTRE JÆREN VEGARBEIDERKLUBB.

Formann: Jon G. Husveg
Sekretær: Anne Elise Njærheim
Verneombud: Jon G. Husveg

STAVANGER OG OMEGNS VEGARBEIDERKLUBB.

Formann: Jan Undseth
Sekretær: Torill Gabrielsen
Verneombud: Jan Undseth

Når vi ser det hele litt »från ovan«



Nytt hjelpemiddel ved presentasjon av planer i Rogaland

Nytt hjelpemiddel ved presentasjon av planer i Rogaland. Flybilder tatt fra skrå vinkel og liten høyde.

Med de planleggingsrutiner som benyttes i dag, vil det gjentatte ganger bli behov for å forelegge vegplaner for politikere, offentlige organer, organisasjoner av ulike slag og ikke minst grunneiere og andre interesserte. Dette skjer i forbindelse med utarbeidelse av hovedplaner, detaljplaner og klagebehandlinger.

Selv om vi i dag er kommet langt teknisk når det gjelder å utarbeide og presentere planer, er det mye som tyder på at det også er behov for helt enkle måter å illustrere planene på.

Skråfotografering fra fly i lav høyde (200–300 m.) har da vist seg å være et praktisk hjelpemiddel som folk flest setter pris på.

I samarbeide med en erfaren fotograf har vi ved vegkontoret nå gått systematisk til verks og fotografert store deler av fylket på denne måten.

Vi har tatt utgangspunkt i de langtidspaner som ble utarbeidet i fjor både for riks- og fylkesveger. Med noen

unntak har vi da fotografert de vegstrekninger og områder hvor det forutsettes vegbygging i tiden frem til 1985.

I områder der det er spesielle forhold som må tas i betraktning, er det under fotograferingen tatt hensyn til det.

Kjent-folk fra vegkontoret har vært med under flyvningen og påvist aktu-

elle objekter og ønskelige vinkler for fotografering.

Vi har allerede fått en rekke kopier i ca. A4 format som bl.a. ble benyttet i forbindelse med vegvesenets utstilling under fylkestingssamlingen på Sand i mai.

Fotomaterialet vil bli oppbevart på planavdelingens forværelse (Jorunn Bokn.) På et oversiktskart er filmnumre inntegnet. På fotos i A4 format er filmens kontaktkopier vist samlet. Det skulle således være enkelt å finne frem til de spesielle bilder en måtte være på jakt etter.

Forhåpentlig vil mange få nytte av denne investeringen i årene fremover. Ikke minst skulle det gjelde politikere, grunneiere, publikum og andre utenfor vegvesenet som måtte få med vegplaner å gjøre.

FRA SIDE 23

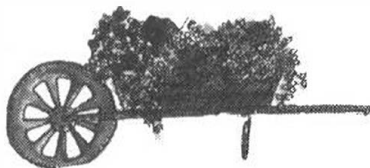
seg en. Gleden over å eie et lite teknisk vidunder og over å kunne beherske denne kraftpluggen til fullkommenhet, er den modne gleden over motorsykkel.

Det er selvsagt mange som opptrer uaktsomt når de kjører, på motorsykkel såvel som i andre kjøretøyer. Motorsyklistene er mer sårbare enn de som sitter i en bil, slik at småulykker lett får alvorlige følger. Vi har tro på en standardøkning på dem som får førerkort i klasse 3 når vårt opplegg blir gjennomført i tiden fremover, slik at ulykkestallet går nedover.

Suldalsveganlegget

Årets begivenhet til nå på Suldalsveganlegget er gjennomslaget i den 2305 m. lange Hylstunnelen, drevet gjennom vekslende geologi, fra den mest samarbeidsvillige til den motsatte, med virvar av råtne slepper i vegger og tak – og vann silende ned i strømmen.

Samtidig med innspurten i Hylstunnelen ble den 2 km. lange strekningen mellom Vågstunnelen og Hylstunnelen angrepet med adkomst gjennom Vågstunnelen, som ved gjennomslaget i november 1975 åpnet veg fra Våge ved Suldalsvatnet til den trange og ville Hylsdalen – omgivelsene for den gamle ferdselsvegen mellom Våge og Hylen.



Arbeidet i Hylsdalen utføres av entreprenør og omfatter for det meste håndtering av kjempemessige urer. Arbeidet her skal være ferdig 1. juli i år.

Etter sommerferien skal det være

en form for kjørlarhet til Våge, og det er planen å arbeide videre fra Våge mot Litlehamar utover høsten i år. Strekningen fra Solheimsvik til Våge er ca. 7 1/2 km. Arbeidet på denne strekningen er finansiert ved forskottering fra Statskraftverkene.

Anleggsarbeidet drives også fra Nesflaten til Røynevarden, en strekning på ca. 7 km. lengde, hvor et par hundrede meter av den 540 m. lange Røynevardtunnelen gjenstår, samtidig med noe sprengningsarbeide i linjen – dessuten bru over Skårajuvet og ganske omfattende betongmurer langs det meste av strekningen.

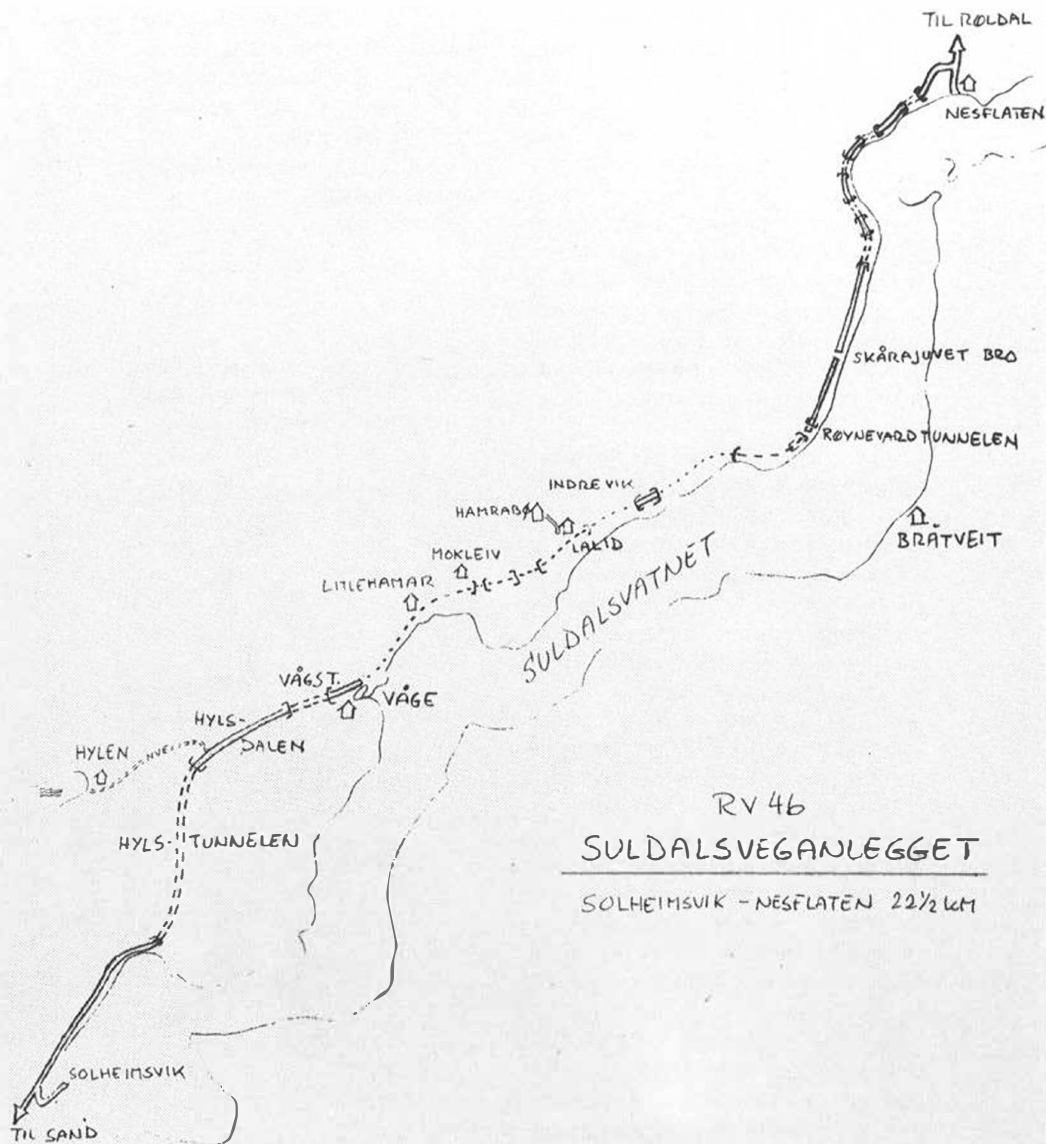
Sprengningsarbeidene mellom Nesflaten og Røynevarden vil være avsluttet tidlig på høsten 1976 – betongarbeidene er foreløpig ikke timeplanfestet.

Parsellen Våge–Røynevarden – lengde ca. 8 km. – er til nå bare angrepet på midten, nærmere bestemt i Indrevik, der man i hver ende av en 200 m. lang vegstrekning skal drive ca 1.100 m. tunnel, Lalidtunnelen mot vest og Vikanetunnelen mot øst. Adkomstveg og forskjæringer er på det nærmeste ferdig, og tunneldriften er planlagt oppstartet i oktober i år.

Suldalsveganlegget sysselsetter i alt vel 60 mann, hvorav 20 er ansatt hos entreprenører og maskineiere. Anleggsdriften har til nå kostet ca 43. mill. kroner, mens totalkostnaden er kalkulert til 98 mill. kroner.

Suldalsvegen antas klar til trafikk i 1980.

P. A. S.



RV 46
SULDALSVEGANLEGGET
 SOLHEIMSVIK - NESFLATEN 22½ KM

Stavanger møtested for bilkontrollen i høst

Bilkontrollens kontaktutvalg legger hvert år opp til et stort fellesmøte der alle ansatte kan delta. I år er Stavanger vertskapsby. Det meste av virksomheten legges til Sola Strandhotell i dagene 13. til 15. august.

Kontaktutvalget har som målsetting å arbeide for lik publikumsbehandling og like rutiner i bilkontrollen. Møtene blir derfor lagt opp med diskusjoner og gruppearbeid. Det er en temmelig anstrengende, men engasjerende helg. Tid til avkobling blir det også, det er lagt opp til festlig samvær siste kvelden.

Disse møtene samler en stor del av bilkontrollens ansatte på deres fritid – for å snakke jobb! Det er ikke fritt for at dette har blitt mange rosende ord til del, og betraktes også med undring av en del utenforstående. Vegdirektøren, vegsjefene fra de tre fylkene og fagfolk fra Vegdirektoratet er blant dem som er invitert.

Vi har fått vite at et av emnene som skal behandles er ensretting av motorsykkelpøvene på Vestlandet. Videre skal en ta for seg kontaktutvalgets arbeidsmøte og se på om det bør foretas visse endringer i organisasjonsformen. På kontorsiden er det en masse detaljer vedrørende registreringen som en vil prøve å samordne. Ensartede avgjørelser for førerprøvens teoretiske og praktiske del, bygg for stasjonære vektstasjoner, jobberotasjon, tillitsmannsystemet, juridiske forhold i forbindelse med salg av ulovlige bildeler er også ting som skal drøftes.

Tilslutt rettes søkelyset mot selve møtets resultater. En gruppe skal nemlig diskutere fjorårets kontaktmøte, resultater og konsekvenser i denne sammenheng.

En meget omfattende program. Vi ønsker lykke til!

- Kollektive transportmidler er ganske behagelige når man bare har med sitteplass selv!



Velkommen i Statens teneste



Ideen til denne spalta fekk vi frå "VEG-stubben" som er bedriftsavis for vegvesenet i Sogn og Fjordane. Vi har freista å få greie på alle som har byrja i vegvesenet i Rogaland sidan årsskiftet. Er det nokon som manglar, seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer av "Ryggjavegen".

Arbeidsdriften.

OddEgil Andersen	Vegarbeider distr. 4	begynt	08.03.76
Tormod Magne Steine	Oppsynsmann, Suldalsveganlegget	begynt	01.05.76
Brit Øvstebø	Kontorass., Dirdal vegstasjon	begynt	01.03.76
Ariid Gustavsen	Oppsynsmann, distr. 3	begynt	01.05.76
Magne Tveit	Anl. arb. Ropeid-Svandalsfossen	begynt	mai 76
Samson Børve	Anl. arb. Ropeid-Svandalsfossen	begynt	mai 76

Bilkontrollen, Stavanger

Erling Anton Drange	Bilmekaniker	begynt	01.03.76
Anne Marie Viste	Kontorassistent	begynt	05.04.76

Bilkontrollen, Haugesund

Kjell Østensvik	Kjøretøykontrollør	begynt	22.03.76
-----------------	--------------------	--------	----------

Vegkontoret

Anne Lise Tveit	Tegner, Planavdelingen	begynt	26.01.76
Solvor Asbjørnsen	Kontorassistent, Arkiv	begynt	01.04.76
Olav Hauge	Eng. siv. ing. Motorvegseksj.	begynt	01.05.76

Tenk deg om! -til ettertanke

Overveiende positive reaksjoner. Glad for at jeg fikk være med. Litt skuffet over at enkelte buss-selskap ikke var særlig flinke til å bære ut budskapet.

Det er bilsakkyndig Aardalsbakke som sier dette på vårt spørsmål om hans reaksjoner etter »Tenk deg om» aksjonen i Rogaland i vår. Aardalsbakke har vært vegvesenets representant i aksjonskomiteen og har således god kjennskap til det arbeidet som har vært lagt ned.

– Vi vet ikke ennå hvilken virkning dette kan ha, men vi håper at noe sitter igjen. På sikt kan det komme aksjoner som likner og har en viss tilknytning til denne. Da kan slagordet "Tenk deg om" dukke opp i minnet hos den enkelte og forsterke virkningen av nye tiltak.

– Er det allerede noe på trappene?

– Nå skal det være møte i fylkets trafikk-sikkerhetsutvalg om en stund. Da skal hele aksjonen tas opp til vurdering. På det møtet vil Vegsjefen også være til stede.

Vi kommer nok i gang med noe til høsten når ferien er overstått. Det som er umiddelbart aktuelt er en bilbeltekampanje. Det er jo sørgelig at folk ennå må minnes på hvor viktig det er å bruke bilbelte.

BÅDE ROS OG RIS

– Har du merket noen reaksjon ute hos bilkontrollen på den aksjonen som nettopp er avsluttet?

– Ikke annet enn at folk vanligvis har sagt et eller annet. Vi har fått høre positive ting og negative, men du vet mentaliteten, den er ikke lett å snu i en håndvending.

Vi håper på en sammenheng i slike kampanjer, at de kjøres vår og høst, eller til andre tider. Foreløpig er vel det bare på planleggingstadiet, vi kan ikke en gang se konturene av det. Det er likevel viktig å fortsette arbeidet med å finne nye veger.

– Hvordan er kommentarene utenfra?

– Vi har fått god respons fra Trygg Trafikk og sentrale myndigheter generelt.

Noe gjorde vi galt også. Det viste seg at undertekstene på endel av de plakaten vi satte opp hadde så små typer at de var vanskelige å oppfatte. Dette kunne føre til at enkelte bilister som skulle lese teksten, et øyeblikk ble uoppmerksomme i trafikken. Enkelte mente at dette kunne føre til ulykker. Vi har ikke hatt noen slike ulykker, men vi har tatt kritikken alvorlig.

Plakatene langs vegene ble satt opp i beste mening. Den korte tiden de skulle stå og sakens gode formål var vel kanskje grunner for at en i farten ikke søkte om tillatelse til å sette dem opp. De måtte jo fjernes etter en kort stund, men det er tydelig at de hadde gjort sin virkning.

Nå har forøvrig Samferdselsdepartementet pålagt Vegdirektoratet å sette opp en rekke plakater langs vegene om bruk av sikkerhetssele.

– Hvordan gikk det økonomisk?

— Det vet informasjonssjef Gellein best. Jeg vet bare at vi kom ut gunstigere enn vi først hadde trodd. Det var delvis egen bevilgning til dette, men det er spedd på med penger fra Trygg Trafikk og Samferdselsdepartementet. De fleste kommunene har bevilget et beløp tilsvarende 25 øre pr. innbygger til formålet. En del penger må likevel dekkes over bevilgninger fra fylket.

— Kan det arbeidet dere har gjort være til nytte for andre?

— Her må vi være klare over at det grunnleggende arbeidet er gjort i Haugesund. De la det hele meget godt til rette i forbindelse med en aksjon der oppe.

Vi hadde det meste av materiellet ferdig, det var bare til å trykke. På samme måte kan andre områder i landet ta dette i bruk. Det kan bringe videre er våre erfaringer og forslag til forbedringer. At dette er aktuelt

ER VI IKKE »TØRRE BAK ØRENE» TRAFIKK MESSIG!

— Det opptar vel gruppen at Rogaland ligger så beklagelig på topp av ulykkesstatistikken?

— Ikke bare opptar oss, — vi er bekymret, rett og slett! Dette gjelder hele trafikksikkerhetsutvalget, ikke bare gruppen.

Vi har diskutert dette flere ganger. Det vi syns å kunne konstatere er at det er lite vi kan føre tilbake på kjøretøyet og på vegen som hovedårsak.

Det er fart etter forholdene, det er trafikantene, både gående og kjørende

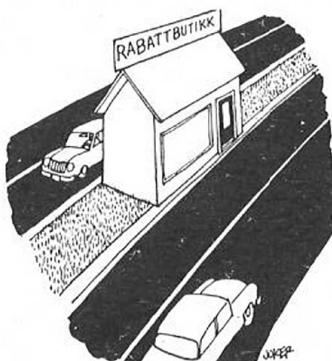
som svikter. Det er noe galt med vår mentalitet i trafikken og dette er ikke noe som kan rettes opp over natten.

Aardalsbakke sier videre at det virker som om trafikkmiljøet har vokst Rogalendingen over hodet. Vi har fått en veldig økning i antall kjøretøy, forsterket ved tilflyttingen til vårt distrikt. Hadde dette fått vokse naturlig frem, så ville vi antakelig kunnet tilpasse oss det.

Nå har det kommet så fort at vi ikke ennå har fått tid til å skjerpe oss. Vi har ikke lært å være smidige og aktpågivende nok, vi har ikke lært at vi må kunne gi og ta for å få smidighet og »myk» trafikk.

Vi opplever dette når vi kommer til Oslo. Ofte er det slik at vi gruer oss for å kaste oss inn i trafikkmyldret. Så opplever vi at vi lettere glir inn fra kryssene, at vi lettere krysser gaten fordi bilene stopper. Men vi opplever også et helt annet tempo når de kjører ut av lyskryss og ellers.

Disse problemene opptar de bilsakkyndige sterkt.



Vegvesenet stiller ut

— Dette var god informasjon — viktige opplysninger på en lettfattelig måte. Dere kan trygt gå ut til andre med denne utstillingen

Det var fylkesmann Knutsen som ga denne hyggelige karakteristikken av en utstilling vegkontoret hadde laget i tilknytning til fylkestingets møte på Sand i mai.

Det hele startet, vi hadde nær sagt — for sent, en måneds tid i forvegen. Vegsjefen satte da ned en gruppe på vegkontoret som fikk i oppdrag å presentere vegkontorets forskjellige gjøremål. Hovedvekten skulle legges på gang- og sykkelveger og langtidsplanleggingen. Det er så mange oppgaver et vegkontor har å utføre. En slik avgrensning var sikkert på sin plass, det var nok å øse av likevel.

Gruppen, som besto av Haugvaldstad, Kirkhus, Svendsen og Vasbø, var vel nokså uerfarne på dette området. Skjønt dette er vel urettferdig når det gjelder Martin Kirkhus. Han har deltatt i forarbeidet ved flere utstillinger for Stavanger kommune. Dette skulle vise seg å komme godt med.

Vi fikk god hjelp av informasjonssjef Ellefset fra Vegdirektoratet i oppstarten. Han kom med gode råd når det gjaldt fremstillingsmåten og valg av emner. Vestfold vegkontor har laget en liknende sak tidligere, og derfra fikk vi også gode råd med på veien.

Etter disse første sonderingene var gruppen overlatt til seg selv. Det går

alltid litt tid før en får samlet seg, men etter hvert kom arbeidet igang. Det ble snart klart hvor sørgelig lite utadvendt vi egentlig er i vår virksomhet. Vi har en god del billedmateriell, karter, plansjer og liknende. Mesteparten er bare så orientert mot det tekniske. Det er utmerkede ting, men det er hjelpemidler til arbeidet som ofte krever en viss innsikt og bakgrunn som en ikke kan vente at folk flest har. En skal vokte seg for å undervurdere sitt publikum, men det som presenteres bør fenge umiddelbart og ha en tiltalende form.

Dermed måtte vi starte fra bunnen av og rekvirere hjelp fra alle ledd i organisasjonen, særlig plan, økonomi, trafikkteknikerne og tegnerne fikk hardkjør. En følte ofte at en sloss mot tiden som gikk altfor fort, av og til så det hele nokså håpløst ut.

Det er visst en erfaring alle utstillere gjør, at de siste spikerne slås i rett før publikum kommer. Slik var det med oss også. Det ble nødvendig med arbeid helgen før. Siste monteringsarbeidet var ferdig søndag kveld omlag kl. 24.00, neste morgen kl. 8.00 kom de første for å kikke på. Og det var verd innsatsen.

Kirkhus og Dale var standbetjening. De dekket fagområdene trafikkisikring og hovedplaner. Utstillingen ble vist stor interesse og spørsmålene var mange. Etter hvert fikk vi en føling med at vi hadde valgt en klar fremstillingsmåte og fagemner med appell blant fylkestingets medlemmer. Vi fikk også ros for profesjonell utførelse, og det gledet oss selvsagt.

Etter å ha stått to dager på Sand ble monterne flyttet til Stavanger, som en del av vegteknisk utstilling i forbindelse med vegvesenets sivilingeniørers årsmøte på hotell Victoria. Deretter ble monterne satt opp i posthuset en tid, og de kan muligens sendes omkring i fylket. Vi har mottatt forespørslers fra i alle fall en interessert kommune, nemlig Sauda.

For de som stelte med utstillingen ble dette en nyttig "svenneprøve", for etaten en nyttig erfaring. Vi kan trygt ha for øyet i vårt arbeid at vegbygging, vegplanlegging og vegtrafikk er fagområder som interesserer det jevne publikum. Det er naturlig også. De omkring 200 millioner vi bruker pr. år vil komme til å angå de aller fleste praktisk talt hver eneste dag. Vi kan sikkert trygt alle innefor vårt fagområde, ha i bakhodet en tanke om å fremstille det vi holder på med for et publikum.

Det er på tale at vegkontoret skal bli eiere av 4 utstillingsmontere. Vi kan da i det små drive å fornye en kontinuerlig utstilling, eller fremstilling av det vi arbeider med. Det vil sannsynligvis vekke interesse, langt mer enn vi kanskje har trodd.

Til slutt vil vi dele med leserne en hyggelig hilsen fra fylkesordføreren.

S. G. T.

Forts. side 26

Martin Kirkhus t. v. og Henning Dale t. h. demonstrerer avstandsmåler for interesserte tilskuere.



På to hjul hos Bilsakkyndige

Et viktig skritt i trafikkisikkerhetens tjeneste er tatt i kontaktutvalgets regi. Nå snakker de bilsakkyndige og sjåførlærerne samme språk i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland når det gjelder motorsykkelopplæring.

Motorsykkelen er et lite, teknisk vidunder som kan gi sin eier stor glede. Forutsetningen er at en kjenner sykkelens styrke og svakhet og at en kan manøvrere den. Hvordan de vordene førere i klasse 3 skal lære dette, har de bilsakkyndige og sjåførlærere fra hele Vestlandet fått lære selv først – på kurs i Vatneleiren.

Bilsakkyndig Eikehaug deltok i fjor på et motorsykkelkurs i sentral regi. Kurset fulgte politiskolens opplegg og ga en god innføring både i teori og i praktisk bruk av motorsykkelen.

Det er som regel et ønske at sentrale kurs bringes videre lokalt i den utstrekning det er mulig. I dette tilfellet står kontaktutvalget for de tre vestlandsfylkene bak et opplegg som har brakt nyttig viten til såvel kolleger som private kjørelærere. Interessen var så stor at kurset måtte settes opp flere ganger.

– Formålet med kurset var å samkjøre skolenes undervisning og gjøre de bilsakkyndige innforstått med hva opplæringen går ut på, slik at førerkort i klasse 3 gis på samme grunnlag innenfor kontaktområdet. Det viste seg også å være nyttig lærdom for sjåførlærerne. Flere av disse hadde

fra før små kunnskaper om motorsykkelenes anvendelsesområde, ytelser og muligheter i trafikken, sier Eikehaug.

– Vi tok selv motorsykkelsertifikat i sin tid. Da drev vi og trente i baksykkelen de siste 2-300 meterne ut til bilkontrollen og fikk avlagt førerprøve. Er dette vanlig også i dag?

– I dag krever vi opplæring av autorisert sjåførlærer i Stavanger, undervisningen varierer fra skole til skole. I Bergen er de i godt gjenge med noe nytt. Der har de innført et prøveopplegg som samsvarer med den opplæringen de fikk her nede.

Elevene starter først på lukket område med balanseøvelser, manøvrering mellom kjegler, bremseøvelser og meget mer. Først når de behersker sykkelens slipper de ut i trafikken med instruktør. Under førerprøven kjører motorsykkelen med den bilsakkyndige i bil bak seg. Det er innebygget radio i hjelmen som gjør det mulig å dirigere eleven dit en vil. Dette gir den bilsakkyndige ypperlig anledning til å vurdere kandidaten.

Vi vil forsøke å få dette til i Stavanger også, men det vil ta litt tid ennå. Først må vi få penger til radioutstyret, dernest må kjøreskolene få en frist på seg til å legge opp undervisningen slik at den samsvarer med kravet. Det er mulig at vi kommer igang allerede i høst.

Et slikt opplegg vil høyne kvaliteten på opplæringen og på ferdigheten til den som får førerkort. Dette må i aller høyeste grad også sees på som

En av oppgavene var slalomkjøring mellom kjegler.

et trafikksikkerhetstiltak. Jeg mener at de som får førerkortet blir motivert på en helt annen måte enn før, og de vil få en helt annen glede av dette kjøretøyet.

— Kan en egentlig glede seg på en maskin med stygge tall på ulykkesstatistikken? Alvorlige menn har foreslått å forby dem helt.

— Jeg blir litt forarget over den diskusjonen som har vært om å forby motorsykel helt, de er blant annet ikke miljøvennlige, heter det seg, og farlige. Nå har jeg hørt at Trygg Trafikk ikke er enige i et forbud, de mener at vi må satse på bedre opplæring.

— Statistikken?

— Jeg tror at ulykker med tunge motorsykler av forskjellige grunner blir oftere registrert enn med lette. En velt med stor sykkel ser så alvorlig ut, selv om en bare er litt forturnlet etterpå. Velter en moped så blir det stort sett betraktet som en som går over ende på en vanlig sykkel, og hvem registrerer vel det?

Mentaliteten spiller også en rolle. Ser vi på en moped så betrakter vi vedkommende som utilregnelig i trafikken og kjører i en stor bue forbi og kommer oss vekk. En lærkledd fører av en tung motorsykel tar mange kampen opp med — nå skal de vise det fartsfantomet.

De tunge motorsyklene koster en liten formue. Forhandlerne kan fortelle at de fleste kundene faktisk er folk som er kommet over sin grøneste ungdom og har råd til å skaffe



Ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet

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

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

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

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

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

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

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

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

- a. politisk/administrativt plan

- b. administrativt/organisatorisk plan

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

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

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

Hvordan økt medbestemmelse kan gjennomføres i den offentlige virksomhet mente utvalget at man kunne benytte samme retningslinjer som for den private sektor.

I offentlig virksomhet som i betydelig utstrekning drives etter vanlige bedriftsøkonomiske og forretningsmessige prinsipper og som sysselsetter mer enn 50 personer, foreslår utvalget at de ansatte bør få rett til å kreve 1/3, og minst 2, av styrets medlemmer. For offentlige bedrifter av samme karakter, men med mer enn 200 ansatte, bør det etableres bedriftssamlinger med minst 12 representanter, og hvor de ansatte kan velge 1/3 av medlemmene. Disse retningslinjer vil bl.a. komme til anvendelse i NSB, Postverket og Televerket.

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

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

Etter de nåværende retningslinjer kan samarbeidsutvalgene med endelig virkning foreta fordeling av velferdsmidler og gjennomføre tiltak som stimulerer de ansatt til å legge frem forslag til forbedringer, samt foreta belønning/premiering av forslag. I tillegg til dette foreslår Holler-utvalget at følgende saker skal

kunne avgjøres av samarbeidsutvalgene med bindende virkning for vedkommende administrative instans innenfor budsjettets rammer:

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

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

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

4. Verne-, miljø- og helsespørsmål.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FRA SIDE 21

FYLKESTINGSSAMLING VÅREN 1976.

Rogaland fylkeskommune vil takke Dem og Deres medarbeidere for den meget instruktive utstilling som var oppstilt i fylkestingssalen under tingsete.

Både utstillingen og befaringen på Suldalsveien og til Mosvatn ga utvilsomt fylkestingsrepresentantene et meget godt inntrykk av den store og betydningsfulle virksomhet som Vegvesenet har ansvaret for.

Beint Bentsen
fylkesordfører

F. Wendt.

— Vegsjefen slutter seg til fylkets takk og vil gi anerkjennelse for et godt utført arbeid.

Disse takkens ord ble sendt i egen ekspedisjon til overing. Per Smedberg og de som var engasjert i utstillingen.

Med lov skal landet bygges

Men også med veger og bruer, sa Hjelmelands ordfører i sin hilsen til Kong Olav da denne åpnet Randøy bru.

Randøy bru har en total lengde på 274 meter. Hengespennet er på 202 m, de to sidespennene er henholdsvis 35 m og 37 m. Brua går over Ølesundet med en fri seilingshøyde på 24 m. 11 millioner kroner koster denne fastlandsforbindelsen. Brua er et resultat av godt samarbeid mellom Stat, kommune og lokale krefter på Randøy

Festdag i Hjelmeland den 16. juni. Kongebesøk i anledning av at Randøy bru skulle åpnes. Dette var første gang Kong Olav var på besøk i Ryfylke – ikke til å undres på at både Hjelmelandsbuen og folk fra distriktene omkring gikk mann av huse for å hedre gjesten.

Været kunne ikke vært bedre, strålende sol fra skyfri himmel, varmt, med en frisk bris som var behagelig svalende. Kunne nesten tro at brukomiteen hadde bestilt dette også, vi hadde regn både før og etter denne dagen.

Kongen kom med westamaranen "Mayflower" til Hjelmeland. På kaien ble han ønsket velkommen av herredstyremedlemmer, og musikkorps og han fikk blomster av en liten representant der fra bygden.

Bilkortesjen satte seg igang med politieskorte foran, utlånt for anledningen. Langs hele ruten sto folk og vinket. Det fortelles at de aller fleste

hadde fulgt oppfordringen om å pynte opp for anledningen. Flere hadde sogar gitt huset sitt et strøk maling.

På brustedet var det omlag 2000 menneseker. Det var kanskje i det trangeste laget for at alle som ønsket det fikk sett godt, men folk flokket seg sammen på knausene omkring og dekket dem som hekkende fugl dekker et fuglefjell.

Klokken 12 startet åpningsseremonien. Den var ganske kort. Ordfører Hetlelid leste en prolog laget for anledningen. Deretter holdt vegsjefen en kort tale (se Vegsjefens tre minutter) og ba Kongen om å foreta den offisielle åpning.

Kongen takket for invitasjonen og sa at han var glad for å få hilse på så mange fremmøtte. Han pekte på den store betydningen denne fastlandsforbindelsen vil få for distriktet. Videre takket han alle som hadde vært med å realisere prosjektet. Deretter skar han over båndet i nasjonalfarger, som var det siste symbolske stengsel for brua.

Formannen i byggekomiteen, Helge Vik, takket de bevilgende myndigheter for å ha kostet 11 millioner på en utkantgrend hvor det bor under 300 mennesker. Han så det som en håndsrekning som ville føre til bedre vilkår for vekst og livsgrunnlag.

Etter at snoren var kuttet, kjørte gjestene over brua i bilkortesje. Aller først marsjerte unge musikanter fra Hjelmeland skolekorps. Det kongelige følget dro videre til Hovda gård på Randøy og senere tilbake til Stavanger.

Det gikk en time og to før folkevrimmelen løste seg opp. Det var så mye å gjøre på brua når de først var der. De fikk gratis brus og is, de måtte prøvegå eller prøvekjøre brua, noen måtte sitte i samme stolen som Kongen og fotograferes. Det var ellers en fin dag for en drøs med kjente og ingenting å haste etter.

Bruåpningen var et vellykket arrangement som alle parter kan si seg godt fornøyd med.

BYGGARBEIDENE HAR GÅTT GREIT UNNA.

Vi slår av en prat med anleggsbestyrer Seglem som har vært vår mann på stedet i de to årene byggingen har tatt.

— Arbeidet med brua startet i mars høsten 1974. Da var det laget veg fram til brustedet. Det er A/S Betong som har utført betongarbeidene, inklusiv forankring av bærekablene.

Høsten etter begynte trekking av stålkablene og montering av stålkonstruksjonene. Kablene fikk vi fra FRankrike.

— Kablene ble jo skadet. Hvordan gikk det?

— En kabel ble skadet under transport. Heldigvis gikk det i beste laget. Vi hadde kontrollører fra Veritas på stedet og reparasjonene ble utført av franske fagfolk. Å utføre slike reparasjoner er et lite kunststykke som stiller store krav til kvalitet og fagkunnskaper.

— Dekket ble lagt i vår.

— Vi begynte i februar å montere og støpe dekket. Nytt for denne brua er at brudekket er laget av prefabrikerte elementer. Oppå disse er det armert og støpt det dekket vi kan se når vi står på brua.

Brudekket er med i selve bæresystemet. Det har fått en utførelse som reduserer stålförbruket betraktelig.

— Er alt kontraktarbeid?

— Bortsett fra forberedelse og legging av oljegrus er alt arbeidet utført av entreprenører.

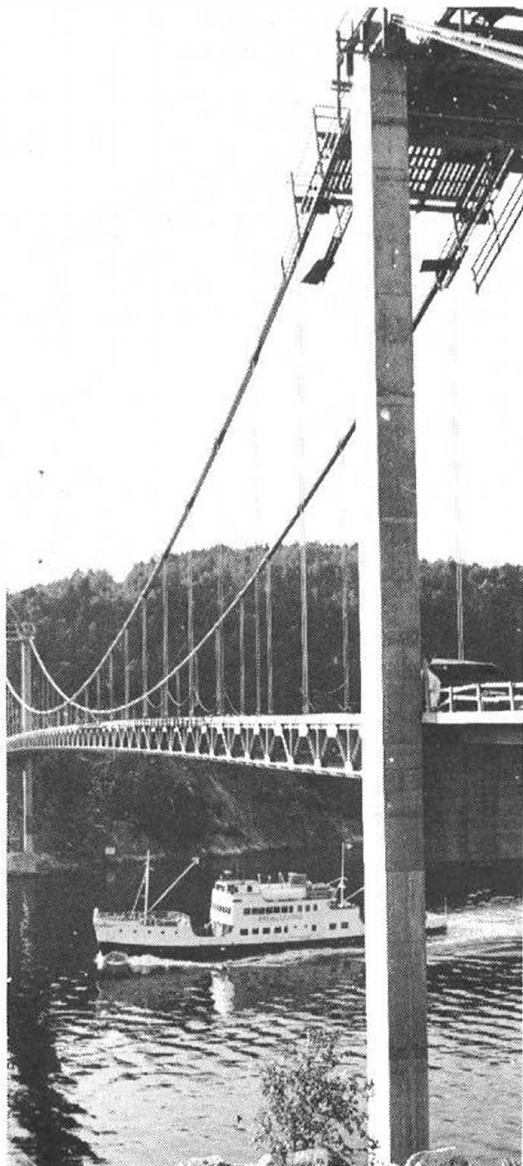
— Har det vært mange problemer underveis?

— Det dukker jo opp ting til stadighet under et slikt arbeid, så det har vært nok å tenke på. Likevel har alt løst seg etter hvert, så jeg vil si at det har vært relativt problemfritt.

Seglem forteller at det bor omlag 280 mennesker på Randøy. Hovednæringen er jord- og skogbruk, eggproduksjon, bærproduksjon og drivhusprodukter. Det er skiferforekomster på øya, og en venter at produksjonen her vil ta seg betraktelig opp etter fastlandsforbindelsen. For dem som har sin daglige arbeidsplass på fastlandet i Hjelmeland, er også fordelene store, det samme gjelder skoleungdommen.

Nye og løfterike tider for Randøy. Et godt bevis på dette er tegnet på at folk som er fra øya nå etablerer seg der med hus og heim. Fraflyttingen stanser opp.

Bruopning på Randøy



Hjelmelandsfolket må vera godvener med dei som steller med veret. Det er vi glade for som fekk reisa til opninga av Randøy bru. Dagen før var heller kald og ufysen. Det var berre glade fjes å sjå på ferja til Tau kl. 8.45. Jamen er det gildt å møta arbeidskammeratene utanfor kontoret. Vi koste oss på vegen til Tau.

Turen langs rv. 13 til Hjelmeland er ei naturoppleving av dei sjeldne. I bussen gjekk praten lystig, alt mens vi og fortalde kvarandre kor fint vi syntes det var her.

På Hjelmeland fekk vi sjå Kongen på nært hold, og han gav folk høve til å fotografera seg, avdi han tok seg god tid før han gjekk inn i bilen.

Sjølve opninga høyrte vi. Dei som leika fuglar på fugleberg, både høyrte og såg. Etterpå spaserte folk over brua til den andre sida — dei fekk gratis iskrem. Nokre av oss satte seg i bussane — dei fekk ikkje iskrem.

Ertesuppa som venta på oss i Herr-edshuset, var herleg, og god og varm endå vi kom mest ein time for seint.

Vi var veldig tørste på ferja. Det forundrar meg at det framleis var cola, solo og kaffe att då vi kom til Stavanger.

Vi rakk ferja som var i Stavanger kl. 16.15. Om tidsskjemaet ikkje heldt, var ingen sure for det. Det var gildt at vi frå vegkontoret fekk vera med på opninga av Randøy bru. På ein eller annan måte har dei fleste av oss vore borte i noko som har hatt med brua å gjera.

Nil.

Nilius

Svært meget ble »hål i håve» da vår forrige redaksjonssekretær sluttet i februar og vi ble overlatt til å holde orden på oss selv. Det er rart med disse jentene som vi så ofte smiler litt overbærende av, sannelig har de en måte å ordne opp i tingene på og holde orden i kaoset vårt som vi savner, når de ikke lenger er her.

Vi merket det ettertrykkelig i de to månedene som gikk inntil sekretær Berny Nilberg ble ansatt i opplæring/info. Svært mye ble lettere fra den dag av.

Nilius — Navnet har vi hevdvunnet rett på fra den tiden hun satt på arkivet, og vi i vår »fortvilus» appellerte til nevnte Nilius om hjelp i en sak, og fikk den. Hun har således nærmest en hevdvunnet rett på å gå oss til hånde — og i nærheten.

Vi har lært å sette pris på henne. Hun har kjennskap til vegvesenet som er verdifull for oss og hun har pågangsmot overfor alle de nye sakene hun nå etter hvert tar fatt på.

Vårt arbeidsfelt er utadvendt. Flere av dere får sikkert anledning til å hilse på henne etter hvert. Ta vel i mot henne. Hun er en verdifull tilvekst i vår seksjon.

Vasbø.



tillits- mannens spalte

Vårens store fellesoppgjør er over, og alle puster lettet ut. For tjenestemenn i vegarbeidsdriften kan vi vel være enige om at resultatet til sist ble bra. Alle som pr. 1. januar 1976 var ansatt på overenskomsten for vegarbeiderne, gis status som fast ansatte tjenestemenn. De som er inntatt i tidsrommet 1. januar til 30. april 1976 gis status som engasjerte tjenestemenn, men med fortrinnsrett til fast ansettelse når faste stillinger blir ledige.

Når det angår ansettelser kommer også tjenestemenn i vegarbeidsdriften under de samme bestemmelser som det nye ansettelsesreglement for Statens Vegvesen bestemmer. Det vil si at det tidligere inntaksråd for vegarbeidere er oppløst fra 1. mai 1976.

En melding til vegsjefen fra Norsk Arbeidsmandsforbund viser imidlertid at de tidligere valgte representanter

med varamenn som satt i inntaksrådet for tjenestemenn i driften, skal tiltre det nye ansettelsesråd ved fremtidige inntak av tjenestemenn.

Det vil i dette innlegg føre altfor langt å komme inn på lønnsforholdene til de enkelte grupper, men diskusjonen om tillegg to er over, og takk for det! Det var et innebygget uromoment som vi alle skal være glade for er borte.

Den nye overenskomsten vil antakelig bli utsendt i månedsskiftet juni/juli engang, og da får vi håpe at den er så forenklet at fortolkningene av de enkelte bestemmelser blir lettere enn det som hittil har vært tilfelle. Innholdet vil nok i de fleste tilfeller henvise til bestemmelsene for tjenestemenn i Staten.

Sammen med vår nye verneleder, Jarl Honore, har jeg deltatt på endel befaringer av arbeidsplassene i søre del av fylket, og jeg sitter igjen med det inntrykk at det vernearbeid som hittil har vært drevet har virket til sin hensikt.

Brakkestandarden er betraktelig bedre, både når det angår fornyelse og renhold, men i unntakstilfeller kan man lure på om der virkelig finnes folk som vil innta sine måltider i alt rotet og skitten som finnes i brakkene. Dette forhold går det godt an å rette på, hvis viljen er tilstede.

Ellers lakker og lir det mot sommer og ferie, og jeg vil nytte høvet å ønske alle, både ledelse og menige en riktig god sommerferie.

Samarbeidskonferansen 1976

Samarbeidskonferansen ble i år holdt i tiden 27.–29. april på Park hotel i Sandefjord. Etter vanlig opplegg var formennene og varamennene i alle samarbeidsutvalgene i Statens vegvesen innkalt til konferansen. Dessuten var også medlemmene i Hovedsamarbeidsutvalget til stede. Rogaland var representert ved SU-formann Halvor Folgerø og varaformann Martin Aske. Dessuten møtte oppsynsmann Asbjørn Oddane som medlem av Hovedsamarbeidsutvalget.

Om kvelden den 27. april ble det foretatt registrering av deltakerne og gitt en orientering om program og opplegg for møtet. Den offisielle åpning av møtet ble foretatt av vegdirektør Karl Olsen onsdag den 28. april. Deretter ga kontorsjef Johan Schei fra Vegdirektoratet en orientering om langtidsplan- (LTP) -arbeidet i vegvesenet.

Temaet for samarbeidskonferansen i år var samarbeidsforholdene i vegves-

enet. Som en innledning til diskusjonen om dette emnet fremla hovedtillitsmann Jens Tveit Aga, Hordaland, og vegsjef Gunnar Eigeland, Vestfold, i to forberedte innlegg endel personlige synspunkter på hvordan samarbeidet fungerer i vegvesenet i dag. Samarbeidsforholdene ble siden diskutert av et panel bestående av 7 medlemmer og med adm. sjef Magne Ånsløkken som panelleder.

Resten av onsdagen gikk med til arbeid i grupper. Deltakerne ble delt i tre grupper som fikk seg forelagt følgende oppgave:

»Drøft oppgaver, tiltak og eventuelle organisasjonsmessige endringer som gruppen anser nødvendig for å bedre samarbeidsforhold i vegvesenet.»

Siste møtedagen ble innledet med at en fra hver gruppe presenterte gruppe-løsningen i plenum. Deretter ble gruppebesvarelsene tatt opp til diskusjon i plenum.



S.U.'s dokumenter legges ut på vegkontoret

Samarbeidsutvalget har fra tid til annen på sine møter diskutert om det finns bedre måter å arbeide på. På siste møte i april vedtok SU å sette ned et utvalg som består av avd.ing. Aske, overing. Folgerø og oppsynsmann Oddane. Dette utvalget skal se på samarbeidsutvalgets arbeidsmåte i et videre perspektiv og fremme forslag om nye måter å arbeide på.

I løpet av året kommer det mange

store saker til behandling i utvalget. Alt for ofte blir det for liten tid til en debatt om saken, slik at det settes ned en gruppe som svarer på SU's vegne. Disse utvalgene har gjort en veldig god jobb, men det er tross alt ønsket om en debatt i et større, bredere sammensatt forum som er en av hensiktene når sakene sendes ut.

De små sakene krever også sitt, slik at utvalget må ha alles interesser for øyet og prøve å finne forslag til løsninger som gir en forsvarlig behandling av alle saker.

Samarbeidsutvalget ønsker også at den enkelte ansatte skal bli mer engasjert i utvalgets arbeid. De uformelle gruppene er et forsøk på dette.

Et nytt tiltak i samme retning ble gjort i forbindelse med møtet i juni. Da ble alle sakene som skulle opp, dokumenter og det hele, lagt ut i ekspedisjonen på vegkontoret. Alle som har interesse av det kan derved se på grunnlagsmaterialet og gi sin mening til kjenne overfor sin tillitsmann.

Dette øker betydningen av diskusjonene i SU og det gir de valgte representantene et bedre grunnlag for sine standpunkter. Alle som har anledning til det bør derfor nytte denne anledningene til å gå SU etter i sømmene.

Dette er straks vanskeligere når det gjelder dem som arbeider ute. Dersom sakene ble sendt til vegstasjonene, så var de likevel usentralt plassert for de aller fleste. Vi får derfor oppfordre alle SU-medlemmene om å holde så god kontakt med dem de representerer som det er praktisk mulig.



Minneord

Tidlegare vegvakter Sivert A. Haver, Vatnamot, døydde brått 14. april. Bodskapen kom so uventa på oss alle. Tomromet etter han vil verta stort. Størst for dei næraste, men også for oss som hadde Sivert som arbeidskamerat og medarbeider i mange år.

Sivert A. Haver var fødd 9/6 1905. Han tok til i Statens Vegvesen som anleggsarbeidar på R.V. nr. 44 i 1936. Frå slutten av 1940 til 1945 arbeidde han på Jerenbaneanlegget Moi-Statvanger. Men i 1945 kom han attende til Statens Vegvesen som vegvakter på R.V. nr. 44. Dette arbeide hadde han til han gjekk av med pensjon frå 1/1 -73.

Sivert Haver kjende ansvar og var trugen i arbeide sitt. Han hadde eit ljost sinn og var lett å samarbeide med. Samen med kona si Grdrun hadde han pussa opp huset og i tunet, so alt var triveleg og velstelt. Men Sivert skulle ikkje få vera med lenger. 20 april vart han førd til den siste kvilestaden ved Oгна kyrkje. Dei næraste, skyldfolk, vener og arbeidskamerater fyllte kyrkja og det vart lagd blomar på båra frå desse.

Tankene våre går til kona og borna som sit att i sorg og sagn, og me vil lysa fred over minnet til Sivert Haver.

O. Tafjord.

Sverre Torvestad døde søndag 30.mai. Han var født 22/3 - 1906.

Den 4. juni 1947 begynte han i Vegvesenet som sjåfør og har siden den

tid arbeidet sammenhengende med undtagelse av permisjon to år, da han var i Amerika.

Da jeg kom til Karmøy i 1953 fikk vi et godt samarbeid og dette varte helt til Torvestad sluttet på grunn av hjerteeinnfarkt, høsten 1970.

Torvestad har i hele den tid jeg har hatt med ham å gjøre vist seg som en stø og pålitelig mann som alltid gjorde sitt beste for at arbeidet skulle bli utført godt og hurtig.

Da jeg besøkte ham på 70 års dagen, hadde vi en god drøs og mintes den tid vi hadde arbeidet sammen.

Det er vemodig å tenke på at det ble siste gang vi snakket sammen, og jeg lyser fred over hans minne.

Manfred Fransson.

Olaus Engelsen døde 11. mars og vart gravlagd frå Klepp kyrkje 16. mars. Kyrkja var fullsett av folk som ville fylja Olaus til den siste kvilestaden.

Olaus Engelsen var fødd 11. juni 1902. Han tok til som arbeider i Statens vegvesen i 1945. Frå 1948 til 1964 var han høvelfører på ein av dei Drafnhøvlane som var lengst i bruk her i fylket. Dette var ein kald arbeids plass og det røynde på helsa. I 1964 kom han til Nærbø vegstasjon som kontormann. Dette arbeidet hadde han til han vart alvorleg sjuk ved nyttår 1970. Han fekk pensjon etter nådd aldresgrense frå juli 1970 Olaus Engelsen var ein av dei stille i landet. Han stakk seg aldri fram og

var roleg i all si ferd. Han hadde berre vener. Olaus Engelsvoll fekk likevel nokre gode år som pensjonist. Han og kona Agnes hadde ein gild heim ved Klepp st. Helsa var so toleg like til det siste og han klaga aldri.

No er du på heimferd,
det rodnar i vest,
og bygene spaknar mot kvelden,
og tindane låner ein kvervande rest
av ljuset frå soleglads-eilden.

Då skimrar ei stjerne
i drøymande sjø,
så kviskar ei bære mot stranda
og voggar deg inn
mot ei eldgammal stø
der ætter i aldrar har landa.

(H. Straumsheim.)

O. Tafjord.

FORSIDEKONKURRANSEN for Samarbeidsutvalgets omslag ble vunnet av tegner Sissel Visted. Hun gikk i mål med klar margin — hun var eneste deltaker! Vi syns det var dårlig at så få ville prøve seg. Nok om det, Sissels forslag var bra det, og hun fikk 5 lodder i Pengelotteriet som premie.

ANNLEGGSSJEF BJØRN SKAARE-BOTNER har alvorlige planer om å forlate Rogaland til fordel for Vest-Agder. Han har tatt i mot stillingen som driftsjef der, og vi ønsker lykke till

runde tall*

60 år.

Ole J. Årthun	17. 9. 1916
Sverre Bjerga	7.10. 1916
Johannes Øen	7.10. 1916

50 år.

Alf Dirdal	4. 9. 1926
Bertel Omdal	15. 9. 1926
Johan Breiland	6.10. 1926
Lars O. Roalkvam	8.10. 1926

VI TAKKER FOR INNSATSEN!

I tida 1. januar—1. juni 1976 er desse gått ut av aktiv teneste.

Vegvesenet vil takke førebels for innsatsen og ynskje dei mange gode år som pensjonistar!

Knut Karlsen, Rekefjord.
Erling Flom, Egersund.

**No er det
berre
opp til deg!**

**Ver så snill - bruk bilbeltet.
Påbod frå 1. september 1975.**



Vegdirektoratet