

Rygjavegen

Nr. 4 - september 1987

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland



Av innholdet:

- Vegopning i Vindafjord
- Rutevise planer
- Vi må snakke med publikum



RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 4 – sept. 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



INNHALD

- 3 Maskinforvaltningen og konkurranseevne
- 4 Vegopning i Vindafjord
Vats-prosjektet
- 6 Ungdom og trafikkulykker
- 7 Utplassering til omsynsfulle bilistar
Personalnytt
- 9 Riksveg 14 i nord-fylket
- 10 Verneregler
- 11 Er DU en slendrian?
Røyking på arbeidsplassen
- 12 Hvordan drikker du?
- 13 Vi må snakke med publikum
Storlygaren
- 14 Kryssord
- 15 Rutevise planer
Gang- og sykkelveg i Sandeid
- 16 Mi meining
Vegcupen i fotball
- 17 Vegbrukarspalta
- 18 Politikarkommentaren
- 19 Vegdagen
Tillitsmannens spalte

Forsidefoto:

Administrerende direktør Sigmund Brustetto i Norwegian Contractors, assistert av Olav B. Kallevik (t.v.) og Sverre Kvinnesland, foretar den offisielle opninga av den nye fylkesvegen mellom Kårhus og Raunes i Vats. Kallevik og Kvinnesland har vore formenn på anlegget.

Baksidfoto:

Offisiell opning av gang- og sykkelveg gjennom Sandeid sentrum i Vindafjord. Pensjonert bussjåfør Arne Vestbø (75 år) og skuleelev Irene Storli (12 år) klipper snora. Dei fekk assistanse av vegsjef Chester Danielsen (t.v.) og ordførar i Vindafjord Trygve Mikal Viga.

(Foto: Harald Sel)

Rett satsing i trafikksikringsarbeidet?

Etter ei positiv utvikling i ulykkestala i vinter, har tragediane vore mange på Rogalands-vegane frametter våren og sommaren.

I tillegg til reint fysiske tiltak blir mye gjort for å gjera trafikken sikrere. Aksjonar, informasjon, kontrollar, opplæring og nye påbud er stikkord. Men satsar me rett? Når me dei gruppene som er mest utsette for ulykker med satsinga vår?

Kven er den typiske ulykkesfuglen blant bilførarar? han er ein gut i alderen 18 - 24 år og har nyleg fått førarkort. Til vanleg er det fleire ungdommar med i ulykkesbilen, og tidspunktet for ulykka er gjerne i samband med helg.

Fleire og fleire ungdommar får råd til bil. Det er tøft å halda stor fart, halda høgare standard på stereoanlegg enn på dekk og sikringsutstyr, og det er tøft å ta sjansar.

Ungdommen veit betre enn andre kor farleg trafikken er. Dei har fått betre opplæring og betre trening

enn det eldre bilistar har fått. Men dei manglar erfaring, og mange manglar også respekt for dei forholda som skaper ulykker.

Men ungdommen veit også at det kostar å kjøra fort, å ha dårleg bil, og at det svir å mista skilt og førarkort — dersom dei blir tatt. Me informerer og driv haldningsskapande arbeid. Det må halda fram med og helst intensivera. Men truleg kjem me aldri bort frå at meir kontroll og streng reaksjon ved uvettig kjøring og bruk av trafikkfarleg bil, er det tiltaket som gir størst trafikksikkerhetsmessig resultat.

Men for all del. La oss ikkje retta søkelyset bare mot ungdommens trafikkvaner og risiko. Kor mykje av ansvaret ligg hos oss eldre? Kva slags førebilete er me for barn og ungdom, der me rasar fram etter vegen. Med vår erfaring meistrar me ofte farlege situasjonar, mens tilsvarande situasjon for ein uerfaren person kan bety ei alvorleg ulykke.

Harald Sel

Maskinforvaltningen og konkurranseservice

Av maskinsjef Audun Løken

Fra politisk hold kommer det krav om større effektivitet og løsninger som reduserer kostnadene. Dette vil si at det legges større vekt på vegvesenets konkurranseevne.

Skal vi make denne målsettingen, må vi stå samlet som **et** vegvesen. Vi må ikke lage innbyrdes kriger avdelingene og seksjonene imellom.

Det er stadig snakk om mer privatisering av vegvesenet. Men la det være poengtert at vi selv fortsatt har ansvaret for vegvesenets driftsformer. Dermed kan vi også påvirke etatens evne og mulighet til å konkurrere om jobbene.

Å bli konkurransedyktige på alle felt er ingen uoverstigelig mur. På mange områder er vi konkurransedyktige i dag. Med større innsats kan vi på alle felt være fullt på høyde med private entreprenører.

Avgjørende for vår effektivitet og konkurranseevne er maskinparkens størrelse og sammensetting og vår egen bemanning. Dette igjen er avhengig av bevilgninger til anlegg og vedlikehold av riks- og fylkesvegene, men forholdet mellom entrepris og egenregi vil også spille en stor rolle.

I det hele er det helt vesentlig at vår maskinpark til en hver tid er tilpasset de oppgavene vi blir satt til å løse. Skal dette være mulig, må vi få en raskere tilpassingsevne til endringer i oppgavene. Dette fordrer en friere stilling til den politiske styring. Bindingen til statsbudsjettet bør reduseres, slik at vi får full frihet til å disponere maskinparkens størrelse og sammensetting ut fra arbeidsoppgaver og den strategi det til enhver tid legges opp til.

Gjennom revisjon av personalplanen har vi satt opp avdelingens hovedmål. Disse målsettingene må spilttes opp og gjøres mer håndfaste, slik at vi får formuleringer og resultatkrav på alle nivåer innen avdelingene. Dette blir et viktig arbeid i tiden framover. Jeg håper og tror at revisjonen av personalplanen skal bli til stor hjelp her.

Hvis vi alle går inn for vegsjefens målstyring og passer på at avdelingens mål alltid peker sammen med vegsjefens mål, er jeg ikke i tvil om at vegvesenet vil bestå som egen etat, og at hovedtyngden av arbeid vil skje i egen regi.



Vegopning i Vindafjord



Adm. direktør i N.C. Sigmund Brusletto klypte over snora med ei sauesaks då han opna vegaanlegget i Vats. Her får han overrekt saksa av vegsjef Chester Danielsen.

Tekst og foto: Harald Sel

Mange har arbeidd hardt og effektivt for at vegutbygginga i Vats skulle bli ferdig til den tida Norwegian Contractors skulle starta arbeidet med «gliden» til Gullfaks C-plattformen i Yrkesfjorden. Vegvesenet hadde svært knappe tidsfrister. Planarbeidet og arbeidet med grunninnløysing er ein tidkrevande og ofte komplisert prosess. Planavdelinga og grunnseksjonen sine folk sparte seg ikkje, og anleggsarbeidet kunne starta i august. Mindre imponerende er ikkje den iveren og innsatsen som anleggsleiing og anleggsfolka har gjort. Midt i den mest hektiske perioden leverte vegvesenet til og med inn eigenanbud på ein del av prosjektet, og fekk arbeidet i konkurranse med private entreprenørar.

Etter så stor innsats og velgjort arbeid var det all grunn til ei skikkeleg markering av fullført arbeid. Dette blei gjort 1. juli, og ei stor forsamling var innbedne til høgtida av vertskommunen Vindafjord. Den offisielle opninga blei foretatt av administrerende direktør i Norwegian Contractors, Sigmund Brusletto, med assistanse av to vegvesen-folk, formennene Sverre Kvinnesland og Olav B. Kallevik.

Etter seremonien spanderte Vindafjord kommune eit godt måltid mat. Her vanka det talar og lovord frå både vegsjef, NC-direktør og andre. Vegsjefen understreka mellom anna at arbeidet var eit bevis for at når vegvesenet hadde fastsett ein dag for ferdigstilling av eit anlegg, i dette tilfellet 1. juli, så kan ein stola på at vegen også blir opna på denne dagen. Nettopp dette utsagnet kommenterte formannen i fylkessamferdselsstyret Arne Sandnes i sin tale. Han skulle ha det i tankane ved neste korsveg, sa han.



Frå tilstellinga etter opningsseremonien. I framgrunnen ein av arbeidarane på anlegget, Petter Vik.

Vats-prosjektet

Av Solveig Yndesdal

Det er ei omfattande utbygging vegvesenet no er ferdig med i Vats. Fordi Norwegian Contractors skal utføra både «gliden» og utrustning av Gullfaks C-plattformen i Yrkesfjorden, var det nødvendig med store utbetringar på den 11 km lange vegstrekninga frå Knapphus til Raudnes.

Finansiering

Arbeidet var planlagt å kosta 24 mill. kr i 1985-prisar. Av denne summen betaler Norwegian Contractors eine halvparten og forskotterer den andre halvparten mot tilbakebetaling i perioden 1990-97. Kostnader utover dei 24 mill. kr, prisstigning og tilleggsarbeid på ca. 1 mill. kr, er dekkta direkte over fylkes- og riksvegbudsjettet.

Planarbeidet

Endeleg avtale om prosjektet med Norwegian Contractors var klar i august 1986. Planarbeidet starta i mars 1986. Etter ei kort og hektisk planfase, der grunnseksjonen klarte å forhandla seg fram til avtaler om grunninnløysing, kom anleggsarbeidet i gang i august i fjor. Dette skjedde samtidig med at avtalen med NC blei underskrevet.

Vegvesenet har leigt SR-banken sine tidlegare lokale i Åmsosen som anleggskontor. I leinga for dette var 4 mann, anleggsleiar Rune Sandven, kontrollingeniør Tore Kåre Austerheim og oppsynsmennene Jakob Høyland og Olav Østbø. Arbeidsstyrken elles har variert mellom 2 og 3 formenn og mellom 11 og 14 arbeidarar i tillegg til 5 maskinar med førar.

Utbetring på rv. 46

Den øvre delen av anlegget Knapphus — Røyrvik på rv 46 blei utbetra i 1985-86. Det gjenstående arbeidet på rv 46, Røyrvik — Kårhus, rekna ein i første omgang med ville kosta 4 mill. kr i 1985-prisar. Då overslaget frå detaljplanarbeidet var ferdig, viste det seg at kostnadane ville bli 7 mill. kr i 1986-prisar. Dette var for dyrt i forhold til den totale kostnadsrammen for prosjektet på 24 mill kr. Difor har mesteparten av strekinga Røyrvik — Kårhus, omlag 1,5 km, berre fått nytt dekke.

Eigen-entreprise

Strekninga Nesheim — Kårhus med ei lengde på omlag 2 km, blei lyst ut som på entreprise. Vegvesenet si anleggsavdeling i Haugesund leverte sjøl inn anbud og fekk arbeidet. Dette blei dreve som vanleg entrepriseanlegg, med byggemøte kvar 14 dag. Anleggsleiar Rune Sandven saman med oppsynsmann Jakob Høyland var entreprenør, medan kontrollingeniør Tor Kåre Austerheim saman med avdelingsingeniør Ole Helge Danielsen representerte vegvesenet sin byggherre-funksjon.

Entreprise

Parsellen Kårhus — Vatne på rv 46 med ei lengde på 800 meter, blei bygd av entreprenørfirmaet Sakarias Nesheim frå Vindafjord. Arbeidet omfatta utbetring av eksisterande veg og bygging av gang- og sykkelveg.

Parsellen Eikanes — Raudnes på fylkesveg 738 med ei lengd på 2,5 km blei også bygd av privat entreprenør. Arbeidet omfatta utbetring av eksisterande veg og blei utført av firmaet Lars Staupe.

Bortsett frå det ovannemnde arbeidet, er nære på heile prosjektet i Vats utført i eigen regi.

Dårleg masse og kulde

Det har vore ein del anleggstekniske problem med masser i vegtraseen. Innhaldet av vatn var så stort ved anleggsstart at gravingsarbeidet som skulle starta andre veka i august,



Glimt frå anleggsarbeidet hausten 1986.

måtte utsetjast. Den 2. oktober blei det bestemt at massane ikkje kunne brukast. Det førte til meirarbeid med sprenging og masseflytting av 1300 kbm frå sidetak.

På toppen av dette blei vinteren ekstra kald. På grunn av dette kom arbeidet med planering av traseen igang ein måned etter planen. Dette førte igjen til ein svært hektisk innspurt med mykje overtids framover våren, for å klara tidsfristen for opning, 1. juli.

Anleggsleiinga seier at dei vil rosa både planavdelinga og grunnseksjonen i tillegg til våre egne anleggsfolk ute, for at dei har klart å halda tidsfristane som var avtalt. Vi har fullt ut oppfylt vår del av avtalen med Norwegian Contractors.





Ungdom og trafikkulukker

Av Sølvi Braut

Ved Time vidaregåande skule på Bryne blei det i vår gitt stiloppgåver om ungdom og trafikkulukker. Det blei skrivne svært mange gode stilar. Det var gledeleg å sjå kor mange velreflekterte tankar som kom fram om årsakene til at ungdom er innblanda i ulukker, og kva som kan gjerast for å redusere desse. Dette fortel faglærar i norsk Kirsti Sandved til Ryggjavegen. Me gjengir her ein av stilane. Ein av dei mange gode, understrekar Kirsti Sandved.

Årsaker

Mest kvar måndag kan vi lesa i avisene at det har vore trafikkulukker i helga, og at unge menneske er drept eller har kome til skade. Årsakene til at unge menneske kjem opp i trafikkulukker, er mange.

Ungdommar som nettopp har greid å få sertifikat, har lite kjørefaring. Dessutan kjøper dei gjerne ein bil i dårleg teknisk stand, bare han er billig. Ungdom flest har ikkje så veldig god råd.

Når ungdommen skal ut og festa i helgene «stuer» dei gjerne flest moglege inn i ein bil, slik at det ikkje er så mange som treng å køyra. Ofte er mange av passasjerane i bilen ikkje edru. Då sit dei og bråkar og støyar og ler. Kanskje masar dei òg på sjåføren, for å få han til å køyra fortare. Det er ikkje lett å vera sjåfør når ein har ein gjeng med fulle folk i baksetet. Viss då bilen også er i dårleg teknisk stand, ja, då seier det seg sjølv at det lett kan skje ulukker.

Viss fleire ungdommar er ute og køyrer samstundes, blir det ofte til at

ein skal «testa» bilane og sjå kva for ein som går fortast. Dermed kan ulukka vera ute.

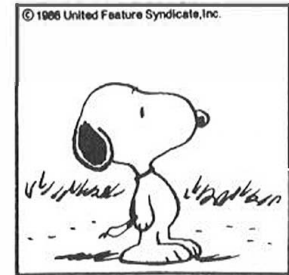
Det kan bli temmeleg seint før festane tek slutt. Ungdom held det ofte gåande til langt på natta. Dermed kan sjåføren bli trøyt og ukonsentrert. Dette kan igjen vera årsak til ei ulukke.

Tiltak

For å hindra at det skjer så mange trafikkulukker, kan ein ha fleire politikontrollar. Både fart-, promille- og tekniske kontrollar bør det vera mange av kvar helg.

Det bør reagerast svært strengt når nokon køyrer med for mange passasjerar i bilen. Dersom sjåføren veit at han mistar lappen viss han har for mange i bilen, vil han nok tenkja seg godt om før han tek den sjansen.

Eg meiner elles at det er for lett å få sertifikat i dag. Alle burde hatt fleire køyretimar. Ein kunne også godt ha sett opp aldersgrensa for å få køyra moped og lett motorsykkel. Ein ungdom på 16 år er ikkje vaksen



nok til å bruka eit køyretøy som går for fort.

Eit tiltak trur eg ville hatt størst verknad, for å få unge til å «køyra med vet». Alle som går i niande klasse og som skal ta sertifikatet, bør sjå ein film om ei trafikkulukke. Dette bør vera ein hard og «blodig» film. Og på framsyninga bør det helst vera med ein ungdom som er blitt invalid på grunn av ei trafikkulukke. Dette trur eg vil gjera eit sterkt inntrykk på dei fleste, og kanskje få dei til å vera meir forsiktige i trafikken.

Om det aldri blir heilt slutt på trafikkulukkene, meiner eg at dei tiltaka eg her har peika på vil redusere talet på trafikkdrepte og trafikkskade.

Utplassering i Biltilsynet

Ein godt ordna og triveleg arbeidsplass

I år vert det bestemt ved Stavanger Tekniske Fagskule at me på billinja skulle bli utplasserte to dagar rundt på forskjellige stader i bilbransjen.

Underteikna tok ein tur ned på Biltilsynet i Stavanger for å spørje om det var råd å få vera utplassert her desse to dagane.

Hos Biltilsynet vert me mottekne av Aardalsbakke. Me fekk ikkje svar med det same, men han skulle ringja til faglæraren vår, Hofland, ein av dei første dagane, og gi beskjed til han. To dagar etterpå fekk me beskjed i frå Hofland at besøket var i orden.

Det blei to svært interessante dagar ved Biltilsynet. Aardalsbakke gjekk først grovt gjennom det me skulle få vera med på, og etterpå tok han oss med ut til dei tilsette ved kontoravdelinga så me fekk helsa på dei og veta arbeidsoppgåvene deira. Etterpå overlet han oss til Thu, som forklarte oss kva biltilsynet er, og kva slag oppgåver det har. Han forklarte oss og at hovudoppgåvene til biltilsynet er oppdelt i 42 større og mindre punkt. Og dei viktigaste av desse er: Etatledelse, førarprøvar, kjøreskuletilsyn, etterforskning i forbindelse med alvorlege trafikkulukker, teknisk ute-/innekontroll, kontroll kilometerljar, tilsyn på verkstader og bensinstasjonar, godkjenning og etterkontroll av kjøretøyverkstader, typegodkjenning, opplysningstjenesten, årsavgift, omregistrering av kjøretøy for private/forhandlarar + ei rekke andre ting som tillitsmannsarbeid, eigen utvikling osv.

Etter besøket hos Thu var me med Kristiansen i hallen. Der var me med



på vanleg teknisk kontroll av bilar, bussar og lastebilar. Me fekk også vera med på typegodkjenning av ein Amcar som var heilt ny, og skulle ha norsk godkjenning. Der gjekk bilen gjennom vanleg teknisk kontroll + oppmåling (lengde, breidde) og vekt-kontroll.

Andre dagen var me med på ei grundigare gjennomgåing av kontoravdelinga. Her, som på mange andre bedrifter har dei gått meir og meir over til EDB-anlegg. Ei av dei få sakene som gjekk på kartotekanordning var tidlegare eigarar av kjøretøy, og avskilta kjøretøy.

EDB-anlegget er noko nytt. Det blir brukt til å skrive ut vognkort (tekstbehandling). Det er kopla til å skrive ut vognkort (tekstbehandling).

Det er kopla til hovudbasen i Oslo, så dei kan sjekke bilar på landsbasis. Der kan det bli kontrollert om vegavgifta er betalt. Elles fekk me veta med teknikarutdanning kunne me få jobb der som kontrollør, men Aardalsbakke anbefalte oss å ta ingeniørhøgskule eller trafikklærarskulen, slik at man kunne få eit meir allsidig arbeid.

Vårt inntrykk frå biltilsynet var at dette var ein godt ordna, og triveleg arbeidsplass, og at denne plassen trygt kan anbefalast som utplasseringsstad til neste år.

Jon Solheim

Bjørn Risvåg



Nellikar til omsynsfulle bilistar

Tekst og foto: Harald Sel

Tirsdag 16. juni delte vegarbeidarar over heile landet ut orange nellikar til bilistar som passerte ulike vegarbeidsplassar.

I Rogaland blei det delt ut nellikar i samband med asfalteringsarbeid på E 18 ved Vikeså og på rv 13 mellom Saudasjøen og Sauda. Saman med

nellikane blei brosjyren «Vegen er vår arbeidsplass — vi er der for din skyld» delt ut.

Bakgrunnen for aksjonen er den stadig aukande trafikkfaren og miljøproblema som vegarbeidarane er utsette for. Ein del bilistar kjører alt for fort og agressivt forbi vegarbeidsplassar. Målet med aksjonen var å få bilistane til å redusera farten forbi veganlegg.

Vegarbeidarane gjer ein kjempeinnstas for at trafikantane skal kunne koma fram på ein trygg og effektiv måte. Det skulle vera ein sjølsagt ting at bilistane til gjengjeld gjer sitt beste for at dei som har arbeidet på vegen kan vera så trygge som muleg i sitt daglege virke.



— Dette var ein av dei gildaste oppgavene eg har hatt i dei 30 åra eg har arbeidd i vegvesenet, sa Karsten Karlsen, etter å ha delt ut nellikar til fleire hundre omsynsfulle trafikantar. Han møtte overraska og smilande menneske.



Ikkje minst kan store lastebilar vera eit problem for vegarbeidarane. Her får ein sjåfør frå Felleskjøpet nellik og takk for at han respekterte arbeidsskiltinga. Mannen med nellikane er Vermund Birkeland.

Personalnytt

Takk for samarbeidet.

Esther Marita Folkvord
Ingeniør, Trafikkteknisk seksjon, vegkontoret.

Helen Fosse
Reinhold, Bærheim vegsentral.

Lars Helge Ørland
Inspektør, Biltilsynet Stavanger.

Annette Larsen
Kontorfullmektig, Personalseksjonen, vegkontoret.

Dødsfall

Sigurd Garborg
Konsulent, Biltilsynet Stavanger, døyde 30. juni.

Nye medarbeidarar



Astrid Njaa Fredriksen
Engasjert kontorfullmektig, Regnskapsseksjonen vegkontoret.

Riksveg 14 i nord-fylket

Hovedtrafikkåre som ikke holder mål

Av Johannes Sønstabø

Arbeidet med å utbedre og ombygge rv 14 fra Skudenes til Hordaland grense har pågått kontinuerlig i mange år. I tillegg til omfattende forbedringer av selve vegen, vil en også merke seg at det er bygt en god del gang- og sykkelveg langs rv 14. Det gjelder særlig den nesten sammenhengende gang- og sykkelvegen som går langs mesteparten av vegen over vest-Karmøy. Men enda står en del

strekninger igjen, før en får en sammenhengende gang- og sykkelveg. Det gjelder f.eks. strekningene Haringstad — Veakrossen — Brekke og Bygnessletta.

Trass i at mykje arbeid er gjort for å få en god og funksjonell riksveg fra Skudenes til Hordaland grense, er behovet for ytterligere utbygging stort. Vegen er hovedtrafikkåra mellom de forskjellige tettstedene på Karmøy og mellom Karmøy og Haugesund med omland. I tillegg kommer gjennomgangstrafikken. I forhold til trafik-

ken, holder store deler av vegen ikke mål etter dagens krav til sikkerhet og framkommelighet.

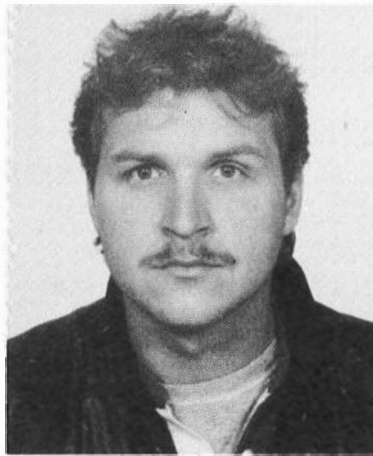
Hva så av planer for utbedringer, omlegginger og større trafikksikkerhetstiltak?

Sør for Karmsundbrua er det strekningen Håvik — Håvik terrasse med toplankryss ved vegen til Karmøy Fabrikker som står for tur. Vegen vil bli omlagt i en strekning på ca 1

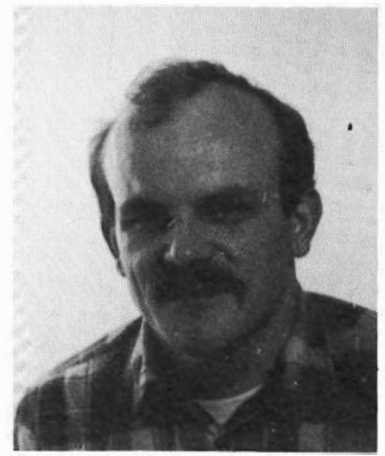
Forts. s. 18



Elin Fredriksen
Engasjert kontorassistent, Regnskapsseksjonen, vegkontoret.



Arild Volden
Oppsynsmann i Egersund, Vedlikehold.



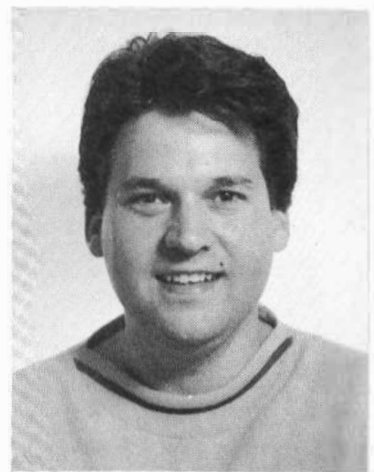
John Reidar Gard
Oppsynsmann i Stavanger/Sandnesområdet, Anlegg.



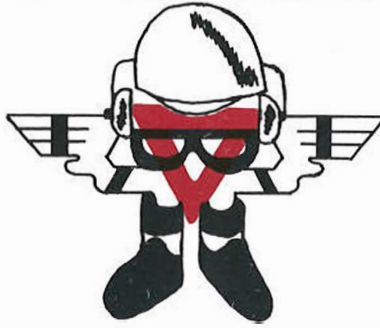
Finn Dancke Eriksen
Leder for personalseksjonen, Vegkontoret.



Kjersti Vasbø
Praktikant ved tegnesalen, Vegkontoret.



Håkon Henrik Schwalb
Økonomisk saksbehandlar ved administrasjons- og økonomiavdelinga, Vegkontoret.



VERNEREGLER

- 1 Det er påbudt å bruke oransje vareklær ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor kontor.
Ved bruk av regntøy, skal dette være utført i vernefarge.
Etter mørkets frembrudd skal det i tillegg brukes perlerefleksbelte og/eller -armbind
- 2 Det er PÅBUDT å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f. eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand- og grustak, større grøftarbeid, alt sprengingsarbeid m. v. Hjelm bør også brukes alle steder hvor det kan være fare for hodeskader.
- 3 Det skal brukes vernfottøy ved alt arbeid som kan medføre fare for fotskader.
- 4 Hensiktsmessig hørselvern bør brukes hvor støynivået overstiger 85 dB (A) f. eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet og ved enkelte arbeid på verksted m. v. Ved langvarig støypåvirkning bør det også nyttes hørselvern ved støynivå under 85 dB (A).
- 5 Det skal brukes vernebriller ved alt arbeid som kan medføre fare for skade på synet, f. eks. v/hogging av stein, sliping, sveising m.v.
- 6 Bilbelte som er montert i vegvsenets kjøretøyer skal brukes.



BRUDD PÅ VERNEREGLENE VIL BLI BETRAKTET SOM TJENESTEFORSØMMELSE OG KAN MEDFØRE AVSKJEDIGELSE.

Er DU en slendrian?

VERNEREGLENE ER KLARE, GREIE OG SKAL FØLGES!

Det er kommet inn mange skademeldinger i år. Flere av uhellene kunne vært unngått om foreskrevet verneutstyr var brukt.

Punkt 1 i vernereglene blir det syndet mot. Det er kommet inn signal i flere fora at her MÅ spesielt ledelsen skjerpe seg, og ikke være slendrianer. Verneregler gjelder for alle.

Det er viktig at hver enkelt arbeidstaker bevisst tenker at de fleste ulykker skyldes uaktsomhet og menneskelig svikt.

Skadesstatistikken fra 1974 og frem til i dag, viser en jevn nedgang. Selv om noen år er med på å ødelegge «trappen» ved at trinnet skyves opp. Ansatte er blitt flinkere å bruke foreskrevet verneutstyr, men ikke flinke nok.

En appell til alle ansatte i vegvesenet! Vær med å arbeide for at mønsteret i «trappen» på skadesstatistikken dette året går nedover, og fremfor alt at vi slipper alvorlige ulykker.

— HUSK VERNEUTSTYR!

ARBEIDSMILJØUTVALGET
Turid Nordbø



kan problemene reduseres ved å bedre ventilasjonen. Men dette er ikke alltid tilstrekkelig når personer arbeider eller oppholder seg tett innpå hverandre.

Problemer av denne art bør man søke å løse i samarbeid mellom arbeidsgiver, verneombud og vernepersonale. Dersom dette ikke fører fram, kan Arbeidstilsynet kreve at tiltak iverksettes.

Tiltak kan f.eks. være bedret ventilasjon, røykerom, røykeforbud, deling av rom m.v.

I en spørreundersøkelse svarer 81 % at tobakksrøyking bør reguleres i alle offentlige lokaler og i arbeidslokaler der flere er samlet.

Også 78 % av røykerne er for slike reguleringer.

Dette er hovedresultatet i en undersøkelse utført av Markeds- og Mediainstituttet (MMI), etter oppdrag fra Statens tobakkskaderåd.

Bakgrunnen er en rapport om passiv røyking som ble presentert sist sommer. Den konkluderer med et lovforslag som vil sikre røykfri luft i alle offentlige lokaler og i arbeidslokaler. Rapporten belyser medisinske skadevirkninger, sosiologiske problemstillinger og juridiske spørsmål.

Erfaringer fra USA er ellers at innføring av røykfrie miljøer blir positivt mottatt. Det var 5 stater og over 20 byer og fylker som hadde regler som regulerte røyking på arbeidsplassen, både i offentlige kontorer og i privat virksomhet. I Norden har Finland og Island innført lover som verner mot passiv røyking på offentlige steder.

Røyking på arbeidsplassen

Røyking er et spesielt luftforurensningsproblem som det må legges vekt på å løse. Selv om dette er problemer som arbeidstakerne selv er med på å skape, slik har arbeidsgivere et ansvar for å legge forholdene til

rette at passiv røyking kan unngås. Etter arbeidsmiljølovens § 8 har arbeidstakerne krav på arbeidsplasser hvor forurensninger ikke gir uheldig belastning. Dette omfatter også tobakksrøyk. I en del arbeidssituasjoner



Hvordan drikker du?



Slik?

Hemninger og bedømmelse påvirkes.

Det er du som kan ha en flaste Whisky stående et halvt år. Du har vin og brennevin stående hjemme, og tar det fram når du inviterer noen på middag eller for å koble av en lørdagskveld. Du drikker bare det du synes smaker godt, selv om du med velbehag merker den avspenning som innfinner seg, og den stigende stemningen rundt bordet.

Det er som er bra med deg, er at du kan drikke eller la det være. Du er situasjonens herre i enhver henseende.

Dette var en sympatisk beskrivelse av den som behersker alkoholen. Risikoen ved dette er at altfor mange vil plassere seg selv i denne gruppen. Selv om de hører til lengre ned på skalaen. Og for all del, hold gjerne «masken» overfor andre. Men hva nytter det å lyve for seg selv?

NORMALT INNEBÆRER IKKE ALKOHOLEN NOE PROBLEM FOR DEG.



Eller slik?

Om morgenen kjenner du behov for en styrketår.

Du kan ikke komme i gang om morgenen uten alkohol. Du kjenner deg urolig og utenfor uten alkohol. Og du kan ikke stoppe konsumet med egen kraft.

Et steg til, og du er inne i alkoholismen. Du innser at du må gjøre noe

med saken. Du bør innse en ting til. Du behøver absolutt ikke skjennes over din situasjon. Du er helt enkelt på vei til å bli alvorlig syk. Du er ikke noe dårligere menneske for det. Det finnes like lite anledning til å forakte deg som å forakte vennen din som hart trøbbel med magen og må gjøre noe med det.

Men se sannheten i øynene. Nå klarer du deg ikke uten hjelp.

Du må søke hjelp fra Akan eller bedriftshelsetjenesten til å bli frisk. I morgen kan det være for sent.



Eller slik?

Du drikker mest i forbindelse med mat.

Du er begynt å drikke oftere, men du blir sjelden direkte beruset. Du kan fremdeles ha alkohol stående uten å drikke den, men det kan kanskje bero på at du har begynt å kjøpe inn mer. Du har kontroll over det du drikker.

Hvordan ble det slik? Du arbeider kanskje mer enn før. Du strir kanskje med problemer. Eller vantrives til tider. Med andre ord: Behovet for avkobling er mer presserende. Situasjoner som innbyr til drikking dukker opp hyppigere. Både de gode og de som kommer av stress.

Det er ingen grunn til panikk, men hold et øye med utviklingen.

DET ER PÅ TIDE Å SE OPP.



Eller slik?

Slutter du ikke før flasken er tom....

Du spiser regelmessig. Du sover dårligere. Det går ikke en dag uten å drikke. Og du har vanskeligheter med å slutte før du blir mer eller mindre full. Har du en kone kan hun si: «Før kunne han åpne flasken og ta seg en drink, men nå slutter han ikke før flasken er tom.»

Det merkes. Kondisjonen er blitt verre. Du blir lett irritert og en påkjenning for dine omgivelser. Kjenner ofte virkelig behov for en styrketår. Hjemme og på jobben. Etter fester hender det ofte at det er perioder fra kvelden før du ikke husker noe fra. Det er slikt man spøker med inntil man har opplevd det selv.

Et godt råd: Ta kontakt med noen fra Akan eller bedriftshelsetjenesten.



Eller slik?

Vansker på arbeidet, kanskje...

Nå er det ikke lenger snakk om en «umerkelig» økning i konsumet. Nå drikker du bevisst mer, ofte mye mer. Det må du, for ellers kjenner du ingen effekt. Og det er for effektens skyld at du drikker mer. Du merker at du «tåler» mer enn før.

Du drikker ikke bare til måltidene og når du har selskap. Nesten hver kveld tar du deg en drink. Og du har vanskeligheter med å komme igang med noe som helst før du har fått deg en drink eller to. Vanen er blitt et behov.

Du vet godt hvorfor det er blitt slik. Vansker på arbeid kanskje. Eller familieproblemer. Slik er alkoholen blitt en tilflukt i vanskelige situasjoner. Nå har du for alvor fått merke brennevinets negative sider. Ulyst, dagen-der-på stemning. Ennå kan du sette stopp, men du er i faresonen.

NÅ BEGYNNER DET Å BLI ALVORLIG.



Biltilsynet som — en publikumsvennlig kontrollinstans

Vi må snakke med publikum

Av Kjell W. Utvaag og Harald Sel (foto)

Som kontrollinstans er det biltilsynets oppgave å påse at lover og bestemmelser overholdes. Samtidig skal vi være en publikumsvennlig etat som gir trafikantene den service hver enkelt har krav på.

Ingen synes vel det er særlig publikumsvennlig å avskilte et kjøretøy eller sørge for at bilføreren får et forelegg på noen hundre kroner for f.eks. å ha kjørt med slitte dekk.

Daglig står mange av de ansatte i biltilsynet som en instans som er ute etter å avskilte flest mulig kjøretøyer eller å skrive så mange «mangellapper» som mulig. I den senere tid har dette synet på biltilsynet blitt forsterket. Dette tror jeg bl.a skyldes at vi er oftere ute på veien. Risikoen for å støte på oss er større idag enn den var for bare ett år siden.

Min påstand er likevel at slett ikke er noen umulig oppgave å ivareta våre kontroll-oppgaver samtidig som vi er publikumsvennlige og yter god service.

Publikum er ikke så kravstore som vi mange ganger tror. De krever ikke mer enn at vi tar oss noe tid til å snakke med dem. F.eks. en kort forklaring på hva som må gjøres med de manglene vi har funnet, vil i mange tilfeller tilfredsstille vedkommende som er blitt kontrollert. Nå er det

med vilje jeg her sier vi, for jeg selv er slett ikke noe unntak når det gjelder problem med å kombinere disse oppgavene.

Vi kan snakke med publikum!

Ofte krever det ikke mer enn det.

Nå mener nok mange at vi ikke har tid til å snakke med de som får kjøretøyene kontrollert. Vel, la oss ta oss tid til det. Vi trenger ikke å bruke resten av dagen på en slik forklaring.

Dette er slett ingen lett oppgave, men sammen kan vi greie det. Skal vi få dette til er det viktig at ALLE gjør sitt beste. En mann kan lett ødelegge det 10 stykker har bygget opp.

Når vi har greid dette, tror jeg publikum vil se med andre vil se med andre øyne på den oppgaven vi skal prøve å utføre og som skal resultere i bedre trafiksikkerhet.



Storlygaren



Jeg går ut fra at det er tillatt å komme med en trønderhistorie i denne spalten.

På den tid de fikk trikker i Trondheim var det også svært moderne med åletrange skjørt på kvinnfolka, og i trikkekøen i Munkegata sto ei dame med et slikt trangt skjørt.

Trikken stoppet og damen gjorde iherdige forsøk på å stige på, men skjørtet var altfor trangt. Hun gjorde forsøk på å åpne en knapp bak i skjørtet, men nei. Damen forsøkte nok en knapp og enda en, men da ble mannen som sto bak henne forbanna. Han tok et skikkelig tak i baken på dama og lempet henne inn på trikken.

Å gid, så frekk da, sa ho.

Frækk å frækk. Æ veit a pokker ka du kalle frækk, du som har åpna heile boks-smækken min.

Sender utfordringen videre til Petter Sivertsen.

Hilsen
Sigm. Holgersen



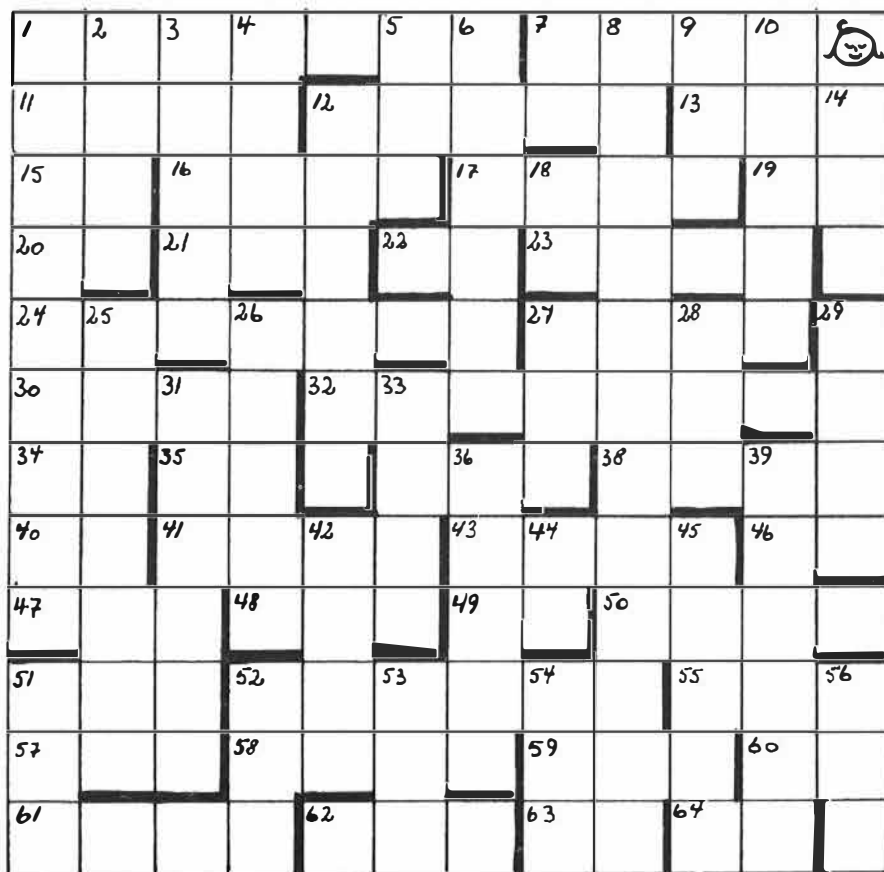
Som et ledd i vårt informasjons- og opplysningsarbeid, var vegvesenet representert med vår stand på Bryne under Jærdagen. Her var representantene for biltilsynet stadig omgitt av spørrelyste folk. Her ser vi Svein O. Kyte i samtale med en flokk av ungdom. Å møte publikum på messer er bra, men vi må også gi oss tid til en vennlig prat ute på landevegen.



... og det er Tore Hund. TM

Kryssord nr. 3 - 1987

Løsning nr. 2-1987



K	U	-	K	L	U	X	-	K	L	A	N	E
U	L	T	R	A	E	R	U	P	S	J	O	N
A	K	K	O	R	D	U	R	S	M	G		
L	E	K	V	A	M	V	I	O	L	A		
A	N	D	E	O	R	B	I	S	O	N		
I	A	N	E	D	A	S	I	A	I			
L	U	N	D	E	F	U	G	L	A	K	S	E
U	L	M	E	L	H	L	S	T	E	N		
M	E	S	S	E	N	A	S	J	O	E	N	
P	K	K	L	E	N	N	O	R	R	E		
U	K	L	S	A	A	B	N	E	R			
R	O	S	E	V	E	L	T	E	N	G		
S	L	A	N	G	E	O	N	K	E	F	S	

Følgende vinnere er trukket ut:

Magne Rullestad
Haugesund vegstasjon

Arne Andersen
Høyebakken 1 A
4029 Stavanger

Løsningen sendes Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
innen 30. sept. 1987

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT

1. gule blad
7. troskapspart
11. hovedstad
12. vanskelig
13. kav
15. smerte
16. diktator (styrtet)
17. frifinnelse
19. svimmel
20. eksisterer
21. telegrambyrå
22. retning
23. fisk
24. lekene
27. giddaløse
30. vanskelig
32. tørket frukt
34. massemedium
25. byge
38. seter

40. Anna Irene
41. tidsangivelse
43. storfugl
46. kikk
47. tre like konsonanter
48. varehus
49. aksjeselskap
50. underholde
51. Rakels søster
52. grer vekk lusa
55. kikker
57. belegg
58. Jakobs far
59. uglad
60. vandre
61. gass
62. nordmann
63. herr
64. ukjent

LODDRETT

1. Oslo
2. kjøkkenredskaper
3. tynn
4. byggegrunn
5. rovfugl
6. årstid
7. ordne
8. varm høst
9. pronomer
10. avling
12. kvinnenavn
14. krok
18. høydedrag
25. ekspanderer
26. oppkomme
27. tøy
28. tre like konsonanter
29. fugl
31. mannsnavn
33. kvinnenavn
36. verdens lønn
39. dårlig vær
42. okse
44. dessert
45. tørket frukt
51. som 27 loddrett
52. grann
53. amerikalinjen
54. tre
56. åpning i isen

Rutevise planer

Hjelpemiddel for helhetlig standard og utbygging

Av Halvor Folgerø

Ved utarbeidelse av de 4-årige investeringsplanene for riksvegnettet (Norsk Vegplan) og ved prioritering mellom de aktuelle utbyggingstiltakene langs en vegrute, har vi tidligere følt behov for å ha en samlet plan for de tiltakene som er planlagt gjennomført langs de enkelte vegrutene.

PUS-planlegging

Det er i det senere utviklet en metode for slik planlegging som i utgangspunktet er å betrakte som en strekningsvis utredning langs eksisterende veg. Metoden betegnes for PUS-systemet som er en forkortelse for Planleggingsystem for Utbedringsarbeider.

Som navnet tilsier, er metoden utviklet for ombygging av eksisterende veg. Det er imidlertid enkelt å innpasse systemet i en mere sammenhengende plan hvor enkelte parseller krever en mere omfattende planlegging enn PUS. Opplegget blir da at en planlegger etter PUS-systemet på de strekningene hvor en stort sett følger nåværende veg. For de øvrige strekningene gjennomføres en mere omfattende planlegging for å få fastlagt den endelige traseen. En bør merke seg at PUS ikke er knyttet til et formelt plannivå (Utredningsplan, hovedplan, detaljplan), men at det er et planleggingsverktøy.

Rutevise planer

Så tilbake til de rutevise planer. Hensikten med en rutevis plan er å få en strekningsvis oversikt over investeringsbehov, utbyggingstakt og standard på sammenhengende vegruter på relativt lang sikt (20 år?) og som skal danne grunnlag for prioritering av investeringstiltak for neste planperiode. Hva er så en rutevis utredning?

I henhold til Vegdirektoratets brev av 26. november 1985 om rutevis utredning av stamvegnettet er dette utredninger for lengre, sammenhengende vegruter, med utgangspunkt i vegens standard i 1990 og rutens framtidige funksjon og trafikkbelastning. Prognoseåret settes i utgangspunktet til år 2000, men i forbindelse med standardvalg og vurdering av alternative linjetraseer bør en ha noe lengre tidshorisont, f. eks. fram mot år 2010/15.

I ruteplanen skal alle tiltak som planlegges satt inn for å oppnå målet være med, også driftstiltak og tyngre vedlikeholdsinnsats. Særlig for stamvegene er det viktig å unngå for store standardsprang, når dette ikke kan tilbakeføres til vegens funksjon og trafikkbelastning.

Vegdirektoratet har bestemt at det som utgangspunkt og i forbindelse med revisjon av NVP 1990-93, skal utarbeides rutevise planer for hele stamvegnettet. På sikt bør det utarbeides slike planer for hele riksvegnettet, som ledd i en samlet behovsoversikt.

Innhold

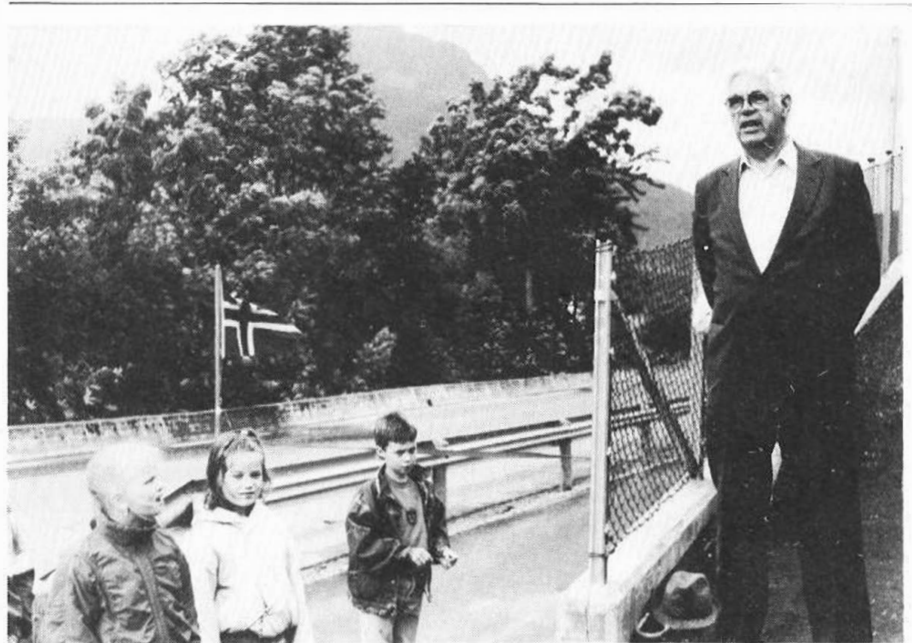
For å få en rask oversikt over plan- og utbyggingsetapper for vegruten kan følgende hovedinndeling for den rutevise planen være aktuell:

- Strekninger der det foreligger godkjent hoved- eller detaljplan.*
- Strekninger som bør utbedres/ombygges og der det ligger til rette for tiltak som en midlertidig løsning eller som resultat av en linjeundersøkelse.*

Forts. side 16

Gang- og sykkelveg i Sandeid

Tekst og foto: Harald Sel



Den dyraste sykkelvegen i Rogaland til nå pr. løpemeter går gjennom Sandeid sentrum. Han er 700 meter lang og har kosta 4,7 millionar kr. Det vil seia kr. 6.713 pr. meter. Vegen har vore i bruk sidan seinhaustes i fjor, men først i juli i år blei han offisielt opna og overlevert til Vindafjord kommune.

Når vegen har blitt så dyr, skuldast det ikkje minst at store støttemurar måtte settast opp mot bebyggelsen langs traseen. Men om utlegga har vore store, så har også resultatet blitt godt. Nå kan både barn og vaksne ferdast trygt mellom bustadområdet ved Østbøfeltet og sentrum med barneskule.

Opninga blei markert ved at ein pensjonist, Arne Vestbø, og ei skulejente, Irene Storli, klipte over snora. (Me viser til baksidfoto.) På biletet ser me vegsjef Chester Danielsen under talen han heldt ved opninga. Mellom tilhøyrarane var mange av brukarane, særleg skuleungar. På biletet ser me berre 3 av dei.

MI MEINING

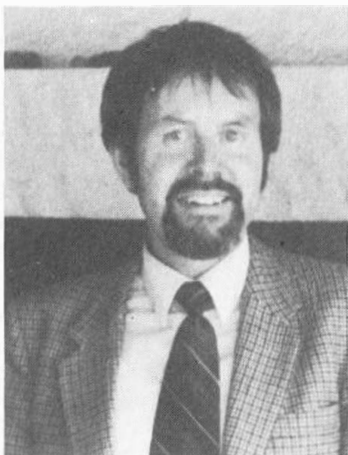
Fleksometer på vegkontoret

Det blir nå innført fleksometer, d.v.s. stemping for registrering av arbeidstid, tenestereiser, avspasering m.v., ved vegkontoret. Tidlegare registrerte den enkelte dette sjøl i frammøteprotokollar. Kva meiner du om nyordninga?



*Helge Hågensen,
Arkivet*

Det er vel med dette som med alt nytt, at me får problem i starten, men snart blir det nok ei vanesak. Alt i alt syns eg det er eit veldig greit system.



*Kjell Dalaker,
Trafikkteknisk seksjon*

Det er ei sovepute for ledelsen. Det gamle systemet med «frihet under ansvar» var godt, men ledelsen har ikkje vore villige til å skjera igjennom overfor dei som juksa. Men det går sikkert an å juksa med fleksometer også.



*Eva Vivoll,
Arkivet*

Så mange tilsette som det er ved vegkontoret, er fleksometer ei greiare og enklare ordning både for den enkelte og for dei som skal ha kontrollen. Nå blir alle stilt likt, og det er bra.



*Turid Ånonsen,
Vedlikeholdsavdelinga*

Eg syns fleksometer er heilt på topp. Det er klart bedre enn manuell føring, som var tungvint både for den enkelte og for dei som skulle kontrollere. Eit minus er det at informasjonen om det nye systemet har vore for dårleg.



Vegcupen i fotball

De innledende kamper er spilt i Kristiansand. Rogaland vant over Aust-Agder og Telemark, og går vidare til sluttspillet i Bergen i slutten av august.

Ved de tre kampene i Kristiansand scoret laget i alt 8 mål, melder Tor Skårland. Laget fikk ingen mål mot seg, og dette betyr godt forsvar.

Marianne Stokkebø
Sekretær

Rutevise planer

Forts. fra s. 15

d) *Strekninger som bør utbedres/ombygges/nybygges, men der forholdene er så kompliserte at de krevjer niere omfattende planlegging.*

Arbeidsgangen for en rutevis plan kan kort skisseres som følger:

- 1) Registrering av dagens standard.
- 2) Registrering av vegparsellenes nåverende og framtidige funksjon og trafikkbelastning.
- 3) Registrering av behov for tiltak og ytterligere planlegging.
- 4) Kostnadsanalyse (av PUS-type langs eks.veg)
- 5) Effektvurdering, dvs. hvilken besparelse i kroner som de planlagte tiltakene vil ha på transport- og ulykkeskostnadene. Også ytterligere effektvurderinger kan trekkes inn, f.eks. med hensyn til støy, barriererirking o.l.
- 6) Valg av strategi for å få vegruten opp i en bestemt standard.

Ønsket standard

En viktig fase i prosessen er valg av standard for vegruten. Det er ovenfor angitt en tidshorisont på

VEGBRUKARSPALTA

Gang- og sykkelveg Bryne — 1900-krossen

Gang- og sykkelveg langs Arne Garborgs veg fram til 1900-krossen på Norheim i Time gjeld livet for små og store som må ferdest på dette vegstykket. Kan de ikkje gløyma bruene og tunnelane som skal gå over og under sjøen ei lita stund, sjå litt opp frå teikneborda og gjera ferdig denne gang- og sykkelveg-stubben ved Bryne? Me er mange som syns det er fælt at dette ikkje vert gjort, når me veit at det køyrer over 8000 bilar i døgnet langs denne vegen. Sjå for dykk born som må kryssa vegen, når dei skal til og frå Rosseland skule i rusjtida. Ikkje så godt som ein gangfelt har dei.

I staden for gang- og sykkelveg har vegvesenet gitt oss autovern langs bekken til 1900-krossen. Ein bil køyrde i bekken for omlag 25 år sidan (promille). Altså «Promillevernet». Før kunne ein gå på ein sti i langs bekken for å gå klar av trafikken. Nå er denne stengd med dette «promillevernet». Mange andre vegstrekningar treng autovern betre enn her.

Elles må ein spørja om korleis det blir prioritert, ved bygging av gang-og

sykkelvegar. Nyleg blei det bygd gang- og sykkelveg langs Arne Garborgs veg frå sentrum av Bryne til riksveg 44. Hadde nokon bedt om denne vegen? Eg trur ikkje det. Det går 3 alternative vegar paralelt med denne gata, og som til denne tid har vore nytta som gang- og sykkelvegar. Altså: Ein ekstra gang- og sykkelveg i Bryne sentrum og pengar brukt til lita nytte. Dei ansvarlege burde tenkt at midlane kunne vore brukt betre på den kollosalt trafikerte vegen til 1900 krossen.

Pengar, ja. Det er pengar som krossen.

Pengar ja. Det er pengar som manglar for å få bygt denne sykkelvegen, blir det sagt frå vegvesen og kommune. Då vil eg visa til vegen langs Håfreiste ved Malmei i Bjerkreim. Her vart det i vinter bevilga pengar til utbetring av vegen på dagen. Grunnen var at 4 menn stod med knytta nevar (bilete i Stavanger Aftenblad 19. febr). Dei sa: Kjem de ikkje og ordnar vegen straks, går me av vegen med knytta nevar. Dei fekk det iallfall slik dei ville i Bjerkreim.



Judith Norheim

Bryne

Har de ingen kvinner eller menn (planleggjarar) i Statens vegvesen som ser alvoret i dette og kan gjera noko positivt straks? Medan folketalet og biltallet aukar på Lyefjell, Undheim og Kvernaland vert det stadig verre for **mjuke trafikantar**. Me er livredde.

10-25 år, som omfatter den aktuelle levetiden for vegen.

I det tidligere nevnte brevet fra Vegdirektoratet er det gitt en del standardkrav som først og fremst er tenkt benyttet på vegstrekninger mellom sentra og landsdeler. Det er videre sagt at vegstandardene i by- og tettsteder som regel må vurderes på et mere omfattende grunnlag. Følgende punkter skal i alle fall være med i standardvurderingen:

- * *Trafikkbelastning (trafikkprognoser for år 2000).*
- * *Vegtype.*
- * *Vegklasse.*
- * *Linjeføring.*
- * *Opplegg for gang- og sykkeltrafikken.*
- * *Dimensjonerende kjøretøy: akseltrykk/bæreevne, fri høyde.*

I denne forbindelse bør en særlig vurdere vegtype, vegbredde og linjeføring.

Hva er gjort i Rogaland?

I Rogaland har vi hittil fått utført slike rutevise utredninger for stamvegnettet, dvs. E 18, E 76 og Rv 14. For E 18 omfatter utredningen hele strekningen, mens noen deler gjenstår for E 76 og Rv 14.

Det er meningen å komplettere de to siste planene, slik at hele strekningene innen fylket er dekket.

Vår erfaring med denne plantypen er positiv, og vi vil derfor fortsette arbeidet med å få lagt slike rutevise planer. I 1987 vil vi videre ta oss Rv 13, Rv 44 og Rv 45. Senere vil arbeidet fortsette, slik at vi ved neste revisjon av NVP, dvs. for perioden 1994-97, forhåpentligvis har dekning av slike planer for hele riksvegnettet.

I tillegg bør også nevnes at vi har fått utarbeidet registrering og forslag til utbygging av service-tiltak langs hele E 18 i Rogaland. Rapporten er basert på en spørreundersøkelse

blant de største brukerne av gods-transport i fylket.

Sluttkommentar

Som nevnt betrakter vi opplegget med rutevise planer som et nyttig og effektivt hjelpemiddel for å få en oversikt over aktuelle tiltak langs en sammenhengende vegrute. I neste omgang vil denne oversikten kunne nyttes til å prioritere mellom de enkelte prosjektene i vegsammenheng, i samsvar med et overordnet mål for utbygging av vegruten.

Vi har hittil brukt noe ulike opplegg for de rutevise planer som er utarbeidet for E 18, E 76 og Rv 14.

Planene er oversendt Vegdirektoratet, og vi venter en endelig tilbakemelding på erfaringer med de ulike oppleggene samt anbefalt metode for videre bruk.

I et senere nummer av Ryggjavegen vil vi beskrive nærmere den rutevise planen som er blitt utarbeidet for E 18.

POLITIKARKOMMENTAREN

Trafikkskadene

Det har vært mange trafikk-tragedier i Rogaland denne våren og sommeren. Ofte har helt unge mennesker vært involvert. Noen har mistet livet, andre er blitt lemlestet. Tragedien blir ikke mindre fordi ulykkene flere ganger har vært resultat av villmannskjøring og promille.

Med sin store trafikk tetthet, ligger Rogaland høyt på statistikken over trafikkulykker med personskader.

Men mye tyder på at den negative utviklingen, med stadig stigende ulykkestall hvert år, er stoppet.

I løpet av årets første fire måneder ble det registrert 116 trafikkuhell med personskader i Rogaland. Tilsvarende tall for året før var 133. Ser vi på de siste tallene som er fra april, var det 23 personer som ble skadet i trafikken i Rogaland, mot 40 i april året før.

Denne nedgangen bekrefter hva man også ser på landsbasis.

Helt ferske tall jeg har fått av Justisdepartementets politiavdeling viser

at det til og med mai i år er registrert 2796 trafikkulykker på landsbasis mot 3304 i fjor. Altså en nedgang på 508.

3796 personer ble skadet i disse ulykkene, mot 4553 i tilsvarende periode i fjor. Det vil si en nedgang på 757 personskader.

Dette er ikke tilfeldig. Nedgangen av trafikkskader er resultat av en bevisst satsing fra Regjeringens side, en satsing av ekstra ressurser for å forebygge trafikkulykker.

Målbevisst har politi og veitrafikkmyndighetene iverksatt landsomfattende kampanjer for å forebygge trafikkulykker.

Og hastighets- og promillekontrollene har gitt resultater. Det bekreftes av statistikken av sykehusene. Ved Regionsykehuset i Trondheim opplyser trafikkskadespesialisten, dr. Lerheim, at hver eneste trafikkaksjon kan merkes konkret ved påfølgende færre innleggelse ved sykehusenes skadeavdelinger.

Regjeringens og Justisdeparte-



Gunn Vigdis Olsen Hagen

Stortingsrepresentant
Forkvinne sosialkomiteen

mentets trafikkaksjon- og kampanjer viser i all tydelighet at det å satse på forebyggende tiltak gir resultater.

Riksveg 14 - - -

Forts. fra s. 9

km, som vil gå østenfor nåværende riksveg. Dette anlegget blir starta opp i høst.

Etter forlengelsen av Karmsundsgt. fram til Karmsundbrua i syttiåra, ble riksveg 14 flyttet til Salhusvegen til den nye del av Karmsundgata.

Fra 1988 skal arbeidet med ombygging av Karmsundgata til firefeltsveg, fra kryss med ny E 76 til gamle E 76 ved Flotmyr oppstartes. Et grovt overslag for dette arbeidet lyder på 20 millioner kr.

I 1984-85 ble strekningen fra Haugevegen til Arabrotvegen nord for Flotmyr lagt lenger vest. Dermed fikk en riksvegen bort fra Gard skole, noe som hadde vært et sterkt ønske i mange år.

Den første parsellen av riksvegen videre nordover er ferdig planlagt. For den resterende del fram til Hordalands grense foreligger det godkjent hovedplan. Detaljplanleggingen er påbegynt, og en håper å kunne komme igang med anlegget en gang i vegplanperioden 1990-93.



Rv 14 over Veasletta på Karmøy, en av strekningene som er satt i noenlunde god stand, men som er forholdsvis høgt ulykkesbelasta.

VEGDAGEN

I mange sammenhenger synes det å mangle stimulanser innen Statens vegvesen for å yte litt ekstra. På Vegdagen '87 framholdt anleggssjef Bengt Drageset, Hordaland vegkontor, at en bør søke fram til avlønningsformer som virker produksjonsfremmende, men som også ivaretar kravene til kvalitet. Og noe definitivt nei fra arbeidstakersiden fikk han ikke. Nestformann Arnfinn Nilsen i Norsk Arbeidsmandsforbund uttalte at han for sin del ikke var noen stor tilhenger av prestasjonslønnssystemer, men han stilte "med åpent sinn" til en debatt om eventuelle modeller for det, sa han.

Fram til 1976 var store deler av egenregiarbeidene til Statens vegvesen oppgjort etter akkord. Systemet ble imidlertid gjenstand for så mye kritikk etter hvert, at avtalepartene ble enige om å gå bort fra denne oppgjørformen. Det eneste felt, der man har opprettholdt prestasjonslønn, er innen tunneldriften, der akkord blir brukt på de fleste arbeidsoperasjoner.

-Det har vært et tankekors for mange at nettopp tunnelbygging i egenregi har vist seg mer konkurransedyktig enn andre vegelement, sa anleggssjef Drageset. Det er også vist at tunneler har hatt en langt lavere prisstigningstakt enn eksempelvis bruer og veg i dagen, sa han.

Drageset viste til at Statens vegvesen de siste seks årene har praktisert lov om medbestemmelsesrett, men han mente at man ikke hadde oppnådd den effekt av medbestemmelsesretten som man kunne forvente. Bestemmelsene virker etter hensikten, men det tar tid. I mange sammenhenger synes det også å mangle incitament for stadig å kunne forbedre seg og yte mer. Spørsmålet som stadig reises er "hva har vi igjen for den ekstra innsatsen?" Drageset mente dette illustrerte noe av hensikten med å søke etter avlønningsformer som virker produksjonsfremmende.



TILLITSMANNENS SPALTE

God personalbehandling er nøkkelen

Som utgangspunkt vil jeg bruke årets temanummer av Rygjavegen, som var viet personal og organisasjonsutviklingsprosjektet. Prosjektet kan i tidens fylde få konsekvenser for mange av oss, også innen utedriften.

Vi skal gå lett forbi de ambisiøse vyer om de store samferdselsprosjekter som nevnes av vegsjefen. Utedriften har pr. i dag alt for små ressurser av folk og materiell for slike oppgaver, så i den sammenhengen får nok driften nøye seg med å spille statistens rolle.

En førsteutgave av «Manifestet for Statens Vegvesen i Rogaland», (SVR), ble drøftet i møte etter hovedavtalen den 17. desember 1986. I møtet etterlyste vi behandlingsformen på saker etter manifestet, vis-a-vis tjenesteorganisasjonene. I senere skriv tok vi på nytt opp samme spørsmål. Vi framholdt da at dette var et høyst sentralt spørsmål, og måtte derfor finne sin løsning i manifestet. Vi er glade for at behandlingsformen nå er blitt konkretisert i manifestet, slik det fremkommer i temanummeret.

I manifestet heter det av SvR vil samarbeide for å få til et arbeidsmiljø med åpenhet og tillit, der den enkelte føler seg trygg og gis mulighet for personlig utvikling.

Det heter videre: Legge sterkere vekt på innsats og resultater i forhold til utdanning og ansiennitet ved ved personalvurderinger (opprykk, fordeling av arbeidsoppgaver). Og videre: Et godt samarbeid med tjenestemannsorganisasjonene også når det gjelder vurdering av opprykk og fordeling av arbeidsoppgaver.

Vi var i temanummeret inne på behandlingsformen for slike saker, og sa da at vi også bør få lokale styringsgrupper av lokalt tillitsvalgte og lokal ledelse for behandling at «grasrota» er med i behandlingsprosessen fra begynnelsen av, for derved å oppnå størst mulig grad av lik personalbehandling.

For å illustrere behovet for en slik prosessgang, vil vi nedenfor anskueliggjøre en særlig usunn form for personalbehandling som nylig er foretatt av administrasjonen.

På veglaboratoriet i Hillevåg er det to seksjoner, en for asfalt og en for grus. Seksjonene er likestilte med hensyn til arbeid og ansvar. På grusseksjonen er det opprettet formannsstilling, men ikke på asfaltseksjonen. Laboranten på asfaltseksjonen søkte nylig om omgjøring av sin stilling til formann/fagarbeider. Laboranten fikk avslag med følgende grunngeving: «For formannsstilling er det fastsatt bestemte regler. I ditt nåværende arbeid følges ikke disse kriterier». Laborantens søknad var anbefalt av så vel lab. sjef som seksjonssjef.

Da formannsstillingen for grusseksjonen ble opprettet, tilfredsstilte heller ikke denne kriteriekravet, men ble gitt ut fra stillingens spesielle karakter, en karakter som også er lik asfaltseksjonen.

Vi undres, om også dette er personalbehandling i tråd med intensjonene i manifestet. Er det slik å forstå at likt arbeid ikke skal verdsettes og heller ikke honoreres likt?

Vi vil poengtere at god personalbehandling skaper trivsel og godt miljø. Godt miljø er til gagn for den enkeltes helse, og gjennom god helse og godt miljø vil en også få ut de beste arbeidsresultater.

God personal- og organisasjonsutviklingsprosjektet 1987.



Retur adresse: Postboks 197
4001 Stavanger

C

