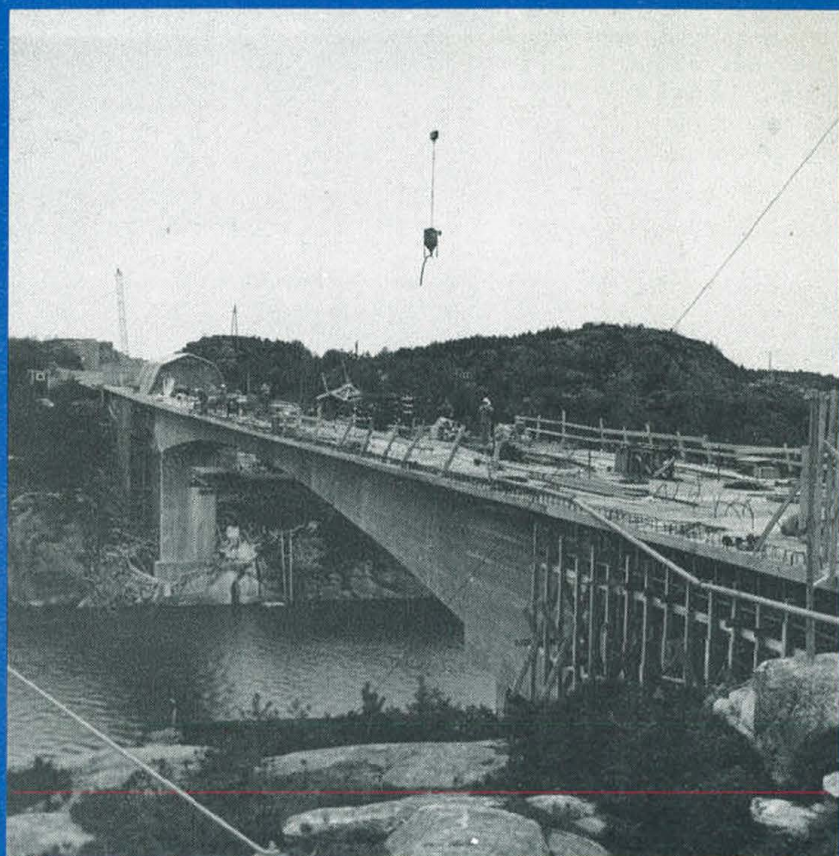


Rygjavegen



Nr. 5 - 82

Innhold:

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

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonsens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

Redaksjonssekretær: Grete Jacobsen.

Redaksjonsråd: Georg Eie, Olav Hauge, Vigdis Onarheim, Arne G. Vashø og Markus Wiik.

TEKNISK KVALITETSKONTROLL	s. 3
VEGEN OG VI	s. 4
UNDERGRAVD FERJEL EIE	s. 5
KONTAKTUTVALGETS ÅRLIGE FELLESMOTE	s. 6
NIKOTINLENKÅ ER KASTET AV	s. 8
FORBEREDELSE TIL PENSJONSALDEREN	s. 9
MADLAVEIEN	s. 11
EN DEL AV VEGVESENET	s. 12
INTEGRASJON PÅ PAPIRET	s. 15
HVA ER HYOR?	s. 20
LAV-VOLT LYSANLEGG	s. 23
NAP-MEDALJE	s. 24
BILTILSYNET ELLER VERKSTED?	s. 26
DEN SKINNENDE STABBESTEINEN TIL VEGSJEF GIMNES	s. 30
KRYSSORD	s. 32
UNNGÅR DU SENTRUM	s. 34
NYTT KONTROLL OPPLÈGG	s. 35
OPPARBEIDING AV FRIDAGER I DRIFTEN	s. 36
PENSJONISTARRANGEMENT	s. 37
PENSJONISTFEST	s. 38
VEGVESENETSPENSJONISTFORENING DISTRIKT 3	s. 40
NY DISPENSASJONSORDNING FOR SPESIAL KJØRETØY	s. 41
DAGENS GODE GJERNING	s. 43
KONTAKTMØTE MED ØPPSYNET	s. 48
KONTAKTMØTE MED TILLITSMENN I DRIFTEN	s. 45
TT-INTERNAT I SAUDASJØEN	s. 46
MOR OG JORD	s. 49
TIL MINNE, JOHN RASMUSSEN	s. 50
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 51

Forsidefoto:

Mjåsund bru på den nye riksveg 512 til Kårstø er snart ferdigbygget.

Foto: Ole Handeland

Aktuell kommentar:

Teknisk kvalitetskontroll

Av driftssjef Arne Njå.

Emnet teknisk kvalitetskontroll har vært behandlet flere ganger tidligere, bl.a. på kontaktmøter med oppsynstjenesten. Hensikten har vært å motivere lederne i driften til større innsats for å oppnå riktig kvalitet i vegbyggingen.

For å komme videre med saken ble det i Rogaland nedsatt en prosjektgruppe med deltakere fra vegkontoret og arbeidstakere i vegarbeidsdriften.

I tråd med tanken om desentralisering og større delegering av myndighet gikk prosjektgruppen inn for prinsippet om at arbeidet med teknisk kvalitetskontroll skal utføres på arbeidsplassen, og av de folkene som utfører arbeidet — i den grad dette er mulig. Det kontrollarbeid formenn og arbeidere på arbeidsplassene ikke kan utføre, må oppsynsmannen hjelpe til med. I noen tilfeller må oppsynsmannen ha hjelp av ingeniør. Der hvor det kreves spesiell kompetanse og utstyr må kontrollen utføres av folk fra distriktslaboratoriet. I tillegg skal distriktslaboratoriet foreta kontroll ved hjelp av stikkprøver.

Prosjektgruppen mente at folkene på arbeidsplassene ville bli mer kvalitetsbevisste ved at de selv i stor utstrekning fikk utføre kontrollarbeidet. For kort tid siden fikk vi på vegkontoret tilsendt «Håndbok 085 — Teknisk kvalitetskontroll» fra Vegdirektoratet. Av kontrolltyper er i boka nevnt **driftskontroll** og **stikkprøvekontroll**. Det er bl.a. nevnt at driftskontroll er en del av produksjonen.



Den veiledning boka gir, synes å samsvare med de tanker prosjektgruppen kom fram til. Jeg tror at både lederne og folkene på arbeidsplassene må medvirke dersom vi skal oppnå tilfredsstillende kvalitet i vegbyggingen.

Riktig kvalitet.

Vi kan si at vi har riktig kvalitet i vegbyggingen når vegen er best mulig tilpasset den trafikken som skal gå på vegen. Men vi må føye til at kvaliteten må tilpasses de økonomiske forhold.

Vegnormalene skal sikre riktig utforming av vegene og riktig bruk av materialer til byggingen. Ved utarbeidelsen av vegnormalene er økonomis

ke forhold tatt med i vurderingen, bl.a. anleggskostnader, vedlikeholds-kostnader, kjørekostnader, landets økonomiske stilling m.v.

Vegnormalene gjelder for bygging og utbedring av riks- og fylkesveger. I Rogaland bruker vi den praksis at vi ved utbedringer svært ofte fraviker vegnormalens krav til bæreevne. Oppfyllelse av dette krav skal i så fall skje i et senere byggetrinn. Men kravene til materialkvalitet forutsettes å gjelde i samsvar med normalene. Nye veger skal bygges etter normalene også med hensyn til bæreevne.

Dagens situasjon

Når det gjelder teknisk kvalitet i vegbyggingen, er forholdene i Rogaland trolig slik som de øvrige fylker i landet; vi må desverre konstatere at vegnormalene ikke er fulgt slik de skulle. Det er også i den senere tid f.eks. påvist for stor finstoffinnhold i bærelag innen enkelte strekninger på viktige veger. Følgen kan bli nedsatt akseltrykk, sprekkdannelse i asfaltdekket og økede vedlikeholdsutgifter i framtiden.

Vi må i tiden som kommer arbeide mer for å få riktig kvalitet i vegbyggingen. For å nå dette mål er det

uomgjengelig nødvendig med kvalitetskontroll. Vegnormalene er retningslinjer vi alle plikter å følge. Det er tatt med som en forutsetning at teknisk kvalitetskontroll skal gjennomføres, og normalen gir også hvilke krav som settes til kontrollen.

Vi har i lang tid hatt noe kvalitetskontroll, men den har ikke vært tilstrekkelig. I den senere tid har vi arbeidet for å få kontrollen bedre, vi har utarbeidet planer for hva som skal kontrolleres på de enkelte arbeidsplasser og vi har avklart hvem som har ansvaret for de enkelte oppgavene.

Teknisk kvalitetskontroll gjelder såvel drift i egen regi som entrepriser. Mange som arbeider i vegvesenet føler seg i en konkurransesituasjon med entreprenørene, og ønsker at vegvesenet skal kunne utføre mest mulig av arbeidet i egen regi.

Ved å være kvalitetsbevisste og gjøre en innsats for å oppnå riktig kvalitet, vil folk i vegvesenet kunne styrke sin stilling i konkurransen med entreprenørene.

Riktig teknisk kvalitet er et av vegvesenet hovedmål, og det er ønskelig at enhver på sin plass arbeider med dette mål for øyet.

Vegen og Vi

Dette gjelder i første rekke dere som ikke har vært i etaten i lengre tid, dere andre kan egentlig bare slutte å lese nå.

Vegen og Vi sendes hjem til de ansatte i vegvesenet. Vi har fått høre at det er en del som ikke får den tilsendt, og er interessert i at de melder fra til Grete Jacobsen på vegkontoret om dette. Dermed kan vi sende en samlet oversikt til Vegdirektoratet over an-

satte som mangler på distribusjonslistene. Ved adresseendring kan det lønne seg å sende en melding direkte til Vegdirektoratet med den nye adressen.

I samme slengen kan vi ta med at adresseendringer selvfølgelig også må komme til Ryggvegen, dersom du fortsatt ønsker å motta den.

Skal lure på hvor mange som leste alt?

Undergravd ferjeleie

Oanes ferjeleie måtte stenges for all trafikk i vel en uke i mai på grunn av undergraving av sjøbunnen.

— Vi hadde dykkere til rutinekontroll av ferjeleiet 5. mai, sier Alf Skaar ved vedlikeholdsavdelingen.

— Rapporten viste at alt var i orden. Men 18. mai ble det oppdaget sprekk i ferjekai-muren. Sprekken hadde da forsårsaket at det ene tårnet hvor motvekt er plassert var glidd fremover mot sjøen.

Skaar forteller at dykkere ble sendt ned for å undersøke ferjeleiet på ny. De oppdaget til dels store utgravinger under det ene fundamentet. Dessuten var gabionsmattene som skulle forhindre utgraving, blitt forskjøvet.

— Vi stengte ferjeleiet for all trafikk, det var ikke forsvarlig å la folk kjøre over ferjelemmen, sier Skaar.

Sikringsarbeider ble straks satt i gang for å hindre at muren gled mere ut. Deretter var dykkere nede og rensket vekk løsmasse under fundamentet, og forskalinger ble reist.

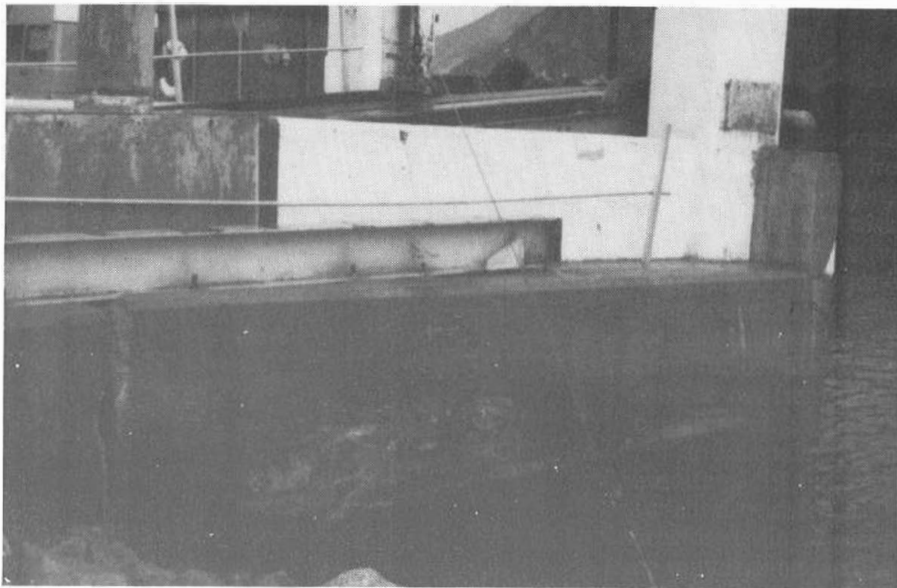
— Arbeidene med forskaling og støping pågikk dag og natt fram til 27. mai, sier Skaar.

— Dagen etter kunne vi igjen sette trafikk på ferjeleie, takket være god innsats av våre egne folk på båten «Vølaren» og dykkere fra firmaet «3 X».

— Hvordan kan sjøbunnen bli undergravd?

— Gabionsmattene er blitt forskjøvet litt etter litt, og dermed har propellen på ferjene gjort resten, sier Skaar.

La oss til slutt legge til at reparasjonene kom på ca. 250.000 kroner.



Til venstre ser vi sprekken i muren.

Kontaktutvalgets årlige fellesmøte

Av Reidun Lanne

Kontaktutvalgets fellesmøte ble i år holdt på Ullensvang hotell, Loftshus, 17. og 18. september. Ankomst var satt til kl. 13.00 på fredagen.

Møtet ble åpnet av formannen i Kontaktutvalget, biltilsynssjef Jan Tore Odd. En spesiell glede for KU var det at vegdirektør Eskild Jensen hadde takket ja til innbydelsen. Andre gjester fra vegdirektoratet var trafikkdirektør Olav Søfteland, avd.dir. Askel Bruun, konsulent Roar Kjos og kontorsjef Tore Audberg. Ekstra gledelig var det å ha alle de tre vegsjefene til stede.

Første foreleser var avd.dir. Bruun som hadde fått som tema «BILTILSYNET I 80 ÅRENE». Bruun kom inn på biltilsynets produktivitet, biltilsynets arbeidsprogram, samt vegtrafikkavdelingens arbeidsprogram.

«ER MÅLSETTINGEN MED INTEGRERINGEN AV BILTILSYNET I STATENS VEGVESEN NÅDD?» var emnet til vegsjef Chester Danielsen. Danielsen gikk først gjennom historikken bak integrasjonen, videre med erfaringene hittil og til slutt hva som kan gjøres



Denne plakaten møtte biltilsynets kunder i Stavanger i midten av september.

Foto: Ole Handeland

videre. Vegsjefen trakk fram biltilsynssjefenes rolle i integrasjonsprosessen, derav en utbygging av biltilsynsavgdelingen ved vegkontoret. Et vidare integrasjonstiltak var mulighetene for omdisponering og røking av personalet mellom biltilsynet og resten av vegvesenet. Til slutt kom Danielsen inn på Arbeidsdelingsutvalgets siste innstilling, hvor utvalget har foreslått forskjellige delegeringer fra vegtrafikkavdelingen.

Lørdag formiddag var emnet «KONTROLL AV BILER I FREMTIDEN». Avd.dir. Bruun innledet og kom med vegdirektoratet sitt syn, som ganske kort var: Biltilsynet vil ikke få de nødvendige ressurser til å kunne gjennomføre bilkontroll i henhold til framlagte stortingsproposisjoner og langtidsplaner.

Forbrukerrådet v/avd.sjef Stalheim fikk så ordet. Stalheim svarte på spørsmålet «HVEM SKAL DRIVE KONTROLL AV BILER I FREMTIDEN?» ganske enkelt ved å si: Biltilsynet.

Etter kaffepausen var det advokat Forsdahl, Norges Automobilforbund, sin tur. Han konkluderte også som Stalheim: Biltilsynet skal og bør drive bilkontroll.

Etter disse innleggene var det en frisk plenumsdebatt. Vegsjef Josef Martinsen fikk oppgaven å oppsummere og konkludere formiddagens emne.

Både spørsmålet om biltilsynets integrering i vegvesenet og hvem som skal drive bilkontroll er nærmere behandlet i artikler i dette nummer av Rygjavegen.

Etter lunsj fikk biltilsynssjef Einar Valle ordet og emnet hans var: «VILKÅR FOR INNDRAGNING, BESLAG

OG TILBAKELEVERING AV FØRERKORT, SAMT SAKSBEHANDLINGSRUTINENE».

Til slutt oppsummerte vegdirektør Eskild Jensen. Vegdirektøren hadde et friskt innlegg, og lett blanding av skjemt og alvor. Han konkluderte bl.a. med at bilverkstedene i en overgangsperiode må avlaste biltilsynet med kontroll av lette kjøretøyer. Vegdirektøren ga ros til Kontaktutvalget for arrangementet og gjennomføringen av fellesmøte.

Aller siste post på programmet var festmiddagen. «Biltilsynets vakreste eventyr» var i gang og det varte ut i de små timer.

Nikotinlenka er kasta av

Av Torleif Halvorsen

*Nå har han tatt sin siste blås,
og det må ikkje misforstås.
I årevis han tobakk brukte,
men nå skal han nok gifta tukte.*

*Nå sit han her i anleggsbrakka
rastlaus vorten og berre snakka.
Men gi seg for litt nikotin
kunne aldri i livet falla han inn.*

*Så tenk den pina han må gjennomgå,
som ikkje får bruka tobakk nå.
Dagen han slit seg gjennom med møda
og drøymer om røyken som siv gjennom brakedøra.*

*Men han har trua og vil ikkje stura,
han retter seg opp mot overtrua.
Å, du og du, det vore godt
med berre ein stump og ein kaffekopp.*

*Men nei du snikande, giftige fant
nå skal han stå mot — kontant.
Ikkje skal han for nikotinstumpen falle
nei, før skal han drikke ei bønne med galle.*

*Så der han står, stødig i trua
og fast forankra som sterke brua.
Og der vil han stå heile livet NÅ,
utan meir bruk av tobakk og skrå.*

*Så det som han før kasta bort i røyk
skal han nå spara opp — i ein føyk.
For ikkje skal han bli røyka i hel
så lenge han rår over lekam og sjel.*

Vi regner med at noen nyttårsforsett
om å kaste røyken vil komme også i
år. Vi ønsker lykke til, og håper dik-
tet kan være en hjelp på vegen.

Red.

Forberedelse til pensjonsalderen

Tekst og fotos: Marit Garborg

Ulike mennesker kan ha svært forskjellig oppfatning av den forestående pensjonstilværelse. Noen ser frem til dagen med de største forhåpninger, andre kan være mer betenkt, eller grue seg til dagen da de må forlate arbeidsplassen — de blir arbeidsledige.

For å kunne mestre den kommende situasjon kreves det en realistisk planlegging og dette igjen forutsetter kunnskaper.

Er så den vordende pensjonist orientert om sine rettigheter og muligheter etter pensjonering?

Spørsmålet må dessverre bevares negativt. En rekke utenlandske-

norske undersøkelser viser tydelig at de fleste har lagt få konkrete planer for sin kommende pensjonisttilværelse.

Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen (som er et halvstatlig organ) har i nærmere 12 år spredt opplysning om behovet for forberedelse til pensjonsalderen gjennom bl.a. brosjyrer, filmer, rådgivning, studieringer og utdannet kursledere for kurs i forberedelse til pensjonsalderen.

Mange spør seg om det er nødvendig å gå på kurs for å forberede seg til de forhåntlig kommende år.

For å ta del i yrkesaktivt liv i ca. 45



Fornøyde kursdeltakere samlet foran hotellet.

år må en forberede seg fra ca. 12 år og opp mot 20 år, for noen enda lenger.

Ser en på de forventede pensjonsår kan det dreie seg om 2—3 år og oppover til 20—30 år og her bør det også skje en forberedelse/en opplæring slik at en kan mestre den nye livssituasjonen best mulig både for seg selv, sine nærmeste og samfunnet.

Kurs i forberedelse til pensjonsalderen.

For å tenke gjennom den kommende livssituasjonen og for å forberede seg til pensjonsalderen vil Statens vegvesen i Rogaland gi tilbud til de som er 62 år og mer om å delta på kurs i «Forberedelse til pensjonsalderen».

Til kurset inviteres også den ansattes ektefelle, fordi pensjonstilværelsen angår dem begge.

Det første kurs som Statens vegve-

sen i Rogaland har arrangert i «Forberedelse til pensjonsalderen» ble holdt på Farsund Fjordhotell i tiden 14.—17. september 1982.

De emner som ble tatt opp på kurset var:

- Behovet for forberedelse til pensjonsalderen
- Boligen i eldre år
- Juridiske forhold
- Fra yrkesinntekt til pensjon
- Aldring og personlighet
- Kontakt og samhörighet
- Aktivitet og helse
- Intervju med pensjonist
- Kosthold og helse
- Aldring og helse.

Etter kurskritikken å dømme og de reaksjoner som fremkom under kurset syntes deltagerne det var et interessant, nyttig og hyggelig kurs.



Deltakerne var også på utflukt til Lista fyr.

Madlaveien

Av Per Eikemo

Madlaveien i Stavanger er stort sett ferdig utbygget til 4 - felts veg (kollektivfelt) fram til Madlamarkveien. Arbeidene på parsellen mellom Tjensvollkrysset og Madlamarkveien har på gått siden 1979.

I avisene fikk vi en del påpakning fordi arbeidet gikk for sent. Men anlegget var mer omfattende enn det i dag ser ut til når vegen ligger der ferdig. Jeg skal i grove trekk nevne det viktigste som er utført på denne parsellen:

- Parsellen er 1.000 meter lang med 4 kjørefelt
- Gang- og sykkelveg med ramper utgjør 1.200 meter

- Fortau er 1.100 meter
- 6 bolighus er revet
- Vi har satt ned 50 forskjellige kummer
- Det er lagt 1.500 meter rør for overvann og drenering
- 2.000 meter plastrør for trafikklys og kryssing under vegen for kabler til elverk og televerk er lagt
- Vi har bygget 2 underganger på henholdsvis 25 og 30 meter
- Det er satt ned 21.600 kantstein (5.400 meter)
- Ca 2.500 m² belegningsstein er lagt i midtdele og trafikløyer



Leif Kjell Oaland borer før sprenging. Det sier seg selv at med så mange kabler og en årsdøgntrafikk på omlag 17. 000 kjøretøyer måtte sprengingsarbeid gjøres med stor omhu.

Foto: Per Eikemo

Biltilsynet:

En del av vegvesenet?

Av Ole Handeland

Biltilsynet har vært en del av vegvesenet i nesten 5 år, men er avdelingen virkelig blitt en del av etaten, på linje med de øvrige avdelinger?

— Dette tema ble tatt opp på biltilsynets kontaktkonferanse i september. Vegsjef Chester Danielsen innledet til debatt om temaet.

— Siden biltilsynet ble en avdeling i vegvesenet har det stort sett vært ro om den formelle organisasjonen, sa Vegsjefen.

— Så vidt jeg vet er det ingen, verken i eller utenfor etaten, som vil ta den formelle organisasjonsformen opp til ny debatt.

Erfaringer

Vegsjefen mente integrasjonen av bil-

tilsynet og de øvrige avdelinger i vegvesenet har tatt lenger tid enn mange hadde håpet. Han siterte en del fra et foredrag han holdt for om lag 4 år siden.

— *Biltilsynets arbeidssituasjon kan karakteriseres med følgende tre hovedtrekk:*

- ★ *Det er mer publikumsrettet og har mer preg av offentlig service enn vegkontoret. Dette gjør det nødvendig for biltilsynet å arbeide etter faste rutiner og retningslinjer som sikrer lik behandling av alle borgere. Lik publikumsbehandling er en hovedmålsetting i*

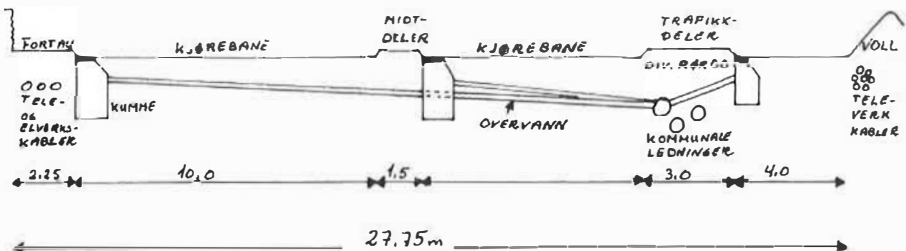
- Totalt er ca 25.000 m² asfalt lagt på vegen, fortau og gang- og sykkelveg. På vegen er det 3 lag asfalt.
- 2 lyskryss er oppsatt

I tillegg har vi truffet på omtrent alt som kan graves ned i jorden. Jeg kan nevne 1000 mm vannledning, 10 kV og 50 kV elektriske kabler, en

drøss telekabler, kloakker, vannledning og søppelfylling. Skulle det være noe jeg har glemt å nevne, har vi antakelig truffet på det også.

Fram til i dag har parsellen kostet 9,3 mill kr, det vil si 9.300 kr pr meter.

Til slutt har jeg lyst til å vise et typisk snitt av Madlaveien.



biltilsynet i motsetning til vegvesenet forøvrig.

- ★ *Biltilsynets arbeid har mer preg av rutinemessig gjentakelse enn vegvesenet forøvrig. Biltilsynet er derfor mest tjent med en formell regelbunden organisasjon med sterk spesialisering og sterk sentral styring. Som eksempel på hvor sterk den sentrale styringen er, nevner jeg at selveste Stortinget har gjort vedtak om at 15 minutter skal brukes til hver bilkontroll.*
- ★ *Biltilsynets arbeidssituasjon er preget av kontinuitet, klart markerte, avgrensede oppgaver og mangel på overraskelser. Arbeidssituasjonen innbyr ikke til de sterke utfordringer om å vise initiativ.*

— Det er all grunn til å spørre hvordan en organisasjon med slike særtrekk kan tilpasses — for ikke si integreres i en annen, større organisasjon hvor arbeidsoppgavene og løsningsmetodene er helt anderledes. I motsetning til biltilsynet er vegvesenet karakterisert ved forholdsvis liten publikumskontakt, lite rutinepreget arbeid, stor grad av desentralisering og selvstendighet hos den enkelte medarbeider. Vi har behov for en fleksibel organisasjon, som smertefritt kan omfordele ressurser, gjøre seg ferdig med en oppgave og påta seg nye.

Personlig synes jeg ikke de erfaringene vi har hatt disse fem årene mot sier noe av dette, sa vegsjef Daniel sen.



Foto: Ole Handeland

Årsaker.

Vegsjefen pekte på en del årsaker til mangel på integrasjon:

- ★ Tilgangen på personale og midler har sviktet i forhold til Stortingsmeldingen. Biltilsynet er derfor i dag enda mer nedsyltet i sitt daglige arbeid, og har ikke overskudd nok til å tenke på integrasjon eller nye arbeidsoppgaver.

- ★ Verken biltilsynssjefene eller vegkontorenes ledelse forøvrig har lagt sterk nok vekt og arbeid på å finne felles arbeidsoppgaver utover avdelingsgrensene.

En offentlig instans

— Før jeg går videre vil jeg for ordens skyld ta opp igjen årsaken til at vi ønsker en integrasjon av biltilsynet i vegvesenet, sa Danielsen.

— Tankegangen bak det hele er for det første begrepet «et samlet vegtransportssystem» som omfatter vegen, kjøretøyene og trafikantene. For det andre at det bare skal være én offentlig instans nemlig Statens vegvesen, som skal ha det offentlige ansvar for vegtransportsystemet.

— Vi må få til en integrasjon før vi kan snakke om et vegtransportssystem, og kan kalle oss en veg- og trafikketat.

Hva kan gjøres?

— Vi må i første rekke se nærmere på biltilsynssjefens rolle, sa Danielsen.

Han mente flere biltilsynssjefer har søkt seg bort fra stillingen fordi de er frustrert og desillusjonert.

— Kan det mer skyldes at biltilsynssjefene er blitt den tapende part i en skjult maktkamp mellom stasjonsjefene, biltilsynssjefene og Vegdirektoratet, enn at de er misfornøyd med manglende integrasjon? spurte Vegsjefen.

Han ville ellers ikke se på biltilsynssjefen som person i denne sammenheng, men biltilsynsavdelingen ved vegkontoret.

— En vesentlig oppgave for denne avdelingen må være å ivareta samarbeidet mellom biltilsynet og vegvesenet forøvrig. Det kan ikke avdelingen make uten å bli vesentlig styrket.

Første tiltak Danielsen trakk fram

for å bedre integrasjonen var en bemanningsplan og tempoplan for å styrke biltilsynsavdelingen.

Ellers mente han følgende tiltak ville bedre situasjonen:

- ★ Bedre mulighet for omdisponering og rotering mellom personalet i biltilsynet og de øvrige deler av vegvesenet.
- ★ Gjennomgåelse av arbeidsoppgavene for hele vegadministrasjonen for å finne fram til en fornuftig arbeidsdeling, samarbeidsoppgaver og samarbeidsformer.
- ★ Vegdirektoratet må spille en adskillig mer aktiv rolle for å få til en samordnet etat i distriktene, bl.a. ved å delegere større ansvar og myndighet til biltilsynssjefene, og ved å bygge opp biltilsynssjefens myndighet i forhold til stasjonssjefene.

Vegsjefen stilte spørsmål om holdning i Vegdirektoratet — og da i første rekke vegtrafikkavdelingen — har hindret en raskere integrasjon?

Han mente at direktoratet har vært for lite flinke til å delegere myndighet til fylkene, og nevnte eksempler på saker som skal delegeres i løpet av 1983:

- ★ Godkjenning av varsellykter (gule og blå roterende blinklys).
- ★ Godkjenning av brannslukningsapparater til busser.

— For en utenforstående — som jeg i denne sammenheng er — virker det forbausende at småplukk som dette ikke er delegert til fylkene for lengst, sa vegsjef Chester Danielsen.

Integrasjon på papiret.

Av Ole Handeland.

Etter vegsjef Danielsens foredrag og den etterfølgende diskusjon samlet vi tre ansatte i biltilsynet for å høre deres mening om integrasjon eller mangel på integrasjon. Alle tre har det til felles at de har arbeidet både under den gamle og den nye tilknytningen til vegvesenet.

De tre er: Leif Ødegård, stasjons-sjef ved stasjonen i Egersund, Torstein Thorsen, seksjonsleder ved stasjonen i Stavanger og Harald Baadsvig, avdelingsingeniør ved stasjonen i Haugesund.

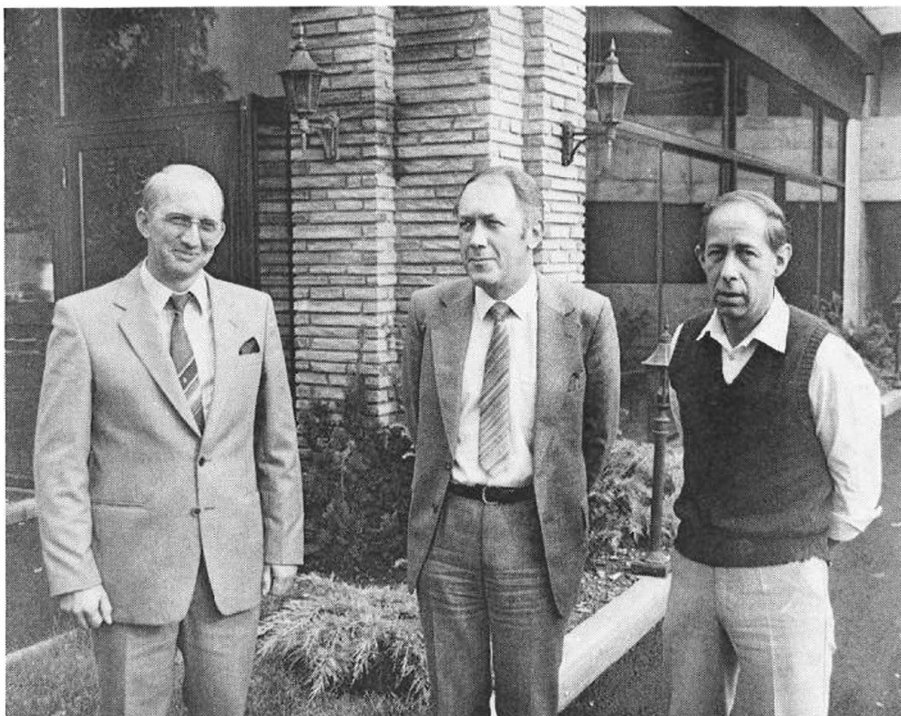
I hvor stor grad mener dere biltilsynet er blitt en del av vegvesenet?

Ødegård:

Integrasjonen har skjedd på papiret, men det mangler en god del på at det har skjedd i virkeligheten. Det skyldes bl.a. de spesielle gjøremål i biltilsynet og mangel på diskusjon om felles oppgaver.

Thorsen:

På kjøretøysseksjonens område merker vi ikke så stor forskjell på før og etter inkorporeringen, som jeg velger å kalle det som skjedde. Vi har



Fra venstre: Harald Baadsvig, Torstein Thorsen og Leif Ødegård.

noe mindre kontakt til Vegdirektoratet nå enn tidligere, vi har måttet prøve, så langt råd er, å ta stilling til problemene på stasjonen, eller ta kontakt med Biltilsynssjefen. I og med at han i Rogaland har sin bakgrunn fra biltilsynet, er det naturlig at vi forsøker å finne støtte for vedtak hos ham.

Det vanskeligste er å vurdere hvor frie vi egentlig er, hvilke vedtak har vi lov til å fatte i henhold til forskriftene?

Vegsjefen er jo egentlig biltilsynets øverste leder på fylkesplanet. Han har delegert noe til Biltilsynssjefen, som igjen har delegert en del til stasjonene. Men alt dette er noe uklart for oss, vi er ikke sikre på hva som er delegert til hvem. Jeg kan som et eksempel nevne at kjøretøvforskriftenes kapittel 2 — krav til kjøretøy — er delegert til Vegsjefen. I praksis oppfatter vi det slik at det er videre delegert til biltilsynet å gjøre unntak fra forskriftene, men helt klart er ikke dette.

Baadsvig:

Da biltilsynet i sin tid ble spurt til råds om å bli integrert i vegvesenet, var jeg en av de få som så fordeler i det. Jeg tror integrasjonen blir bedre desto større kontakt det er mellom biltilsynet og de øvrige avdelingene. Det mangler vilje til å undersøke, spørre, søke informasjon hos den annen part. Noen personer gjør det, og jeg tror de har nytte av å være integrert.

Hvilke fordeler/ulempes så dere ved å bli en del av vegvesenet?

Baadsvig:

Vi mente det kunne være en fordel å kunne nytte maskiner og andre ting vegvesenet hadde og biltilsynet manglet, som forslagsordning, feriehytter, bedriftsidrettslag, kunstfore-

ning osv. Dette var også saker hvor biltilsynet hadde vist liten interesse for å engasjere seg.

Personlig tror jeg ikke jeg hadde så mange andre argumenter, bortsett fra et nærmere samarbeid med trafikkteknisk seksjon, og der har det skjedd lite og ingenting siden jeg foreslo det for 10 år siden.

De som var mot, mente vi ville få større bevilgninger ved å stå fritt. Dessuten ville vi være en egen etat, egen frittstående brikke i samfunnet, og du vil. De så det slik at dersom vi ble en del av vegvesenet, ble vi «bare» en avdeling, og det var på en måte mindreverdige.

Thorsen:

Vi var selvfølgelig klar over at en tilknytning ville bety sosiale fordeler som biltilsynet som en liten etat ikke kunne oppnå alene.



En innlemming av biltilsynet i vegvesenet betyr også forpliktelser for vegvesenets ansatte.

Vi var den gang en frittstående kontroll - etat. Vi så at det kunne bli et press på de ansatte fordi de fikk mange «kjente» i resten av etaten. Dette har til dels vist seg å slå til, og nå vil jeg provosere litt:

Biltilsynet driver vektkontroll, og vi er slett ikke fremmed for tanken om at vegvesenets øvrige avdelinger nærmest har motarbeidet dette.

Vi driver også med kontroll av kjøretøyer, og det forekommer ofte at kolleger i vegvesenet forteller om hårreisende ting de har sett langs vegene. Når du da som biltilsynsmann sier: «jamen du burde tatt nummeret på den bilen, slik at vi kunne fått luket den ut av trafikken», er det lik som de skvetter til med angiveri i tankene.

Vegvesenet er en trafikkikkerhets etat, men det synes ikke å være med i i beregningen at en innlemming av biltilsynet kan med føre forpliktelser for de øvrige ansatte, at de blir bundet til å gi beskjed i sikkerhetens navn, ikke bare om vegsaker, men også om kjøretøysaker.

Jeg har inntrykk av at dette er konsekvenser vegvesenet helst ikke vil vite av, at det på en måte er en vemmelig sak som ikke bør nevnes.

Ødegård:

Jeg var stor motstander av integrasjonstanken. Thorsen var inne på denne ene grunnen — kontrollfunksjonen.

Den andre var at jeg så fordeler ved å stå som en egen, fri etat, direkte underlagt Vegdirektoratet. Direktoratet hadde bygget opp en stab med stor faglig viten. Før vi kan få en skikkelig integrasjon, tror jeg vi må få bygget opp en biltilsynsavdeling ved vegkontorene, hvor vi kan få avklart tekniske og juridiske spørsmål og fortolkninger av regelverket.

Har Biltilsynssjefen fått nok støtte fra de øvrige avdelingene?

Thorsen:

Hele inkorporeringen skjedde i grunnen ved at en Biltilsynssjef ble plassert på vegkontoret. Og en enslig svale gjør som kjent ingen sommer. Denne personen ble plassert i en gruppe med tradisjonelle vegfolk. Jeg tror jeg vil nytte et bilde for å beskrive en slik integrasjon:

Det er omtrent som å forsøke å presse en ny kule i et allerede fullt besatt kulelager. Det er jamen litt av en jobb.

Situasjonene blir ikke enklere ved at stasjonene som regel ligger et stykke unna vegkontoret, og at de heller ikke kommer vegkontorene inn på livet i særlig grad.

Ødegård:

Opprinnelig var det tanken at seksjonslederne som nå arbeider på stasjonene skulle plasseres på vegkontoret, men det ble borte under marsjen. Dermed sitter Biltilsynssjefene der alene, og i disse tider er det ingen enkel jobb å bygge opp en stab. Stillinger er ikke lenger lett å få tak i.

Thorsen:

Jeg er ikke helt på linje med Ødegård i det. Jeg tror heller jeg vil sammenligne den rollen biltilsynsavdelingen på vekontoret bør ha med maskinavdelingen. Den består av noen få personer som har til oppgave å koordinere maskindriften i fylket. Det tror jeg er den rette modellen.

Det må være en liten stab som skal samkjøre biltilsynets virksomhet, og utad markedsføre vegvesenet som en trafikketat.

Kan noe av årskene spores tilbake til forskjellen i arbeidsmetode mellom biltilsynet og resten av etaten?

Ødegård:

Biltilsynet har såpass spesielle oppgaver at vi gjerne ikke føler så stort behov for støtte fra de øvrige avdelingene.

Når det er sagt, vil jeg samtidig stille spørsmålet om vi legger for stor vekt på integrasjonstanken? Kan ikke biltilsynet stå som en mer eller mindre selvstendig del av vegvesenet?

Thorsen:

Men da er vi i stor grad tilbake til den modellen vi hadde før inkorporeeringen, med en administrativ tilknytning til Vegsjefene og en faglig til Vegdirektoratet. Det var det vi skulle bort fra.

Jeg mener at er vi først blitt en del av vegvesenet, som skal være en veg- og trafikketat, bør hele etaten gå inn for det felles mål å skape trygge trafikkforhold, uten å trekke skillelinjer mellom «mitt» og «ditt» arbeidsfelt.



Det burde være lettere å rokere mellom biltilsynet og de øvrige avdelingene.

Har ressursproblemer — både penger og personale — hemmet integrasjon?

Baadsvig:

Jeg har aldri helt klart å forstå hvorfor ikke stillingene i biltilsynet kan sees i sammenheng med resten av vegvesenet. Det burde være lettere å rokere, og personlig kunne jeg godt tenkt meg å arbeide en tid ved trafikkteknisk seksjon på Vegkontoret. Jeg tror det kunne vært lærerikt og utviklende.

Thorsen:

Et problem er vel kompetanse. Biltilsynets folk er i stor grad spesialister som ikke uten videre kan gå inn på arbeidsområder i andre deler av etaten.

Ser dere oppgaver som kan overføres mellom biltilsynet og resten av vegvesenet?

Baadsvig:

Med dagens bemanning kan vi ikke ta over nye oppgaver. Men jeg tror det ville være forholdsvis enkelt å la en del mekanikere ved vegstasjonene ta del i kontrollarbeidet vårt. Det tror jeg også det er kapasitet til.

Ødegård:

Det er i alle fall saker vi kunne samarbeide om. Jeg har f.eks. vært i kontakt med Vegkontoret et par ganger i forbindelse med trafikkulykker og bedt om oppgave over vegen på ulykkesstedet — svingradius, dosering o.l. Slike ting burde vi uten videre kunne samarbeide om.

Arbeidsdelings utvalget har ønsker om å overføre godkjenning av utrykningslys etc. til biltilsynet. Jeg kan ikke se noe i vegen for å overføre det arbeidet til maskinavdelingen i stedet for til oss.

Regner dere med at langtidsplan — gruppen — hvor biltilsynet har en representant — vil kunne bedre forholdene mellom biltilsynet og resten av etaten?

Thorsen:

Jeg tror absolutt biltilsynet har vært for dårlige til å lage langtidsplaner. Vi har aldri klart å skaffe oss god nok oversikt til det.

Jeg tror mye vil være vunnet dersom vi kan få et skikkelig helhetsbilde av virksomhetene i årene framover.

Jeg mener det kunne være interessant om biltilsynsavdelingen ved Vegkontoret kunne studere andre kontrollformer enn vi driver, og se om noe kunne tilpasses våre forhold.



Jeg har absolutt tro på langtidsplanlegging. På det området har biltilsynet ligget langt etter de øvrige avdelingene.

Ødegård:

Jeg har absolutt tro på langtidsplanlegging, vi har ligget altfor langt etter de øvrige avdelingene på det området.

Var forventningene til integrasjonen for store til at de kunne innfris?

Baadsvig:

Fra størstedelen av biltilsynet var forventningene minimale. Som sagt var jeg blant de få positive til nyordningen da den kom, men jeg må dessverre si at det ikke har fungert slik jeg hadde håpet. Vi har vært innom en del mulige årsaker til det, og kan vi få rettet på noe av det som er skjevt, har jeg håp om at forholdene mellom biltilsynet og resten av etaten skal bli bedre i framtiden.

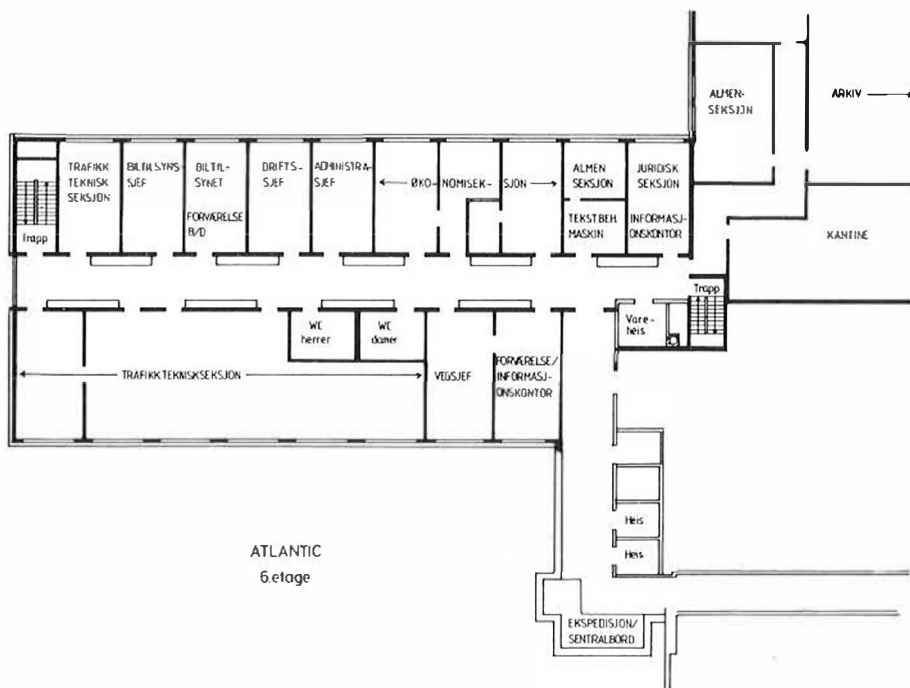
Hva er hvor?

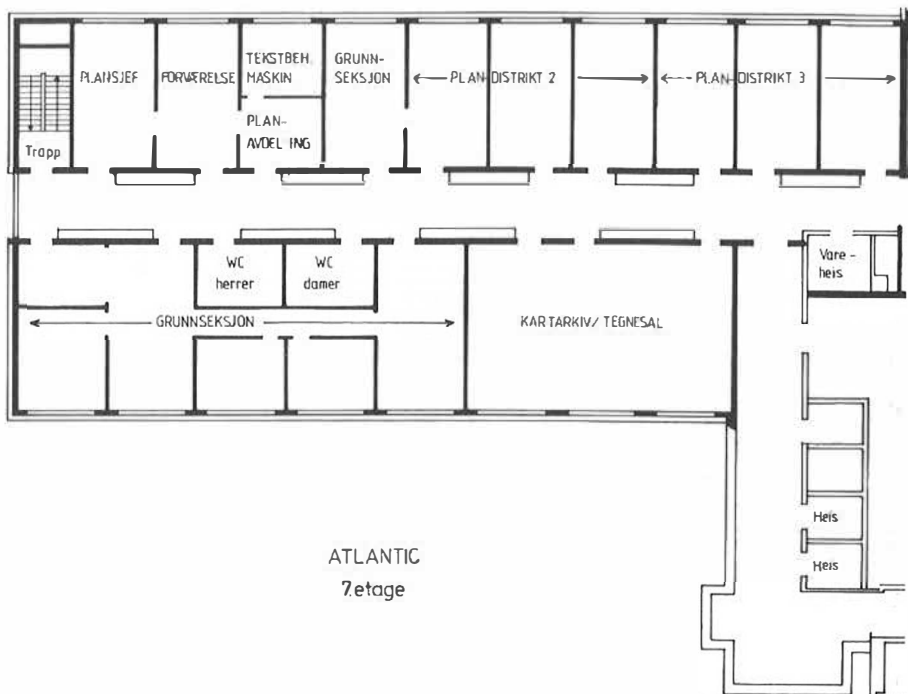
Tegninger: Sissel Beck og Bård Nordbø

Etter gjennomføringen av forslagene i personalplaneleggingsprosjektet på vegkontoret er det blitt en god del endringer på kontorplasseringen. Vi vil derfor bruke en del spalteplass på å vise hvordan de enkelte avdelinger/seksjoner er

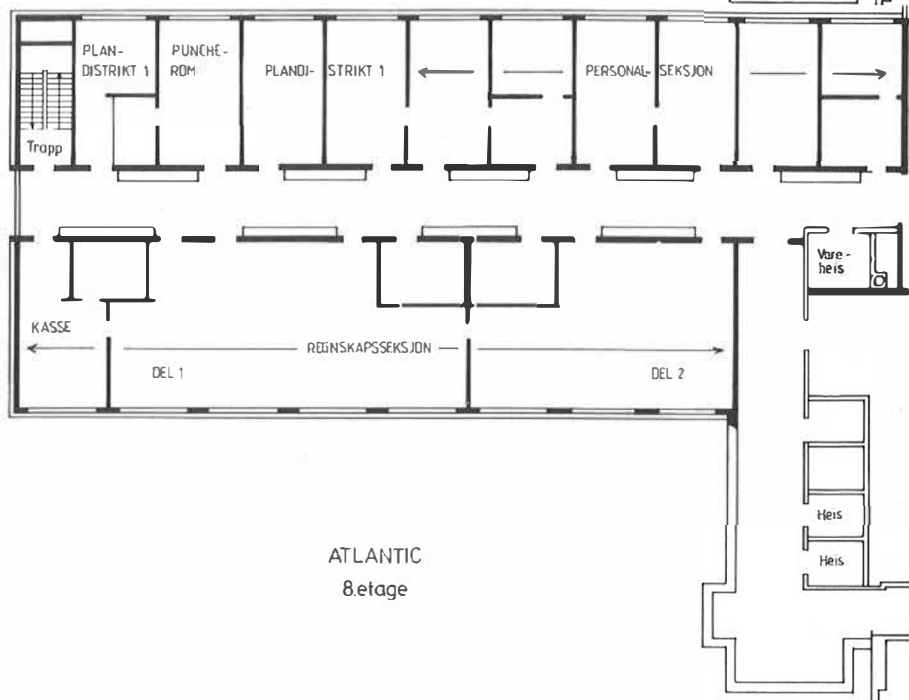
plassert i Posthuset og Atlantic.

Når det gjelder hvem som gjør hva, kan vi opplyse at vegvesenets tidligere hefte om dette er under revisjon, og blir sendt til alle interesserte så snart den foreligger.

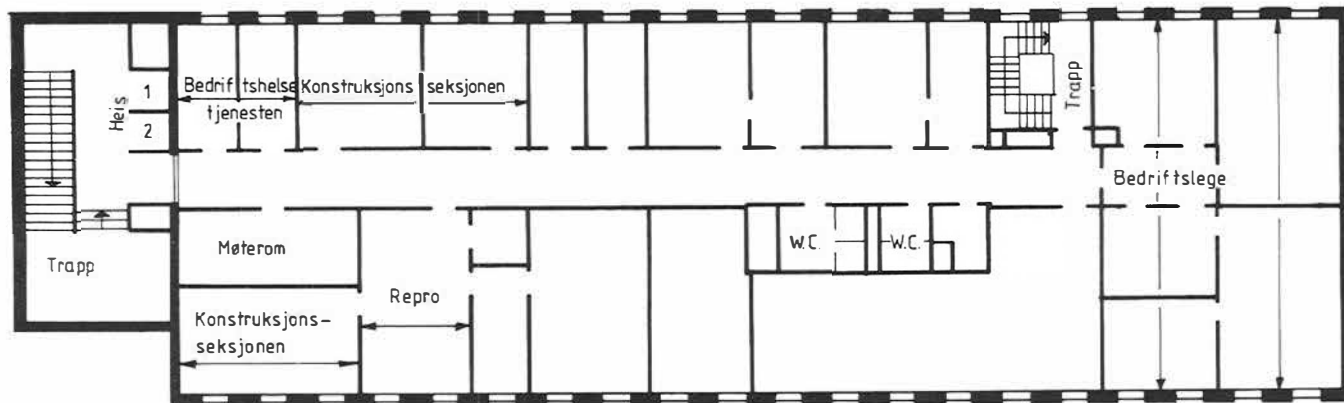




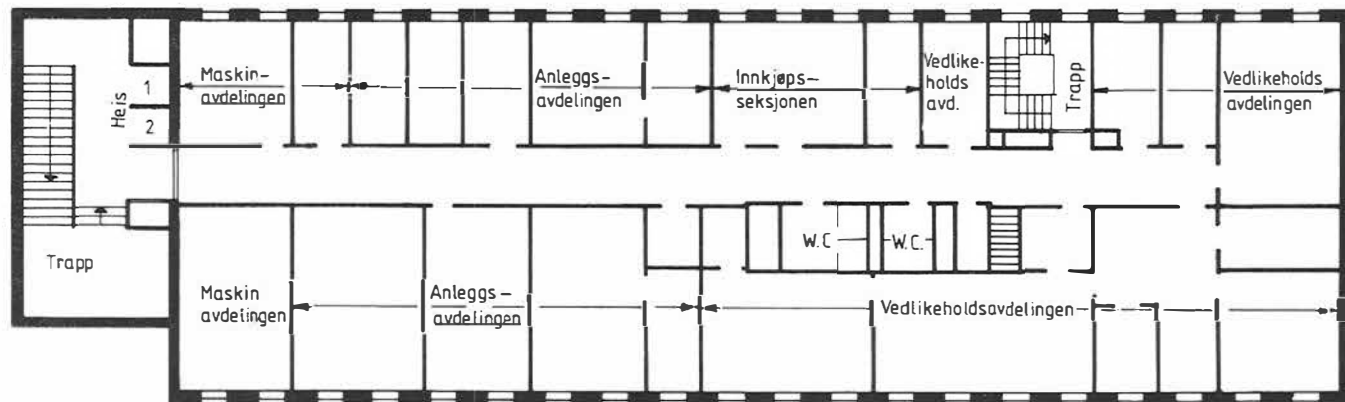
ATLANTIC
7. etage



ATLANTIC
8. etage



POSTHUS 4. etg.



POSTHUS 5. etg.

Lav – volt lysanlegg

Av Eirik Wulvik

Vegvesenet har satt i drift et nytt lav-volt anlegg i krysset mellom Misjonsveien og Randabergveien (riksveg 14) i Stavanger. Strømmen ble satt på første gang helt i slutten av oktober.

Prinsippet går ut på at det sendes 220 volt spenning, altså vanlig nettspenning, til hvert lyshode, hvor den transformeres ned til 12 volt ved hver lyspære. I anleggets «hjerne», styreskapet, overvåkes strømmen til lyspærene automatisk. Det skjer ved at strømmen i to små ringkjernetransformatorer endres dersom en eller flere lyspærer går i strykker. Når dette skjer, går anlegget over til bare å vise blinkende, gult lys.

12 - volts anlegg er forholdsvis nytt i Norge, det første anlegget ble satt i drift i Porsgrunn i juli 1981.

Her i Rogaland var et annet anlegg av samme type tidligere satt i drift i krysset mellom Verksgata og Klubb-gata i Stavanger. I tillegg vil krysset mellom Kongsgata og Stiftelsesgata i Stavanger bli oppsatt med 12 - volts anlegg.

Denne type anlegg har fler positive sider, bl.a. er de ressursvennlige, økonomiske på lang sikt og trafikantene liker dem.

Ressursvennlige

Dette systemet er en praktisk måte å vise vilje til sparing i en tid da energi-problematikken er sterkt i fokus. Undersøkelser viser at denne type lysanlegg bruker ca 60 prosent mindre strøm enn de typene som hittil har vært mest vanlig i bruk.



Det nye lyskrysset i Stavanger.

Foto: Eirik Wulvik

NAF-medalje

Då eg las i Rygjavegen nr. 3/82 at endå ein vegvoktar hadde fått Norges Automobilforbund sitt gullmerke og diplom, tykte eg det var svært så fint. Men at NAF ikkje har delt ut slikt dei siste 20 åra, fann eg ikkje å vere rett. Det var rett nok nære på, men som de ser av aviskopi, var diplomane datert frå NAF i Oslo den 9.12.63.

NAF, avdeling Sauda og omegn, som det heitar, holdt ein flott fest på Sauda Fjordhotell i midten av desember 1963 på kveldstid og langt utover natta. Fleire representantar frå Vegkontoret møtte, og me var og nokre her frå Indre Ryfylke. Me måtte overnatte på hotellet, men det var ein gild fest.

Sverre Storli var fødd i 1919, og

gjekk av på grunn av invaliditet i 1961. Han lever i beste velgåande.

Gaute Stråbø gjekk av for aldergrensa i 1965. Han var fødd i 1896, og døydde for nokre år sidan.

Gustav Børen var fødd i 1906. Han skifta jobb til oppsynsmann vedlikehaldet i 1964, og gjekk av for alderen i 1974. Han lever i beste velgåande, og er sterkt interessert i det vegvesenet gjør. Han er og ein aktiv mann i pensjonistforeninga.

Eg tenkte dette kunne ha interesse for leserane. Kanskje kunne det bli meir interesse, og fleire som kunne få utmerkelser i framtida.

Sand, 7. september 1982

Harald Gederø

Økonomi

Det har vært en del «barnesykdommer» på tidligere monterte anlegg. Anleggene har dessuten stått for kort tid til at vi kan vite noe sikkert om økonomien.

Det vi vet er, som nevnt, mindre forbruk av strøm samt at lapene varer dobbelt så lenge som i andre anlegg. Anlegget er noe dyrere i innkjøp.

Trafikantene

Publikums reaksjoner på denne type lysanlegg er positive. Det synes som om vekslingsene — rødt lys til grønt og omvendt — er behagligere enn på vanlige anlegg. Lav - volts anlegg skifter lys på en tregere, «mykere», måte og publikum synes å føle større ro og mindre stress gjennom krysset. Spesielt synes fotgjengere det er posi-

tivt at «grønn mann» blinker mindre angresivt før skifting til «rød mann».

Bussprioritering

I krysset mellom Misjonsveien og Randabergveien har vi gått inn på en ny måte å prioritere busstrafikken.

Enkelt sagt virker systemet slik at kabler som er lagt ned i asfalten «merker» forskjell på busser og andre kjøretøyer, og gir beskjed til styresystemet for signalene at her er et kjøretøy som skal ha grønt lys.

Forsøk fra bl.a. Stockholm viser at busser sparer mellom 5 og 8 prosent på kjøretiden ved dette systemet.

Fordelene er at det ikke kreves noen spesiell innretning montert på bus-sen.

Denne type bussprioritering er tidligere bare prøvd i ett kryss i Østfold.

Det har sikkert blitt delt ut fleire gullmerke og dei siste 20 åra, men for NAF, avdeling Stavanger og omegn hadde det ikkje hendt. Nestformannen, Bjørn Bøtner, fortalte at han berre hadde gått 20 år attende i protokollane, kor mange som kunne ha blitt delt ut før den tid, visste han ikkje.

Det er sikkert fleire som fortener heider og ære for det arbeidet dei har gjort for dei vegfarande, og NAF er glad for tips i den samanhengen, fortalte Bøtner.

Vi vil og nytta høvet til å minne lesarane om at redaksjonen er glad for reaksjon på det vi skriv, både positiv og negativ.

Ole H.

Tre veivoktere i Indre Ryfylke hedret av NAF



Gustav Bøen (t.v.) og Gaute Stråbø med sine høye utmerkelser.

To dyktige og pliktoppfyllede riksveivoktere i Indre Ryfylke ble under en sammenkomst på Sauda Fjord Hotel torsdag kveld tildelt Norges Automobil-Forbunds hedersmerke for veivoktere. Riksveivokter Gustav Bøen, Sauda, har arbeidet i veivesenet i 32 år, og hans kollega Gaute Stråbø, Suldal, i 28 år. De to ble overrakt heders- tegnene med diplomer av formannen i Sauda og Indre Ryfylke avdeling av N.A.F., telegrafbestyrer Olav Løkke.

Også en tredje veivokter, Sverre Storti, Sauda, ble hedret. På grunn av skade har han måttet slutte som veivokter, men selv om han ikkje har hatt så lang tjenestetid at han tilfredsstiller heders- tegnets strenge krav, fant avdelingen å ville påskjønne ham for hans ypperlige innsats på Heilandsbygdveien. Han kunne ikkje være tilstede på tilstelningen torsdag, men vil senere bli overrakt et, emaljetat med inngravert motiv fra Hel-

landsbygdveien som en tønnsrø takk for vel utført arbeid.

I en tale for hedersgjestene roste Løkke dem for den utmerkede stand de holder veiene i. Når NAF hadde villet hedre disse veivokterne, var det ikkje minst som et uttrykk for tilfredshet med veived- likeholdet i Indre Ryfylke. Løkke ba veivokterne bringe hilsen og takk til arbeidskameratene for god innsats, han ba veisjefens representant, overingeniør L. Prante, overbringe hilsen til veisjefen og gratulere ham med dyktige og samvittighetsfulle medarbeidere.

På vegne av de hedrede takket Gustav Bøen for utmerkelsen. Han syntes det var gjldt at bilfolket ville gi dem denne verdifulle oppmuntring. Overingeniør Prante som overbrakte veisjef Gimnes' hilsen og gratulasjon til de tre, la også vekt på at nettopp det bilende publikum ville hedre Veivesenets folk. Disse tre er en pryd for Veivesenet, sa han, og takket avdelingen for at den hadde tatt initiativ til den påskjønnelse.

Faksimile av artikkel i Stavanger Aftenblad frå desember 1963

Bilkontroll:

Biltilsynet eller verksted?

Av Ole Handeland.

Hvem skal kontrollere bilparken her til lands — biltilsynet eller verkstedene? Dette spørsmålet vakte stor diskusjon på biltilsynets kontaktkonferanse i september. Vi skal her bringe noen av synspunktene som kom fram.

Innledere var avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet, avdelingssjef Per Anders Stalheim, Forbrukerrådet og advokat Rolf Forsdal, Norges Automobil—Forbund.

Bileierens valg.

Avdelingsdirektør Aksel Brunn mente at bileierne selv burde få velge om de ville møte til periodisk kontroll hos biltilsynet eller ved et autorisert verksted.



Avdelingsdirektør Aksel Brunn, Vegdirektoratet.

—I Stortingsmelding 79 for 1975 står det bl.a. at bilverkstedene bør trekkes mer med i kontrollen med kjøretøyparken, sa Bruun.

— I tillegg vet vi at det finnes en del ledig kapasitet innen denne bransjen som det bør gå an å utnytte. Ordningen vil kun bli knyttet til autoriserte verksteder og bilorganisasjonenes teststasjoner med det nødvendige utstyr.

Bruun understreket at målet ikke må være å kontrollere alle biler, men at bilene skal bli mer trafikksikre.

— Kontroll er bare ett middel til å oppnå dette, sa han.

Bruun opplyste at på landsbasis blir bilene gjennomsnittlig kontrollert hvert 6. år, noen fylker oftere, andre skjeldnere.

—Dersom vi skal oppnå intensjonene fra Stortingsmelding 79 om kontroll av alle biler når de er 4 år og deretter hvert andre år, må biltilsynet tilføres ca 60 årsverk. Det er lite realistisk å tro at vi skal bli tildelt så mange stillinger.

— Vi kan ikke klare å kontrollere både personbiler og tungtransportbiler med det mannskap vi har nå, og jeg ser bare to løsninger for å bedre forholdene

- ★ Vi kan droppe personbilene til vi får bedre tider, og i mellomtiden konsentrere oppmerksomheten mot tyngre kjøretøy.

- ★ Vi kan trekke på ledig kapasitet hos bilverkstedene, som en nødløsning til forholdene blir bedre.

Bruun mente biltilsynet på den måten kunne konsentrere seg om systemer i stedet for enkelt - enheter, altså se mer på kontroll- og vedlikeholds-rutiner enn den enkelte bil.

— I mange tilfeller vil denne ordningen føre til at publikum får kortere veg til kontrollen. De kan bare ta turen innom et godkjent verksted, i stedet for å måtte kjøre mange mil til nærmeste biltilsynsstasjon.

Han fryktet ikke systemet skulle bli «bukken som passet havresekken».

— Verkstedene kan bare påpeke feil og rapportere dem til biltilsynet. De kan verken pålegge at bileieren skal utbedre feil eller avskilte bilen. Dessuten står eieren fritt i valg av verksted som skal utføre eventuelle reparasjoner.

Bygg ut biltilsynet.

Avdelingsjef Per Anders Stalheim mente at biltilsynet måtte bygges ut slik at kontrollen kunne gjennomføre som foreslått i Stortingsmeldingen.

— Dersom det er nødvendig, finansierer vi dette ved å innføre et gebyr på 50 — 100 kroner pr kontroll. Skal bilverkstedene utføre kontrollen, vil bileieren i alle tilfelle måtte betale, sa Stalheim.

Han sa at Forbrukerrådets syn alltid har vært at offentlige kontrolloppgaver og privat næringsvirksomhet ikke bør blandes. Denne holdningen bunnet ikke i noen spesiell mistillit til bilbransjen, det er et prinsipp Forbrukerrådet har hevdet i mange andre sammenhenger.



Avdelingsleder Per Anders Stalheim, Forbrukerrådet.

— Vi bør ikke lage systemer der det kan oppstå mistanke om at kontrollen ikke utføres på en objektiv måte, sa Stalheim.

— En mistanke på dette punktet vil verken forbrukeren, bilbransjen eller kontrollsystemet være tjent med.

Stalheim mente at en periodisk kontrollordning er firkantet i utgangspunktet, det er alltid en fare for at det blir kontrollert flere biler enn nødvendig. Han pekte på biltilsynet burde tenke nærmere på systemer som kan fange opp de bilene det er problemer med, og la de andre slippe igjennom.

Stalheim nevnte eierskifte som et naturlig tidspunkt å gå bilen nærmere etter i sømmene.

— Det viser seg at bilen ofte har feil ved eierskifte, dessuten er den tekniske tilstanden av stor betydning for kjøperen.

— Dersom myndighetene ikke vil fullføre utbyggingen av biltilsynet, men holder fast ved at bilbransjen skal inni bildet, har vi en del tanker som kan være grunnlag for en ordning.

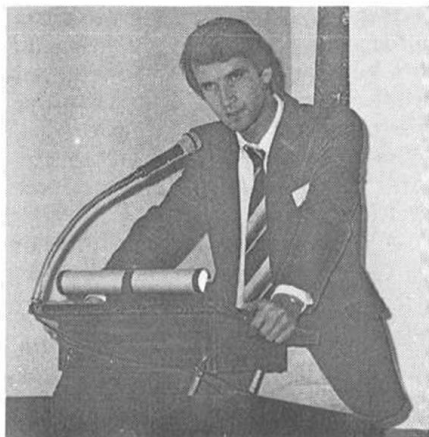
Etter Forbrukerrådets mening skal bransjen kontrollere sine egne biler ved at tilstandsrapport blir obligatorisk ved salg av bruktbil fra forretning. Tilstandsrapporten bør få status som kontrollseddel som viser at bilen oppfyller alle tekniske krav biltilsynet stiller. Biler som omsettes privat, må kontrolleres av biltilsynet eller godkjent teststasjon.

— På denne måten unngår vi at forbrukeren får menneske om at bilverkstedene pålegger ham reparasjoner fordi de har for lite å gjøre og trenger oppdrag, sa Stalheim.

— Men jeg vil igjen presisere at vårt forslag til løsning er en utbygging av biltilsynet.

Hyppig kontroll unødvendig?

Advokat Rolf Forsdal fra Norges Automobil - Forbund sa at Vegdirektoratet må se nærmere på hvor ofte bilene må kontrolleres. Ellers risikerer man å gjennomføre et unødven-



Advokat Rolf Forsdal, Norges Automobilforbund.

dig kostbart system, som også kan bidra til å skape misforhold mellom bilverkstedene og publikum.

— Før man bestemmer seg for hvem som skal foreta kjøretøykontrollen, må man også ha bestemt seg for hva slags kontroll man ønsker, sa Forsdal.

— Med andre ord: Man kan ikke bygge huset før grunnmuren er satt opp.

Forsdal trakk frem faktorer som antall biler, omsetning av bruktbiler, alder, kjørelengde og fremtidens bii-park.

Han nevnte at de fleste bilproduktene i dag har service - intervaller på 15 000 — 20 000 kilometer på bilene sine, at bilens tekniske komponenter stadig blir bedre og at morgendagens biler vil bli adskillig bedre enn dagens.

— Er det riktig å basere fremtidens kontrollkapasitet på så hyppige kontroller som man fant var nødvendige for en del år siden? spurte Forsdal.

— NAF mener nei. Vi mener at ressursene kan utnyttes på en mer hensiktsmessig måte for å gi bedret trafiksikkerhet. Vi kommer ikke utenom det faktum at forholdsvis få ulykker skyldes teknisk svikt.

Forsdal fant det derfor naturlig å spørre videre om det i det hele tatt er riktig å satse på en periodisk kontroll?

Han viste til at de fleste biler skifter eier ganske regelmessig, at eieren ofte kvitter seg med bilen fordi det koster for mye å reparere den og at mange som kjøper bruktbil bruker alle pengene til selve kjøpet, og dermed har lite igjen til reparasjoner.

— NAF mener eierskifte er det naturlige tidspunkt å foreta en kontroll av bilens tekniske stand. Dersom det blir gjort til et system, vil både kjøper

og selger være klar over at bilen må vises.

Forsdal mente en slik ordning kunne spare store utgifter, både for det offentlige og for private, fordi kontrollen ble utført når eieren likevel måtte til biltilsynet for nytt vognkort etc.

For at ikke noen biler skulle falle utenom dette systemet, mente Forsdal at biler som ikke skiftet eier innen et visst tidsrom, burde kalles inn til kontroll på samme måte som i dag.

NAF har betenkeligheter med å la bilbransjen ta del i bilkontrollen.

— Vi vet det er en prinsipiell forskjell mellom det å foreta en reparasjonsvurdering og en vudering ut fra sikkerhetsmessige hensyn, sa Forsdal.

Bilbransjen kan lett komme i en konflikt mellom sin rolle som bilverksted og sin rolle som en del av det offentlige kontrollapparat.

— Forholdet mellom bilverkstedene og publikum ligger oss også sterkt på hjertet.

— Vi ville være utilgivelig naive om vi gikk ut fra at bransjen ikke så en viss egennytte i forslaget. Jo flere feil som påvises, desto større muligheter er det selvsagt for arbeidsoppgaver. Og det er noe bransjen i dag trenger.

— En slik situasjon er i seg selv ikke klanderverdig. Det er først der hvor man utnytter en situasjon til egen fordel at noe galt skjer.

— Vi er redde for en ordning hvor bilverkstedene framtrer som en del av det bilistene oppfatter som «lovens lange arm».

— Gjennom vår kontakt med medlemmene vet vi at publikum oppfatter biltilsynet som objektive, mens det er mer skeptiske til bilverkstedene.

— Dersom kvaliteten på kontrollen blir lik kvaliteten på tilstandsrapportene ved salg av bruktbiler, tror jeg vi gjør oss selv en bjørnetjeneste ved å overføre oppgaver til verkstedene.

Forsdal mente det er fare for at det som betraktes som en nødløsning, kan komme til å bli varig.

— Man kan registrere en økning i antall kontrollerte biler, men eventuell misnøye mellom kunde og verksted eller andre skjevheter vil ikke bli registrert på sentralt hold. Jeg er redd vi kan komme i en situasjon hvor det sies «det var bilkontrollen, hvilke oppgaver kan vi så overføre?»

Gjennom lovgivingen er bileieren pålagt ansvaret for bilens tekniske stand og det må og skal være et offentlig ansvar å kontrollere at så skjer.

— Den eneste fornuftige løsningen synes derfor å være en markering av det offentlige ansvar ved å overlate kontrollen til biltilsynet og å revidere målsettingen slik at målet blir nådd med riktig bruk av ressursene, sa advokat Forsdal fra NAF.

Stor skepsis

Debatten etter innleggene viste at det er stor skepsis til forslaget å overføre en del av kontrolloppgavene til verkstedene. Det kom fram flere eksempler på at verkstedbransjen i dag til dels utfører utilfredsstillende arbeid.

Vegsjef Danielsen minnet om at biltilsynet er en del av vegvesenet.

— Vi vet at vegvesenet på landsbasis kan få for mange arbeidstakere i årene som kommer, sa Danielsen.

— Blant de som kan bli overtallige, finner vi flere som ved kurs og etterutdanning kunne gå inn i biltilsynets kontrollarbeid.

Den skinnende stabbestein til vegsjef Gimnes

Fra Vegsjefens Forening har vi mottatt melding om at vegsjef Trygve Gimnes er tildelt vegsjefens nyopprettede orden «Den skinnende stabbestein» eller «Stabbesteinsordenen», som den også kalles.

Meldingen, som er underskrevet av vegsjef Arne Østgård, sier blant annet:

«I styrets innstilling til ordensutnevnelsen ble Deres innsats sammen med vegsjef Oppgård som initiativtaker til stiftelse av Vegsjefens Forening i 1962 samt Deres videre

innsats for vegsjefenes arbeide som medlem av foreningens første styre fra 1962 til 1966 særlig understreket. Videre er tildelingen begrunnet i Deres innsats på veg og vegtrafikkens område gjennom et langt virke i vegvesenets tjeneste og herunder spesielt Deres tjenestetid som vegsjef i Rogaland fylke».

Vegsjef Gimnes overrekkes ordenen under den tradisjonelle juletilstelningen. Vi skal komme tilbake med mer om ordenen i neste nummer.

— Jeg mener det ikke ville være vanskelig å finne de 50 — 60 stillingene som trengs for å kunne gjennomføre kontrollen i biltilsynets regi ved å se innad i vegvesenets rekker.

Han spurte hvorfor det ikke er mulig å se biltilsynets stillinger i sammenheng med de øvrige i vegvesenet?

— Vi må være ytterst forsiktige med å forsøke tillitsforholdet mellom publikum og biltilsynet ved å trekke bilbransjen inn i bildet, sa Danielsen.

Vegdirektør Eskild Jensen hadde ordet til slutt på konferansen, og kommenterte da bl.a. kjøretøykontrollen.

— Med den nåværende bemanningen kan vi regne med å klare periodisk kontroll av hele bilparken først

etter ni år, og deretter hvert 3. år, sa Vegdirektøren.

— Dersom vi skal oppnå kontroll etter 4 år og deretter hvert 2. år — slik Stortingsmeldingen skisserer — har vi i realiteten ikke noe valg, vi må trekke på den ledige kapasiteten som finnes ved verkstedene.

Vegdirektøren fant vegsjef Danielsens forslag interessant, selv om han så visse vanskeligheter ved å gjennomføre det.

— Forslaget til kontrollordning er ment å være midlertidig, sa Jensen.

— Jeg kan desverre ikke eksakt tidfeste hvor lenge den vil vare, noen år er det beste svaret jeg kan gi. I denne tiden må vi ha en løpende vurdering av arbeidsformen.

VEGSJEFENES FORENING

Hamar, 21. oktober 1982

Fhv. vegsjef Trygve Gimnes
Bakkehullet 11

4000 STAVANGER

TILDELING AV VEGSJEFENES ORDEN "DEN SKINNENDE STABBESTEIN" ("STABBESTEINSORDEN")

På medlemsmøte i Vegsjefenes Forening i Arendal 2. september d.å. ble det vedtatt å tildele Dem vegsjefenes nyopprettede orden "Den skinnende stabbestein".

I styrets innstilling til ordensutnevnelser ble Deres innsats sammen med vegsjef Oppegård som initiativtaker til stiftelse av Vegsjefenes Forening i 1962 samt Deres videre innsats for vegsjefenes arbeide som medlem av foreningens første styre fra 1962 til 1966 særlig understreket. Videre er tildelingen begrunnet i Deres innsats på veg- og vegtrafikkens område gjennom et langt virke i vegvesenets tjeneste og herunder spesielt Deres tjenestetid som vegsjef i Rogaland fylke.

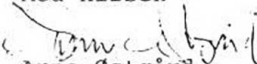
Jeg vil på vegsjefkollegiets vegne få gratulere Dem med den vel fortjente ordensutnevnelser.

Da De ikke var tilstede under vårt kontaktmøte i Arendal 2.-5. september d.å., vil selve overrekkelsen av ordenen bli foretatt ved et senere høve. Vårt styremedlem vegsjef Chester Danielsen vil i den anledning ta kontakt med Dem for å finne fram til en passende anledning.

./.

Til Deres orientering vedlegges forøvrig ett eksemplar av de vedtatte statutter for "Stabbesteinsordenen".

Med hilsen


Arne Østgård

Løsning kryssord nr. 4/82

Vannrette:

1. «Fest»
10. Monolog
11. 3,14
12. Karakter
13. Krydder
14. Bli enige
16. Symbolsk handling
18. Hel
19. Kv. navn
21. Sang
22. «Politisak»
24. AKP..
25. Utvalg, fork.
27. Drikk
28. Mrs. Piggy
29. M. navn
31. Øm
33. Tall
34. Film
36. Nobiliteten
38. Eng. organ
39. Rund
41. Sint
42. Konsonanter
43. Tålmodigheten
44. Merkelige

1	V	2	E	3	D	4	L	5	I	6	K	7	E	8	H	9	O	10	L	11	D	12	T
13	E	N	O	E	L	I	G	14	Y	T	E	15	R	U									
16	R	O	T	T	E	17	L	18	U	T	T	19	K	U	E								
20	T	21	R	U	T	22	N	E	23	A	T	E	24	T	E	R							
25	I	M	P	O	N	E	26	R	E	27	F	E	R	D									
30	K	31	E	I	T	E	T	32	S	33	N	U	R	R	E								
34	A	37	N	T	E	N	E	38	I	E	39	L	E	I	T								
41	L	42	A	A	R	E	A	43	L	44	S	L	U	T	T								
45	T	46	U	L	I	P	A	47	N	48	S	49	A	50	R	U	E						
52	S	53	T	I	V	A	P	E	N	54	R	O	55	A	56	V							
58	O	59	L	A	A	V	I	S	60	U	E	61	P	L	E								
63	S	64	A	P	R	E	L	65	Y	S	T	66	A	N	D								

VINNERE:

1. premie:

Marit Marki, Vegkontoret.

2. premie:

Gunvor Heggelund, 4230 Sand.

Loddrette:

1. Resultat; nedskjæringer
2. Gabriel
3. Fase
4. Er vi på vegkontoret
5. Måned
6. Omv. lagringsplass
7. Odde
8. Syke
9. Tør
15. Fjerne
17. Hykle!
20. Petter Smart
23. Sjarm
26. Under
30. Div.....
32. Eng. fork.

35. ●mv. ild

37. M. navn

40. Låt

45. Bokholderiuttrykk

Unngår du sentrum?

Av Marit Garborg

*I Ham var liv, og livet var
menneskenes lys.
Og lyset skinner i mørket, og
mørket tok ikke imot det.
Joh. 1. 4-5.*

Det går an å ta imot litt liv, litt lys, uten å ta imot

LIVET OG LYSET

Ved grensene til en av våre større byer var det engang satt opp plakater som lød:

«UNNGÅ SENTRUM I JULETRAFIKKEN».

Akkurat slik går det så ofte, vi mennesker unngår det sentrale i selve julen for det perifere, vi suges slik med i juletrafikkens periferi, at vi unngå julens sentrum.

Vi blir så fasinert av julegatens lysglitter og juleutstillingenes lysglans at vi ikke ser himmelens sjerneglans. På samme måte kan rammen og tradisjonene omkring julefeiringen bli medvirkende årsaker til at julens sentrum blir forflyttet i vårt sinn.

Måtte vi julen 1982 rette vår oppmerksomhet mot sentrum i julens budskap.

JESUS KRISTUS

som er

LIVET OG LYSET

Rutebusser:

NYTT KONTROLLOPPLEGG.

Av Ole Handeland

— Rutebilselskapene står selv for kontroll av vognparken ved eget verksted.

— Biltilsynet kontrollerer verkstedenes arbeid ved stikkprøver.

Dette er forslag til nytt kontrollopplegg for busselskapenes vogner. Forslaget er lagt fram av en arbeidsgruppe med representanter fra Statens vegvesen i Rogaland og Norges Rutebileierforbund avd. Rogaland.

— Forslaget innebærer at de rutebilselskapene som har eget verksted selv kan kontrollere vognene i større utstrekning, sier Trond Tjelle ved biltilsynsavdelingen.

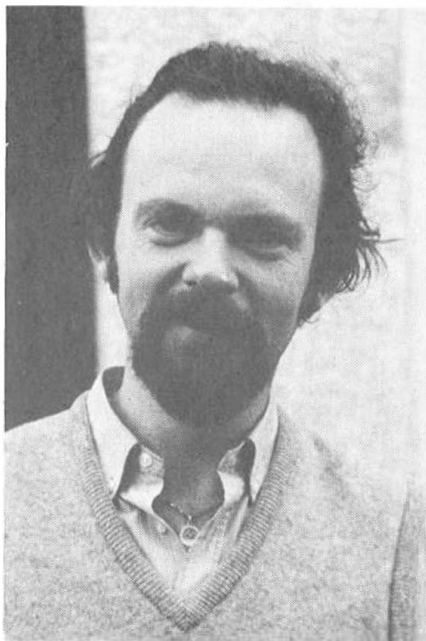
— Kontrollrutinene gjør det også forholdsvis enkelt for biltilsynet å påse at verkstedene tar dette arbeidet alvorlig.

Tekniske standard.

— Biltilsynet er først og fremst interessert i at vognene er i god teknisk stand, sier Tjelle.

— Arbeidsgruppen har derfor laget et kontrollskjema som verkstedene skal følge. Når arbeidet er utført, kvitterer verkstedet på et kontrollkort. Biltilsynet vil dermed lett kunne kontrollere den tekniske tilstand ved å gå gjennom kontroll - kortene og foreta stikkprøver på bussene. Både for ruteselskapene og biltilsynet regner vi med at de nye rutinene vil kunne spare arbeid.

I Rogaland er det i alt 29 rutesels-



Trond Tjelle. Foto: Ole Handeland

kaper med totalt 758 kjøretøyer. Av disse er 501 busser.

Alle rutebilselskapene i Rogaland har en form for fast vedlikeholdsrutine på vognene sine — de største selskapene har som regel det beste opplegget.

Forslaget er blitt drøftet i medlemsmøte i NRF avd. Rogaland, og medlemmene er enige om å starte opp med det nye kontrollopplegget fra årsskiftet 1982/83.

Opparbeiding av fridager i driften

På forhandlingsmøte mellom ledelsen og organisasjonene i slutten av oktober ble det fastlagt praksis for opparbeiding av fridager utover de lovbestemte ferie- og fridagene.

1. Den ordinære arbeidstiden i vegarbeidsdriften, og dermed oppsynstjenesten er i sommerhalvåret fra 7.00 til 15.30 inkl. 30 min. spisepause og i vinterhalvåret fra 7.30 til 16.00 inkl. 30 min. spisepause.

Eventuelle avvik fra denne arbeidstiden må forelegges ledelsen for godkjenning.

2. Ferien er ordinært 21 arbeidsdager (4 uker og 1 dag).

4 uker (20 dager) sommerferie avvikles etter avtale mellom Vegsjefen og de berørte tjenestemannsorganisasjonene.

«Gro - dagen» bør nyttes som fridag i forbindelse med høytid, f.eks. når en arbeidsdag er inneklemt mellom to høytidsdager/fridager. Plasseringen av dagen avtales mellom Vegsjefen og de berørte tjenestemannsorganisasjoner.

Eventuelle avvik fra slike avtaler må forelegges ledelsen for godkjenning.

Partene er enige om at ledelsen og arbeiderne i enkelte tilfeller kan bli enige om å ta en kortere sommerferie en tidligere avtalt.

3. Ved ønsker om ytterligere fridager i tilknytning til f.eks. større høytider m.v. vil Vegsjefen følge en praksis som er skissert nedenfor:

a) Vegsjefen vil se positivt på søknader om permisjon uten lønn for enkelte dager i tilknytning til de større høytidene. Dvs. at permisjon vil bli gitt dersom dette ikke er til hinder for effektiv drift.

b) Avspassing som følge av innarbeidet arbeidstid kan bare skje når følgende forhold er fulgt opp:

— Ordningen gjøres bare gjeldende for arbeidsplasser hvor hovedtyngden av mannskapene må ta bopel borte fra sitt ordinære bosted, f.eks. i brakker, pensjonat m.v.

— Ordningen kan bare gjennomføres dersom alle berørte mannskaper på arbeidsstedet følger samme ordningen, dette inkl. også oppsynstjenesten og eventuelt utstasjonerte ingeniører m.v.

— Innarbeidelse av arbeidstiden skal skje i tilknytning til den ordinære arbeidstiden og med min. 1 time pr. dag. Det gis ikke overtidsgodtgjørelse ved overtidsarbeid med tanke på innarbeiding av fridager.

Det forutsettes at samtlige berørte forestår innarbeidelsen samtidig og under ordinær arbeidsledelse.

4. I spesielle tilfeller, f.eks. hvor innlosjering på arbeidsstedet er uhen-siktsmessig og hvor transporten blir tidkrevende og kostbar, kan en over et kortere tidsrom opparbeide en dag pr. uke ved å arbeide to timer ekstra de andre fire ukedagene.

Det gis ikke overtidsgodtgjørelse ved overtidsarbeid med tanke på innarbeiding av slike fridager.

Ved ønske om fridager etter punkt

Fortsettes s. 41

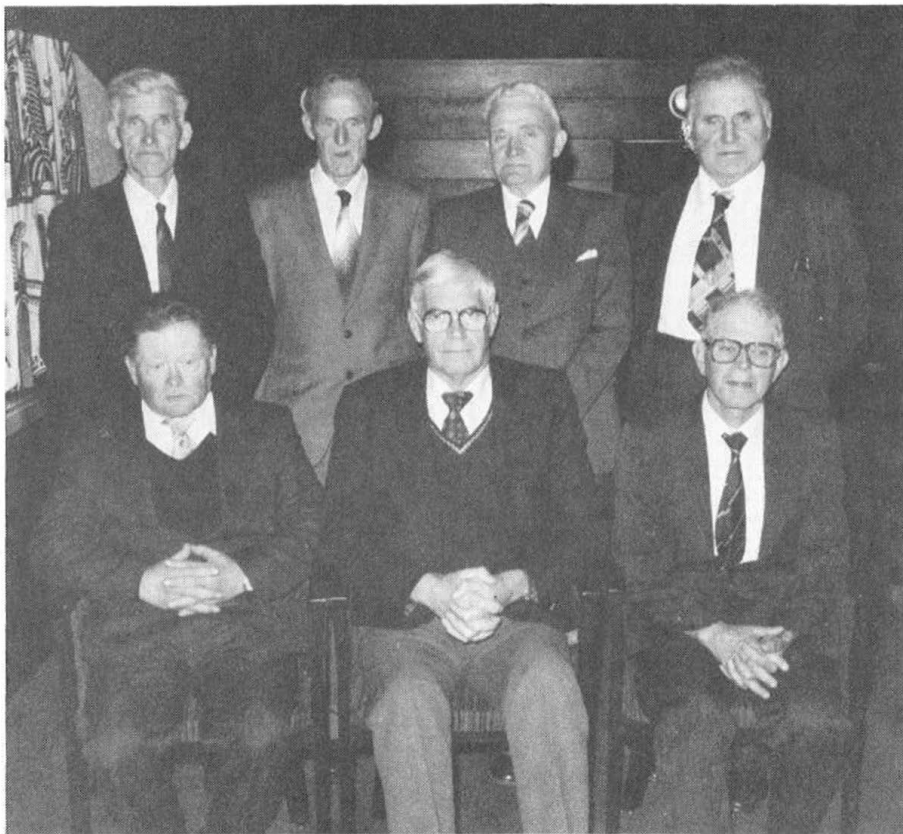
Pensjonistarrangement

Arrangementene for de som er gått av med pensjon var i år, som i fjor, delt i to — ett i Haugesund og ett på Bryne. Begge arrangementene fant sted i oktober.

Begge steder ble det arrangert omvisninger, i Haugesund gikk turen til glattkjøringsbanen i Tysvær og videre til veganlegget til Kårstø, mens de som deltok på Bryne fikk omvisning

på Brøyt-fabrikken og en rekk veganlegg av eldre og nyere dato på Høg-Jæren.

Begge steder var det høytidelig overrekkelse av diplom og gave til pensjonistene ved vegsjef Chester Danielsen, blomsteroverrekkelse til ektefelle ved administrasjonssje Johan Lund og en lett blanding av underholdning og «drøs» etterpå.



Bryne.

Foran fra venstre: Torleif Barstad Saurdal, vegsjef Danielsen og Ommund T. Gilja. Bak fra venstre: Johannes Øen, Birger Hemingstad, Ola B. Dyvik og Tofleif Gilja.

Pensjonistfest

(Mel.: Sluskevisa)

Av vegmester Robin Kleiberg

Flere slusker utav godt og gammelt slag
som skal være pensjonister fra i dag,
har vi samlet nå til fest,
og vi vil kose oss i lag
vi vil håpe at det blir til velbehag.

Det er karer som har fristet andre kår
som var verre den gang før enn tida rår.
Det var tungt og mere trasig
når de gikk med trillebår
men tross alt det var visst lykkelige år.

De kan minnes klang av slegge og av sett
De behersker bruk av feisel og av spett
Det var ofte vondt i ryggen,
og de gikk nok ofte trett
når de jobba med ei krafse og et brett.

Ingen steder fant de ly den stund de åt
de satt ute og der ble man kald og våt
det var ofte sure dager
ja det kan vi huske på,
men det er jo veldig lenge siden nå.

Til den lønna som de skulle leve av
måtte ikke settes altfor store krav
men det ble til salt i grauten
og i blant et treskopar
og man slapp å gå med rompa ganske bar.

Dette hendte jo i lengst forgangne år
nå for tida andre lønninger vi får
vi forenes om et ønske
alle sammen her vi står
Vi ønsker dere lykkelige år.



Pensjonistfesten i Haugesund

*Jeg må få lov til å takke for den kose-
lige tilstelningen på Motell Saga. For
meg var det en alle tiders dag.*

*Takk for gaven og blomster, takk
til alle i nord og sør, liten og stor som
var med og gjorde dagen til en fest.*

*Med hilsen
Gerhard M. Osnes*



Haugesund.

*Foran: Martin Steinhru og vegsjef Dan-
ielsens. Bak: Ingolf Klungtveit og Ger-
hard Magne Osnes.*



*Olav Drivflåt og Gunvald Tjøstheim fikk overrakt gave og diplom under en tilstel-
ning på Tau vegstasjon. Drivflåt har arbeidet hele 44 år i vegvesenet.*

Vegvesenets Pensjonistforening distrikt 3

Av Alfred Rake

Pensjonistforeninga i Distrikt 3 hadde sitt årlege medlemsmøte 30.9. d.å. Vi var ca. 30 stk. tidlegare og nye pensjonistar og innbedne fra Vegkontoret tilstandes på Tau Vegstasjon då var allsidige Hjulknæk Kasper Fjelde ynskte oss velkomen, og då særleg Adm.sjef Johan Lund, Konsulent Per Hole og Adm.sekr. Marit Garborg, og ellers alle både tidlegare og nye pensjonistar.

Formannen i pensjonistforeninga, Alfred Rake, takka for velkomsthelsinga, og sa seg glad for at så mange hadde høve til å vere med på denne pensjonist-tilstellinga og ynskte alle velkomen til vårt dekkka matbord.

Både mat og kaffi smakte fortreffeleg, og praten gjekk livleg rundt bordet, med korte avbrot av artige små historier.

Vår nylig pensjonerte Vegoppsynsmann, O. B. Dyvik fekk så ordet, og han tok oss med sine «Ord for Dagen» med til å både lytte og tenke, både på fortid, nåtid og framtid, — Dikt av Jakob Sande plar alltid lage festleg stemning. Og denne gongen valgte Rake å lese Storm frå Vest som høvde godt til O. B. Dyviks tankar om havet og folk til sjøs.

Konsulent Per Hole ba så om lov til å få meddele oss noko stort og gledeleg: «Vår 81-årige Vegmestar, Ragnvald Sæbø, som tidlegare i år er blitt heidra med Norsk Automobilforbund sitt GULLMERKE, er her og nå utnevnt til ÆRESMEDLEM i Vegvesenets Pensjonistforening Rogaland».

— Stort og velfortjent applaus frå oss alle ved bordet! — Administrasjonssekr. Marit Garborg tok oss så med på ein «Reprise» av ferieturen vi hadde 2., 3. og 4. june i år. Det var artig for oss som var med å sjå oss att på skjermen, og truleg lokkande for dei som ikkje var med. — Så steig vår lille sangfugl Klara Fjelde fram og glede oss med fin solosang, og seinare også eit par musikknummer på kornett. Men nå overtok vår lovlærde Johan Lund. Det var særleg lov og rett ved arveskifte han tok for seg. Til slutt fekk vi det råd, at var vi likevel ennå i tvil om rett eller gale i oppsett av testament, så var han framleis tilgjengeleg med råd og vink!

Årsmelding og rekneskap gjekk greit unna, og etter valg av ny kasserar og ny sekretær for foreninga, vart det gilde pensjonistsamværet avslutta med sangen «Millom bakkar og berg utmed havet».

Styret i Pensjonistforeninga vil takke alle som var med og gjorde sitt til at det vart ein vellukka dag. Ei særleg takk til Kasper Fjelde for hans medverknad som arrangør!

Vegvesenets Pensjonistforening har fått sitt første æresmedlem

På det årlege medlemsmøtet for pensjonistane i Distrikt 3, torsdag 30. september 1982, på Tau Vegstasjon, vart vår 81 år gamle

**Vegvaktar Ragnvald Sæbø,
Hjelmeland**

Ny dispensasjonsordning for spesialkjøretøy

Fra 1. januar 1983 blir dispensasjonssystemet forenklet i Rogaland for visse grupper spesialkjøretøyer med akseltrykk, totalvekt, bredde eller lengde over det tillatte.

Disse kjøretøy/vogntog vil få generell dispensasjon, og det er ikke lenger nødvendig å sende søknad til vegvesenet i hvert enkelt tilfelle.

Generell dispensasjon

Generell dispensasjon kan søkes for transport av arbeidsmaskiner (anlegg, skog- og jordbruksmaskiner),

og for kjøring med motorredskap.

Søknaden sendes biltilsynet, og dispensasjon gis av vegsjefen ved biltilsynet.

Betingelsene for å få dispensasjon er:

- Kjøretøy/vogntog må ikke overskride de akseltrykk eller totalvekter som er tillatt for spesialkjøretøy.
- Største tillatte bredde er 3,25 m. For mobilkraner er tillatt bredde 3,00 m.

utnemnd til æresmedlem i Vegvesenets Pensjonistforening i Rogaland.

Formannen i Hovedstyret for Pensjonistforeninga i Statens Vegvesen, konsulent Per Hole stod for den høgtidelege utnemninga av den heidersfylte ærestittel.

«Du har tidlegare i år blitt heidra med Norsk Automobilforbund sitt GULLMERKE, og vi i Vegvesenets Pensjonistforening ynskjer å slutte oss til og gratulere med dette velfortjente heidersmerket.

Med sine 57 år bak deg i Vegvesenets krevjande arbeide, kan du så visst stole på, at ingen heretter kan gjøre deg rangen stridig i pliktoppfyllande og lang arbeidstid. — Vi vil derfor med vyrnad og takksemd få lov til hermed å utnevne deg til vårt

første og mest fortjente æresmedlem i Vegvesenets Pensjonistforening i Statens Vegvesen i Rogaland».

Med overrekt blomster og stor applaus slutta vi alle frammøtte vegpensjonistar oss til Per Hole sine treffande og velvalde ord.

Forts. fra side 36

3a må det sendes søknad til Personalseksjonen, som tidligere.

Ved avtale om innarbeiding av fritidager skal det settes opp protokoll mellom ledelsen og tillitsmenn.

En forutsetter at innarbeiding av fritid ikke skal få negative konsekvenser for produktiviteten.

Ordningen gjøres gjeldene inntil videre.

- Største tillatte lengde for enkeltkjøretøy (spesialkjøretøy) er 14,00 m, mens det for vogntog er 2,00 m mer enn generelt tillatt for vedkommende vogntogtype.

Tidsbegrenset/engangsdispensasjon

Tidsbegrenset eller engangsdispensasjon kan søkes for kjøretøy/vogntog som har større akseltrykk, totalvekt, lengde eller bredde enn det som dekkes av generell dispensasjon, samt for kjøretøy/vogntog som transporterer annen udelelig last enn arbeidsmaskiner.

Tidsbegrenset

Kan som før søkes for spesialkjøretøy/vogntog som:

- transporterer annen udelelig last enn arbeidsmaskiner,
- har aksel-/boggitrykk og totalvekt innenfor det som er generelt tillatt for spesialtransporter,
- har lengde og/eller bredde utover det som er generelt tillatt for vanlig transport.

For transporten innen ett fylke sendes søknad om dispensasjon til vedkommende vegsjef. For transport gjennom flere fylker sendes søknad til Vegdirektoratet. Dette gjelder også kjøring gjennom Oslo. Søknaden bør sendes i god tid og om mulig minst en uke før transporten finner sted.

Engangsdispensasjon

Dette gjelder kjøretøy/vogntog med så stort akseltrykk, eller totalvekt at det er nødvendig med følge over bruene. Engangsdispensasjoner utstedes også for transport med særlig stor bredde eller lengde.

Også i dette tilfelle skal man sende søknaden til vedkommende vegsjef

dersom transporten går innen ett fylke, mens transporter gjennom flere fylker må sendes Vegdirektoratet. Vegmyndighetene trenger tid for å behandle saken på en tilfredsstillende måte, og søknaden må derfor sendes i god tid før transporten finner sted.

Teleløsning

Når akseltrykket er nedsatt på grunn av teleløsning eller andre forhold, gjelder ikke disse bestemmelsene om dispensasjon fra tillatt akseltrykk for spesialkjøretøy.

Overtredelser

Overtredelser av bestemmelsene kan medføre overlastgebyr eller anmeldelse etter gjeldende forskrifter. Dessuten vil den generelle eller tidsbegrensede dispensasjon kunne bli trukket tilbake for en viss periode, og det må i stedet søkes for hver tur.

Merk

Dispensasjon kan bare gis for transport av udelelig last. For mobilkraners vedkommende gjelder dette ikke utstyr som er beregnet på å kunne demonteres.

En container med delbart gods betraktes ikke som udelelig lastenhet.

Ny arbeidsfordeling

Det er biltilsynet som skal behandle søknader om generell dispensasjon, mens vedlikeholdsavdelingen fortsatt står som lokal saksbehandler for andre søknader om dispensasjon.

I begynnelsen av november ble det holdt kurs for personalet ved biltilsynet som skal praktisere de nye reglene.

Vegdirektoratet har utarbeidet en offentlig brosjyre om dispensasjonsordningen. Vi har hentet teksten til denne artikkelen derfra.

Dagens gode gjerning.

Tekst og foto: Petter Sivertsen

Biltilsynet kan komme ut for så mange slags oppdrag ved utekontroll, det skulle denne historien vise.

I sommer hadde biltilsynet i Egersund kontroll i Sokndal i samarbeid med lensmannskontoret. Like ved kontrollstedet fikk vi øye på en sau som hadde falt i en bekk. Den klarte tydeligvis ikke å komme seg opp på land igjen ved egen hjelp.

Dermed måtte lensmannsbetjent Kurt Fjermestad og ingeniør Ola

Undheim tre til med hjelpende hender, og sauen ble trukket inn på trygg grunn.

Like etter stanset vi en gammel lastebil for kontroll. Det kom fram at føreren eide sauen. Da han fikk høre om redningsaksjonen, og i tillegg slapp mangellapp fordi alt var i orden. bilen, sier det seg selv at dagen var reddet for hans vedkommende. Han hadde ikke mye vondt å si om biltilsynet/politiet etter dette, sa han



Lensmannsbetjent Kurt Fjermestad og ingeniør Ola Undheim har her fått sauen på land. (sauen i midten).

Kontaktmøte med oppsynet

Årets oppsynsmannsmøte gikk av stabelen i slutten av september. Møtet ble som vanlig holdt i Stavanger, og strakte seg over to dager.

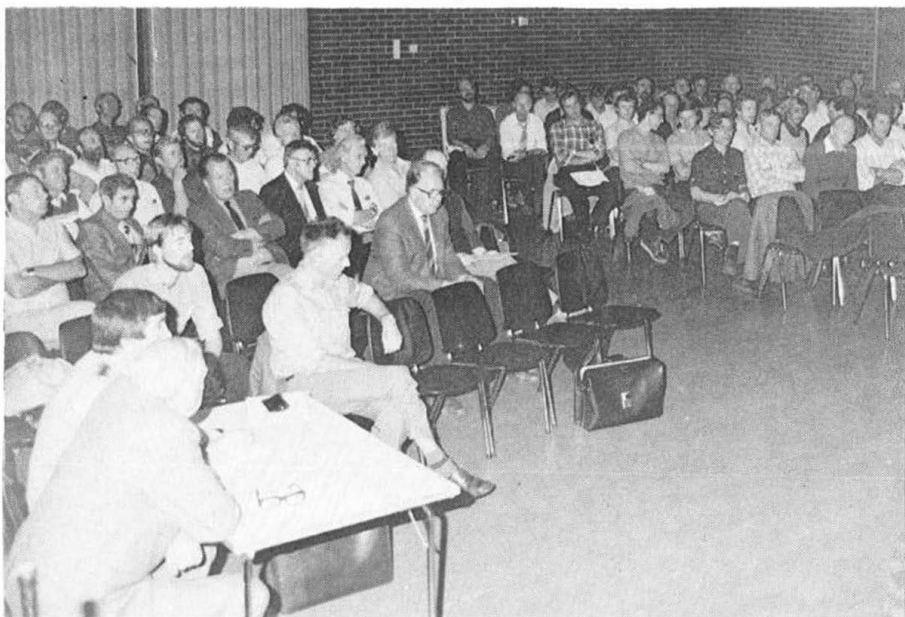
Første dag var satt av til fellesmøte med emner som:

- produktivitet
- psykososial kartlegging
- maskinpolitikken i vegvesenet

- nye rutiner for vegavlevering
- kvalitetssikring.

Andre dag holdt driftsavdelingene interne møter, hvor budsjettene for 1983 og en rekke andre emner ble tatt opp.

Begge dagene var informative og nyttige, har vi fått høre fra flere hold.



Utsnitt av forsamlingen på årets kontaktmøte med oppsynet. Foto: Ole Handeland

Avkjørsler og trafikksikkerhet.

Som vi fortalte i forrige nummer av Rygjavegen har vi fått en rammeplan for avkjørsler fra riks- og fylkesveger i Rogaland.

Vegdirektoratet har i en pressemel-

ding presentert noen interessante tall som viser hvordan antall avkjørsler påvirker ulykkestallene for en vegstrekning. En veg med 30 avkjørsler pr kilometer har i gjennomsnitt tre ganger så mange ulykker som en veg med 5 avkjørsler pr kilometer, når trafikkmengden er den samme.

Kontaktmøte med tillitsmenn i driften

Av Ole Handeland

Årets kontaktmøte med tillitsmenn i utedriften ble avviklet i slutten av oktober. Tillitsmennene fikk blant annet en orientering om situasjonen av vegdirektør Eskild Jensen.

— Ser vi på 1983-budsjettet isolert, har vegvesenet ingen grunn til å stille fremst i klagekoret, sa Vegdirektøren.

— De fleste andre sektorer har fått omlegging de samme nedskjæringene som vi.

— Men stiller man 83-budsjettet i sammenheng med tidligere års budsjetter, er det grunn til å stille spørsmål om det blir ført en klok politikk.

Vegdirektøren minnet om at vegvesenet siden toppåret 1978 har fått skåret ned anleggsbudsjettet med

omlag 1/3, når kroneverdien er omregnet.

— Det betyr at landet har fått en langt senere utbygging av vegnettet enn forventet, sa Eskild Jensen.

Han kom også inn på forholdet mellom drift i egen regi og entrepriser og mente at vegvesenet må bevise at effektiviteten er like god som i private bedrifter.

— Vi har til nå unngått å si opp egne ansatte, og det blir heller ikke aktuelt med oppsigelser i 1983.

— Det er interessant å se at dette også er framholdt i budsjettproposisjonen. Regjeringen ønsker ikke å tre over den «magiske grense», hvor ytterligere nedskjæring fører til oppsigelser, sa Vegdirektøren.



Vegdirektøren orienterer tillitsmennene om situasjonen for 1983.

Foto: Ole Handeland

TT — INTERNAT I SAUDASJØEN

Tekst og Foto: Arne G. Vasbø

De nylig oppnevnte TT - oppsynsmennene har sammen med sine kolleger på TT (trafikkteknisk seksjon) sittet på skolebenkene for å lære om de arbeidsoppgavene som ligger inn under seksjonens daglige gjøremål. Kurset må betegnes som oppstarten av en opplæring som må følges opp, både gjennom praktiske gjøremål og teori, i tiden som kommer.

— Hovedtillitsmann Markus Wiik takket Vegdirektøren for at han hadde funnet tid til å delta i kontaktmøtet.

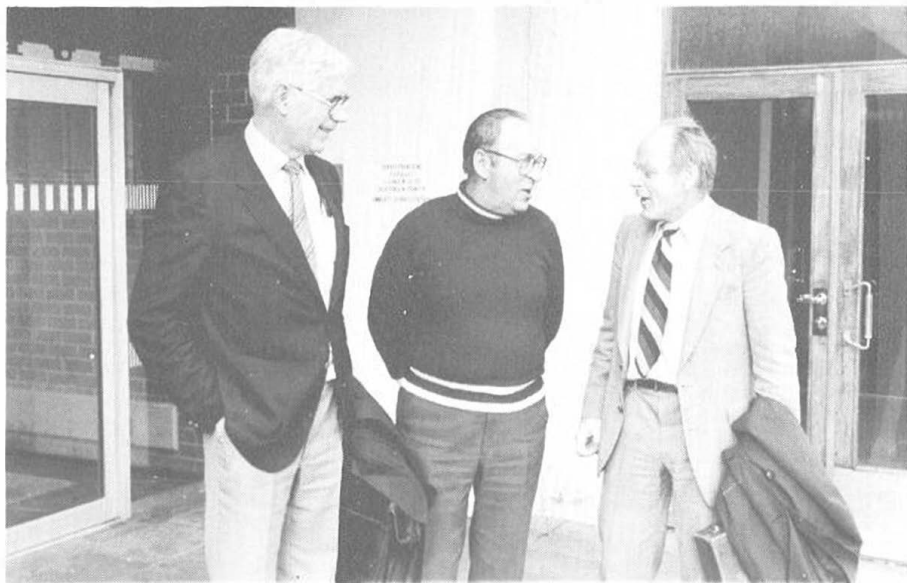
— Det var «rosinen i pølsen» på konferansen, sa Wiik og la til:

DESENTRALISERT TT — ARBEID

Gruppen som behandlet oppsynsmennenes arbeidssituasjon mente at en del arbeidsoppgaver vedrørende trafikkteknikk burde flyttes ut til vegstasjonene. Den ga som grunn økte krav til trafikksikkerhet og behov fra publikum om en enklere måte å få etatens representanter i tale.

— Det er gledelig å se at vi har fått en Vegdirektør som aktivt arbeider med tanke på sysselsettingen.

Tillitsmennene ble ellers orientert om budsjettet og sysselsetting i de forskjellige delene av fylket for 1983.



Vegsjef Chester Danielsen, hovedtillitsmann Markus Wiik og Vegdirektør Eskild Jensen i samtale utenfor Folkets Hus i Stavanger.

Foto: Ole Handeland

Fordelene med å ha en talsmann for trafikktekniske saker på hver vegstasjon var så åpenbare at vi som resultat har fått en TT - oppsynsmann i hvert vegmesterområde. Disse er administrativt underlagt vedlikeholdsdriften i området, men sorterer faglig under trafikkteknisk seksjon. Denne oppdelingen betyr at TT - oppsynsmennene går inn i det vanlige oppsynsteamet i området, men at de som fagspesialister naturlig tar seg av alle saker i tilknytning til trafikkteknikk.

Vegmesteren har ansvaret for alle vedlikeholdsoppgavene i området. Han vil foreta en total prioritering av arbeidsoppgavene, også TT sakene. Dette betyr at TT - oppsynsmannen er underlagt en total vurdering av oppsynets arbeid i området, og må ta del i andre prioriterte arbeidsoppgaver på linje med den øvrige oppsynstjenesten.

I en del av områdene, særlig rundt byene, vil arbeidsmengden bli så stor at TT - oppsynsmennene vil få sin dag fullt belagt med TT - oppgaver. I andre områder vil det bli færre gjøremål på dette feltet.

En slik utflytting av arbeidsoppgaver krever at oppsynstjenesten blir tilført kompetanse. Som faglig foretatt er TT på vegkontoret ansvarlig for opplæringstiltak.

De første planene for et kurs var lagt tidlig i vår, men på grunn av omorganisering på vegkontoret, og flytting av folk i den forbindelse, ble de endelige planene først lagt i september.

Formålet med kurset var å gi deltakerne en oversikt over de arbeidsoppgavene som sorterer under TT. Vi ville gi deltakerne nok innsikt i de forskjellige fagfeltene til å skjønne hvor de kunne ta seg frem på egen hånd og



Noen av deltakerne i Saudasjøen.

Foto: Arne G. Vashø

hvor de burde søke faglig assistanse. Egentlig opplæring var det således ikke tale om. Vi mener at dette er ting vi vil komme tilbake til etter hvert som TT - mennene får arbeidet en stund med sakene. Da kan vi eventuelt drøfte hensiktsmessige måter å gå videre på.

Det vi da tenker på er korte samlinger på en eller to dager der et spesielt emne belyses, gjerne gjennom øving-soppgaver. Videre har vi i tankene faglige samlinger to - tre ganger i året, noe som vi også mener vil gi faglig utbytte. Vi har forståelse for at TT - mennene kan bli isolert faglig når det bare er en av dem i hvert område. Det er for å råde bot på dette vi er opptatt av å trekke dem med i vårt faglige samarbeid.

Vi mener at det er svært viktig at TT - arbeidet glir naturlig inn i det øvrige arbeidet som foregår i et område. Med dette for øyet vil vi legge vekt på å etablere et korrekt forhold og et godt samarbeid med oppsynstjenesten for øvrig.

SAMLING I SAUDA

Det var nettopp samarbeidsformene som innledet vårt fire dagers internatkurs i Saudasjøen. Overingeniør Hamre innledet. I diskusjonen etterpå kom det frem at vi stort sett var enige om at intensjonene som er beskrevet ovenfor er godtatt av alle parter. Det er likevel viktig at vi har dem klart for oss undervegs slik at vi kan arbeide oss frem mot riktige samarbeidsformer.

I de følgende dagene var de fleste ansatte på TT i aksjon og redegjorde for sitt arbeidsfelt. Enkelt emner som arbeidsvarsling, permanent skilting og oppmerking med nødvendig vedlikehold ble behandlet grundigere enn

de andre. Dette kommer av at vi regner med at dette er felter der TT - mennene første og fremst blir aktivisert.

Ellers belyste vi saksbehandlingen og retningslinjer for reguleringsplaner, lysreguleringer, vegbelysning og busslommer. Litt tid til praktiske demonstrasjoner ble det også. Hana-sand sto for fremvising av radarutstyr og støymåling.

En viktig overtone i hele kurset var samarbeidsformer og praktisk opplegg. Vi kan vel ikke si at alle spørsmål ble besvart, men i alle fall fikk vi belyst en rekke forhold som vi kan arbeide videre med og løse etter hvert.

Vi tror at det er viktig at en gruppe mennesker som skal arbeide sammen kan møtes på denne måten på et internat. I det sosiale samværet kan en på en uformell og god måte knytte kontakter med sine medarbeidere. Ikke minst for de TT - ansatte på kontoret var dette viktig. Derfor var alle ansatte på seksjonen til stede hele tiden, og vi mener med stort utbytte.

Lederen på TT, overing. Lone, kunne si seg godt fornøyd med kursdagene da han oppsummerte til slutt. Han understrekte at dette først og fremst var ment som en innføring og at han vil legge vekt på at vi får en faglig oppfølging. Så står det igjen for oss andre å vise i praksis at kursdagene var innsatsen verdt.

Mor og jord

Av Torleif Halvorsen

*Ei kvinne tung med barn
er som jorda, fruktbar, varm.
Slik er alt blitt laga
slik må allting vara.*

*Jorda og kvinna med barnet
er symbol på Herrens varme,
utan kvinna, utan jord
menneske har inga mor.*

*Så takk til himmelens Gud
som skapte livsens bud.
Takk til han som i herleg glans
sende menneska sin nådekrans.*

*Så derfor er jorda og kvinna
det største som er å finna,
blant livsens store gåter
er kvinna når ho for barnet gråter.*

*Salig er det barn
som ligg ved moras barm,
varmt og trygt i moras armar
barnet føler hjarta varmar.*



JOHN RASMUSSEN

En av våre arbeidskamerater er gått bort. Det var tirsdag 26. oktober vi fikk det triste budskap at John (Johny) Rasmussen var død, 42 år gammel.

I vår fikk han og vi andre vite at han hadde en alvorlig sykdom som også hurtig brøt ham ned. Men Johny hadde et godt livsmot, så vi var optimistiske sammen med ham.

John Rasmussen var født 10. august 1940 i Brooklyn, New York, kom til Norge og Buøy 9 år gammel. Han var en av guttene med fotball og idrett førøvrig i ben og kropp. Kom tidlig med på lagene og fikk som ungdomsspiller være med helt til topps. Han var innom flere idrettslag, både som spiller og trener. Nå sist som trener for guttene i Vaulen Idrettslag. Også i Vegvesenets bedriftsidrettslag var han aktiv både med fotball og håndball. Johny var utlært som skipsbygger ved Rosenberg Mek. Verksted og kom til Bærheim Veg-

sentral 14. februar 1973 som fagarbeider (sveiser). Johny var en dyktig og flink arbeider både innen sitt fag og ellers.

Etter en del år på verstedet ble det ledig stilling med arbeidsoppgave for utleie av maskiner. Her utførte og ledet Johny et meget krevende arbeid der han fikk kontakt med de aller fleste arbeidsledere i Vegvesenet. Johny vil bli saknet av alle som han kom i kontakt med i og utenfor Vegvesenet.

En stor del av arbeidskamerater og venner fra alle avdelinger var møtt fram i Hinna kirke fredag 29. oktober sammen med slekt og venner førøvrig for å ta en siste farvel med Johny.

I disse dager går vår alles medkjensle til hans kone, Ragnhild og datteren Synnøve som sitter tilbake med savnet av en god snill mann og far.

Vi lyser fred over minnet til Johny.

Einar Sveta

Tillitsmannens spalte

Med det siste møte mellom organisasjonene og ledelsen i friskt minne, har jeg lyst å komme inn på min erfaring med den nye hovedavtalen i forhold til samarbeidsutvalgets dager. I forhold til tidligere, gir den nye avtalen de ansattes en reell medinnflytelse, ja endog medbestemmelse under visse forutsetninger, men alt dette skal skje gjennom forhandlinger/drøftinger via tillitsmannsapparatet. Det vil automatisk si at klimaet hardner til når partene møtes på denne måten i stedet for samarbeidsutvalget.

I felleserklæringen står det at hovedavtalen skal gi grunnlag for det best mulige samarbeid mellom arbeidstakere og arbeidsgiver, slik at det kan gi den samhörighet som er en forutsetning for effektivitet og trivsel i arbeidet o.s.v. Hvordan kan vi ven-


te å få dette til når de ting vi har oppe til debatt skal skje som en forhandling, og ikke som tidligere i et samarbeid der partene ble enige om den beste løsningen.

Forhandling betyr et hardere klima, der ingen av partene i utgangspunktet er villige å gi noe fra seg av makt og posisjon. I viktige saker blir det å krysse klinger og kompromisse seg fram til en løsning som ingen av partene er helt tilfreds med.

I samarbeidsutvalget foregikk noe av det samme, men vissheten om at de ansatte ikke hadde noen avtale som gav dem medbestemmelse gjorde det lettere å nå frem til enighet i sakene. Dette skapte en følelse hos de ansatte som gav dem troen på at ledelsen virkelig ønsket å gå med på den valgte løsningen fordi den pekte seg ut som den beste, og ikke fordi de måtte bøye av i kraft av en avtale som gir de ansatte reell medbestemmelse. Her tror jeg, ligger hele nyanse på før og nåsituasjonene slik vi opplever det idag, enten vi vil erkjenne det eller ikke.

Denne lille nyanseforskjellen tror jeg er årsaken til at en av representantene etterlyste den ånd som hersket tidligere, og som vi savner idag. Jeg er helt enig at vi mangler noe vesentlig i dagens situasjon. Kanskje har vi bommet kraftig på hele hovedavtalen. Jeg tror personlig det kan gjøre bedre.

Markus Wiik, NAF



*Vi ønsker
alle våre lesere
en god jul
og et godt nytt år.*