



Ryggjavegen



Nr. 2- 78

Innhold:

Bidragene står for innsenderens egen regning og gir nødvendigvis ikke uttrykk for Vegvesenets holdning.

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
STØNAD TIL STØRRE OPPLÆRINGSTILTAK SOM FOREGÅR PÅ FRITID	s. 4
FRA REDAKSJONEN	s. 6
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 7
I FOKUS: IDRETTSLAGET — «PERSONALUTVIKLING» HVA ER DET?	s. 8
KJÆRE VASBØ	s. 9
«DE E SJYNT Å KJØRA BUSS»	s. 10
TEATERTILBUD	s. 11
BILSAKKYNDIG JOH. JACOBSEN GÅR FRA BORDE	s. 12
SAMFERDSELSPROBLEMENE I ROGALAND	s. 14
DANMARK — DET VAR DEJLIG	s. 18
KRYSSORD	s. 22
FLEKSITID	s. 24
SEIERHERREN FRA GOLGATA	s. 25
PÅ JOBBEN	s. 26
BEDRIFTSELSETJENESTE! HVA NÅ?	s. 27
VALGTE VERNEOMBUD MED VARAMENN 1978	s. 30
AKTUELLE SOMMERFERIESTEDER I VEGVESENET	s. 32
FERJEDRIFT I BJERKREIM KOMMUNE?	s. 34
TORKILDSSEN	s. 35
BEDRIFTSIDRETTSLAGET	s. 36
UFO-KURS	s. 39
PLUKK FRA AMU	s. 42
AVKJØRSLER OG TRAFIKKSIKKERHET	s. 43
HAN ADOLF E' SLUTTA	s. 45
PERSONALIA	s. 47

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 — 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen: Personalseksjonen. Redaksjonssekretær: Berny Nilberg. Layout: Einar T. Eide.

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

Bidragstyre: Ch. Danielsen, A. G. Vasbø, M. Wiik, H. Folgerø, I. M. Halsne P. Hole, S. Næsheim, H. Dale, J. Lund, B. Nilberg, N. Egenes. P. Kydland.

Fotos: A. G. Vasbø, N. Egenes, A. Follaug, T. Rein Larsen, Stavanger Aftenblad v/Friestad.

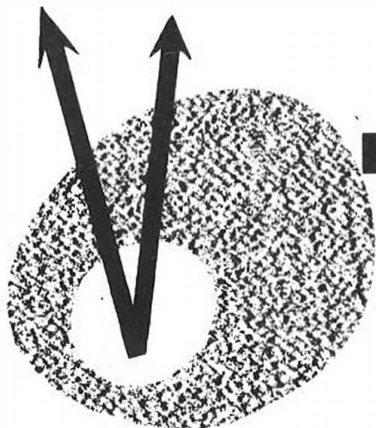
Klipp fra: Arbeidervern, Arbeidsmannen.

Redaksjonen avsluttet 9. juni 1978. Opplag 1400. Sats og trykk: Allservice A/S

FORSIDEBILDE:

Pause i UFO-kurset på Sauda Fjord hotell 10.—12. mai 1978.

(Foto: A. G. Vasbø)



3 minutt med vegsjefen

Vegvesenets hovedtillitsmenn i Norsk Arbeidsmandsforbund hadde i uken 21.–27. mai d.å. sin årlige konferanse her i Rogaland. Mange vesentlige emner ble tatt opp på denne konferansen. På de sesjoner der jeg var til stede slo det meg hvor engasjerte og interesserte disse karene var i vegvesenets ve og vel. De hadde et oppriktig ønske om å gjøre vegvesenet til en effektiv og god etat med et godt renome – utad.

Et av de tema som vakte størst interesse og diskusjon, var spørsmålet om vegvesenets bruk av innleide maskiner. Det ble fra hovedtillitsmennenes side gitt uttrykk for skuffelse over den utvikling de mente det har vært mot stadig større bruk av innleide maskiner i vegvesenets egenregi-arbeider.

Etter min mening er vegvesenets generelle maskinpolitikk og vegvesenets muligheter for å opprettholde og utnytte en allsidig, moderne og effektiv maskinpark helt avgjørende for om vi fortsatt skal bli en etat med en egen anleggsdrift. Undersøkelser viser at en stadig større del av våre tjenestemenn i driften vil måtte bli maskinkjørere/reservemaskinkjørere, og hvis vi ikke selv kan holde oss med en skikkelig maskinpark, må resultatet bli en ytterligere reduksjon av antall tjenestemenn i driften.

En effektiv maskinpolitikk har mange sider. Det er ikke bare spørsmål om å få tilstrekkelige midler til å fornye og modernisere maskinparken. Vi må også ta sikte på en sammenhengende av vår maskinpark slik at vi har et tilstrekkelig antall »konkurransen» maskiner med god inntjeningsvorne. Vår maskinutnyttelse er også en viktig faktor – noe som ble sterkt påpekt på konferansen. Her er det spørsmål om både en skikkelig organisering gjennom driftsplanlegging, en bevisst utnyttelse av egne maskiner på de oppdrag som gir de beste resultater, og ikke minst en effektiv og interessert stab av maskinførere. Et vesentlig virkemiddel er å sikre oss gode, aller helst de beste, maskinkjørere ved en riktig rekruttering og en intens instruksjons- og opplæringsvirksomhet.

Her i Rogaland har vi nylig satt ned et lite utvalg under Samarbeidsutvalget med bl.a. representanter for arbeiderne, som skal se på hele problemkomplekset omkring egen regi/entreprenør arbeider. Selv om de sentrale myndigheter gjennom sin bevilgningspolitikk har avgjørende innflytelse på dette spørsmålet, så er det likevel mye vi på det lokale plan kan gjøre for å bedre forholdene.

Jeg håper at dette utvalget vil finne fram til slike lokale tiltak slik at vi kan sikre våre arbeidsplasser i driften samtidig som vi utvikler oss til en enda mer effektiv etat.

Ch. Danielsen

Stønad til større opplæringstiltak som foregår på fritid

Det er noen av våre ansatte som skaffer seg mer utdannelse ved siden av at de arbeider i vegvesenet. Noen går på teknisk skole, noen på handels-skole, noen på gymnas, noen på kortere eller lengre kurs i ulike emner. Disse, og mange som kanskje har lyst til å ta fatt på noe, vil ha interesse av å vite hvilken støtte arbeidsgiveren kan gi dem. Vi har spurt konsulent Hole på Personalseksjonen om han kunne skrive litt om dette for avisen.

Vegsjefen er ved Vegdirektoratets rundskriv nr. 4/76 overdratt behandlingen av søknader om økonomisk støtte i større opplæringstiltak på fritid. Til orientering for våre ansatte gengis her de retningslinjer og beregninger som gjelder for ulike tiltak.

TILTAK SOM KOMMER INN UNDER ORDNINGEN

Med større opplæringstiltak mener en her opplegg som strekker seg over mer enn et semester. Som eksempel kan nevnes: 2-årig kurs ved Bedrifts-økonomisk institutt, kursopplegg ved Norges Handelshøyskoles kursvirksomhet og ved folkeuniversitetene, samt større sammensatte brevkursopplegg hvor det ikke ytes 100% statsstønad fra Kirke- og Undervisningsdepartementet. Større brevkursopplegg som det ytes 100% statsstønad til, faller således utenfor vegvesenets stønadsordning til større opplæringstiltak som foregår på fritid.

BETINGELSER FOR Å FÅ STØNAD

Det aktuelle opplæringstiltak som må falle innenfor den rammen som er omtalt overfor, må ha tilknytning til vedkommende søkers arbeidsområde. Tiltaket må i sin helhet foregå på fri-

tid. Det er med andre ord ikke aktuelt med studiepermisjon uten lønn eller liknende i forbindelse med ordningen, bortsett i forbindelse med avleggelse av eventuelle eksamen.

BEREGNING AV STØNADENS STØRRELSE

Utgangspunkt for beregning av stønadens størrelse er kursavgiften for vedkommende opplæringstiltak. Når det gjelder brevkursopplegg tas det utgangspunkt i det beløp en får som kursavgift når statsstønaden på 65% er trukket fra. Det gis, av budsjettmessige grunner ikke stønad til bøker, materiell, reiser, eksamensavgifter m.v.

Det kan gis tilsagn om stønad for inntil 75% av kursavgiften for hele det aktuelle opplæringstiltaket, begrenset av et maksimalt stønadsbeløp som fastsettes av Vegdirektoratet. Dette beløpet tar Vegdirektoratet sikte på å regulere år for år.

TILSAGN OM STØNAD, UT BETALING M.V.

Tilsagn om stønad gis etter skriftlig søknad. I tilsagnet må det fremgå at stønadsbeløpet utbetales etterskuddsvis, enten med et forholdsvis beløp når selvstendige enheter av opplæringstiltaket er fullført, eller med hele

beløpet når det tiltaket er fullført.

Før utbetaling kan finne sted, skal det fremvises bevitnelse fra kursarrangøren om fullført opplegg, eventuelt del av opplegg.

Stønadsbeløpet må dekkes innenfor rammen av fylkets tildelte midler til opplæringsformål.

JUSTERING AV STØNADSBELØPET

En har funnet det riktig at når det er gitt tilsagn om stønad, kan stønadsbeløpet justeres i takt med reguleringen av maksimalbeløpet når maksimal stønad er aktuelle. Dette gjelder i hele den tiden opplæringstiltaket foregår.

Regelen om at en maksimalt kan dekke 75% av kursavgiften gjelder også ved justering av stønadsbeløpet.

For opplæringstiltak hvor stønadsbeløpet utbetales som et engangsbeløp når hele opplegget er fullført, beregnes stønaden som følger, forutsatt maksimal stønad: Stønadsbeløpet finnes ved å dividere summen av maksimalbeløpet for hvert av de årene opplæringstiltaket har strukket seg over, med antallet av de samme årene. Stønadsbeløpet blir altså lik et gjennomsnittsbeløp for den tiden opplæringen har pågått.

Stønadsbeløp pr. semester eventuelt pr. del av opplegg for opplæringstiltak som består av et bestemt antall selvstendige kurs/deler, beregnes på følgende måte, forutsatt maksimal stønad: $S = M : K$.

S = stønadsbeløpet som utbetales pr. fullført semester eller kurs, eventuelt del av opplegg det aktuelle året. M = maksimalbeløpet for det aktuelle året. K = totale antall semester, kurs eventuelt deler av opplegg som opplæringstiltaket består av.

PRIVATISTER SOM SKAL OPP TIL EKSAMEN VED GYMNAS, HØGSKOLE ELLER UNIVERSITET

I tillegg til det som står foran, er det ifølge Personalhåndbokens art. 214. 40,2 gitt slike retningslinjer for privatister som skal opp til eksamen ved gymnas, høgskole eller universitet:

I forbindelse med avleggelse av eksamen har det vært gitt permisjon med lønn for eventuell lesetid/forberedelse før eksamen i et antall dager tilsvarende antall eksamensdager.

Etter forhandlinger mellom staten og tjenestemennenes 4 hovedsammenslutninger og Norsk Lærrelag er det med virkning fra 1. mars 1978 gjennomført følgende ordning:

I tillegg til eksamensdagene gis fri med lønn 2 lesedager for hver eksamensdag, uansett om eksamen foregår på fritid eller ikke og uansett om eksamensdag faller på dag etter søn- eller helgedag. Slik permisjon skal gis for eksamen — herunder deleksamen — ved følgende skoleslag: Ungdomsskole, handelsskole, realskole, gymnas, høgskole, universitet, Bedriftsøkonomisk institutt og markedsføringskurs.

Det er forutsetningen at de to lesedagene avvikles i forbindelse med selve eksamen.

Lønn under slik permisjon skal gis selv om utdannelsen/eksamen ikke er direkte til nytte for stillingen/arbeidet vedkommende tjenestemann har, eller for statstjenesten i sin alminnelighet.

Bestemmelsene gjelder også for deltidsansatte som gjør tjeneste minst 15 timer pr. uke og for midlertidig tjeneste av noen varighet.

Permisjon bør ikke gis dersom vedkommende har sagt opp sin stilling for å slutte i staten.

Tvilstilfelle forelegges Forbruker- og Administrasjonsdepartementet til avgjørelse.

For Personalseksjonen
Per Hole

Fra redaksjonen

»RYGGJAVEGEN» nr. 2/78 som du nå sitter med i hånden, er kommet ut ved hjelp av et utstrakt samarbeide innen vegkontoret. Personalseksjonen står som ansvarlig for redigeringen av stoffet.

En slik måte å lage avis på, kan være både spennende og morsom, men kvaliteten av innholdet vil vi vite lite om fra gang til gang. Derfor vil vi gjerne ha inn reaksjoner og synspunkter fra leserne. Hva likte dere? Hva likte dere ikke? Hva var interessant? Hva var uinteressant? Hva savnet dere?

Når vi vet at bedriftsavisen er en viktig informasjonskilde, også for folk utenfor etaten, vil vi jo at avisen skal være pålitelig og så aktuell og interessant som mulig. Samtidig er det et ønske at den også skal være et forum for fri meningsutveksling.

Vegsjefen har bedt Personalseksjonen om å finne aktuelle redaktøremner og forelegge forslaget for administrasjonen og Samarbeidsutvalget. Det er sendt ut rundskriv om dette, og i dette nummeret har vi også en annonse hvor vi søker etter redaktør. Vi håper vi får positive svar.

REDAKTØR – REDAKSJONSUTVALG

Noen bedriftsavisers ledes av en selvstendig redaktør, andre av et redaksjonsutvalg. Hva som vil skje med vår avis får vi se av den respons vi får på vår søken etter redaktør.

REDAKSJONSRÅD

De fleste bedriftsavisers både innen vegvesenet og utenfor, har et redaksjonsråd. Redaksjonsrådet er et rådgivende organ for redaktør/redaksjonsutvalg.

Det skal også være behjelpelig med å få inn aktuelt stoff til avisen.

Redaksjonsrådet oppnevnes av Samarbeidsutvalet og både ledelsen ved vegkontoret, ansatte ved vegkontoret, biltilsynet, tjenestemenn i driften og oppsynstjenesten bør være representert.

RETNINGSLINJER FOR BEDRIFTSAVISER I STATENS VEGVESEN

Etter henstilling fra flere av redaktørene av bedriftsavisene i fylkene, har Vegdirektoratet utarbeidet midlertidige retningslinjer for bedriftsavisers i Statens vegvesen. Disse har bl.a. vært drøftet i kontaktutvalget for bedriftsavisers i Statens vegvesen og Fagsjefmøtet i Vegdirektoratet. De endelige retningslinjene for bedriftsavisers i Statens vegvesen vil bli fastlagt av Vegdirektoratet etter at en har fått inn merknader til de midlertidige retningslinjene fra fylkene og Hovedsamarbeidsutvalget.

Retningslinjene gjelder i første omgang bedriftsavisens selv, dens plassering og status. De er laget for å få plassert avisen som en selvfølgelig del av vår hverdag, som et arbeidsfelt der må avgis ressurser til. De er laget romslige fordi forholdene den enkelte redaktør/redaksjonsutvalg arbeider under er forskjellige, og fordi den hjelp og støtte den enkelte trenger, må tilpasset hvert enkel tilfelle.

Forts. side 17

tillits mannens spalte

Som medlem av redaksjonsrådet, og tillitsmann for arbeidstakerne ute i driften, har jeg følt en viss plikt til å bidra med stoff til bedriftsavisen. Vi har også, hver på vår kant, forsøkt å påvirke andre ansatte til å yte et bidrag i så måte, men uten synderlig hell.

Som kjent er »Ryggjavegen» pr. idag uten fast redaktør, da Vassbø er overført til driftsplanseksjonen. Dette vil nok måtte få følger for bladet den første tiden, for i motsetning til før, er det redaksjonsrådet og personalseksjonen som skal stå ansvarlige for produksjon og tilgang på aktuelt stoff til dette nummer. Jeg vil derfor henstille til alle ansatte i etaten om å være bejelpelig med å sende inn stoff til avisen.

Når det angår »Tillitsmannens spalte» er den på ingen måte forbeholdt hovedtillitsmannen for vegarbeiderne, men er snarere et tilbud til alle tillitsmenn, uansett organisasjon. Det er med andre ord fritt for alle å gi et bidrag.

M. Wiik



Idrettslaget

Under diskusjonen på UFO-kurset omkring bruken av velferdsmidlene, kom det fram en utbredt misnøye med at Idrettslaget er konsentrert i og omkring Stavanger. Men vi kan jo bare ha ett idrettslag i Statens vegvesen i Rogaland. Dette laget skal omfatte alle som vil drive en eller annen form for idrett i vegvesenet i fylket. Det er jo ikke noe i veien for at noen få rundt i fylket kan samles til idrettslige aktiviteter. Det er ikke bare fotball som er idrett. Hvorfor ikke ta dette som en

utfordring og prøve på å få istand noe?

De som er med i styre i Idrettslaget er ansatt i Stavanger, men noen av dem reiser jo en del rundt. Disse kan sikkert gi råd og vink om hva som kan gjøres. Idrettslaget er som sagt for hele fylket, og de velferdsmidlene de får tildelt skal komme de ansatte i hele fylket til gode. Kontaktperson for Idrettslaget er Per Kydland, telefon (045) 22 080 app. 196.

Vi bare spør. Hva sier Idrettslagets styre?

Nil.

”Personalutvikling” hva er det?

Jarl Honore hadde i siste nummer av »Ryggjavegen» en del meningsytringer om »Personalutvikling». Han har for så vidt ingen ting imot dette med personalutvikling, men gir uttrykk for en viss skepsis med hensyn til de reelle mulighetene for å gi den enkelte arbeidstaker større innflytelse på sin egen arbeidssituasjon. Det er fare for at ordningen i praksis bare fører til større krav om ytelse fra de ansatte uten at de får noe igjen. Han spør hvordan tiltaket skal administreres, hva skal prioriteres, hvem skal prioritere? Han konkluderer med at administrasjonen (ledelsen?) får vise med konkrete handlinger at de virkelig mener at tiltaket ikke i første rekke skal tjene etaten, men også de ansattes interesser.

Honore reiser i sitt innlegg interessante og prinsipielle spørsmål. Problemene er ikke så store i de tilfeller etaten og den enkelte ansatte har felles og sammenfallende interesser. Det er tilfellet f.eks. når den ansatte har et arbeid som han/hun er interessert og engasjert i, og han/hun gjør en god jobb nettopp på grunn av dette engasjementet. Problemene oppstår imidlertid i de kanskje alt for mange tilfeller der etatens og den enkelte ansattes interesser ikke er i samsvar, eller er motstridende. Hva skal en da prioritere – etaten eller den ansatte? Hvis det er ledelsen som skal foreta prioriteringen, hvor blir det da av arbeidstakerens innflytelse på egen arbeidssituasjon? Dette er vanskelige spørsmål som vi i ledelsen ofte blir

Kjære Vasbø

For 6 år siden i møtet den 23. august 1972, vedtok Samarbeidsutvalget å tilsette deg som redaktør for den bedriftsavisen vår som på det tidspunkt enda ikke hadde noe navn. Du tok imot denne nye oppgaven med liv og lyst og stor entusiasme, og du har senere vært den drivende kraft bak i alt 19 nummer av »Ryggjavegen». Du har i denne tiden bygd opp bedriftsavisen fra ingen ting til det den er i dag – en av vegvesenets beste bedrifts-aviser. Det har du greid ikke bare ved entusiasme for avissaken, men ved faglig dyktighet. pågåenhet, en lett penn og innsikt i alle aspekter ved vår etat.

Jeg vil som leser av avisen, som bidragsyter og som representant for ledelsen, takke deg for vel utført arbeid. Jeg har alltid vært oppmerksom på den store betydning en slik avis har, ikke bare som informasjonskilde,

men også som et middel til å gi vår store og uensartede organisasjon en følelse av samhörighet. Vi håper alle at avisen fremdeles skal kunne oppfylle denne oppgaven, og vi regner med at du fortsatt vil bidra aktivt til det.

*Med hilsen
Ch. Danielsen*

Personalseksjonen slutter seg til Vegsjefens omtale av redaktør Arne G. Vasbø og det arbeid han har nedlagt for »Ryggjavegen» samt andre områder innen Ps. Vi beklager sterkt at Vasbø må forlate sitt redaktørverv, samt SU-opppdrag, og benytter anledningen til å rette en hjertelig takk for godt samarbeid gjennom mange år.

For Personalseksjonen
Per Hole

konfrontert med. Ofte er det slik at vi da vil sette etatens interesser foran den ansattes, og da gjerne på bekostning av innflytelse på egen arbeids-situasjon. Men det er ikke ALLTID slik, og vi håper at vi etterhvert, bl.a. gjennom personal- og organisasjonsutvikling, vil slippe å måtte ta avgjørelser som går imot den enkelte ansattes interesse. En måte å løse dette på er å redusere antall muligheter for konflikt. Vi må da prøve å tilpasse etaten slik at den i størst mulig grad er i overensstemmelse med de ansattes interesser. En slik tilpassing er et av hovedmålene for vår organisasjonsutvikling. Men de ansatte

må vel også i en viss grad tilpasse seg og prøve å forstå etatens problemer. Det er en slik gjensidig tilpassing vi innbyr til gjennom personalutviklingsarbeidet. Medinnflytelse betyr også aktiv innsats for å endre og tilpasse organisasjonen slik at en selv får en tilfredsstillende arbeidssituasjon til beste for etaten.

Hvorledes skal så ledelsen med konkrete handlinger vise at de virkelig mener at medarbeiderne skal få reell medinnflytelse? Den ballen lar jeg gå videre til andre. Er det noen som har noen gode forslag?

Ch. Danielsen

”De e sjynt å kjøra buss”

Planlegging for kollektivtrafikk inn i fastere former.

Tenk dere Geilo i slutten på april. Med 5 cm. nysnø på hard skare, med 15 kuldegrader om natten og med solbrente skiløpere og bikiniklede unge jenter om dagen – under en skyfri himmel.

Slik var Geilo da NIF-kurset »Hensyn til kollektivtrafikken i den fysiske planleggingen» ble holdt.

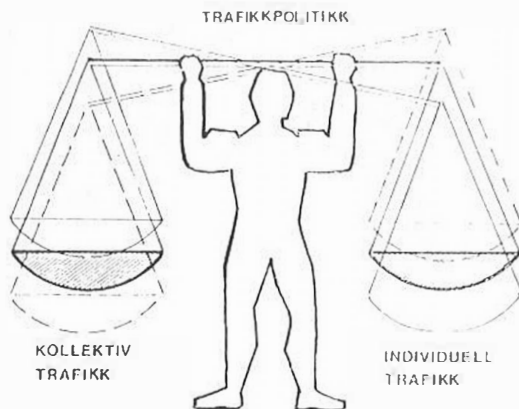
Og tenk dere kontrasten til dette! En kontorpult bugnende med innkommen post, og med telefon! Og enda til oppfordring fra »Ryggjavegen's redaksjon om å gi kursreferat, om mulig.

Jeg fikk ikke motivasjon til noe referatskriving før etter at jeg hadde skrevet reiseregningen. Men slike svimlende beløp for 2–3 dager kan gi noen og enhver dårlig samvittighet. Forhåpentlig får jeg i likhet med rutebilnæringen dekket mitt underskudd fra det offentlige.

Jeg mener det nå er på tide at planlegging for kollektivtrafikk kommer inn i fastere former. Det er helt nødvendig å avklare organisasjons- og ansvarsforhold og finansieringsordninger for kollektivtrafikk. NVP II og Norsk Samferdselsplanutredningen er bl.a. nyttig å diskutere.

På »Trafikkdagen 1978» ble det fra departementshold ikke gitt signaler om at det blir noen opprydding av ansvarsforholdene med det første. NIF-kurset befattet seg dessverre ikke med disse viktige spørsmålene. Slikt var bare »korridorpolitikk» – og det var trist.

Kurset gikk mer direkte på fysisk planlegging. Fra en svensk foreleser



fikk vi presentert ny sentral litteratur med Statens Planverks »Bussen». Denne publikasjonen hadde vi allerede skaffet oss på TT. Den anbefales.

Det ble videre pekt på at vi ikke bør lage ringruter rundt boligområdene, men la bussen gå tvers gjennom. Et av argumentene for dette, som vi ofte glemmer, er at bussen må stoppe et sted for å justere tiden, »regulerings-tid». Folk godtar ikke å sitte på bussen og vente på at den skal tilpasse seg ruten. Ruten må derfor ha et endepunkt.

Et prosjekt i Akershus om informasjon mellom vegetat og kollektivselskap med sikte på å få opplysninger inn på vårt registreringsystem, ble presentert.

Det ble videre konstantert at rutebilnæringen ikke deler vegvesenets syn på ambisjonsnivået for utforming av busslommer. Fra en svensk rutebilplanlegger ble det derimot fremholdt at det ut fra hans syn ikke var ønskelig med busslommer i det hele tatt i bymessige strøk.

Ludvig Holbergs komedie



JEPPE PÅ BERGET

Teatertilbud

Vegkontoret har i flere år vært med i en rabattordning som gjør at vi får teaterbilletter til redusert pris. Rogaland Teater er jo i Stavanger, og mange bor langt, svært langt fra byen. Likevel, når dere en gang er i byen, så har dere dette tilbudet. Hvorfor ikke slå seg sammen med noen og reise til Stavanger og gå i teater en kveld?

Billettprisene er som følger:

	Ordinært	Våre priser
Parkett 1.-7. rad	30,00	23,00
Parkett 8.-12. rad	25,00	19,00
Balkong 1. rad	30,00	23,00
Balkong 2.-5. rad	20,00	15,00
Balkong 6.-9. rad	15,00	11,00

Kontakten på vegkontoret er Magnhild Ødegård, så når dere har bestemt dere for en tur i teateret kan dere ringe vegkontoret, telefon (045) 22 080

Stavanger kommunes »buss-sluse« ble forbausende godt mottatt for bruk i snøfattige områder.

Flere foredrag om arealbruk, sen-trumsbetjening, samarbeid, informasjon og drift ble holdt med varierende faglig innhold.

En presentasjon av NORDKOLT-undersøkelsen med vurdering av ulike trafikksystemers fremtidsmuligheter var interessant. Trondheim, som er en av de norske byene med i denne undersøkelsen, ble bredt presentert. Jeg

fikk inntrykk av at diskusjonen omkring knoppskyting av byveksten forbi et jordbruksbelte, synes å ha kommet et steg lenger i Trondheim i forhold til på Nord-Jæren.

Svært interessant var det også å notere seg at antall personalbesøk for alle trafikantkategorier til Midtbyen i Trondheim har gått ned med ca. 22% fra 1970 til 1976. Tør vi fortelle våre politikere et slikt tall?

Inge Magnar Halsne

Bilsakkyndig Joh. Jacobsen går fra borde

Etter 42 år i trafikksikkerhetens tjeneste har Joh. Jacobsen gitt fra seg roret ved Biltilsynet i Stavanger og gått over i pensjonistenes rekke.

Vi titulerer ham bilsakkyndig, selv om hans offisielle tittel det siste året har vært stasjonsjef. De nye stillingsbetegnelser i Biltilsynet er ennå ikke innarbeidet i meningmanns bevissthet, derfor er det som bilsakkyndig – eller »den sakkyndige» – at Joh. Jacobsen vil bli husket av de titusener av rogalendinger han har hatt kontakt med i sin tjenestetid.

Det var den 1. juni 1936 Joh. Jacobsen som ung ingeniør begynte sin arbeidsdag ved Statens bilsakkyndige i Stavanger. Det var ingeniør Halfdan Corneliussen som den gang var leder av kontoret. De bilsakkyndige var ennå på denne tiden sportellønnet. Man hadde en viss godtgjørelse for utført arbeide med førerprøver, bilkontroll og antall registrerte kjøretøyer. Først i 1939 ble de bilsakkyndige tjenestemenn med avlønning etter statens regulativ.

I 1948 overtok bilsakkyndig Jacobsen stillingen som leder av bilsakkyndigkontoret i Haugesund. Her tjenestegjorde han til 1958, da han overtok sjefstolen i Stavanger.

Ved sin fratredelse har således Jacobsen tjenestegjort i etaten i 42 år. Dette er mer enn 4/5 av den tid etaten har bestått. De første Statens bilsakkyndige startet nemlig sin virksomhet 1. januar 1927.

Det som først og fremst kjenner seg ut som bilsakkyndig Jacobsen som tjenestemann, er hans pliktfølelse.

Statens bilsakkyndige har i de fleste år av hans tjenestetid hatt et voldsomt arbeidspress. Likevel har Jacobsen alltid forsøkt å være mest mulig ajour med sitt arbeide. Dette har ført til mange ettermiddager og kvelder på kontoret. Et overtidsarbeid som aldri er godtgjort med et øre. Heller ikke har han ventet noen takk for denne ekstra innsats. Det var naturlig for Jacobsen å la pliktfølelsen være en dominerende faktor i sitt liv.

En av hans kolleger på stasjonen i Stavanger uttrykte det slik: »Hvis vi regner med alt overtidsarbeide har Jacobsen hatt minst 60 års tjenestetid».

Det har vært en veldig utvikling i etaten i Joh. Jacobsens tjenestetid. Antallet kjøretøyer er øket mer enn 30 ganger. Kontoret i Stavanger som i 1936 ble betjent av to ingeniører og en kontorfunksjonær, har 42 ansatte.

En rekke nye arbeidsoppgaver er i årenes løp påført etaten. Noen har vært av midlertidig karakter, som f.eks. bilrasjoneringen etter krigen. En oppgave som også medførte en vesentlig øking av kontorseksjonen, var overtakelse av bilregisteret fra politiet i 1963.

Den biltekniske utvikling har også vært kolossal. Dette har igjen stilt stadig større krav til de bilsakkyndige og deres utstyr. Særlig gjelder dette tunge kjøretøyer. Som bilsakkyndig har Joh. Jacobsen fulgt utviklingen fra den tid kjøretøyene måtte besiktigtes under åpen himmel med lite eller intet utstyr. I dag kjøres 30 tonn vogntog gjennom en moderne kontroll-



Bilsakkyndig Jacobsen viser frem gaven han har fått av de ansatte ved biltilsynet i Stavanger.

hall med avansert utstyr.

Denne utviklingen har også stilt store krav til Jacobsen som leder av virksomheten. Det var ikke uten kamp og hardt arbeid at den nye stasjonen på Mariero så dagens lys. Og med rette kan Joh. Jacobsen være stolt av den.

Å være bilsakkyndig er en krevende jobb. Foruten god teknisk innsikt stilles det også store krav til menneskelige kvaliteter. Den bilsakkyndige står stadig overfor et kritisk publikum og må oftest ta viktige avgjørelser på stående fot. Ofte vet han at avgjørelsen ikke umiddelbart aksepteres av den som avgjørelsen vedrører. En av våre tidligere vegdirektører uttrykte seg en gang slik: »Den bilsakkyndige som har bare venner, gjør ikke sin plikt».

Men Joh. Jacobsen har også hatt mye glede i sin lange tjenestetid. Hans interesse for medmennesker og hans fantastiske hukommelse når det

gjelder mennesker og navn, har gjort at han kjenner »halve Rogaland». Og selv om de bilsakkyndige ofte blir betraktet som alvorlige menn, har Jacobsen alltid hatt et glimt i øyet som forteller at han har sans for de humoristiske innslag en travel arbeidsdag kan gi.

Den 12. april hadde personalet ved biltilsynet i Stavanger arrangert en avskjedshøytidelighet for ham. Tilstede var også representanter fra vegkontoret med Vegsjefen i spissen. Avd.ing. Brigtsen var toastmaster og holdt styr på både taler, gaveoverrekkelser og blomsterdryss.

I sin takketale fremholdt Joh. Jacobsen at han alltid hadde hatt dyktige medarbeidere, og at han hadde mye å takke dem for.

Her i »Ryggjavegen» vil vi også takke Joh. Jacobsen for hans lange innsats i trafiksikkerhetens tjeneste og ønske ham mange gode år som pensjonist.

CTH.

Samferdselsproblemene i Rogaland

Utdrag av vegsjefens orientering ved Stortingets samferdselskomite's besøk i Rogaland i april 1978

FERJEDRIFT

Ferjedriften i Rogaland omfatter 11 ferjesamband med i alt 19 fartøy. Med unntak for sambandet på Suldalsvannet som drives av et eget selskap, og som for øvrig ventes nedlagt om kort tid, står Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD) for all ferjetransport i fylket. DSD står også for den øvrige lokale drift av sjøverts rutetrafikk.

Ferjene fraktet i 1977 ca. 1,1 mill. pbe og 2,8 mill. passasjerer. Tilskottet til ferjedriften var på ca 37 mill. kr.

Selv om Rogaland er minst i ferjesammenheng av Vestlands-fylkene, er det på ingen måte det minst kompliserte fylke når det gjelder ferjedrift.

Boknafjordens brede form gjør at ferjestrekningene blir lange. 5 av de 10 sambandene er på 45 min. varighet eller mer. Det mest kompliserte sambandet er Midtsambandet Stavanger — Judaberg — Nedstrand med i alt 8 ferjekaier.

Det stilles mange ulike krav til ferjedriften. Gjennomsnittlig reiselengde med ferjene i Rogaland er mer enn dobbelt så stor som i Hordaland og i Sogn og Fjordane, og 3 ganger større enn for Møre og Romsdal. Trafikantene oppholder seg følgelig lenger ombord i ferjene, og ferjenes standard og komfort er derfor omfattet med meget stor lokal interesse.

Et annet karakteristisk trekk ved ferjetrafikken er den store andel tungtrafikk (på enkelte samband).

Mens tungtrafikkandelen for landet som gjennomsnitt i 1977 lå på 27,2%, lå den i Rogaland på 36,5%. Tungtrafikkandelen gir en viss indikasjon på den betydning ferjetrafikken i dette fylket har for næringslivet, og den forklarer også noen av de spesielle problemene bl.a. med bestillingsordning, manglende utnyttelse av dekkflaten og manglende ferjekapasitet i arbeidstiden.

RIKSVEGUTBYGGING.

Riksvegutbyggingen i dette fylket har i de senere årene vært konsentrert om tre hovedoppgaver, nemlig

- etablering av manglende vegsamband i Ryfylkeregionen,

- omlegging og forbedring av det mest trafikkbelastede vegnett i tettstedsområdene

- og spesielle trafiksikkerhetstiltak, i første rekke bygging av gang- og sykkelveger.

Selv om vi fremdeles vil ha mange og store oppgaver i framtiden når det gjelder etablering av manglende ledd i riksvegnettet, ser det nå ut til at tettsteds- og miljøproblemene etter hvert presser så hardt på at andelen av riksvegmidlene til utkantstrøkene kanskje må reduseres noe i framtiden.

På trafiksikkerhetssektoren har vi også et ambisiøst program med bl.a. en planlagt investering på i alt 49,0 mill. kr. (1977-priser) og bygging

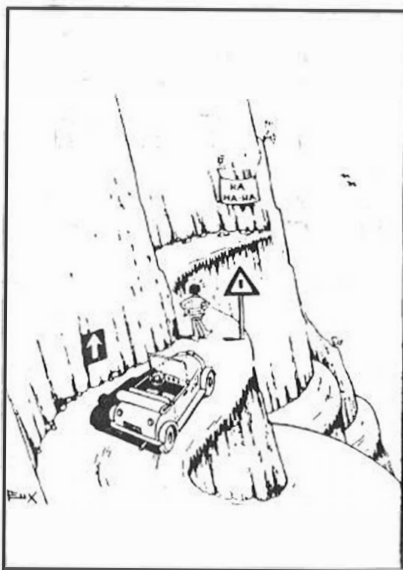
av i alt 85 km gang- og sykkelveger i den kommende fireårs-perioden.

Foruten tettsteds- og trafikksikkerhetsproblemene er det for øvrig den lite tilfredsstillende forbindelse mellom regionene som er vårt store problem. Praktisk talt hele Ryfylke, bortsett fra Sauda, er således avhengig av ferje for sin forbindelse til omverdenen og delvis også for sine indre kommunikasjoner. Forbindelsen mellom Nord- og Sør-Rogaland er også avhengig av enten lange ferjeforbindelser eller lange kjørelengder avbrutt av flere mindre ferjestrekninger. Dette er selvfølgelig et problem ikke bare for nærings- og bosetningsutviklingen i våre utkantstrøk, men også for en harmonisk utvikling og mulig avlastning av våre mer næringssterke regioner. Jeg er således ikke i tvil om at det er de mangelfulle kommunikasjonstilbud, både for personer og varer, som må ta en stor skyld for at smitteeffekten av oljeaktiviteten har vært så vidt liten fra Stavanger/Jæren-området og nordover til Nord-Rogaland. Forbindelsen mellom regionene kan selvfølgelig forbedres, og det har vært antydnet flere mulige løsninger. Jeg kan nevne bruforbindelsene over Høgsfjorden, over Jøsenfjorden og over Sandsfjorden, som til sammen vil gi ferjefri forbindelse mellom alle de tre regionene Jæren, Ryfylke og Nord-Rogaland og også eliminere flere (fem) kostbare ferjesamband. Jeg kan også nevne Boknafjordbruene som vil kunne redusere ferjetiden mellom Nord- og Sør-Rogaland til ca 30 min. med et ferjesamband mellom Rennesøy og Bokn. Felles for alle disse prosjektene er imidlertid at de krever investeringer som ligger langt over det vi i dag kan regne med å få, og at de hittil ikke har manifestert seg i noen konkrete investeringsprogrammer.

FYLKESVEGUTBYGGING

Når det gjelder fylkesvegutbyggingen har dette fylket vist en stor innsats gjennom flere år. Rogaland har et forholdsvis stort fylkesvegnett, i alt 2.050 km. Av dette har 1.181 km. fast dekke og 1.495 km. er tillatt for 8 tonn akseltrykk pr. 1.1. 1978. Sammenlignet med landet for øvrig ligger vi forholdsvis godt an når det gjelder fast dekke. Derimot ligger vi foreløpig dårlig an m.h.t. akseltrykket.

Fremdeles står det imidlertid mange og store oppgaver igjen. Særlig gjelder dette behovet for å knytte sammen ender av fylkesveger slik at vi kan få rundkjøringsmuligheter og dermed en rasjonalisering av den kollektive transporten. Av slike prosjekter kan jeg nevne f.eks. Vikjø-Høye i Tysvær, Sundfør-Fjon i Tysvær og Sveio, Landsnes-Bog i Suldal, forbindelsesveg på Jelsa i Hjelmeland og Finnøy og Nessa-Årdal i Hjelmeland. Alle disse prosjektene og flere andre, bortsett fra Sundfør-Fjon, er med i fylkets investeringsplan fram til 1985.



Den andre store oppgaven på fylkesvegsektoren – en oppgave som vi allerede er i gang med – er bygging av bruer for å binde sammen øyer i Ryfylke og øyer til fastlandet. Tre slike større bru-prosjekter er allerede gjennomført (Randøy bru i Hjelmeland, bru til Idsal og Idse i Strand, Bru-Sokn i Rennesøy) og den fjerde, bru mellom Bjergøy og Kyrkjøy, er påbegynt. Men flere bruer gjenstår, de mest aktuelle er vel bruforbindelse mellom Sokn og Askje, mellom Sokn og Åmøy i Rennesøy og mellom Austre- og Vestre Bokn i Bokn.

TETTSTEDSPROBLEMER

Omkring alle fylkets større tettsteder foregår det enten større vegarbeider eller det planlegges omfattende arbeider. Jeg vil anta at vi i 80-årene vil finne våre største vegarbeider nettopp i disse områdene.

I HAUGESUND avslutter vi i disse dager en større hovedplanundersøkelse for ny innfartsveg fra øst, omlegging av E-76. Det har vært stor strid om trasevalget for denne vegen, men vi håper på en avklaring i løpet av året. Det haster med å komme i gang med dette prosjektet både p.g.a. de høyst utilfredsstillende sikkerhetsforhold på den nåværende innfartsvegen, Skjolda-vegen, og fordi en ny innfartsveg vil kunne åpne nye og nødvendige industriområder for Haugesund.

I Stavanger/Sandnes går arbeidet med omlegging av E-18 fram etter programmet. I løpet av den siste tiden er det dukket opp et nytt og vesentlig moment som begrunnelse for en forsering av dette prosjektet, nemlig det som med stikkord kan betegnes som «utbygging Øst» og «Vatnefjell-prosjektet». En forutsetning for å kunne realisere «Vatnefjell-prosjektet» etter den forutsatte tempoplan, er en betydelig forsering av E-18 utenom

Sandnes. Jeg vil i den forbindelse minne om at det i første rekke er jordvern hensyn som har aktualisert bl.a. «Vatnefjell-prosjektet», og at en forsering av E-18 derfor er et aktivt virkemiddel for vår jordvernpolitikk.

Endelig kan nevnes at omlegging av Rv. 44 utenom Egersund sentrum er under oppstart og at dette omleggingsarbeidet vil bli det største enkeltprosjekt i Dalane regionen i de nærmeste årene.

Den økende aktivitet i og omkring våre tettsteder har bl.a. som konsekvens at vi må tilpasse vår vegplanlegging til annen arealplanlegging i adskillig større grad enn tidligere. Jeg er i den forbindelse glad for å kunne si at det Vegplan II-arbeidet som tidligere har foregått i disse tettstedsområdene har beredt grunnen for et godt og fruktbart samarbeid mellom vegvesenet og kommunene.

En annen konsekvens av den økte aktivitet i tettstedene vil være at statens utgifter til eiendomsinngrep vil øke betraktelig i årene framover, noe som jeg håper at de bevilgende myndigheter vil ta hensyn til.

SAMFERDSELSPLAN FOR ROGALAND

Til slutt noen få ord om arbeidet med Samferdselsplanen i Rogaland.

Det tidligere samferdselsplanutvalget i Rogaland la i 1975 fram en omfattende samferdselsplan for fylket. Planen var innpasset i Fylkesplanen og revisjon av Norsk Vegplan som i sin tur var tilpasset NVP II-arbeidene. Alle disse tre planene ble behandlet av fylkestinget høsten 1975.

Hverken Samferdselsplanen eller revisjonen av NVP avstedkom de store debatter eller de store divergenser i fylkets politiske organer, og det er vel riktig å si at det er full enighet i dette fylket om de store trekk i sam-

ferdselspolitikken. Dette gjelder f.eks. prioriteringen og dermed den regionale fordeling av veginvesteringene, — og sjøtransportens organisering og struktur.

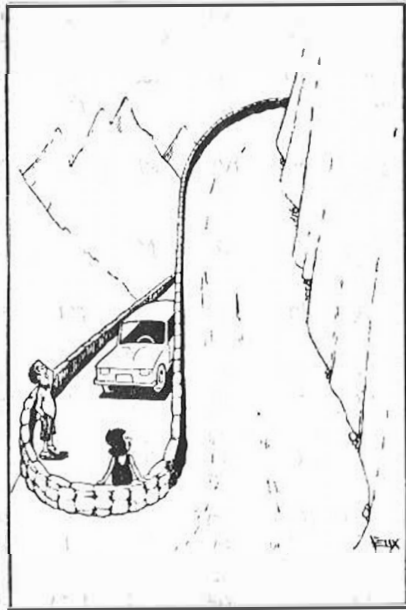
Vi står nå foran en omfattende revisjonsrunde for alle disse tre overordnede planer, — Fylkesplanen, Samferdselsplanen og Norsk Vegplan.

Det er nok behov for regelmessige revisjoner av overordnede planer i takt med nye forutsetninger og nye prioriteringer. Dette er også tilfellet her i fylket, og vi er vel alle innstillet på å påta oss det til dels omfattende arbeid som disse revisjoner innebærer.

Må det likevel være tillatt for meg å si at det etter hvert gjør seg en viss »planleggingstretthet» gjeldende, — i hvert fall på det lokale administrative plan. En grunn til dette kan være de erfaringer vi etter hvert har gjort oss om mulighetene for å følge opp og gjennomføre våre langtidsplaner.

Når dette er sagt, vil jeg gjerne tilføye at jeg personlig er glad for at vi ved den forestående revisjonen får anledning til å foreta en integrert og samlet planlegging av hele det offent-

lige vegnett, — riksveger, fylkesveger og de viktigste kommunale veger. Det initiativ som Stortingets Samferdselskomite tok opp i fjor vår for å få til en slik samlet planlegging tror jeg vil være en stor fordel både på kort og på lang sikt.



Forts. fra side 6

REDAKSJONSRADET I RYGGJAVEGEN HAR FORSLAG TIL ENDRING I TEKSTEN PÅ DE FLESTE PUNKT I VEGDIREKTORATETS MIDLERTIDIGE RETNINGSLINJER FOR BEDRIFTSAVISER I STATENS VEGVESEN

De midlertidige retningslinjene har vært drøftet av redaksjonsrådet i »Ryggjavegen» som fikk saken oversendt fra Samarbeidsutvalget.

Redaksjonsrådet syntes at målgruppen som var angitt i midlertidige retningslinjer, er for trang og formålet

for snevert. Etter å ha gått gjennom retningslinjene punkt for punkt, kom redaksjonsrådet fram til at de ville foreslå endringer i teksten under de fleste punktene i forslaget. Rådet mente også at det ville lette arbeidet med bedriftsavisere vesentlig dersom en får anledning til å tilby honorar til bidragyttere og redaktør/redaksjonsutvalg.

Det forslag til retningslinjer som redaksjonsrådet i »Ryggjavegen» ble enige om er sendt til Vegdirektoratet. Når de endelige retningslinjene foreligger vil de bli trykket i »Ryggjavegen».

Nil.

Danmark – Det var dejlig

– Danmark? Var det tur til Danmark du sa?

– Jaha, sa Magne Slettebø, og hvorfor ikke. Jeg har vært der før med skolekorpset og vi har alltid blitt makeløst mottatt.

– Jamen alligavel, sa vi mens en ny forskrekkelse begynte å gripe om seg, det er greit nok å ta godt i, kanskje tenke på en tur over fylkesgrensen – men et annet land!

– Hvorfor ikke, sa Magne, hadde ikke det vært gøy?
Og det ble det.

Det var den uformelle gruppen i område 7 som var samlet i Egersund for å diskutere bruk av velferdsmidlene. De var enige om at en tur for de ansatte var noe av det beste de kunne legge opp til. Hvorfor da ikke kombinere den ene fridagen med et week-end opplegg fra et busselskap, slik at dagen kunne nyttes i Danmark. Det var temmelig sikkert at en kunne få helt andre inntrykk der nede. Samtidig ville en »guttetur» kunne riste de ansatte i området nærmere sammen og skape grobunn for et bedre samarbeid.

De nødvendige tillatelser ble gitt fra administrasjonen og kontakter med danske veimyndigheter ble tatt gjennom Arbeidsmannsforbundet. Vi valgte denne løsningen fordi vi vet at organisasjonene har gode internasjonale kontakter, men også fordi tanken bak UFO'ene er at de ansatte i området mest mulig skal ordne opp selv.

Skjønt kontakt! Det eneste vi visste da vi dro var at vi var velkomne og at representanter fra det danske LO skulle møte oss på hotellet neste morgen.

– Bare ta det med ro, trøstet Magne, slik er det alltid. Skulle ikke tro de ante at vi kom engang, men stol på at

de har programmet klart. Jeg kjenner dem.

Fortrøstningsfullt ga vi oss Flate-land og Hagaselskapet i vold. Vi var omlag 50 som omsider kom av sted. UFO-gruppen setter grensen for sin virksomhet ved oppsynsmennene i området. Det var derfor opprinnelig ikke meningen at andre enn vegsjefen og SU-sekretæren skulle være med fra kontoret. Siden det ble en del frafall lokalt, fikk også anleggs- og vedlikeholdsbestyrerne invitasjon til å være med. Vegsjefen måtte melde avbud til slutt, men Haugvaldstad ble hans stedfortreder på turen. (Dersom noen lurte på hvordan det føles å være konge for en dag, så vet dere hvem dere skal spørre!)

De av oss som ikke lar anledningen til et godt måltid gå fra seg selv om klokken er fem om morgenen, kunne senere prise seg lykkelige. Det viste seg at den danske morgenmad på hotellet ikke var bestilt, slik at vi ble kjør-ende til utpå ettermiddagen uten å spise noe. Senere viste deg seg at den samme morgenmad neppe var egnet til å gi en norsk, frokostsulten mage mer enn et par minutters arbeid.

Ved halv ni tiden dukket våre danske verter opp. Det var Sørensen, det



Fra kantinen i Materialgården. Stadsingeniør Kiil Jacobsen, i midten, orienterer om driften i Aalborg amt.

danske svar på Einar With, som sammen med en kollega fra forbundet tok oss med på en rundtur i Ålborg og omegnen. Det var en tur som ga oss inntrykk av hvordan byen ser ut og hvilke næringsveier som er de viktigste.

Klokken 10 skulle vi møte på Materialgården. Fra da av var vi ingeniørvesenet i Ålborgs gjester. Danskene har overlatt mer av vegbygging og vedlikehold til kommunene enn det vanlige hos oss. Derfor er også kommunene utbygget på en helt annen måte for å ta seg av de oppgavene som er tilfagt dem.

Vi ble mottatt av selveste stadsingeniøren, Kiil Jacobsen. Han er leder for anlegg og vedlikehold i området og rår over en arbeidsstyrke på 350–400 mann. Mottagelsen kunne vel neppe være mer dansk. Vi skulle bare «komme lige her hen å få en formiddagsøl» fra spiserommets ølautomat

før vi tok fatt på omvisningen. Kultursjokket var åpenbart. — Tenk å komme fra Dalane et sted til noe sånt som dette, hørte vi bak oss.

Materialgården var i tillegg til en rekke verksteder også lager for driften. For en oversikt og for en orden! Vi spurte om de hadde lagt seg i selen og ryddet opp fordi vi kom. Men nei, det var to mann som ikke gjorde noe annet. Personlig kan jeg tenke meg at den tiden som går med til å holde orden mer enn kompenseres av et trivelig arbeidsmiljø og at en finner det en skal ha med det samme.

Senere var vi på en befarings i nye boligstrøk der vi så på de anleggsmessige arbeidene. Bydeler med separat gang- og sykkelvegnett sto også på programmet.

Det måtte gjøre et inntrykk på noen hver å se den nøyaktigheten som ble brukt ved alt arbeid som ble gjort.

Kvalitetskravene var absolutte. Det så vi på det ferdige produktet. Kummene var meget forseggjort, rørledningene ble lagt beint ved hjelp av laserstråle, gate- og kantstein var satt ordentlig opp og det var påkostet en god kvalitet. Som de sa danskene, vi har det jo igjen på vedlikeholdsutgiftene.

Vegne bygges for det meste opp av full-depht asfalt fra 15 til 25 cm. dybde. Stein er mangelvare. Det fikk vi forøvrig syn for utenfor hotellet der det i det blomsterfylte steinbedet står: »Vennligst betred ikke stenerne». Ellers kan de kunsten å legge asfalt, skjøter merkes ikke.

Kontrollsystemene for driften av Limfjordtunnelen sto også på programmet. Det var ført opp en egen portalbygning for formålet og deltakerne viste stor interesse for hva danskene kunne fortelle om dette. Trafikken i tunnelen ble sperret av i 20 minutter slik at vi ved selvsyn fikk se hvordan det hele virket.

Til slutt havnet vi som kommunens gjester i Solsidehallen og et etterlengtet måltid mat. Det smakte så godt at det i skrivende stund ennå snakkes om det ute blant folk. Og kultursjokk sto det på bordet, det ene mer sjokkerende enn det andre.

Om det smakte? En lang stund hørtes bare tilfreds mumlen, flittig skraping og klirr av kniv og gaffel. Noe senere kom vi til talernes flokk.

Fra dansk side ble det fremholdt at dette hadde vært en kjærkommen anledning til å vise frem forskjellige sider av driften i Ålborgområdet. Det hadde vært hyggelig å få besøk fra Norge. Så ble det overrakt gaver. Blant annet fikk Flateland en bok om Ålborg med dedikasjon fra selveste borgermesteren. Det satte både han og alle hans passasjerer stor pris på.

Einar With hilste på vegne av gjestene og takket for den gode mottalel-

sen. Vi hadde fått se mer enn hva vi hadde tenkt, og vi var blitt imponert. Han overrakte gaver fra Arbeidsmannsforbundet til våre danske verter.

Det var flere som hadde ordet for å takke og hilse. Etter hvert som forsamlingen tødde opp ble det plass for en del gode historier. En oppmykningsrunde for vår kjære Haugvaldstad før han til slutt grep ordet for å takke og ønske velkommen til gjenvissit. For å forberede våre fremtidige gjester litt nevnte han at vi nok ikke kunne ønske dem velkommen med en flaske øl, derimot var det full anledning til å by dem en kasse! Her var det ingen språkbarriere, latteren sto i taket.

Etter dette var helgen vår egen. Det er meget Ålborg kan by sine besøkende av kultur og begivenheter. Hva som går inn under disse begrep er vel litt tøyelig, alt etter øyet som ser. Vi var på butikkrunder, synfaring, zoologisk hage og ellers ute på livet som seg hør og bør.

En begivenhetsrik tur som sikkert alle satte stor pris på. Må vi til sist stemme i med danskene: Danmark – det er deilig!

Forøvrig er det ikke så meget å tilføye, det måtte i så fall være: OLE!

A. G. V.

EKSEMPEL TIL ETTERFØLGELSE

På Bærheim vegsentrall er der en aktiv gruppe blant de ansatte som arrangerer sammenkomster rett som det er. Det kalles Bingo, men det er både dans og »noko attåt». Her samlers de ansatte med sine respektive til et festlig lag.

En ide for andre stasjoner? Hvis noen vil vite hvordan det legges opp og hvordan det praktiske ordnes, kan de ringe Bærheim vegsentrall telefon (045) 66 091.

VANNRETT

- 2 arbeidsmiljøutvalget
- 5 bokser
- 9 notabene
- 11 viser kompasset
- 13 notenavn
- 14 fisk
- 15 kjærlighetsgud
- 16 tidsadv. (gammeldags)
- 17 spiller en skuespiller
- 19 avlegger vi i retten
- 20 idrett
- 22 pikenavn
- 23 morene
- 24 bruke mimikk
- 25 kort
- 26 notabene
- 29 kan vi pakke ting i
- 31 grei
- 33 ikke inn
- 34 to like konsonanter
- 35 varme
- 37 har
- 38 holde ilden brennende
- 40 trenger vi når vi skal bygge
- 41 vanlig forkortelse
- 42 eksisterer
- 43 by i Buskerud
- 45 bøy
- 48 guttenavn
- 51 to like vokaler
- 53 utflukt
- 54 avgifter (gammeldags)
- 56 bevege
- 57 sport
- 58 bygge
- 59 endestasjon
- 60 Osloavis

LODDRETT

- 1 er like god som stjeler
- 3 gir lyst på mer
- 4 uoppnåelige
- 5 helt alene
- 6 eiendomspronomen
- 7 kan vi knytte
- 8 dans

- 9 rekke
- 10 plagg for baby
- 11 trenger »Ryggjavegen»
- 12 er kona når mannen er ute og reiser
- 13 vil vi ha i ferien
- 18 merke på norske fly
- 21 virkelige
- 26 Statskraftverket
- 27 bruker vi i supermarkedet
- 28 festet
- 30 annet navn på Thailand
- 32 gjør vi med årer
- 36 besvimer
- 39 å - - - - etter maten var høflig i det gamle Rom.
- 44 de er alltid gutter
- 46 spises
- 47 er det alltid et eller annet sted i verden
- 49 kjøkkenredskap
- 50 tau
- 52 hodeplagg
- 55 personlig pronomen
- 56 tillat!



Vinnere av kryssord 1/78

1. premie Inga Stephensen, Biltilsynet
2. premie Jens Motland, Vegkontoret

Fleksitid

Fleksibel arbeidstid betyr at de ansatte innen visse grenser selv kan bestemme arbeidstida. Etter forhandlinger mellom de ansattes organisasjoner på sentralt hold og staten er det gitt de enkelte etater klarsignal til innføring av fleksitid som en prøveordning. En forutsetning er at det tas i bruk en kontrollordning av et eller annet slag for overholdelse av arbeidstida.

I biltilsynet har det etter drøftinger mellom ledelsen og tillitsmennene blitt klarlagt at fleksitid for tiden ikke lar seg innføre der. For kontoradministrasjonen ellers ble det gitt klarsignal for avstemming blant de ansatte. Et klart flertall gikk inn for prøveordningen, og et meget klart flertall gikk inn for fram møteprotokoll som kontrollordning. Vegsjefen la det klare flertalls ønske til grunn da kontrollordningen ble fastsatt, en ordning som forøvrig er bindende for alle ansatte uansett hvilket standpunkt den enkelte har til selve fleksitidsordningen eller til kontrollordning.

En tillem্পning av fleksitidsordningen har vært nødvendig for visse sentrale tjenester, som ekspedisjon, sentralbord, arkiv. Her fungerer en vaktordning. Videre gjelder at for funksjoner som går på fristbestemte oppgaver kan seksjonslederen suspendere ordningen for nærmere angitte tider. Dette gjelder f.eks. regnskapsseksjonen. For de grupper ansatte hvor det ikke gjelder særordninger betyr fleksitid at de for den enkelte dag kun plikter å arbeide fra kl. 9.00 til 14.30, forutsatt at de over en lengre periode

arbeider gjennomsnitt 37,5 timer pr. uke. Det som forsømmes i forhold til 7,5 timer pr. dag kan tas igjen mellom kl 7.00 og 8.00 og mellom kl. 15.30 og 17.00.

»Minustid» utover 10 timer trekkes i lønn etter oppgjørperiode, som er 4 uker. »Plusstid» kan kreves kompensert i fritid med inntil 1/2 dag pr. 4 uker eller inntil 1 dag pr. 8 uker. Ytterligere sammendrag av fritid kan ikke skje, men tida kan legges i tilknytning til ferie.

Det har vært noen spørsmål om avvikling av fritida. Nærmeste foresatte må være enig i tidsrommet. Men hva er 1/2 dag? Svaret skulle være enkelt nok. Normal arbeidsdag er 7,5 timer inkl. spise- og hvilepause. Trekkes 0,5 timer fra til pauser blir det igjen 7 timers arbeidstid. Dette gir 3,5 timer arbeidstid for en halv dag. Den som skal avpassere en halv dag kan da velge om han vil jobbe fra kl 8.00 til 11.30 eller kl. 12.00 til 15.30, i begge tilfelle uten spise/hvilepause.

Hittil synes ordningen å virke greit. Noen hadde nok sett større fleksibilitet, men her er vi bundet av organisasjonenes avtale med staten. Det er lite minustid å registrere. Det ser i hvert fall ikke ut til at etaten har tapt på ordningen. Hvorvidt den gunstige oppstart bare skyldes en sportslig innstilling og nyhetens interesse blandt de ansatte vil resten av prøveåret gi svar på. Ordningen startet 3/4 -78.

J. L.

Seierherren fra Golgata

Når jeg ble bedt om å skrive i »Ryggjavegen», gjør jeg det med glede og stor frimodighet, fordi jeg har så mye å takke for.

Påskens mektige budskap har for ikke lenge siden lydd til oss både fra kirker og bedehus, fra radio og tv: »Han er oppstanden Store Gud» – og »Jesus lever graven brast, han sto opp med guddomsvelde». Men allikevel kommer tanken om og om igjen til meg. Tenk at den allmechtige Gud som skapte himmel og jord, ofret sin egen enbårne sønn som et sonoffer for hele verdens synder (også mine) for at vi (jeg) skulle få evig liv dersom vi (jeg) tror på hans navn.

Vi opplyste mennesker kan ikke riktig forestille oss hva det egentlig vil si å være forlatt av Gud. Å være forlatt av mennesker har kanskje noen av oss fått erfare, men å være forlatt av himlens Gud og sin egen far, det er det bare Jesus som har fått gjennomgå.

Etter døden på korset ble allikevel ikke Jesus værende i graven. Nei, han oppsto på den tredje dag for at skriftene også på dette punkt skulle oppfylles. Nå sitter Han ved Gud Faders høyre hånd for snart å komme igjen og dømme levende og døde.

I Predikerens bok (det gamle testamentet) i kap. 3. 13–14, står det noen ord en kanskje oftere skulle legge seg på sinne.

»Men når et menneske, hvem det så er, får ete og drikke og unne seg gode dager til gjengjeld for alt sitt strev, så er det en Guds gave.

Jeg skjønnte at alt hva Gud gjør, det varer evig, intet kan legges til og intet kan tas fra. Så har Gud gjort det, for at vi skal frykte ham».

Som en avslutning på dette lille innlegg vil jeg derfor si:

– SØK HERREN MENS HAN FINNES

– KALL PÅ HAM DEN STUND HAN ER NÆR:

Kjell Dalaker



På jobben



Stripemalerne på E-76 fyller opp malingstanken. Vi syns det ser litt primitivt ut. Fra venstre: Magne Schei, Bjørn Johannesen og Kjell Tronstad.

Foto: A. G. Vasbø

Bedriftshelsetjeneste! Hva nå?

Arbeidsmiljøloven stiller etaten overfor store oppgaver i denne sektoren.

Klipp fra: 
»Arbeidervern» nr. 2/78

Det forhold av »Lov om planlegging, organisering og gjennomføring av helse-tjeneste ved bedrifter» ennå ikke er trådt i kraft, endrer ikke det faktum at Statens arbeidstilsyn etter Arbeidsmiljøloven er pålagt en rekke plikter og oppgaver i forbindelse med bedriftshelsetjenesten, sier overlege Aud Blegen Svindland, som arbeider med disse spørsmålene i Direktoratet for arbeidstilsynet. Ekspertgruppen for helse-tjenesten ved bedrifter, som ble oppnevnt av kommunal- og arbeidsdepartementet 6. desember 1977, har hatt sitt første møte, og i direktoratet er vi i full gang med å analysere og bearbeide de oppgaver som følger av kravene i Arbeidsmiljøloven. (Ekspertgruppens sammensetning er gjengitt nedenfor).

Sekretariatet for og ledelsen av ekspertgruppen er lagt til Direktoratet for arbeidstilsynet. Ekspertgruppens oppgave er å uttale seg i alle faglige spørsmål vedrørende helsetjenesten ved bedrifter. Anbefalingen om opprettelse av en slik gruppe ble gitt av Sosialdepartementet, som også foreslo at det skulle opprettes et Råd for helsetjenesten ved bedrifter med ren rådgivende funksjoner. Dette rådet er ennå ikke oppnevnt, mens det rådet som fungerte i forbindelse med den tidligere avtalefestede bedriftslegeordningen er oppløst. Materialet fra dette rådets sekretariat er stillet til disposisjon for Direktoratet for arbeidstilsynet, samtidig som den person som har hatt sekretærfunksjonen blir tilknyttet direktoratet.

OPPGAVENES FORDELING

— Jeg tror at det på mange hold har gjort seg gjeldende en viss usikkhet når det gjelder oppgavens fordeling i forbindelse med bedriftshelsetjenesten etter de to lovene som behandler disse spørsmålene. Vi har forsøkt å foreta en grenseoppgang, sier overlege Blegen Svindland.

Arbeidsmiljølovens §§ 2, 8, 12, 14, 30 og 36, foruten formålsparagrafen, fastsetter bestemmelser som det ikke er mulig å gjennomføre uten at man har en bedriftshelsetjeneste. Blant annet forutsettes det overvåking av arbeidstakernes helse, noe som bare kan gjennomføres ved at man har yrkesmedisinsk ekspertise.

Arbeidsmiljøloven trådte i kraft 1. juli 1977, og det er idag Direktoratet for arbeidstilsynets ansvar å sørge for at også de av lovens bestemmelser som gjelder helseforhold, utføres på en faglig forsvarlig måte. Ingen annen lov kan frita Direktoratet for arbeidstilsynet for dette ansvaret, og det kan ikke være gjenstand for diskusjon at lovmarkerne har stillet store forventninger nettopp til helsedelen i Arbeidsmiljøloven.

Lov om planlegging, organisering og gjennomføring av helsetjeneste i bedrifter — som altså foreløpig ikke er trådt i kraft — forutsetter Sosialdepartementets medvirkning ved gjennomføring av bedriftshelsetjeneste, blant annet i spørsmålet om refusjonsordninger.

Loven gir det offentlige helsestell visse oppgaver, men de skiller seg ut

fra det som er pålagt Arbeidstilsynet. Helserådets ordfører skal f.eks. hjelpe kommunen med å forberede et planforslag, men han er ikke pålagt medisinsk ansvar. Fylkeslegen skal føre det overordnede tilsyn med helsetjenester ved bedrifter, men det må forstås slik at han skal ha en oversikt over virksomhet som kan falle inn under refusjonsordningen. At fylkeslegen skulle være tiltenkt en faglig aktiv vurdering av hver enkelt bedrifts helsetjeneste, ville vel i alle fall være urealistisk.

ARBEIDSTILSYNETS OPPGAVER

— Står Arbeidstilsynet rustet til å ta seg av de faglige oppgavene i forbindelse med helsetjenesten?

— Pr. idag gjør vi kanskje ikke det, men det betyr bare at vi må skaffe oss den nødvendige kompetanse og ta fatt på de oppgavene som er pålagt oss. Blant disse oppgavene kan jeg nevne:

- 1) Bygge oppsekretariatet for ekspertgruppen. Herunder overta funksjoner som har vært utført av Rådet for bedriftshelsetjenesten etter rammeavtalen mellom partene.
- 2) Utarbeide forskrifter for de foran nevnte paragrafene i Arbeidsmiljøloven.
- 3) Ta initiativ til at bedriftshelsetjenesten får et fullverdig faglig innhold, og følge opp dette kontinuerlig. Dette kan skje ved utarbeiding av faglige retningslinjer, faglige hjelpemidler til helsepersonellet, opplysningsmateriell m.v. Sentralt må vi holde oss løpende orientert om alt nytt som skjer på området bedriftshelsetjeneste i internasjonale organer og i land det er naturlig å

samarbeide med faglig. Dette må så formidles til de lokale enheter og distriktene.

- 4) Ta initiativ til å få utdannet personell som kan tre inn i bedriftshelsetjenesten i Norge, Jeg tenker her bl.a. i retning av stipendordninger for studier i Storbritania hvor en er kommet langt på dette området.

Det må satses på utdanning for flere typer helsepersonell i de første årene (leger, sykepleiere, fysioterapeuter, legesekretærer m.v.) og det må søkes opprettet en avtale med utenlandske utdanningsinstitusjoner på dette området.

- 5) Vi må sørge for at det utarbeides arbeidsrutiner for bedriftshelsetjenesten — eventuelt kombinert med et system for oppfølging for de forskjellige bransjer.

- 6) Et helt sentralt spørsmål er å få utarbeidet et effektivt meldesystem for yrkessykdommer og -skader. Jeg er ikke i tvil om at det blir nødvendig med et EDB-register.

- 7) Det må utarbeides et standardisert helsekort som passer til data-behandling. Kortet bør kunne følge arbeidstakeren fra en arbeidsplass til en ny, dvs. fra bedriftshelsetjenesten i en bedrift til tilsvarende tjeneste i en annen bedrift, dersom arbeidstakeren ønsker det.

- 8) Arbeidstilsynet bør bidra til at gjennomføringen av bedriftshelsetjeneste skjer etter en prioritering som tilsvarer virksomheter og bransjer. Så lenge de personellmessige resursene er begrenset bør en søke å utvirke at de settes inn der hvor behovene er størst.

Vi får fra Statens arbeidstilsyns side virkelig oppgaver når det gjelder utadrettet informasjonsvirksomhet. Samtidig må det arbeides systematisk med informasjon og opplæring innad innen Arbeidstilsynet, slik at spørsmål som angår bedriftshelsetjenesten – ivaretagelsen av arbeidstakernes helse – på en god måte integreres i Arbeidstilsynet som helhet.

DET MÅ GÅS SKRITTVIS FRAM

– Oppgaven virker nokså overveldende?

– Det er klart at uten de nødvendige personellmessige ressurser vil Statens arbeidstilsyn ikke kunne løse de oppgaver det gjennom Arbeidsmiljøloven er pålagt på dette området. I første omgang trengs det personellmessige ressurser sentralt i direktoratet, slik at vi kan få lagt selve grunnlaget. Hvilken bemanning det senere kan bli behov for, vil i atskillig grad være avhengig av den planlegging som nå forestår.

Det er ellers viktig å ikke miste av syne selve utgangspunktet, nemlig at tiltak med sikte på å ta vare på arbeidstakernes helse i yrkeslivet er arbeidsgivernes ansvar. Det er dermed også arbeidsgivernes plikt å opprette en helsetjeneste ved virksomheter der en slik tjeneste er nødvendig. Sett i et visst tidsperspektiv har jeg vanskelig for å se noen virksomheter hvor bedriftshelsetjeneste ikke er nødvendig om en tar i betraktning Arbeidsmiljølovens ambisiøse målsetting.

Men det er naturlig at man går skrittvis fram. I noen grad vil takten måtte bestemmes av de foreliggende ressurser når det gjelder kvalifisert bedriftshelsepersonell. Det vil være bedre å redusere tempoet noe enn å presse fram bedriftshelsetjenesteord-

ninger som i gavnet ikke er i stand til å påta seg andre oppgaver enn den noksom beryktede «kjøttkontrollen».

Målsettingen for morgendagens bedriftshelsetjeneste er langt mer omfattende med hovedvekt på det forebyggende arbeidet, og en slik tjeneste stiller krav om spesialutdannet personale. Bedriftshelsetjeneste skiller seg fra den vanlige helsetjenesten ved at det dreier seg om særomsorg for arbeidstakere diktert ut fra deres individuelle arbeidssituasjon, sier overlege Aud Blegén Svindland.

KORRIGERING AV PRENTESVARTENS HERJINGER I NR. 1/78

Noen av de få trykkfeil som fantes i forrige nummer, kunne skape store misforståelser, her kommer det som er korrekt.

»HVA SKAL VI GJØRE I 1978»
Vikeså ferjekai – skal stå VIKEVÅG ferjekai.

Rv. 511 STRØMSUND BRU 4.0 mill. kr.

Byggearbeidene på Strømsund bru nærmer seg på sin avslutning, og brua venter å kunne åpnes for trafikk til sommerferien i år. Bruarbeidene utføres ved entreprise.

Rv. 515 SKJOLDASTRAUMEN – NEDSTRAND 3,6 mill. kr.

På østsiden av Skjoldastraumen vil en ca. 500 m. lang strekning sørover fra brua bli bygget i år. Ved Klungtveit vil det bli arbeidet videre sørover mot Leiranger. Endelig vil riksvegen bli ombygget på en kortere strekning ved Voksåna bru. Det skal også bygges ny bru over Voksåna.

Valgte verneombud med varamenn 1978

Statens Vegvesen i Rogaland har delt fylket i 9 verneområder som vist på kartskissen. Det er dessuten valgt verneombud med varamenn ved biltilsynet i Stavanger og Haugesund, vegkontoret og ved endel større anlegg med skiftarbeide.

V1

Verneombud John Olsen, 4262 Avaldsnes. Varamann Kjell Tronstad, 4265 Håvik.

V2

Verneombud Leif Sponevik, 5567 Skjoldastraumen. Varamann Arne Emil Lindanger, 5565 Yrkje.

V3

Verneombud Helge Valskår, 4208 Saudasjøen. Varamann Kjell Nesheim, 5578 Nedre Vats.

V4

Verneombud Jean Janson, 4200 Sauda. Varamann Nils Fisketjønn, 4240 Suldalsosen.

V5

Verneombud Kasper Fjelde, 4100 Jørpeland. Varamann Harald Østerhus, 4137 Årdal.

V6

Verneombud Jan Undset, Eikebergv. 6 A,

V6

Verneombud Jan Undset, Eikebergv. 6 A, 4000 Stavanger. Varamann: Kjell Torgersen, Gamle Forusvei, 31 A, 4033 Forus.

V7

Verneombud Erik Fjermestad, 4330 Ålgård. Varamann Oddvar Obrestad, Austre Ringvei, 4340 Bryne.

V8

Verneombud Per Bollestad, 4330 Ålgård. Varamann Karsten Karlsen, 4387 Bjerkrem.

V9

Verneombud Magne Slettebø, 4390 Helleland. Varamann Kjell Navrestad, 4460 Moi.

ANLEGGET SULDALSVEIEN

Nesflaten (oppsynsmann Dalen)

Verneombud
Tor Vetrhus, 4244 Nesflaten.
Varamann
Johan Ekkjestøl, 5762 Horda.

Mokleiv (oppsynsmann Steine) (skiftarbeid)

Verneombud
Otto Lunde, 4240 Suldalsosen
Varamann
Ola Sandvik, 4240 Suldalsosen.
Verneombud
Hans M. Severinsen, 4275 Sevlandsvik.
Varamann
Nils Fisketjønn, 4240 Suldalsosen.

Våge (oppsynsmann Levang) (skiftarbeid)

Verneombud
Kornelius Fredheim, 4140 Erfjord.
Varamann
Jørgen Tveit, 4244 Nesflaten.

Verneombud
Magne Vaage, 4240 Suldalsosen.
Varamann
Ola Sukka, 4240 Suldalsosen.

**ANNLEGGET VADLA –
INDRE EIANE**
Vadla–Indre Eiane
(oppsynsmann Levang) (skiftarbeid)

Verneombud
Torjus Hagen, 4244 Nesflaten.
Varamann
Tor Norheim, 4244 Nesflaten.
Verneombud
Svein Tveit, 4244 Nesflaten.
Varamann
Erling Hauge, 4200 Sauda.

**ANLEGGET YTRE EIANE –
JØSNESET**

Ytre Eiane – Jøsneset
(oppsynsmann Sandvik)
Verneombud
Kjell Helgeland, 4140 Erfjord.
Varamann
Kjell J. Vikane, 4130 Hjelmeland.

DIRDALSTUNELLEN
(oppsynsmann Åsheim)

Verneombud
Erling Frafjord, 4338 Frafjord.
Varamann
Jørgen H. Undheim, 4360 Varhaug.

VEGKONTORET I STAVANGER

Verneombud
Jostein Grødem, Ankerringen 21,
4056 Tananger.
Varamann
Marit Garborg, Nodlandsbråtet 33,
4033 Forus.

BILTILSYNET I STAVANGER

Verneombud
Sverre Thu, Austbøgeilen 2,
4020 Stavanger–Buøy.

Varamann
Marit Øverland, Gauselkneiken 9,
4032 Gausel.

BILTILSYNET I HAUGESUND

Verneombud
Thorleif Prestegård, Moksheim,
5500 Haugesund.
Varamann
Olav Klyve, 5550 Førland.

HOVEDVERNEOMBUD

Jan Undset, Eikebergv. 6 A,
4000 Stavanger.

ARBEIDSMILJØUTVALGET

MEDLEMMER MED STEMMERETT

Formann: Driftssjef Arne Njø
Varafor.: Administrasjonsj. Johan Lund
Styremedl.: Overing. Audun Løken
Styremedl.: Hovedvomb. Jan Undset
Styremedl.: Verneomb. Magne Slettebø
Styremedl.: Oppsynsm. Jan M. Jønassen

MEDLEMMER UTEN STEMMERETT

Styremedl.: Bedriftslege Olav Bjørgaas
Styremedl.: Verneleder Sigve Næsheim

**PERSONLIGE VARAMANN
TIL ARBEIDSMILJØUTVALGET
(AMU)**

Varamann: Vegsjef Chester Danielsen
Varamann: Plansjef Søren G. Thorsdal
Varamann: Biltilsynsj. C. H. Hansteen
Varamann: Hovedtillitsm. Markus Wiik
Varamann: Verneombud Kasper Fjelde
Varamann:
Oppsynsmann Sigmund Sandmark
Verneleder Sigve Næsheim Vegkontoret

Arne Njø
formann

Sigve Næsheim
sekretær

Aktuelle sommerferiesteder i vegvesenet

I det rundskrivet om feriesteder som blir sendt ut hvert år, tenkes det for det meste på vinter- og påskeferie. Nedenfor har vi en oversikt som forteller om hvordan våre forskjellige feriesteder egner seg til sommerferie/ sommer week-end.

Det har lyktes oss å få fatt i bilder av noen av feriestedene også. Er det noen som har brukbare bilder av de andre, setter vi stor pris på å få dem til bruk i »Ryggjavegen» senere.

Det blir sendt ut noe rundskriv om bruk av feriestedene i sommerferien. De som er interessert, kan ringe vegkontoret telefon (045) 22 080 app. 125.

SVARTEVANN:

Fint høyfjellterreng. Når det gjelder bademuligheter, er det kunn fjellvann. Bra fiskemuligheter, men ikke båt.

LITLASTØL:

Noen fjellvann på Breiborg som det er mulig å bade i. Forholdsvis bra turterreng i Breiborgtraktene.

STORLI:

Må reise et stykke for å finne noenlunde brukbart turterreng. Små bademuligheter.

SAUDASJØEN:

Denne blir bare aktuell i helger.

VIKEDAL:

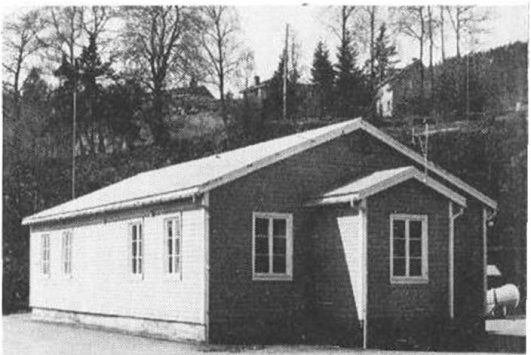
Fin sandstrand en km. fra veggarasjen. En fin plass når det gjelder bademuligheter. Fiskemuligheter i elva.



Litlastøl



Storli



Saudasjøen

SOLHEIMSVIK:

Denne er ikke disponibel nå, men det er mulig den blir det til ferien. Fiske- muligheter, men ikke båt.

SAND:

Bli bare aktuell i helger.

BREILAND:

Fint turterreng med bademuligheter og fiske.

DIRDAL:

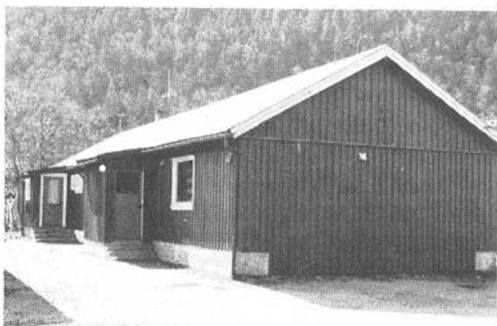
Bare benyttes i helger.

SLETTEBØ:

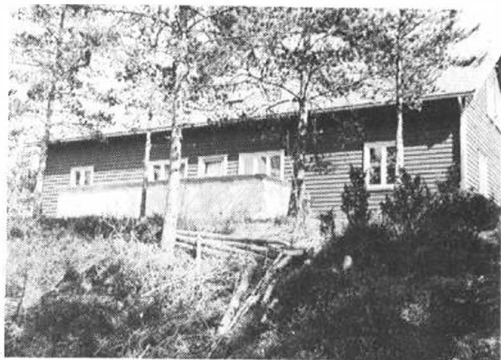
Bare helger.

SOKNDAL:

Bare helger.



Sand



Breiland

— Deres forslag om å kutte ned på personal- utgiftene har redusert våre omkostninger med 50 pst., vår fortjeneste med 75 pst. og Dæres lønn med 100 pst.



Ferjedrift i Bjerkreim kommune?

Ved gjennomlesing av artikkelen »Hva skal vi gjøre i 1978» i Ryggjavegen nr. 1/78 var det nok mange som sperret øynene opp. På side 7 sto det svart på hvitt at vegvesenet skulle utføre utbedring og delvis omlegging av Vikeså ferjeleie. Nå ligger riktignok Vikeså i vestre enden av Svelavatnet, så teknisk og økonomisk sett er det nok mulig å anlegge en ferjekai her.

Men en ferjekai i Vikeså virker jo meningsløst. Hvis det derimot hadde stått Bjerkreim ferjekai i stedet for Vikeså ferjekai, så ville saken kanskje vært enklere å forstå. Som kjent har den gamle redaktøren av Ryggjavegen visse røtter av familiær art i Ørsdalen (det er et sted ved navn Vassbø i den andre enden av Ørsdalsvatnet). Derfor følger vi denne tanken videre, så kunne det være nærliggende å trekke den konklusjon at eks-redaktøren ville slå et slag for distriktsutbyggingen i sitt siste avisnummer ved å sette i gang bygging av ferjeleier i begge ender av Ørsdalsvatnet med tanke på igangsettning av ferjetrafikk der. Da vi jo vet at Ørsdalsvegen ikke alltid er så trygg å ferdes på, så er ideen kanskje ikke så dum? Videre så har en dette med å få sitt navn inn i historien ved å få utført en storbragd.

Men så faller hele dette logiske og geniale tankeopplegget i fisk, for det sto jo ikke Bjerkreim ferjekai, men snarere tvertimot Vikeså ferjekai. Så dermed røyk den forklaringen.

På anleggsavdelingen fikk vi det derfor meget travelt med å sjekke våre lager og vår produksjon av ferjekaier. Men dette førte heller ikke til konkre-

te resultater, ingen ferjekai manglet. Heller ikke Johs. Thomsen ville innrømme at han hadde noe »på si» ned i Virkeså. Så dermed sto bare en mulighet tilbake, nemlig at det var den forhatte men ikke desto mindre dyktige »prentesvarten» som hadde vært på ferde. Og det var det faktisk.

Så derfor slås det fast her og nå at vegvesenet ikke planlegger å bygge et ferjeleie i Vikeså. Derimot har vi utført utbedringsarbeid på Vikeså. . . , nei for sv. . . . ! VIKEVÅG ferjekai på Rennesøy, et arbeid som nå stort sett er avsluttet.

H. F.

Forts. fra side 45

VEGVESENETS

BYGGING AV AVKJØRSLER

Vegvesenet opparbeider selv ved bygging av ny veg og utbedring av eksisterende veger årlig et stort antall avkjørsler.

Når det gjelder noen av disse står det vel ikke til å benekte at de ikke har vært bygd helt i samsvar med våre egne krav til avkjørsler.

Selv om standarden på nye avkjørsler er blitt bedre i de senere år, blir ikke alle utført tilfredsstillende.

Det bør derfor være et mål at avkjørslene som vi bygger selv bør kunne være eksempler på hvordan avkjørsler og kryss skal utformes, og det er derfor viktig at det stadig innskjerpes at alle avkjørslene som bygges av vegvesenet blir tilfredsstillende utført.

H. D.

TORKILDSEN

Førstesekretær Karsten Torkildsen, født 25. desember 1910, sluttet i regulativlønnet stilling 30. april 1978.

Fratredelsen ble markert med en enkel tilstelning i Posthusets møterom, hvor ledelse og nære medarbeidere deltok. Vegsjef Danielsen takket Torkildsen for trofast og pliktoppfyllende arbeid i vegvesenets tjeneste gjennom ca. 33 år.

Han fremhevet den betydning hans arbeid som daglig kontaktledd mellom drift og ledelse hadde hatt. Vegsjefen avsluttet sin tale med å overrekke blomster fra Statens vegvesen, samtidig som han ønsket ham velkommen til den årlige pensjonistfest.

Administrasjonssjef Lund takket for godt samarbeid gjennom mange år og overrakte gave fra personalet ved vegkontoret.

Hovedtillitsmann Markus Wiik rettet en hjertelig takk til Torkildsen for godt samarbeid og overrakte gave fra N.A.F. avdeling 18.

Det samme gjorde konsulent Thomassen på vegne av regnskapsseksjonen hvor Torkildsen hadde hatt sin arbeidsplass. De siste år var Torkildsen i vesentlig grad geskjeftet med personalsaker.

For øvrig var det tale av driftssjef Njå og konsulent Hole. Sistnevnte ledet sammenkomsten.

Per Hole



Avskjedstilstelning for Karsten Torkildsen.

Bedriftsidrettslaget

Det er en aktiv periode vi har lagt bak oss de siste månedene. Bordtennisserien er avsluttet, mens håndballen er i ferd med å avslutte sin sesong. I tillegg til dette har fotballen rullet for fullt en stund, samtidig som OLøppsesongen og bedriftsskytingen er i full gang.

BORDTENNIS

I sesongen 1977–78 har vi hatt et lag med i 2. divisjon i bordtennisserien i Stavanger. Dessverre lykkes vårt lag ikke helt, og fra neste år må vi belage oss på 3. divisjonsspill. Deltakere på årets serielag har vært: Arne Njå, Bjørn Alsaker og Halvor Folgerø.

Videre har Bjørn Alsaker hevdet seg med glans i forskjellige ytre bordtennisturneringer.

I spisepausen er bordtennis fremdeles populært som trimøvelse, og det utkjempes stadig harde feider.

Vi har også satt igang med en intern bordtennisserie for å få kåret klubbmester i bordtennis for 1978. Avviklingen av de enkelte kamper har hittil gått noe tregt, men Bjørn Alsaker vil kunne smykke seg med denne tittelen i ett år fremover.

HÅNDBALL

I håndball har vi hatt et lag med i bedriftsserien. Det er et herrelag som spiller i 4. divisjon, pulje A. Sesongen 77/78 er nettopp avsluttet og vegvesenets 2. plass ved halvspilt serie skulle vise seg å ikke bare være en tilfeldighet. Ved sesongslutt sto laget som vinner av sin pulje. Da 4. divisjon består av 2 puljer, skulle det deretter spilles en kamp mellom puljevinnerne. Vår motstander trakk seg imidlertid, og vegvesenet ble utropt som vinner av 4 divisjon for Sør-Rogaland. Laget rykker til neste sesong opp i 3. divisjon.

Den 28. mai skal det spilles kamper om kretsmesterskapet for Rogaland. Her skal vegvesenet møte et lag fra Haugesund sykehus.

MINIATYRSKYTING

Skytterlaget har i vinter deltatt i en del stevner i miniatyrskyting. Vi har gjort det bra på alle stevner vi har deltatt i, og bortsett fra et mindre uhell (noen hadde stillt på Alsakers våpen slik at det ikke virket som det skulle) må vi stort sett si oss fornøyd med resultatene.

SLUTTABELL 2 DIVISJON

Datasport 2	10	8	2	0	65–35	18 p
Trygdesport 2	10	4	4	2	54–46	12 p
Brødr. Hetland 1	10	4	3	3	57–43	11 p
Norsea 1	10	3	4	3	50–50	10 p
Sparekassen	10	3	0	7	37–63	6 p
Statens vegvesen 1	10	1	1	8	37–63	3 p

BORDTENNIS



HILDE, GET YOUR GUN

Bjørn Alsaker, Hilde Berg Johnsen og Norvald Egenes i posisjon. Som det fremgår av rapporten fra idrettslaget, er »Hilde våres» fullt på høyde med gutta, og best av alle damene.

SAMMENLAGT RESULTAT I KRETSMESTERSKAPET 1977

Menn klasse 1 (148 deltakere)

3. A. Kollaug	531 p
4. B. Alsaker	530 p
16. N. Egenes	502 p
27. P. Kydland	488 p
93 R. Øveland	452 p

FØRSTE STEVNE I BIS 1978

Menn klasse 2 (54 deltakere)

1. B. Alsaker	276 p
2. N. Egenes	260 p
3. A. Follaug	259 p
24. P. Kydland	249 p

Menn klasse 1 (185 deltakere)

37. N. Heskestad 239 p

Kvinner klasse 1 (17 deltakere)

1. Hilde Berge Johnsen 253 p

(Hilde var forøvrig stevnets beste i kvinneklassen).

RESULTAT FOR MICROS KORRESPONDANSESTEVNE

Menn klasse 2 (176 deltakere)

21. N. Egenes	267 p
38. A. Follaug	264 p
60 B. Alsaker	256 p

Menn klasse 1 (355 deltakere)
51 N. Heskestad 258 p

Kvinner klasse 1 (36 deltakere)
1. Hilde Berg Johnsen 260 p

Stort sett nå vi vel kunne si at Bjørn Alsaker er den beste på herresiden, men Hilde Berg Johnsen gjør en meget god innsats på kvinnesiden.

ORIENTERING

O-gruppa har i løpet av den siste tiden ekspandert ganske kraftig og teller nå 14 personer, hvorav 1 kvinne. O-løpesesongen startet midt i april. Beste plassering til nå er en 3 premie.

Onsdag 24. mai sto vegvesenets O-gruppe som arrangør av bedrifts-o-løp med start fra Håbet i Sandnes, ved Høyland kirke. Dette store arrangementet med over 200 startende samlet deltakere fra bedrifter i Stavanger, Sandnes og på Jæren. Det var 5 forskjellige løyper. Resultatene fra dette løpet er ennå ikke klare.

En fin ting med bedrifts-o-løp er at det er en kort, lett løype på ca. 2 km. for nybegynnere. Det kreves derfor ikke noen særlig trening eller erfaring for å kunne begynne. Denne løypa er meget populær med opptil 80 deltakere. Hver gang er det noen som starter i sitt aller første o-løp, slik at en er aldri alene om å være nybegynner. Interesserte nybegynnere kan henvende seg til oppmanen i O-gruppe, Sveinung Espedal, for nærmere opplysninger.

FOTBALL

Det har i år gått svært så godt for fotballens 1-lag, men vi regner med å få store problemer etter hvert. Hittil har vi spilt en privatkamp mot Polaris og vant 3-0.

Ellers har vi spilt følgende kamper i 1. divisjon, pulje B.

Politiet—Vegvesenet 1	0-1
Vegvesenet 1—Brannvakt	2-1
Vegvesenet 1—Lærerlaget	0-0

I cupen vant vi 1. runde over Shell-raffineriet med 2-1, mens vi i 2. runde vant 1-0 over R-sport 1.

I begynnelsen av juni skal vi til Bergen og spille innledningen av vegcupen 78. Vinner vi denne, går turen til Hermannsverk i Sogn i august.

Så få vi håpe at vi greier å holde oss i 1. divisjon, og at vegcup-trofeet forblir i Rogaland et år til.

II-laget har ikke hatt så god åpning av sesongen som I-laget. Til nå har vi spilt følgende kamper i 5. divisjon, pulje A.

Vegvesenet II—Bødr. Hetland	0-2
Blockklubben—Vegvesenet II	1-0
Hetland sparebank—Vegv. II	2-1
Figgjo Fajanse—Vegvesenet II	0-1

I cupens kvalifiseringsrunde vant 5-2 over T. Stangeland, mens vi i 2. kvalifiseringsrunde tapte 1-2 for Sjømennene.

ANDRE AKTIVITETER

Ellers kan nevnes at B. Alsaker har deltatt i Vagleskogsløpet og blitt nr. 5 av 21 deltakere i bedriftsklasse under 35 år.

P. K.



UFO - Kurs

sentralrådet

Samarbeidsutvalget

HSU

UFO-GRUPPENE

I innbydelsen sto det: Kurs om Samarbeidsutvalgets arbeidsområde. De som ble innbudt var,representanter fra de uformelle kontaktgruppene og kontaktutvalgene ved biltilsynstasjonene i Haugesund og Stavanger.

At det var behov for dette kurset, fikk vi bevis for i Sauda den 10.-12. mai i år.

Hovedforeleser på kurset var avd.ing. Arne G. Vasbø. Det var også Vasbø som med minimal assistanse hadde laget hele kurset.

Vi var så heldige at vi hadde fått Erling Knudsen fra Sentralrådet og Arne Solhaug fra Vegdirektoratet og Hovedsamarbeidsutvalget som forelesere. Dessuten stilte både Lund og Hole fra Vegkontoret som forelesere.

Kurset gikk ut på å skaffe UFO-gruppene den informasjon og de praktiske kunnskapene som måtte til for å få en UFO-gruppe til å fungere, og helst fungere godt.

Fra programmet kan vi nevne:

- SU i Rogaland og UFO-gruppene. Arbeidsmåte og retningslinjer.
- Arbeidsgangen i UFO og SU.
- Hovedsamarbeidsutvalget.
- Sentralrådet for samarbeidsutvalgene i Staten.
- Stortingsmelding nr. 28 (Hollerutvalgets innstilling). Hva sier den, hvordan kan vi leve opp til dens mål.
- UFO-gruppenes muligheter til å arbeide med aktuelle saker.
- Hvordan bør gruppene legge opp arbeidet?
- Velferdsmidlene. Regler og muligheter.
- Organisasjonsutviklingsarbeide i Statens vegvesen i Rogaland.
- Orientering om aktuelle saker som Opplæring, Utviklingsmuligheter, Personalseksjon og Personalkort.

Innen hvert enkelt av disse emnene ligger det en mengde diskusjonsstoff, og like mange ubesvarte spørsmål. Og spørre - det var deltakerne flinke til.

Vasbø åpnet med å snakke om »jegg-vi-oss», hva vi er og hvordan vi påvirker og påvirkes av våre omgivelser, om våre behov og omgivelsenes krav, om menneskesyn og den utvikling som har skjedd i arbeidsliv og økonomi. Dette gav en god bakgrunn for større forståelse av det som senere ble behandlet på kurset.

SU – UFO

Samarbeidsavtalen. Samarbeidsutvalget i Rogaland, bakgrunnen for opprettelsen av de uformelle gruppene, hva som kan og ikke kan behandles i UFO og SU, arbeidsmåte og saksgang i SU, var saker som deltakerne hadde mange spørsmål og kommentarer til. Faktisk var de så interesserte at de glemte røykepausen, og da de ble minnet om den, sløyfet de den. Det viser vel mer enn noe annet det engasjementet Vasbø maktet å skape hos kursdeltakerne.

HSU

Førstekonsulent Arne Solhaug fra Vegdirektoratet har vært sekretær i Hovedsamarbeidsutvalget en årrekke. Han ga en fyldig orientering om hva HSU er og hvordan det fungerer og svarte beredvillig på alle spørsmålene.

SENTRALRÅDET

Kontorsjef Erling Knudsen fra Sentralrådet for Samarbeidsutvalgene i Staten hadde tre kurstimer til disposisjon for å fortelle om Sentralrådet og dets arbeidsområde og sammensetning og hva det betyr for, og kan gjøre for, det enkelte samarbeidsutvalg og om Stortingsmelding nr. 28 (Hollerutvalgets innstilling) om Medbestemmelse. Det var nok det siste som interesserte deltakerne aller mest etter spørsmålene å dømme.

I skrivende stund er ikke Stortingsmelding nr. 28 vedtatt, men om den

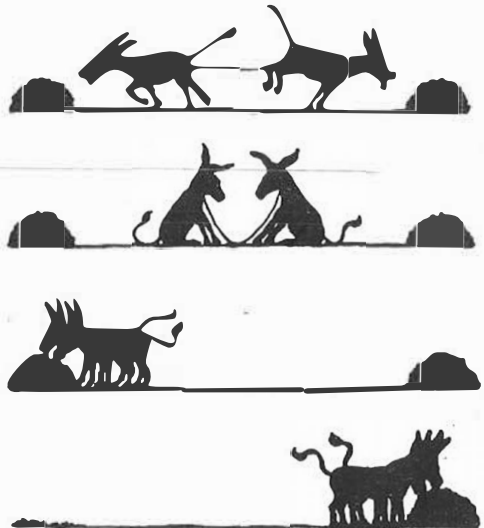
blir det, vil det få store konsekvenser for Samarbeidsutvalgene og vår administrasjon, og ikke minst for hver enkelt av oss.

PRAKTISKE KUNNSKAPER

Det å vite hva SU og UFO-gruppene kan og ikke kan behandle er meget vesentlig for gruppemedlemmene. Det å sette opp en innkalling med sakliste og å skrive protokoll er like viktig, likedan gruppens arkiv. På kurset ga Vasbø deltakerne en grundig innføring i hvordan dette gjøres, dessuten fikk deltakerne utlevert en del materiell til hjelp i arbeidet, men de ville ha enda mer. Fungerende sekretær i Samarbeidsutvalget som også var kursleder, arbeider intenst med å skaffe dem alt de ønsker seg.

GRUPPEARBEID

Arbeidet i gruppene på dette kurset var spesielt fint og ga impulser og ideer, og faktisk også praktiske løsninger på enkelte av gruppens problemer. Grunnen til dette er vel at deltakerne var åpne for frimodige, og ikke minst – engasjerte.



Et av resultatene av gruppearbeidet er at de forskjellige UFO-gruppene vil utveksle protokoller for å dele med hverandre de erfaringer de gjør. Blant annet vil dette kanskje føre med seg at de vil føle seg som en del av et helt vegvesen og føle seg mindre isolert.

UFO-GRUPPENE SKAL IKKE BETRAKTE SU SOM ET SUKK- OG KLAGEORGAN

Ideen med UFO-gruppene er å kunne løse problemer lokalt med de det angår og ved hjelp av nødvendig ekspertise. Det er også mulig at de ved samarbeid kan finne måter å løse oppgaver på som gjør arbeidet både mer interessant for den enkelte og mer effektivt. UFO-gruppene er et samarbeidsorgan i beste mening.

VELFERDSMIDLENE

Samarbeidsutvalget skal overvåke at de tildelte velferdsmidlene brukes rett, men det er overlatt til UFO-gruppene å disponere 2/3 av dem til beste for fellesskapet lokalt. Gruppene sender inn til SU en plan for hvordan de vil bruke midlene. Denne planen må godkjennes av SU. Alle kan jo f.eks. ikke dra på tur hvert år. Det er et prinsipp at det ikke skal ligge konstanter rundt hos gruppene, og det skal føres et ordentlig regnskap med bilag.

Kursdeltakerne fikk utdelt retningslinjene for bruk av velferdsmidler, og diskusjonen omkring disse avklarte en del misforståelser. Under denne diskusjonen var vi ekstra glade for at Knudsen og Solhaug hadde funnet tid til å være sammen med oss. Når vi først hadde ekspertisen til stede, nyttet vi jo anledningen til å spørre.

ÅRLIGE FELLESMØTER SU-UFO?

Det kom frem et ønske om årlige fellesmøter for UFO-gruppene og SU,

gjørne kombinert med et kurs som det vi hadde på Sauda Fjordhotell 10.-12. mai i år. De som var på dette kurset, var så engasjerte nå at vi tror arbeidet i UFO-gruppene gjør et langt hopp fremover. Dette engasjementet må vi ta vare på, og vi oppfordrer Samarbeidsutvalget til å ta forslaget om årlige fellesmøter med UFO-gruppene opp på et av sine møter i nær framtid.

Nil.

*PS. TAKK FRA KURSLEDEREN
Som kursleder vil jeg takke deltakerne for det fine miljøet vi hadde på kurset, og for det engasjement og den åpenhet dere viste som gjorde sitt til at kurset ble så vellykket.*

Nil.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 022 – OVERSIKT OVER
HÅNDBØKER – 3.
UTGAVE.

(Ryggstiftet i A4-format)

I denne 3. utgaven av oversikten har vi tatt med de håndbøker – retningslinjer, normaler, instruksjoner etc. som er kommet til siden forrige utgave – og utelatt endel uaktuelle publikasjoner. Ellers har vi beholdt samme inndelingen.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l. blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til fru Crosby på vegkontoret.

Plukk fra AMU

Arbeidsmiljøutvalget har begynt sitt virke. De har i skrivende stund hatt 3 møter. Sekretær for AMU er Sigve Næsheim.

Vi har plukket ut litt fra protokollene som er sendt ut:

BEDRIFTSLEGENS RAPPORT (SAK 8/78)

Av bedriftslegens rapport går det frem at bedriftsidretten står som en av de betydeligste årsakene til skader blant de ansatte.

Det ble og vedtatt i AMU at den årlige legekontrollen for samtlige ansatte skulle opprettholdes.

UTDRAG AV SKADEMELDINGER (SAK 17/78)

Vernelederen hadde laget en statistikk fra 1977 som ble delt ut til medlemmene. Den viste 29 skader med 733 fraværsdager. Vernelederen kunne fortelle at det i mars måned ikke hadde forekommet en eneste skade, og at det hittil i 2. kvartal bare hadde vært 2 skader. I første kvartal hadde vi 12 skader med 127 fraværsdager.

ORIENTERING OM VERNEUTSTYR OG MÅLEUTSTYR (SAK 21/78)

Vernelederen demonstrerte en ny type Peltor øreklokke som kunne klemmes direkte på hjelmens fals uten å bore hull. Vi har på lager på vegsentralen

på Bærheim ca. 50 sett av den gamle typen Peltor øreklokker for hullmontering i hjelm. Firmaet som har levert øreklokkene har tilbudt oss å skifte ut de gamle med et tilsvarende antall av den nye typen øreklokker vederlagsfritt for oss.

AMU gikk inn for dette tilbudet og vernelederen fikk i oppdrag å ordne dette.

En undersøkelse som var blitt foretatt ved vegvesenet i Buskerud fylke av hørselstilstanden blant 200 ansatte, viste at bare 37 personer hadde normal hørsel og hele 58 personer hadde til dels sterkt nedsatt hørsel.

Vernelederen demonstrerte så tilslutt et Audiometer som var blitt innkjøpt av vegvesenet.

Medlemmene fikk prøve Audiometeret i praksis og fikk dessuten forklart hvordan skjemaene for prøven skulle fylles ut.

FØRSTEHJELPSUTSTYR (SAK) 34/78)

Bedriftslege Bjørgaas hadde fått i oppdrag å kontrollere om innholdet i våre førstehjelpsskrin var tilstrekkelig. Han mente innholdet var mangelfullt, og han har utarbeidet en ny liste over innhold i førstehjelpsskrinene som vil bli komplettert så snart som mulig. Det ble vedtatt at samtlige vegstasjoner skulle ha lager av førstehjelpsutstyr. Vernelederen fikk dessuten i oppdrag å skaffe tilveie speil til samtlige førstehjelpsskrin og plastlomme for innholdsfortegnelsen.

Avkjørsler og trafikkikkerhet

Det er få saker i vegvesenet hvor enkeltmennesket berøres sterkere enn i avkjørselssaker.

I disse saker føles vegvesenet som det store »Vesen» mot enkeltmennesket, og utfallet av avkjørselssøknaden har veldig stor betydning for søkerne. Ofte gjelder søknaden en tomt som har vært i familiens eie i årevis og hvor eierne har regnet med at det ikke skulle by på problem å få bygge. Et avslag i et slikt tilfelle vil for den enkelte ofte virke urimelig og urettferdig, og kanskje også som en utidig innblanding i den private eiendomsrett.

Å få forståelse for argumentene som går på trafikkikkerhet i slike tilfelle veldig vanskelig. At vi i tillegg er det siste »Vesen» som behandler avkjørselssøknaden etter at den blant annet oftest er tilrådd i bygningsrådet, gjør det enda vanskeligere for oss å få forståelse for at avgjørelsen er riktig.

Selv om det for dem som nektes avkjørsel, kan virke som om vi er veldig restriktive, er Rogaland i virkeligheten et av de fylker som har prosentvis minst nektinger.

Hvert år får vi i Rogaland ca. 600 avkjørselssøknader. Disse søknadene fordeler seg med ca. 200 på riksveger og 400 på fylkesveger.

Av disse blir ca. 10% nektet avkjørselstillatelse, mens resten enten blir gitt tillatelse direkte, og gitt tillatelse med visse betingelser. For resten av landet ligger avslagsprosenten på ca. 30.

BEHANDLINGSMÅTE

Når avkjørselssøknaden kommer inn til vegvesenet sjekker vi først om avkjørselen kommer i konflikt med regulerings- og/eller vegplan i området. Der som det ikke er tilfellet blir det foretatt befarings- og/eller vegplan i området. Der som det ikke er tilfellet blir det foretatt befarings- og/eller vegplan i området. Der som det ikke er tilfellet blir det foretatt befarings- og/eller vegplan i området. Der som det ikke er tilfellet blir det foretatt befarings- og/eller vegplan i området.

Søknaden blir så behandlet på en av følgende måter:

– Søknaden blir endelig avgjort. (Tillatelse eller nekting blir gitt).

– Det blir gitt forhåndstilsagn om at avkjørselstillatelse vil bli gitt når avkjørselen er utført etter vegvesenets krav.

Grunnlaget for disse kravene er at trafikantene på hovedvegen skal kunne se barn etc. som kommer rusende ut fra avkjørselen og at de som kommer fra avkjørselen skal kunne se bilene i hovedvegen tidsnok til at de kan kjøre ut på vegen og akselere opp til den farten som holdes på hovedveger.

AVKJØRSLER OG ULYKKER

Det er en klar sammenheng mellom antall avkjørsler og ulykkesfrekvens. De mest ulykkesbelastede vegstrekninger er veger med stortrafikk kombinert med lav vegstandard, f.eks. hovedårer med mange avkjørsler både i og utenfor tettbygd strøk. En vanlig veg med tett randbebyggelse er ca. 3 ganger farligere enn en tilsvarende veg uten randbebyggelse.

- Svar sendt søker med forslag til alternative løsninger.

Figur nr. 1. Boligavkjørsel

HVOR KAN AVKJØRSLER TILLATES?

Ved vurdering av hvor avkjørsler kan tillates, legges det vekt på følgende kriterier:

- vegens funksjon
- trafikkmengde
- trafikkhastighet
- type avkjørsel (bolig- industri- eller jordbruksavkjørsel)
- om det er ny avkjørsel eller utvidet bruk av eksisterende avkjørsel.

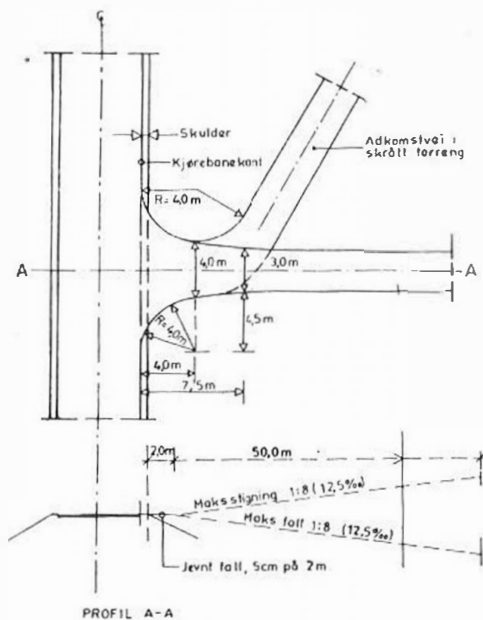
På hovedveger som E-18, E-76, Rv. 14 og Rv. 44 vil det bare i helt spesielle tilfelle bli tillatt nye avkjørsler. Utvidet bruk av eksisterende avkjørsler til disse veger er vi også meget restriktive med. En målsetting er tvert imot å få redusere det antallet avkjørsler vi har i dag.

På de øvrige riksvegene og på de fleste fylkesveger vil det også føres en restriktiv politikk når det gjelder å tillate nye avkjørsler, mens det på de mindre viktige fylkesveger vil kunne tillates avkjørsler dersom de tekniske krav er oppfylt.

TEKNISKE KRAV

Når vi har vurdert og funnet at avkjørsel kan tillates i et område, må det påses at avkjørselen også tilfredstiller visse tekniske krav. Disse kravene er noe forskjellig alt etter hvilken type avkjørsel det gjelder (bolig-, forretning-, jordbruksavkjørsel etc), og hvilken vegtype avkjørselen munner ut i.

BOLIGAVKJØRSEL



På figuren vises hvilke krav som settes til den fysiske utformingen av en boligavkjørsel.

Dessuten blir det også satt krav til frisktsoner. Minimumskrav til friskt-rekanter er 5 m. inn i avkjørsel og henholdsvis 40 og 60 m. langs vegkanten på fylkes- og riksveger. Dersom trafikkmengden og hastigheten er stor på hovedveger kan kravene til siktlinjer langs hovedveger gå opp 200 m.

Innenfor siktretrekanten skal der ikke være noen gjenstander som stikker høyere opp av vegbanen enn 50 cm.

Han Adolf e' slutta

44 ÅR I VEGVESENET

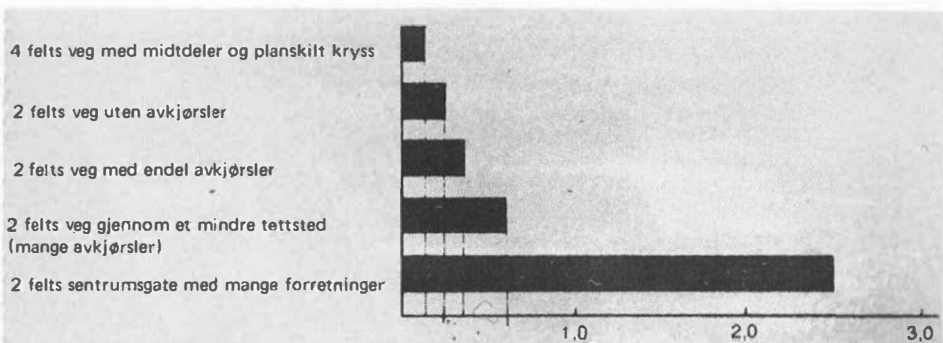
Adolf Schei sluttet i vår etter 44 år i vegvesenet. Schei begynte i 1933 på anlegg i Bjørheimsbygd. Han har senere vært sjåfør i sørfylket og vegvokter i Stavanger distrikt.

Da vegkontoret hadde tjenestebiler for befaringer o.l., var han en av de faste sjåførene. Senere overtok han grunnboringene i vegvesenet.

Scheis gode humør er kjent, og han har vært med å skape trivsel rundt seg og i den etat han har tjent i alle disse år.

Vi ønsker Schei mange gode år som pensjonist.

RN



Karakteristiske verdier for risikonivået (ulykker pr. km pr. mill. passerte kjøretøyer) for en del typiske veger i Norge. Kilde: (1) og (5).

Forts. side 34

- Vegdirektoratets B-RUNDSKRIV NR 25/78 Jur, 9. mars 1978.

Nå skal det finnes opp tjenestemenn, skal vi tro Vegdirektoratet. Du kan få både patent og premiering, så send inn forslag!)

Til vegsjefene og biltilsynet

OPPFINNELSER AV TJENESTEMENN. PATENTRETTIGHETER OG FORSLAGSPREMIERING.

En vegsjef har nylig henvendt seg til Vegdirektoratet i anledning av at en tjenestemann i Statens vegvesen har gjort en oppfinnelse som vedkommende overveiet å søke patentrett for. Det var også spørsmål om hvilken innvirkning innsendelsen av oppfinnelsen til forslagsordningen i Statens vegvesen og eventuell premiering der kunne få for en patentrett. Vegdirektoratet kan gi følgende rettleiing vedrørende disse spørsmål:

BILLEDGÅTE

Hva ser du her? Når du har fått det til, prøv den på en annen. Løsningen kommer i nr. 3/78.



Personalia

VELKOMEN I VEGVESENET!

Vi har freista få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet sidan siste 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.

VEGKONTORET

	byrja
Signe Flikke, eng.kont., Rs,	29.3.78
Laila Dahl, eng.kont., Ps,	10.4.78
Kirsten Hansen, vikar, Rs,	1.5.78
Marit Grønnestad, eng.kont., Rs,	1.5.78
Georg Ullenes, økonom, Øk,	10.5.78
Kristin Olsen, eng.kont., Ps,	1.6.78
Gunnar Alfheim, eng.ing. P,	1.6.78
Sissel Tvedt, eng. kont.ass., Ps,	22.5.78

BILTILSYNET

Tormod Langseth, bilførerkontr. Stavanger	1.6.78
Arnfinn Midtsæter, inspektør,	1.6.78

DRIFTA

Grethe Wiik Kristensen, eng.kont. Bærheim,	16.3.78
---	---------

Vi har nokre medarbeidarar som har byrja for ei stund sida, men som vi ikkje har hatt med i Velkomen i vegvesenet. Dei høyrer alle til i vedlikeholdsområde 6:

Tor Anstein Rosland,	begynt 1.11.77
Jakob Torleif Taksdal,	begynt 28.11.77
Årestein Skrettingland,	begynt 3. 1.77
overført frå motorveganlegget	7.1.77.

TAKK FOR INNSATSEN

Vi har fått beskjed om at desse vil slutte i aktiv teneste i vegvesenet i andre kvartal 1978. Vegvesenet takkar førebels for innsatsen og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar.

Anders Dalva, Nedstrand,	30.4.78
Karsten Torkildsen, Stavanger,	30.4.78
Johan Jacobsen, Stavanger,	30.4.78
Arthur Moe, Stavanger,	1.6.78



Runde tall

Gratulerer med dagen!

50 ÅR

Torleif Gunderstad,	25.7.28
Gunnar Lier	31.7.78
Magnar Michelsen,	20.9.78

65 ÅR

Nils Espeland,	10.7.13
Erluf Horpestad,	20.7.13
Agnes Borgen,	25.7.13
Jonas T. Tjøland,	1.8.13
Harald Vannvik,	3.9.13
Karsten Iistad,	19.9.13



HVORDAN SKAL VI FÅ UFO- GRUPPENE TIL Å FUNGERE ENDA BEDRE ?



Slå på stortromma!

På kurset i Sauda den 10.–12. mai 1978, kom gruppene med disse forslagene:

- ★ *Finn interesserte medlemmer.*
- ★ *Kontakt/informasjon/kommunikasjon.*
- ★ *Følg opp sakene.*
- ★ *Rutinemessige møter.*
- ★ *Send ut referatene.*
- ★ *Få rett til kontorhjelp.*
- ★ *Delegering av myndighet. (Kunne avgjøre ting)*
- ★ *Hent hjelp til oppstart fra SU.*
- ★ *Regionvise møter.*
- ★ *Årlige konferanser med SU.*
- ★ *Bedre formidling av opplysninger vedr. HSU og bladet Samarbeid fra Sentralrådet.*
- ★ *Utveksling av protokoller.*