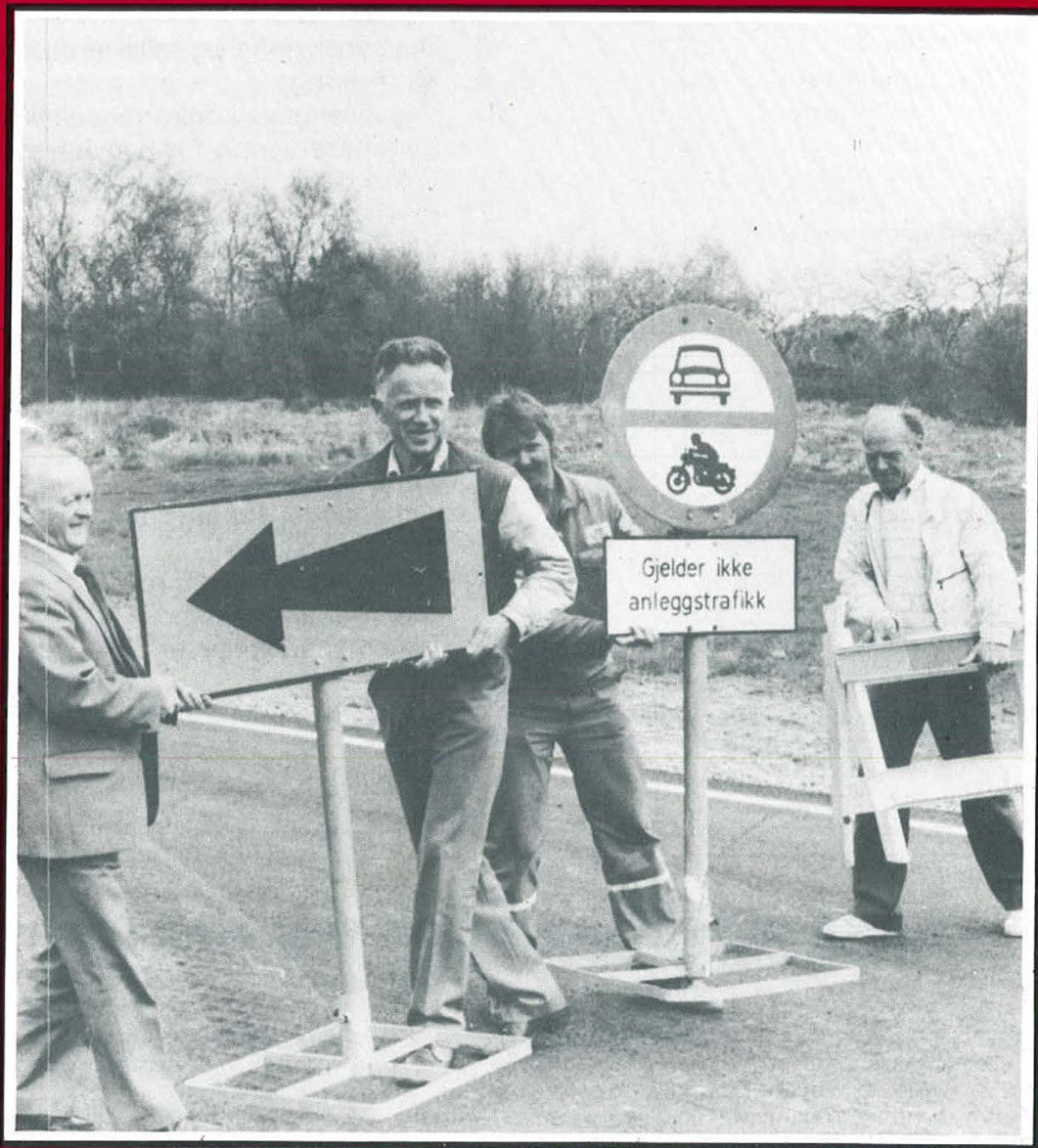


# Rygjavegen

Nr. 3 - juni 1987

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland



## Av innholdet:

- Dårlegare vedlikehold på fylkesvegne.
- Oppsynskvinne og fallskjermhopper
- Vegvesenet er konkurransedyktig



## RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 3 — juni 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

### Omslagsfoto:

Frå opninga av ny parsell av fylkesveg 409 i Randaberg 8. mai. Framsida: Driftsjef Arne Njå, anleggsjef Olav Øyvind Hamre, maskinførar Tor Skårland og anleggsledar Martin Aske fjernar bom og skilt, og den nye vegen kan tas i bruk.

Bakside: Praktikant: Pål Thornes, som har vore ein av arbeidarane på vegen, gliser fornøgd etter velgjort arbeid.

## INNHALD

- 3 Personalplanen 1987
- 4 Dårlegare vedlikehald på fylkesvegnettet
- 5 Kapasitetsøkning på flere ferjesamband
- 6 Mopedkurs for lærarar  
Fullt liv i kunstforeningen
- 7 Bilfri motorveg i 12 dager  
Tunnel
- 8 Oppsynskvinne og fallskjermhoppar
- 9 Mi meining
- 10 Vegvesenet er konkurransedyktig  
Kantineservering for pensjonister
- 11 Vakre dager. Vegdirektørens pris
- 12 Kryssord
- 13 Salgstur til Trondheim  
Bruksanvisning
- 14 Ferietilbud fra fritidslaget  
Afrika-hilsen  
Nito-årsmøte
- 15 Ny veggarasje i Saudasjøen  
Personalnytt  
Oppkall til radio
- 16 Utmerkingar for lang teneste
- 17 Vegbrukarspalta
- 18 Politikarkommentaren
- 19 Lars Svihus til minne  
Tillitsmannens spalte

## Trygg arbeidsplass for vegarbeidarane

Tirsdag 16. juni blir det ein landsomfattande aksjon for å få bilistane til å redusera farten forbi vegarbeidsplassar, — f.eks. ved asfaltutlegging.

Ute på vegane vil aksjonen bli konsentrert om ein time, mellom klokka 12.00 og 13.00. I dette tidsrommet får bilistar som passerer utdelt ein brosjyre «Vegen er vår arbeidsplass — vi er der for din skyld.» Til trafikantar som viser omsynsfull kjøring blir det dessutan delt ut ein nellik.

Vegarbeidarane, særleg i vedlikehaldet, utfører ofte arbeidet under utrygge og miljøfarlege forhold. Utlegging av asfalt f.eks. på sterkt trafikerte vegar er eit tøft arbeid. Når bilistar i tillegg susar omsynsløst fram, kan det gå på helsa og livet laust for vegarbeidarane.

I samband med aksjonen er det også lansert ein idekonkurrans om beste tiltak for å gjera arbeidet ute på vegane sikrere.

At det nå blir fokusert på dei problema vegarbeidarane har, på grunn av stygg og omsynsløst kjøring frå mange bilistar si side, er viktig. Vegarbeidarane utfører eit umåteleg viktig og samfunnsstenleg arbeid. For det fortener dei ære og respekt. Det kan den enkelte trafikanten best gjera ved å respektera fartsbegrensningane i samband med arbeidsvarsling på vegane.

*Harald Sel*



# Personalplanen 1987

*Av administrasjonsjef Svein M. Olsen*

Arbeidet med ny personalplan er godt i gang og mitt inntrykk er at svært mange såvel i utedriften, ved biltilsynsstasjonene som ved vegkontoret er positivt engasjert.

Der er lagt stor vekt på at alt arbeid i denne sammenheng skal skje i nært samarbeid med de berørte. Dette har resultert i mange informasjonsmøter og uformelle drøftingsmøter hvor idéer har formet seg til konkrete forslag.

Vi går nå inn i slutfasen hvor vi skal oppsummere og fastlegge de endelige planer for de neste årene. Dette er den klart mest krevende fasen, men med den åpne kommunikasjon vi nå har etablert mellom ledelse og de ulike tjenestemannsorganisasjonene tror jeg vi skal lykkes med å finne fram til forslag vi i hovedsak kan enes om.

Manifest for Statens vegvesen Rogaland er en viktig ramme for arbeidet. Det er viktig at vi nå klarer å omsette våre intensjoner i praktisk handling. Ansvar for dette hviler tyngst på ledelsen, men om vi skal lykkes må alle bidra positivt.

Arbeidet med målstruktur og mål for de ulike avdelinger og nivå i organisasjonen er også godt i gang. For noen virker dette arbeidet noe fremmed og vanskelig, men med den hjelp vi får gjennom det opplæringsprogrammet som nå gjennomføres, skulle mulighetene for å lykkes være gode. Det som er mest vesentlig er at målene gjøres realistiske, konkrete og målbare, slik at vi alle oppfatter dem som nyttige styringsverktøy hvor vi kan etterprøve hvorvidt resultatene er nådd.

Innføring av målstyring er det mest sentrale element i denne revisjonen av personalplanen. Vi har satset mye på å klargjøre hvordan de ulike nivå skal arbeide med målfastsettelse og resultatvurdering, og hvordan ledere på ulike nivå skal skissere rammen såvel m.h.t. økonomiske — som personellmessige ressurser, kvalitet, tid osv. Jeg tror at vi nå kjenner systemet, men om vi er flinke nok til å praktisere dette blir en viktig prøvesten. Å gripe inn med detaljstyring er nærliggende når man blir spurt til råds eller når arbeidet ikke blir utført på tradisjonelt vis.

Personalplanen 1987 vil også inneholde andre nye element sett i forhold til tidligere planer, jeg kan m.a. nevne

- \* lønnsutviklingsplaner
- \* handlingsplan for likestilling
- \* plan for leder mobilitet
- dette vil i år komme i tillegg til
  - \* organisasjonsplan
  - \* bemanningsplaner
  - \* planer for kompetansekrav / kompetanseoppbygging

som har vært faste element tidligere.

Verdien av alt dette planarbeidet kan først vurderes når vi ser hvorvidt vi lykkes i å omsette planene i praksis. Flere av de tiltakene vi foreslår krever endringer **også i våre holdninger** for å få den effekt vi etterstreber. Det er derfor vesentlig at vi alle arbeider bevisst med vår egen måte å forholde oss på, både som ledere og medarbeidere.



Budsjettreduksjon fra 54,4 til 49,4 mill.:

## Dårligere vedlikehold på fylkesvegnettet

Av Alv Moi og Per Kydland

I møte 28. april reduserte Fylkestinget budsjettet for 1987 til fylkesvegvedlikehold med 5 mill. kr, fra 54,4 til 49,4 mill. Dette vedtaket kommer selvsagt ubeleilig for vegvesenet, særlig i betraktning av at vedtaket kommer så langt ute i driftsåret. Reduksjonen kommer dessuten på toppen av at vintervedlikeholdet på fylkesvegene har vært svært kostbar, med et merforbruk i forhold til planlagt på ca 2,2 mill. kr.

Av reduksjonen på 5 mill. kr vil trolig 0,7 mill. bli tatt inn ved mindre refusjon til kommuner som vedlikeholder fylkesveger. Dermed blir budsjettet som vegvesenet har til disposisjon 50,1 mill. kr. Dette er en reduksjon på 7,9 %.

Budsjettreduksjonen er foreløpig tenkt fordelt på følgende måte:

\* 0,7 mill. fra refusjonsposten til kommuner (se ovenfor)

- \* 2,65 mill. fra vedlikeholdsreserver
- \* 1,4 mill. fra posten asfaltering
- \* 0,25 mill. fra diverse poster som skilting og oppmerking, bruer og kaier etc.

### Ingen reserve

Vedlikeholdsreserven på 2,65 mill. var tenkt benyttet til uforutsette kostnader til vintervedlikehold eller andre ekstraordinære utgifter (f.eks. flom-

skader). At reserven nå går til dekning av budsjettreduksjonen, betyr at vedlikeholdsproblemene blir enda større.

Når en vurderer virkning av reduksjonen, må en være klar over at vi allerede i utgangspunktet ligger dårlig an når det gjelder vedlikehold av fylkesvegene. Vi opererer med en vedlikeholdstandard som er på ca 70% av standarden på riksvegvedlikeholdet.

Den forholdsvis store reduksjonen i asfalteringsprogrammet, har bl.a. sammenheng med at dette er entreprenørarbeid, og dermed har det ikke noen innvirkning på sysselsettingssituasjonen for vegvesenet.



En av problem-fylkesvegene er strekningen langs Austrumsdalsvatnet på fylkesveg 117 til Ørdsalen. Ikke bare er det stor isras-fare om vinteren, men vegen er heller ikke trygg for steinras. Derfor blir det et dyrt vedlikehold på denne strekningen. Utsiktene til å få anleggsmidler til omlegging av vegen (m.a. en tunnel på 1600 meter) forbi de farlige strekningene er små.

Bildet er tatt ved et større steinras som gikk i fjor høst. Toralf Birkeland er på veg mot rasstedet for å ta fatt på oppryddingsarbeidet.

# Kapasitetsøkning på flere ferjesamband

Tekst: Solveig Kristoffersen Foto: Harald Sel

Sommeren 1986 ga et klart bilde av at ferjesituasjonen her i Rogaland ikke var akseptabel. Trafikkmengden på veiene økte og ventekøene på ferjeleiene like- så. Mest ventetid var det i Skudenes-sambandet, der ca. 46 % av de fraktede bilene i juni måned måtte stå over minst en ferjeavgang.

I innværende år ser vi sommersesongen lysere i møte, for vi har fått flere nye ferjer til fylket i tillegg til en ferjerokering til Midt-sambandet.

## Randaberg — Skudeneshavn

I Skudenes-sambandet vil det bli satt inn ei ny storferje, M/F «Manx» som DSD har kjøpt fra England. Ferja har en teoretisk kapasitet på totalt 220 personbilenheter (pbe) når hengedekket er i bruk. Hengedekket er svært fleksibelt, slik at en etter behov

kan nytte hele dekket eller bare deler av det.

Dekkshøyden er dessverre så lav at ferja ikke kan ta inn lastebiler, busser eller camping-vogner når hengedekket er nede og i bruk.

For å kunne utnytte kapasiteten best mulig, har Vegdirektoratet godkjent at personbiler blir prioritert på storferja ved enkelte ettermiddagsavganger fra Randaberg om fredagene, fra Skudeneshavn søndag ettermiddag og på store utfartsdager.

Trailere, lastebiler og camping-vogner vil da bli henvist til «Vardenes» og «Ulsnes» i disse tidsrommene, dersom «Manx» er fullastet.

Informasjon om dette vil bli annonsert i pressen og trykket i de nye ruteheftene.

Det vil bli ca. 45 min. ventetid mellom avgangene for hver av småferjene og så et opphold på 1 time og 30 min. til storferjas avgang. Dette er gjort for å samle opp trafikk til stor-

ferja og fordi det tar lengre tid med lossing og lasting av «Manx».

Overfartstiden for de eksisterende ferjer vil bli redusert fra 75 til 65 min. For storferja vil overfartstiden bli ca. 60 min.

Den nye storferja skal bygges om og pusses opp før den settes inn i trafikken. Dette vil ta litt tid, men det forventes at den vil bli satt inn i drift i slutten av mai evt. i begynnelsen av juni d.å.

## Stavanger — Judaberg — Nedstrand

Samtidig som storferja blir satt i drift i Skudenes-sambandet, vil M/F Skudenes bli overført til Midtsambandet, som får en god økning i kapasiteten. Det er forsøkt å sette inn «Skudenes» slik at den i størst mulig grad dekker de avgangene hvor en av erfaring vet at trafikken er størst.

## Tøtlandsvik — Vindsvik

M/F Fusa, som DSD har fått overført fra Hardanger Sunnhordlandske D/S, ble satt inn i Jøsenfjord-sambandet 25. mars d.å. «Fusa» har en kapasitet på 40 pbe. Denne kapasitetsøkningen forventes å ville korte ned ventetiden i dette sambandet kommende sommer.

## Langtidsvirkningen

På kort sikt vil trafikantene merke at en del viktige fylkesveger, som sårt trenger asfaltering, vil måtte ligge minst ett år til med sine spor og skader. På lengre sikt kan det ha betydning for bæreevnen. Vi kan risikere at vegfundamentet må forsterkes på et mye tidligere tidspunkt enn ellers antatt, eller at tillatt akseltrykk må settes ned.

## Dårligere service

Forøvrig vil reduksjonen virke inn på de fleste oppgaver innen vedlikeholdet. I fleng kan nevnes: Nyskiltning, skiltvask, grøntvedlikehold, grøftrens, lapping av dekker, høvling av brudekker o.s.v. Vi må dessuten regne med dårligere standard på brøytingen på forvinteren. Vi vil i størst mulig utstrekning forsøke å unngå at reduksjonen går ut over trafikksikkerheten, men servicen overfor trafikantene vil bli merkbart dårligere.

## Sysselsettingen

Reduksjonen i vedlikeholdsmidlene vil foreløpig ikke føre med seg noen oppsigelse av folk. Noe av problemet kan avhjelpest med at det blir utført mer manuelt arbeid. Ved dette vil pengemangelen ha negativ virkning på produktiviteten innen vedlikeholdsavdelingen i Statens vegvesen i Rogaland. Dette er svært beklagelig, etter som vi legger stor vekt på å oppnå produktivitetsøkning. Spesielt vanskelig vil det bli når det fra fylket er bebudet at budsjettreduksjonen skal gjøres gjeldene også for 1988 og årene framover.



Tettstua ferje sommeren 1986. Forhåpentligvis blir det mer flyt og mindre ventetid på flere av sambandene i 1987.

## Mopedkurs for lærarar

## Lokale «pådrivarar» i mopedopplæringa

Tekst: Svein Dahle Foto: Torbjørn Fiskaa

Vegkontoret har i samarbeid med skoledirektøren og Trygg Trafikk og med økonomisk støtte frå Fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU), arrangert kurs for lærarar frå ein del av ungdomsskulane i fylket.

Bakgrunnen for eit såpass utradisjonelt tiltak er innføringa av ordninga med mopedførarbevis frå 1. januar 1987. For at ungdommane skal få mopedførarbevis skal dei ha minst 20 timar teoretisk og praktisk opplæring. Opplæringa skal helst vera å få i nær-miljøet og vera relativt rimeleg. For å få dette til må me ha hjelp av skuleverket. Mange lærarar ser dette som interessant i valgfagsammenheng og vil gjerne engasjera seg i opplæringa på moped. Vegdirektoratet stiller krav til instruktør og utstyr og bl.a. av den grunn har det vore vanskeleg å få etablert tilfredsstillande kurstilbud rundt i fylket.

Ifølge Vegdirektoratet skal vegkontora vera med å bidra til etablering av kurstilbud i fylket. Som eit ledd i dette gjekk me ut med tilbud om kurs til ungdomsskulane i Rogaland.

Kurset gjekk over 5 dagar og var lagt til idrettshallen i Klepp. Trafikkpedagog Svein Dahle var leiar av kurset medan kjørelærer Torgjer Kleppe var ansvarleg for det faglege innhaldet og den praktiske gjennomføringa. Interesse blant lærarane var stor og 24 lærarar frå 15 kommunar fekk vera med på kurset.

T. Kleppe la stor vekt på den praktiske delen av opplæringa, så deltakarane brukte mykje av tida til å perfektionera seg på moped. Dei fekk også prøva seg som instruktørar på ein del elevlar frå ungdomsskulane i Klepp.

Etter kursdeltakarane sine utsegn var kurset meiningsfylt og lærerikt. Det er grunn til å tru at desse lærarane vil vera lokale «pådrivarar» som vil vera med å få mopedopplæringa til å fungera etter intensjonane.



Kursdeltakarane fekk også prøva seg som instruktørar for ungdomsskuleelevar i Klepp. Her er nokre av dei saman med Torgjer Kleppe, som var fagleg leiar for kurset. Mopedistane på biletet er: John Tore Loen, Ole Christian Melhus, Arne Andersen, Ronny Kennedy, Morten Sunde, Ole Morten Pettersen, Harald Østensjø, Jan Arild Reve og Tore Stangeland. Heilt til høgre ser me Torgjer Kleppe.

## Fullt liv i kunstforeningen og rom for nye medlemmer

Av Johan Lund

Det er fullt liv i vår kunstforening. Fjorårets sesong kulminerte med årsmøte og trekning i slutten av november.

De innkjøpte arbeider var i løpet av året hengt opp i kantinen på vegkontoret og/eller biltilsynet i Stavanger. Frammøtet ved trekningen var meget godt. Ikke minst gledelig var det at mange av medlemmenes pårørende var møtt fram. Intendant Roland Lengauer ved Stavanger Kunstforening káserte til lysbilder særlig tysk mellomkrigskunst, fra de harde 20-åra, og han hadde tydeligvis grepet på forsamlingen.

Foreningen er nå inne i siste år av 3-års syklusen. Foreningen vedtok for vel et år siden å gå over fra 4 til 3-års trekningsperioder (alle vil vinne A-bilde i løpet av 3-års perioden). Overgangen medførte en viss heving

av kontingenten, som nå er kr. 75,- pr. mnd. Vi pleier få tilskott fra velferdsmidler fordelt ved forhandlingsmøte med organisasjonene, tilskottet utgjør ca 7-8 % av kostnadene til innkjøp av kunst. (Mange bedrifter får dekket 50 %).

Etter siste valg består styret nå av Kjell Dalaker, Marit Øverland, Ole Helge Danielsen, Reidar Mæland og Johan Lund. Styrets viktigste jobb er å kjøpe inn gjenstander til treknin-gen.

Foreningen har nå 43 medlemmer. Vi ser gjerne at flere slutter seg til. Nytt medlemskap kan tegnes med virkning fra årsskiftet. Er du interessert kan du ta kontakt med et av styremedlemmene, enten for innmelding eller for å få flere opplysninger om foreningens virke.





# Bilfri motorveg i 12 dager

Tekst og foto: Unni Evang

Det tok 10 til 14 mann 12 dager å gjøre motorvegen trafikksikker igjen etter at den ble stengt med øyeblikkelig virkning 3. april kl. 15.30.

Da var det oppdaget sprekker i fjellet over den eksisterende tunnelen, og de ansvarlige på vegkontoret bestemte seg for å stenge på grunn av rasfare.

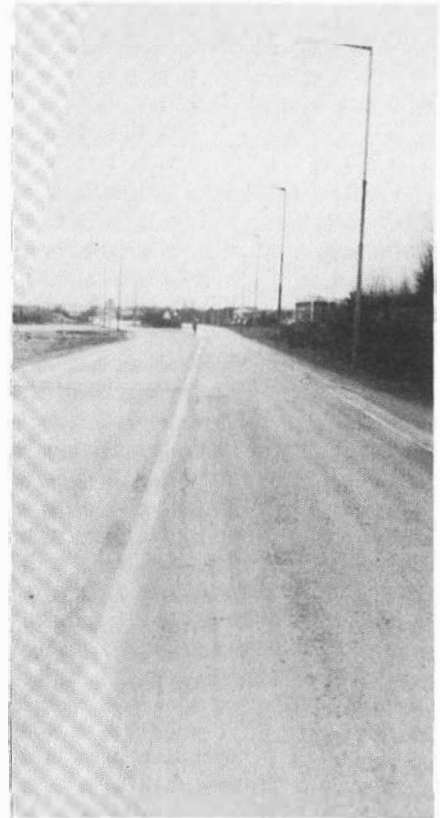


Slik så det ut mens arbeidet pågikk, og før boltingen og støpingen av støttemuren tok til. Det var ikke få problemer som dukket opp og som måtte takles underveis.



En av arbeidsgjengen i gang med forarbeidet til støttemuren ved siden av åpningen til den gamle tunnelen.

En blomst til de som arbeidet nesten uten stans disse 12 dagene — både Vegvesenets egne folk, de som var innleid og Monan fra Marnadal som var der med kranen sin om dagen og trekkspillet sitt på brakka om kvelden.



Slik så det ut mens arbeidet pågikk, og før boltingen og støpingen av støttemuren tok til. Det var ikke få problemer som dukket opp og som måtte takles underveis.

## Tunnel

En tunnel, et hull i veggen.  
Noen endeløse minutter med kulde, mørke, tomhet og kjedsomhet.  
Noen endeløse minutter med et uendelig langt, dypt mørke.  
Et tomt, ukjent hull.  
En tunnel.

Et mørkt, stort hull  
en kjempelang gang,  
med svinger.  
Biler forsvinner i det mørke hullet.  
Det høres drønn fra bilene.  
Tenk om det store fjellet over faller ned.

Det var siste gang de så ham  
bilen ble ødelagt da taket og fjellet  
falt sammen.  
Tunnelen var det,  
og alle sa den var trygg.

(Disse tunnel-versene er skrevet av elever fra en videregående skole i Stavanger, som en del av en gruppeoppgave i norsk.)

## Oppsynskvinne og fallskjermhopper

Tekst og foto: Anne Berit Hatlem

**Svevande i fallskjerm 10.000 fot over bakken. Med landmålingsapparatet langs riksvegane i Rogaland. Kvardagen til Helen Lomeland, 22 år gamal Time-jente med tæl. Ho er den første vegopsynskvinna i Statens Vegvesen i Rogaland og stortrivst med jobben sin. Det meste av fritida brukar ho til å sjå vegane frå lufta. Påska var ho på hoppleir i Florida.**

— Eg er fullstendig biten av basillen, vedgår Helen og ser lengsselsfullt ut på den skyfri, blå himmelen frå kontorvinduet i Lagårdsvegen. I dag er det prima hoppvær. Etter arbeidstid er det bare å ta fallskjermen i bilen og legge vegen til Sola for å trena saman med kameratane frå Stavanger Fallskjermklubb. Sidan i fjor haust har all ledig tid blitt brukt til å trena fallskjerm, og Helen er no den lukkelege eigar av eit B-sertifikat i fallskjermhopping. Med dette i lomma, la ho i påska vegen til eit internasjonalt treningssenter for fallskjermhopperar i Florida saman med hopparar frå heile verda. Av dei var 13 frå Stavanger, dei to kvinnelege medlemene var sjølvsagde deltakarar.

### 40 hopp på 14 dagar

40 hopp la ho bak seg dei 14 dagane ho var der. Det var ikkje spesielt mykje, dei som trena til noregsmesterskapen hoppa meir enn 80

— Grunnen til at det er så attraktivt å trena i Florida er at me er mest garantert stabilt, fint ver utan skyer og nedbør, og dermed fekk me hoppa fleire hopp på kort tid enn me ville fått her i fylket der skyer og regnver er vår verste hindring, fortel Helen.

Å sjå USA frå 13.000 fot er kanskje ikkje den mest vanlege måten, men utruleg fascinerande. Turen var kjempetin, det blir ikkje siste gangen er dreg dit, seier Helen som er gripen av reiselyst. B-sertifikatet gjev henne sjanse til å reisa på internasjonale stemner, ein fin måte å sjå verda på.

Det var heilt tilfeldig at Helen kom i gang med fallskjermhopping. Ho kjende ingen som dreiv med det då ho i fjor haust kontakta Stavanger Fallskjermklubb som er den einaste i sitt slag her i fylket. Før ein slepp ut i skjerm må ein gjennom eit ni timars teoretisk kurs, der ein får læra nødprosedyre og alt om korleis ein skal te seg om noko går galt. Dei fem første hoppa har ein utløysarline, dvs. at skjermen løyser seg ut av seg sjølv. Ein hoppmeister følgjer deg frå flyet og ser at alt går rett for seg. Første hoppa har ein fem sekund fritt fall før skjermen løyser seg ut, og deret-

ter blir det stadig fleire sekund fritt fall ettersom ein vert meir trent.

### Sug i magen

— Sjølv om ein hoppmeister følgjer deg frå flyet har du berre deg sjølv å stola på når du er i lufta. Vert du ikkje redd?

— Eg trur at alle som hopper «kjenner det i magen», men eg er ikkje redd. Det får eg ikkje tid til. Du hoppar, så heng du i lufta nokre få sekund får skjermen faldar seg ut. Det er ein fantastisk følelse. Du må kunne beherska kroppen din og styra den, det likar eg. Fallskjermhopping er spanande, og det som driv meg vidare er at eg stadig lærer noko nytt, seier Helen. Ho vedgår at det kan vera ein farleg sport, noko kan gå gale, du kan ha pakka skjermen feil og han faldar seg ikkje ut som han skal. Då har ho med seg ein trekkreserve som ho kan løysa ut.

Fallskjermhopping er ein typisk mannsfolkssport vil mange hevda. Og enno har ikkje jentene gjort det store innhogg i medlemsmassen i Stavan-



Helen Lomeland med landmålingsapparatet og med fallskjermen på ryggen.



ger fallskjermklubb. Bare to jenter er medlemmer der.

— Me i klubben har snakka ein del om kva grunnen kan vera. Det er på ein måte venta av ein mann at han skal vera dristig, ta sjansar. Han søker dei utfordringane det er i fallskjermhopping. Ei jente kan alltid unnskylda seg med at ho ikkje tør, og treng dermed ikkje prøva, seier Helen, som sjølv er eit døme på det motsette.

Til no har eg ikkje følt det som vanskeleg å vera jente i eit slikt typisk mannfolkemiljø.

— Eg er van med det, seier ho og fortel at medan ho gjekk på skule arbeidde ho som barkeeper for å finansiera studia.

### Kvinneleg «oppsynsmann»

I Statens Vegvesen er ein stor del av kollegaene hennar menn, og ho var den første kvinna i Rogaland som kan kalla seg oppsynsmann. Etter to år teknisk fagskule, fekk ho jobb på vegkontoret i fjor sommar, 21 år gammal.

Oppsynsmann er kanskje noko me forbinder med trauste gubbar, knapt med spede, unge jenter som likar fart og spenning?

— Mange har ei førestilling om at dei som arbeider i vegvesenet brukar spaden heile dagen, men dette er langt frå tungt arbeid, seier Helen. Arbeidet mitt er svært variert. Eg ville aldri ha trives med bare å sitte på kontor. Like mykje av tida mi er eg ute i terrenget, og det var det som fekk meg interessert i dette yrket. Eg har lika meg svært godt denne tida, og føler at jobben vert eg ikkje lei av.

Helen har ansvar for landmålingsarbeidet og for landmålingsbilen saman med ein annan landmålar på avdelinga. Dei måler mellom anna grenser som vert grunnlagsmateriell for å laga kart eller betala ut erstatningar til grunneigarar. Arbeidsfeltet er heile fylket frå Suldal i nord til Moi i sør, og det vert mange reisedagar for året.

— Korleis vart du motteken av mennene her?

— Det var både og, er trur dei sette pris på å få ei jente i denne jobben, men eg må venna meg til å tåla ein del spit, det tek eg meg ikkje nær av.

To år på skule svarte bare som passeleg til dei forventningane ho hadde på førehand, men dette året i vegvesenet har vore svært lærerrikt. Her har ho lært mykje nytt. Neste ynskjemål er eit datakurs på Distriktshøgskulen, fortel Helen, fallskjermhopper med beina på jorda og mange planar for framtida.

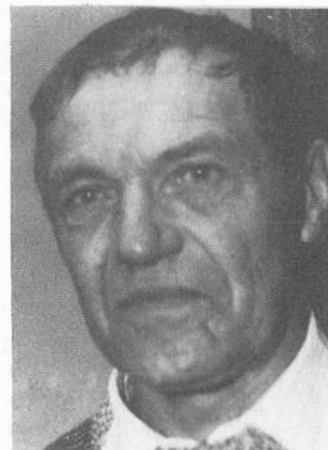
## MI MEINING

### Matpause — overtid

**Arbeidarar i utedrifta, som ikkje har tilgang til spisebrakke i arbeidstida, kan skriva ein halv time overtid for matpausen, f.eks. når måltidet blir inntatt i bil. Krava til brakker og utstyr er kostbar for vegvesenet. Er krava for høge?**



*Bernt Mong,  
Hauge i Dalane  
Anlegg, Egersund*

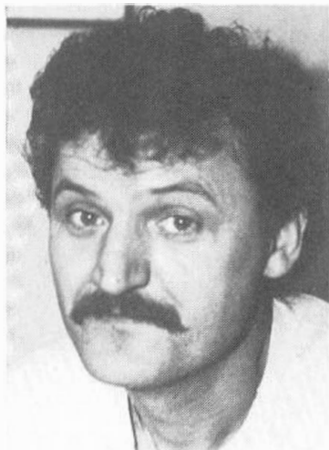


*Jesper Vaala,  
Mosterøy  
Vedlikehold, Tau*

Du veit det er mange gonger me sit like godt i ein bil som i ei brakke, når me skal eta. Og då er det ikkje rimeleg å skriva overtid.

Elles er ikkje alltid brakkene så gode som dei bør vera. Somme er gamle, trekkfulle og kalde.

Eg meiner det er vel strengt å krevja overtid. Bilen er brakke god nok den, men eg har sakte sete ved ein steingard i ruskever au, utan å rekna overtid. Me har ein god arbeidsplass, og bør ikkje vera urimelege i krava våre.



*Magne Schei,  
Madla  
Skilt og oppmerking*



*Sverre Espeland,  
Helleland  
Anlegg, Egersund*

Mange gonger sit du betre i ein bil enn i ei overfylt brakke, der det f.eks. kan vera tjukt av tobakksrøyk. Men så lenge foreninga har arbeidd seg fram til ein avtale som gir rett til overtid, så må me bare stå på det.

I dei arbeidslaga eg har arbeidd i har me aldri nytta oss av overtid, sjøl om me tek matpause i bilen. Me sit like godt i bilen som i ei brakke, og maten smakar som han skal uansett.

Eigenregikalkylen heldt på Øvre Hetland bru

## Vegvesenet er konkurransedyktig

Tekst og foto: Harald Sel

— Tidlegare har me hevda at me er effektive og konkurransedyktige i forhold til private entreprenører. Nå har me fått eit bevis for at dette er rett. Me kan rekna ut realistiske prisar på eit arbeid og gje anbud. Me kan utføra arbeidet etter den oppsette planen og til den utrekna prisen.

Det er anleggsledar Asbjørn Oddane i Egersund som seier dette, etter at

eigenentreprise-arbeidet på Øvre Hetland bru er avslutta. Og kalkylen på 299.000 kroner heldt. Dette anbudet var kr. 48.000,- lågare enn det rimelegaste av anbuda frå dei private entreprenørane. Utanom vegvesenet var det 4 anbydarar, og anbudsummane frå desse varierte frå 347.000,- til 380.000.



Frå arbeidet med Øvre Hetland bru. Mannskapstyrken har variert, men den dagen Rygjavegen var på besøk var dette laget i arbeid: Frå venstre: Einar Hetland, Sverre Espeland, Arvid Hetland og Rasmus Rasmussen.



Dekket blir lagt. Raskt og effektivt blir betongen pumpa ut direkte frå tankbilten. Frå venstre: Rasmus Rasmussen, Sverre Espeland og Arvid Hetland.



Teknisk kvalitetskontroll er viktig i anleggsarbeidet. Her er oppsynsmann Magne Langeteig frå laboratoriet i arbeid med å kontrollera betongen ved støypinga av dekket.



### Kantineservering for pensjonister

Pensjonister som tilfeldigvis stikker innom Vegkontoret kan få gratis kaffe og mat i kantina vår. (Enkel servering.)

Dette gjelder selvfølgelig også televerkets pensjonister.

Denne ordningen gjelder ikke når pensjonister er innkalt i forbindelse med møter o.l. selv om det bare skulle være 3—4 stk.

Heller ikke kan pensjonister, som er i arbeid for vegvesenet, nytte godt av dette tilbudet.

Ordningen gjelder altså kun ved tilfeldig besøk.

Med hilsen

J. Eyvind Danielsen

Vegv. representant i kantinestyret



## Vakre veger. Vegdirektørens pris



Vakker veg? Rv 44 ved Hårr i Hå kommune på Jæren.

Vegdirektørens pris er opprettet og blir utdelt av Vegdirektoratet ved vegdirektøren.

Prisen er en hederspris for anlegg med gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. Det kan være veger, gater, bruer, tunneler eller tilhørende anlegg og utstyr. Anlegget må være en del av det offentlige vegnettet.

Prisen kan begrunnes både ut fra anleggets planlegging, utførelse og vedlikehold.

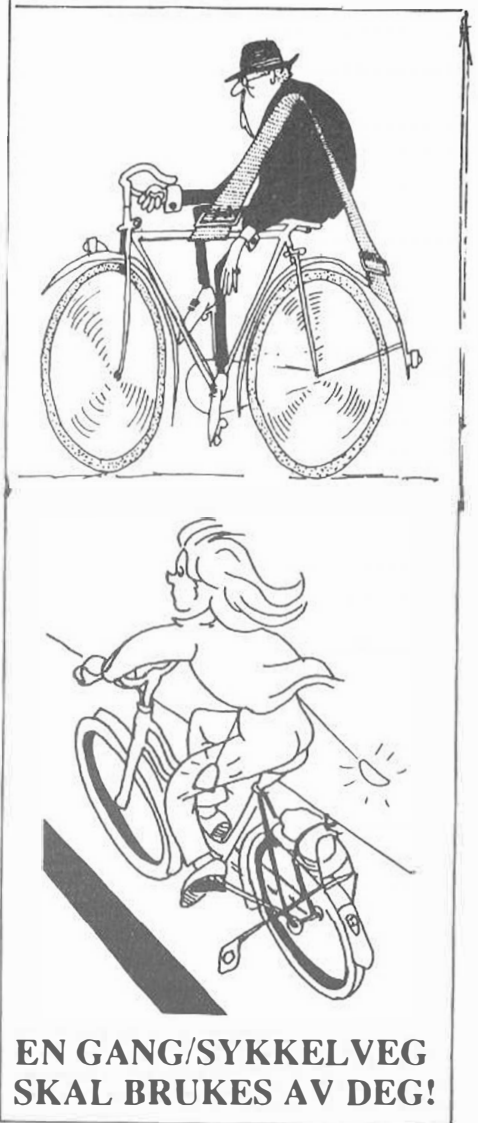
Prisen kan tildeles hele eller deler av et anlegg.

Teknologiske nyvinninger som kan resultere i pene veger og gater kan også kvalifisere til prisen.

Det er en forutsetning at kvalifiserte prisobjekter fungerer godt for sine formål, f.eks. ut i fra miljø, fremkommelighet og/eller trafikksikkerhet.

For å komme i betraktning må et prisobjekt normalt være ferdigstilt i løpet av de siste foregående 3 kalenderår.

Vegdirektørens pris består av en plakatt med innskrift som skal settes



**EN GANG/SYKKELVEG  
SKAL BRUKES AV DEG!**

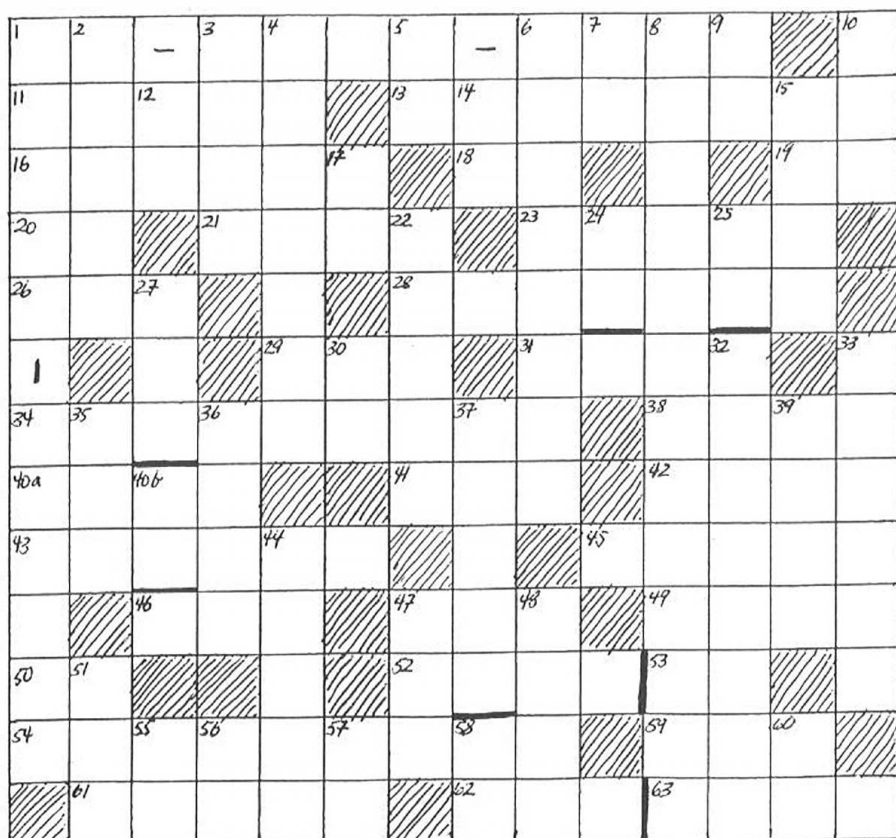
opp i forbindelse med anlegget og en diplom til prisvinneren.

Det kan benyttes et stipend på kr. 20.000,- til prisen. Dette skal benyttes til reise. Stipendet skal gi inspirasjon til videreutvikling av idéen gjennom å studere lignende i andre land. Den som får stipend skal skrive rapport og eventuelt holde foredrag om utbyttet av reisen.





## Kryssord nr. 2 - 1987



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

Innsendt av: .....

Adresse: .....

**LODDRETT:**

- 1, 34. Hovedstaden i Malaysia
2. Sjø...
3. Fisker vi med
4. Puppene blir
5. Kj. tegn for Xenon
6. Ballsport
7. Langspillplate
8. Sammenligninger
9. Norsk Journalistlag
10. Mark
12. Thorvald Karlsen
14. Ujevn
15. Sjeikdomme
17. Dekar
22. Måleenhet
24. To like
25. Fagforbund
27. M. navn
30. Fellesmarkedet
32. Spillerne
33. Trengs for å bite
35. Hyle
36. Nyhets-.....

## 37. Land i Afrika

39. Tittere
- 40b. Motor skipet
44. Kv. navn
47. Utvide seg
48. Forsvarsalliansen
51. Positiv omtale
55. Idrettsmesterskap
56. Verb (imp.)
57. Løssalgsavis
58. Skjerm
60. Geir Fredriksen

**VANNRETT:**

- 1, 3, 6. Rasistisk org.
11. -lyd
13. Utbrudd
16. Forlik
18. Steinrøys
19. Karakter
20. Verb (pres.)
21. Sted i Hardanger
23. Instrument

## Løsning nr. 1-1987



Vi har trukket ut følgende vinnere:

**Odd L. Hjorteland**  
4134 Jøsenfjorden

**Kari Farbrot Bjørlo**  
Tau vegstasjon



26. Fugl
28. Tidl. popstjerne
29. Retn. adverb
31. Verdensdel
34. Fugl
38. Tenkt midtlinje
- 40a. Ulme
41. Landsforeningen for Hjerte- og Lungesyke
42. M. navn
43. Høg-.....
45. Element
46. Kristelig kringkastingslag
47. I stedet for
49. Sted på Jæren
50. Klokke
52. Bilmerke
53. Fase
54. Tidl. ad. president
59. Åker
61. Sjargong
62. Verdensalder
63. Kjelt

# Salgstur til Trondheim

NTH-studenter orientert om aktuelle Rogalands-prosjekt

Av Unni Evang

Den 10. mars dro Vegkontorets tre utsendte medarbeidere til NTH i Trondheim for å selge arbeidsplasser til kommende sivilingeniører. De tre utsendte var plansjef Halvard Folgerø, seksjonsleder Eddie Westad på TT og Unni Evang på info.

Før vi dro, hadde det vært intens aktivitet både på Vegkontoret og i Trondheim. Her ble det laget forslag til diplom-oppgaver som kunne passe til kandidatene både ved Institutt for vei og jernbane og ved Institutt for Samferdsel. I alt fikk vi inn rundt ti forslag. På NTH drev Leif Lindefjell og Knut Nyland med forhåndsreklame. De snakket både med instituttledelse og med studentene og hengte opp den nødvendige informasjon på oppslagstavlene rundt omkring på NTH.

Den 10. mars var altså D-dag. Vi hadde fått tildelt rundt to timer på en allerede anstrengt student-timeplan. Med rundsrykker, kaffe, brus og kakker å by på i tillegg til store prosjekter i Rogaland, håpet vi det beste. På forhånd var vi blitt advart mot å vente oss for mye — det kunne møte opp alt fra ingen til 50 studenter. Det mest sannsynlige anslaget var rundt ti. Derfor var gleden stor da studentene strømmet inn i møterommet. Sammen med lederne for de to instituttene møtte det opp rundt 35 personer.

Plansjef H. Folgerø åpnet med og fortelle om de store prosjektene Statens Vegvesen Rogaland har foran seg, mens E. Westad, TT, fortalte en del om arbeidet på sin avdeling og litt om arbeidsforholdene på Vegkontoret. I tillegg hadde vi med oss en del brosjyrer samt temanummeret av Rygjavegen som vi delte ut. Og nesten alle ble sittende helt til vi måtte begynne ryddingen.

Det ble altså et vellykket møte med studentene på NTH. I skrivende stund er det ikke klart om vi har fått noen diplomkandidat, men det er en som har tatt kontakt med Vegkontoret og som virker interessert.

Det er ikke lett å måle resultatene av en slik tur. Men vi som var på NTH, mener at vi har oppnådd en god del bare ved å gå aktivt ut selv. Vi er faktisk det første vegkontoret som har forsøkt med et slikt framstøt på høgskolen.

En del kunne selvfølgelig vært gjort bedre fra vår side. Opplegget kunne vært gjort mer attraktivt med lysbilder og video for eksempel. Dessverre ble tida for knapp i planleggingsfasen. Dessuten var vi litt usikre i forhold til dette møtet. Men, det var mye god læring i det første forsøket.

For vi gir oss ikke med dette. Leder møtet har pekt ut en gruppe som

skal arbeide videre med nye tiltak for å sikre vegkontoret flere siv.ing'er framover. Gruppen skal arbeide med opplegg som vil nå alle studentene, enten de nå er kommet til 1. eller 2. trinn i utdanningen. Vi må vise de kommende siv.ing'ene at veibygging og samferdsel er spennende arbeidsområder. Og den beste støtten gruppa har i det arbeidet, er kolleger som er fornøyd både med arbeidet og arbeidsplassen. Det er den beste reklamen for kommende medarbeidere.



## Bruksanvisning

*Når vi har gått til anskaffelse av en ny vare f.eks. en ny bil følger det alltid en bruksanvisning med.*

*Denne studerer vi nøye og prøver å følge den slik at vi får maksimalt nytte og glede av bilen.*

*En slik bruksanvisning finnes også for den ypperste av alle jordens skapninger — nemlig mennesket — og denne bruksanvisningen finner vi i Bibelen i de 10 bud.*

*Budene hører til vår barnelærdom og de gir retningslinjer for forholdet mellom Gud og mennesket, familien, eiendomsforhold, tanke og tale og respekt for livet.*

*Gud som har skapt mennesket i sitt bilde, han alene kunne gi oss den rette bruksanvisning, vise oss hvordan vi bør leve for at vi ikke skal ta skade hverken på legeme eller sjel.*

*Innholdet av de 4 første bud handler om menneskets forhold til Gud og*

*de 6 neste handler om forholdet til våre medmennesker.*

*Jesus gir oss derfor en 2 delte oppsummering av budene i Matt. 22, 37-40. Han sier:*

*«— Du skal elske Herren din Gud av hele ditt hjerte og av hele din sjel og av all din forstand. Dette er det største og første bud.*

*Men et annet er like stort: Du skal elske din neste som deg selv. På disse to bud hviler loven og profetene.»*

*I sin kjærlighet og kjennskap til sin skapning gav Gud denne bruksanvisningen til mennesket, forat det skulle kunne leve i fred og harmoni.*

**Har du tatt i bruk denne bruksanvisningen?**

Marit Garborg

## Ferietilbud fra fritidslaget

Av Svein Nyback Nilsen

### Hytta på Nedenes

Vi vil også i år kunne tilby alle ansatte i vegvesenet en ferieuke eller en week-end på «det blide Sørlandet». Til hytta følger det med en 15 fots Fevikjolle m/motor.

Hytta inneholder 6 sengeplasser fordelt på 2 rom. Hytta er innredet med komplett kjøkkenutstyr inkl. komfyr og kjøleskap.

Hytta har vannklosett samt varmt/kaldt vann. Dusj vil bli montert i løpet av våren/sommeren. Bilveg helt frem til hytten.

### Hytta på Sinnes

Som sikkert kjent for de fleste kjøpte Fritidslaget i 1984 en vertikaldelt hytte på Sinnes i Sirdal.

Hytta ligger forholdsvis nær veien (ca. 200 m). Den er vertikaldelt, dvs. at det er muligheter for å være to familier samtidig. Er den ene delen ledig kan man f.eks. ta med seg venner og bekjente.

Hytta er ca. 20 år gammel, men holder god standard og har et koselig hyttepreg.

Turmulighetene er meget gode. Foruten terrenget omkring hytten kan man kjøre bil til Dunsen ved Raudåvatnet og gå til Kvinnen f.eks.

Det samme kan man gjøre ved å kjøre til Ånghellervatnet. I nordlig retning kan man kjøre til Roskreppfjorden, Svartevatn-magasinet og nå faktisk til Lysebotn. Langs disse kjørerutene er det flotté muligheter til å

stoppe å ta seg turer inn i fjellet.

Vi vil også nevne mulighetene for bærplukking (f.eks. molter) og jakt i statsalmenningene. Fisken har også begynt å komme tilbake til Sirdalsvannene. Er du interessert i fiske må du kontakte G.P. Tjørhom på Sinnes for fiskekort og nærmere opplysninger.

### Påmelding:

Søknadsfrist for leie av de to hyttene for sommeren 1987 (1. mai — 1. oktober) er satt til 10. april. Medlemmer av fritidslaget prioriteres ved trekning. Ukeleie prioriteres i høysesongen juli — august.

Leiepris for hyttene er for medlemmer kr. 150,- week-end kr. 300,- ukeleie. Ikke medlemmer betaler dobbel pris.

Det er anledning for alle vegvesenets ansatte å bli medlemmer av fritidslaget. Medlemskontingenten er kr. 250,- og gjelder så lenge en er ansatt i vegvesenet.

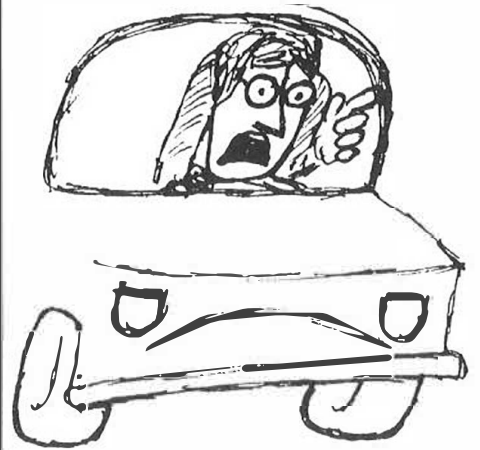
Fritidslaget har i dag ca. 100 medlemmer.

Fritidslagets styre består i dag av:

Formann Tor Geir Espedal  
Nestformann Ivar Hebnes  
Sekretær Brit Lomeland  
Kasserer Solveig Kristoffersen  
Styremedlem Kjell Kristiansen

Hyttestyret består av:

Tor Oscar Walskaar  
Svein Nyback Nilsen



### Afrika-hilsen

Det er lenge siden sist jeg skrev brev til mine kollegaer i vegvesenet. Det kan vel tolkes på 2 måter. At vi begynner å bli «afrikanisert», eller at det nærmer seg sommeren og vi skal hjem alikevel. Vi har snakket om å reise om India og Nepal hjem, men ingenting er bestemt.

Når det gjelder framtida, går jeg og teller på fingrene. Jeg har fått lovnad på permisjon i to nye år, og har for øyeblikket 2 mulige jobber i sikte. Det gjelder en vegjobb i Tanzania for NORAD og arbeid for Kirkens Nødhjelp i Uganda.

Beste hilsen  
Jarl Honoré

### Nito-årsmøte

Nito hadde årsmøte 26. februar og nytt styre blei:

Formann: Arne Johannessen  
Nestformann: Ole Helge Danielsen  
Kasserer: Marita Folkvord  
Sekretær: Solveig Yndesdal  
Styremedlem: Martin Aske

Arne Johannessen og Martin Aske vil vera Nito sine representerer i tilsetjingsrådet komande år og.

Solveig Yndesdal



Flatlandshytta på Nedenes i Aust-Agder sett fra sør.

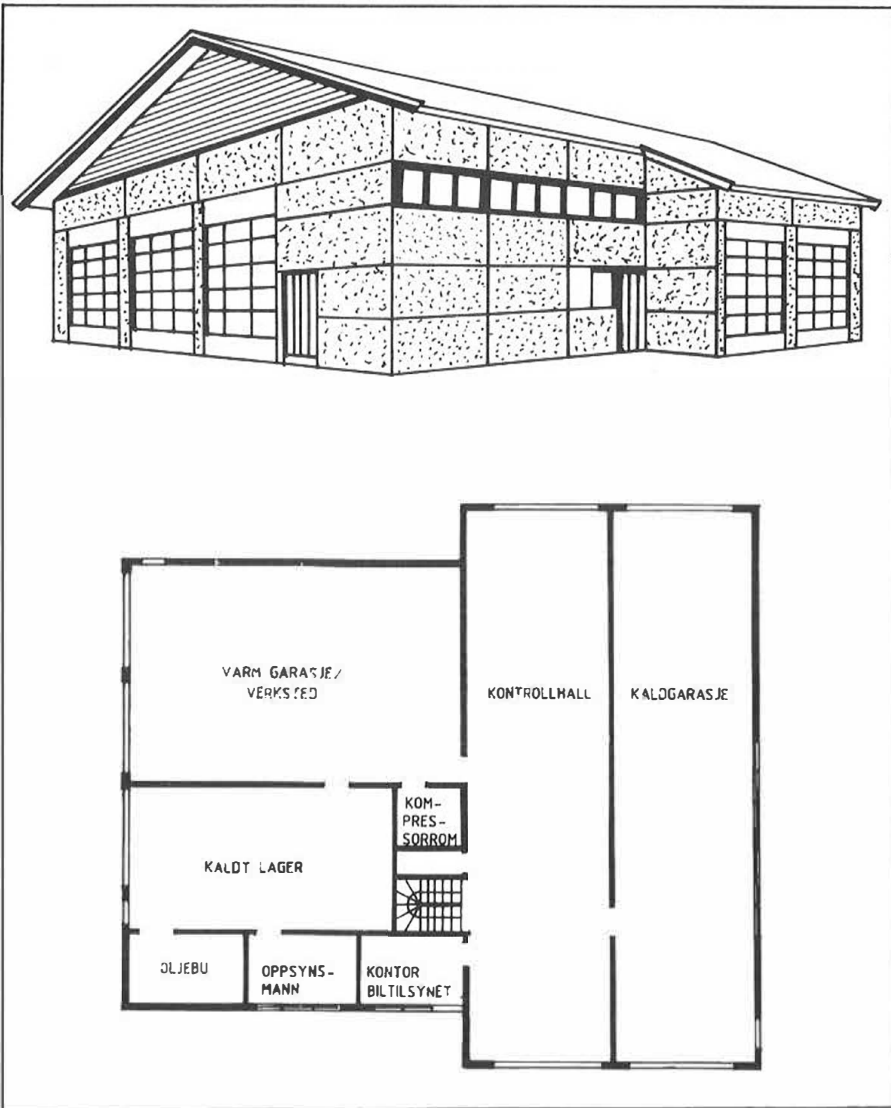
### Rundskrivloven

Først når du får et rundskriv som skal forklare det forrige rundskriv, forstår du at du ikke forsto det forrige, og at du heller ikke forstår forklaringen.



# Ny veggarasje i Saudasjøen

Av Harald Sel



Skissen øverst viser aust- og nordfasaden på den nye veggarasjen. Nederst ser me ein skisse av arealdisponeringa i driftsbygningen.

Arbeidet med ny veggarasje i Saudasjøen vil truleg starta opp på ettersommaren. Etter planen skal nybygget vera innflyttingsklart i januar neste år. Byggekostnadene er rekna ut til å bli i underkant av 4,5 mill. kr. Totalt areal blir 681,5 kvm.

Bygningen skal innehalda 4 hovudelar, varmt lager med eit tilliggjande kontor for oppsynsmann, kaldt lager, kontrollhall for biltilsynet med tilliggjande kontor og garasje. I tilknytning til det varme lageret blir det plassert ei oljebu.

Når den nye veggarasjen er ferdig, vil både vedlikehald og biltilsynet få

tidsmessige og gode arbeidsforhold i Sauda. Kontrollhallen for biltilsynet har ei breidde på 6 meter og er 24 meter lang. Det vil mellom anna bli installert utstyr for bremseprøver (kombinert for store og små bilar) og utstyr for forstillingsprøver. Det blir også lysjusteringsanlegg. I tilknytning til kontrollhallen blir det også bygt inn elektronisk vekt, som er overbygd.

Dei betra arbeidsforholda og utstyret for kontroll, gjer at biltilsynet kan utvida sitt kontrollarbeid i Saudasjøen. Det er f.eks. aktuelt å trekka inn fleire vogntog til kontroll her.

## Personalnytt

### Turid Ånonsen

har slutta ved Biltilsynet, Stavanger og tatt til i ny stilling som kontorfullmektig på vedlikeholdsavdelinga ved Vegkontoret.

### Nye medarbeidarar

#### Esther Søyland

Kontorfullmektig, Nærbø vegstasjon.

### Takk for samarbeidet

#### Ole Aadnøy

Spesialarbeidar, Anlegg.

#### Ivar Hebnes

Avdl.ing., Grunnseksj., Vegkontoret.

#### Bjørn H. Røyland

Oppsynsmann, Anlegg, Sand.

## Oppkall til radio

Vi vil gjerne gi følgende informasjon om fremgangsmåten ved oppkall til radio:

*Oppkall til radio fra tlf. (Tastafon)*

Trykk tlf. nr. til det aktuelle tlf. overdrag, ved 3. ringesignal trykk nr. til den aktuelle radio. (eks. 11030)

*Oppkall til radio fra gammel type tlf.*

Slå det aktuelle tlf. overdragnr. Ved 3. ringesignal, spør så etter vedkommende person det ønskes kontakt med.

## TELEFONOVERDRAG NR.

Haugesund—Tau område	- 71 43 68
Sand—Sauda område	- 79 75 86
Bærheim område	- 62 46 06
Nærbø—Dirdal område	- 43 46 18
Egersund område	- 49 29 87

Carl Gustav Meling



## Utmerkingar for 691 årsverk

Tekst og foto: Harald Sel



Her er dei 16 25-års-jubilantane samla. Frå venstre: Seksjonsleder Thorstein Thorsen, Biltilsynet Stavanger, oppsynsmann Johannes Rørtveit, avdelingsingeniør Sverre Andersen, maskinsjef Audun Løken, konsulent Bjørg Bilstad, overingeniør Johannes Thomsen, førstesekretær Janna Gilje, Biltilsynet, Stavanger, vegsjef Chester Danielsen, driftsjef Arne Njå, stasjonsjef Håkon B. Tolleshaug, Biltilsynet, Haugesund, overingeniør Torleif Haugvaldstad, stasjonsjef Olav Aardalsbakke, Biltilsynet, Stavanger, konsulent Harald Haugland, Biltilsynet, Stavanger, biltilsynsjef Chr. Fr. Hansteen, seksjonsleder Ivar Eikehaug, Biltilsynet, Stavanger og konsulent Guro Flokktvedt, Biltilsynet, Stavanger.

Samanlikna med dei fleste private bedriftene, blir det gjort heller lite stas og ære på offentleg tilsette med lang tenestetid. Regelverket har sett strenge grenser på dette området. Nå er reglane mjuka litt opp, slik at det er høve til å bruka pengar til ei mindre påskjøning for tilsette ved 25 og 40 års tenestetid.

I Statens vegvesen Rogaland blei 25- og 40-års-jubilantane ved biltilsynet og på vegkontoret feira ved ei tilstelling på KNA Hotellet. Tilsaman har dei 21 veteranane 691 årsverk bak seg i etaten. Dei fekk overrekk kvar si bok med helsing og takk frå Vegsjefen. Mellom jubilantane var også vegsjef Chester Danielsen. Han har 32 års teneste, og fekk overrekk bok og mange takkens ord av administrasjonsjef/advokat Johan Lund for innsatsen så langt.

Tilstellingar med gaveoverrekking for resten av 25- og 40-års-jubilantane i etaten, vil bli arrangert seinare.



Dei 5 jubilantane med meir enn 40 års tenestetid, saman med vegsjefen. Frå v.: Førstekonsulent Thoralf Thommassen, konsulent Erling Aardal, vegsjef Chester Danielsen, konsulent Gjerd Marie Hauge, Biltilsynet, Haugesund, overingeniør Alv Moi og overingeniør Johannes Sønstabø.

# VEGBRUKARSPALTA

## Ungdommens endestasjon – trafikkdøden

Stadig oftere leser og hører vi om ungdommen som ender sitt liv i trafikkulykker. Vi er vel alle enige om at dette er grusomt, men glemmer det vel ganske fort, så lenge de som forulykker ikke er bekjente av oss. Men er det ikke på tide at vi spør oss selv om HVORFOR?

Er ungdommen kun fartspøbler, tøffinger som ikke kan ta ansvar hverken for seg selv eller andre?

La oss tenke tilbake 18–25 år, 1965, da dagens ungdom var småbarn. Allerede da begynte de å få holdning til trafikk, i baksetet, ved å høre på andre voksne snakke om hvor greit de taklet den og den trafikksituasjonen, om hvor gode de var til å kjøre bil. La oss hugse at trafikken i 1965 var en helt annen enn hva den er i dag. Når disse barna så ble tenåringer, så var det mor's og far's bilde på bilkjøring som var rette måte

å kjøre på. Så kommer kinotid, med den form for bilkjøring som vises der (utrolig at det så sjelden skjer ulykker i disse filmene), dette imponerer jo kolossalt ungdommen i denne alder.

Hva så når de blir gamle nok til selv å ta førerkort, hva med deres trafikkholdning da?

Som leserne forstår ønsker jeg at vi alle er oppmerksomme på den enorme påvirkning vi gir barn og ungdom, da de «kjøper» våre trafikkholdninger enten de er gode eller ikke.

Vær et godt forbilde i trafikken. Det er kanskje det som skal til for at vi skal få ned trafikkulykkene, der vi i dag mister alt for mange flotte ungdommer.



**Kari Ann Sæverud**

Trafikklærer og husmor  
Busatt i Egersund



Vegsjefen med to av jubilantane frå Biltilsynet i Stavanger, Janna Gilje (t.v.) og Goro Flokkelvedt.



Vegsjefen overrekker gaver og takk til dei to som har lengst tenestetid. Thoralf Thommassen (t.v.) og Alv Moi har arbeidd 42 år i Statens vegvesen.



# POLITIKARKOMMENTAREN

## Samferdsel og menneskeverd

### Trivsel

I vårt samfunn er samferdsel blitt mer og mer viktig. Tid er penger, heter det som kjent, og derfor ønsker vi alle å komme fort fram og tilbake fra hjem til skole, arbeid, fritidsaktiviteter, rekreasjonssteder, for å nevne noe.

Derfor trenges det et godt utbygd kommunikasjonsnett som sikkert vil skape større trivsel når en får en rask og behagelig reise.

### Bosetting

Samferdsel er av stor betydning for bosettingsmønsteret, også i vårt fylke. Hvis det blir for vanskelig å komme på skole, arbeid, få del i kulturtilbud eller å dra på handletur, blir det et press mot sentrale strøk. Store parkeringsproblemer, køkjøring, forurensing, økt arealbruk til veier m.m., er tilsammen uheldige konsekvenser, og taper fellesskapet for store ressurser.

Derfor må det satses mer på gode kommunikasjoner i distriktene i stedet for å skape større problemer i pressområdene.

### Trafikksikkerhet

De fleste ulykker skjer ved menneskelig svikt, og derfor må arbeidet for økt trafikksikkerhet styrkes, særlig på veiene. Vi må bygge flere gang- og sykkelstier, utbedre veier og redusere fartsgrensene. Videre må det foretas en skjerpet overvåking fra politiets side, bedre skoler for å få førerkort

og strengere straffer for lovovertridelser.

Den største faren for trafikksikkerhet er etter min oppfatning alkoholen. Alkohol og trafikk hører overhodet ikke sammen. Vi må derfor få 0-grense for promille og sterkere straffereaksjoner. Å kjøre bil i alkoholpåvirket tilstand er farlig, ansvarslost og uttrykk for forakt for andre menneskers liv og skjebne. I 1986 ble 463 mennesker drept i trafikken og ca. 12.500 skadet. Mange blir skadet for livet. Lange sykehusopphold og mange menneskelige tragedier følger i kjølvannet av trafikkkulykkene. Vi trenger et rehabiliteringssenter for trafikkskadde i Rogaland slik at de skadde kan få bedre opptrening og hjelp.

### Økonomi

Fylkeskommunen har en meget anstrengt økonomi. De forestående innstrammings tiltakene må nok foretas på alle sektorer innen det fylkeskommunale ansvarsområde.

Vegbudsjetter har de senere årene blitt sterkt beskåret til fordel for andre områder bl.a. helse- og sosialsektoren. Det spørres om ikke nedre grense nå snart er nådd, og at vi må øke veibudsjettene. Dette også for å kunne drive mer forebyggende trafikkarbeid og derfor lette helsesektoren for reparasjonsarbeid. Hvert år koster trafikken enorme summer. Ulykker alene beløper seg i 1985 til 5,5 milliarder kroner iflg. statistikken. I tillegg kommer



**Kjell Erfjord**

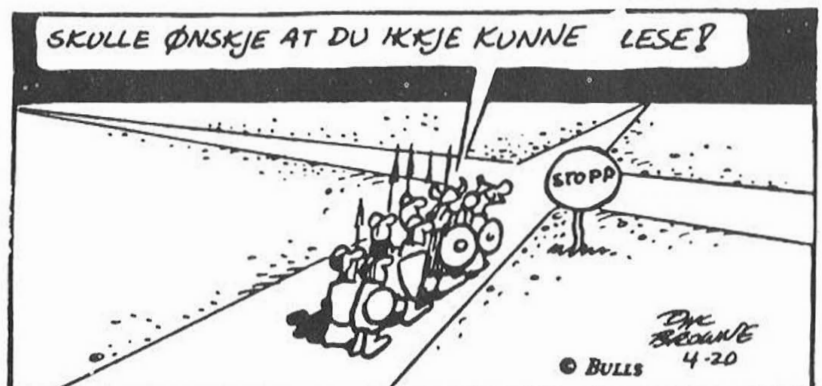
Fylkesvaraordfører

Ordfører i Lund kommune

all den sorg, lidelse og angst ulykkene medfører for de som blir rammet og for de pårørende. Vi må få en større innsats på forebyggende tiltak også i veisektoren.

### Menneskeverd

Samferdselspolitikk ut fra det jeg har skrevet overfor, er i aller høyeste grad spørsmål om menneskesyn og menneskeverd. Den verdi vi tillegger menneskelig trivsel, bosettingsmønster og trafikksikkerhet, viser om vi prioriterer de menneskelige kvaliteter i tilværelsen når det gjelder ressursbruken i samferdselssektoren. Derfor må vi i større grad også her trekke inn de forebyggende tiltak og få en helhetstenkning på det vi gjør. Da slipper vi kanskje så mye ressurser til reparasjonsarbeid, og jeg tror også vi får flere lykkelige mennesker.



## Lars Svihus til minne



Lars Svihus med ei gammel kjerre som ble brukt til å kjøre grus i ved lapping av vegbanen. Kjerra er en av de mange verneverdige tingene som Svihus skaffet til veie ved sitt innsamlingsarbeid, etter at han ble pensjonist.

Lars Svihus, Brattebø, Sandnes, døde 14. mars 75 år gammel.

Svihus begynte i vegvesenet som kjøregutt i oktober 1924 hos sin far, som var vegvokter. I 1927 ble han ansatt som vedlikeholdsarbeider på riks- og fylkesveger. Fra 1932 til 1940 var han fører på forskjellige veghøveler. Han ble nå ansatt som sjåfør på en av vegvesenets lastebiler med stasjon i Hauge i Dalane. Her var han til krigen sluttet. Senere fikk han sine arbeidsoppdrag tilpasset hjemstedet Brattebø. I 1957 ble han ansatt som verkstedformann i Hillevåg og senere ved Bærheim vegsentral.

Lars Svihus var en meget allsidig og dyktig tjenestemann. Han ble anvist kortere og lengre arbeidsoppdrag av forskjellig art rundt om i fylket. Han var samarbeidsvillig og godt likt, såvel innenfor som utenfor vegstaten.

For sin allsidige og trofaste innsats gjennom 54 år, ble han ved fratredelsen tildelt Kongens fortjenestemedalje. Som pensjonist utførte Svihus en enestående innsats med innsamling av verneverdige redskaper, maskiner og annet materiell av historisk betydning.

Vi lyser fred over Lars Svihus sitt minne.

Per Hole

# TILLITSMANNENS SPALTE

*Som tillitsvalgt for ELF — Embetskontorfunksjonærenes Landsforbund — skal jeg være talsmann/kvinne for egne organisasjonsmedlemmer. De fleste av våre merkantilt ansatte er organisert i ELF.*

*Tillitsvalgte og administrasjonens ledelse har plikt til å gjøre sitt beste for å skape og opprettholde et godt samarbeid på arbeidssstedet. Tillitsvalgte skal ta seg av og søke ordnet i minnelighet klagemål som medlemmer mener å ha overfor administrasjonen eller som administrasjonen mener å ha overfor vedkommendes organisasjons medlemmer.*

*Vi kan vel si at dette samarbeidet har vært godt. Og årsaken til det gode samarbeidet kan jo være at merkantilt ansatte ikke hører til de som stiller de store krav — hverken lønnsmessig eller arbeidsmessig.*

*Det er ikke lett å skulle representere merkantilt ansatte i en teknisk domineret etat, hvor merkantilt arbeid ikke synes å bli vurdert på linje med teknisk arbeid. Dette er beklagelig, og vi bør vel i fremtid gjøre et forsøk på å sette verdinormer på det arbeidet vi gjør på lik linje med det tekniske.*

*I forbindelse med ny personalplan for vegetaten kommer det frem mange gode tanker og idéer. Ledelsen hevder at de vil arbeide for å få et miljø med åpenhet og tillit, der den enkelte får trygghet nok til å utvikle seg selv. Dette skal oppnås ved resultatrettet ledelsesform, aktiv personalledelse — bedre samarbeid med tjenesteorganisasjonene.*

*I manifestet som tar for seg personalplanleggingsprosjektet blir det sagt at alle ansatte er viktige og nødvendige medarbeidere for å oppnå de mål som er satt for etaten. Her blir også sagt at hver enkelt skal gis mulighet for personlig utvikling.*

*Dette er ting som vi merkantile bør være oppmerksom på, vi bør gripe fatt i de muligheter som etaten gir, slik at det for fremtiden ikke bare skal være de tekniske ansatte som skal ha fordeler.*

*En arbeidstaker i en etat har alltid en viss forventning til den etat en arbeider i. Vi vil gjerne få muligheten til å utvikle oss i det arbeidet vi er satt til å utføre. Kurs og opplæringstiltak er en utviklingsmulighet for den enkelte arbeidstaker. For nyansatte i etaten må det være et krav at de skal få skikkelig informasjon om den etaten de skal arbeide i.*

*Som arbeidstaker har vi forventning til etaten, men vi skal være klar over at etaten som arbeidsgiver venter seg noe av oss. Vi skal utføre den jobben vi er satt til slik at resultater kan måles. I fremtiden vil ledelsen legge større vekt på innsats og resultat i personalvurdering og de skal i større grad verdsette spesialkompetanse — også lønnsmessig.*

*Her blir så ofte snakket om ressurser i arbeidslivet, og vi skal huske på at fremdeles er de menneskelige ressursene en viktig del i arbeidslivet. Derfor er det viktig at etaten tar godt vare på disse ressursene.*

*Vi bør vel kanskje ikke være så opptatt av hvilken gruppe i etaten vi tilhører — enten det er teknisk eller det er merkantilt. Det som vi bør være opptatt av er å gjøre en god jobb til beste for vår etat. Vi bør ha respekt og forståelse for hverandres arbeid, og vi må lære oss å dra i «spann» i stedet for, som det mange ganger blir, dra i hver vår retning. Vi er alle viktige brikker i et stort puslespill, og vi vil helst bli behandlet som den viktige brikken vi er.*

Hovedtillitsvalgt i ELF  
Magnhild Ødegård.



Retur adresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

C

