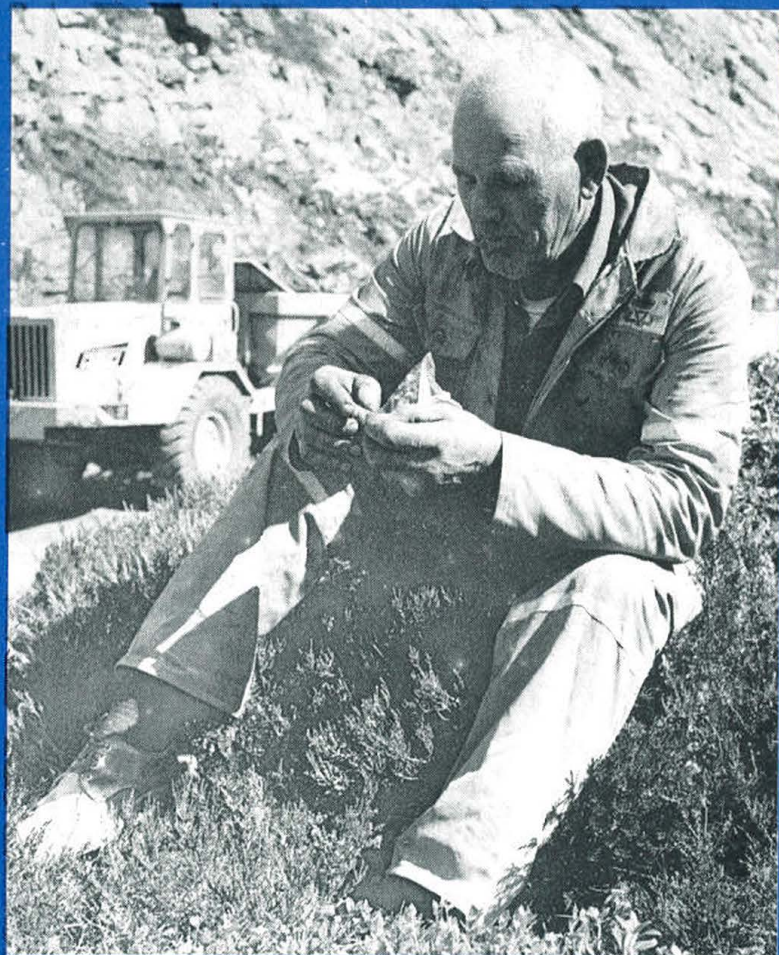


# Rygjavegen



**Nr. 3 - 82**

# Innhold:

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

## RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

Redaktsjonråd: Georg Eie, Olav Hauge, Vigdis Onarheim, Arne G. Vasbø og Markus Wiik

EN JERNBANEØVERGANG — TO KRANER .....	s. 3
ROS FRA STORTINGETS TALERSTOL .....	s. 5
NVE OG VEGBYGGNIG .....	s. 6
MOTORVOGN MED PÅHENGMOTOR .....	s. 7
BARE STIKKPRØVER .....	s. 8
OMKJØRINGSVEG BRYNE .....	s. 10
GLATTKJØRING I BJERKREIM .....	s. 13
BONDE OG POLITIKER .....	s. 15
VEGVESENET KAN KONKURRERE MED PRIVATE .....	s. 18
SULDALSVEGEN .....	s. 20
TENGESDALSVEGEN .....	s. 21
NYE HÅNDBØKER .....	s. 21
NAF — GULL TIL RAGNVALD SEBØ .....	s. 22
KVILESTEINEN .....	s. 23
KRYSSORD .....	s. 24
ANDAKT .....	s. 26
TYSKE GJESTER PÅ BILTILSYNET .....	s. 27
VERNEKROKEN .....	s. 28
PERSONALPLANLEGGING .....	s. 28
EFFEKTIV ORGANISASJON .....	s. 30
EIT POSITIVT TILTAK .....	s. 32
LITE POSITIVT .....	s. 34
HASTVERKSARBEID .....	s. 35
FERDAMINNE SUMAREN 1982 .....	s. 37
OPPSIGELSER UAKTUELT .....	s. 41
EN BEDRE ORGANISASJON .....	s. 42
TILLITSMANNENS SPALTE .....	s. 43

*Matpause på Lauperakvegen. Johannes Urdal har tenkt å ha seg et par «drag» før har tar fatt igjen.  
Foto: Ole Handeland*

Ringvegen på Vigrestad:

# En jernbaneovergang —to kraner.

Av Ole Handeland.

—Det går fort å rive ned det som tok lang tid å bygge, sier oppsynsmann Odd Magnar Nerland til Rygjavegen.

Og fort gikk det å ta av brudekket på jernbaneovergangen på Vigrestad. En god halvtime var all den tid som trengtes fra kranene begynte å løfte, til brudekket lå trygt på det ene brukaret, og NSB igjen kunne gi klarsignal for togene. Etter ytterligere et par timer var brudekket helt ødelagt. Arbeidet ble utført i slutten av april.

—Vi hadde forberedt arbeidet godt, sier Nerland.

—Vi hadde på forhånd jekket dekket opp, og dermed fått løsnet det før selve løfteoperasjonen.

Statsbanene hadde fått varsel om at arbeidet kunne ta inntil fire timer, og tok sikte på å innstille et par lokaltog. Når det likevel ikke ble nødvendig, skulle det si seg selv at NSB's var godt fornøyd.

Brudekket var beregnet å veie ca 30 tonn, mens den totale løftekapasiteten på de to mobilkranene var på 110 tonn. Selv om løftekapasiteten minsker når kran-armen øker, hadde de ingen problemer med å løfte dekket.

Etter at kranene hadde gjort sin del av arbeidet, overtok en shovel-dozer som trakk dekket bort fra brukaret.

Betongen i brudekket ble deretter knust. Shovelen brakk best den kun-

ne, mens en Brøyt banket dekket sund ved gang på gang å slippe en diger stein fra stor høyde.

—Vi måtte ødelegge dekket for å bli kvitt det, sier Nerland.

—Betongen la vi i ei fylling, men stålbjelkene har vi tatt vare på. De kan vi nok finne bruk for senere.

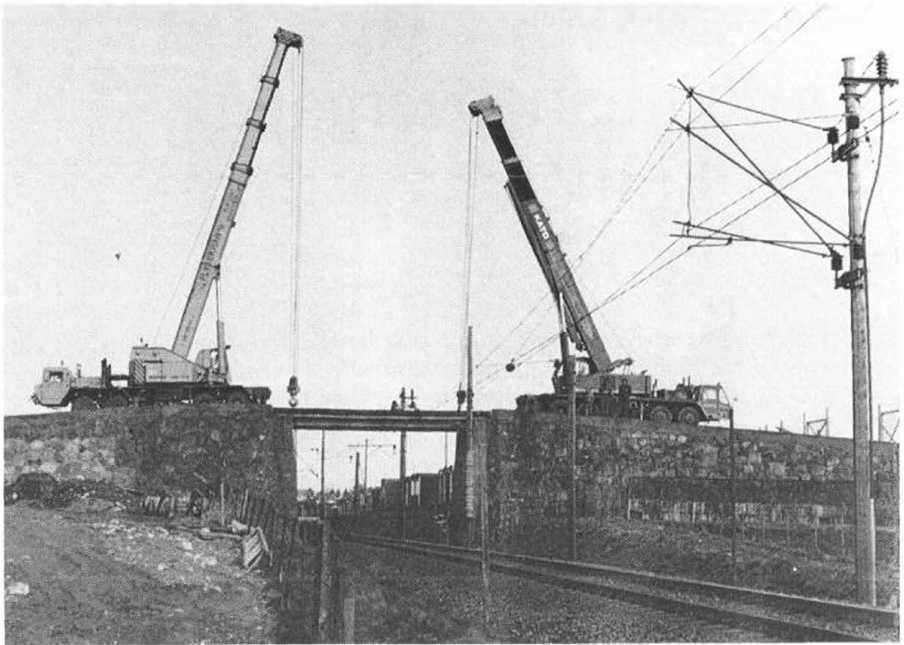
Brukarene måtte også fjernes. Først ble fyllingen på baksiden tatt bort, deretter ble murene veltet bakover. På denne måten ble de lettere å arbeide med.

—Den enkleste måten å få dem i stykker ville nok vært å sprengte, sier Nerland, men bødene i området har en god del rev og mink. Derfor måtte vi unngå sprenging så langt vi kunne.

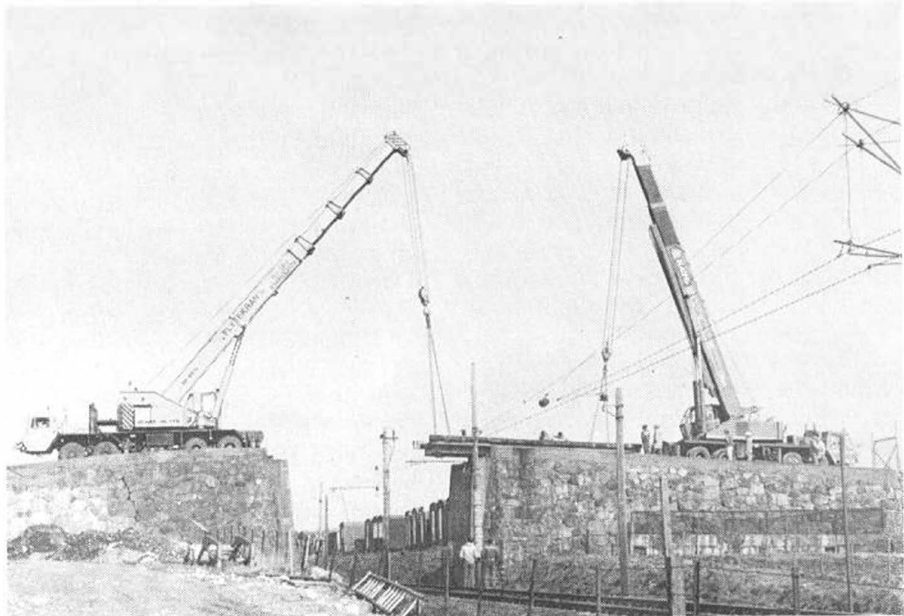
I stedet for jernbaneovergang blir det kulvert for jernbanen, med plass til vegbane og gang- og sykkelveg. Dersom alt går etter planen, skal den stå ferdig i løpet av august i år.

Bevilgningen til ringvegen på Vigrestad er på 2,2 mill kr for 1982. Den første delen av anlegget blir antakelig klar i løpet av oktober. Den er på omlag 2 kilometer, og går fra Subagata til Trimvegen. Nerland tør ikke si sikkert når hele ringvegen kan stå ferdig.

—Det er avhengig av bevilgningene fra fylket, sier han og de har ikke akkurat gått opp de siste årene.



*Forberedelsene er gjort, og løftet kan begynne.*



*Kranene har løftet og trukket brudekket over på det ene brukaret.*



«Rå kraft» ble brukt for å trekke dekket bort fra brukaret.

## Ros fra Stortingets talerstol.

I debatten om Stortingsproposisjon nr. 66, veg til Kårstø, hadde stortingsrepresentant Hans Frette bl.a. en del ros til vegvesenet:

Når det gjelder investeringsbehovet i vegsektoren i forbindelse med industrietableringen på Kårstø, vil jeg her få lov til å komme inn på måten som Rogaland vegkontor løste denne saken. Under den debatt som foregikk i fjor i forbindelse med stedsvalget for ilandføring av gass enten til Kårstø eller Mongstad, ble det fra Rogaland vegkontors side utført et planleggingsarbeid som det står respekt av. Når stedsvalget var bestemt, klarte vegkontoret å komme

i forhandlinger med grunneierne i området. Ca. 45 grunneiere langs vegstrekningen fram til Kårstø ble mer eller mindre berørt av den nye vegen. Vegkontorets forhandlere klarte å løse grunnspørsmålet uten å gå rettens veg.

Det er alltid lett å reise kritikk overfor Vegvesenet ansatte, enten det er på planleggingsida eller på anleggssida. Derfor vil jeg fra denne plass få lov til å gi honnør til Rogaland vegvesen, Tysvær kommune, grunneiere og Statoil for den utmerkede måten de løste denne saken på.

Slik ros bringer vi med glede videre.

# NVE og vegbygging.

Av Ole Handeland

**Ulla - Førre anlegget ble offisielt åpnet i begynnelsen av juni. Det kan være på sin plass å se på hva anlegget har hatt å bety for vegbyggingen i Indre Ryfylke.**

Siden anlegget ble startet opp har vegvesenet bygget en rekke veger i regionen, ikke minst takket være tilskudd og/eller forskott fra Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen.

Det største vegprosjektet i Rogaland på mange år, Suldalsvegen, ble offisielt åpnet sommeren 1980. Vegen hadde da kostet ca 111 mill kr. Av dette var 32 mill kr forskottert av NVE.

I sin tale ved åpningen understreket Vegsjefen betydningen av disse midlene:

— dette representerer minst tre års ordinære bevilgninger, sa Vegsjefen bl.a. og fortsatte: — og det er i stor grad Statskraftverkernes fortjeneste at vegen ble ferdig såpass hurtig.

Av andre veger som helt eller delvis er bygget for midler fra NVE kan vi nevne:

— **Fylkesveg 693 Mo Hetteleid**, som ga vegutløsning til Vadla. Vegen er 15 km lang og kostet ca. 9 mill kr. Statskraftverkene forskotterte 30 prosent av byggesummen, resten ga de i tilskudd. Anlegget var ferdig i 1974.

— **Fv 719 Sauda — Maldal — Løland**. NVE forskotterte 12 mill kr av en total kostnad på 21 mill kr til den 15 km lange vegen.

— **Fv 702 Roalddkvam — Bråtveit** som ga vegutløsning til grenda Bråtveit. De totale kostnadene for den 9,6 km lange vegen var på 16,7 mill kr. NVE ga 50 prosent forskott og 50 prosent tilskudd.

— **Fv 699 Sand strand — Eide** ble bygget med 50 prosent tilskudd og 50 prosent forskott fra NVE. Vegen var ferdig i 1976, og hadde da kostet 1,8 mill kr for 1,6 km.

— **Fylkesveg Vadla — Indre Eiane**. Totale kostnader 25 mill kr. Av dette var 6 mill kr tilskudd fra Statskraftverkene. Vegen er på 6,5 km.

— **Rv 46 Sand - Tjelmanne bru**. Vegen er på 1,2 km og var ferdig i 1977. NVE forskotterte 4 mill kr, mens vegen kostet 5 mill kr.

Vi ser at listen over offentlige veger som helt eller delvis er bygget for midler fra Statskraftverkene er lang. I tillegg kommer alle anleggsvegene som er bygget i forbindelse med kraftutbyggingen, men det skal vi ikke komme nærmere inn på her.

Det som er sikkert er at flere av disse prosjektene antakelig ville vært skutt ut i tid, dersom ikke Ulla - Førre utbyggingen var kommet. Noen av dem hadde muligens aldri blitt bygget.

# Motorvogn med påhengsmotor

Vektkontrollør Rein Husebø på telefonen:

—Vet du hva en motorvogn med påhengsmotor er?

—Aldri hørt om noe slikt.

—Det står faktisk i «Vegliste 1982» som er utgitt av Vegdirektoratet. Kan ikke du undersøke hva det er?

Vi slår opp i Vegliste 1982, der står:

*Vogntoglengder:*

*De største tillatte vogntoglengder som står i veglisten gjelder motorvogn med slepevogn eller påhengsmotor.*

Hva er så nærmere enn en som kjenner lover og regler, Thor Gjerde, juristen på Vegkontoret.

—Har du tidligere hørt om motorvogn med påhengsmotor?

—Aldri. Det står i hvert fall ikke i noen lover eller forskrifter jeg kjenner.

Nestemann var Tron Tjelle hos Biltilsynsjefen.

—Hva er en motorvogn med påhengsmotor?  
??????????

—Motorvogn med påhengsmotor? Det står i Vegliste 1982.

—Få se. (pause) Nei det har jeg aldri tidligere sett.

Da får vi gå høyt opp, tenkte vi, og ringte direktør Axel Bruun i Vegdirektoratet.

—Hva er motorvogn med påhengsmotor, Bruun?

—Hva sa du nå -- motorvogn med påhengsmotor?.

Den var dyp. (pause)

—Nei den klarer jeg ikke.

—Det står i Vegliste 1982, utgitt av Vegdirektoratet.

Dermed siterte vi det som skrevet står.

Bruun lo godt i andre enden.

—Sier du det, står det virkelig slik? Det har jeg ikke lagt merke til..... Jovisst, her står det..... Det må være skrivefeil for påhengsvogn. Vet du forresten hva det er?

—Nei.

—Det står i forskriftene: Tilhengerredskap med en eller flere aksler som er slik konstruert at vertikale krefter kan overføres til tilhengerkoplingen på den trekkende motorvogn. Altså en vanlig tilhenger.

Vi undersøkte deretter hvem i Vegdirektoratet som lager veglistene, og ringte.

—Anne Lise Strøm?

—Ja.

—Hva er en motorvogn med påhengsmotor?

—(Latteranfall) Ja, kan du begripe hva det er? Vi oppdaget det like etter at brosjyren var kommet fra trykkeriet, og vi kunne ikke annet enn å le. Vi er flere som har lest korrektur, men jeg tror alle har lest det som skulle stått «påhengsvogn». Det er farlig å kjenne stoffet for godt når du skal lese korrektur, ser du.

—Jeg håper bare at resten av innholdet ikke er like galt. Tenk bare om vi hadde satt akseltrykk 10 tonn på

*Fortsettes s. 12*

# Bare stikkprøver

Av Ole Handeland

—Det er klart at to mann som skal dekke vektkontrollen i hele fylket bare kan få tatt stikkprøver, sier inspektør Rein Husebø, som sammen med Sverre Dybdal utgjør vektkontrollen i Biltilsynet i Rogaland.

—Vårt største problem i arbeidet er reisebevilgningene, sier Husebø. De 3-4 siste årene har vi hatt omlag 70 000 kroner å reise for hvert år. Tidligere var det brukbart, men når prisene stiger og du ikke får mer, sier det seg selv at vi ikke kan gjøre en like bra jobb som tidligere.

Vi blir avbrutt i samtalen vår av den andre inspektøren Sverre Dybda-

hl, som kommer inn over over radio:

—Det kommer en grå Scania med stort lass mot dere, melder han.

—Jeg tror den kjører oljegrus for vegvesenet. Der kommer forresten en til - grønn denne gang.

Den grå dukker snart opp. Husebø stanser den, og får den opp på vektene. Det viser seg at lasset er større enn tilatt, men ikke så stort at det gir gebyr.

—Vi tillater inntil 1500 kg overlast på boggien, sier Husebø.

—Han her hadde 1200 kg, så det var ikke langt unna at det begynte å gå på kronene løs.

Den grønne bilen dukker imidler-



*Denne lasten ser stor ut, men vektene viste ingen overlast.*



tid ikke opp, den har tydelig tatt en annen vei.

—Den er nok blitt advart av andre lastebiler som har sett oss, sier Husebø.

—Vi skal ikke være lenge i et område før alle lastebilsjåførene vet hvor vi er. De kjenner såvel bilene våre som ansiktene våre. Derfor må vi helst flytte på oss hele tiden. Vi opplevde forresten en gang at advarselen om at vi var i distriktet kom over radioen i en bil vi holdt på å kontrollere.

Vi kjørte videre, og traff på den grønne bilen. Men den hadde ikke store lasset, og det bar tydelig preg av å være «jevnet ut» med skuffel.

—Han har lagt resten i vegkanten, det er jeg helt sikker på, sier Husebø.

Og ganske riktig - en kilometers veg fra stedet vi stopper bilen, ligger en haug oljegrus umotivert i vegkanten.

—Selv om vi bare finner en liten

del av alle som kjører med overlast, vet vi at sjåførene i det minste kjører med normale lass dagen vi er i området, sier Husebø.

—Tror du det er mange som kjører med overlast?

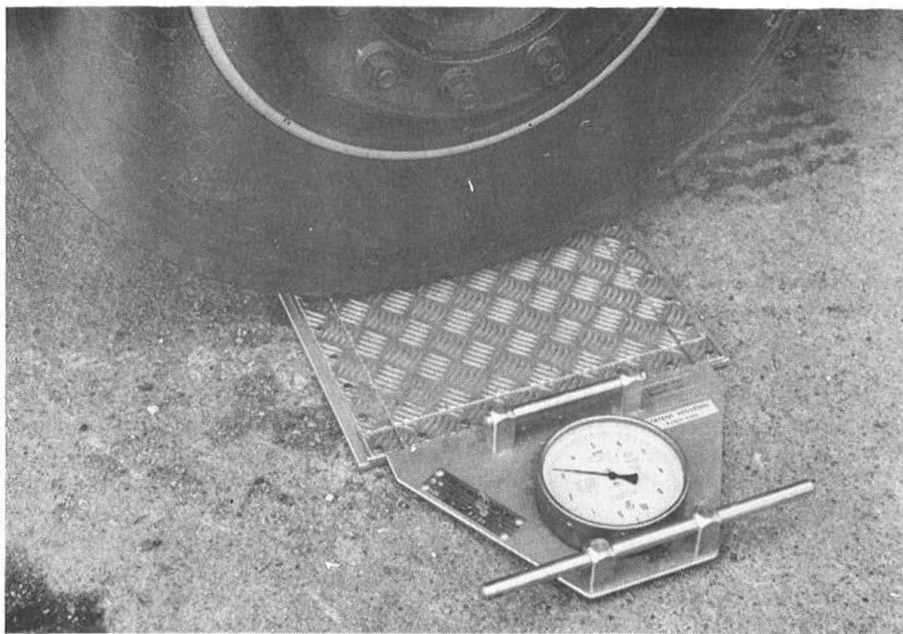
—Jeg tror forholdene er mye værre enn alle våre statistikker skulle tilsi. Jeg tror jeg tør påstå at en stor del av bilene kjører med overlast, kanskje så mye som halvparten.

Årsmeldingen for 1981 forteller at Husebø og Dybdahl kontrollerte 3.479 kjøretøy. Av disse hadde 597 overlast, og 136 var gebyrpliktige. Gebyrene varierte fra kr 100,— til kr 9.000,—, med et gjennomsnitt på kr 2.205,—.

Husebø forteller at vektene bare har vært i bruk i noen få uker.

—De er svært lette og greie, sier han, hver veier omlag 20 kg, og alle 6

*Forts. neste side*



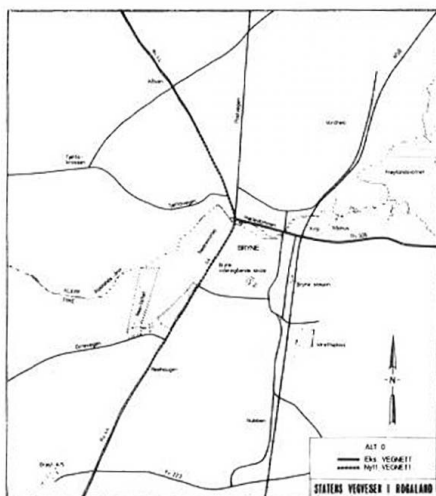
*De nye vektene er lette og enkle å betjene ved vektkontroll.*

# Omkjøringsveg Bryne

Av Ole Handeland

Tegninger: Irene Brekke.

Planavdelingen har presentert fem alternativer for omkjøringsveg på Bryne med tilhørende sideveger for publikum. Det skjedde ved et møte på Bryne i midten av mai. Somme dag som planene ble lagt fram ble det foretatt en større manuell registrering av trafikken i området.



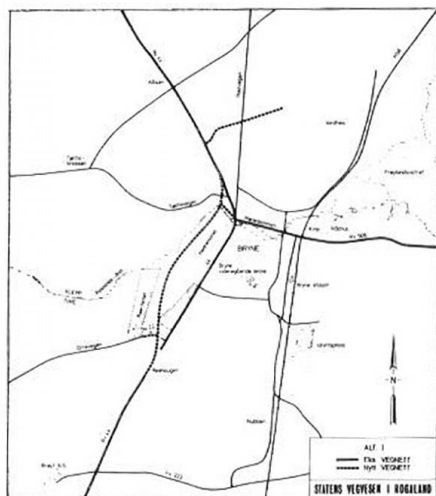
Alternativ 0 er dagens riksvei gjennom Bryne.

*Forts. fra forrige side*

går ned i bagasjerommet på en bil. Tidligere har vi operert med mye tynge vekter, og det er klart at vi er blitt mer mobile med disse lette.

Husebø mener resten av vegvesenet kunne gi en bedre oppbakking av arbeidet vektkontrollørene driver.

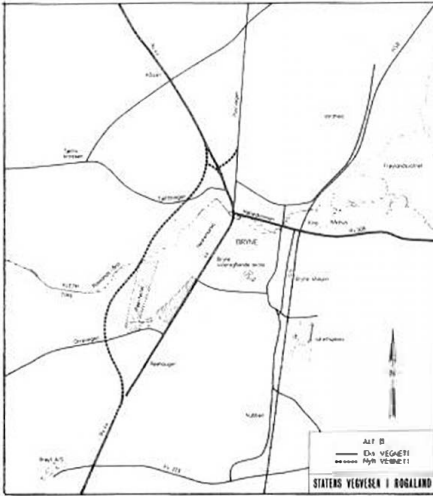
—For det ene er vi tross alt deler av samme etat. For det andre burde det være i alles interesse at lastebilene kjører med korrekt last. Alle vet at



*Alternativ 1.*

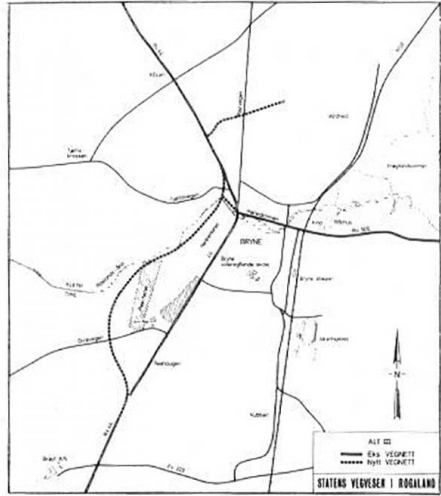
Den nye vegen tar av fra dagens rv. 44 ca 100 meter nord for Tjøttavegen, krysser Roslandsåna og går gjennom Nedremarka langs østsiden av åna. Videre krysser den Orrevegen og kommer inn på dagens rv. 44 ved Reehaugen. Dette alternativ er stort sett identisk med reguleringsplanen for Nedremarka.

vegkroppen slites ekstra ved overlast, og det er jo nettopp det vi arbeider for å hindre. Du kan i og for seg kalle arbeidet vårt «preventivt vedlikehold». Med det mener jeg at dersom alle kjørte med korrekt last, kunne mulighetens vedlikeholdet av vegen bli noe mindre. Vi er ikke ute etter å få sjåførene til å kjøre med små lass, det vi ønsker er at de skal kjøre med korrekte lass. Sett i den store sammenheng tror jeg nemlig det er mest økonomisk.



#### Alternativ 2.

Den nye vegen tar av fra rv 44 sør for Kåsenkrysset, krysser Roslandsåna ved nord - vestre ende av Ree - feltet og kommer inn på rv 44 igjen ca 100 meter nord for Ree bensinstasjon.



#### Alternativ 3.

Veg følger alternativ 1 i nordre del og alternativ 2 i søndre del.

#### Sideveger.

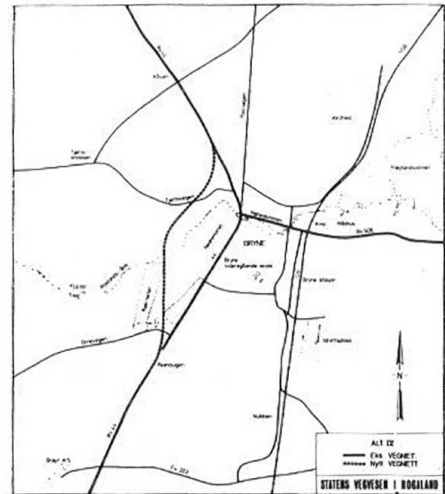
Orrevegen får tilknytning til den nye riksvegen i alle alternativene.

Dagens riksveg 44 forutsettes stengt i søndre del for alternativ 1 - 4.

riksveg 506 får forskjellig tilknytning til den nye vegen, alt etter hvilket alternativ som velges. Se kartskissene. Det samme gjelder for den nye Nordlysvegen.

#### Videre arbeid.

Avdelingsingeniør Leif Lindefjeld ved Hoved- og detaljplanseksjonen forteller at alternativene skal konsekvensvurderes med hensyn til bl.a. trafiksikkerhet, trafikkavvikling, miljø, jordbruksarealer og økonomi. — Vi regner med å legge fram resultatene av denne vurderingen i løpet av høsten, forteller Lindefjeld.



#### Alternativ 4.

Vegen følger alternativ 2 i nordre del, krysser over og følger alternativ 1 i søndre del.



*Irene Brekke på Tegnesalen var blant de som sto hele dagen og telte trafikken rundt Bryne.*

*Foto: Ole Handeland*

### **Trafikktelling**

Trafikken rundt Bryne ble registrert samme dag som informasjonsmøtet fant sted. I alt ble trafikken registrert ved 11 tellestasjoner.

— Vi mener å ha et godt bilde av trafikken i området etter tellingen, sier Lindefjeld.

— Det eneste aber er at vi burde vært

flere til å telle. For det ene er det litt for stritt å notere bilnummer fra klokka 0630 til 1700, for det andre var trafikken til tider så tett at vi hadde vansker å få skrevet ned alle numrene. Men mannskapene gjorde en kjempejobb, og jeg tror ikke «tap-sprosenten» var stor.

---

*Forts. fra side 7*

en 6-tonns veg. Det hadde vært ille. Men når feilen er såpass ufarlig og tydelig, får vi bare ta den som et friskt pust i hverdagen.

Så fikk vi altså en forklaring. Det er selveste prentesvarten som har vært på ferde. Han kan soum kjinnt upptre på de frunderligst steder.

Ole H.

---

*Forts. fra side 13*

I 1981 var det omlag 6000 nye bilførere i sør-fylket. Det skulle bety at banens kapasitet vil bli godt utnyttet allerede fra starten av.

Etter 1. september i år må alle som skal ha varig førerkort i sørfylket, gjennomgå full fase II opplæring. Det betyr at den som tok «lappen» etter 1. september 1980 må gjennomgå glattkjøringskurs før han eller hun får livsvarig førerkort.

# Glattkjøring i Bjerkreim

Av Ole Handeland

**Glattkjøringsbanen i Bjerkreim ble offisielt åpnet 23. april. Dermed har Rogaland full dekning av slike baner. I tillegg til sør-fylket benyttes banen av kjøreskolene i Flekkefjordområdet. Den offisielle åpningen ble foretatt av formannen i Trygg Trafikk, Hilmar Egeli.**

Imidlertid har banen i Bjerkreim vært i bruk en tid før åpningen. Blant andre var folk fra Biltilsynet i Egersund og Stavanger på banen i slutten av mars for å prøvekjøre den. Instruktor var Trygve Ingjærd fra Vegdirektoratet.

Avdelingsingeniør Reidar Dirdal ved Biltilsynet i Stavanger forteller at han hadde stort utbytte av dagen.

—Det skader aldri å få repetert hva du tidligere har lært. Dessuten er det

nyttig å kjenne banen. Vi fant f.eks. at den er litt ujevn i sving-feltet. Vi skal kontrollere kjøreskolenes opplegg, og da er slike kunnskaper nyttige.

—Hvordan fungerte bilen din?

—Bedre enn ventet. Men jeg hadde ingen vansker med å få den til å «snurre», selv med fire helt nye dekk.

Banen har to rettstrekninger og et svingfelt. Den er en av de tre banene i Norge som kan ta mot lastebiler. Det skyldes ikke minst ønske fra forsvarset om at sjåførene i Vatneleiren skal mestre glattkjøring. Forsvaret har betalt ekstra-utgiftene for at banen skal kunne ta mot større kjøretøyer.

Banen i Bjerkreim er den 22. i rekken som åpnes i landet. Den har kostet omlag 6 mill. kr.

*Fortsettes s. 12*



*Hilmar Egeli kutter snoren og markerer at utbyggingen av glattkjøringsbaner i Rogaland er avsluttet. Til venstre oberst Jon Borthen fra Forsvarets Overkommando og til venstre direktør Erling Storrusten i NAF.*

*Foto: Ole Handeland*



*Avdelingsingeniør Per Østhus ved Biltilsynet i Stavanger gir en demonstrasjon på hvor lett det er å gå rundt ved feil manøvrering. Foto: Ole Handeland.*

# Bonde og politiker

Av Ole Handeland

**Navn:** Tolleiv Gjedrem

**Alder:** 65 år

**Sivilstand:** Gift med Aslaug

**Bosted:** Gjedrem i Bjerkreim

**Barn:** Fem

**Yrke:** Bonde (driver slektsgården sammen med eldste sønn)

**Offentlige verv:**

Medlem Fylkeslandbruksstyret siden 1956

Medlem Fylkestinget siden 1967

Medlem Fylkessamferdselsstyret siden 1967 (formann fra høsten 1981)

Ordfører Bjerkreim 1967 - 75

Medlem kommunestyre og formannskap Bjerkreim i 24 år

**Andre verv:**

Styreformann Felleskjøpet Rogaland og Agder

Har hatt tillitsverv innen Norges Bondelag

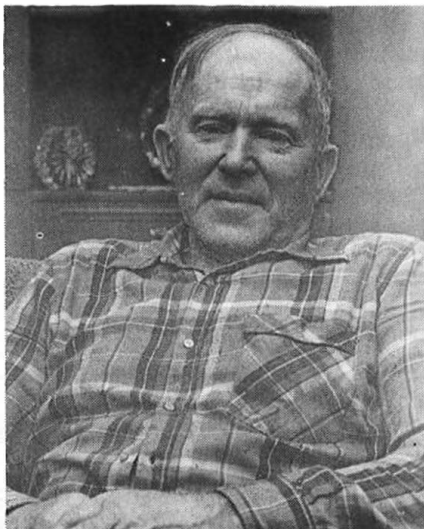
Har hatt tillitsverv Kristelig Folkepartis fylkesorganisasjon

Har hatt tillitsverv innen flere kristne organisasjoner

—Hvordan hadde det seg at du kom med i Samferdselsstyret, Gjedrem?

—Det har alltid vært målet for fylkestingsrepresentanter fra Bjerkreim å komme med i Vegnemda eller Samferdselsstyret. Det skyldes nok at veg og vegpolitikk alltid har vært aktuelle arbeidsområder for politikerne herfra. Du vet, det er ikke så mange år siden vi hadde temmelig dårlige kommunikasjoner her i bygda.

—Dessuten liker jeg arbeidet i Samferdselsstyret. Politisk er det det arbeidet som betyr mest for meg nå.



Tidligere la jeg kanskje mest i fylkesutvalget, men der er jeg ikke lenger medlem.

Gjedrem mener at arbeidet i fagstyrene er med på å gjøre arbeidet i fylkestinget meningsfylt

—Der får du kontakt med sakene på et tidligere tidspunkt, og får gjennomdrøfte dem skikkelig før de kommer opp for fylkestinget. Når de havner i tinget, kan en av og til ha følelsen av å komme inn såpass seint at saken mer eller mindre er avgjort «på forhånd», og at tinget bare stør sand på vedtaket.

—Vil du si at arbeidet i Samferdselsstyret er mindre politisk preget enn i Fylkestinget?

—Dersom du mener at de politiske skillelinjene kan synes mindre, vil jeg svare ja på det spørsmålet. Jeg kan

som eksempel nevne at vi oftest kommer fram til enighet om budsjettet for fylkesveger på tvers av de politiske skillelinjene. Bare se på budsjettet for 1982. Da var det enighet i hele styret om at bevilgningene måtte økes utover det både Fylkesrådmannen og Vegsjefen hadde foreslått. Og jeg tror det var den brede enigheten som gjorde at vi vant fram i Fylkestinget.

—Jeg vil si at min forgjenger som formann i styret, kommunal- og arbeidsminister Arne Rettedal, var særs flink til å finne fram til vedtak som alle kunne være med på.

—Hvordan ser du på forholdet mellom Samferdselsstyret og Vegvesenet?

—Jeg synes forholdet er godt. Sakene vi får fra vegkontoret er gjennomarbeidet, og vi har aldri problemer med å få tilleggsopplysninger når vi spør etter dem. Jeg tror vi får all den informasjon vi trenger for å kunne ta avgjørelser.

—Personlig mener jeg at vegvesenet i en del tilfeller er for restriktive når det gjelder søknad om avkjørselstillatelse til fylkesveger.

### **Penger**

Gjedrem kommer inn på vegvesenets budsjett, og blir svært ivrig. Dette er tydelig et felt som opptar ham.

—Jeg har flere ganger sagt at vegvesenet desverre er blitt en salderingspost, og at det er for galt.

Det bunner nok mye i at bevilgningene til investeringer i vegsektoren har vært tatt fra driftsmidlene, mens andre investeringer er gjort ved opp-tak av lån. Det betyr at når driftsutgiftene stiger, som de har gjort de senere år på grunn av den sterke utbyggingen innen helsevesenet og skolesektoren, blir vegvesenet skadelidende.

—Jeg syntes det gikk fint å få mer penger til vegvesenet i 1982, men jeg er bekymret for fremtiden, det vil jeg ikke legge skjul på. Etter min mening er det stor fare for at vegvesenet ikke får de nødvendig bevilgningene til fylkesveger. Vi skal nok passe på at vedlikeholdet ikke blir forsømt, men nyanlegg kan bli vanskelig, spesielt store anlegg.

### **Vegstandard**

—Skikkelige kommunikasjoner betyr uhyre meget, spesielt for utkantstrøkene, sier Gjedrem og peker på utviklingen som har funnet sted i Bjerkreim de senere år.

—Kommunen har trukket til seg flere mindre bedrifter, og fått et mer variert arbeidsmarked enn tidligere. Jeg er ikke i tvil om at en stor del av årsaken ligger i den sterke vegutbyggingen som har skjedd i kommunen. Tidligere lå vi ulagelig til, nå lager kommunikasjonene ingen vansker for bedrifter som vil etablere seg i kommunen.

Gjedrem mener at vegnettet i Rogaland er forholdsvis bra, selv om han ser store og dyre oppgaver i fremtiden, og nevner riksveg 13 og utbedringen av fylkesvegene i en del kommuner.

### **Trafikksikkerhet.**

—Det er med glede vi konstaterer at Rogaland ligger på topp når det gang- og sykkelveger, men vi vet at det må bygges enda flere.

—Trafikksikkerhetsarbeidet skaper ingen debatt i Samferdselsstyret. Alle partier er enige om at må skaffe de nødvendige midler til det.

### **Tiden avklarar**

—Jeg har alltid ment at i vanskelige saker kan det være på sin plass å bruke tid på avklaringer. Det som



gjerne skjer er at synspunktene kan modnes og gjerne modereres, slik at en kan komme fram til enighet.

Som eksempel nevner Gjedrem hovedvegnettet i Sandnes.

—Jeg trodde lenge at det ikke skulle gå an å finne fram til enighet i den saken. Det var så mange alternativer og interessemotsetninger ute og gikk. Men da saken hadde fått tid til modning, viste det seg mulig å bli enige om hovedalternativ.

—Imidlertid er jeg skuffet over utviklingen når det gjelder Vatnefjell-prosjektet. Samferdselsstyret har hele tiden vært innstilt på å prioritere vegene til det området. De måtte likevel bygges, prosjektet bare fremskyndte starten. Holdningen fra departementene på møtet i mai var en stor skuffelse. Jeg mener prosjektet er en fin prøvestein for jordvern og samarbeid mellom kommunene.

### **Mange jern**

—Hvordan får du tid til å ha så mange jern i ilden på en gang? Gjedrem ler.

—Ja, det kan du gjerne spørre om, sier han.

—I 1967 visste jeg at jeg måtte velge mellom politikk og gårdsarbeid, jeg kunne ikke drive begge deler for fullt. Siden da har den eldste sønnen hatt hovedtyngden av arbeidet på gården. Vi driver bl.a. med sau - har omlag 140 - og de tar jeg meg stort sett av, mens han har resten.

—På mange måter synes jeg det er en fin kombinasjon - politikk og gårdsarbeid. I politikken kan det til tider være hardt, og da er det rone avkoblingen å få arbeide på gården. Dessuten må jeg si at jordbruk har vært min hovedinteresse helt fra ungdommen av.

—Om våren kan det av og til være hardt å holde seg våken på politiske

møter, spesielt dersom emnet ikke er av de mest interessante. Du vet, det kan bli mange våkenetter nå lammingen pågår.

Gjedrem forteller at saksmengdene har vokst kollosalt siden han begynte i politikken, og at saksdokumentene er blitt stadig mer omfattende.

—Det siste kan også tyde på at saksbehandlingen er blitt grundigere, og det er av det gode. Men det fører ofte til at jeg må ta kveldene til hjelp for å komme meg gjennom sakene før møter. I fylkestinget blir det helst til at du konsentrerer deg om spesielle saker. Som formann i Samferdselsstyret føler jeg et visst ansvar for å være skikkelig forberedt, og det tar ganske lang tid.

—Jeg tror enhver politiker er avhengig av å ha en tålmodig familie. Det skal ikke så lite overbærenhet til når kveld etter kveld går med til politisk arbeid.

—Har du noengang angret på at du gikk inn i politikken?

—Angret vil jeg ikke si, selv om alle nok kan ha tider da de synes arbeidet går trått. Når en ser på utviklingen på vegsektoren i Rogaland, kan jeg ikke annet enn være glad for at jeg har fått ta del i arbeidet.

---

*Forts. fra side 40*

— grunnlag for etablering av leder-team.

I tillegg til disse positive resultatene håper vi å ha oppnådd å blåse liv i en organisasjon som var i ferd med å stagnere og resignere bl.a. på grunn av sterk avgang og reduserte bevilgninger. Det skal igjen være en utfordring og moro å arbeide i vegvesenet.

# Vegvesenet kan konkurrere med private.

— På en rekke områder kan Statens vegvesen konkurrere med privat entreprenører.

Dette slo vegdirektør Eskild Jensen fast i et foredrag han holdt på «Våre Veger - dagen», som ble arrangert av tidsskriftet Våre Veger i slutten av april.

Uttalelsen bygger på økonomiske

alyser av både anlegg og vedlikehold, jamnført med hva vegvesenet vet om noenlunde sammenlignbare arbeider utført av private entreprenører.

Når det gjelder tunnelbygging, pekte Vegdirektøren på en oversikt som omfatter 19 anlegg drevet av vegvesenet og 8 drevet av entreprenører. Meterprisen for råsprengt tunnel

## Norske veger er dyre.

Alle som har med vegbygging å gjøre vet at det er dyrt. En statistikk i bladet Motor gir en god pekepinn om hvor dyrt det er her til lands i forhold til noen andre Vest - Europeiske land. Statistikken bygger på tall fra rapporter fra FN og OECD. Norge og Sveits ligger på topp når vi regner

vegutgifter i forhold til innbyggere og vegutgiftene utgjør her størst andel av bruttonasjonalproduktet (BNP).

Konklusjonen vi kan trekke av denne statistikken er at vi må legge oss ekstra i selene for å få pengene til å strekke lengst mulig.

	Innb. pr. km veg	Totale off. veg- utg. mill. kr (1977- priser)	Pr. innb.	Pr. km veg	Andel av BNP*
Danmark . . .	78	3 018	590	46 000	1,4
Sverige . . . . .	66	4 889	590	39 000	1,4
Norge . . . . .	54	5 904	1 440	77 000	3,6
Sveits . . . . .	105	7 790	1 180	130 000	2,7
Nederland . .	162	9 291	670	108 000	2,0
V.-Tyskland .	139	43 141	700	98 000	1,8
Storbritannia	155	13 768	380	38 000	1,1

Kilder: Annual Bulletin of Transport statistics, FN 1980  
Maintenance techniques for road surfacings, OECD  
1978

ligger i samme størrelsesorden, både for egedrift og entrepriser.

I foredraget sammenlignet Vegdirektøren også asfaltarbeider, og så bl.a.:

— Vi er i ferd med å avslutte en inngående sammenligning på masse levert og utlagt fra egne verk i Hedmark og Østfold, og tilsvarende masse fra private entreprenører i hele landet.

— Korrigert for ulikhet i belastningen av offentlige utgifter, var asfaltarbeidene i egen regi noen få prosent billigere.

Eskild Jensen trakk fram noen eksempler fra byggingen av E 6 i Akerhus og E 18 i Vest - Agder, som viser at vegvesenet er konkurransedyktig.

Om E 18 sa han:

— Ved veganlegget Feda — Hestespranget ble i 1980 en skjæring på snau 20 000 m<sup>3</sup> satt bort på entrepriser, med en beregnet enhetspris på kr 22,95. På samme anlegg ble en annen skjæring drevet i egen regi, med oppnådd enhetspris kr 19,90.

— Forholdene var her så like at etter Vegsjefens vurderinger kan det trygt slås fast at vegvesenet var konkurransedyktig.

Vegdirektøren la til at det er mulig det virker overraskende på noen at vegvesenet kan konkurrere innenfor mange fagområder.

— Men hvis vi ser nærmere på hvordan moderne anleggsdrift er organisert, er dette kanskje ikke så overraskende. De større entreprenører og vegvesenet organiserer stort sett sine anlegg på samme måte.

Han fremhevet i den forbindelse at etatsfølelse og faglig ærgjerrighet på etatens vegne er en dyp realitet i vegvesenet, og er det som i mange tilfeller kan forklare den betydelig innsats som vår folk yster under ofte vanskelige

arbeidsforhold, og med svak økonomisk belønning.

Vegdirektør Eskild Jensen konkluderte med at vegvesenet har de beste resultater på noen områder, på andre er entreprenørene best. Kostnadene ligger innenfor samme størrelsesorden.

Han fant det uheldig at en fremtredende offentlig representant som stortingsrepresentant Per Aas, står fram med påstander om at Kirunavegen skal kunne bygges flere ti - talls millioner kroner billigere som entrepriser enn i egen drift, når Statens vegvesen som byggherre vet:

— at trasévalg ennå ikke er endelig avklart

— at det følgelig ikke foreligger noen detaljplan for anlegget

— at det følgelig i enda mindre grad foreligger noe anbuds materiale med masseberegninger

— og at det om mulig i enda mindre grad foreligger noe endelig detaljert grunnlag for et fullstendig kostnadsverslag.

---

*Forts. fra side 41*

blemer med å sysselsette alle i nærheten av hjemstedet. Det betyr at vi må akseptere overflytting av folk, og dermed pendling.

— Vi har tidligere hatt et meget godt samarbeid med tillitsmennene ved overføring av folk, og jeg regner med at det vil fortsette i fremtiden.

— Jeg vil si det så sterkt at å si opp fast ansatte i vegvesenet i det hele tatt ikke er aktuelle politikk i dag, sier vegsjef Danielsen.

— Jeg kan heller ikke tenke meg at det blir det i fremtiden.

## Suldalsvegen

Av Torleif Halvorsen

*Den nye Suldalsvegen — slynger seg fram*

*langsmed eit underleg drøymande vatn.*

*For ein veg — for nokre svingur, for eit utsyn det er her oppe.*

*Suldalvegen — dei kallar nyvegen han ligg som inspirasjon i ei tid som av og til virker kald. Finare veg skal du sjeldan sjå, han ligg der så fint attmed vatnet. Vegen går forbi nedlagde bruk og plasser som fortel om harde og karrige år.*

*Suldalsvegen ein sommardag er eit syn— som vil stå — i minnet lenge.*

*Der ligg Våge — litt lenger opp — Littlehamar, og endå lenger opp ligg Mogleiv. Det er som ei ny verd har opna seg.*

*Vi køyrer gjennom Mogleivåsen tunnel. Kven kunne tenkt seg tunnel her? Men han er fullt køyrbar. På andre sida av tunnelen opnar vegen seg igjen, det blir berre finare og finare.*

*Vi kjem til ein open plass, dette var Bordalen før vegen kom. No er Bordalen borte, berre eit vegkryss er att. Her fer vegen opp til Hamrabø, her stig vegen til Hamrabø — opp mot det blå.*

*Men sjølv Suldalsvegen fortsett rett fram, vidare mot Lalid og Lalid bru. På andre sida av brua går vegen inn i fjellet att, no i ein lang tunnel.*

*Der ser vi dagslyset igjen, vi er i Indrevik. Men vegen er open — berre nokre hundre meter, så ber det rett inn i tunnel igjen.*

*Neste gong vi ser dagslyset ser vi vegen strekka ut, vi er nå mest på Røynevarden.*

*Røynevarden er ein nedlagd husmannsplass, her er nå museum. Men vegen er ikkje slutt der han går vidare mot Nesflaten.*

---

*Forts. fra side 22*

— Som gutt mente jeg lenge at vegvesenet, det var Ragnvald Sæbø, sa Hagali.

Sæbø begynte å arbeide for vegvesenet i 1914, da var han bare 13 år. Han var med sin far, vegvokter Retsius Sæbø, på vedlikeholdsarbeid. Han har arbeidet på anlegg på Rennesøy, Randøy, i Ulladalen og har hatt kontraksarbeid på den såkalte Solbjørgvegen i Hjelmeland.

Fra 1934 til han måtte slutte på grunn av sykdom i 1965 var Sæbø vegvokter på riksveg 13 i Hjelmeland, en strekning på ca 16 kilometer. Han har en stor del av æren for at Breiland brøytestasjon ble bygget, og fungerte som vaktmester for stasjonen inntil i fjor, da han måtte be seg fritatt av helsemessige grunner.

## Tengesdalsvegen

Av Torleif Halvorsen.

*Me sit i møte  
og skummer fløyte  
og høyrer vel  
det høge smell*

*Då syng me songen  
du er velkomen  
til fest og leik  
på Bjergatonjen*

*Her skal me festa  
og gje vårt besta  
og ropa ut  
imot Hylsfjords fjell*

*Så skal me sjå  
kor fort me går  
imot Ørelid  
i nedgangstid*

*Me driv det same  
av gamal vane  
og sveiten renn  
som bekken hen*

*Me skal til Hylen  
om me slår krydel  
og gjev ei opp  
for ein bakketopp*

*Så kryp me inn  
under Lingvans - fossen  
og føler trekken  
frå Hydlakrossen*

*Så skal me sjå  
att om korte tida  
me skal få bila  
på Hylsfjord - sida.*

# Nye håndbøker

Håndbøkene fås ved henvendelse til Målfrid Grosby på vegkontoret.

## **087 - Driftsøkonomi og ledelse - 1 Styringsstemer**

Heftet er utarbeidet for bruk i vegvesents interne opplæringsvirksomhet, og retter seg i første rekke til de som arbeider innen oppsynstjenesten.

## **091 - EDB-program D-kost**

Programmet D-kost er bygget på den tradisjonelle manuelle behandlingen for kostnadsberegninger, og benytter databanker for priser og tekster basert på prosesskodene.

## **092 - EDB-program Linje og utsetningsberegning**

Denne brukerbeskrivelsen erstatter fire hefter for linjeberegning, utsetting og skjæring mellom elementer som Byggdata A/S ga ut i mars 1966.

Håndboka inneholder en detaljert beskrivelse av hvordan inndata skal gis, mens resultatene bare er kort presentert. En detaljert beskrivelse av resultatene finnes i håndbok 067.

Programmene er også omtalt i håndbok 006 - Vegstikking, men her er den praktiske bruken av resultatene hovedsaken.

# NAF — gull til Ragnvald Sæbø

Av Ole Handeland

**Vegvokter Ragnvald Sæbø ble tildelt Norges Automobilforbunds gullmerke og diplom ved en høytidelighet i Hjelmeland i begynnelsen av mai. Viseformannen i NAF avd. Stavanger og Omegn, Bjørn Bøtner sto for overrekkelsen.**

I sin tale til Sæbø sa Bøtner bl.a. at han har gått gjennom avdelingens protokoller for de siste 20 år, uten å finne at denne utmerkelsen tidligere var delt ut til vegfolk.

— På vegne av våre medlemmer vil jeg takke deg for det gode arbeidet du har utført for at vegfarende skulle

kunne reise under så gode og trygge forhold som mulig, sa Bøtner.

Vegsjef Chester Danielsen hilste Sæbø på vegne av vegvesenet.

— Du har i mange år hatt ansvaret for vedlikeholdet på en vanskelig vegstrekning, sa Danielsen bl.a.

— Det kunne bli lange arbeidsdager, vet jeg, men du var aldri den som sa nei til et ekstra tak når det trengtes.

Ordføreren i Hjelmeland, Ola J. Hagali hilste og takket Sæbø på vegne av kommunen. Han fortalte at Sæbø var en institusjon i bygda.

*Fortsettes s. 20*



*Ragnvald Sæbø mottar medaljen fra Bjørn Bøtner.*

*Foto: Ole Handeland*

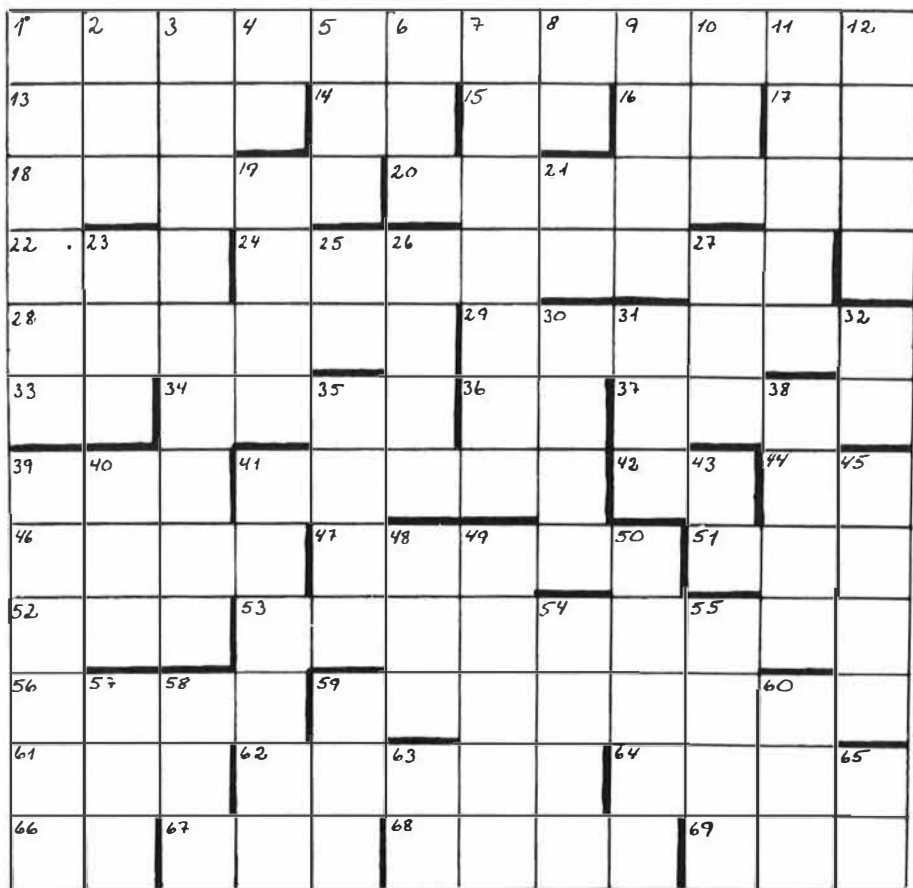
## Kvilesteinen

Av Johan Veka

*Han ligg der på høgste leitet  
på den gamle sjoarvegen.  
Eit minne frå farne tider.  
Her sette bøkaren seg.  
Her kvilde han  
og turka sveitten  
etter gonga i bratte bakkar.  
— ein Per, ein Svein.  
Og med i biletet kjem og ei Anna,  
og ei Brita kanskje.*

*Kvilesteinen. Sjoarvegen.  
To ord berre,  
og likevel eit kapittel i bygdesoga.  
Du såg, du ser dei,  
dei mange på kyrkjeferd,  
dei mange i brureføljet,  
dei mange i likferda.  
Her gjekk dei sjoarvegen,  
her stogga dei ved Kvilesteinen.*

# Kryssord nr. 3/82



*Ch. H.*

Innsendt av: .....  
 Adresse: .....

Løsningen sendes:  
 Ryggjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
 Innen 31. august 1982



**Loddrett:**

1. Elendig (dialekt)
2. Honnrør
3. Stram
4. Artikkel
5. Legemsel
6. Stemme
7. Bygning
8. Organisasjon (fork.)
9. M. navn

10. Fisk
11. Skråle
12. Altså
19. Bry seg
21. Tre (gammeldags)

23. Bydel i Oslo
25. To vokaler
26. Slå frampå
27. Anstalt
30. K. navn
31. Sesong

32. To like
35. Regnbuehinne
38. Merkelige
39. Gass
40. Bibelsk m. navn

41. Fisk
43. Artikkel
45. Reparere
48. Egen
49. Frosten
50. Leer
54. Lytte
55. Beskytt!

57. Tre
58. Titter
59. Mage
60. Norges Geografiske Oppmåling
63. Naske
65. Direktorat (fork.)

**Vannrett:**

1. Til vegbygging
13. Land
14. Fisk
15. Hjelpeorganisasjon (fork.)
16. Fylkesbetegnelse
17. Nedbør

**Løsning kryssord nr. 2/81**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
S	P	O	R	T	S	R	E	V	Y	E	N		
13	K	I	M	E	O	U	R	E	R	L	I		
17	O	R	E	I	G	N	E	L	L	E	T		
22	23	S	I	G	A	R	E	V	I	G	H	E	T
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
A	R	A	T	H	E	N	E	O	R	E			
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
L	A	M	A	E	N	E	G	A	R	D	N		
55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68
E	K	S	I	S	T	E	N	S	S	I	L		
69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
F	L	O	H	U	R	L	Y	R	E	L	E		
83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96
R	I	K	O	S	E	I	H	Y	L	L	A		
97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
I	S	N	O	R	D	N	E	G	I	R	N		
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124
E	T	E	R	S	O	T	T	G	R	A	N		
125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138
R	E	S	T	E	S	A	L	G	E	N	E		

**VINNERE:**

## 1. premie:

Trygg Eriksen, Olaf Paulus vei 18,  
Stavanger

## 2. premie:

Birger Tonhaugen, Svend Foyns gt.  
18, Stavanger

Denne gang kom det bare inn 23 løsninger. Endel skylden kan antakelig legges på den korte tidsfristen for innlevering. Det skyldes at avisen ble noe forsinket. Vi beklager.

18. Skalldyr

46. Vasker

20. Øvelse

47. Fett

22. Belegg

51. Sykle

24. Eksakt

52. Gitt

28. Spartansk

53. Kjøkkenredskap

29. Møbler

56. Mengde (variabel)

33. Ofret

59. Verdiene

34. Dyr

61. Spile

36. Svar

62. Stiler

37. Kløvn

64. Altså

39. Dyr

66. Nasjonalsosialisme (fork.)

41. Jøkelen

67. Festemiddel

42. Fase

68. Slekt

44. Preposisjon

69. Bra

# Jesus gir hvile

Av Johanna Skogerbø

*«Kom til meg alle dere som strever og har tungt å bære og jeg vil gi dere hvile». Matt. 11.28.*

Menneskelivet kan være rikt og godt. Gud har velsignet oss med mange goder. «Han gir glede og gode dager», hører vi i kirkebønnen.

Må vil aldri bli så forventde og selvhjulpne at vi glemmer å takke. Men når det er sagt, må vi også innrømme at livet fører med seg vanskelige ting, som føles som tunge byrder. Det kan være åpenbare ting som er synlig for alle. Men det kan også være skjulte byrder, som den enkelte holder for seg selv. Indre anklager, selvbekreidelser og angst. Stundom kan det synes som enkelte slipper så lett gjennom livet, men kommer du dem litt nærmere og får tittle litt bakom kulissene, så får du se at medaljen også har en bakside.

Du må sanne med sangeren:

*«Alle har sitt  
stort eller litt  
Himlen alene  
for sorger er kvitt*

Så lyder Jesu innbydelse til alle som har tungt å bære. *Han er prøvd i alt i likhet med oss, dog uten synd,* står det i Hebreerbrevet. Derfor kan han også komme oss til hjelp.

Han har regnet med at menneskelivet ikke alltid er så lett. Han har vært både sulten og tørst, og han har kjent sorg og savn og kroppslig smerte. Han segnet under korsets byrde, da han bar det for oss.

Derfor ligger det en inderlig medfølelse i hans innbydelse. Her er mer enn bare ord, han kan gi virkelig hvile for sjel og sinn.

*«Han er såret for våre overtredelser, knust for våre misgjerninger. Straffen lå på ham, for at vi skulle ha fred, ved hans sår har vi fått legedom». Es. 53.5.* Innbydelsen er så omfattende. Den gjelder alle hjelpe-løse som har tungt å bære, og det gjelder alle slags byrder.

*Så kom da til Jesus  
uroilige sjel,  
han vet hva som engster  
og plaget din sjel.*

# Tyske gjester på biltilsynet

Av Ole Handeland

**Biltilsynet i Stavanger hadde besøk av 36 kjøreskolelærere med ektefeller i begynnelsen av juni. I følget var også en representant for de tyske førerkortmyndighetene. Besøket var et ledd i en reise i Norge for å studere førerkortopplæringen her til lands.**

—Vi er her først og fremst for studere den norske fase II-opplæringen, som vi anser forbilledlig, sier visepresidenten i det Hessiske Kjøreskolelærerforbund, Franz Fischer til Ryggjavegen.

—Vårt ønske er å få innført en liknende ordning i Tyskland.

Fischer forteller at et annet ønske er å få bygget tilsvarende glattkjøringsbaner som i Norge.

—Vi har bare noen få, og opplæringen på dem er ikke knyttet til kjøreskolene i det hele tatt. Vi synes

nordmennene har laget en riktig modell i så måte.

På biltilsynsstasjonen ble deltakerne vist rundt og forklart systemet, og de fikk overvære en førerkortprøve for motorsykkel. Noen lurte på om prøven var arrangert til ære for gjestene, men de fikk snart vite at det dreide seg om en helt ordinær prøve.

—Hos oss foregår hele prøven i trafikken, forteller Fischer, ingenting på et lukket område som her. Det gir klare fordeler slik dere har det. Hos oss kan det f.eks av og til oppstå farlige situasjoner når føreren skal vise at han behersker en 8-tallskjøring midt i trafikken. Ellers ser det ut til at dere stiller omtrent de samme krav til føreren før han kan få førerkortet.

Fischer var godt fornøyd med besøket i Norge, og etter visitten på Stavangerstasjonen satte gruppen nesen hjemover igjen via Kristiansand.



*Stasjonssjef Olav Årdalsbakke orienterer de tyske gjestene om driften ved stasjonen.*

*Foto: Ole Handeland*

# Personalplanlegging

**Personalplanleggingsprosjektet, som ble satt i gang i 1981, har begynt å gi resultater. Prosjektet omfatter bare vegkontoret i denne omgang.**

Etter forhandlinger med organisasjonene har Vegsjefen bestemt følgende endringer i organisasjonen:

— Informasjonstjenesten formaliseres som et kontor med kontorleder fra 1. juni.

— Det opprettes en Langtidsplan-gruppe med følgende representanter: Planavdelingen: Overingeniør T. Haugvaldstad, formann

Administrasjonsavdelingen: Førstekonsulent R. Mæland

Biltilsynet: Avdelingsingeniør T. Tjelle

Anleggsavdelingen: Overingeniør S. Sæland

Vedlikeholdsavdelingen: Overingeniør A. Moi

Avdelingsingeniør T.E. Nag er fast sekretær for gruppen.

Gruppen er direkte underlagt Vegsjefen.

— Det opprettes et sekretariat for Driftssjefen fra 1. august.

— Administrasjonsavdelingen deles inn i fire seksjoner fra 1. juni:

Regnskapsseksjon

Økonomiseksjon

Personalseksjon

Almenseksjon

Juridisk saksbehandler plasseres i stab under administrasjonssjefen.

— Det opprettes et bedriftshelsekontor i stab under Administrasjonssjefen fra 1. august. Verneleder er kontorleder.

---

## Vernekroken

### Overtid

**Verneleder Sigve Næsheim har bedt oss bringe reglene for overtidarbeid. Det er mange som ikke kjenner dem godt nok, hevder han.**

—Den totale arbeidstiden må ikke overstige 14 timer på en enkelt dag (alminnelig arbeidstid + overtid)

—Overtiden må ikke overstige 10 timer på en uke, 25 timer på fire sammenhengende uker og 200 timer i kalenderåret.

—Arbeidsgiver og arbeidstakernes tillitsvalgte kan inngå skriftlig avtale for fire uker om overtidarbeid inntil 15 timer pr uke, men ikke over 40 ti-

mer totalt. I en slik avtale kan det fastsettes inntil 16 timer totalt pr dag dersom den enkelte arbeidstaker er villig.

—Arbeidsmiljøutvalget kan gjøre vedtak om overtidarbeid inntil 15 timer pr uke i 3 måneder. Over en fire-ukers periode må likevel ikke overtiden være mer enn 40 timer.

— Arbeidsmiljøutvalget kan gjøre vedtak om inntil 300 timer overtid i året for navngitte personer som er villige til det. Slike vedtak i AMU må være enstemmig for å være gyldig.

—Arbeidstilsynet kan tillate overtid inntil 20 timer pr uke, og at det utgjør mer enn 200 timer pr år.



*Fra forhandlingsmøtet i slutten av april, da resultatene av prosjektet ble tatt opp med organisasjonene.*  
*Foto: Ole Handeland*

— Hoved- og detaljplanseksjonen erstattes av 3 planseksjoner/ -distrikter som skal dekke hvert sitt geografiske felt. Ordningen trer i kraft fra 1. juni. Seksjonslederne er:

Distrikt I (nord-fylket): Overing. J. Sønstabø

Distrikt II (midt-fylket): Overing. K. Rennæs

Distrikt III (sør-fylket): Overing. T. Haugvaldstad

— Innkjøpsseksjonen overflyttes til maskinavdelingen, som dermed blir inndelt i tre seksjoner: Inn/utleie, verksteddrift og innkjøpsseksjon.

— Vedlikeholdsdriften deles inn i 3 seksjoner som skal dekke hvert sitt geografiske område fra 1. august. Seksjonsledere blir:

Distrikt I (nord-fylket): Avd. Ing. J. Nesheim

Distrikt II (midt-fylket): Avd. ing. B. Sørheim

Distrikt III (sør-fylket): Overing. S. Bilstad

— Grusproduksjon/dekkefunksjonen formaliseres i en egen seksjon med avd. ing. S. Andersen som seksjonsleder fra 1. juni.

— Det opprettes en ny seksjon ved vedlikeholdsavdelingen, bruks- og vegregisterseksjonen fra 1. august. Seksjonsleder blir overing. P. Kydland.

— Det opprettes en egen stab under Vedlikeholdssjefen med overing. Alf Moi som leder. Planleggingsgruppen ved vedlikeholdsavdelingen går ut.

Ordningen trer i kraft fra 1. august.

Anleggsdriften deles inn i tre geografiske distrikt fra 1. august.

Seksjonsledere er:

Distrikt I: Overing. O. Kleven

Distrikt II: Overing. S. Sæland

Distrikt III: Overing. J. Motland

Svein Magne Olsen:

# Effektiv organisasjon

- Vi må alltid ha effektivitet for øye
- Vi må planlegge bruken av de menneskelige ressursene
- Jeg var forberedt på motstand, og forstår motstanden hos enkeltpersoner.

Svein Magne Olsen har stått meget sentralt i personalplanleggingsprosjektet. Som leder for personalseksjonen har han hatt hånd om det meste av det praktiske arbeidet med prosjektet.

— Hvorfor sette i gang et så stort apparat, Olsen?

— Jeg vil trekke fram tre hovedårsaker:

1. Det var på tide å utarbeide en samlet plan for hele organisasjonen. De mange POU-prosjektene vi har drevet har bare sett på enkelte deler av den, nå forsøker vi å få en totaloversikt.

2. Vi har hatt en økende gjennomtrekk, og sluttintervju vi har hatt med de som forlater oss viser at folk slett ikke bare slutter på grunn av lønnsforholdene. Flere har faktisk trukket fram arbeidsforhold og -innhold som årsak.

3. Diskusjonen mellom ingeniører og sivilingeniører (NITO/NIF) om hvilke kvalifikasjoner som trengs for å lede en vegetat. Organisasjonene har flere ganger bedt oss lage kvalifikasjonskrav til de ulike stillingene.

For egen regning vil jeg trekke fram et moment til: Vi må planlegge bruken av de menneskelige ressursene, på like fot med planleggingen som utføres for bruk av maskiner og materialer.



Foto: Ole Handeland

Olsen forteller at initiativet til selve prosjektet kom fra den såkalte «vakt-hundgruppa» eller Gruppen for vurdering av personalpolitikken, som den offisielt heter. Organisasjonene mente det var ledelsens ansvar å sette i gang et prosjekt som kunne fortelle folk hvilke krav som måtte stilles til de ulike stillingene, slik at den enkelte kunne vite hvor han/hun sto i bildet, og hvilke forventninger de kunne stille til framtiden.

## Gjennomføring

— Vi har hatt mye materiale å bygge prosjektet på, sier Olsen og nevner registrerings- og spørreskjema alle ansatte har besvart, erfaring fra andre, private bedrifter, organisasjon-

steori som man finner i lærebøker og synspunkt fra private konsulenter

— I tillegg har vi brukt referater fra møter og konferanser, som fagsjefmøter og avdelingsmøter og konferanser for driftssjefer, administrasjonssjefer, og plansjefer osv.

— Vegdirektoratet har også hatt tanker om hvordan de mente organisasjonen burde se ut, det har vært nyttig. Ellers vil jeg spesielt nevne samtaler underveis med Vegsjefen, Driftssjefen og Plansjefen som verdifulle for arbeidet.

Vi har hatt en konsulent fra fimaet Harkmark-Iras å «bryne» våre tanker på, noe som har vært nyttig, fordi vi har manglet erfaring fra lignende prosjekt.

— Vi har hatt stor nytte av diskusjonene med de tillitsvalgte og avdelingslederne, og mange av tankene vi hadde i begynnelsen er modifisert underveis på grunnlag av samtaler og diskusjoner.

— Materialet ble svært omfangsrikt, og jeg har liggende nok til flere rapporter. Jeg regner med at nummer tre skal være klar til jul. Den skal omhandle rekruttering, opplæring og utvikling.

Olsen forteller at en stor del av arbeidet foregikk hjemme utover nettene.

— Stua var ofte dekket av papir og jeg holdt flere ganger på til klokka ble både to og tre. Grunnen var at den type arbeid krever fred og konsentrasjon, ellers blir det aldri ferdig.

### **Positivt og negativt**

— Det har vært mye positivt å registrere i arbeidet, sier Olsen.

— Samarbeidet med tillitsvalgte, avdelingsledere og øvrige ansatte har vært godt, og mange har vist stort engasjement i spørsmål vi har tatt opp.

— Jeg ser lite negativt i prosessen.

jeg var forberedt på en del motstand, og jeg har stor forståelse for motstanden fra enkeltpersoner som blir direkte berørt på en måte som de selv anser for negativ. Det er mulig jeg burde hatt bedre tid til å snakke med medarbeidere, i det minste for å rydde av vegen endel åpenbare misforståelser.

— Jeg er lite begeistret for å bli tillagt andre motiver for prosjektet enn de jeg har. Jeg er klar over at både Vegsjefen og jeg selv er blitt mistenkt for å ville manipulere med de ansatte for å få en organisasjon etter eget hode. Jeg vil her og nå avvise slike mistanker. Hovedmotivet bak prosjektet har vært å få en mest mulig effektiv organisasjon. Det gjelder ved alt POU-arbeid. Vi kan og bør diskutere midlene for å oppnå et slikt mål, men vi må aldri miste hovedhensikten av syne.

### **Organisasjonen**

— Har vi nå fått en organisasjon etter Svein Magne Olsens hode?

— Nei. For det første er ikke dette mitt verk, men et samspill mellom mange. Det er klart at utgangspunktet for diskusjonen ofte var mine tanker, men forslagene som ble lagt fram i rapporten er stort sett resultat av kompromisser mellom forskjellige syn.

— Noen løsninger har vært lette å komme fram til, andre vanskeligere. Spesielt vanskelig har det vært å vite hva som gagnar etaten best når avdelingenes interesser går i ulike retninger.

— Har vi fått en organisasjon som lar seg tilpasse til endringer i samfunnet forøvrig?

— Jeg mener det. Vi har en renere linjeorganisasjon, samtidig som vi har innført bindeleddprinsippet (de som er interessert kan lese mer om

dette prinsippet i Rygjavegen nr 2/81). En organisasjon med mange stabs-funksjoner er mye vanskeligere å forandre i takt med skiftende krav fra politikere og publikum.

— Jeg mener på ingen måte at vi har fått en fasttømret, endelig organisasjonsform. En organisasjon bør alltid være i utvikling, og en bør aldri kunne si at arbeidet med den er «fullført». Men jeg tror vi har tatt et viktig skritt i riktig retning.

— Vi legger opp til en gjennomgåelse av bemanning og oppgaver hvert år. Det naturlige vil være å gjøre det samtidig med det øvrige budsjettarbeidet.

— Grunnlaget for slike rullende personalplaner vil være medarbeider-samtaler, som vi vil innføre på alle plan i organisasjonen. Vi stiller store forventninger til disse samtalene.

— En forutsetning for at organisasjonen skal fungere bra etter omorganiseringer er at lederteamene innen avdelingene fungerer som planlagt. Vi må også i større grad få til delegering, slik at vi kan utnytte arbeidskapasiteten bedre i alle ledd.

— Vi må i første rekke ta hensyn til de som ønsker et effektivt vegvesen når vi skal utvikle organisasjonen, og i mindre grad tenke på de som bare ønsker å være i etaten for «å ha et sted å være».

— Jeg håper vi nå får gjennomslag i Vegdirektoratet for våre forslag om omgjøring av stillinger, det vil bety mye når en skal vurdere hvor vellykket prosjektet var. Slik vil i hvert fall mange av våre medarbeidere føle det.

## Ros

— Det er mange som fortjener ros for at prosjektet er brakt vel i havn så langt, sier Olsen.

— Jeg vil nevne de tillitsvalgte, le-

delsen og de ansatte som har villet engasjere seg, og det er ganske mange. Jeg vil også trekke fram mine medarbeidere ved personalseksjonen, de har tatt mange ekstra tak i denne perioden.

— Dersom du hadde fått gjøre det hele om igjen, ville du forandret mye på opplegget?

— Nei. Noen mindre endringer ville jeg antakelig gjort, som å sette av mere tid til samtaler med medarbeidere, men stort sett ville jeg ha gjort det hele tilnærmet likt.

---

## Sammentreff, eller.....?

I England finnes en mur som i sin tid ble bygget av Romerrikets okkuperter, Hadrians mur etter keiser Hadrien. Under utgraving av portene i muren har man funnet rester etter romerske stridsvogner. Bredden mellom hjulene er målt til 4 fot og 8½ tomme. Omgjort til det metriske system skulle det tilsvare 1435 mm - og det er sporbredden på en normalspor-jernbane. Det må nødvendigvis være en tilfeldighet, eller....? Opplysningene har vi funnet i NSBs personalbald «Vårt Yrke».

---

## Tilhenger/campingvogn

Vi vil bare minne om at:

— maksimal tillatt hastighet er 80 km/t dersom totalvekten på tilhenger/campingvogn er under 300 kg. eller har godkjente bremseser.

— maksimal tillatt hastighet er 60 km/t dersom slepet har en totalvekt på 300 kg eller mer, og ikke har godkjente bremseser.



Tormod E. Nag:

# Eit positivt tiltak

— Eg er samd i det som har skjedd, seier Tormod E. Nag, så det er naturleg at eg óg er positiv til heile prosjektet. Eg kan på den andre sida godt skjønna dei som er misnøgde.

Nag byrja å arbeide i vegvesenet i 1971, først eit par år på vedlikehaldsavdelinga, så omlag eit år på hoved-og detaljplanseksjonen. Han slutta i vegvesenet i 1974 og arbeidde vel to år i teknisk etat i Strand kommune før han gjekk over til ein privat entreprenør. I 1980 kom han attende til vegvesenet og til hoved- og detaljplanseksjonen. Der har han arbeidd fram til organisasjonsendringa.

— Korleis ser du på eit prosjekt som dette?

— Eg ser mykje positivt i at ein organisasjon går seg sjølv etter saumane. Ein kan finne fram til betre organisasjonsformer, bemanning og arbeidsfordeling på den måten.

Men eg vil streke under at eit vilkår for å sette i gang eit så stort prosjekt er at noko skjer når resultat ligg på bordet. Om så ikkje skjer, meiner eg at heile prosjektarbeidet har liten verdi. Men denne gongen har vi fått ei mengd endringar, og eg meiner arbeidet alt i alt har vore positivt.

Nag er flytta frå planavdelinga til økonomiseksjonen, og skal arbeide med langtidsbudsjetten, investeringsbudsjetten og vera sekretær for langtidsplangruppa (LTP).

— Eg rekner med å få andre oppgaver óg, men det veit eg førebels ikkje så mykje om, seier han.

— Korleis ser du på det nye arbeidet ditt?

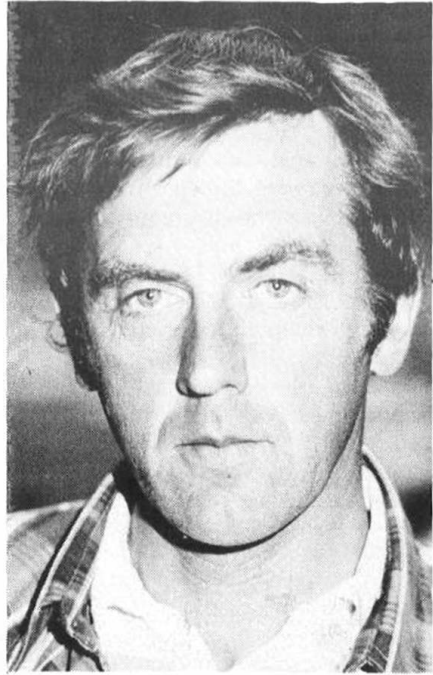


Foto: Ole Handeland

— Det blir sikkert ein temmeleg stor overgang frå det eg tidlegare arbeidde med. Då eg blei spurd om eg kunne tenke meg til å skifte beite, måtte eg be om ein tenkpause. Eg lika arbeidet på planavdelinga særskilt godt, og valet var ikkje enkelt.

— Eg trur i alle høve det nye arbeidet kan vera ei god røynsle å ta med, same kva eg seinare skulle få for arbeid. Det ligg óg ei utfordring i å få eit nytt arbeidsfelt, og eg håper herre eg kan gjere nytte for meg.

Anne Grete Liahaug:

# Lite positivt.

— Jeg ser lite positivt i prosjektet, sier Anne Grete Liahaug.

— Jeg har liten tro på å få gjennomført det som synes viktig nå, nemlig omgjøring av stillinger. Det er mange som vil sloss om å få stillinger, og med minkende budsjett kan jeg ikke skjønne hvordan Rogaland skal kunne lykkes.

Liahaug har arbeidet ved trafikkteknisk seksjon siden hun begynte i vegvesenet i 1978. Hun skal fortsette ved samme seksjon også etter omorganiseringen, og hennes arbeidsområder blir Fylkestrafikksikkerhetsutvalget og trafikklys. Det siste er et nytt område vegvesenet i stor grad skal overta fra kommunene til høsten.

— Skal jeg karakterisere prosjektet kort, må det bli: Mye rot om ingenting. Det kan synes harde ord, men jeg er ikke fornøyd.

— Jeg liker ikke at vi mister planleggingen av gang- og sykkelveger ved trafikkteknisk seksjon. Jeg er redd det arbeidet blir lavere prioritert når det ikke lenger blir en spesialfunksjon, men skal dekkes av de som også planlegger andre anlegg.

— Seksjonene mister også arbeidet med arealplaner og en del andre planer som vi har hatt til uttalelse. Jeg er redd det vil gjøre oss mer eller mindre til en ren forvaltningsseksjon. Det gir mindre interessant arbeid, mindre faglig utvikling og seksjonen blir mindre attraktiv å søke til.

— Jeg ser ikke bort fra at tiden kan komme til å vise at jeg tar feil med så



Foto: Ole Handeland

stor pessimisme, og ingenting ville egentlig være mer gledelig. Men i dag kan jeg se lite positivt i prosjektet.

---

## Dyr feilparkering

Fra 1. juli koster det 200 kroner å feilparkere. Det er Samferdselsdepartementet som har fastsatt de nye sat-sene, som gjelder hele landet, med unntak av Oslo hvor gebyret er høyere.

# Hastverksarbeid.

Av Ole Handeland

— Det er riktig at vi har hastverk, sier Ernst Owe Strøm på anleggsavdelingen, men vi gjør ikke hastverkarbeid i den betydningen at vi gjør dårlig arbeid.

Anlegget Tjørn — Skykula i Bjerkreim, med arm til Lauperak, ble påbegynt i slutten av mai, og arbeidet fram til det som bare kalles «Kryss», altså der hvor vegen deler seg til Lauperak og til Skykula, skal være ferdig til 15. august i år. Det er en strekning på 6 kilometer.

For å klare tidsrammen er det satt inn mye maskinutstyr; åtte gravemaskiner, fem dumpere, en shovel og

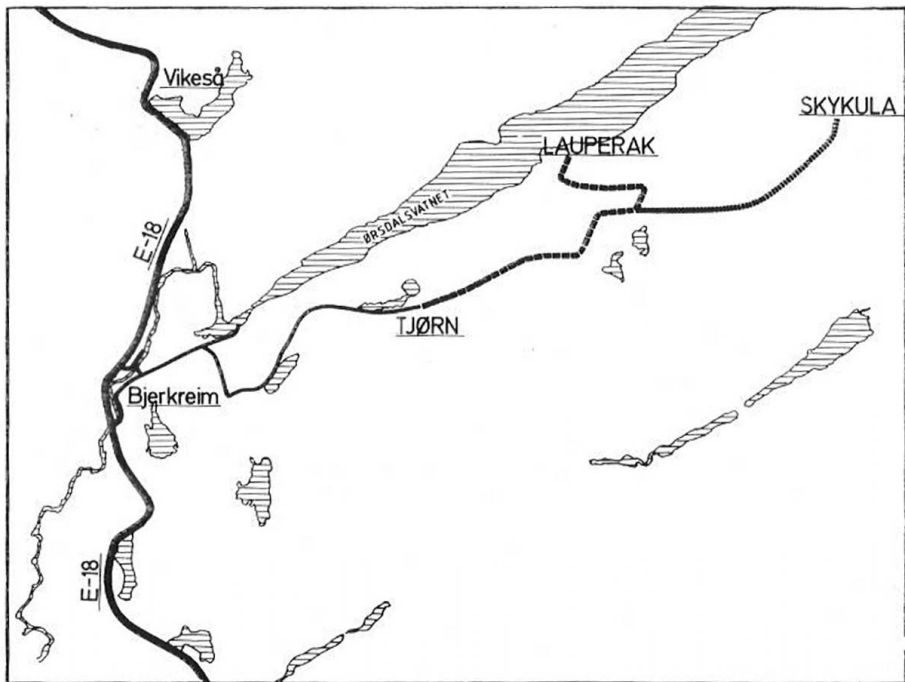
seks lastebiler arbeidet på anlegget da vi var der. Strøm forteller at de har benyttet opptil ti lastebiler av gangen til massetransport fra Bjerkreim.

Seks av de som arbeider på anlegget er vegvesenets egne folk, tre maskinførere og tre arbeidere.

— Det er alle tiders å være på dette anlegget, sier Johannes Urdal.

— Jeg liker meg best på større anlegg, og med det været vi har hatt går arbeidet svært fort og greit. Nå er vi forresten også kommet såpass langt at det ikke betyr så mye om uværet skulle komme.

Anlegget mellom Tjørn og Kryss



bygges for midler fra Forsvaret. Overslaget lyder på 5,0 mill kr, uten fast dekke. Forsvaret dekker i tillegg opprusting av veien mellom Odland og Tjørn. Arbeidet skal utføres av vedlikeholdsavdelingen, og består i nytt dekke, utbedring av drenering og oppsetting av rekkverk.

Strekningen mellom Kryss og Skykula er på 6,6 km. Etter planen skal arbeidet her starte opp til høsten og være ferdig til utgangen av året. Det skal utføres på entreprise.

Armen til Lauperak skal bygges av fylket, og Strøm regner med oppstart høsten 1983. Denne delen av veien er på 4 km og skal koste ca 4,5 mill kr. Anlegget gir vegutløsning til Lauperak og vegvesenet har lovet at ferjetrafikken over Ørdsalsvatnet skal kunne avvikles innen 1. januar 1985.

Strøm understøtter at anleggsarbeidet ikke kan drives hele året.

— Dersom vi er heldige med snøforholdene, kan vi vente drift i 7 måneder av året. Erfaringen tilsier at



*Harald Gilja og Ernst Owe Strøm diskuterer fyllingen ved inngangen til Trongedalen.*  
*Foto: Ole Handeland*

snøforholdene i perioden desember til april gjør anleggsarbeid umulig.



*Etter Trongedalen vider landskapet seg ut. Gravemaskinen i forgrunnen er i ferd med å koble sammen to deler av veien. Bøndene vil dyrke opp jorda i øvre bildekant, og om vinteren skulle området gi fine muligheter for skigåing.*  
*Foto: Ole Handeland*

# Ferdaminne sumaren 1982

**Pensjonistane våre var på langtur i starten på juni, og frå Alfred Rake har vi fått desse ferdaminna.**

Det var i Vegsjef Daniel Chestermann si styringstid, at bod gjekk ut frå Per Rådsherre og Marit Skrivar til alle utrangerte kongstenarar frå Rygjariket (dette Vegsjefens ærefulle adelsnavn er Ahners arv frå landnåm i Vesterveg).

For fyrste gong i vår moderne fredstid skulle Ryger og Egder krysse grensene og gjere landnåm på fredsam menér. - I tråd med det beste i historisk norsk tradisjon skulle vener og granner vere velkomne veitsler ved midsommars bel. - Denne heilnorske historiske tradisjon ville Chester, Per og Marit ta vare på, og helst utvikle og vende om til hugnad og velferd, og med samling av gilde minne for oss utrangerte kongstenarar.

Juni månad er ferietid for eldre og forstandige folk, og onsdag den andre vart valgt som startdag med utpekulert klokskap av generalstaben. Klokka 10 sto vi 50 stk. glade og spreke pensjonister oppstilt framfor hylhesten til Haga Buss. - Vi vart tekne hand om av Chester Veghøvding, Marit Skrivar og Johan Lovmann.

I veg sørover bar det med oss. Høvdingen sjølv orienterte over det vakre og vide Jadar-landet. - I muntre ordelag var han stolt over våre gode vegar her i Rygja-riket.

— De har nå gleda av å ferdast på den beste delen av den 3 dagar lange feriereisa, men de skal ha lukke til, også med ferda over andre delar av vegane i kongeriket.

Etter kaffipause på Moi nye vegstasjon sa vår gode Chestermann takk for seg. Han hadde Kongelege Plikter i Suldal, og gav oss over i varetekta til Johan Lovmann. Og han var såvisst ingen klein reserve. Ubegripeleg kor han henta all sin kunnskap frå om alt det mangfald vi såg der vi for fram. - Dei store anleggsarbeida på E 18 i Vest-Agder var interessante ting for oss som meinte oss å vere sakkunnige på heimebane. Og den storfelde brukonstruksjonen over Hestespranget tok beint fram pusten frå oss. Her var norsk vegbygging skunt på sitt aller beste.

Etter ein god lunsj på utsikten Restaurant vart vi godt opplagt til alle tiders «drømmereise» vidare gjennom det smilande Sørland med alle sine velkjende ferieidyllar. Vi fekk orientering om «Sarons Dal», men stoppa ikkje der, i staden tok vegen vidare gjennom Mandal på veg mot Kristiansand.

Vår utmerkte vegvisar frå Vest-Agder vegkontor heldt humøret på topp med opplysende og morosame historier om land og folk der vi passerte. Her i Søgne var det Rockefeller jr. laga verdenssensasjon. Og her var det Bjørnstjerne Bjørnson vart vigd til si kjære Karoline. Her såg vi Knut Hamsund sin residens Nørholmen. Vi såg med lengt ned mot Brekkestø, som vi passerte på god avstand. Lille-sand by var som eit lokkande luftslott i soldis langt mot sør.....

Det velkjende sørlandske badeliv vart for vår del henvist til fantasien. Men den friske og frodige vegetasjonen var oss alle stader inn på livet.

Imponerende frukt og grønnsakvekst, velstelte hus og hagar vitna om eit flittigt og arbeidande folk over heile det smilande Sørland.

Vi kom til Aust-Egdene sin hovudstad Arendal i 19-tida og losa inn på det koselege Sentral Hotell. Etter dusj og kvile og god mat hadde vi ut over kvelden ei triveleg hyggestund med diverse underhaldning. Det var spørjetevling og allsang innimellom andre teatraliske innslag. Ibsen og Jakob Sande sette humøret to-tre hakk opp, alt etter som Rake rota i hjerne-kista. Ja, Per og Marit kan kunsten å drive stemninga til dei store høgder. Og ei verdig avslutning på ei gild kveldstund gjorde Manfred Fransson.

Ein godvers Gud i godlage hadde slege lag med oss frå Oljelandet i vest, og den andre reisedagen var han framleis den same. Etter ein velplassert frukost fekk vi fridom til å granska Arendal by på eiga hand. Mange nytta høvet til ein visitt i den ærverdige Arendal kyrkje. Vi fekk lytta til interessant historikk og opplysningar om det særlege byggverket frå det forrige århundret. Men klokka 11 var vi tilbake til programmet: Fellesmøte med kollegaene våre og pensjonistane i Aust-Agder. Her var Egdene vertskap og vi Rygjarbuer innbedne gjester. Sjølvaste Egdesjef Haugmoen helsa oss velkomne i sitt Rike. I velvalde ord gav han ei interessant orientering om sitt gilde land og folk. Vår talsmann, Johan Lovmann, takka for dei gilde ord og bar fram ei helsing frå vår eigen Rygjer-sjef Chester Danielsen. Som eit lite «symbolsk» minne frå vegvesenet i Rogaland overrekka han ein liten dekorert vegg-tallerken til vegvesenet i Aust-Agder ved Vegsjefen.

Egdene er allsidige på mange om-

råder. Det bur visst ein kunstnar i kvar mann. Vegvesenet sin gitarist og solosanger Johansen er langt meir enn amatør på det området. Og slett ikkje treng ein vere svaksynt for å kunne prestere det skarpaste klarsyn som imitator. Og hr. Ulldal med sin fiolin trollbant oss med sine kunstferdige innslag. Men for å få litt balanse mellom Egder og Rygjer nytta vi gjestene også høve til å bite frå oss. Tidlegare Vegmester Rake hadde eit poetisk kåseri om Ryfylke, og Vegvaktar Gustav Bøen tok fram interessante trekk frå sin barndom på Sørlandet til han seinare vart vegmann i Rogaland. At vår allsidige Per Hole har talegåver utenom det vanlege, visste vi frå før, men her steig han fram og overgjekk seg sjølv. I velvalde ordelag bar han fram dei tanker og gode ord vi alle så gjerne ville ha sagt. Med alle gode ønsker til Pensjonistforeninga i Aust-Agder ba han om å få gi ei lita minnegåve fra Pensjonistforeninga i vegvesenet i Rogaland.

Men heller ikkje vi, Rogalendingane, skulle sleppe tomhendt heim. Ein pensjonert anleggssmed hadde prestert eit utruleg kunststykke; ein nøyaktig kopi av ein anleggsfeisel i miniatyr. Vakkert kunsthandverk av beste merke.

Pensjonistformann Rislå ved Vegkontoret i Aust-Agder bad oss ta imot denne viktige anleggsreidskapen heim til Rogaland. Det er knapt nok brukande til anleggsarbeid nå til dag, men kan vere nyttig som dirigentklubbe for ein møteleiar på pensjonistmøter.

Vår pensjonistformann, Per Hole, tok imot og takka hjarteleg, og lova å fylgje bruksanvisninga etter ordre og med omtanke.

Konsulent Jon Einar Myren leia

den gilde samankomsten med Aust-Egdene på ein lett og ledig måte, og batt dei ymse innslaga saman med morostubbar og artige historier. Til slutt vart vi inviterte til ein båt-tur i den sørlandske skjærgårdsidyll ved vårt neste Egda-besøk.

Etter mettande middag og mange takketalar sto Haga Buss klar for avreise frå Arendal klokka 15.00. Reiseruta vår var planlagt frå Arendal og nordover gjennom Telemark til Fyresdal Turisthotell. Undervegs fekk vi orientering om kjende og ukjende stader. Vi vart vel noko stive til beins etter fire timers reise, men etter god mat og litt kvile var vi på topp igjen. Vi hadde ei gild hyggestund om kvelden i Fyresdal. Når ordet er fritt vert det snart kø om å få sleppa til. Kvoten av historier, stubbar og dikt var på lang nær oppbrukt ennå. Gundersen frå biltilsynet i Haugesund skal vi nok få høyre meir frå til glede

for oss alle. Det var ein så heimekoseleg og naturvakker høgfjellstemning i Fyresdal at det vart seine kvelden før alle kom i seng.

Etter ein fjellfrisk frukost neste dag var vi alle på plass i bussen kl. 7.15. Dette var vår tredje og siste reisedag. Vi var innom Anne Grimdalens Museum i Grimdalen. Imponerande samling av skulpturar frå folke- og dyrelivet. Her står dei levandegjort - vikingkongar og diktarprester, villdyr og åndshøvdingar. Vi skulla hatt god tid om vi skull fått med oss det rett intrykket.

Vi passerte kraftsenteret Dalen i Telemark før vi tok oss kaffepause i det fri på Haukelifjellet.

Nå minka både dag og veg, og vi nærma oss våre heimlege trakter: Røldal, Nesflaten og Suldalsvegen er velkjende navn for rogalendingar. Etter ein velsmakande lunsj på Sand Fjordhotell var vår tre-dagars drau-



*Turdeltakarane samla ved bussen.*

*Foto: Marit Garborg.*

mereise til ende. Haugesundarane skulle over til Ropeid og vi andre over Ryfylkevegen til Tau.

Og nå vart det takketime der alle takka alle. Velfortente gåver for god service vart gitt til våre framifrå leiarrar. Gustav Bøen sa det vi alle kunne sagt:

— Du reiser til Syden og kjem att og seier: «Hvad så du i Søder som in-te du så, i Hemlandet skogar ock da-lar».

Ja, «Fagert er landet du oss gav» - vel blåst og takk for alt og på'an igjen ein annan gong.

Årdal i Ryfylke 7. juni 1982 - Tom Tønne (referent)

## Takk

Styret i pensjonistforeningen i vegvesenet vil med dette takke for bistand under pensjonistturen.

Takken går til Vegsjef og Administrasjonssjef for deltakelse og interessante orienteringer. Videre til representanter for vegvesenet i Vest-Agder og Aust-Agder for kollegial mottaking og rettleiing gjennom disse fylkene. Likeså til vegsjef Haugmoen og Aust-Agder pensjonistforening for hyggelig samvær i Arendal.

Hjertelig takk til turens vertinne, Marit Garborg, Karsten Torkildsen og referent Alfred Rake. Likeså til samtlige som bidro med underholdning, reisedeltakere og Haga Buss's sjåfør som bidro sitt til at turen ble en opplevelse.

Lederne takker reiseselskapet for de glilde gavene vi fikk.

For styret

Per Hole

(sign.)

*Forts. fra side 42*

av våre medarbeidere føler. Vi er svært ofte blitt møtt med den innstillingen at «dersom det er en fordel for vegvesenet at jeg flytter, er det o.k. for meg», selv om han/hun ikke har noe særlig ønske om å bytte arbeidsplass. Det er en innstilling jeg personlig setter stor pris på, og som jeg mener letter arbeidet for alle som har ansvaret for ledelse av etaten.

Den tredje store endringen vi står overfor er i selve organisasjonsstrukturen. alle avdelinger vil bli berørt her. Særlig planavdelingen og anlegg-savdeling får endret sin organisasjon mot en mer distriktorientert struktur. Vi vil gjennom denne organisasjonsendringen særlig oppnå to ting: For det første vil vi få en parallell og sammenlignbar distriktsorganisasjon i alle våre tekniske avdelinger.

For det andre vil vi etablere et nytt mellomlederskikt direkte under avdelingslederne. Dette tror vi vil kunne forbedre kariæremulighetene for våre ansatte og også styrke vegvesenets ledelse. Det vi nå håper er at både tidligere og nye distrikts- og seksjonsledere vil få reell myndighet, reelt ansvar og rikelig anledning til nye og større oppgaver.

## Konklusjon

Gjennom Personalplanleggingsprosjektet vil vi etter min mening oppnå følgende:

- en ensartet organisasjon
- styrking av linjeledelsen
- begrensing av stab- og spesialfunksjoner
- opplegg for en ny form for gruppeledelse
- nye muligheter for bruk av prosjektorganisasjonsmodellen

*Fortsettes s. 17*



# Oppsigelser uaktuelt

Av Ole Handeland

— Oppsigelser av fast ansatte vegvesenfolk er ikke aktuell politikk, seier Vegsjefen i en kommentar til at bevilgningene til investeringer for neste år går kraftig ned.

De fleste som arbeider i vegvesenet har gjennom lengre tid kjent til at investeringene er for nedadgående. Tendensen har vært klar de siste år; siden 1979 har vi hvert år hatt omlag 150 mill kr til investeringer på riks- og fylkesvegene. Summen har holdt seg nokså konstant, det vil si at nedgangen har vært like stor som inflasjonen, eller 10 — 12 prosent pr. år.

For 1983 ser det imidlertid ut til at vegvesenet står foran en drastisk nedskjæring. I følge langtidsbudsjettene og andre opplysninger vil investeringene på riks- og fylkesvegene gå ned til 110 mill kr, altså en nedgang på ett år på 40 mill kr, eller 27 prosent regnet i faste priser.

— Det er klart en så stor nedgang vil skape problemer for oss, sier vegsjef Chester Danielsen i en kommentar.

— Vi har vel aldri tidligere opplevd en like stor forandring, verken opp over eller nedover.

Kostnadene pr årsverk har de senere år ligget på vel 500.000 kroner. En nedgang på 40 mill kr skulle dermed teoretisk bety at antall sysselsatte må reduseres med bortimot 80 mann.

— Er situasjonen så dystert som dette, Danielsen?

— Nei, heldigvis er den ikke det. For det første har vi i lengre tid vært tilbakeholdne med å ta inn nye folk.



*Oppsigelse av egne ansatte er ikke aktuell politikk, sier vegsjef Danielsen.*

*Foto: Ole Handeland*

For det andre har vi de senere år hatt en naturlig avgang på ca 15 årsverk i driften.

For det tredje får vi også i 1983 en god del midler utenom riks- og fylkesvegbudsjettene. Jeg tenker da på forskotteringer o.l. Det gjelder arbeidene på vegen til Kårstø, Laupera-kvegen og forskotteringsmidler fra noen kommuner.

For det fjerde vil vi kunne utsette en del større entreprisarbeider, for eksempel byggingen av bru mellom Sokn og Askje i Rennesøy kommune.

— Jeg tror imidlertid vi kan å pro-

*Fortsettes s. 19*

# En bedre organisasjon

Av Chester Danielsen

Vi går inn i en viktig og avgjørende fase i vårt personalplanleggingsprosjekt. Det er nå vi skal gjennomføre de tiltak og ordninger som vi tidligere har truffet beslutning om, tildels etter samråd med våre personalorganisasjoner. Denne gjennomføringsfasen vil stille store krav til oss alle, både i ledelsen og ellers.

## Overføring av arbeidsoppgaver

Vi skal nå bl.a. overføre arbeidsoppgaver mellom avdelinger, f.eks. skal planavdelingen overta planoppgaver som tidligere ble ivaretatt av vedlikeholdet. Vi vil kanskje få en del overgangsproblemer i forbindelse med slike overføringer. Men i det store og hele tror jeg at nettopp denne siden av prosjektet gjerne vil være den minst problematiske. Dersom de som skal overlate oppgavene til andre er hjelpsomme, og ikke fraskriver seg alt ansvar for oppgaven før de er skikkelig overbevist om at den vil bli vel ivaretatt, vil denne overgangen gå greit.

## Omplasseringer

Vi skal ikke bare flytte på oppgaver, men også på personale. Vi har i dag ca. 135 ansatte ved vegkontoret, inklusive engasjert personale.

Av disse vil 21 personer måtte bytte arbeidsplass som følge av personalplanleggingsprosjektet. En stor del av disse er medarbeidere med lang tjenestetid og lang erfaring innen det arbeidsområdet de hittil for det meste har hatt. De vil nå bli overført til andre avdelinger, få nye og ofte mer ansvarsfulle oppgaver.

De personaloverføringer vi skal

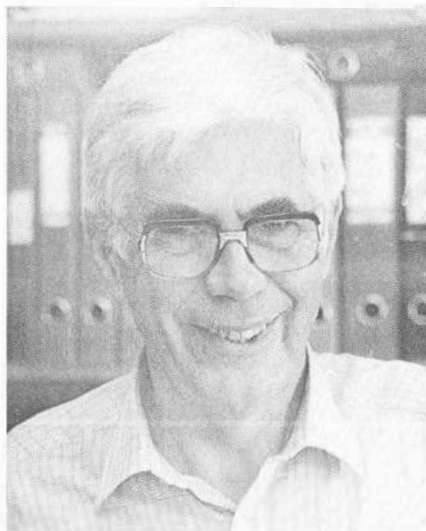


Foto: Ole Handeland

gjennomføre, har i første rekke bakgrunn i medarbeidernes egne ønsker om nye arbeidsoppgaver og egenutvikling samt i behovet for å få balansert fordeling av personalressurser mellom avdelingene. Eventuell misnøye fra ledelsens side over hvordan en medarbeider har fungert i sin stilling, har i det hele tatt ikke vært inne i bildet i denne sammenheng. Jeg vil gjerne få presisere så sterkt jeg kan at vi i stor utstrekning har tatt hensyn til personlige ønsker i forbindelse med overføringen, og at det er en linje vi gjerne vil følge også i fremtiden.

La meg også få si at arbeidet med nettopp denne siden av vårt prosjekt har avslørt for meg den store grad av lojalitet overfor etaten som de fleste

Fortsettes s. 40

# Tillitsmannens spalte

## Omkring lønnsoppgjøret

Nå veit me at lønnsoppgjøret er i hamn for Statstjenestemannskartellet. Det var vel ikkje uventa at uravstemminga gav fleirtal for forhandlingsresultatet. Men det er vel ingen som er imponert over det resultatet ein kom fram til: Eit generelt tillegg på alle trinn med 8,3 prosent + 0,55 prosent som sosiale og økonomiske forbetringar i Fellesbestemmelsene.

Me merkar heile tida dei aukande prisane på varer og tenester. Ingen har gitt lovnader om auke i kjøpekrafta for oss. Korleis utviklinga i kjøpekrafta blir, avheng av prisstiging. Det seiest at med ei prisstiging på 11 prosent vil kjøpekrafta i gjennomsnitt for dei statstilsette halda seg på 1981 - nivå med det oppnådde resultatet. Dersom låglønstillegg, justerings-/normeringsoppgjør og gliding vert haldne utanfor, vil kjøpekrafta gå ned på alle lønnstrinn. Men er det rimeleg å tru at prisstiging vil halda seg på 11 prosent?

Når eit resultat som gir så pass lite likevel blir akseptert, har det sjølv sagt å gjera med den situasjonen me er i. Eg tenkjer då både på den regje-

ringa me har og dei økonomiske forholda i samfunnet. Dessutan er det vel slik at dei statstilsette stort sett tykkjer dei har gode arbeidsforhold. Trygge arbeidsplassar med større fri-dom og mindre stress i arbeidet enn det ofte er i det private næringslivet vil for mange vega like tungt som lønnsforholda.

Her i Rogaland er både lønnsnivået og prisnivået høgare enn dei fleste andre stader i landet. Dette har skapt meir uro blant dei statstilsette her, ikkje minst har me merka det i vår etat.

Eg har inntrykk av at somme meiner at personalplanleggingsprosjektet ved vegkontoret berre har skapt meir uro. Men eg trur at fylgjene vil vera positive både for dei tilsette og etaten. Eg vil her spesielt peika på mulighetene for stillingsopptrykk, gjennomtenkt oppgåvefordeling for stillingane og dermed større effektivitet. Dette siste treng ikkje gi ringare arbeidsvilkår eller dårlegare trivsel.

Utviklinga i samfunnet er slik at det er nødvendig å gjera endringar for å tilpassa seg ytre endringar. Sjølv sagt må ein ikkje riva opp organisasjonen med faste mellomrom. Men justeringar trengst for ikkje å gå i stå og bli utkonkurrert. Ein levande organisasjon er ein organisasjon i endring.

At det omtrent samtidig har vore forhandlingar om lønnene våre og om omorganiseringa av vegkontoret er jo tilfeldig. Men likevel er det ein samanheng. Når vegetaten fungerer godt, er det ein del av føresetnadene som lønnsforhandlingane skjer under, og forhandlarane for staten skulle då lettare kunna gå med på gunstige vilkår.

Gunnleiv Aareskjold  
NTL

## Fossanmoen bro



*Fossanmoen bro, Forsand. Bygget 1907. Hvelvebro av tørmur. Spændvidde 5,0 m, halvcirkel bue, pil 2,5 m. Kjørebredde 2,5 m. Rekkverk stab. Bygget av kontraktør S. Andersen i forbindelse med veianlegget Bygdevei Helle Fossan. Muringen utført på dagløn av Ole Olsen Mæle den eldre. Broen var kostnadsregnet til kr. 700,— men har antagelig kostet kr. 900,—. Reproduisert fra Bassøes platearkiv.*