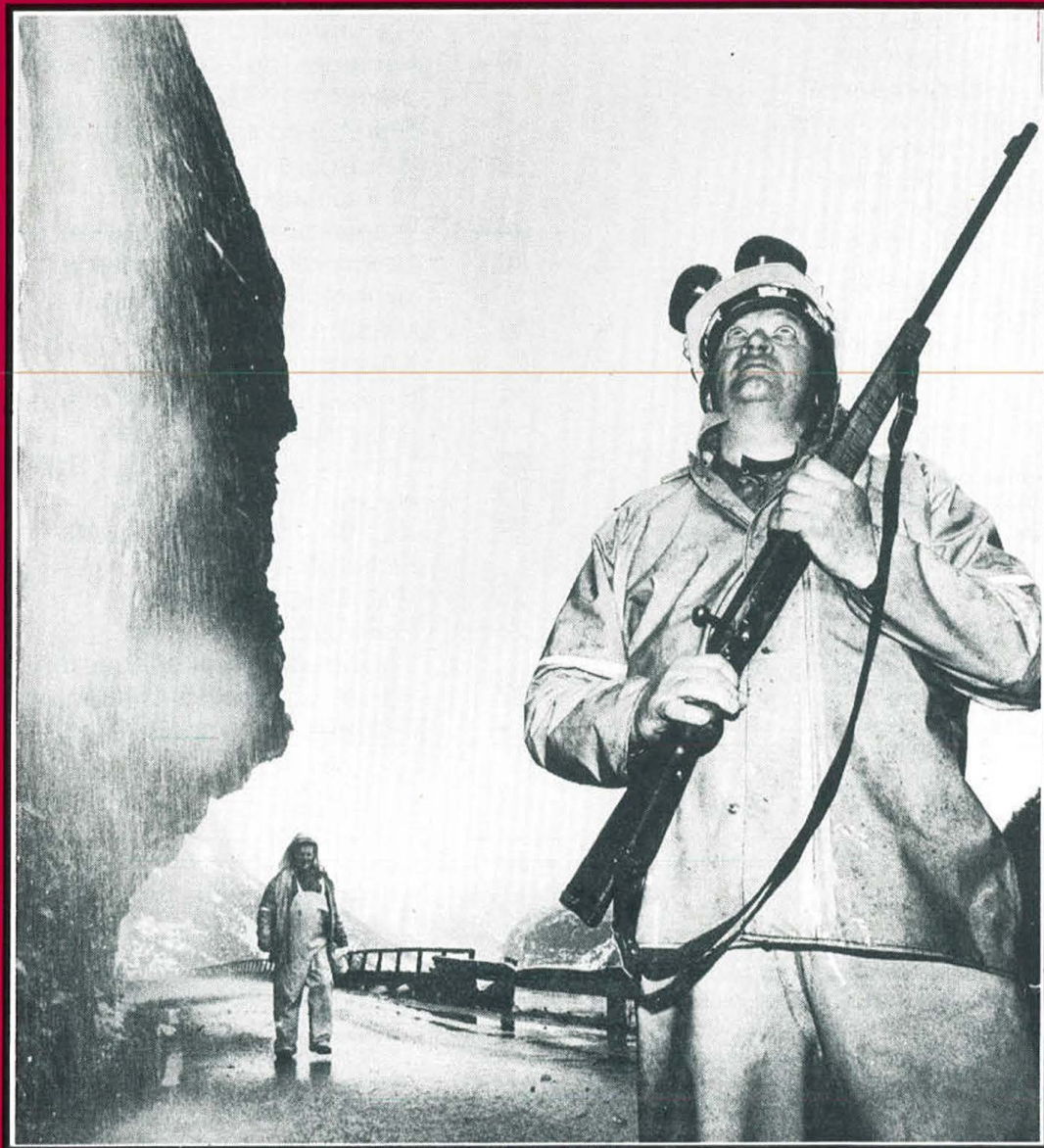


# Rygjavegen

Nr.2 - mars 1987

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland



## Av innhaldet:

- *Transportplan for Ryfylke*
- *Gjennomslag i Auglendstunnelen*
- *Veg til Ropeidhalvøya*
- *Politikarkommentar om Kyststamvegen*



## RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 2 — 1987

**Redaktør**

Harald Sel

**Redaksjonsråd**

Bodil Dam Bustad

Georg Eie

Tormod Nag

Mette Skjerve

Ole Tambarstuen

**Layout**

Harald Sel

**Sats og trykk**

Allservice A/S

**Opplag**

1600 eksemplar

●mslagsfoto:

Framsida: Faren for isras har i periodar vore stor til denne tid i vinter, mellom anna i Gyadalen. For å få ned rasfarleg is blir mauseren flittig brukt. Her er det Lars Sør-dalen som gjer klar til å sikte.

I bakgrunnen Trygve Espedal (Foto: Pål Christensen)

Baksida: ●lav Haugland i arbeid med å leggja på plass koppartrådane i ei tellesløyfe. Sjå artikkel på s. 18. (Foto: Arne G. Vasbø)

## INNHALD

- |       |  |
|-------|--|
| 3     | Vedlikehold og trafiksikkerhet                             |
| 4     | Ropeidhalvøya får veg                                      |
| 5     | Ny E 18 i Stavanger  |
| 6     | EDB de nærmeste årene<br>Teknisk spalte                    |
| 7     | Fire staute menn   |
| 8     | Plantur til nord-fylket                                    |
| 9     | Ny veg til Rekefjord<br>Gjennomslag i Auglendstunnelen     |
| 10—11 | Personal- og organisasjonsutviklings-<br>prosjektet 1987   |
| 12    | Møter med sjåførar og maskinkjørere                        |
| 13    | Storlygaren<br>Mi meining                                  |
| 14—17 | Transportplan for Ryfylke                                  |
| 18    | Elektronikk til trafikantene?<br>Arbeidstidsreduksjonen    |
| 19    | Vern og helse  |
| 20    | Kryssord   |
| 21    | Opprop frå Pensjonistforeninga<br>Anleggs-læringar i Sand  |
| 22    | Tilbygg ved Biltilsynet i Stavanger                        |
| 23    | Ny veg i Målandsdalen                                      |
| 24    | Veg for 25 millionar i Vats<br>Personalnytt                |
| 25    | Vegbrukarspalta  |
| 26    | Politikarkomentaren<br>Vegvesenet vann anbuds konkurranser |
| 27    | Harald Christensen til minne<br>Tillitsmannens spalte      |

## Statens vegverk

Etaten vår skal truleg skifta namn til Statens vegverk. Dette har har ført til sterke reaksjoner og store avisoverskrifter. Det er ikkje namneforandringa det i første rekke blir reagert på, men dei økonomiske konsekvensane det nye namnet skal føra med seg. Stavanger Aftenblad t.d. kallar det «Norges dyraste vits».

Det er etatens eige blad «Vegen og Vi» som for ein stor del er skuld i denne fokuseringa. På eit lausleg grunnlag hevdar bladet at det vil kosta 10 millionar kr. å skifta ut «sen» med «rk». Då reknar ein med at alle skilt og emblem skal skiftast straks.

I praksis vil det ikkje foregå slik. Namneendringa vil skje gradvis og naturleg, etter kvart som ein får nye bilar og maskinar, eller treng nye brevar osv. Meirkostnadane vil bli små.

Når alle offentlege «vesen» i tur og orden tidlegare har skifta namn, har me høyrte lite om at dette skal ha kosta store pengar. Folk har også fort vent seg til dei nye namna og funne dei naturlege. Me høyrde t.d. får

reaksjonar då «Norges vassdrags- og elektrisitetsvesen» blei til «Norges vassdrags- og energiverk», for to, tre år sidan.

Me er alle meir eller mindre konservative, og me reiser gjerne bust mot endringar. Me reagerer på at det kjente og gammalmodige, Statens vegvesen skal bli borte. Truleg burde ikkje dette innarbeidde namnet blitt endra. Eitt offentleg «vesen» kunne me vel gjerne hatt igjen, etter at Postvesenet Telegrafvesenet og alle dei andre har gått over til «verk».

Men snart blir me alle vande med at det heiter Statens vegverk. Dei fleste vil finna det nye etatsnamnet godt og tenleg.

Dette er det saka dreier seg om. Like lite når Statens vegvesen som når andre offentlege etater eller private bedrifter endrar namn, er det i første rekke snakk om eit økonomisk spørsmål. Og det er slett ikkje snakk om «Norges dyraste vits».

Harald Sel

# Vedlikehold og trafikksikkerhet

*Av anleggssjef Olav Øyvind Hamre*

I slutten av fjoråret fikk vi stortingsmelding om trafikksikkerhet og trafikkopplæring. Den nedadgående tendens i ulykkestallene vi hadde i slutten av 70-årene har dessverre snudd seg, og i alle årene etter 1980 har vi på landsbasis igjen hatt en økning i antall drepte og skadde i trafikken. Med en trafikkvekst i årene 1986-89, som nå ventes å bli dobbelt så sterk enn den som var forutsatt i Norsk vegplan, vil trafikken i 1989 bli 21% høyere enn i 1985. Stortingsmeldingen peker på at dersom vi ikke foretar oss andre tiltak enn de som er forutsatt i Norsk vegplan, må vi som følge av denne sterke trafikkvekst regne med ca. 500 flere skadde og drepte hvert år fram mot 1989.



Dette er et alvorlig varsku til trafikantene og alle de instanser som har ansvaret for og innflytelse på trafikksikkerhetsarbeidet. For vårt fylke viser statistikken for 1986 en gledelig reduksjon i ulykkestallene. Vi får håpe at dette ikke bare skyldes tilfeldigheter, men tro at det er et resultat av felles insats fra politi, Trygg Trafikk, massemediene, vegvesenet og andre som er engasjert i trafikksikkerhetsarbeidet.

I det mangfold av tiltak som stortingsmeldingen peker på for å øke trafikksikkerheten, har også vegvedlikeholdet fått sin spesielle omtale. Det er spesielt pekt på 3 vedlikeholdsoppgaver med antatt sikkerhetsgevinst som bør prioriteres:

— Bedre skilting — Bedre oppmerking — Bedre vintervedlikehold

Vi har idag ikke helt sikker viten om hvor stor effekt vedlikeholdets trafikksikkerhetsgevinst er. Vi vet imidlertid at når vegen/trafikkmiljøet stiller større krav til trafikantenes dyktighet enn det vedkommende mestrer, inntreffer ulykkene. Kan vi derfor gjennom bedre vedlikehold av alt vegutstyr som skal rettledede trafikantene om vegens linjeføring og hvor de skal kjøre, gjøre det lettere for dem å oppfatte trafikksituasjonen, reduserer vi mulighetene for ulykker.

Dessverre er det slik at trafikantene ofte tar ut bedret vedlikeholdsstandard i bedre framkommelighet (økt fart) i stedet for i økt sikkerhet. Trafikksikkerhetsgevinsten av bedre strøtjeneste er f.eks. ikke entydig dokumentert. I verste fall kan det jo være dem som tror at en sandstrødd vinterveg tilsvarer sommerføre. Det er altså ikke nok med tiltak på vegsiden, dersom det ikke følges opp med opplæring, informasjon og overvåking.

Selv om trafikksikkerhetsmeldingen peker spesielt på de ovennevnte 3 vedlikeholdsoppgaver, er det knapt en arbeidsprosess i vedlikeholdet som ikke har mer eller mindre innflytelse på sikkerheten. Det kan gjelde dekkevedlikehold, vedlikehold av rekkverk, rydding av busk og kratt, rensk av skråninger, sikring av svake vegkanter, arbeidsvarsling m.v.

Min konklusjon vil derfor bli at til tross for knappe budsjetterammer må vi alle i vår daglige virksomhet tenke trafikksikkerhet og utnytte de muligheter vi har.

Vedlikeholdstiltak som bidrar til å lette de krav som vegen og trafikkmiljøet setter til trafikantene vil redusere sannsynligheten for at det skal skje en ulykke.

*(Olav Øyvind Hamre begynte i stillinga som anleggssjef i februar. Dette innlegget er skrevet mens han framdeles var vedlikeholdssjef.)*

# Ropeidhalvøya får veg

Ferjefri kryssing av Sandsfjorden midt i 90-åra?



Vegen langs Vindafjorden blir i eit villt og vanskeleg terreng. Men store maskinar med dyktige førarar kjem seg fram over alt, utruleg raskt og effektivt.

Inntaket for den ca 1000 meter lange tunnelen til Midvikdalen, vil koma ved dalsida i bakgrunnen, omtrent midt på biletet.

Tekst: Harald Sel Foto: Bjørn Sandvik

Arbeidet med å skaffa vegutløysing til Ropeid-halvøya har pågått i omlag 50 år. Etter kvart som bilen og landtransport har fått stadig meir å seia, er vegsaka meir og meir blitt eit spørsmål om framtida for dei omlag 500 menneska som bur her. Etter kvart har bygdelag og grender i Rogaland fått vegsamband, slik at det i dag er heller få menneske i fastlands-Rogaland som ikkje kan køyra bil til sitt eige hus. Ropeid-halvøya er i dag det siste større landfaste bygdesamfunnet i fylket utan veg eller som er avhengig av ferje for å koma til og frå heimen med bil.

Men nå er arbeidet i gang. Ca. 1 km av vegen er alt grovplanert. Arbeidet starta ved Ropeid i august i fjor, og om det ikkje går gale med den økonomiske sida, blir det vegopning fram til Øvrabø sommaren 1991. Frå Øvrabø til Marvik er det frå før ein gardsveg, som vil bli opprusta.

## Vanskeleg terreng

Vegen frå Ropeid til Øvrabø blir ca. 9 km, og er kostnadsrekna til bortimot 60 mill. 1986-kr. Det blir 2 tunnelar, ein på 1000 meter og ein på 600 meter.

Den første parsellen som nå er bygt langs Vindafjorden, går i eit villt og vanskeleg terreng. Kjell Helgeland, som er formann på anlegget og Nils Krogdal, som er skytebas, er begge velrøynde anleggsfolk, mellom anna frå Suldalsvegen og vegen Ropeid - Saudasjøen.

— Dette er truleg det verste og vanskelegste terrenget der det er bygt veg i til nå i Rogaland, seier Krogdal.

Kjell Helgeland er ikkje så sikker på det. I alle tilfelle vil han ikkje kalla anleggsarbeidet her for meir farleg enn det som er forsvarleg.

— Brukar ein vit og er forsiktig, går det godt, seier han.

Elles er det grunn til å understreka at arbeidet så langt har gått svært raskt og effektivt. Kostnadsrammene



ser ut til å halda, trass i ein del uforutsette vanskar, f.eks. med sprukke og vanskeleg fjell.

## Sandsfjorden ferjefri

Som det vil vera kjent, er vegen til Ropeid-halvøya ein del av ei større omlegging for rv 13, med kryssing av Sandsfjorden ved Jårvik. I 1986-kr reknar ein med ein kostnad på mellom 70 og 80 milloner til å byggja vegen vidare frå Øvrabø til Jårvik med bru over Sandsfjorden. Med dagens kroneverdi vil såleis heile den planlagde omlegginga av rv 13 kosta vel 130 millioner kr. Det er å håpa at arbeidet med veguløysing for Ropeid-halvøya berre er første steget i eit samhengande arbeid, som endar opp med ferjefri kryssing av Sandsfjorden ein gong i 1990-åra.



Arbeidsgjengen fotografert julafta i fjor utanfor anleggskontoret på Ropeid. Frå v.: O. J. Båtsvik, B. H. Røyland, K. Helgeland, A. Stople, H. Leverskjer, B. Andriassen, J. Tednes, P. T. Våge, S. Haugslund, K. Nordbø, J. O. Jensen, S. Vårvik, O. J. Ilstad og N. Kråkedal.

## Ny E 18 i Stavanger

**Miljøprioritert gjennomkjøring**

Av Gunnar Nærum

Stavanger bystyrets enstemmige vedtak om E18 den 12. desember 1983 uttrykte to hovedmål:

- \* Ny E18 skal avlaste Østre bydel for gjennomgangstrafikk
- \* Ny E18 skal avlaste sentrum for gjennomgangstrafikk, samt omfordele lokaltrafikken slik at miljøbelastningen i sentrum blir minst mulig

Med dette for øye ble det gjennomført grundige analyser av trafikkløstømmen i byen for å kunne dimensjonere og utforme vegsystemet på best mulig grunnlag. Konsekvensanalyser er gjennomført for aktuelle alternativer.

Det omfattende planleggingsarbeidet førte kort sagt frem til «Forslag til reguleringsplan for ny E18 fra Kannik til Verksalmenningen (i bru over jernbanen og i tunnel under Storhaug)». Reguleringsplanen ble enstemmig vedtatt av bystyret 24. juni 1985.

Samtidig med vedtaket om E18 ba bystyret om at «det tilrettelegges for at parkeringsanlegg sør for ny E18 over jernbanen bygges ut samtidig med utlegging av Teaterveien og bygging av ny E18».

**Detaljplanen**

Utarbeidelse av detaljerte byggeplaner pågår for fullt. Hovedorganet i det nære og gode samarbeidet mellom Stavanger kommune og vegvesenet er den såkalte koordineringsgruppen. Denne gruppen består av i alt 12 personer, 5 fra kommunen, 5 fra vegvesenet, 1 fra NSB og 1 fra Norges Rutebileierforbund avd. Rogaland. De to sistnevnte er med i gruppen fordi prosjektet i sterk grad berører NSB's område og fordi utbyggingen av nytt parkeringsanlegg og kollektivtrafikkterminal i samme område planlegges parallelt med E18.

Strekningen fra Kannik til tunnelinnslaget ved Bergjeland er prosjektets mest sentrale del. Det ferdige anlegg her vil prege bybildet og påvirke det tilgrensende miljø i lang tid fremover.

Som en separat oppgave er det derfor gjennomført et grundig forprosjektstudium for denne strekningen. I tillegg til ny E18 og tilstøtende veger inneholder forprosjektet nytt parkeringsanlegg og nytt terminalanlegg for busser og drosjer i Jernbaneområdet.

Nyanleggets funksjon er satt i nær sammenheng med bymessig form og tilpasning, beplantning og parkmessig behandling. I stor grad er det benyttet modeller i forarbeidet. Det er ingen tvil om at Jernbaneområdet vil tjene på at parkerings- og terminalanlegget bygges ut samtidig med E18.

Det kan nevnes at Stavanger kommune og vegvesenet sammen har engasjert et Trondheimsfirma til å foreta tredimensjonal datamodellering av planlagt prosjekt og omgivelsene spesielt i Jernbaneområdet. Hensikten er bl.a. å anskueliggjøre plassøkningen foran Rogaland Teater og studere ny E18 bru med og uten tilstøtende parkeringsanlegg.

**Positive virkninger**

Det nye vegsystemet vil ha merkbar positiv virkning på trafikksikkerhet, fremkommelighet og miljø i byen. Mer enn halvparten av trafikken på E18 i Kannik vil benytte seg av den nye tunnelen under Storhaug (ca. 18.000 kjøretøyer pr. døgn i 1990). For byens sentrum sett under ett viser beregningene at den gjennomsnittlige reisetiden vil bli kraftig redusert. Besparelsen i kjøre- og tidskostnader er så stor at investeringen samfunnsmessig sett er meget lønnsom.

Flere nye planskilte krysninger mellom billister og myke trafikanter bedrer både kapasitet og trafikksikkerhet.

Den tradisjonsrike Kannikparken får utvidet sitt areal mot nord med ca. 7-8 meters bredde. Rogaland Teater får en sårt tiltrengt økning av sitt uteareal med nærmere 1000 m<sup>2</sup>.

Den nye E18 legger ikke minst forholdene til rette for å gjøre sentrums-kjernen mer tjenelig for gående, syklist og kollektivtrafikk. Et lenge uttrykt ønske fra byplanleggerens side om å stenge Haakon VII's gate foran Domkirken vil trolig også kunne realiseres når E18-trafikken er lagt i sin nye trasé.

**Nøkkeltall**

- \* Lengde ny E18 ca. 1200 m.
- \* 32 eiendommer blir berørt.
- \* 4 felts veg for E18 fra Løkkeveien til Teaterveien.
- \* 3 felts bru for E18 over Jernbaneområdet.
- \* 2 felts tunnel under Storhaug, 560 m fjelltunnel og 145 m betongtunnel.
- \* Fem nye rundkjøringskryss.
- \* 3 nye underganger eller bruer for fotgjengere og syklist.

**Kostnader**

Det foreligger en finansieringsavtale mellom Stavanger kommune og Statens vegvesen Rogaland. Vegvesenet skal etter avtalen bære 90% av kostnadene og kommunen 10%. Kommunen skal forskottere alle kostnadene. Tilbakebetalingen skal etter avtalen skje over 8 år fra 1990.

Totale kostnader i 1986-kroner er beregnet til ca. 158 mill.kr, hvorav grunnervervet alene utgjør 45 mill. kroner. Totalkostnadene ble to år tidligere anslått til ca. 94 mill.kr. Kostnadsøkningen har flere årsaker. Ikke minst har det vært en eksplosjonsartet økning i prisene på fast eiendom i Stavanger de siste årene. Prosjektet har også blitt dyrere p.g.a. reguleringsendringer og ekstra konstruksjoner som har kommet til.

Signaler er gitt om at kostnadsøkningen er uakseptabelt stor. Det vil derfor være nødvendig å vurdere besparelser f.eks. å legge opp til redusert standard og eventuelt også redusere omfanget av utbyggingen.

**Tidsplan**

Veganlegget starter med byggingen av tunnelen under Storhaug. 10 hus er allerede revet for å klargjøre tunnelpåhugget ved Verksalmenningen. Tunnelen skal settes bort på entrepri- se, og det forventes byggestart i annet kvartal i år.

Hele veganlegget er planlagt ferdig i 1989.

# EDB de nærmeste årene

## HVOR STÅR VI, OG HVA KAN VI FORVENTE

Av Tor A. Andreassen

EDB, eller elektronisk data behandling har vært brukt innen vegvesenet i mange år, både på regnskapssiden og på teknisk sektor.

I de siste 3-4 årene har vi dessuten fått egne EDB-maskiner. På vegkontoret har vi en NORD 500 maskin, samt 5-6 PC'er. I biltilsynet har vi idag en NORD 100 CX, og i utedriften har vi en 8-10 PC'er stasjonert rundt om på vegstasjonene og enkelte anleggskontorer.

### Biltilsynet og vegkontoret

Utviklingen så langt har nok gått raskere enn det som var tiltenkt, og jeg tror at den bare vil fortsette videre minst like raskt som frem til idag.

Denne raske utviklingen har ført oss inn i noen kritiske punkter som vi

må komme oss ut av. Disse er at vi har fått store kapasitetsproblemer på vitale deler av maskinparken vår. Først og fremst på biltilsynet og vegkontorets Nord-anlegg.

For biltilsynet synes det å være avklart at deres nåværende Nord-

maskin vil bli byttet ut med en ny Nord 500. (Dette vil etter all sansynlighet skje allerede i 1987).

For vegkontorets del er situasjonen noe mere komplisert, men vesentlige utvidelser vil måtte gjennomføres hvis ikke anlegget skal stoppe helt opp. Det som er lagt frem fra EDB-kontoret som en minimums løsning er følgende:

Et nytt platelager på 450MB

(M = million B = tegn)

MB = MEGABYTE

Ny bandstasjon for backup og digitalisert kart.

Utvidelse av primærhukommelsen med 4MB.

Oppgradering av hele maskinen til en større type.

Dataveksler (denne er nødvendig for å kunne henge på flere

*Forts. side 25*

## TEKNISK SPALTE

### Breddeutvidelse på eksisterende veg

Av Karl Støle

I håndbok 018 står litt om dette på side 99. Blant annet om krav til fyllmasse, hvor det står at fyllmasse med samme teletekniske egenskaper som i den eksisterende veg bør tilstrebes.

Når vi vet at det rundt om i fylket finnes en god del eldre veger, både riks- og fylkesveger, som stort sett bare består av fast dekke, asfalt, kald asfalt og oljegrus, og under dette er det forvitret masse eller rett og slett bare jord, så skulle det ikke være så vanskelig og tilfredstillende disse krav. Det er også disse samme vegene som blir aktuelle å utvide og forsterke. Vi gjør jo disse arbeider en god del bedre, ja, etter min mening kanskje alt for godt. Dette gjelder spesielt på fyllinger eller der hvor man har jord (gravingsmasser). Utvidelsene er som oftest på fra 1 m til 2 m. Det graves som regel en grop på 1 m dybde, er bunnforholdene dårlige blir det enda mer. Det blir oppfylt med utsprenget stein fra skjæringsutvidelser og pålagt et bærelag på 15-20 cm av T1-masse. I tillegg kommer asfalt/kaldasfalt eller oljegrus. Vi får her en utvidelse som tilfredstiller kravene for vegbygging. Hva vi da får, er noe god og noe mer dårlig veg. Den gamle ligger der og er som oftest telefarlig. I vintre med sterk kulde vil ikke det gamle og nye samarbeide og man vil da få en langsgående sprekke og med

krakeleringer i dekker som vil gjenta seg år etter år.

En annen sak er at man får ett galt profil på vegen, da man som tidligere nevnt stort sett bare utvider den ene siden, dermed vil takprofilen bli liggende på ett galt sted. Med 2-3% tverrfall vil dette kunne få innflytelse på trafikken. Dette kan selvfølgelig gjøres bedre ved at hele vegens bredde får nytt dekke, noe som vel også i stor grad blir gjort, da det er viktig å få det rette profilet.

Ett annet alternativ til disse utvidelsene ville være om man grov ut fra midten av eksisterende veg i 25-30 cm dybde i midten og med 30° - 45° vinkel ut til siden. Man ville da antagelig få en bedre sammenføyning mellom gammel og ny veg, i tillegg vil man få laget profilet på ferdig veg som det skal være.

En annen ting som er meget viktig ved disse utvidelsene, er at vannavløpene (drensledninger) blir utført på en måte som gjør at det ikke bli stående vannsamlinger i disse gropene.

Så til slutt litt om forsterkning av veg der hvor det har blitt settninger, blant annet over myrterreng og dårlig underlag. Om man her ikke foretar utskiftinger, men bare bygger på med vanlig fylling, utsprenget stein og bærelagsmasser, vil det vanligvis gå noen få år, så har man fått tilbake de samme settningene.

Alternativet til dette vil være å bruke lette materialer som det finnes en del av på markedet bl.a. isopor, siporex, leca. Av disse materialer er det brukt en god del av rundt om i landet, også i vårt fylke har det blitt brukt noe, men ikke i noe stort omfang. Dette skyldes nok først og fremst at disse materialene vil bli en god del dyrere enn vanlig fyllmasse. Men om en slik oppbygging med lette masser ville gjøre vegen stabil, kunne det kanskje også bli en økonomisk vinning på dette.

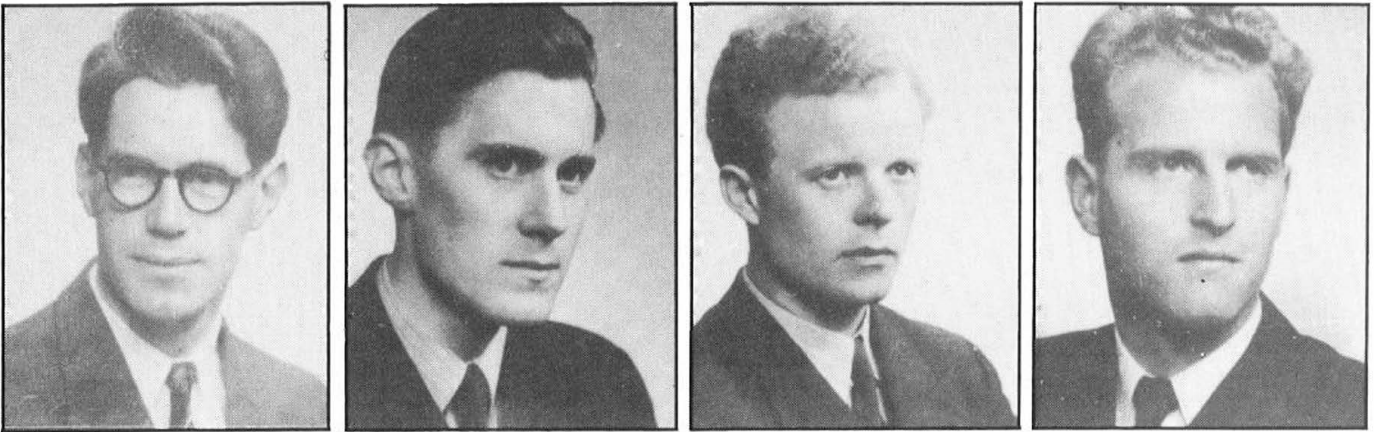
Opplysninger og bruken av disse lette materialene vil en få ved henvendelse til laboratoriet i Hillevåg.

Kvalitetskontrollen av disse arbeidene kan være noe vanskelig. Blant annet blir det utarbeidet profiler med høyder og bredder for breddeutvidelse av eksisterende veg, samtidig som man skal følge den eksisterende vegs høyder. Dette resulterer i at man får ett annet utfall enn det profilen viser. Der hvor man skal følge den eksisterende vegs høyder må det være tilstrekkelig at man kontrollerer de overbyggnings-bærelagsmaterialene so skal brukes og komprimeringen. Der hvor man over en større lengde skal forsterke eksisterende veg bør man følge de normer som er gitt for kvalitetskontroll.

Neste nummer tar vi med noe om armering av asfaltdekker med polyesternett.

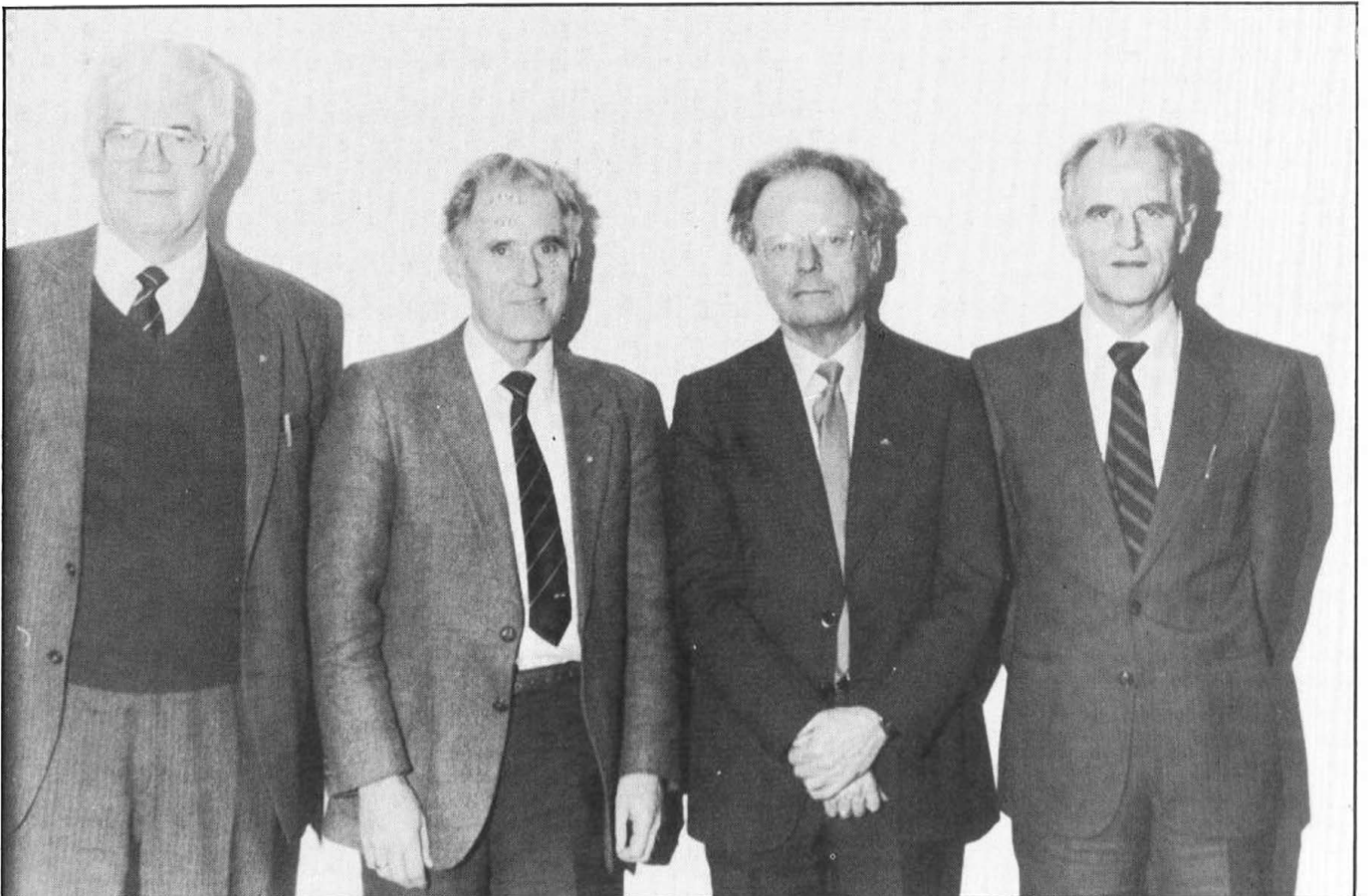
# Fire staute menn

Av Unni Evang



Ovenfor ser vi fire staute, unge menn som alle ble ferdige bygningsingeniører ved Norges Tekniske Høgskole i 1954.

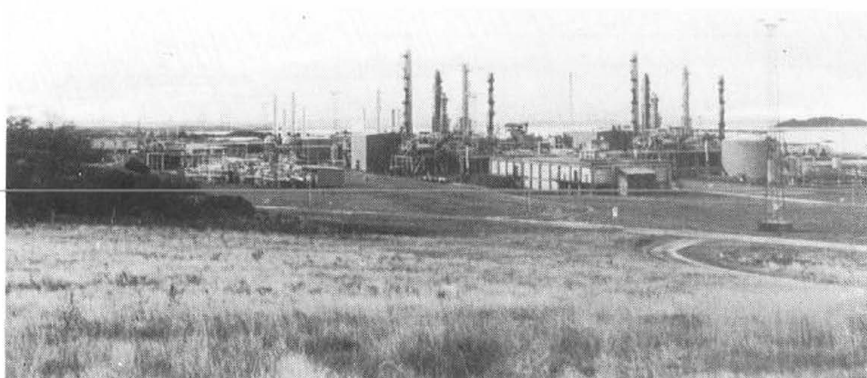
De må hatt sammenfallende interesser, disse kullkameratene. De har endt i same etat og i samme stilling. Alle fire er vegsjefer i hvert sitt Vestlandsfylke. Da vi traff dem, var de på møte i Kyststamvegsutvalget som ble holdt i Bergen i januar. (Bildet under). Og det er kanskje ikke så merkelig at firkløveret går inn for en samling av regionen?



*Vegsjef Chester Danielsen, Rogaland, vegsjef Josef Martinsen, Hordaland, vegsjef Knut Skjånes, Sogn og Fjordane og vegsjef Eivind Vollseth, Møre og Romsdal.*

# Plantur til nord-fylket

Tekst og foto: Harald Sel



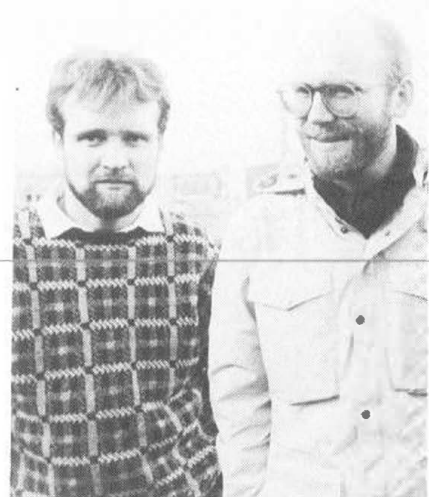
*Gassterminal-anlegget på Kårstø er kjempemessig og imponerende. Frå dette utsiktspunktet, rett ved tunnelmunningen der gassledningen kjem fram i dagen, ser me litt av gass-separerings tårn og andre sinnrike innretningar.*

**Ein bedriftstur er oftast nyttig og utbytterik, både fagleg og sosialt. Det var så visst også tilfelle då Planavdelinga drog på dagstur over Boknafjorden seinhaustes i fjor. For dei som arbeider med prosjekt i andre distrikt er det interessant å få betre kjennskap til det som er på gang elles i fylket. Og for planleggjarane som er på heimebane, er det gildt å få orientera kolegaer om det dei sjøl steller med.**

Johannes Sønstabø og hans stab har hatt mange planleggingsprosjekt i nordfylket dei siste åra og nye store planar er under arbeid. Bjørn Alsaker hadde hovedansvaret for å orientera om ein del av dette, etter kvart som bussen for fram over Karmøy, gjennom Haugesund, til Haverivernskulen, på den siste parsellen av vegen Sunfør - Våg (til Våg) og vidare til Akسدal, Susort og Kårstø. Ikkje minst når Bjørn gjer greie for Boknsambandet er det med entusiasme og glød. Då kjem gjerne også framtidsvyene fram, med undersjøiske tunneler både den eine og andre plassen.

Men innimellom alt dette faglege hadde også maten og kulturen sin plass. Kaffipause med niste og vinerbrød blei inntatt på historisk grunn, ved Haraldshaugen.

Etter som timane gjekk, melde likevel matlysten seg på ny. Og kva naud er det med føda når Statoil spanderer. Ein viktig del av turprogrammet var nemleg eit besøk på gassterminalen på Kårstø. Etter interessant omvisning med framifrå orientering av informasjonskonsulent Thorleif Heggebø, vanka det eit måltid av beste merke. Så den som reiste svolten heim att over Boknafjorden, hadde seg sjøl å takka.



*Plandistrikt 1 stilte med eigen bussjåfør. Ingeniør Harald Lødemel (t.v.) viste at han kan føra buss både på brøe og smale vegar. Her ser me han saman med ledar for Trafikktknisk seksjon, Eddie Westad.*



*Kari Bjørheim (t.v.) og Magnhild Ødegård på plass i bussen. Dei hadde æra for at alle fekk kaffi og vinerbrød under rustepausen ved Haraldshaugen.*



*Plansjef Lidvard Skorpa (t.v.) saman med to av nordfylkets vegplanleggjarar, Bjørn Alsaker og distriktsleder Johannes Sønstabø. Ved denne anledningen viste dei 2 sistnemte at dei også kan kunsten å planleggja avdelingstur.*





## Ny veg til Rekefjord

Tekst og foto: Harald Sel

Arbeidet med den nye fylkesvegen frå Tothammer til Rekefjord i Sokndal er i gang. Godt begynt er halvt fullført, heiter det gjerne. Men for eit påbegynt fylkesveganlegg i økonomisk vanskelege tider for Rogaland, er ikkje dette med fullføringa så heilt opplagt.

Vegen som blir 1,5 km lang, er kostnadsrekna til 7,5 mill. kr. I år har ein 2,8 millionar til å byggja for. Om dei manglande 4,7 millionane kjem på budsjettet for 1988 er ikkje sikkert. Men ein håpar at så vil skje, og at vegen kan bli ferdig neste år.

I år er planen å grovplanera ein parsell på ca. 1 km. frå Tothammer. Til nå har arbeidet gått utan vanskar. For tida er ein kommen lenger med arbeidet enn det ein hadde rekna med i framdriftsplanen. Frå vegvesenet er 3 - 4 mann i arbeid. I tillegg kjem maskinførarar på innleigde maskinar.

Det er store mengder av stein og annan masse som skal sprengjast ut og flyttast på ved dette anlegget. For at ikkje stigninga skal bli for stor, trengs det store fjellskjeringar. I alt vil det bli sprengt ut ca 16.500 kubikk-meter fjell. Dessutan er 3000 kbm. myrmasse utskifta.

## Gjennomslag i Auglendstunnelen

Tekst og foto: Harald Sel

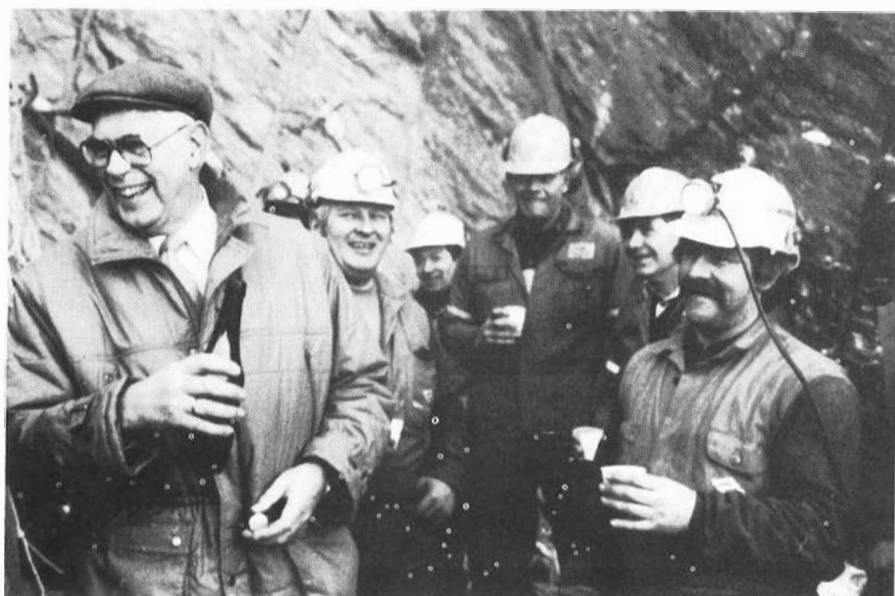
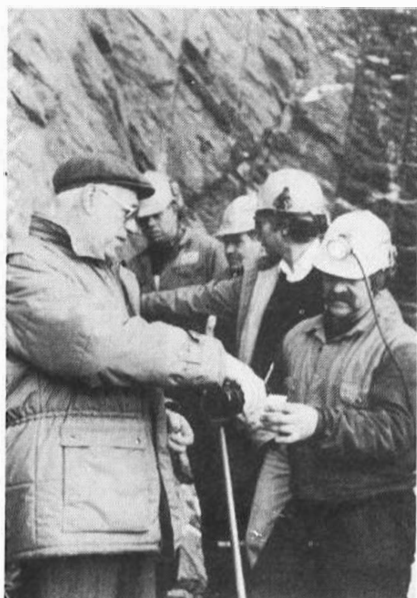


Midt i februar blei den siste salven fyrt av i tunnel nr. 2 gjennom Auglendshøgden.

Ordførur Kari Thu utløyste den siste salven. På biletet ovanfor får ho dei siste instruksjonane av skytebas og vegsjef, før ho skal trykka på utløysarknappen...

Alt gjekk som planlagt. Då drønnet hadde lagt seg og dynamittøyken hadde dreve bort, kunne ein sjå lyset i andre enden.

Dermed var det bare å samlast på røysa til den tradisjonelle sermoneien. På bileta nedanfor ser me vegsjef Chester Danielsen som påpasseleg sørger for at alle får sin velfortjente skål.



## Personal- og organisasjonsutviklingsprosjektet 1987

# Satsingsområder 1987 - 88

Av Svein Magne Olsen

Etter en lang prosess ble ledelsen og tillitsmennene enige den 12. februar 1987 om følgende 4 satsingsområder for vår første periode med målstyring:

- Innføring av målstyring i Statens Vegvesen Rogaland.
- Trafikksikkerhetsarbeidet, herunder en særlig innsats for bedre koordinering av alt arbeid innenfor denne sektoren.

- Kompetanseoppbygging, herunder særlig kompetanseoppbygging/ -spredning innen EDB.

- Kvalitetssikring, hvor begrepet omfatter kvalitet såvel på planer som på ferdig produkt.

I tiden som kommer vil vi utforme mer detaljert hva hver enkel avdeling skal bidra med innenfor disse satsingsområdene. Hver avdeling har frist til 31. mars 1987 for å komme med forslag i denne sammenheng.

## Målstyring - målstruktur

Innføring av målstyring er et av de viktigste målene for det personalplanleggingsprosjektet vi har satt igang.

Vegsjefen har gitt en kort orientering om hva målstyring er i Rygjavegen nr. 1, det er som kjent en ny måte å styre vår virksomhet på.

Offentlig virksomhet har i stor grad vært preget av detaljstyring og av regler og innskrenkelser for selve saksbehandlingen. Det har således

vært vanlig at man har konsentrert seg for mye om penger og stillingshjemler, og for lite om hva som faktisk blir resultatet av vår aktivitet.

I Statens Vegvesen er «Grunnlag og Hovedmål for Statens vegvesen» relativt godt kjent. Det har vært et av våre overordnede styringsdokumenter i flere år. Dokumentet er imidlertid generelt formulert og gir ingen prioriteringer mellom mange viktige hovedmål, og det er derfor lite

for å følge opp arbeidet med disse satsingsområdene har ledermøtet pekt ut 4 personer som skal hjelpe til med å koordinere arbeidet mellom avdelingene og være behjelpelig med å fremskaffe nødvendig informasjon.

Ansvaret for at målene nås ligger imidlertid på linjelederen.

Den koordineringsgruppen som er valgt er sammensatt slik:

Advokat J. Lund:  
Målstyring

Trafikkpedagog S. Dale:  
Trafikksikkerhet

Avd.ing. E. Brigtsen:  
Kompetanseoppbygging

Driftsjef Njå:  
Kvalitetssikring

— Driftsjef Njå er leder av gruppen og vil rapportere til ledermøtet.

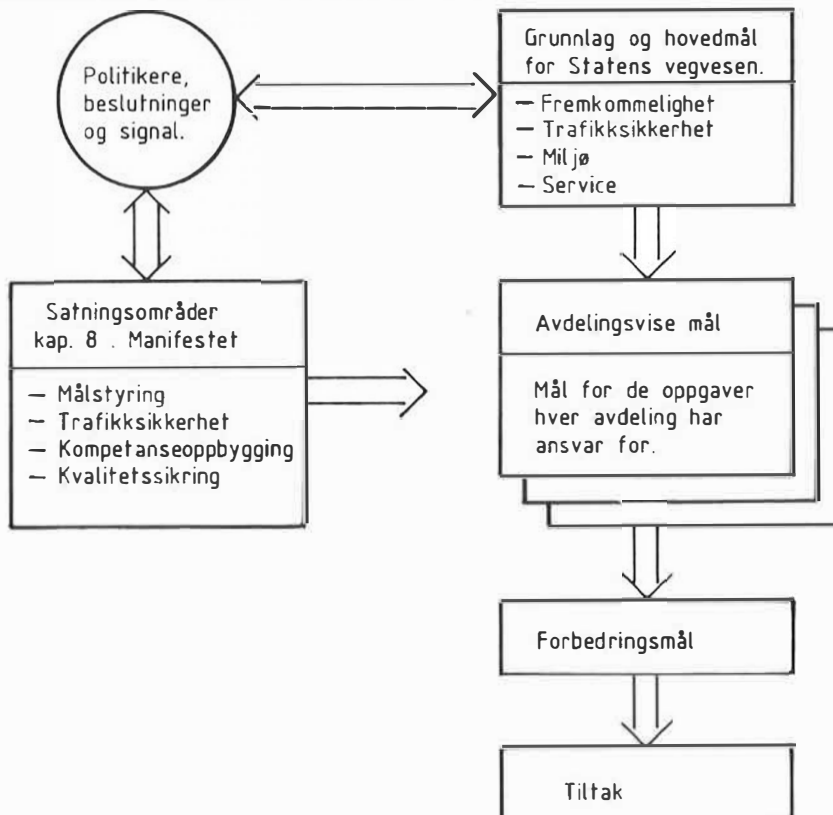
egnet/nyttet til praktisk styring. Vi må derfor utarbeide mål for en enkelte del av vår virksomhet som er utformet, slik at de kan nyttes i planlegging og styring av det daglige arbeidet.

For å operasjonalisere hovedmålene har vi derfor utviklet følgende målstruktur i forbindelse med vårt personalplanleggingsprosjekt.

Skissen viser at vi tar utgangspunkt i Grunnlag og Hovedmål, og at hver avdeling ut fra dette utformer mål for de oppgaver avdelingen er tillagt ansvaret for. Målene skal utformes slik at en kan måle resultater og finne om målene er nådd.

Samtidig innebærer vår modell at ledermøtet i samarbeid med de tillitsvalgte skal velge ut noen områder hvor man vil sette inn en ekstra innsats — vi velger ut noen «satsingsområder». Disse satsingsområdene er felt innen vår virksomhet hvor vi mener alle avdelinger/tilsatte bør gjøre en spesiell innsats slik at vi kan heve standarden på arbeidet, og oppnå bedre resultat enn tidligere. Satsingsområdene angir således en prioritering blant ellers mange gode og viktige mål.

På grunnlag av målene som hver avdeling har satt opp skal så underliggende ledd være med å utforme konkrete forbedringsmål (delmål). Man skal nå bryte med mer generelle formuleringer til helt praktiske mål/krav til endringer som skal gjennomføres.



# Refleksjoner omkring MANIFEST FOR SvR

Av Arne Sandnes  
Formann i Fylkessamferdselsstyret

Jeg har med interesse lest Rygjavegen nr. 1 for 1987, som i sin helhet er viet «Personal- og organisasjonsutviklingsprosjektet 1987». Jeg går ut i fra at Vegsjefen med glede konstanterer at det blandt ansatte som har uttalt seg om prosjektet, jevnt over synes å herske en positiv holdning. Noen uttrykker riktignok en viss skepsis m.h.t. resultatet: Blir det kanskje bare med store og fine ord? Dette er en reaksjon man bør regne med, særlig i den innledende fase når hensikt og målsetting skal formuleres og defineres for et så omfattende prosjekt. Det er da vanskelig å komme utenom en del vel innarbeidede uttrykk og formuleringer innen organisasjonslæren. Disse kan i første omgang synes noe abstrakt. En grunnleggende forutsetning må derfor være at slike ord og uttrykk blir gjort tilgjengelige for alle som skal delta i et organisasjonsutviklingsprosjekt. Jeg synes i denne forbindelse at Vegsjefen på en relativt enkelt og grei måte har definert begreper — som f.eks. «etatskultur».

Etatskultur, eller organisasjonskultur (generelt) har altså noe med felleskapet å gjøre. Det at man har en felles forståelse av etatens mål og arbeidsmåte og hva som holder etaten sammen.

Vegsjefen har i sine omtaler og forklaringer av prosjektet ettertrykkelig slått fast at han ønsker at alle skal være med i arbeidet, og inviterer bl.a. til reaksjoner fra de som blir berørt. Ikke uventet, men sikker klokt å slå dette fast fra starten av. Han har kanskje hørt om bedriftslederen som fant

at det var behov for en gjennomgripende analyse av bedriftens organisasjon. Etter en tid fant han ut at han hadde med følgende kategorier å gjøre:

- De som får ting til å skje
- De som ser på hva som skjer
- De som spør: «Hva skjedde?»
- De som lurar på om noe har skjedd

**Lykke til med prosjektet.**



DU kjenner vanskelighetene best.



Flere hoder tenker bedre enn ett.

## Hva er kvalitetssirkel?

En kvalitetssirkel er en gruppe på 4-10 personer som med en fast leder, møtes regelmessig 1-2 timer, 2-4 ganger pr. måned for å ta opp problemer, undersøke årsaker og utarbeide løsninger innenfor det felles arbeids- og kompetanseområde.

Medlemmene i en sirkel bør komme fra samme avdeling - bør utføre samme type arbeid - slik at de problemer som tas opp er kjente av alle. Deltakerne bør ha noenlunde samme status på bedriften.

Deltakerne i kvalitetssirkler er 100% frivillig. Ingen plukkes ut for å delta og ingen kan nektes deltakelse.

Det som skiller kvalitetssirkler fra andre samarbeidsformer i Norge er i første rekke reglene. Disse er utarbeidet ut fra det vi vet om effektivt gruppearbeid og problemløsninger i en organisasjon.

Følgende grunnregler gjelder:

- \* Arbeid i faste grupper
- \* Frivillig deltagelse åpen for alle
- \* Deltakere fra samme arbeidsområde og med samme status i bedriften
- \* Regelmessige møter på betalt tid
- \* Selvalgte oppgaver innen eget arbeidsområde
- \* Systematisk opplæring i problemløsning og gruppearbeid
- \* Problemene skal løses, og løsningsforslagene kostnadsberegnes
- \* Organisasjonens spesialister har informasjonsplikt i sirkelmøter
- \* Løsningsforslagene skal presen-

teres muntlig for beslutningstaker i sirkelmøte

- \* Det skal sies ja eller nei i løpet av 14 dager
- \* Innpasses i eksisterende organisasjon og beslutningsmønster

### Mål

Kvalitetssirklenes formål er å frigjøre energi og skapende evner hos de enkelte medarbeidere i den hensikt å:

- \* gjøre det mulig for den enkelte å utvikle og benytte flere av sine evner og anlegg i arbeidssituasjonen
- \* skape forutsetninger for mer innholdsrike jobber
- \* få ryddet av veien det plunder og heft som finnes i de fleste produksjonssituasjoner
- \* bidra til en produktivitetsøkning, videreutvikling og styrking av bedriften



Vekk med plunder og heft!  
Jobben blir triveligere.

Til sist skal arbeidslaget/saksbehandlerne selv delta i arbeidet med å utforme tiltak for at vi skal kunne nå målene. I denne sammenheng planlegger vi å bruke såkalte «Kvalitetssirkler» — se nærmere om dette nedenfor.

Arbeidet med satsingsområder, mål og forbedringsmål skal være en kontinuerlig prosess. I vårt opplegg vil vi imidlertid vurdere såvel mål og resultater spesielt i forbindelse med det årlige budsjettarbeidet. Vi vil m.a. gjøre opp status, og foreta endringer/justeringer av våre satsingsområder.

Nytt tiltak fra Maskinavdelinga:

## Møter med sjåfører og maskinkjørere

Tekst og foto: Johannes Bø

Maskinavdelingen har i begynnelsen av februar avholdt 4 distriktsvise møter med førere på egne maskiner.

Møtene som var de første i sitt slag, var i utgangspunktet lagt opp som orienteringsmøter hvor vi ville orientere førerne om hvor maskinavdelingen og egne maskiner står i dagens situasjon.

### Bedre resultat i -86

Det ble først gitt en generell orientering om maskinpolitikken og hvilke resultater vi har hatt de siste år m.h.t. egendekning, utnyttelse og driftsresultater. Det ble videre lagt vekt på konkurransesituasjonen - at vi i alle ledd blir målt opp mot den private virksomhet.

Maskinanskaffelse og budsjett-rammer for 1987 ble også gjennomgått og diskutert.

Budsjettåret 1986 viser meget gode resultater for egne maskiner i maskinavdelingens totalregnskap. Innrapportert utnyttelse i ren produksjonstid, er for de fleste grupper meget høy. Enkelte grupper viser faktisk over 100% i alle distrikter.

### Kostnader

Siden utnyttelsen er relativt god, gikk vi lite inn på inntektsiden på disse møtene. Vi fokuserte derfor på utgiftspostene drivstoff og vedlikehold/reparasjoner som samlet utgjør ca. 25% av de totale kostnadene. Her utgjør de faste kapitalkostnader og førerlønn/inkl.sosiale utgifter ca. 65%

Når det gjelder drivstoff kan vi etter gjeldene avtaler med oljeselskapene, spare ca. kr. 0.70 pr. liter diesel ved å tanke på våre egne tanklager. Et årlig forbruk på ca. 1.5 mill. liter viser at dette utgjør store kronebeløp, det samme gjelder for motoroljer.

På enkelte av møtene gikk vi også inn på besparelse utfra rent kjøretekniske forhold ved bl.a. å utnytte gearkassen på lastebilene optimalt.

### Fører og vedlikehold

Vedlikeholdskostnadene på maskinene ble viet en del oppmerksomhet. Vi har laget en oversikt over disse på den enkelte maskin og maskingrupper områdevis, for å se om der er særtrekk som vi kan arbeide videre med.

Utsagnet om at «maskinførerne er viktigste element i vedlikeholdet av maskiner og utstyr» ble stadfestet av flere, selv om det ble påpekt at reparator/verksformann - arbeidsledelse - maskinkvalitet - maskinens geografiske plassering også har innvirkning på de totale reparasjonskostnader.

Førerne ble oppfordret til å komme med synspunkter på disse ting og enkelte ønsket en større egeninnsats i dette bildet.

Ellers ble det på møtene en del spørsmål og diskusjoner om problem som kan oppstå i den daglige arbeidssituasjon.

### Nyttig tiltak

Vi håper med disse møtene å ha satt igang en prosess som på sikt vil gi resultater. Umiddelbare reaksjoner fra enkelte møtedeltakere som «dette burde vi visst før», tyder på at de hadde sin berettigelse.

Vi vil nå bygge videre på de erfaringer som er gjort, notere de synspunkter som er kommet fram og forhåpentligvis legge opp til en fast ordning med slike møter. Uttalelser etter møtene tyder på et nesten enstemmig ønske om det.

Det synes som om førerne er villig til å stå på for å bedre konkurransevnen og dermed sikre at vegvesenet fortsatt skal ha egen maskinpark. Kjensgjerningen om at nedbygging av egen maskinpark i realiteten betyr nedbygging av vegvesenet som utførende etat, ligger sikkert i bakhodet på de fleste av oss.



## Dårlig reklame?

I en brosjyre utgitt av Høgsfjordbruene A/S, er forsidebildet tatt av vår stolte og kjære naturperle, Prekestolen i Lysefjorden.

For den som har kjennskap til Prekestolen, vil med en gang merke at dette bildet ikke stemmer med terrenget. Bildet er nemlig speilvendt.

Jeg synes at dette er meget beklagelig når de ansvarlige er likegyldige til dette. De opplyser at de viste om feilen, ute å rette den opp.

Hvis andre detaljer i Høgsfjordbru-prosjektet skal være like unøyaktig, kan det få alvorlige følger. Slike feil burde vært unngått.

Hilsen  
Torstein Rein Larsen



Sjåførene og maskinførerne gjør en god innsats, og resultatene for 1986 viser meget gode regnskapsresultater. Og innstillinga på møtet viser at førerne er villige til å stå på for at konkurransevnen skal bli enda bedre. Om bare forholdene blir lagt til rette frå de bevilgende myndigheter, med hensyn til innkjøp og fornying, skulle det ikke være noen fare for at f.eks. de gule bilene blir erstatta med private biler.



**Storlygaren**



Uten sammenligning med vegvesenet forøverig vil jeg fortelle følgende historie:

*En franskmann, en nordmann og en amerikaner diskuterte sine respektive kvinner.*

— *Vi kan ta kvinnene i Paris rundt livet med begge hendene. Ikke fordi vi har så store hender, men fordi kvinnene i Paris har så smale midjer, sa franskmannen.*

— *I Texas rekker kvinnes føtter ned til jorden når de rir. Ikke fordi hestene er så små, men fordi våre kvinner har så lange bein, sa amerikaneren.*

*Nordmannen hørte på dette, så kom det:*

— *Hjemme i Stavanger gir vi våre koner et klaps på enden når vi går på jobb. Og det disser fortsatt når vi kommer hjem. Ikke fordi våre kvinner har så store ender, men fordi vi har så kort arbeidstid.*

Sender utfordringen videre til seksjonsleder Sigmund Holgersen i Haugesund. Har hørt rykter om at han er så glad i å fortelle historier.

*Hilsen  
Reidun Lanne*

## MI MEINING

Frå årsskiftet blei arbeidstida i utedrifta sett ned frå 40 timar i veka til 37,5 timar. Samtidig blei det innført fast arbeidstid frå kl. 07.00 til 15.00 heile året. Tidlegare var arbeidstida om vinteren frå kl. 07.30 til 16.00 og om sommaren frå 07.00. til 15.30.

Det blei også innført nye reglar for avvikling av ferien. Tidlegare har heile ferien (4 veker) blitt avvikla som felles sommarferie. Nå blir det 3 vekers felles sommarferie, men den 4 veka skal tas i vinterhalvåret.

Korleis er du fornøgd med endringane i tida for arbeidsstart om vinteren og avviklinga av ferien?



*Bård Velan  
Voster  
Vedlikehold-Tau*

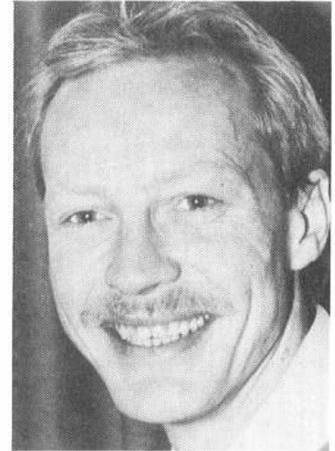
Å få fast arbeidstids-start kl. 07.00 heile året var fint. Så får det heller våga seg med sommarferien. For der ville eg heller hatt 4 veker samanhengande. Det er vel så, at me kan ikkje få både i pose og sekk.



*Randulf Dirdal  
Oltedal  
Knuse- oljegrusverket-Dirdal*

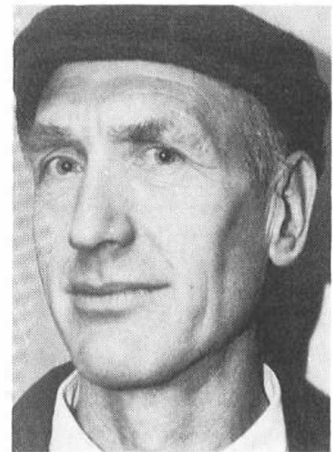
Arbeidstidsendringa fungerer ypperleg. Eg har alltid ønska å begynna kl. 07.00, også om vinteren.

For ferien sin del likte eg ordninga med å ha fri ein månad til endes. Eg føler lite behov for å ha ferie om vinteren, men det går vel greit det og.



*Tor-Oscar Walskaar  
Hommersåk  
Oppsynsmann-Motorvegen*

Eg likar å begynne tidleg og bli tidleg ferdig med dagens arbeid. Vinterferie vil eg gjerne ha, så også den endringa er i orden for meg.



*Øystein Austarå  
Nesflaten  
Anlegg-Sand*

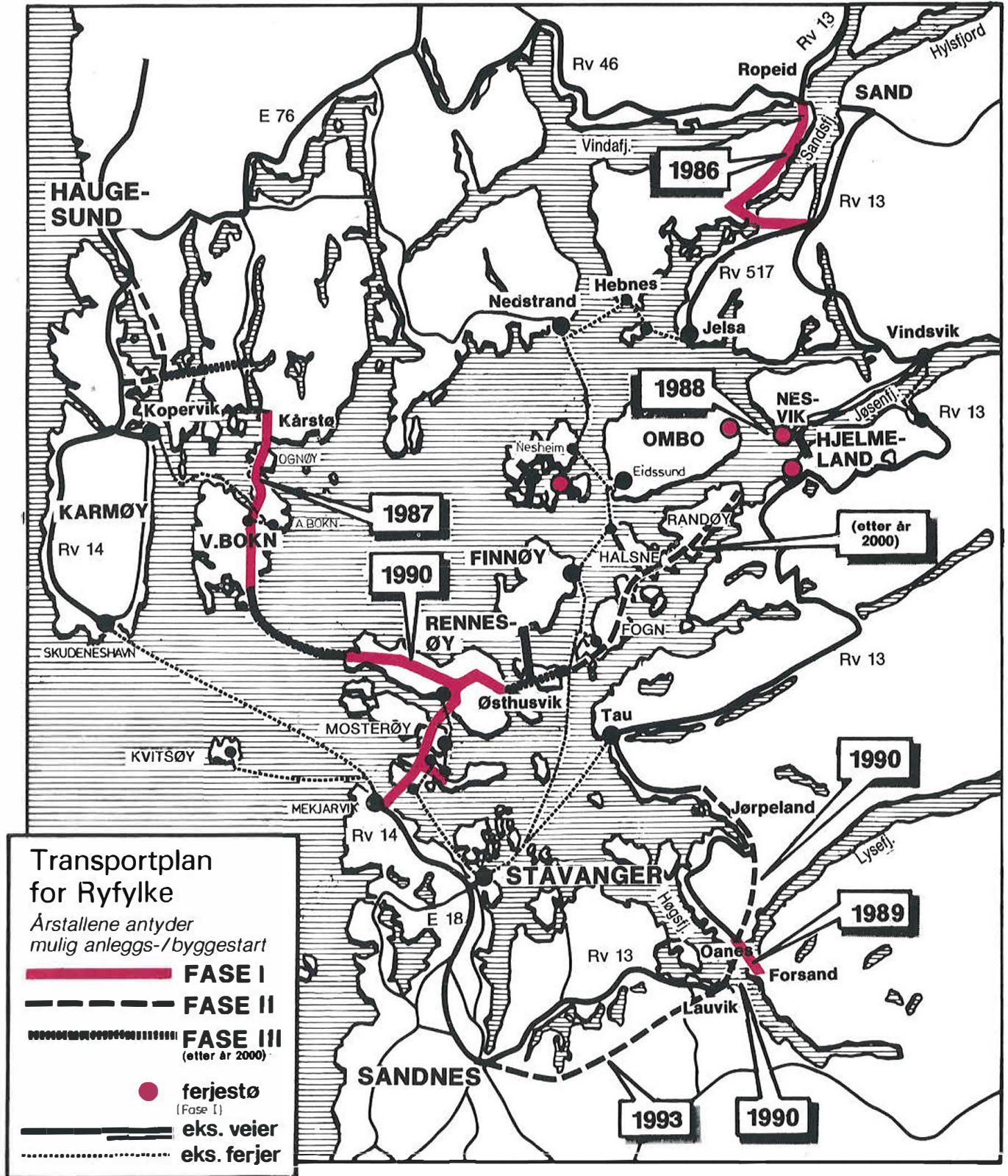
Eg kunne tenkt meg å hatt det som det var. Forsåvidt er det greit å starta kl. 07.00 heile året, men på den andre sida var det greit å drøya det ein halv time før ein starta arbeidet i den mørke tida.

Ei ferieveke om vinteren er eg lite interessert i.

Transportplan for Ryfylke

# Djerve og framtidensretta mål for transport

Tekst: Olav Hauge Kart: Ellen Jebson



Slik kan det nye kommunikasjonskartet for Ryfylke komme til å se ut om 20 år. I så fall kan trafikantene velge om de vil kjøre ferjefritt mellom Jæren og Nord-Rogaland, eller om de vil kjøre om Rennesøy og ferje videre til Bokn. Ryfylke kan bli landfast ved bru over Fisterøyene til Randøy.

Hvordan vil fylkeskartet for Rogaland se ut om noen år? Dersom intensjonen fra innstillingen fra Transportplanutvalget for Ryfylke blir gjennomført, vil fylkeskartet se helt anderledes ut enn idag:

- Fergefri forbindelse gjennom hele Ryfylke
- Fergefri forbindelse fra Stavanger til Bokn/Tysvær
- Fergefri forbindelse fra Rennesøy til Fisterøyene og Finnøy
- Ny forbindelse fra Karmøy til Tysvær

Dette vil naturlig nok ligge en del år inn i fremtiden, men steg for steg vil denne visjonen delvis bli realisert gjennom de kommende prosjekter som fastlandsforbindelse til Bokn, fastlandsforbindelse til Rennesøy, bru over Sandsfjorden og bru og Høgsfjorden. Blir disse prosjektene realisert er man et langt steg fram mot den visjon som Transportplanutvalget har.

#### Foreløpig innstilling

Høsten 1984 ble det nedsatt et transportplanutvalg for Ryfylke med formann Olaf Aurdal og utvalget avleverte innstilling i desember i fjor.

Utvalget har vært opptatt av de overordnede og langsiktige perspektiver. Det understrekes at realiseringen av disse djerve og fremtidsrettede mål og strategier krever en samlende og helhetlig tenkning som gjennomfører valg av transportløsninger i årene som kommer.

Utvalget ser innstillingens overordnede mål og strategier som en konsekvent og målrettet distriktspolitikk. Det er en hovedide at på lang sikt er den beste distriktspolitikk en politikk som fremmer bæredyktige løsninger med et minimum av ekstern støtte og hjelp.

Utvalgets inntilling bygger ikke primært på omfattende nye analyser og detaljestudier, men innstillingen bygger på at det er skapt nye premiser for transportmønstre i fylket, nemlig gjennom ny teknologi og ved nye og utvidete finansieringsmåter som har utkrystallisert seg i de senere år.

#### Faseinndeling

I stedet for å angi handlingsprogram innen forutsatte tidsperioder har transportplanen basert sin fremstilling på en faseinndeling i tre faser.

#### FASE I: Følgende prosjekt forutsettes realisert:

| Nr | Rv/Fv  | PROSJEKT  | Kostn. oversl. mill. kr. 1987 | Kommune            |
|----|--------|---|-------------------------------|--------------------|
| 1  | Rv 512 | Bokns fastlandsforbindelse (Susort-Bokn)          | 170                           | Bokn/Tysvær        |
| 2  | Rv     | Rennesøys fastlandsforbindelse                    | 450                           | Rennesøy/Randaberg |
| 3  | Fv     | Bru Sokn-Askje                                    | 16                            | Rennesøy           |
| 4  | Fv     | Bru Sokn-Åmøy                                     | 35                            | Rennesøy           |
| 5  | Rv 13  | Ropeid-Jaarvik m/bru over Sandsfjorden            | 130                           | Suldal             |
| 6  | Fv 681 | Øvrabø-Marvik                                     | 15                            | Suldal             |
| 7  | Rv 13  | Fergeleie Hjelmeland/Nesvik                       | 14                            | Hjelmeland         |
| 8  | Fv     | Fergeleie Ombo                                    | 6                             | Hjelmeland         |
| 9  | Fv     | Fergeleie Helgøy m/bru Talgje                     | 16                            | Finnøy             |
| 10 | RV     | Fergeleie Rennesøy østside v/veg Vikevåg-Hanasand | 33                            | Rennesøy           |
| 11 | Rv     | Bru over Lysefjorden                              | 50                            | Forsand            |
| 12 | Rv 13  | Oanes-Jørpeland                                   | 60                            | Forsand/Strand     |
| 13 | Rv 13  | Lauvik-Vatnekrossen                               | 30                            | Sandnes            |
| 14 | Fv     | Wireferge Helgøy-Fisterhalvøya                    | 2                             | Hjelmeland         |

#### FASE II: Følgende prosjekt forutsettes realisert:

|    |       |                              |     |                 |
|----|-------|------------------------------|-----|-----------------|
| 15 | Rv 13 | Bru over Høgsfjorden         | 400 | Forsand/Sandnes |
| 16 | Fv    | Bru over Fisterøyene         | 260 | Hjelmel./Finnøy |
| 17 | Rv    | Ny forbindelse over Karmsund | 300 | Karmøy          |

#### FASE III: Følgende prosjekt forutsettes realisert:

|    |       |                                 |     |                 |
|----|-------|---------------------------------|-----|-----------------|
| 18 | Rv 13 | Fast forbind. over Jøsenfjorden | 400 | Hjelmeland      |
| 19 | Rv    | Tunnel Rennesøy-Fogn            | 550 | Rennesøy/Finnøy |
| 20 | Rv    | Talgje-Finnøy                   | 400 | Finnøy          |
| 21 | Rv    | Tunnel under Boknafjorden       | 800 | Rennesøy/Bokn   |
| 22 | Rv    | Tunnel under Førdesfjorden      | 250 | Karmøy/Tysvær   |

#### Følgende prosjekt forutsettes realisert i tillegg innen fase I, II eller III:

|    |       |                          |     |                 |
|----|-------|--------------------------|-----|-----------------|
| 23 | Fv    | Veg til Songesand        | 70  | Forsand         |
| 24 | Fv    | Veg til Lysebotn         | 100 | Forsand         |
| 25 | Rv 13 | Jørpeland-Bjørheimsbygd  | 80  | Strand          |
| 26 | Fv    | Årdal-Nessa-Nordskår     | 30  | Hjelmeland      |
| 27 | Rv 13 | Bru over Årdalsfjorden   | 40  | Strand/Hjelmel. |
| 28 | Fv    | Sammenbindingsveg Randøy | 5   | Hjelmeland      |
| 29 | Fv    | Sammenbindingsveg Ombo   | 7   | Hjelmeland      |
| 30 | Fv    | Bru N. Talgje-Tjul       | 40  | Finnøy          |
| 31 | Fv    | Landsnes-Bog             | 20  | Suldal          |
| 32 | Fv    | Jelsa-Tveiterå-Landsnes  | 30  | Suldal          |
| 33 | Fv    | Tengesdal-Hylen          | 80  | Suldal          |
| 34 | Rv 46 | Bratlandsdalen           | 30  | Suldal          |
| 35 | Rv 46 | Iglatjörn-Ropeid         | 10  | Suldal          |
| 36 | Rv    | Nordstølsdalsvegen       | 40  | Sauda           |
| 37 | Fv    | Vikjo-Høye               | 15  | Tysvær          |

Transportplanen foreslår konkrete løsninger når det gjelder fergesamband, hurtigbåtnett o.s.v., og baserer seg da på fase II, d.v.s. etter at fastlandsforbindelse for Bokn, Rennes-

øys fastlandsforbindelse, bru over Sandsfjorden og Høgsfjorbrua er etablert.

Forts. neste side



Transportplanutvalget for Ryfylke sammen med samferdselssjef, fylkesplansjefen og vegsjefen under orienteringsmøte på Vegkontoret om planen.

Fra venstre: Fylkessamferdselssjef Jahn Bastiansen, fylkesplansjef Arild Karlsen, Tor Finnesand, Håkon Helgøy, utvalgets formann Olaf Aurdal, Herleiv Haugland, Vidar Aarhus og vegsjef Chester Danielsen.

### Forbindelse Ryfylke - Jæren

Fylkeskommunen og berørte kommuner arbeider med bru over Høgsfjord som fergefri forbindelse mellom Ryfylke og Jæren. Transportplanutvalget har oppsummert de alternativer og momenter som utvalget ser som basis for å velge denne fergefri forbindelsen mellom Ryfylke og Jæren.

Alternative forbindelser er:

- Alt. I Vei rundt Frafjord (inkl. ny vei Oanes - Jørpeland og tunnel Frafjord - Dirdal)
- Alt. II Bru over Høgsfjorden (inkl. ny vei Oanes - Jørpeland og Lauvik - Vatnekrossen).
- Alt. III Tunnel Tau - Åmøy
- Alt. IV Tunnel Tau - Talgje - Rennesøy
- Alt. V Bru/tunnel - Randøy - Fogn - Rennesøy

Utvalget finner at alternativ 2, Høgsfjord, er det alternativ som med størst rimelighet kan erstatte både Tau- og Høgsfjordfergene. Imidlertid finner utvalget at ikke noe enkeltalternativ for fergefri forbindelse Ryfylke - Jæren er rimelig godt i alle viktige henseender samt kombinerer regionale og lokale behov. På lang sikt bør det komme en kombinasjon av enkeltalternativ.

Utvalget har skissert tre kombinasjonsalternativer:

- Alt. A: Frafjord/Tau - Åmøy  
 Alt. B: Høgsfjord/Randøy - Fogn - Rennesøy  
 Alt. C: Frafjord/Tau - Talgje - Rennesøy

### Kostnader

- Alt. A: 1.150 mill. kroner  
 Alt. B: 1.300 mill. kroner  
 Alt. C: 1.250 mill. kroner

Utvalget finner at alternativ B Høgsfjord/Randøy - Fogn - Rennes-

øy samlet må vurderes som best. Første etappe i denne løsningen vil måtte bli bru over Høgsfjord, hvilket er det enkeltalternativ som best tilrettelegger for nedlegging av både Tau- og Høgsfjordsambandet og er dermed gunstigst med hensyn til etappevis utbygging.

### Ferjesamband

Utvalget har gitt en grundig vurdering av ulike alternativ for framtidig ferjeforbindelser. Det anbefales et rutenett for lokalferjene som vist på kartet.

Det nåværende Midtsambandet bør etter utvalgets mening få navnet Finnøy-sambandet. Dette fordi sambandet bare skal omfatte Finnøy kommune med endestasjon Rennesøy.

For Foldøysambandet bli det foreslått at ferja går til Nedstrand men med enkelte anløp av Nesheim i Sjernarøy.

Når det gjelder Boknsambandet vil det i framtida bare blir ett samband - mellom Rennesøy og Arsvågen på Vestre Bokn.

Kvitsøysambandet bør bli som i dag, mellom Mckjarvik og Kvitsøy.

Etter at Oanes - Jørpeland og Lauvik - Vatnekrossen er bygget, men før Høgsfjordbrua er realisert kan ett av fergesambandene Høgsfjord eller Tau nedlegges.

Utvalget konkluderer med at Tau-sambandet best kan legges ned.

### Hurtigbåter

Kartet viser hvordan utvalget tenker seg det framtidige hurtigbåtmønsteret i Ryfylke.

Med vei/bru over Sandsfjorden kan turen Sauda - Jelsa foretas på 1

Nedstående tabell gir en grov sammenligning mellom alternativene.

|                            | Alt. 1<br>Frafjord | Alt. 2<br>Høgsfjord | Alt. 3<br>Tau-Åmøy | Alt. 4<br>Tau-Rennesøy | Alt. 5<br>Randøy<br>Rennesøy |
|----------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|------------------------|------------------------------|
| 1. Invest. kostn.          | 350                | 540                 | 600                | 640                    | 920                          |
| 2. Reiseavst. Jørpel.-Stvg | 90 km              | 56 km               | 41 km              | 68 km                  | 111 km                       |
| 3. Reisetid Jørpel.-Stvg   | 1t 30min           | 45min               | 40min              | 1t 05min               | 1 40min                      |

(Til sammenlikning er reisetider med ferge over Tau-Stavanger ca. 85 min inkl. ventetid).



time med buss og ca. 1 time og 20 min. med båt. Regulariteten til Sauda i vinterhalvåret er meget dårlig for hurtigbåt. Tatt i betraktning at parallelle ruter bør søkes unngått og at kapasitetsutnyttelsen på eksisterende ruter i gjennomsnitt er svært lav, forutsetter utvalget at hurtigbåten ikke går til Sandeid - Vikedal og Sauda i fremtiden.

Utvalget finner at endepunkt Jelsa er det beste og bør velges. Utvalgets mindretall Haugland anbefaler at Sauda er endepunkt.

Jørpeland mister sin hurtigbåt. Det blir foreslått at Tau skal være den nye og eneste endestasjon for hurtigbåter i Strand.

### Bompengefinansiering

De ordinære investeringsrammer i Norsk Vegplan er ca. 100 mill. kroner pr. år i årene framover. Med et slikt nivå på statlige bevilgninger vil realisering av prosjektene som foreslås måtte forutsette utstrakt bruk av bompengefinansiering, samt ekstraordinære statstilskudd på særlig kostbare prosjekt eller særlig trafikksvake strekninger.



I slutten av januar ble det holdt orienteringsmøte om Transportplan for Ryfylke på Vegkontoret. Her ser vi litt av den store og engasjerte forsamlingen.

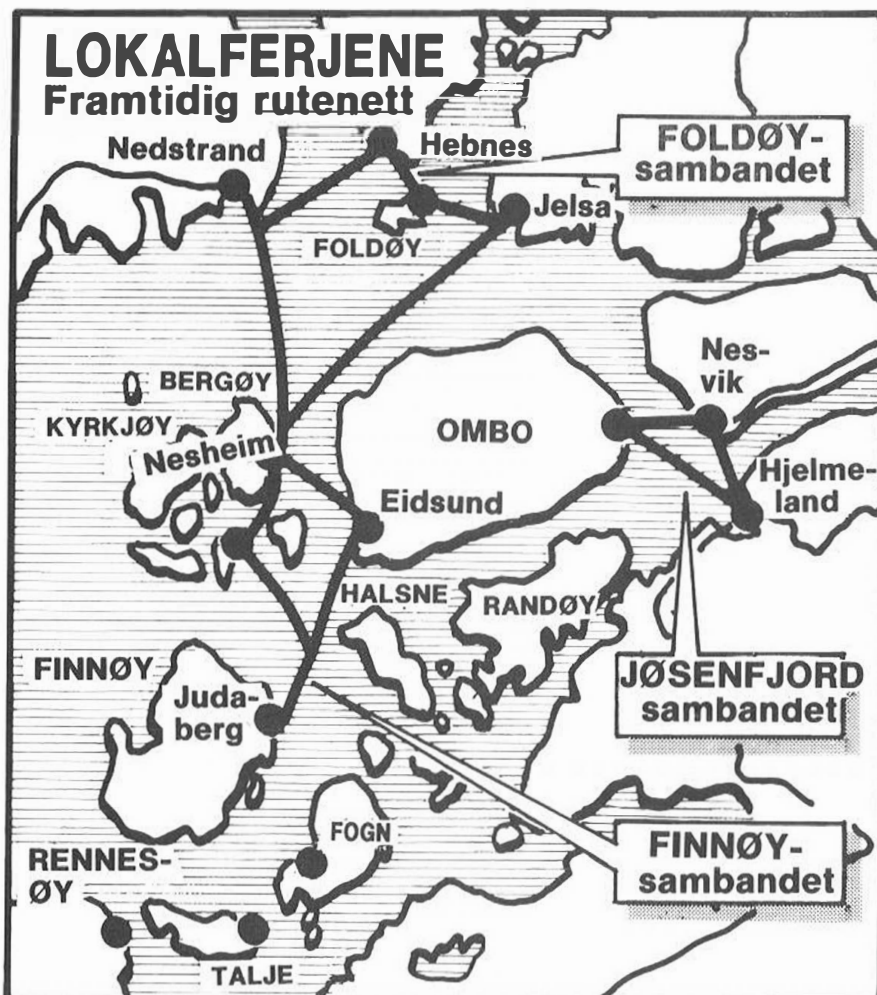
Med en finansiering med bompenger må det vurderes om hvert enkelt prosjekt skal finansieres for seg eller om grupper av prosjekt skal finansieres samlet, eller at samtlige bompengeprojekt i fylket finansieres under ett.

Distriktspolitisk vil det være en fordel at grupper av prosjekt finansieres samlet, etter som trafikkerke vegforbindelser dermed kan støtte opp under trafikksvake forbindelser.

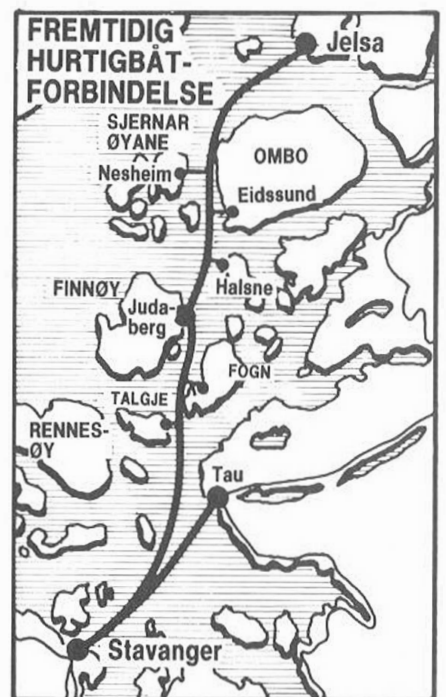
Dessuten vil bompengefinansiering av trafikkerke forbindelser til en viss grad gjøre at ordinære bevilgninger kan kanaliseres til distriktet i større grad.

Følgende grupperinger antydes:

- Høgsfjord/Jøsenfjord/Sandsfjord/Lysecfjord
- Rennesøy/Finnøy/Fisterøyene/Bokn/Karmøy/Tysvær
- Stavanger/Sandnes



De fremtidige ferjesamband i Ryfylke, slik utvalget foreslår.



Utvalget foreslår at den framtidige hurtigbåtruta skal gå mellom Jelsa og Stavanger med anløp av Judaberg. Enkelte ruter skal gå innom de fleste øyene i Finnøy.

Hurtigbåten mellom Stavanger og Strand skal gå til Tau.

# Elektronikk til trafikantene?

Tekst og foto: Arne G. Vasbø



*Til v.: Terje Marvik i arbeid med asfaltsaga, mens Olav Haugland gjør klar kablene som skal monteres i fresesporene. Mellom Marvik og Haugland står utstyrsbilen med tilhenger, som blir brukt i forbindelse med trafikktellings-arbeidet.*

*Ovenfor: Etter at koppertråden er montert i fresesporene, blir disse tettet igjen med flytende bek. Her er Olav Haugland i arbeid med dette.*

Vi har tidligere omtalt det nye opplegget for trafikktegninger i Rygjavegen. Det er naturlig å spørre om hvordan arbeidet med dette har utviklet seg.

Trafikktall har vi alltid bruk for, såvel til planlegging som til grunnlag for å vurdere vedlikeholdsinnsetningen.

De som har vært med på de landsomfattende manuelle tellingene husker sikkert også det store oppbud av mannskaper som opplegget krevde.

Nå har elektronikken overtatt og det gjør oppgaven enklere. Stort sett utføres jobben ute av Olav Haugland og Terje Marvik. Kristoffer Mortensen og undertegnede bruker en del av vår tid til å legge planer og ta vare på telleresultatene.

## Telleoppdraget

De systematiske tellingene foregår på flere måter. På Kvasshheim - rv 44, Auglendshøyden - E18 og ved Golfbanen på rv 509 har vi nivå 1 punkter. Dette er steder der all trafikk registreres sammenhengende året rundt.

Det er det tredje året vi nå freser ned nivå 2 punkter. Dette er steder som skal telles minst 6 ganger hvert 4 år. Vi har etablert omlag 75 punkter og regner med å nærme oss 100. Til sommeren tar vi fatt på de siste som skal legges langs vegnettet i Ryfylke, fra Vikedal til Tau.

Tellepunktene etableres solid med nedfreste kobbertrådsloyfer og faste skap der tellerne står. I tillegg til disse legger vi ut nivå 3 punkter. Tellingene her foregår med slange. De foregår samtidig med tellingene i nivå 2 punkter og det holder med en telling hvert 4. år.

I tillegg besørger vi oppdrag fra planavdelingen, politi, kommuner og enkeltindivider. Det gjelder tellingene av biltrafikk, fotgjengere og hastighetsmålinger.

## Presentasjon

Tellingene foregår elektronisk ved hjelp av små EDB-maskiner på størrelsen av et gammeldags 5-liters melkespann. Disse programmeres for det aktuelle stedet de skal stå. Etter omleggingen er uke tar vi dem inn. Registreringene tappes over på diskett og sen-

des til vegdirektoratet. Til tapping og programmering ute har vi små, transportable EDB-maskiner.

Tellingene følger rutiner som er lagt

opp på landsbasis. Etter hvert som en får samlet resultatene i vegdirektoratet, vil en kunne regne ut gode verdier for årsdøgnstrafikken på vegnettet.

## Arbeidstidsreduksjonen

Da det har vært en del diskusjoner og misforståelser angående de forhandlingene som ble ført om reduksjon av arbeidstida, har jeg lyst til å komme med noen kommentarer angående dette.

Forhandlingene ble holdt på vegkontoret den 18.12.86. Det hadde ikke kommet ut noen forslag fra ledelsen før møtet startet, så vi visste ikke hva deres forslag gikk ut på.

Det forslag som ble fremlagt av driftsjef Njå gikk ut på det at de ønsket at arbeidet startet kl. 08.00 i 4 vintermåneder og kl. 07.00 resten av året, og at ferien skulle forandres fra 4 til 3 uker sammenhengende om sommeren.

Jeg, fremholdt da til dette forslag, at skulle ferien forandres, så måtte vi få begynne kl. 07.00 hele året, og at den siste ferieuken skulle tas ut når det selv passet en i vinterhalvåret.

Etter en del diskusjon om dette fremmet så ledeslen et slik forslag:

Arbeidstiden er fra kl. 07.00 til kl. 15.00 hele året. Ferien tas ut i 3 sammenhengende uker om sommeren mens den 4. ferieuken tas fortrinnsvis i forbindelse med Jul og Påske. Det ble her fremhevet at den 4. uken kunne tas i andre tider (f.eks. Jakt/vinterferie) hvis den enkelte ytret ønske om det, og at det ikke ellers gikk ut over driften.

Dette forslaget mente vi var brukbart, så vi gikk inn for dette.

Når en tar i betraktning det at vi har kjempet i mange år for å få en lik arbeidstid (07.00) hele året, og at reduksjonen av arbeidstida (40t - 37,5t) ble lagt på ettermiddagen, synes vi at dette ble en bra løsning. At vi mistet en uke av ferien i sommerhalvåret er jo noe dårligere, men en bør huske på det at i forhandlinger kan en ikke bare kreve og få, en må gi noe.

Dessuten er sommeren den beste arbeidstida, og skal vi greie den produktivitetsveksten på 2% som er pålagt oss er dette den beste måten å nå den på.

Ole Tamburstuen  
Hovedtillitsmann NAF

**Utviklingstrekk**

Arbeidet med å etablere og vedlikeholde punktene våre har tatt en del tid i den fasen vi er i nå. Vi trenger også tid for å lære oss å bruke utstyret. Det har vært mange forandringer og tilpasninger under vegs, men vi regner nå med at det meste har funnet sin form.

I tiden fremover kan vi vente at det bygges opp en mer profesjonell data-tillegg vil en se hvordan trafikken varierer over døgnet og året. Dette vil i neste omgang hjelpe oss lokalt til å fremskaffe trafikk tall på resten av vegnettet, basert på kortvarige telling-inger.

Diskettene bli i vegdirektoratet behandlet statistisk, men før vi sender dem, lager vi en kopi til oss selv også. Et par ganger i året skriver vi tallene ut og regner ut en foreløpig ÅDT (årsdøgntrafikk). Tallene har etter hvert fått så stor interesse at vi liker å være ute tidlig for å yte god service til kundene.

Vi har laget en egen liste over resultatene som sendes til ca 35 personer på vegkontoret og i distriktene. Videre kommer det stadig forespørsel fra kommuner og konsulentfirma som jobber med alt fra vegplanlegging til lokalisering av gatekjøkken.

*Forts. side 20*

**Ny informasjonsmedarbeidar**

Unni Evang har begynt i ny stilling som informasjonsmedarbeidar. Ho skal i første rekke arbeida med utadretta (ekstern) informasjon.

Unni Evang har i dei siste 2½ åra arbeidd som programsekretær ved Norsk rikskringkasting sitt distriktskontor i Stavanger.

Tidligere har ho mellom anna vore journalist i Norsk telegrambyrå.

**VERN OG HELSE****Attføringsutvalget**

har gitt ut eit informasjonshefte. Her blir det orientert om den bedriftsinterne attføringa og elles fins det råd og rettleiing om forebyggjande tiltak og attføringstiltak.

**Verneombud 1987/88**

Statens vegvesen Rogaland har inn-delt fylket geografisk i 6 faste verneombud.

Det er også valgt faste verneombud med varamenn ved vegkontoret, biltilsynet i Haugesund, Stavanger og Egersund.

Dessuten blir det valgt midlertidige verneombud med varamenn ved lukkede anlegg og tunneler. Dersom det blir arbeidet på skift, blir det også valgt verneombud med varamenn på hvert skift.

**Faste verneombud med varamenn**

|      |  |                                   |
|------|--|-----------------------------------|
| VO 1 | Verneombud Birger Steine<br>Varamann Olav Tørresdal                                | 5540 Førdesfjorden<br>5574 Skjold |
| VO 2 | Verneombud Nils Krogdal<br>Varamann Osmund Berge                                   | 4220 Sandeid<br>4230 Sand         |
| VO 3 | Verneombud Tor Thorkildsen<br>Varamann Harald Østerhus                             | 4120 Tau<br>4137 Årdal            |
| VO 3 | Verneombud Jan Undset, Gulaksveien, 7,<br>Varamann Karsten Reiersen, Agneveien 19, | 4000 Stavanger<br>4300 Sandnes    |
| VO 5 | Verneombud Pål Undheim<br>Varamann Martin Nødland                                  | 4342 Undheim<br>4335 Dirdal       |
| VO 6 | Verneombud Willy Åmodt<br>Varamann Karsten Karlsen                                 | 4460 Moi<br>4387 Bjerkrem         |

**Andre faste verneombud med varamenn****VEGKONTORET I STAVANGER**

|  |                |
|--|----------------|
| Verneombud Magne Goa, Håland 2             | 4000 Stavanger |
| Varamann Svein Nyback Nilsen, vikingv. 17, | 4040 Madla     |

**BILTILSYNET I HAUGESUND**

|                                      |                |
|--------------------------------------|----------------|
| Verneombud Willy Buch, Solvangv. 45A | 5500 Haugesund |
| Varamann Harald Baadsvig             | 5510 Vormedal  |

**BILTILSYNET I STAVANGER**

|  |                |
|--|----------------|
| Verneombud Guro Flokketvedt, Bjaalandsgt. 2E | 4000 Stavanger |
| Varamann Svein Kyte, Madlamarkv. 52          | 4000 Stavanger |

**BILTILSYNET I EGRSUND**

|                                      |               |
|--------------------------------------|---------------|
| Verneombud Sverre Julshamn, Leidland | 4370 Egersund |
| Varamann Oddveig Levang              | 4389 Vikeså   |

**Hovedverneombud med varamenn**

|  |                    |
|--|--------------------|
| Hovedverneombud Jan Undset, Gulaksveien 7, | 4000 Stavanger     |
| Varamann Birger Steine                     | 5540 Førdesfjorden |

**Ny fysioterapeut**

Vi har fått ny fysioterapeut ved Bedriftshelsekontoret. Hun heter Britte Leiro og begynte i stillingen 1. februar. Hun har sendt oss følgende hilsen:

*Kjære kolleger*

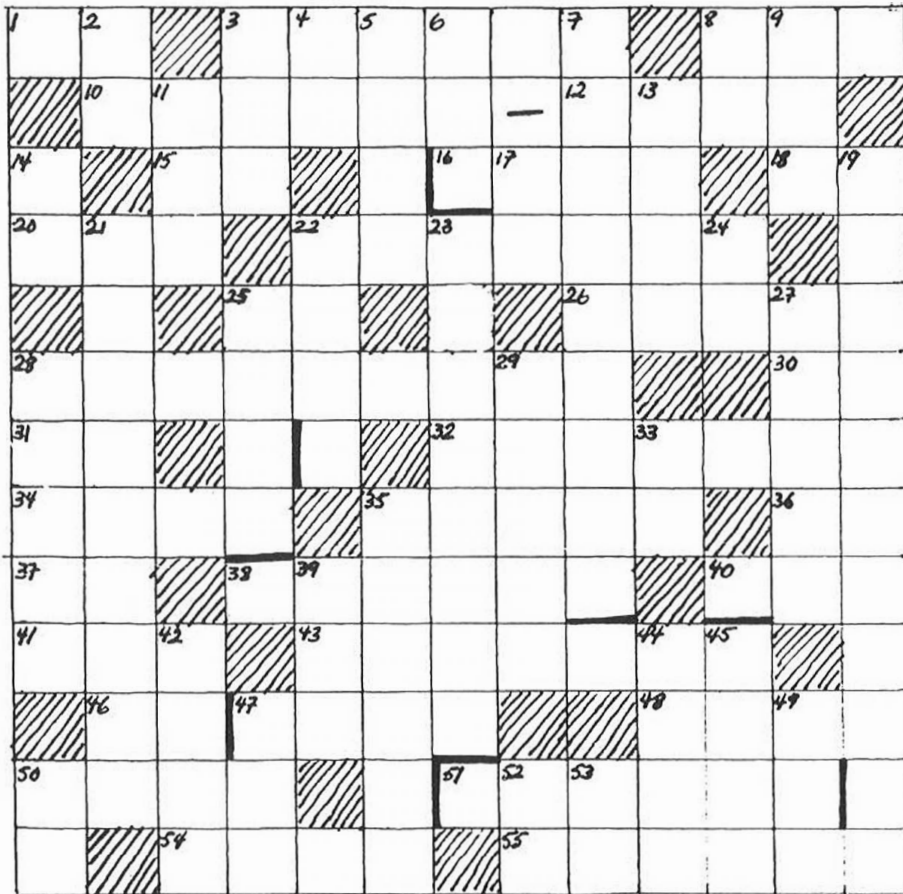
*Jeg har begynt som fysioterapeut ved Bedriftshelsekontoret 1. februar. Jeg har allerede besøkt noen av arbeidsplassene, men dessverre vil det fortsett ta tid før jeg får hilst på dere alle.*

*Mitt ønske er at dere også kan ta kontakt med meg om det er noe dere lurer på eller vil ha hjelp til.*

*Jeg kommer til å være på kontoret her på Posthuset hver mandag slik at dere kan oppsøke meg eller ta en telefon (52 24 04).*

*Jeg håper på flittig og godt samarbeid.*

## Kryssord nr. 1-1987



Løsningen sendes Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger innen 10. april 1987.

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## Vannrett

1. Tallord
3. Hovedstaden i Irak
8. Retn. adv.
- 10.
12. Isstadion
15. Stillhet
16. Oljeselskap
18. Militær politi
20. Pronomen
22. M.navn
25. Verb
26. Sted i Stavanger
28. By i England
30. Roy Kristiansen
31. United Kingdom
32. Damp....
34. Russisk overhode
35. Ny og ne
36. Eli Alvær
37. Ei
38. Klovn
40. Igjen (n.n)
41. Statlig kringkastingsselskap

43. Salmene
46. Ikke
47. Hovedkvarter
48. Blåser opp
50. Av
51. Spiser en
54. Oppdrar
55. Instrument (eng)

## Loddrett

2. Utropsord
3. Byggverk
4. Til
5. Sted i Søndre del av Palestina
6. Politisk parti
7. Heter Chester
8. To like
9. Frost
11. Bruker alle
13. Substantiv
14. To like
19. Legen
21. Drikken

## Løsning nr. 2-86



Mellom innsente løsninger til forrige kryssord har vi trukket ut følgende 2 vinnere.

**Marit Marki,**  
Vegkontoret, 4000 Stavanger

**Vilfred Vesterli,**  
Vegkontoret, 8000 Bodø

22. Pronomen
23. Hete
24. Karakter
25. Beveger
27. Fisk
28. Legges fisken i
29. I ørkenen
33. Pengebenevnelse
35. Hutrer
39. Popgruppe
42. Land
44. Keiser
45. Dyr
47. Bolig for insekter
49. Plateselskap
50. Organisasjon
52. Politisk parti
53. Kjell Iversen

— Elektronikk —  
Forts. fra side 18

Radarmålingene er av spesiell interesse for politiet. Som regel vil politiet foreta synlige kontroller som strekker seg over noen få timer. Våre registreringer kan gå over 7 til 10 dager kontinuerlig. De gir et riktigere bilde av fartsnivå og hvordan hastigheten varierer over døgnet.

Vi i tellergjengen stikker ikke under stolen at vi gleder oss over å ha godt utstyr som gir oss gode resultater og setter oss i stand til å yte service. Vi vil sette mye inn på å fortsette med det.

Forts. side 23

## Bil medlem

### Opprop frå Hovedstyret, vegvesenets Pensjonistforening

Pensjonerte vegfolk er ein verdifull resurs, som vårt samfunn er stor takk skuldig. Den ekspertise og sakkunnskap våre pensjonistar har tileigna seg i sitt lange liv i Vegvesenets kravfulle arbeide, må vi syte for, at våre etterkomarar kan dra nytte av. Den nye generasjon vegfolk, vil også gjerne halde vedvarende kontakt med oss utrangsjerte kongstjenarar. Og eit slikt forhold er vi storleg glad for. Og på dette område har vår pensjonistforening eit godt utgangspunkt for nær kontakt med administrasjon og arbeidarar i Statens vegvesen. Vi vil også gjerne få takke for velvilje og godt samarbeide med vår Vegsjef og hans stab.

For oss som steller med foreningsarbeidet, er det særst viktig å ha god kontakt med våre gamle og nye medlemmer. Vi vil så gjerne stå til teneste, og hjelpe til, om vanskelege spørsmål skulle kome fram. Vi vil, så langt vi kan, vere til hjelp og nytte, og svare på spørsmål om uklare pensjonsforhold og rettigheiter det kan vere tvilsmål om.

Vi vil helse alle avgående tenestefolk i Statens Vegvesen i Rogaland velkomen til Vegvesenets Pensjonistforeningar omkring i Fylket. Vi vil så gjerne, at alle som kan, møter fram på våre samkomer for hyggeleg samvær og koselag med enkel servering og triveleg underholdning som passar for oss eldre.

#### \* Å verne om medlemmenes felles interesser på det sosiale, økonomiske og kulturelle område:

##### NORSK PENSJONISTFORBUND VIL ARBEID FOR:

- \* Boligspørsmål vises større oppmerksomhet, slik at det blir adgang for pensjonister og handikappede å skaffe seg leiddrevne og hensiktsmessige leiligheter for en pris som svarer til deres inntekter. Staten så vel som kommunene og Husbanken må her tre støttende til.
  - \* Det blir gitt tilskudd til opprettelse av stillinger for konsulenter for opplysning og velferd for pensjonister.
  - \* Staten må øke sin støtte til Norske Pensjonister.
  - \* Utredningene av trygdene forenkles, slik at pensjonistene bedre kan få oversikt over hva pensjonen består av.
  - \* Det opprettes helsesentraler, servicesentra i alle kommuner, hvor pensjonistene kan få ordnet ting som klesvask, hårpleie, fotpleie og kjøp av middagsretter til rimelige priser samt ambulering og tjenester der hvor helsesentraler og servicesentraler ikke kan opprettes.
  - \* Det fortsatt bygges tilstrekkelig antall syke og aldershjem.
  - \* Få igang legeundersøkelse en gang i året, for alle pensjonister.
  - \* Det gjennomføres skoleringsstilbud og annen opplysningsvirksomhet som forberedelse for overgang til pensjonistalderen.
  - \* Krav om eldreråd og representasjon av pensjonister i alle offentlige organer som arbeider med eldreomsorg straks løses.
  - \* Egenandeler ved legebesøk — transport til lege sløyfes.
  - \* Utbetaling av trygd ved innleggelse på institusjon tas opp til revisjon.
  - \* Særfradraget ved beskatningen økes.
  - \* TV-lisensen reduseres til det halve for pensjonister.
  - \* Bostøtte forbedres.
  - \* Pensjonister fra stat, kommuner og fylkeskommuner må få sin pensjon beregnet etter den til enhver tid gjeldende lønn i den stilling de hadde ved pensjonsavgang.
  - \* Arbeide for fred og avspenning i verden.
  - \* Någjeldende ordning med tellerskritt på telefon bibeholdes.
  - \* Gravferdshjelpen økes i takt med prisstigningen.
- Hovedstyret vil med dette streke under at vårt arbeid framforalt er framtidsetta og omfattar såvel pensjonistar som yrkesaktive. Tegn deg som medlem ved å melde frå til den næraste av underforeningane.

**Herman Hovland**  
(Form. distrikt 4, 5 og 6)

**Per Hole**  
(Formann)

**Birger Sandvik**  
(Form. distrikt 2)

**Alfred Rake**  
(Formann, distrikt 3)

**Marit Garborg**  
(Sekretær)

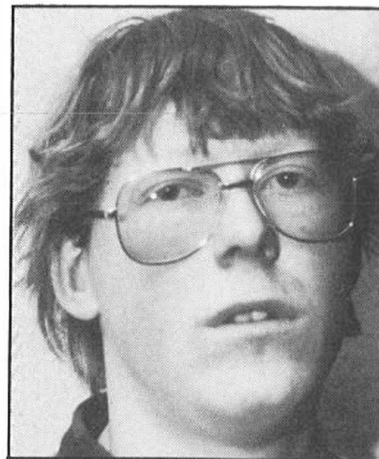
**Sigurd Stangeland**  
(Form. distrikt 1)

## Anleggs-lærlingar i Sand

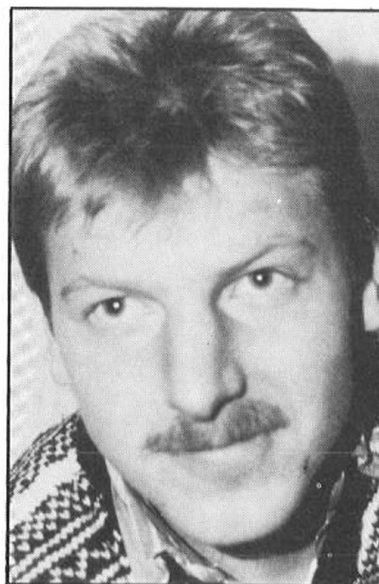
Ordninga med lærlingar i faget Bygg og anlegg er nokså ny i Statens vegvesen Rogaland. I september 1985 blei det første lærlingeinntaket gjort. I fjor haust blei nye lærlingar tatt inn.

Me presenterer her dei to lærlingane som er knytta til anleggsavdelinga på Sand, Leiv Einar Århus og Sigmund Vårvik. Begge er Suldølar, Leiv Einar frå Bråtveit og Sigmund frå Vasshus.

Lærlingane har 5 års læretid og må ein dag i veka delta på teoretisk opplæring ved ein lærlingskule. Dei to første åra skal lærlingane gjennomgå ei generell opplæring i faga tunneldriving/fjellarbeid, armering, betongarbeid, forskaling og grunnarbeid. Det siste året er avsett til fordjupning i eit av faga og til å avleggja fagprøve i dette faget.



Leiv Einar Århus



Sigmund Vårvik



Her er heile staben på Kjøretøysseksjonen samla i tilbygget sin ekspedisjon, rett etter innflyttinga i januar.

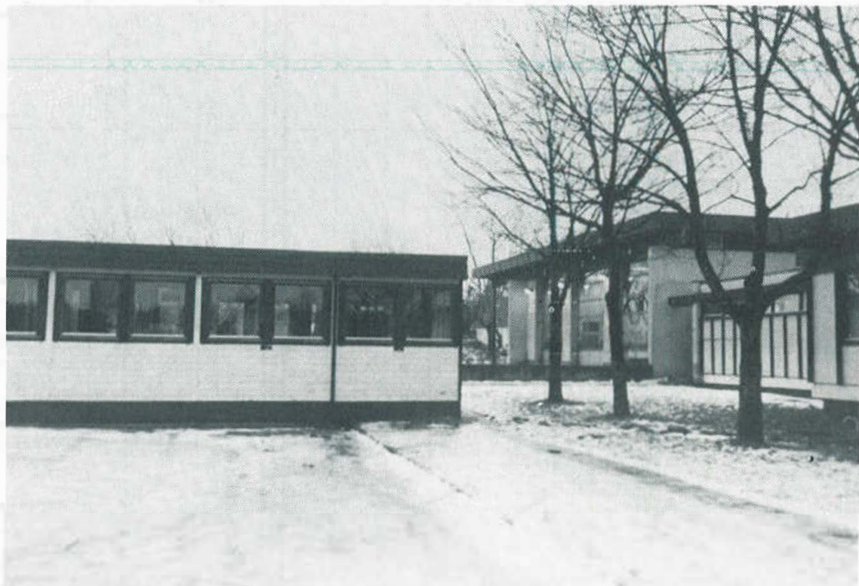
Framme frå venstre: Dagmar Johnsen, Turid Anonsen (som seinare har begynt i ny stilling på vedlikeholdsavdelinga på vegkontoret), seksjonsleder Thorsten Thorsen og Harald Haugland.

Bak: Odd Jåthun, Lars Helge Øland, Sigbjørn Eggebø, Olgot Olsson, Lars Arvid Bråtveit, Alf Kristiansen og Sigurd Samsonsen.

## Tilbygg ved Biltilsynet i Stavanger

# Kjøretøysseksjonen i «eige hus»

Tekst og foto: Harald Sel



Tilbygget er bygt av Moelven brakker. Dette har gitt ei billig og praktisk løysing. Plasseringa er gunstig i forhold til kontrollhallen, som me ser til venstre for tilbygget.

Kjøretøysseksjonen ved Biltilsynet i Stavanger har fått sitt eige tilbygg. Dette er plasser på sørvest-sida av stasjonen.

Kjøretøysseksjonen hadde tidligare nokså kommerlege forhold. Inspektørane var f.eks. upraktisk plassert i forhold til resten av personalet på seksjonen. Nå får alle kontorplass samla, med dei fordelane dette fører med seg.

Også for dei andre tilsette ved stasjonen er det merkbart at ein nå totalt har fått meir plass til disposisjon.

Plasseringa av nybygget er praktisk for publikum, etter som det ligg like ved innkjøringa til kontrollhallen.



# Ny veg i Målandsdalen

Tekst og foto: Harald Sel

I det framtidige kommunikasjons-mønsteret i Rogaland vil rv 13 bli ei enda viktigare hovud-samferdselsåre enn i dag. Samanlikna med dei store prosjekta som skal koma, forhåpentlegvis i ei ikkje alt for fjern framtid, er det arbeidet som nå er i gang i Målandsdalen berre småputl. Mens me ventar på Høgsfjordkryssing, ny veg Hølesli - Botne og bruer over Sandsfjorden og Jøsenfjorden, er utbetringar som den i Målandsdalen viktige nok.

Vegen gjennom Målandsdalen har vore både smal og kronglete. Ikkje minst har det vore ei problemstrekning på vinterstid, då det ofte kunne bli farleg glatt i dei svingete bakkane.

Det er ei strekning på nesten 2 km som nå blir utvida og retta opp. Går alt etter planen, skal arbeidet vera avslutta før ferien. Når ein veit korleis geografien er i området, seier det seg sjølv at dette arbeidet ikkje er gjort i ei hand vending. Mellom anna er elveleiet flytta på ein del av strekninga. Dermed blir det ikkje bruer lenger, mens den gamle vegen kryssa elva 2 plassar.

Arbeidet tok til i fjor haust. I ein

periode då hadde ein store vanskar på grunn av den uvanlege store nedbøren. Særleg førte dette til problem i arbeidet med å flytta elveleiet.

Det er mykje sprengningsarbeid i samband med omlegginga. I Erlia er f.eks. fjellet sprengt vekk i ein høgde på 24 meter.

Men trass i flaumar og mykje vanskeleg fjell, vegmeister Tormod Nag, som er ansvarleg for prosjektet, seier at kostnadskalkylen og framdrifta ser ut til å halda. Den nye vegen vil kosta ca 3.5 millionar kr. På det meste vil 12 mann vera i arbeid på anlegget.



*Grøftegraving og drenering høyrer også med når ein veg skal byggjast. Og då hender det framleis at ein også må ta spada i bruk. Her er Hjalmar Sæbø i arbeid med oppreinsking i ei av grøftene.*

— Elektronikk —  
Forts. fra side 20

Data fra tellerne kan legges inn og vi vil kunne ta resultatene ut på forskjellig måte, også vist på kart over fylket. Her ventar vi på opplæring og teknisk utstyr.

Det har lenge vært arbeidet med program for lengdemåling og hastighetsmåling med det samme utstyret vi har nå. Videre er det forsøk i gang med akseltrykkmålinger.

Det er tydelig at den ledige tiden vi får etter at vi er ferdig med etablering av punkter, skal finne god anvendelse i en stadig utvidelse av oppgavene.

Vi vil om kort tid måtte regne med å drive oppfølging av trafikken på en helt annen måte enn nå. På bedre grunnlag kan vi gjøre opp meninger om trafikken sammensetning og utvikling. Det bør være naturleg at vi derfor blir mer opptatt av trafikkavviklingen, veivalg og kjøreruter.

Vi regner også med at vi i større grad vil ta radarene våre i bruk for å følge opp hastighetsutviklingen på andre deler av vegnettet. I vårt fylke har vi fylkesveier med standard opp mot riksveiene. På dem har vi ikke tellesløyfer, til tross for at de avviker stor trafikk.

Hva som ligger bak der igjen, kan vi bare gjette, men det er vel ingen umulig tanke at noen av oss, kanskje i samarbeid med politiet, blir sittende fremfor EDB og fjernsynskjermer for å kontrollere og styre trafikken. Like gjerne i vår fredelige andedam som i byer som ligger noen år foran oss i utvikling.



*Kjell Johan Vigane, Bjarne Byrkja, Bård Valand og Tormod Nag konstaterer at arbeidet i Målandsdalen går etter planen.*

Gullfaks C gir ringverknader:

## Veg for 25 millionar i Vats

Tekst og foto: Harald Sel



*Ein kort og hektisk anleggperiode med knallharde tidsfrister. Men alt har gått etter planen, med stor innsats frå arbeidarane og effektive maskinar.*

Eit intenst anleggsarbeid starta opp i Vindafjord like etter ferien i fjor. Arbeidet skal vera avslutta før ferien i år.

Og det er ikkje lite vegarbeid som skal gjerast på denne korte tida. På fylkesveg 738 frå Kårhus til Raudnes skal det byggjast nesten 3 km ny veg og 3,2 km skal utbetrast. I tillegg blir det bygt 600 meter gang- og sykkelsti.

Frå Kårhus til Vatne skal rv 46 utbetrast på ein 800 meter lang strekning. Her skal det også byggjast gang- og sykkelsti.

Riksveg 46 skal dessutan gjennomgå omfattande utbetringar på den 3,4 km lange strekninga frå Røyrvik til Kårhus.

Arbeidet til nå har gått etter planen. Arbeidsstyrken frå vegvesenet har vore bortimot 20, maskinkjørarar og oppsyn medrekna. I tillegg kjem innleige av maskinar og lastebilar. Parsellen Kårhus - Vatne og Eikanes - Raudnes er bygt av private entreprenørar.

Totalkostnadane for arbeidet i Vats er kalkulerte til ca 25 mill. 1986-kr. Norwegian Contractors betalar halvparten av kostnadane og forskotter den andre halvparten mot tilbakebetaling i perioden 1990-97.

Når Norwegian Contractors engasjerer seg så sterkt i denne utbygginga kjem dette seg sjølvst av firmaet

sitt anleggsarbeid ved Raudnes i samband med utrustinga av Gullfaks C-plattformar. Gullfaks C blir etter planen slept til Vats i juli, og til då er vegnettet ferdig til å ta imot mange tunge og store transporter.



*To av vegvesenet sine arbeidarar på veganlegget i Vats, Reidar Grinde t.v. og Jan Rossabø.*

## Personalnytt

**Svein Magne Olsen** er tilsett som ny administrasjonsjef

**Johan Lund** har, etter 25 år som administrasjonssjef, gått over i ny stilling som advokat ved Vegkontoret. Han skal ta seg av dei juridiske siden ved vegvesenet si verksemd. Dessutan skal han utføra spesialoppdrag for vegsjefen.

**Lidvard Skorpa** har tatt til i eit toårig engasjement som prosjektleiar for Høgsfjordbrune og Kyststamvegen (Rv 14). I denne tida har han permisjon frå stillinga som plansjef.

**Halvor Folgerø** har overtatt stillinga som plansjef i den tida Skorpa har permisjon.

**Olav Øyvind Hamre** går over i stillinga som anleggsjef i staden for Folgerø, i den tida han er plansjef.

**Alv Moi** overtok som fungerende vedlikeholdssjef frå 1. februar, då Hamre gjekk over i stillinga som anleggsjef.

**Torstein Rein Larsen** har vikariert som leiar for personalseksjonen sidan 1. februar, då Svein Magne Olsen gjekk over i stillinga som administrasjonsjef.



# VEGBRUKARSPALTA

## Kampanjen mot bilavgifter

Som medlem av Norges Automobil Forbund i nesten 20 år vil jeg ta sterk avstand fra den barnslige og usaklige kampanjen om bilavgifter som NAF driver for tiden. Jeg synes at det er høyst kritikkverdig at organisasjonen kan tillate seg å sette i gang en politisk kampanje uten først å innhente medlemmenes tilatelse. Selv ville jeg ha nektet å gi min tillatelse av følgende grunner:

Til tross at Norge er et land med store avstander, spred befolkning, og vanskelige geografiske og klimatiske forhold, har vi som er privilegert å bo her fått en levestandard som bare få land i verden kan vise maken til. Bortimot enhver voksen innbygger som er villig til å yte en rimelig innsats er garantert arbeid med god lønn og arbeidsvilkår. I tillegg til de vanskelighetene som er nevnt, har landets eldre mennesker et økende behov for trygder og helsetjenester. En behøver vel ikke minne om at det er nettopp disse menneskene som gjennom kamp og hardt arbeid har skapt grunnlaget for vår velstand.

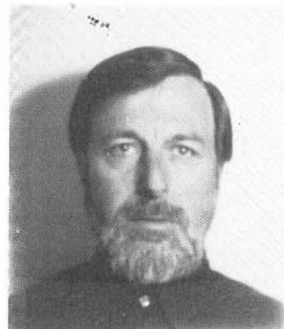
Et omfattende skoleverk, som er åpen for alle, må forberede våre barn og ungdom til å møte morgendagens kunnskaps- krav. Dette er bare to ek-

sempler av de mange oppgaver som staten står for. Vi som arbeider for å betale gildet er heller ikke beskjedne i våre krav om ulike samfunnstjenester. Alt dette koster penger som igjen må innhentes gjennom skatter og avgifter.

Norge er også velsignet fordi landet i en årrekke er blitt styrt av stort sett ærlige og arbeidsomme politikere fra begge sider av det politiske spektrummet. Dette står i motsetning til situasjonen som gjelder for nitti prosent av verdens befolkning, som enten er underlagt kommunistiske eller fascistiske diktaturer, eller som blir bedratt av korruperte politikere som snylter på de samfunn de er valgt til å tjene.

Til tross for alt dette, forsøker NAF gjennom sine annonser å formidle det inntrykk at det er våre politikere som skor seg på bilavgiften, istedenfor å innrømme sannheten, nemlig at hele samfunnet drar fordel av disse.

Nå er det sannelig nok, - NAF og alle andre egoistiske, nærsynte «yap' er» som sutrer verre enn bortskjemte småbarn når de må dele på noe de vil ha for seg selv. Jeg er lut lei av å høre på dette forvirrede, adollesente skriking om urettferdighet og



**Brian Oliver**

Amanuensis ved Stavanger lærarskole  
Privatbilist gjennom 20 år og dagpendler  
med bil mellom Sandnes og Stavanger.

dobeltmoral. Tro ikke at dere har en slags monopol på moralsk dømmekraft. Kampanjer som den jeg sikter til, bekrefter heller det motsatte.

NAF har ikke fått noen mandat til å slenge billig skit på politikerne, som i det minste er villige til å ta ansvar for vanskelige avgjørelser i en vanskelig tid. Slik mistenkeliggjøring tjener bare til å slite på vårt demokratiske samfunnsapparat. NAF har heller ikke noe mandat til å bruke våre medlemskontingenter for å ta andre til inntekt for sine politiske meninger.

### Nye medarbeidarar

#### Helen Lomeland

Oppsynskvinne, Grunnseksjonen

#### Bjørn Harry Røyland

Oppsynsmann, Anlegg-Sand

#### Svein Gjuvland

Spesialarbeidar, Vedlikehald-Sand

#### Bjørn Serigstad

Mekanikar, Vedlikehald-Egersund

#### Danny Norvald Vik

Spesialarbeidar

#### Øyvind Langemyr

Oppsynsmann, Anlegg

#### Jostein Wagle

Oppsynsmann, Vedlikehald-Tau

#### Nidunn Sandvik

Avdelingsingeniør, Trafikkteknisk-seksjon

#### Olav Østbø

Oppsynsmann, Anlegg-Vats

#### Britt Andersen

Kontorfullmektig, Allmennseksj.-  
Vegkontoret

#### Kristen Alveskjer

Kontorfullmektig, Regnskapsseksj.-  
Vegkontoret

#### Ellen Karin Voll

Kontorfullmektig, Personalseksj.-  
Vegkontoret

#### Eva Vivoll

Allmennseksj.-Vegkontoret

#### Unni Evang

Informasjonskonsulent-Vegkontoret

### Takk for samarbeidet

#### Andreas Gjesdal

Mekanikar, Vedlikehald-Egersund

— EDB —

Forts. fra side 22

terminaler/PC'er). PC= Personlig Datamaskin (Computer).

PC-nett. (For å kunne koble alle PC'er sammen, og bruke samme programvare uten å kjøpe samme program til hver enkelt PC)

Ovenstående må sannsynligvis gjøres allerede i begynnelsen av 1987, for at maskinen i det hele tatt skal kunne fungere.

Videre vil det ved vegkontoret være behov for ytterligere en Nord 500 maskin innen svært kort tid.

### Utedrifta

For utedrifa syntes det å være behov for 6-10 nye PC'er innen utgangen av 1988. Flere av disse bør komme i 1987, slik at ikke utviklingen her stopper opp.

Forts. side 26

# POLITIKARKOMMENTAREN

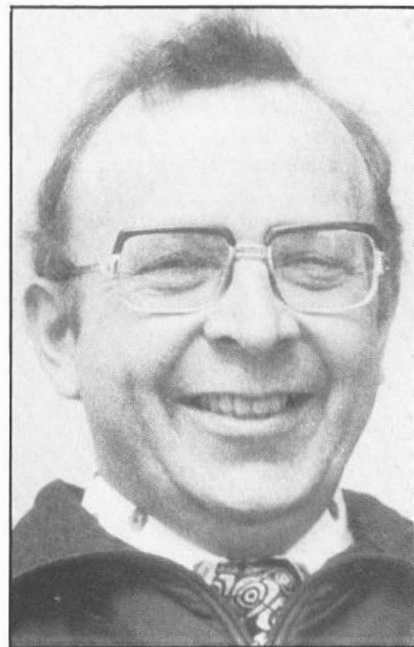
## Vegbygging og samfunnsutvikling

Det har alltid vore stor interesse for å bygga veger i dette landet. På alle politiske plan, frå kommunenivå og opp til Stortinget, er det få saker som skaper større debatt enn nettopp i spørsmål om korleis vegpengane best kan nyttast. Ein har vel ofte inntrykk av at vegane kjem for seint inn i samfunnsutviklinga. I staden for å nytta planlegging og bygging av vegar og andre kommunikasjonsmidlar som ei rettesnor for den samfunnsutvikling ein ynskjer, vil ofte investeringane koma etterpå, pressa fram dei krava som utviklinga har ført med seg. Planene om å erstatta båt og ferjesamband langs kysten vår, frå Egersund til Trondheim, med mest mogleg fast vegsamband er eit unntak og steg i rett lei etter mitt syn. Sjølv om båten si rolle i norsk samferdsel på ingen måte er eit avslutta kapittel, er det ingen grunn til å diskutera at fast vegsamband byr på store føremunar. Vi her på Vestlandet har ein vegstandard samanlikna med resten av landet som heilt utand samanlikning, er den dårlegaste i landet. Med ein stamveg langs kysten ville det vera mogleg å sameina kreftene og dei rike ressursene landsdelen har. Vi her

vest har grunnlag for å skapa ein motpol mot det tyngdepunktet som i dag er samla i Oslo-regionen.

Ved å nytta ut dei moglegheitene som finst i dag både når ein ser på folketal, økonomi og evner og tiltakslyst, skulle ein ved eit effektivt og godt samarbeid ha store moglegheit for å utvida i denne landsdelen. Mangel på kommunikasjon, og då særleg landevegskommunikasjonar er utan tvil ei hovudårsak til at det er vanskeleg å spreia aktivitet, tildømes oljeverksemda, langs kysten. I staden for å samarbeide nyttar vi dei gode kommunikasjonane austover til å motarbeide og konkurrera med kvarandre i departement og Storting.

Eg håpar difor at dei tankane som i dag meir og meir tek form i konkrete planar om å knytta Vestlandet saman verkeleg kan realiserast. Her skulle det ikkje vere nokon grunn til å splitta krefter på lokale spørsmål og tradisjonell tankegang. Er det noko sak som bør kunne samle alle gode, lokale krefter både innen administrasjon og politikk, så må der vere å la Vestlandet få utvikla seg i takt med resten av landet.



Ole Gabriel Ueland  
Storingsrepresentant  
for Senterpartiet

Eg trur difor at dei framtidretta ideane som ein i dag arbeider med vil kunne resultera i konkrete prosjekt innan rimeleg tid. Her ser eg ein hovudoppgåve som bør kunna realiserast på tvers av politiske motsetningar og lokal patriotisme.

## Vegvesenet vann sine egne anbuds konkurranser

Av Haral Sel

Ordninga med eigenanbud eller eigenregikalkyler har tidligare vore omtala i Rygjavegen. Særleg kam me visa til «Aktuell kommentar» av anleggsjef (nå plansjef) Halvor Folgerø i nr. 4-1986.

Kort sagt går ordninga ut på at Vegvesenet, på same vilkår som private entreprenørar, deltar i anbuds konkurransen. Ved dette får ein eit bindande grunnlag for samanlikning mellom utføring i eigen regi og ved entreprise.

Ordninga med eigenanbud blei sett i verk frå årsskiftet. Rogaland var tidleg ute med å prøva den nye metoden. I januar blei det levert inn tilbud på 2 anlegg. Desse var bygging av ny

parsell på 1,7 km mellom Kårhus og Nesheim på rv 46 i Vats og ny Øvre Hetland bru mellom Sviland og Seldal i Sandnes. Då tilbuda blei opna, viste det seg at Vegvesenet i begge tilfella vann sine egne konkurranser.

Anlegget i Vats fekk Vegvesenet i konkurranse med 3 private entreprenørar. Arbeidet skal utførast for ca. 2,9 millionar. Dette var omlag 200.000 billigare enn tilbudet som var nest lågast.

Øvre Hetland bru skal Vegvesenet bygga i eigen regi for omlag 500.000 kr. Tilbodet var nesten 50.000 kr. lågare enn det nest lågaste.

Arbeidet i Vats er alt godt i gang. På Øvre Hetland er bruarbeidet nyleg

— EDB —

Forts. fra side 25

Det bør dessuten plasseres PC'er istedefor terminaler hos alle driftsledere og driftspersonell ved vegkontoret, slik at disse kan kjøre stort sett samme programvare som utedriften, og slik at disse også kjenner bruken av programmene som brukes av utedriften og ikke lager sine egne som kun kan benyttes på Nord-anlegget.

Ovenstående viser i grove trekk hva jeg tror at vi kan forvente oss i

starta. Så står det igjen å sjå om eigenkalkylene held, når oppgjeret time kjem. Men redselen for kostnadsprekk er minimal hos dei anbudsansvarlege i Vegvesenet. Dei meiner at dei har vore svært så realistiske og nøkterne ved utarbeidinga. Så sant at det ikkje dukker opp heilt uforutsette vanskar, vil kalkylane halde, meiner dei.

## Harald Christensen til minne

10. november nådde sørgebudskapet til Biltilsynet om at en av våre pensjonister, Harald H. Christensen var død.

Han kom til det som dengang var Statens Bilsakkyndige høsten 1966 i forbindelse med at bilregistreringsarbeidet ble overført fra politiet til Statens Bilsakkyndige, som senere ble til Biltilsynet. Bilregisteret var dengang plassert i etasjen over Hillevåg Apotek.

Christensen hadde ansvaret for behandling av salgsmeldinger dvs. overføring av bruktbiler. Selv om Christensen nådde aldersgrensen i 1974 pensjonerte han seg ikke. Straks før han nådde aldersgrensen ble det gjennomført en nyordning for pensjonister som han nyttet seg av. Som den første og hittil eneste i Biltilsynet fortsatte han i enda 3 år og utførte i denne tiden flere spesialoppdrag. Bl.a. oversatte han teoriskjema for førerprøve og fornyelse til engelsk og andre språk. Han var i det hele et språkgeni. Han tok seg elegant av utlendinger og rettet dem slik at de fornøyet kunne forlate Biltilsynet. Dette var i oljealderens spede begynnelse. Etter opphold i Frankrike hadde han således heller ingen vansker med fransken.

Christensen var et overskuddsmenneske. Til tross for dårlig helse i de senere år, klaget han aldri. En god historie kunne løse opp etter en hektisk arbeidsdag. Besøk på våre årlige juleavslutninger og ellers, var rike stunder.

Vi sitter igjen med gode minner om en dyktig og avholdt kollega.

Ø. Førland

den nærmeste tiden (1987-1990) på maskin-siden. Men vi skal jo som kjent ikke spå for meget om fremtiden, og spesielt ikke innen EDB hvor utviklingen foregår med hastigheter opp mot lysets.

### Omstillingsfase

Hva vil dette medføre for hver enkelt av oss, og hva vil dette medføre for vegvesenet som etat?

Jo, jeg tror at vi alle må gjennom en omstillingsfase for å kunne nyttiggjøre oss dette verktøyet fullt ut. I denne fasen vil det være et enormt behov for opplæring, vi vil ha behov for å knytte til oss EDB-spesialister på alle plan. De som innen våre egne rekker ønsker å gjøre en innsats her,

# TILLITSMANNENS SPALTE

## Lønnsoppgjøret 1986

I de siste tyve år har samfunnet endret seg mer enn en så kort tid skulle tilsa. En av grunnene til dette er selvfølgelig oljeindustrien som har hatt en eventyrlig vekst. Men de gode år for denne industrien medførte til dels store ulemper for andre. Ett av utslagene var at det ble vanskeligere å rekruttere arbeidskraft med høyere utdannelse til offentlig sektor. Ved utlysning av stillinger har man opplevd at det ikke har meldt seg søkere i det hele tatt.

Etter år med frustrasjon var derfor ikke forventningene store foran lønnsoppgjøret. Desto mer gledelig er det å kunne si seg rimelig godt fornøyd med resultatet. Riktignok minket ikke lønnsgapet mellom private og offentlige sektor i særlig grad men oppgjøret forteller likevel at myndighetene innser det ikke er nok å bare produsere olje her i landet.

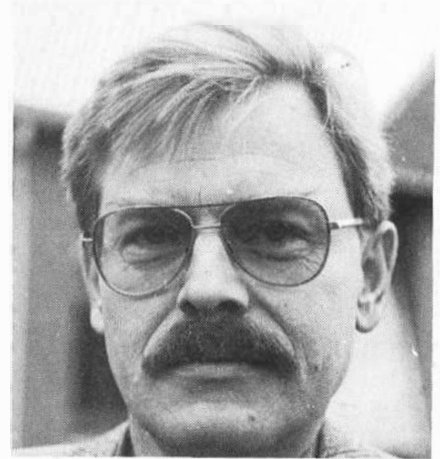
Selv om oppgjøret var bra i forhold til det man er vant med hadde det også sine negative sider. I første rekke tenkes det på de personlige tilleggene mange hadde fått i tariffperioden og som ble beskåret.

Begrunnelsene fra Vegdirektoratet var flere, men her skal jeg bare ta med de to jeg synes er best: «De personlige tilleggene som ble gitt er å betrakte som forskudd på lønnsoppgjøret.» og «Det er ikke nødvendig å opprettholde de personlige tilleggene da man antar det i fremtiden vil bli lettere å rekruttere akademikere».

En slik holdning bidrar ikke til løsning av problemene mange fylker står overfor. For å møte utfordringene trengs mindre sentraldirigering slik at det enkelte fylke gjøres i stand til selv å løse problemene når de oppstår. Tross alt er det den som har skoen på som best vet hvor den trykker.

Fremover ser vi store og krevende oppgaver. For å løse disse best mulig er det nødvendig med en fremtidsrettet og fleksibel lønns- og personalpolitikk. Tendensene ved lønnsoppgjøret 1986 var som sagt positive. Det er derfor å håpe på disse vil forsterkes og at Vegvesenet igjen vil komme på offensiven.

Jens O. Aanderaa  
Norsk sivilingeniørers forening  
NIF/SVF Rogaland



må få lov og muligheter til dette. Våre ledere må arbeide aktivt for at vi kan få beholde de ressurspersonene vi idag allerede har innen etaten, med alle tenkte og utenkte muligheter.

Disse bør plasseres lønnsmessig slik at dette punktet ikke er hovedgrunnen til at disse vil forlate etaten, og de bør gis alle muligheter for videre utdannelse. Her har våre toppledere et meget stort ansvar å ta vare på, da dette etter mitt syn kanskje vil være den største faren for at etaten skal kunne være langt fremme også

innen dette feltet. Skal vi kunne gjennomføre de store teknisk vanskelige anleggsprosjektene så som fastlandsforbindelse av Rennesøy, og eventuelt rørbru over Høgsfjorden, vil det være stort behov for dataekspertise på alle plan.



Retur adresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

C

