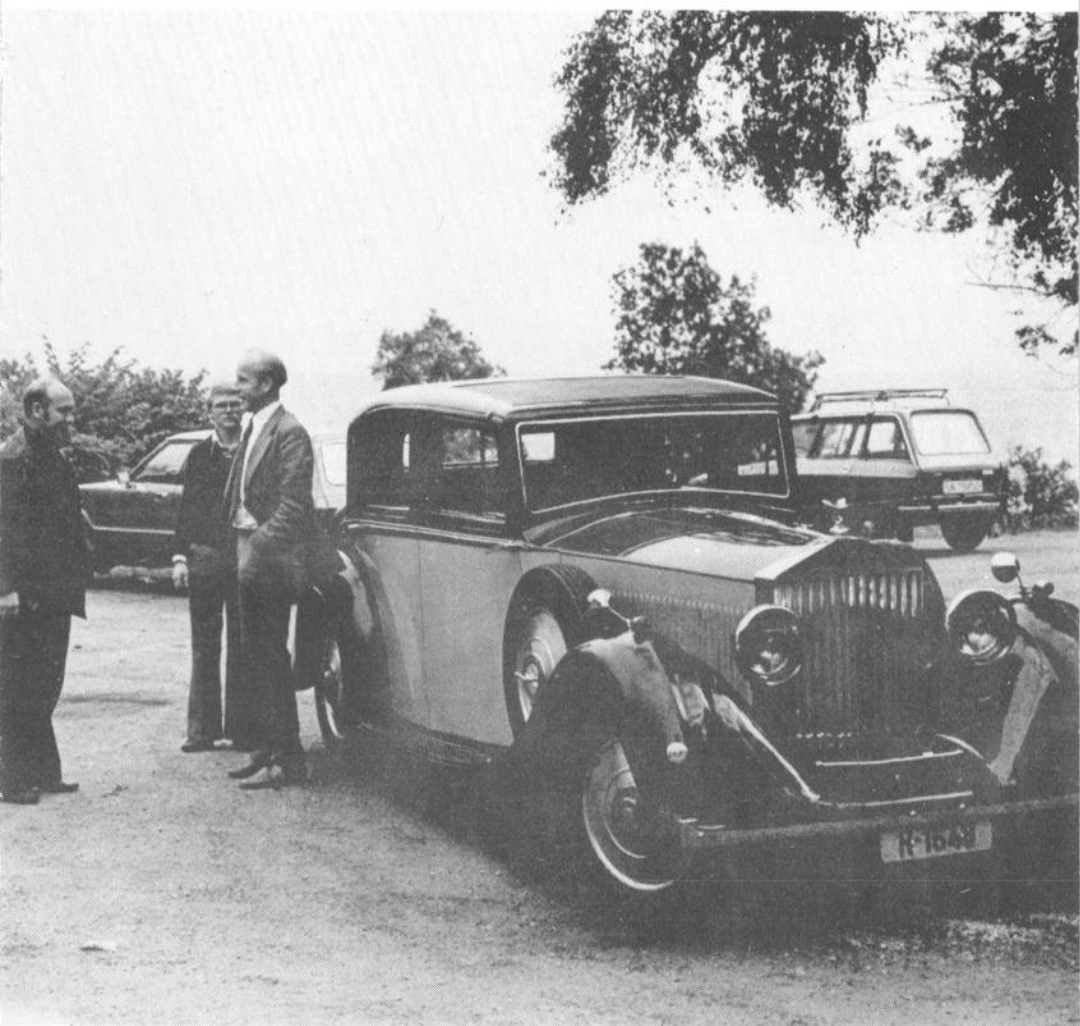


# Ryggjavegen



**nr. 3 - 77**

# Innhold:

|   |       |
|---|-------|
| 3 MINUTT MED VEGSJEFEN . . . . .              | s. 3  |
| PERSONAL- OG ORGANISASJONSUTVIKLING . . . . . | s. 4  |
| SERVICETILTAK FOR VEGBRUKERNE . . . . .       | s. 7  |
| I FOKUS . . . . .                             | s. 8  |
| TILLITSMANNENS SPALTE . . . . .               | s. 9  |
| »GYLL!» . . . . .                             | s. 10 |
| VEGVESENET I ROGALAND . . . . .               | s. 12 |
| KONTRAKT . . . . .                            | s. 15 |
| NY BILTILSYNSJEF . . . . .                    | s. 18 |
| BESØK OVER NABOGRENSEN . . . . .              | s. 20 |
| BILTILSYNETS KONTAKTMØTE . . . . .            | s. 23 |
| EN DIGRESJON . . . . .                        | s. 25 |
| ANSATTE I DISTRIKT 3 PÅ BEDRIFTSTUR . . . . . | s. 26 |
| KRYSSORD . . . . .                            | s. 28 |
| EIN HERLIGE TUR . . . . .                     | s. 29 |
| FAMILIETUR TIL SVARTEVANNSDAMMEN . . . . .    | s. 30 |
| PERSONALIA . . . . .                          | s. 31 |

## RYGGJAVEGEN

*Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9. – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Berny Nilberg. Foto: Arne G. Vasbø. Layout: Einar T. Eide.*

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

*Bidragstere: Ch. Danielsen, S. M. Olsen, A. Moi, S. Visted, A. Tveit, J. Larsen, N. Egenes, M. Wiik, B. AIsaker, O. Tafjord, B. Nilberg, B. Oppedal, A. G. Vasbø.*

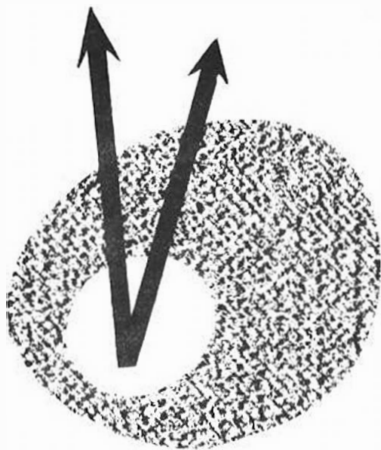
*Redaksjonen avsluttet 4. november 1977.*

*Opplag 1350.*

*Sats og trykk: Allservice A/S.*

## FORSIDEBILDE:

*I biltilsynet blir man standsmessig mottatt! Underdir. Tenold og tekn.dir. Grotterød etter kjøretur i Rolls Royce veteranvogn.*



# 3 minutt med veg- sjefen

I siste nummer av »Ryggjavegen» antydet jeg at Samarbeidsutvalget ville bli bedt om å være styringsorgan for et personal- og organisasjonsutviklingsprogram for hele vegadministrasjonen i Rogaland.

Samarbeidsutvalget har nå påtatt seg denne oppgaven, og i dette nummeret av »Ryggjavegen» vil dere finne det første utspill fra Samarbeidsutvalgets side. Det gjelder det diskusjonsgrunnlag for en målsetning for vår personalpolitikk som er gjengitt lengre bak i bladet. Praktisk talt alle ansatte i vegvesenet og i biltilsynet vil i nær framtid, både gjennom sine organisasjoner og de avdelinger de er knyttet til, få anledning til å sette seg inn i, drøfte og kommentere dette utkastet.

Vi har ment at det er av stor betydning at det utviklingsarbeid vi nå skal starte opp, bygger på en felles målsetning som alle kjenner og forstår og som flest mulig er enige i. Vi håper derfor at alle setter seg grundig inn i dette materialet.

Ved første øyekast kan nok de prin-

sipper som vi foreslår lagt til grunn for vår personalpolitikk virke både noe teoretiske og kanskje urealistiske. La dere ikke skremme av det! Etter hvert som vårt arbeid skrider fram, vil vi trekke praktiske konsekvenser av disse prinsippene.

Det er vårt håp at disse praktiske konsekvensene vil få betydning for den enkeltes arbeidssituasjon, slik at vi etter hvert vil få en enda mer effektiv organisasjon der den enkelte medarbeider i størst mulig utstrekning får tilfredstillhet sine »psykologiske jobbekrav».

I vårt forslag til prinsipper er det bl.a. sagt at »forutsetningen for at vi skal lykkes er at vi bygger på et samarbeid som er preget av åpenhet og tillit». En annen forutsetning som er like viktig, er at vi alle på vår plass og i all vår virksomhet arbeider ut fra en felles målsetning og en felles plattform.

Jeg tror at det utkast som nå presenteres kan være en slik felles plattform for det videre arbeid.

Chester Danielsen

# Personal og organisasjonsutvikling

Samarbeidsutvalget har tatt på seg oppgaven med å være styringsgruppe for et prosjekt som kommer til å prege virksomheten i vegvesenet i Rogaland i årene fremover. Personal- og organisasjonsutvikling er et prosjekt som vi egentlig ikke blir ferdig med. Det vil gjennomsyre alle deler av organisasjonen, la oss derfor like godt lære forkortelsen »**PO-UTVIKLING**» å kjenne med det samme.

Vi har allerede startet opp med å etablere det nødvendige apparatet idet personalseksjonen skal fremskaffe og bearbeide materialet for samarbeidsutvalget som styringsgruppe. Vi har begynt å bygge opp kompetanse på dette feltet ved ledertreningsprogrammene, og det er planer om flere tiltak.

For å finne frem til en felles plattform går SU i disse dager ut med et dokument »målsetting for personalpolitikken». Det er meningen at dette skal drøftes av de ansatte og svar gis innen utgangen av året. Samarbeidsutvalget skal deretter komme frem til en felles innstilling som sendes fagsjefmøtet.

Som et ledd i å gjøre saken kjent for alle ansatte bringer vi målsettingsdokumentet i sin helhet. Dokumentet vil i tillegg bli sendt ut gjennom de formelle kanalene:

## INNLEDNING

Ledelsen ved vegvesenet i Rogaland har lenge hatt et sterkt ønske om å sette i gang et systematisk arbeid med personal- og organisasjonsutvikling.

*Vi ønsker at dette arbeidet skal omfatte hele vår organisasjon, både ansatte ved vegkontoret, ledelsen ut i marken, ansatte vegarbeidsdriften og ved biltilsynsstasjonene.*

*I den senere tid har vi fått St. meld. nr. 28 1976/77 om de ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet, og den nye loven om arbeidervern og arbeidsmiljø. Dessuten har vegvesenets ledere i lengre tid arbeidet med å utforme »Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen». Alt dette materialet har gitt oss et godt grunnlag for å lage konkrete målsetninger for hvilken personalpolitikk vi ønsker å føre i vår organisasjon, og hvilke prinsipper vi mener vi må følge for å nå disse målene.*

*Det er viktig at alle ansatte i vegvesenet i Rogaland kan bli enige om hvilke retningslinjer vi ønsker å drive vår personalpolitikk etter.*

*I det følgende vil du finne forslag til konkrete prinsipper for personalpolitikken for Statens vegvesen i Rogaland. Disse prinsippene bygger på »Utkast til grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen» slik vegvesenet i Rogaland etter drøftinger i organisasjonen ønsker dette dokumentet skal være utformet. Vårt ønske er nå at disse prinsipper skal drøftes seriøst i alle ledd i organisasjonen og blant våre interesseorganisasjoner. Vi vil på denne måten kunne få en plattform for vårt videre arbeid.*

*Forslaget kan gi inntrykk av at vi har satt oss høye mål, og på mange områder vil det trolig være langt igjen før vi med noen rett kan si at målene er nådd. Det som enhver av oss imidlertid*

*bør gjøre, er å arbeide for at målene best mulig kan bli oppfylt – det må bli vårt felles ansvar.*

*Stavanger, 6. september 1977*

*Ch. Danielsen*

## **GRUNNLAG FOR STATENS VEGVESEN**

### *VEGVESENETS GRUNNLAG*

Statens vegvesens grunnlag bygger på samfunnets behov for et organisert vegtransportsystem, og på at de overordnede politiske myndigheter – ønsker en samfunnsmessig styring av utbyggingen og driften av vegsystemet og trafikken på dette via et statlig utøvende organ.

### *HOVEDOPPGAVER*

Statens vegvesen skal som det statlig utøvende organ innen veg og vegtrafikk

- utrede, utarbeide og foreslå retningslinjer for det offentlige vegnett og forestå planlegging, utbygging og den trafikkmessige drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet.
- utrede, utarbeide og foreslå bestemmelser om og retningslinjer for vegtrafikken og forestå tilsynet med vegtrafikken og bilbruken på alle veger åpen for almen ferdsel.

### *FORHOLD TIL GENERELLE POLITISKE MÅLSETNINGER*

Det arbeid som utføres av Statens vegvesen skal planlegges og gjennomføres slik at det fremmer generelle politiske målsetninger i samfunnet. Statens vegvesen skal derfor legge vekt på å utrede konsekvensene av de alternativer en står overfor slik at overordnet myndighet kan treffe de beslutninger som mest mulig effektivt fremmer overordnede politiske mål.

## **FORHOLD TIL SAMFERDSELSPOLITIKKEN**

Statens vegvesen skal utrede, foreslå og gjennomføre tiltak med sikte på at transportene på veg får et omfang, en sammensetning og kvalitet som er i overensstemmelse med myndighetenes overordnede mål for samferdselspolitikken. Som en veg- og trafikketat skal Statens vegvesen derfor drive aktivt arbeide for at de krav som må stilles til vegen, kjøretøyet og trafikantene i et samlet vegtrafikksystem, er slik utformet og koordinert at myndighetenes overordnede mål for samferdselspolitikken oppnås mest mulig effektivt.

## **OVERORDNEDE MÅL FOR PERSONALPOLITIKKEN**

### *ORGANISASJONSUTVIKLING EFFEKTIVISERING*

Statens vegvesen vil gjennom bl.a. organisasjonsutvikling og effektivisering/delegering arbeide for at organiseringen av virksomheten er mest mulig tilpasset de oppgaver som etaten som en samlet veg- og trafikketat skal løse. Det skal legges vekt på å etablere klare ansvars- og myndighetsforhold samt en enkel og betryggende saksbehandling. Etaten vil utvikle og styrke samarbeidet mellom ytre og indre etat med løpende vurdering av arbeids- og ansvarsforhold, samt søke å utvikle hensiktsmessige ledelsesformer såvel sentralt som lokalt.

### *PERSONALPOLITIKK*

Statens vegvesen vil føre en aktiv personalpolitikk for å ivareta både etatens og den enkelte tjenestemanns interesse. Etaten vil herunder gjennom personalplanlegging og rekruttering arbeide for en mest mulig riktig bemanning i forhold til arbeidsoppgaver og ansvar, og

med vekt på at det i etaten skal være jevn, helårlig beskjeftigelse med meningsfylt arbeide for etatens faste tjenestemenn. Etaten vil også drive personalutvikling, og bl.a. ved etterutdanning, jobbotrasjon og andre tiltak legge forholdene til rette for at alle ansatte skal kunne bedre sine kvalifikasjoner og utvikle seg i arbeidet. Det bør tas sikte på å gi de ansatte tilfredsstillende karrieremuligheter. Etaten vil tilstrebe en mest mulig enhetlig behandling av lønns- og arbeidsvilkår.

Statens vegvesen vil arbeide for lederutvikling og ledertrening på alle nivå. Ved ansettelser i lederstillinger skal en legge særlig vekt på de samlede kvalifikasjoner, herunder også på lederegenskaper.

Statens vegvesen vil i alle situasjoner søke å få til et godt samarbeid innen organisasjonen. Et viktig mål er å få til en høy grad av medbestemmelse for de ansatte innenfor de generelle rammer som blir trukket opp for statsetater. Etaten vil at forholdene skal legges til rette for et godt miljø og sikre arbeidsplasser.

## OPPLÆRING

Opplæringen skal kunne gi kunnskaper om vegvesenets organisasjon, arbeidsmetoder og faglige krav, slik at den enkelte og etaten kan være på høyde med utviklingen og være med på å fremme denne i overensstemmelse med de overordnede mål for Statens vegvesen.

Opplæringen skal bidra til at etatens ansatte får anledning til å utvikle sine evner, sitt initiativ og sine muligheter for å samvirke i et mest mulig meningsfylt, godt og effektivt arbeid.

Statens vegvesen ønsker å holde seg orientert om den utvikling som foregår i forskning og i utdannelsektoren i samfunnet forøvrig og vurdere sin opplæringspolitikk i forhold til denne.

## PRINSIPPER INNEN VÅR PERSONALPOLITIKK

- Vår personalpolitikk skal ta utgangspunkt i det menneskesyn at alle medarbeidere er likeverdige.
- Ledere på alle nivå har ansvar for riktig rekruttering, opplæring og utvikling av dem de er satt til å lede.
- Lederen skal ved arbeidsfordeling og utviklingsplaner ta hensyn til den enkeltes forutsetninger, dyktighet og ønsker. Dette krever av lederne at de kan veilede sine medarbeidere om de krav som stilles til stillingen og sørge for å gi dem opplæring og støtte slik at de blir i stand til å løse oppgavene.
- Vi vil gå inn for at alle skal få muligheter til å arbeide innenfor de felt som passer best for dem selv slik at den enkelte opplever sin arbeidssituasjon som meningsfull.
- De som er modne for større og mer krevende oppgaver, må så langt det er mulig gis anledning til å ta fatt på slike oppgaver. I denne forbindelse må vi se HELE Statens vegvesen som et virkefelt.
- Den enkelte medarbeider skal settes i stand til å mestre ikke bare dagens, men også morgendagens oppgaver. I denne forbindelse vil vi også søke å trene og utvikle medarbeidere som peker seg ut, for framtidige lederoppgaver.
- Den enkelte medarbeider må være innstilt på å yte sitt beste i jobben til beste for seg selv og etaten.
- Enhver medarbeider må få klare, fornuftige, realistiske og ikke motstridende mål for sin innsats. Disse

# Serviceiltak for vegbrukerne

## NYTT KART FOR TILLATT AKSELTRYKK

Den 1. mars 1977 fikk vi nye bestemmelser om vilkår for bruk av kjøretøy på offentlig vei. Dette har ført til at den enkelte eier eller bruker selv må regne ut den lovlige totalvekt og hvilket akseltrykk kjøretøyet har.

Til hjelp for brukerne har Vegdirektoratet gitt ut brosjyrer, noen av dem på flere språk. Vegkontoret i Rogaland har også fulgt opp med å utarbeide en liste over tillatt bredde og akseltrykk på fylkesvegene og et kart over vegnettet som viser akseltrykket på de forskjellige vegene.

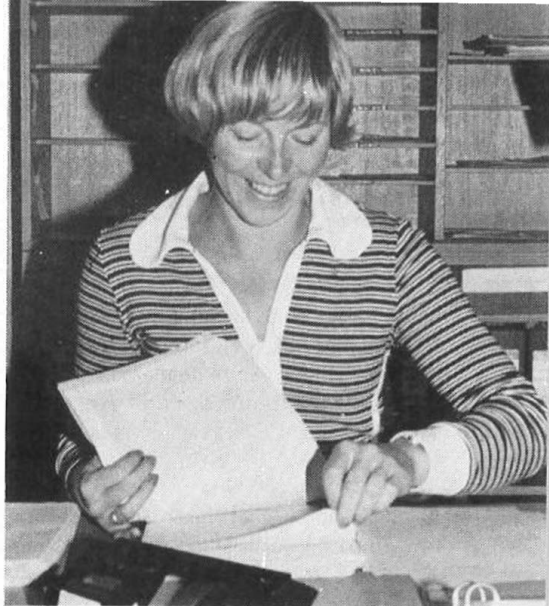
— Fint tiltak dette, sier vi til fru Renberg på vedlikeholdet, er dette noe nytt?

— Det er nytt i den forstand at vi bare har hatt et kart over riksvegnettet i hele landet fra før. På det nye kartet er også fylkesvegene tegnet inn. Kartet omfatter bare Rogaland og er i stor målestokk.

Da de nye bestemmelsene for bruk av kjøretøy trådte i kraft, måtte vedlikeholdsavdelingen utarbeide en liste over fylkesveger i tillegg til den Vegdirektoratet lager over riksvegene. Dette er en temmelig omfattende sak og den må justeres med jevne mellomrom. Den er til nå laget i om lag 2 500 eksemplarer på vårt hustrykkeri.

Disse listene er i og for seg nok for sjåførene, men vi ønsket å yte en bedre service med å lage et kart der tillatt akseltrykk er gjengitt i flere farger. Dette gir en helt annen oversikt når en skal velge seg en rute.

— Vi kunne vel hatt et slikt kart for lenge siden?



*Fru Elisabeth Renberg er saksbehandler for dispensasjonen fra vegtrafikkloven — Veg — og føremeldingen.*

— Muligheten til å lage det fikk vi først i vår da Sørlid fra Vegdirektoratet sammen med vår planavdeling fikk laget kartgrunnlaget. Dette gir oss mange muligheter, og i vårt tilfelle har Anne Lise Tveit på Plan hjuplet oss med tegnearbeidet. Kartet har fått et opplag på 1 000.

— God respons?

— Liten foreløpig. Det kom ut rett før ferien og ble sendt blant annet til Biltilsynet. Vi tror at dette er et godt tiltak og vi kan tenke oss at det også kan være et behov for et tilsvarende kart når det gjelder vogntog.

Det er et veldig tett vegnett på deler av Jæren. Kartet har ikke fått så mange navn med og fylkesvegnummer mangler også. Det er fremdeles veglistene som må brukes, men kartet gjør valg av ruter lettere og tjener som et nyttig supplement. Vi vil se tiden an og studere på om dette kan gjøres bedre senere, for det er et tiltak som vi regner med å følge opp.

# Er vegvesenet bare for de unge



Må få lov til å komme med følgende kommentar til Vegsjefen i Rogalands utlyste stilling som tegneass./tegner i Stavanger Aftenblad og Rogalands Avis.

seg åpen for alle aldersgrupper.

Sissel Visted

Jorunn Larsen

Anne Tveit

Norvald Egenes

1. Når vegvesenet lyser ut en stilling i avisen, er dette en del av vegvesenets ansikt utad. Dette er noe en bør være oppmerksom på også i utforming/språkbruk. I nevnte annonse henvender Vegvesenet seg direkte til ». . .unge kvinner og menn . . .» Dvs. at vegvesenet ønsker KUN unge søkere til den utlyste stilling. Er ikke dette en diskriminerende ansettelsespolitikk overfor eldre søkere? (Hvor går grensen? fra 18 til 30?)

– Vi er enige i at gamle arbeidstakere ikke nødvendigvis behøver stå tilbake for unge hverken hva prestasjoner eller personlige egenskaper angår. Dette gjelder også tegneassistentarbeidet.

Utlysingen etter «unge» tegneassistenter var derfor en beklagelig glipp, foranlediget av tanken om at vi ikke ville nå kvalifiserte gamle søkere med de lønnsvilkårene vi kan by, sier administrasjonssjef Lund.

2. At de private bedriftene legger seg på en linje der de prioriterer unge søkere, er så sin sak. Men at vegvesenet som en statsbedrift fremmer en like diskriminerende ansettelsespolitikk burde være uhorrt. Det er en stigende tendens i tiden at alt som er ungt skal framheves som positivt. En tenker ikke da på de som tar etterutdanning i voksen alder eller de som må omskoleres p.g.a. dårlig helse. Deres arbeidskraft er fremdeles fullt brukbar på linje med yngre søkere.

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| K | L | A | R | T | E | ⊙ | K | A | R  | I  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| A | U | G | U | T | T | E | S | T | R  | E  | K  |    |    |    |    |    |    |    |    |
| M | M | S | E | L | V | E | T | V | E  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| E | I | T | R | O | F | A | S | T | E  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| L | N | E | R |   |   |   |   |   |    | K  | E  | N  | D  |    |    |    |    |    |    |
| ⊙ | I | E | L | S | E | A | G | D | E  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| N | U | T | R | I | A | A | N | N | E  | R  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| M | A | T | E | M | A | T | I | K | K  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| A | B | E | R | M | U | D | A | V | E  | R  | I  |    |    |    |    |    |    |    |    |
| L | A | B | O | E | R | I | K | A | R  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| M | E | M | I | N | E | N | T | E | V  | A  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

## VINNERE AV KRYSSORD 2/77

1. PREMIE Magnhild Ødegård,  
vegkontoret.

2. PREMIE Gudrun Haraldseide,  
vegkontoret.

Håper at nevnte annonse kun er en engangsforeteelse og at vegvesenet viser



# tillits mannens spalte

Jeg har lyst til å komme litt inn på den nye ARBEIDSMILJØLOVEN og den praktiske gjennomføringen av denne, sett i relasjon til vinterberedskapen som står for døren.

Den nye loven inneholder en hel rekke forandringer i forhold til den gamle arbeidervernloven. I § 46 punkt 5 står omtalt retningslinjer for hvordan hvilende hjemmevakt skal tolkes i forhold til arbeid og fritid. 1/5 av beredskapstiden skal omregnes til arbeidstid og betales som sådan.

Dette snur i grunnen opp ned på våre tidligere ordninger hva angår godtgjørelser for slik tjeneste.

Hvordan dette spørsmål skal løses i praksis er enda ikke avklart mellom hovedpartene, men saken er under arbeid.

Beredskapen må likevel gå sin gang uansett utfallet av drøftingene. Erfaringsmessig vet vi også at vinterberedskapen fører til meget overtid for en del av mannskapene, men med de begrensede muligheter loven gir til bruk av overtid, er det viktig at vi kommer frem til gode og smidige avløserordninger på de mest utsatte plassene.

Vi må alle være innstilt på overgangsvanskeligheter i innkjøringsperioden, men vi håper og tror at vi vil finne frem til gode ordninger på dette.

Et annet spørsmål som trenger på, er hvordan § 51 i loven skal tolkes når det angår hvilepauser og manglende hvilebuer. Loven er klar nok i teksten, men på hvilken måte den skal gjennomføres står ennå tilbake å løse. Inntil så skjer får vi smøre oss med tålmodighet.

M. Wiik.



*Storscorer Strøm*

# „GYLL”

**27. august 1977 vant vi gull i vegcupen – og spør om alle fotballhjerter i vegvesenet gledet seg. Etter mange iherdige forsøk smilte lykkens gudinne til oss – og vi smilte igjen, både fotballspillerne og fanklubben. . . . . smilte og smilte.**

Som sikkert de fleste vet, vant vi innledningsturneringen i Kristiansand tidligere i sommer. Turen deretter gikk til Tønsberg. Der borte skulle så kampen om det aller gjeveste innen forballverdenen i vegvesenet foregå.

Turen ble som vanlig lagt opp med bussavgang fra Stavanger. Deltakerne i bussen var i år stort sett som før, en gjeng utøvere, og en enda større bataljon som ønsket å heie guttene til seier.

Stoppestedet var Ringshaug bad nær Tønsberg, og der ankom Hagabussen med vår sjåfør Samsonsens fredag kveld. Etter at vi endelig hadde greidd å finne plass å »overnatte», ble det som vanlig litt tid til å beskue plassen innenfra.

TIDLIG lørdags morgen ble de impliserte vekket, og en liten frokost var alt som kunne inntas.

Så var det altså ALVOR. Vi skulle spille den første kampen av alle kl. 08.00 (gru og grøss!!!) Motstanderen var ingen ringere enn selveste Vegdirek-

toratet, men vi gikk på banen med en innstilling som aldri har vært så god på lenge: MÅL OG ATTER MÅL.

Vel, vi fikk mål. 1–0 kom ved (skjer som oftest) Strøm, også kalt Ernst Owe. Dette ble også pauseresultatet. Da andre omgang skred framover så det ut som om det ville gå bra, helt til det ble litt tull bak, og vips så sto det 1–1! Vel, det var ikke bra, men hva enn vi prøvde på, så gikk det ikke. 1–1 og 1 poeng.

Så fikk vi pause over to kamper. Og så sto Oppland for tur etter at vi hadde fått i oss XL1 og en god trøst fra vår fantastiske fanclub.

Det viste seg at Strøm ville ha mål også i denne kampen. 1–0 sto det faktisk ved endt spill. Vi hadde dermed 3 poeng. De andre lagene spilte også sterkt, spesielt Nord-Trøndelag.

Etter halvspilt turnering ble det baneskifte, og vi kom på en bedre bane. Der møtte vi først arrangøren selv, Vestfold. De hadde også greid seg bra og kjempet godt, men nok en gang var Strøm framme og laget 1–0 og nye 2 poeng. Etter som de andre kampene skred fram, ble en ting klart: Selv om det var en serie vi spilte, ville alt bli av-

gjort i den siste kampen mellom Rogaland og Nord-Trøndelag. Begge åpnet friskt, Rogaland friskest, og det var ikke ufortjent at Strøm lurte til seg enda et mål. Vel, altså 1–0 med kjempeinnsats, og det førte til at Rogaland fikk gull for første gang.

Om kvelden var det bankett på Ringshaug bad, der en samlet gjeng på 160 stk. avsluttet vegcupen med overrekkel- se av pokalen til Rogaland.

Avgang Tønsberg ble søndag formid- dag, og etter en lang busstur ankom gullgjengen til Stavanger 28. august i

kveldingen.

Så får vi håpe at guttene og heia- gjengen vil gjøre like god innsats neste gang, slik at vi kan beholde »DEN STORE».

De som har vært med på vegcupen 1977 er:

Aske, Hanasand, Paulsen, Kommedal, Kydland, Folgerø, Skårdal, Jansen, J. E. Danielsen, Frøland, Nordbø, Strøm, Rasmussen, Hamre sem., Hamre jr., Eikemo, O. H. Danielsen, Johannessen, Tagholt, Serigstad og Alsaker.

R. A.



» – og alle gledet seg». Aske tar imot trofeet fra vestfolds vegsjef Eikeland.

# Vegvesenet i Rogaland

*Me held fram med Tafford sin artikkel om tilsynet med vegane i fylket.*

Men med omsyn til oppsynsmenn for vedlikehaldet var det endå langt fram. I veglova frå 1912 §16 står det: *»Under amtveistyrets kontroll skal herredets lensmenn føre tilsyn med de offentlige veiers og broers vedlikehald. Amtveistyret kan dog efter innhentet uttalelse fra vedkommende herredstyre ved ledighet i lensmannsbestilling, eller hvor det måtte være tatt fornødent forbehold ved ansettelse av lensmann, bestemme at veitilsynet skal utføres av andre dertil skikkede menn. Amtveistyret utferdigger instruks for lensmennene og de særskilt beskikkede veitilsynsmenn.»*

Veglova frå 1912 gav soleis høve til å få tilsette vegtilsynsmenn som ikkje var lensmenn.

Overingeniør (frå 1899–1923) J. Bassøe såg at det måtte ei nyordning til, med vegtilsynet, skulle ei få eit betre vedlikehald av vegane i fylket. I 1920 kom han med eit framlegg om ei slik

nyordning til vegnemda og fylkestinget i Rogaland. Han ville få delt vegane i fylket i 6 vedlikehaldsområder og få tilsett ein oppsynsmann i kvart område i staden for ordninga med lensmennene. Overingeniør Bassøe kom med ei god grunngjeving for framlegget sitt, men det vil føra for langt å ta med heile grunngjevinga her. Han gjorde merksam på at nyordninga ville kosta ca. kr. 28 400,— meir enn den gamle ordninga. Hovedvegane og bygdevegane i fylket hadde tilsaman eit utlegg til vedlikehaldet på kr. 400 000,— (i 1918–19). Det var tilsett 51 vegvaktarar ved hovedvegane og 184 ved bygdevegane. Men mange av desse vegvaktarane hadde vegarbeidet som attårbeid. Høgste årsløna til ein vegvaktar var kr. 3239,—.

Eg tek med eit avsnitt frå grunngjevinga til Bassøe:

*»Min erfaring fra en over tyveårig praksis som overingeniør er, at de nyanstatte lensmenn som regel begynner godt og øyensynlig har gode forsetter, men når nogen år er gått innser de at de på grunn av sitt øvrige arbeide som lensmann er uskikket som veitilsynsmenn, og derfor taper interessen for veivedlikehaldet. Og det er ganske rimeleg. Under de nuværende mere utviklede forhold må man ha fagfolk til å tilse arbeidet, og det blir lensmennene aldri.*

*Man bør ubetinget søke å få bedre kontroll med arbeidet og bedre veiledning for veivokterne. Den heldigste måte å opnå dette, må antas å være å få særskilte veitilsynsmenn med full utdanning som fagmann i veisaker. Men da blir det av økonomiske grunner selvfølgelig nødvendig å slå flere herreder sammen*



*under en veitilsynsmann, altså man bør opdele fylket i flere distrikter. Disse veitilsynsmenn bør da tillike forrette som reisende oppsynsmenn ved bygdeveisannlegg som utføres på kontrakt eller større akkorder. Likeleder bør de utføre veiundersøkelser innen deres distrikt, både markarbeide og kontorarbeide i den utstrekning som deres tid tillater det.*

*Derimot må man anta, at alle hovedveisannlegg og store bygdeveianlegg som drives etter akkordsystemet, vil ha sine egne oppsynsmenn som i regelen vil være så optatt med sitt anlegg, at de kun undtagelsesvis vil ha tid til annet arbeide, f.eks. ved veiundersøkelser.»*

Framlegget frå overingeniør Bassø fekk medhald i fylkesvegnevnda og vart lagd fram for fylkestinget i Rogaland i 1920. Fylkestinget gjorde slikt vedtak: » Til de fornødne utgifter efter overingeniørens forslag til omordning av den underordnede veiadministrasjon i Rogaland fylke, bevilges 1/3 på betingelse av at staten overtar 2/3 av disse utgifter.» Denne beslutninga blev vedtatt enstemmig efter en kort debatt.

Vegdirektøren gav framlegget si beste tilråding før den gjekk til handsaming i departementet. Arbeidsdepartementet gjorde framlegg om at ordninga skulle prøvast i Rogaland og Østfold fylker frå 1. juli 1921. Stortingets vegkomite til-

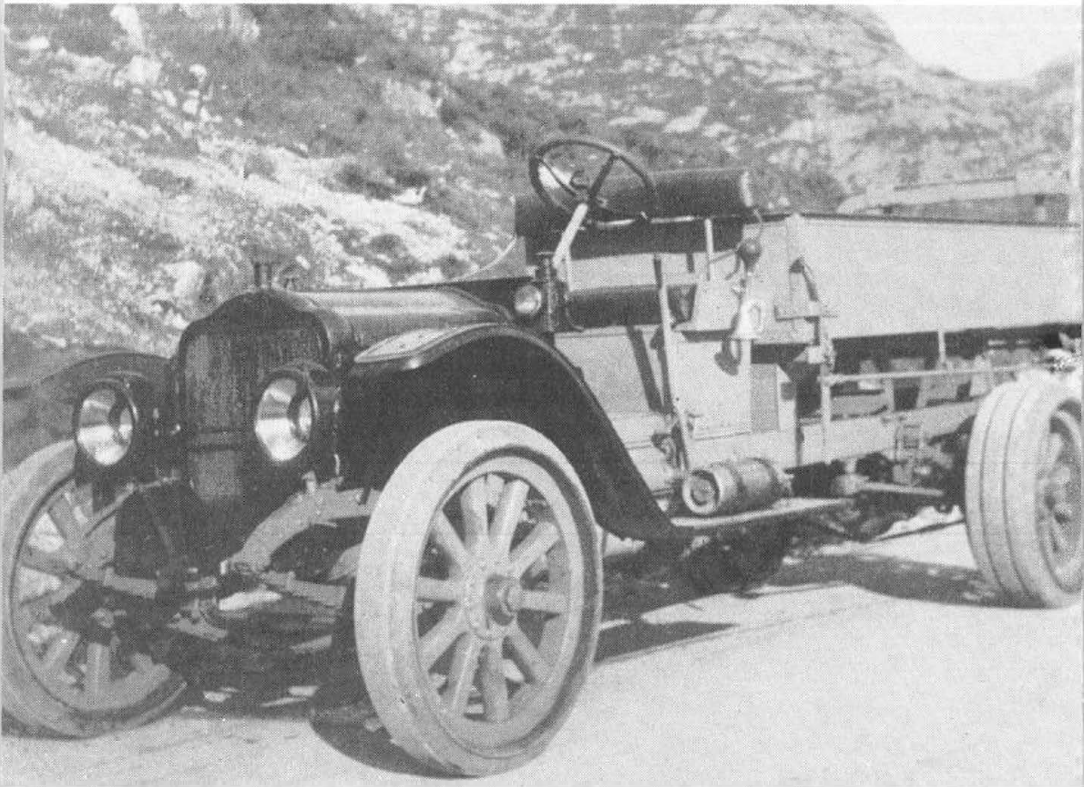


rådte også framlegget med nokre små endringar. Mellom anna ville dei at oppsynsmennene skulle ha fast årleg reise-godtgjersle. »Det var komiteens forutsetning at arbeidere som hadde gjort teneste som oppsynsmenn eller formenn ved veianlegg skulle fortrinnsvis komme i betraktning ved besettelse av disse stillinger.»

Men då framlegget vart handsama i Stortinget, vart det vraka. Stortinget hadde opna vegen for ei nyordning ved lova frå 1912, men då det låg føre konkrete planar for ei slik nyordning, sa Stortinget nei. Dette vedtaket var til stor skade for vegvesenet. Det skulle gå lange tider før framlegget til Bassøe vart teke i bruk. I skriv til fylkesmannen

24. april 1923 prøvde Bassøe og få saka oppatt på nytt. Men i fylkestinget var det 33 som stemte for å utsetje saka og berre 6 stemte for å ta opp saka på nytt.

Rogaland fekk soleis ikkje oppsynsmenn for vedlikehaldet i denne venda. Det vart likevel eit undantak. I 1918 skulle det tilsettast ny lensmann i Hetland kommune. Overingeniør Bassøe kom då med framlegg om å få tilsett ein serskild vegtilsynsmann. Den løna staten ville betala for tilsynet med hovedvegane var liten. Saka vart drøfta i fylkesvegstyret og med Hetland Kommune. Bassøe vende seg til dåverande garbrukar Sjur Årtun, Tasta med spurnad om han var viljug å ta på seg dette arbeidet. Årtun hadde tidlegare frå



*Vegvesenets første lastebil 2-tonner med tipp. Innkjøpt 1922*

# Kontrakt

*mellom Stavanger amtsingeniør og veivogter Sjur Aarthon angaaende vedlikeholdet af hovedveien fra Sandnes grændse til veiskillet, hvor veien til Aalgaard fabrikk tager af fra hovedveien.*

- 1. Veivokteren forplikter seg til at udføre alt saavel sommer- som vinterarbeide i overensstemmelse med nedensaaende bestemmelser.*
- 2. Han forplikter sig til at rette sig efter de ordrer og nærmere bestemmelser, som han modtager fra amtsingeniøren, dannes assistenter og lensmanden, og er han forpligtet til enhver tid at følge disse paa befaring af veien.*
- 3. Han forplikter sig til at arbeide paa vegen saameget, som maa ansees nødvendig forat holde denne i foreskrevet tilstand, at befare vegen efter ethvert stærkere regn- eller sneveir samt under usedvanlig stærke regnskyld og da arbeide paa veien i den udstrækning, som forholdene udkræver. Paa disse befaringer skal han alltid have med sig passende redskaber.*
- 4. For den tid, han anvender paa arbeide eller befaring af veien, faar han en daglønn af kr. 2,75 pr. 10 timers arbejdsdag. Godtgjørelsen udbetales hver maaned efter til lensmanden indsendt regning.*
- 5. Der forbeholdes en gjensidig opsigelsesfrist af 3 maaneder.*

- 6. Det paaligger veivogteren foruden, hvad der i det foregaaende er bestemt:*

*af yderste evne at bestræbe sig for at holde veibanen ren, jævn og fast med passende runding.*

*at paase, at der til vedligeholdelsen kun fremføres og anvendes dertil skikket material og at afskrabe og bortskaffe søle.*

*at holde veigrøfter og stikrender til enhver tid rene og aabne og at paase, at veiens broer, skraaninger, stabbestene, rækverker og mure altid er i orden.*

*om vinteren at holde veibanen farbar for sne ved sneplogkjøring eller sneskufning eller begge dele.*

- 7. Naar arbeidet er af den størrelse eller beskaffenhed, at han ikke magter det alene, har veivogteren efter forudskeet aftale med lensmanden paa billigste maade at leie fornøden hjælp.*
- 8. Denne kontrakt er først gyldig, naar amtets approbation er den paategnet.*

*Stavanger Amtingeniør  
14. Desember 1900*

*J. Bassøe, sign.*

*Sjur Aarthon sign.*

*APPROBERES.  
Stavanger Amt 22. Desember 1900.*

1901 hatt kontrakt på vedlikeholdet av vegen mellom Sandnes og Ålgård. (Kontrakten for dette arbeidet er endå i arkivet på vegkontoret. I punkt 4 står det: »For den tid, han anvender på arbeide eller befaring af veien, får han dagløn af kr. 2,75 pr. 10 timer arbeidsdag.»)

Me var no komne fram til 1919 og Sjur Årtun lova å ta arbeidet som vegtilsynsmann i Hetland for kr. 2500,— pr. år, medrekna reiser og kostgodt-tjersle. Staten hadde løyvt kr. 600,— for tilsyn av hovedvegane og Hetland kommune løyvde resten. Sjur Årtun vart tilsett frå 1. september 1920.

Årtun hadde gard på Tasta, så vegtilsynet vart eit attåtarbeid. Både vegvesenet og kommunen var godt nøgde med Årtun, men han sa opp stillinga frå 1. oktober 1923. Vegane i Hetland var då uten tilsyn til 1. oktober 1924.

Høyland kommune hadde også planar om å få tilsett serskild vegtilsynsmann.

I samråd med overingeniøren i vegvesenet vart Høyland og Hetland kommunar samde om å tilsetje ein vegtilsynsmann i lag. Løna vart sett til kr. 4400,— stigande til kr. 5300,— etter 2–4 og 6 år. I løna var medrekna at vegtilsynsmannen var plikta til å halda motorsykkel. Staten gav som før nemt kr. 600,— til Hetland og kr. 400,— til Høyland. Tils. kr. 1000,— for tilsyn med hovedvegane. Saka vart lagt fram for fylkestinget i 1924. Dei løyvde eit tilskot på 1/3 av løna etter at staten sin del var trekt frå.

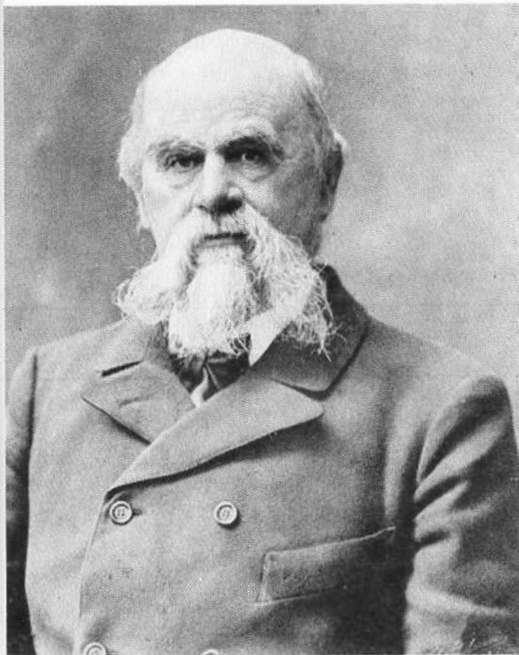
I 1924 hadde Hetland kommune ca. 13 km. hovedvegar og 60 km. bygdeveg. Høyland hadde ca. 26 km. hovedvegar og 80 km. bygdevegar. Tilsaman hadde de to kommunane 39 km. hovedvegar og 140 km bygdevegar. Alt i alt 179 km.

Oppsynsmann Andreas Jansen, vart tilsett i denne stillinga frå 20. oktober 1924. Ordninga stod ved lag til 1942.

Det skulle syna å verta mange år før ein kom vidare med ei oppsynsmannsordning for vedlikeholdet i resten av Rogaland.

Det var trange tider med mykje nødsarbeid i slutten av tjugeåra og først i 30 åra. Sparekniven vart nytta i alle offentlege utlegg.

Vegvesenet fekk også merka det. »Øksekomiteen» høgde inn til beinet. Men nødsarbeidet som vart sett i gang, var oftaste vegarbeid. Mange av dei som fekk nødsarbeid, kunne lite med vegarbeid. Det vart difor mykje ekstra arbeid for oppsynsmennene. Vande vegarbeidarar vart difor nytta til formenn for å rettleida dei som ikkje kunne. Under slike tilhøve var det ikkje rom for rasjonalisering av arbeidet. Det viktigaste var at folket hadde arbeid og greidde seg med minst mogeleg redskap. Trillebåre, spad, spett, pukkslegger og handboring var standard utstyr for alle lag. Det var nok betre utstyr å få, men



*Jansen, Waag*



det kosta pengar og pengane skulle gå til lønningar.

Oppsynsmennene ved anlegga fekk også merka sparekniven. Deittpengane vart sett ned til eit lågmål og langt under dei andre tenestemenn i staten hadde på same tid.

Frå midten av tredveåra kan ein vel seia at me var på oppveg frå den økonomiske baredalen. Det vart meir normale tider også for vegvesenet. Men so kom krigen til landet vårt i 1940. Mange av hovedveganlegga vart stogga. Tyskerane skulle ha tak i arbeidskrafta. Det vart send arbeidsfolk frå Rogaland og

andre fylker til nord Noreg.

Folk og redskap skulle sendast til dei anlegga som tyskerane meinte var viktige. Vegvesenet i Rogaland fekk t.d. i oppdrag å byggja veg i Vest-Agder, frå Sirdal til Sættesdal. Redskap og folk vart teke frå anlegg i Ryfylke og Nord-Rogaland og sende til Sirdal. Men denne vegen er ikkje ferdig endå. Etter 3 månadar, vart vegarbeidet stogga i Sirdal og folket vart sende til veganlegget Tonstad—Haukom. Men der hadde Vest-Agder vegvesen arbeidet. beidet.

Held fram i neste nr.



*På befaring i gamle dager. Kan noen fortelle oss hvem denne mannen er.*

# Ny biltilsynssjef: Christian Fr. Hansteen

**Før sa vi Bilkontrollen, nå heter det Biltilsynet.**

**Før sa vi bilsakkyndige i Stavanger, nå heter det Statens Vegvesen, Biltilsynet i Stavanger.**

**Det siste tyder på at vi er på veg mot en nærmere tilknytting mellom vegvesenet og biltilsynet.**

**En bekreftelse på dette er den nye biltilsynsjefen som vil sitte på vegkontoret og innplasseres i vår organisasjon på linje med de andre fagsjefene.**

Biltilsynsjef Hansteen er vokst opp i Stavanger. Etter examen artium tok han 2-årig bilteknisk fagskole, ingeniør-eksamen og han skaffet seg verkstedspraksis fra dette fagområdet.

Sommeren 1950 ble Hansteen ansatt hos bilsakkyndige i Stavanger. I 1958 overtok han som leder av bilkontrollen i Haugesund og denne jobben har han nå hatt i nærmere 20 år. Fra 1. oktober i år ble Hansteen ansatt som biltilsynsjef i Rogaland.

— Du kan se tilbake på en veldig utvikling i disse årene.

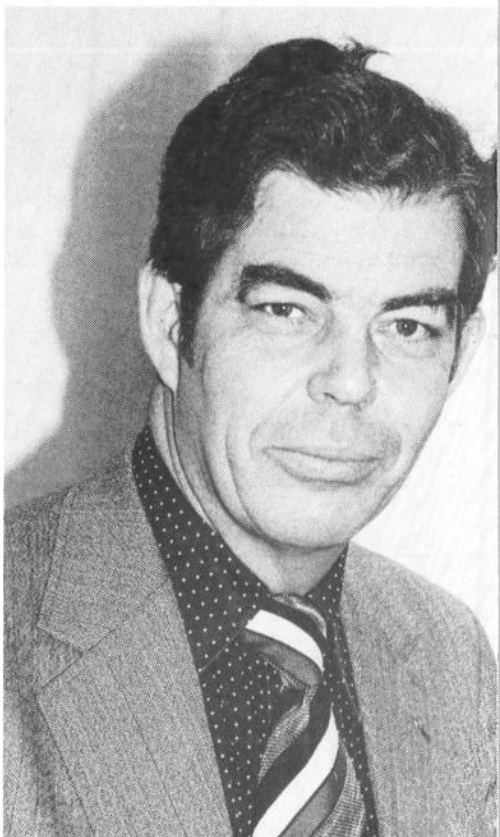
— Den har vært fantastisk.

Da jeg begynte i Stavanger var det 6 200 motorkjøretøyer i dette distriktet som dekker området fra Ryfylke til fylkesgrensen i syd. I Haugesund var tallet 2 400. I 1958 var tallet i Haugesund omlag 6000 motorkjøretøyer og ved siste årskiftet omlag 33 000. I hele Rogaland var det omlag 116 000 registrerte kjøretøyer ved årskiftet.

— Hva er bakgrunnen for at vi nå har fått biltilsynsjef?

— Det er et resultat av de utredningsarbeidene som har foregått i noen år nå. I 1972 la det såkalte Karl Olsen-utvalget frem en innstilling om biltilsynet og biltilsynets fremtidige oppgaver. Da Stortinget hadde saken til behandling fastslo det at Statens Biltilsyn skulle være en av hjørsteinene i trafikk-sikkerhetsarbeidet i fremtiden.

LTP-arbeidet i vegetaten har vist at også vegvesenet ønsker å fremstå som



en veg- og vegtrafikketat. Administrativt har vi fra før ligget under vegsjefen i fylket, men faglig sorterer vi direkte under Vegdirektoratet. Det synes nå å gå mot en sterkere tilknytning til vegsjefen og stillingen som biltilsynsjef må sees på denne bakgrunn.

Biltilsynsjefen blir da en fagsjef under vegsjefen på linje med de andre fagsjefene.

– Hvordan blir arbeidet fremover.

– Arbeidet som vil oppta oss er gjennomføringen av tiltakene som er nevnt i Stortingsmelding nr. 79, (Stortingsmeldingen og bilsakkyndighetsten).

Mitt arbeide vil bestå i å lede Biltilsynet og få den mest mulige samkjøring på fylkesplanet. Her i fylket skal vi møtes over to dager i oktober og da skal vi drøfte forskjellige forhold omkring biltilsynsjefens integrering i vegvesenets organisasjon.

Vi går i det hele tatt en spennende tid i møte. Jeg synes det er morro å få være med helt fra begynnelsen. Denne tilpassingen i vår organisasjon må i alle fall skje i et samarbeid med hele etaten. Jeg håper at de øvrige avdelingene ikke vil føle oss som et fremmedelement, men at vi blir akseptert som fullverdige medlemmer i Statens Vegvesen.

*Vi ønsker den nye biltilsynsjefen velkommen og lykke til videre.*

## IDRETTSKADER

Dr. Bjørgaas mener at en del av dem som driver idrett i bedriftsidrettslaget blir for ivrige slik at de tar for hardt i. Med det treningsgrunnlaget som de fleste har bør en vise mer varsomhet. Det viser seg at det skjer flere skader under idrettsaktiviteter enn i det daglige arbeid.

VMU-protokoll 3/77

## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 018 – Vegnormalene –  
VEGBYGGING  
(limheftet i A5-format)

Vegnormalene del – Vegbygging – er opprinnelig utgitt i løsbladssystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Vegbygging nå også som »bok» i mindre format. Denne »boka» er ajourført som normalene forelå pr. 1. mars 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1979.

Håndboka er nå utdelt til alle vegmestere, oppsynsmenn og assistenter i fylket, og dessuten til endel ingeniører ved kontoret.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Fru Crosby på vegkontoret.

Nr. 019 – Vegnormalene –  
GATENORMALER  
(limheftet i A5-format)

Vegnormalenes del – Gatenermaler – er opprinnelig utgitt i løsbladssystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Gatenermalene nå også som »bok» i mindre format. Denne »boka» er ajourført som normalene forelå pr. 1. juli 1977. Ny, revidert utgave vil bli utsendt i 1978.

»I medhold av forskriftene har Vegdirektøren bestemt at normalene skal gjøres gjeldende ved utbygging av riksveger i tettbygde strøk».

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden frem til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Fru Crosby på vegkontoret.

# Besøk over nabogrensen

– Vi laget oss et motto før vi dro, sier anleggssjef Ynnestad fra Hordaland vegkontor. Vi kalte det »teknologi og røynsler i anleggsdriften».

Og reiste gjorde de, hele anleggsavdelingen. 30 menn og 4 kvinner var vår anleggsavdelings gjester over 2 1/2 døgn med befaringer, møter og ikke minst hyggelig samvær for å lære hverandre å kjenne.

Bakgrunnen for turen var at Rogaland anleggsavdeling tok kontakt med Hordalendingene i fjor. Dette resulterte

i en tur til Bergensområdet for våre anleggsfolk der det var lagt opp befaringer og møter.

Ingen kan si at vi ikke reiser standsmessig på utflukt her i fylket. Med Karl Flateland som turoperatør i ny, flott de luxe turbuss, møtte en del av våre folk hordalendingene i Ølen. Dette var onsdag 12. oktober, og turen den kvelden gikk bare til Sauda Fjord Hotell. Det var meningen at våre folk skulle bli litt kjent med gjestene og utgangspunktet var det beste for neste dags befaringer. Da vi spurte frampå, svarte en av gjestene at noe av det



*Naboer i skjønn forening på Bærheim vegstasjon.*

fine med slike turer var å treffe yrkesbrødre på denne uformelle måten. Dessuten var det så meget lettere å drøfte et problem når en visste hvordan han så ut, karen en snakket med i telefonen.

Torsdagen startet med befaring langs anlegget Ropeid — Svandalsfoss. Etter mange viderverdigheter kom bussen ombord på ferja til Sand. Det er ikke alltid »de luxen» passer inn i vår enkle hverdag. Suldalsvegen ble behørig befart, og anlegget utover Jøsenfjorden fra Vindsvik vakte også interesse blant gjestene. Turen langs Ryfylkevegen var en opplevelse i strålende høstfarger og godvær.

Om kvelden var det arrangert et hyggelig samvær på en av byens danse-restaurenter. Noen av våre kontordamer var med for å skape litt balanse i selskapet og gi danseløvene anledning til å boltre seg litt. Dessuten hadde noen av karene fra vårt kontor konene med. En riktig hyggelig kveld!

Oljevirkksomheten er så særpreget for vårt distrikt at denne virksomheten naturlig vekte gjestenes nysgjerrighet. En tur via basen i Dusavika sto på programmet da turen gikk til Mekjarvika ferjeleie. Fredag ettermiddag var satt av til møte på Bærheim vegsentral.

Møtet var lagt opp med korte innledninger og etterfølgende diskusjon. Av emnene nevner vi Anol sprengstoff, fra gruppearbeidene om grusproduksjon og oppsynsmennenes arbeidssituasjon, liggerboring med tungt utstyr, organisering, flising m.m. De fire timene som var avsatt til dette gikk fort og spørrelysten var stor.

— Svarte turen til forventningen, spør vi anleggssjef Ynnestad.

— Så langt jeg har kunnet registrere har dette fått en god mottagelse blant våre folk. Vi har hatt en fin befaring, vi ble godt mottatt, god transport, presisjon i opplegget og den mer sosiale siden har også svært positivt. Som et

samlet inntrykk har dette gått svært bra.

— Er det spesielle ting dere har lagt merke til.

— Dersom en isolerer seg i sitt eget fylke har en lett for å komme inn i en sirkel som det er vanskelig å bryte ut fra. En måte å gjøre dette på er å få øynene opp for hva naboen steller med og prøve å følge opp når en kommer hjem. Vi mener det er nyttig slik som dette å utveksle synspunkter og dele hverandres erfaringer. Vi har spesielt merket oss de forsøkene som foregikk i nordfylket med liggerboring.

Kan vi regne med slike kontaktmøter hvert år.

— Vi ser ikke bort fra nytten av å orientere oss ut av fylket, og vi er interessert i et samarbeid både nordover og sørover. Å møtes på årlig basis er kanskje en ting som vi burde ta oss tid til fordi det åpner horisonten og gjør oss til et team på landsbasis.



»Med nauå» for De Lux'en til Flateland på Ropeid ferjeleie.



## OPPSYNSMANN ALF HENRY RODVELT TIL MINNE

*Meldingen om Rodvelts hurtige bortgang kom som et sjokk på oss alle. Det skjedde den 17. september på tur til fjells på rypejakt at hjertet sviktet. Rodvelt var i alle år en ivrig hare- og rypejeger. Det var hans absolutt kjæreste hobby i tillegg til fiske og andre friluftsjakter.*

*Men arbeidet i vegvesenet kom imidlertid alltid først for Rodvelt. Som daglig leder av hele fylkets grus- og oljegrusproduksjon var arbeidspresset stort. Innen dette spesielle arbeidsfelt som startet i 1964, gjorde Rodvelt en rekke tekniske forbedringer av produksjonsutstyret som fikk stor betydning for kapasiteten, og som ble tatt i bruk over*

*hele landet.*

*Alf Henry Rodvelt startet sin karriere i vegvesenet i 1943, bare 15 år gammel. Han var maskinfører i en 10-års periode til han etter endt teknisk utdannelse ble oppsynsmann i 1964. I tillegg til arbeidet i vegvesenet var Rodvelt en meget benyttet mann innen Eigersund kommune og hadde en rekke tillitsverv. Han var bl.a. medlem av kommunestyret, formannskapet og formann i bygningsrådet.*

*Alf Henry Rodvelt ville blitt 50 år den 23. september. Han endte sin tjeneste for vegvesenet etter 34 år.*

*Vi lyser fred over hans minne.*

Forts. fra s. 6

mål må medarbeideren selv være med på å fastsette, for siden selv å være med å vurdere i hvilken grad de er oppnådd.

- Alle bør få utføre sitt arbeid mest mulig selvstendig. Kontroller bør legges slik opp at medarbeiderne får anledning til å kontrollere seg selv og se resultatet av sin innsats.
- Den enkelte må kunne føle seg trygg i sitt arbeid.
- Forutsetningen for at vi skal lykkes er at vi bygger på et samarbeid som er preget av åpenhet og tillit. Dette vil innebære at en søker å skape et miljø hvor meningsbrytning kan finne sted uten at denne vil få negative konsekvenser for den enkelte. En må her ha det siktemål at resultatet skal bli det beste for såvel etaten som den enkelte ansatte.

### UNDERST I BUNKEN

*Kan du høre at jeg roper: »Au!»?  
Jeg ligger flatklemt underst i din haug.  
En såkalt vanskelig og vrien sak  
er jeg, som stadig dyttes lenger bak.  
Her ligger jeg og lager press  
og skaffer deg unødig stress.  
For når du ofrer meg en kikk,  
får din samvittighet et stikk.  
Og desto lenger jeg blir gjemt  
så er det ting som blir glemt,  
og da vil jeg bli særlig  
vrien og besværlig.  
Så hvis du snudde bunken om  
så jeg igjen på toppen kom,  
og jeg fikk min behandling,  
da ble det stor forvandling.  
Du tror du trykker meg  
mot skrivebordet ned,  
men faktisk er det jeg  
som trykker deg og ikke gir deg fred.  
For i din tanke vet jeg at jeg murrer.  
Du må jo en gang ta meg når de purrer.*

A. Bj.

# Biltilsynets kontaktmøte

**Kontaktmøtet 3 H – Handeland, Hasselgren og Hilton kan se tilbake på årets møte på Solstrand i Os med stor tilfredshet. Møtet, som gikk over tre dager, har etter hvert funnet sin form, og det fikk overbevist både deltakere og gjester om sin rett til å fortsette. Dette er en god måte å skape kontakt, løse problemer og å samarbeide på i praksis.**

**Trivselsmessig scoret også 3 H fullt hus. Både oppholdet og arrangementet forøvrig var meget vellykket.**

Vi undres hver gang vi ser hvor mange av biltilsynets ansatte som spanderer en ukelutt på å snakke jobb. Etter vårt skjønn er denne understrøm av velvilje en verdifull »kapital» for vår organisa-

sjon, en verdi som alle gode krefter gjør klokt i å ta vare på.

Denne gangen møtte ansatte i biltilsynet fra Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland hverandre på Solstrand turisthotell i Os utenfor Bergen. Det var en anelig flokk som hadde satt hverandre stevne på denne måten. I tillegg kom de tre vegsjeferne fra nevnte fylker, teknisk direktør Grotterød, underdirektør Tenold, konsulent Solhaug, konsulent Gullerud, informasjonssjef Ellevset og kontorsjef Mellbye fra Vegdirektoratet.

Fremreisen var på torsdag 1. september med sein ankomst til hotellet. Fredag og lørdag var arbeidsdager, søndag var for heimreise. Vi ser det som en økende erkjennelse av møtets betydning at deltakerne hadde fått en



*Handeland, Hasselgren og Hilton som høstet mange lovord om arrangementet.*

arbeidsdag til møtevirksomhet. Økonomisk måtte de som var med ta en del av egne midler.

Fredagen var viet biltilsynets plass i en samordnet veg- og trafikketat. Teknisk direktør A. Grotterød holdt et meget tankevekkende foredrag der han belyste problemstillinger omkring dette på bakgrunn av LTP-arbeidet i vegvesenet og i forholdet til «Grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen».

Underdirektør Tenhold fra vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet fulgte opp med et foredrag om gjennomføringen av stortingsmelding nr. 79, status og planer for tiltak og utbygging. Resten av dagen var viet gruppeoppgaver.

Om ettermiddagen var det lagt opp til en tur til Ole Bull's særpregede hjem på Lysøen. De alle fleste nyttet dette høvet til en førsteklasses omvisning.

Videreføring av problemstillinger som ble listet opp på samarbeidskursene på Voss, sto på programmet lørdag formiddag. Gruppeoppgavene gikk på biltilsynets omgivelsesfaktorer. Om ettermiddagen holdt kontorsjef Mellbye et foredrag der han tok for seg kravene til juridisk innsikt og kompetanse i biltilsynet.

Det er ikke tvil om at de sakene som blir behandlet på disse møtene er aktuelle for de ansatte i biltilsynet. Den iveren som deltakerne legger for dagen under møtet og det engasjement som legges i arbeidet med gruppeoppgavene tyder på at møteledelsen klarer å finne saksområder som er viktig å få avklart, både blant de ansatte og ledelsen. Biltilsynets omgivelsesfaktorer vies også stor oppmerksomhet under gruppearbeidene.

Tid til trivsel var det også. Det ble to hyggelige kvelder sammen med kolleger. Den siste kvelden var det stor fest der et av innslagene var premieutdeling til Haugesunds damelag i vannpoloturneringen. Det måtte dopingkontroll til



*»Amanda-laget» fra Haugesund som «slo» alle i vannpoloturneringen.*

for å avgjøre seieren, men med dommerens vilje til en endelig avklaring ble saken lykkelig avgjort, forhåpentlig til beste for alle parter.

Det ble sagt mange rosende ord under middagen den siste dagen. Kontaktmøtene har etter hvert funnet sin form og de har i stigende grad bevist sin eksistensberettigelse. Den kontakten som også skapes med vegvesenets folk og over fylkesgrensene er meget verdifull og gir et innsyn i biltilsynet som vil være nyttig i den tiden vi går i møte.

— Vi er forskjellige, sa vegsjef Danielson, men nettopp denne forskjellen er gunstig og kan være en berikelse for vår organisasjon. Vi skal ikke legge vekt på likhet, forskjellighet er på en måte en verdi i seg selv.

Uformelt ble det snakket om å bedre de økonomiske forholdene for disse møtene. Det var en del av gjestene som på denne måte ga til kjenne at de hadde satt pris på å være til stede og at oppholdet hadde gitt utbytte. Vi får håpe at det kan la seg ordne.

Vi andre i vegetaten kunne kanskje legge mer vekt på å bli mer like biltilsynet i akkurat denne saken. Vi burde i større grad søke kontakt med yrkesbrødre over fylkesgrensene.



# EN DIGRESJON



*Vi som skriver om begivenheten og farer rundt og tar bilder får liksom aldri være ordentlig med.*

*Tillat derfor red. i et svakt øyeblikk å presentere vår aktive kollega Eikehaug i DM i kjent stil foran en festkledd forsamling.*

# Ansatte i distrikt 3 på bedriftstur

»Kunne steinane ha tala, ville vi fått høyre ei levande soge om levemåten og ferdseien for folk i eldre tider her i gamle Suldal», sa Johan Veka.

Vi var komne fram til tunnelen under Hyls-skaret. Ein fullsatt buss med ferierande vegarbeidarar frå Ryfylke-øyane og fastlandet i Ryfylke. Vi var på veg inn i Siv.ing. Smedbergs 100-Millioners anlegg. Det var Rogalands suverent største anlegg vi var komne til, anlegget Solheimsvik–Nesflaten. Vi fekk sjå den nye tids framferd i Fjell-Noregs hardføre natur. 22 km. sambindings-veg mellom Austland og Vestland. Og meir enn tredjeparten går gjennom hol i fjell.

»Her kom dei over Hyls-skaret, Austmenn frå Setesdalen og Telemark. Dei kom gjennom Røldal over Nesflaten. Eller dei kom over Bleskestad til Bråtvejt. Men alle kom dei til Våge ved Suldalsvatnet. Og over Hyls-skaret til Hylen kom dei. Her var samlestaden. Her kom eit stort fylgje av kvekarar. Husmenn fra Aust som ville vekk frå trelldomen og hardstyret til storbøndene. Og det var matnanda som dreiv dei. Og her måtte dei kvila. Her baka dei flatbrød i to dagar. Det var nistematen det, i den tid. Og mykje flatbrød måtte dei ha med seg på ferda. Fyrst med gamle »Ryfylke» til Stavanger, og sidan over havet til »Vesten», som dei sa.

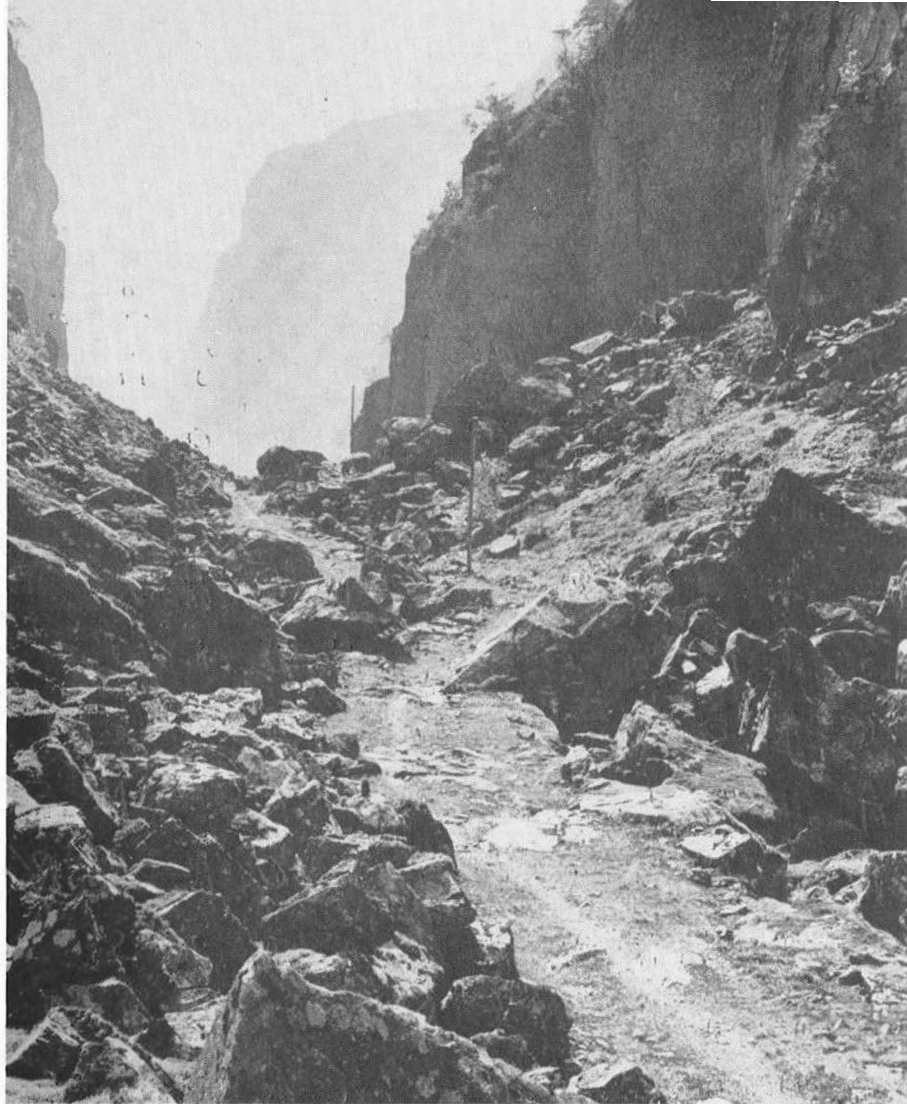
Og her til Hylen kom Kong Oscar II. Han var berre prins den gongen. Med stort fylgje kom dei til Våge, og for over Suldalsvatnet til Nesflaten. Og Hans Nilsen Hauge for gjennom Suldal. Det vart mange haugianarar i Suldal. Dei mange bedehusa omkring i bygdene fortel om det. Og her for mange andre

ferda folk. Det var pilegrimar og vannføre, sjuke og helselause som etla seg til kyrkja i Røldal. Det var helsebot å få der. Fekk dei røre ved krusifikset i Røldals-kyrkja vart dei lækte for sjukdom». Å, ja, kunne steinane ha tala ville vi fått vite mykje. — Om slikt og mykje meir frå gamle Suldal.

Vi tok oss tid til kaffipause ved anleggs-brakkene i Våge. Men først let Smedberg oss få ei orientering om Suldals-vegen og planene for drifta. På sine lune måte å legge fram tingene på, vart det både interessant og lærerikt å høyre, at også eit 100-millioners-anlegg kan verte effektivt og godt organisert, når ein har dugande folk, som vi i Vegvesenet kan vere stolte av å samarbeide med.

»Etter at vi har fått høyre Johan Veka, må eg ærleg tilstå, at det er grunn for oss vegfolk til å kjenna oss små. (A) Ved sida av ein slik kapasitet, vert vi alle mindre», sa Driftsjef Arne Njå. Driftsjefen tok oss med på ein interessant orienterings-runde med historisk tilbake-syn og framtidige planer over aktuelle vegprosjekter i Ryfylke.

Vegmester Rake nytta dette høve til å takke alle som hadde gjort denne bedriftsturen til ein hyggeleg og interessant fridag. Og vi var både glade og takksame for den velvilje vi møtte, og for den hjelp vi hadde fått. Vi har ofte høyrte navnet Johan Veka, frå Suldal. Og i dag var vi heldige å treffa han på heimebane. I dag har vi sett han, og i dag har vi høyrte han. Og vår undring og vår respekt for dette levande leksikon er blitt større. Og om ikkje steinane kunne segje noko, så har den gode Johan Veka sagt det. Og vi reiser



*Den gamle pilgrimsvegen i Hylskaret.*

frå Suldal i von om gjensyn om ikkje lenge. Driftsjefen og Smedberg vart overrekt blomster med takk for god assistanse. Og Johan Veka fekk et vakker tinnkrus til minne om dagen.

Ufo-gruppa ved Tau Vegstasjon v/ Klubbformann Kaspar Fjelde og Alfred Rake vil takke Vegsjefen for hans velvilje og interesse for slike turopplegg, og for den økonomiske stønad vi fekk til

dette arrangement.

Dagen var vellukka frå først til sist, og vi som var ukjende med kva som foregår i Suldal, fekk her eit betre inntrykk av den moderne anleggsteknikk.

Med helsing og takk frå Vedlikehald og Anlegg i Distrikt 3.

Kaspar Fjelde  
(Klubbformann)

Alfred Rake  
(Vegmester)

# kryssord

|                  |                     |                  |                  |       |                  |                   |                |                 |                   |        |                |
|------------------|---------------------|------------------|------------------|-------|------------------|-------------------|----------------|-----------------|-------------------|--------|----------------|
| LAGER<br>MAT     | TRYLLE              | PLANTE           | ØY I<br>N. RUGAL |       | MYNT             | FRANKONA<br>MORDE | LURE<br>UMMA   | SILV            | BOK FUR<br>UTTRYK | DIE    | MASSORAG       |
| K                | ORD                 | LITT             | K                |       |                  |                   |                |                 | FLYPLASS          | A      | N              |
| O                | TICS FOR<br>DEKSLUM | A                | A                | KVALT |                  |                   |                |                 | S                 | M      |                |
| K                | REGAB.<br>VETSYA    | E                | R                |       |                  |                   |                | OSVISE<br>SULET | O                 | M      |                |
| K                | R                   | E                | M                |       |                  | STA-<br>HETEN     |                |                 | SMILE             | L      | E              |
| VAN-<br>FERE     | A                   | TRENET           | Y                | T     |                  | T                 | GRE            | R               | E                 | A      | L              |
|                  |                     | STYRE            |                  |       |                  |                   |                |                 |                   | SMILTE |                |
| UORDEN<br>ROS    | S                   | R                | Y                | T     | MASSE-<br>MEDIUM | R                 | A              | D               | I                 | O      |                |
|                  |                     |                  | YTR!             | S     | OM-<br>STREIFER  | A                 | Like-<br>KONS. | GO<br>N         | L                 | KNISE  | ODDEN          |
|                  | STILLING            | R                | I                | F     | T                | S                 | J              | E               | F                 | N      | E              |
| MOILE-<br>PLASSE | M                   | SVIF<br>T        | S                | T     | A                | S                 | J              | O               | N                 | E      | R              |
| INN-<br>SPORT    |                     |                  | UORDEN           | FULL  |                  |                   | KORUBAND       |                 |                   |        |                |
| BYGE             |                     |                  | R                | D     | T                |                   |                |                 |                   |        | GOD<br>DESSERT |
| ESKIVERT         | E                   | FRANK<br>KONSOLE | R                | O     | V                | E                 | N              |                 | Fisk              | S      | I              |
| SKRAT            | L                   |                  | T                | E     | S                | KRINS             | W              | R               | E                 | P      | S              |

KRYSSORD NR. 3/77

Innsendt av: .....

Adr.: .....

SVARFRIST 10/12

# Ein herlige tur

Kunne den bli noe annet enn herlig den turen vegkontoret hadde tirsdag 16. august? Været var strålende og turopplegget likedan.

Som alltid når noen leier en båt til tur, var også »Hilde» flaggsmykket der den lå og ventet på folka fra vegkontoret. Ikke så svært lenge etter beregnet avgangstid stevnet vi ut Byfjorden. Målet var først det nye ferjestøet i Mekjarvik. Lygren orienterte om det arbeidet som var gjort og som skulle gjøres der.

Ikke så langt unna bygger vegvesenet bru mellom Bru og Sokn, så den var neste post på programmet. Den er ganske smart den vinsjen de bruker der for å frakte utstyret ut på brua. Her var det ingen som orienterte, men det ble snakket litt om den rundt omkring.

Ute på fjorden nord for Talgje la vi oss til en times tid for å avvikle den bebudede fiskekonkurransen. Det gikk lenge før noen fikk napp. Førstemann var Brigtsen fra Biltilsynet, han rakk å få opp tre fisker før nestemann som var Haugvaldstad, fikk tre makreller på krokene sine, en datt av, så var det bare to. Etter det gikk det svært så bra. Njå og Lindefjeld dro opp hver sin sværing rett etter hverandre og både Haugvaldstad og Aardal fortsatte å dra opp. Resultatet ble at Moi & Co. fikk førstepremie for en vekt på 2100 gr. Co-et besto av Njå og Sørheim, men det var Moi som eide snøret, så han fikk premien. Haugvaldstad ble nr. 2 med 1900 gr. og Aardal nr. 3 med 1800 gr. Jansen fikk en trøstepremie for sine 1200 gr.

At Sjernarøy er et deilig sted er det ingen diskusjon om. Vi la til på Kalvaneset, like nedenfor skolen. Bruskasser, griller og pølser med tilbehør ble bragt

opp på skolens plen. Mens vi ventet på at grillingen skulle ta til, slappet vi av i grasset og beundret de nydelige blomstene som er plantet på skoleanlegget. Barna fortalte at det var skolestyreren som hadde gjort det.

Fotballkampen etterpå – hvem vant? Aner ikke. Det var bare moro. Tro om ikke Folgerø fant noen nye talenter der?

Noen av våre barske karer var barskere enn de andre, for de våget seg ut i det våre element. Det så herlig forfriskende ut, men temperaturen i vannet var vel frisk. Da var det nok godt å komme på land og varme seg i solen og i beundrende blick fra damene.

Skolebarna startet sin første skoledag etter ferien den dagen vi var der. De var interesserte tilskuere til hva vegvesenet foretok seg, og de kunne fortelle oss litt om Sjernarøy, om skolen og om hvordan det er å være øybu.

Før vi reiste fra stedet, serverte vi grillede pølser til skolebarna og til lærerne. Det var det minste vi kunne gjøre som takk for at vi hadde fått låne skoleplassen og plenen deres.

Turen hjemover gikk mellom Fisterøyene. En av DSD's folk ombord fortalte oss hva de ulike øyene het og svarte beredvillig på spørsmål fra turdeltakerne. På bildekket var det dans til musikk fra Kydland sitt stereoanlegg.

Stemningen på turen var veldig fin. Det så ut til at alle trivdes, både de som slikket sol på øverste dekk og de som danset.

Turkomiteen besto av Sissel Visted, Kari Mehla, Ivar Lygren og Torleiv Haugvaldstad. Hjertelig takk til dem, og til de andre som hjalp til, for en fin-fin tur.

Nil.

# Familietur til svartevannsdammen

For å få til en bedre kontakt mellom arbeiderne og familiene deres tok noen av arbeiderne opp ideen med å arrangere en familietur til Svartevannsdammen i Sirdal. Pensjonistene ble også spurt om å være med.

Turen ble lagt til søndag 19. juni 1977. Vi kjørte oppover i privatbiler for å samles på Kvævemoen kl. 10.30. Da vi reiste hjemmefra var det skodde og tungt vær, men oppover mot Byrkjedal klar- net det, og vi fikk det fineste sommervær.

Fra Kvævemoen skulle vi så kjøre samlet inn til Svartevannsdammen. På forhånd hadde vi tatt kontakt med entreprenørfirmaet ved damanlegget, og de stilte en mann til disposisjon som skulle vise oss rundt og orientere litt om dammen og oppbyggingen av denne.

Det var et imponerende syn for oss som kommer fra flate Jæren å få se dimensjonene av hele anlegget. Vi fikk en fyldig orientering, og i tillegg fikk vi utdelt kort og brosjyrer over damanlegget.

Etterpå kjørte vi ned til Kvæven kro der vi hadde bestilt middag. Vi var i alt 63 personer som fikk servert oksestek og riskrem som smakte herlig.

Etter en kort avslapping utenfor kafeen gikk turen nedover til Bjørne- stadvannet. Der fant vi en fin sandstrand med både sol og skygge. Ungene var raske uti vatnet, men bare en av de voksne våget seg uti. Her fikk familiene god kontakt med hverandre og »drøset» gikk godt over kaffikoppene.

Da det led mot kveld ble turen oppløst herfra. Det var i alt 16 biler som kjørte hver for seg nedover igjen.

Turen ble i sin helhet finansiert av hver enkel familie.

*UFO-gruppen på Nærbø har senere bestemt at velferdsmidlene i år skal brukes til å subsidiere denne turen. Vi gratulerer ellers med et fint opplegg.*

RED.

## FIFFIG SAK:



Ikke bare fiffig, men et viktig kontroll-instrument: **kilometer-måler'n.**

Med denne kan du på kartet måle ut nøyaktig den strekning du skal kjøre! Hvis det så ikke stemmer med kilometertelleren i bilen, kan du bytte bil eller forlange at Vegvesenet korter ned – eller forlenger – veien så den stemmer med kartet. En viss orden må man kunne forlange.

# Personalia

## VELKOMMEN I VEGVESENET

Vi har freista få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet i Rogaland sidan sist avisa kom ut, for å ynskje dei velkomen til oss. Er det nokon som manglar, seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer.

|  |         |
|--|---------|
| <b>DRIFTEN:</b>                                  | Begynt  |
| Ole, Haugland,<br>eng.ing. Strømsund bru         | 1.7.77  |
| Per Velde,                                       |         |
| Opps.m.ass. Suldalsvegen                         | 27.6.77 |
| Egil Ramstrøm,<br>vegarb. anl. Byrkjedal—Oltedal | 29.8.77 |
| Trygve Vidar Hagetun,<br>vegarb. Vedlh. distr. 4 | 5.9.77  |
| Olav Egeland,<br>vegarb. Vedlh. distr. 4         | 12.9.77 |

## KONTORET:

|  |         |
|--|---------|
| Bente Skogdal Johnsen,<br>vikar, arkiv/eksp. | 25.7.77 |
|--|---------|

## BILTILSYNET:

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| Liv Rettedal, kon. ass.   | 6.6.77 |
| Helene Larsoon, kont.ass. | 6.6.77 |

## TAKK FOR INNSATSEN!

I tida frå 1. august fram til årsskiftet er nokre av medarbeidarane våre slutta, eller vil slutte, i aktiv teneste. Vegvesenet takker førebels for innsatsen og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar.

|                             |          |
|-----------------------------|----------|
| Emil Lindanger, Skjoldastr. | 1.8.77   |
| Bjarne Steinskog, Dirdal,   | 30.9.77  |
| Sigurd Dagsland, Skjold,    | 1.11.77  |
| Alfred Rake, Årdal,         | 30.11.77 |
| Oskar Tysdal, Sørbø,        | 30.11.77 |
| Halvard Livastøl, Årdal,    | 30.11.77 |
| Johannes Lindanger, Sagi,   | 31.12.77 |



## Runde år

Gratulerer med dagen!

|                    |          |
|--------------------|----------|
| <b>60 ÅR</b>       |          |
| Tor Bjelland,      | 1.10.17  |
| <b>50 ÅR</b>       |          |
| Sondre Haugland,   | 27.12.27 |
| Ingvald Nils Høie, | 19.12.27 |
| Einar Sildelid,    | 16.12.27 |

# Har du som ansatt i Statens Vegvesen i Rogaland

- \* behov for et innhold i jobben
- \* behov for å kunne lære noe i jobben
- \* behov for å kunne treffe beslutninger
- \* behov for anseelse
- \* behov for å se sammenheng mellom arbeidet og omverdenen
- \* behov for å se at jobben er forenelig med en ønskeverdig fremtid

*(Thorsrud og Emery's psykologiske jobbrav)*

Da bør du engasjere deg i debatten om »**MÅLSETTING FOR PERSONALPOLITIKKEN**» som i disse dager er ute til høring.

**DET GJELDER DIN FREMTID!**