

Rygjavegen

Nr. 3 - november 1988

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland



Av innholdet:

- Fylkesvegene dit høna sparker?
- Høgsfjordprosjektet
- Rennesøys fastlandssamband
- Vaktskifte på Skudeneshavnsambandet



RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 3 - november 1988

Redaktør
Harald Sel

Redaksjonsråd
Georg Eie
Tormod Nag
Mette Skjerve
Ole Tamburstuen
Solveig Yndesdal

Layout
Harald Sel

Sats og trykk
Allservice A/S

Opplag
1500 eksemplarer

Forsidefoto:
Oversiktsbilde for området Lauvik — Oanes — Forsand, der det blir planlagt ferjefrie kryssingar og fastlandssamband for Ryfylke og Forsand.

Baksidefoto:
Statens vegvesen Rogaland gjekk i år på ny til topps i Vegcupen i fotball. Laget fekk dermed det tredje nippet i den oppsette vandrepokalene, og vann denne til odel og eige.

I finalen slo Rogaland Akershus 3-0, etter å ha slått både Troms og Østfold 2-0 i dei innledande kampane.

På bileiet ser me vegcupmestrane for 1988. Bak frå v.: Tor Oskar Walskaar, Ernst Walskaar, Øyvind Kommedal, Ernst O. Strøm, Per Eikemo, Tor Steinar Nordbø, Bjørn Egil Goa, Geir Gudme-stad. Framme frå v.: Oddvar Ollestad, Odd Ragnar Fuglestad, Ivar Heibnes, Svein Kyte, Jan Matningsdal, Tor Frøland og Bård Nordbø.

INNHALD

- 3 Fylkesvegane dit høna sparker
- 4 Ryfylke sin sjanse til fast vegsamband
- 6 Rennesøys fastlandssamband
- 7 Gratis fottur til Steinkjerringa
- 8 Det framtidige Finnøysambandet
Kvotefor overtid
- 9 Vegvesenets 125 år i 1989
Nytt toplankryss på Karmøy
- 10 Første vegåpning i Egersund på 10 år
- 11 Sysselsettingsstrategien
Få ryggskader i Rogaland
- 12 Maskinførarfabrev til 12 vegvesen-tilsette
- 13 Kryssord
- 14 Personalnytt
Bedriftens jantelov
- 15 Møteulykker
- 16 Styringssystem for anleggsdriften —
mål og rapportering
- 17 Prøveprosjekt på Nærbø
Storlygaren
- 18 Tryggere arbeidsplasser i vegvesenet
- 19 Bedriftsbesøk på Nærbø vegstasjon
Ny omkjøringsveg ved Høle
- 20 Vaktskifte på Skudeneshavn-sambandet
- 21 Døden — en gåte?
Biltilsynets rolle i føreropplæringa
- 22 Politikarkommentaren
- 23 Tillitsvalgtes spalte



Fylkesvegene dit høna sparker?

Av anleggsjef Olav Øyvind Hamre

Alle prognoser forteller oss at trafikkveksten vil fortsette fram mot år 2000.

Et moderne samfunn krever en rask, sikker og miljøvennlig trafikkavvikling. Det vil følgelig fortsatt bli stilt krav om nybygging og forbedringer av vegnettet. Sammenholder vi dette med de senere års utvikling i de offentlige budsjettene på vegsektoren, kan noen hver fundere på hvordan vi skal greie å tilfredstille de krav og forventninger vi står ovenfor.

Noen av de største problemene på investeringsiden ser vi blir løst ved bompengefinansiering og at kommuner og delvis det private næringsliv bidrar med forskotteringer og særbidrag. Det er så gode investeringsobjekter at finansieringen tvinger seg fram utenom budsjettene til staten og fylket.

Men hva med vedlikeholdet av det eksisterende vegnettet? På riksvegsektoren synes det å være forståelse for nødvendigheter av tilstrekkelige midler til opprettholdelse av en akseptabel standard selv om en også der sliter for å holde tritt med trafikkutviklingen.

På fylkesvegnettet må vi imidlertid innse at det går nedover og hjem.

Når vi opplever å bli stilt ovenfor en budsjettreduksjon på over 60 prosent i løpet av en 3-års periode er det bare helt meningsløst.

På grunn av utviklingen i den tunge kjøretøyparken utsettes en gjennomsnittlig veg med fast dekke, i dag får en belastning i løpet av 4-6 år — uttrykt i ekvivalente standardaksler — som tilsvarer det en gjennomsnittlig veg ble utsatt for under hele tyveårsperioden fra 1950 til 1970. Den fortsatte utvikling i trafikken og kjøretøyparken tilsier at vedlikeholdsbehovet ytterligere vil øke.

Vi vet også at vedlikeholdskostnadene bare utgjør 3-5 prosent av hva vegbrukernes kostnader er i form av ulykkes- og driftskostnader.

Det er klart at vi må innordne oss etter de midler vi får stilt til disposisjon av fylket så langt dette er mulig. Men vi har både rett og plikt til å fortelle om de konsekvenser en slik forsømmelse av vedlikeholdet vil innebære.

Vi velter langt større byrder over på trafikantene i form av dårligere framkommelighet og sikkerhet. En kan med rette spørre om hvorfor en vegkropp skal være billigere å la forfalle enn andre konstruksjoner. Det har hittil vært god latin å drive et optimalt vedlikehold hva enten det gjelder offentlige eller pri-



vate verdier. Å snakke om forebyggende vedlikehold på fylkesvegene synes imidlertid å gå hus forbi hos de fleste.

Det sies, og sikkert med rette, at vi må bli flinkere til å anskuliggjøre problemer ovenfor publikum og fortelle dem de konsekvenser et dårlig vedlikeholdt vegnett vil medføre. For oss i vegvesenet er det trist at denne anskueliggjøring må skje i form at et menglende vintervedlikehold eller at næringslivet ikke får utnytte sin vognpark på grunn av reduserte akseltrykk.

Når vi blir nødt til å operere med en fornyelsestakt på vegdekkene på 30-40 år er det meningsløst. Om 30 år vil det hverken være noe dekke eller bærelag å vedlikeholde, da må det eventuelt bygges en ny veg.

Selv om spaden kan synes å være det mest hensiktsmessige verktøy i fylkesvedlikeholdet på kort sikt, må vi likevel være oppmerksom på de muligheter forbedrede materialer og arbeidsmetoder gir. Vi må dessuten være villig til å organisere oss etter de oppgaver vi står ovenfor. Vi får i det lengste håpe på at det fortsatt skal bli mulig å drive en vedlikeholdsstrategi på fylkesvegene som er samfunnsmessig riktig slik at vi ikke påfører trafikantene kaotiske tilstander.

Høgsfjordprosjektet

Ryfylke sin sjanse til fast vegsamband

Av Lidvard Skorpa

Høgsfjordprosjektet omfattar langt meir enn eit fast vegsamband over Høgsfjorden. Heile rv 13 frå Vatnekrossen i sør til Jørpeland i nord vil bli utbygd til ein rask og sikker forbindelse. I prosjektet inngår også bru over Lysefjorden mellom Oanes og Forsand.

Realisering av Høgsfjordprosjektet vil vera inngangen til ein ny tidsalder for Ryfylke. Dei omlag 13.000 innbyggjarane i Forsand, Strand og Hjelmeland vil få fast samband med storbyområdet Jæren. Dette gir betre vilkår for utvikling av næringsliv og busetting. Forsand kommune vil i tillegg får ei lenge sakna samanbinding av områda på kvar side av Lysefjorden. Og for byfolk på nord-Jæren vil nye område for friluftsliv og rekreasjon åpne seg.

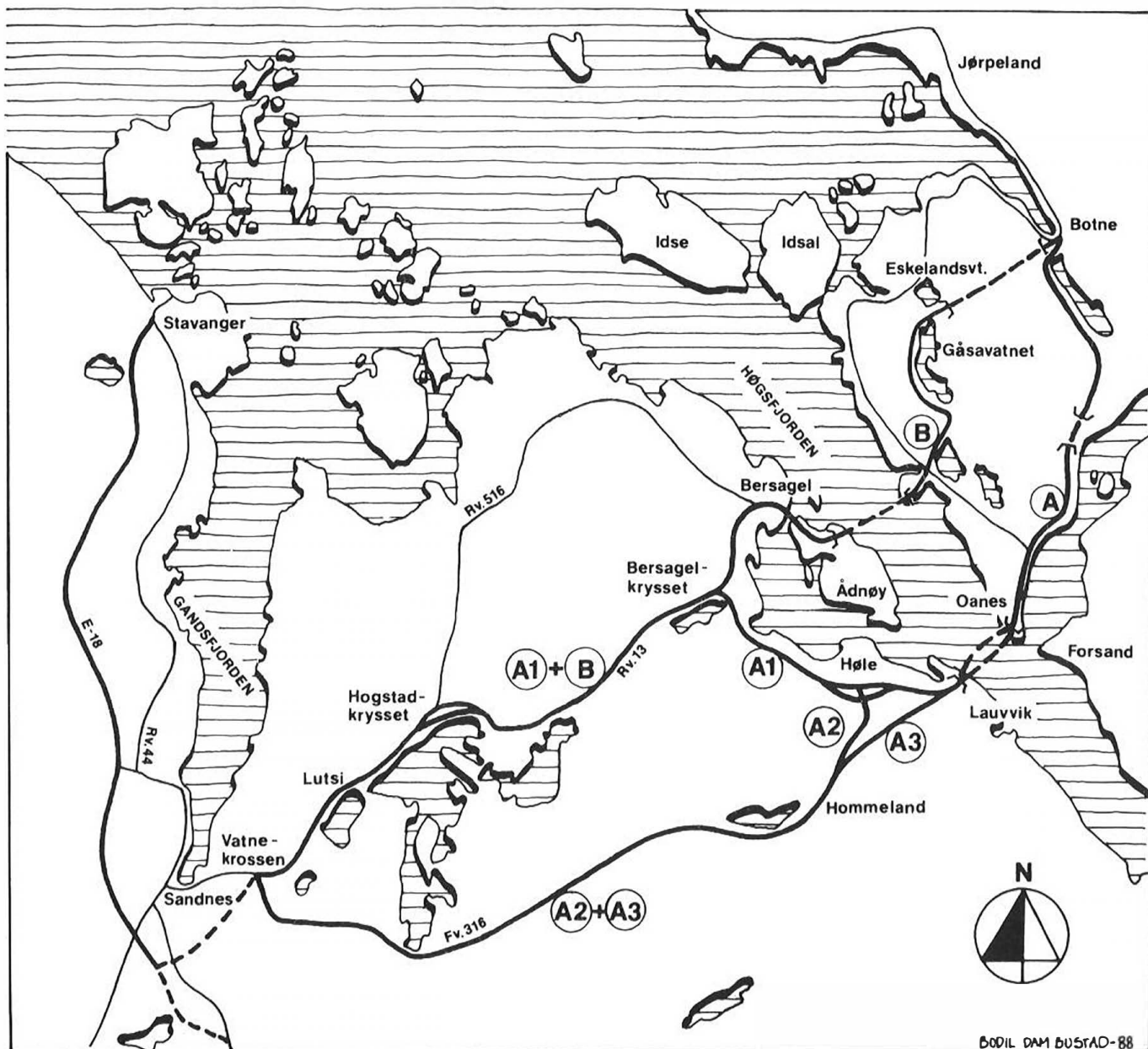
Trass i at alle berørte kommunar og eit einstemmig fylkesting har gått inn

for at Ryfylke sitt fastlandssamband skal gå over Høgsfjorden, har det

blitt ein del motstand mot prosjektet. For mange avislesarar har det nok vore forvirrende å sjå stadig ulike tal over investeringskostnader og transportøkonomiske berekningar for dei to alternativa Høgsfjord og Tau/Åmøy.

Lønsamt prosjekt

Etter det Vegdirektoratet har uttalt vil det vera aktuelt å byggja både ein eventuell Tau — Hidle tunnel og Byfjordtunnelen (i Rennfastprosjektet)



som tofelts-tunnelar (som f.eks. på motorvegen ved Auglendshøgden i Stavanger). Ut frå dette vil dei totale investeringskostnadene for Tau-Åmøy alternativet bli ca 890 mill. kr. Dette er ca 150 mill. kr meir enn for Høgsfjordalternativet.

Rekna ut frå det reisemønsteret ein har i dag, vil Tau-Åmøy alternativet medføra 12 mill. kr. mindre i årlege transportkostnader enn Høgsfjordalternativet, slik at nytte/kostnads-talet blir det same for begge alternativ.

Høgsfjordprosjektet har eit nytte/kostnadstal på 1,8, som betyr at det samfunnsøkonomisk sett er eit svært lønsamt prosjekt, ja faktisk det mest lønsame store prosjektet i fylket.

Trafikken over Høgsfjorden er ved fast samband berekna til 3.600 i gjennomsnittleg døgntrafikk (ÅDT) i åpningsåret (antatt 1994).

I 1986 var den samla trafikken på dei to ferjesambanda 1.300 kjøretøy i gjennomsnitt pr. døgn.

Hovudplan Vatnekrossen — Botne

I denne hovudplanen er det vurdert ulike alternative trasear på land, og ulike stader og løysingar for kryssing av Høgsfjorden.

Dei ulike alternativa er: (Me viser elles til kartskisse.)

Alt. A1: Frå Vatnekrossen langs rv 13 til Lauvik, med omlegging ved Hogstadkrysset, på Horve og mellom Ims og Høle.

Frå Oanes, utviding av fylkesvegen til Høllesli og ny veg frå Høllesli til Botne.

Alt. A2: Frå Vatnekrossen langs fv 316 forbi Tengedalsvatnet, med ein del mindre omlegging fram til Høle, og så langs rv 13 til Lauvik.

Frå Oanes til Botne som etter alt. A1.

Alt. A3: Som alt. A2 bortsett frå ny veg direkte frå Hommeland til Lauvik.

Alt. B: Som alt. A1 frå Vatnekrossen til Ims. Derifrå ny trase over Bersagel til Ådnøy. Frå Levangshammaren ny veg langs Gåsavatnet og tunnel (2,7 km) fram til Botne.

Alle A-alternativa er samanfalande frå Lauvik til Botne.

Når det gjeld fjordkryssing mellom Lauvik og Oanes er det 3 alternative løysingar: Neddykka røybrubru, pontongbru og djupvassfundamentert henge- eller skråstagsbru. På grunn av større djupne mellom Ådnøy og Le-

vangshammaren er berre neddykka røybrubru og pontongbru vurderte som aktuelle løysingar her.

Alternativ B gjev den kortaste veglengda mellom Vatnekrossen og Botne.

I tillegg er dette alternativet det som gjev minst stigningar, då vegen ikkje kjem over 60 meter over havet.

På grunn av den kortare veglengda kjem alt. B best ut når det gjeld kjøretøy- tids- og ulykkeskostnader. Investeringskostnadane er derimot 60 mill. kr høgare enn for alt. A1.

Tabellen nedanfor viser ein samanstilling av ein del konsekvensar for strekninga Vatnekrossen — Botne.

Konsekvens	Alt. A 1	Alt. A 2	Alt. A 3	Alt. B
Anleggskostnader (1988 pr.)	655 mill.	650 mill.	670 mill.	715 mill.
Årlege vedlikehaldskostn.	48 mill.	49 mill.	47 mill.	46 mill.
Kjøretøy- tids- og ulykkeskostnader (25 år)	1,71 mrd.	1,73 mrd.	1,57 mrd.	1,47 mrd.
Hytter/uthus som må rivast	2 stk.	0	0	4 stk.
Totalt arealforbruk	106 da.	106 da.	103 da.	86 da.
Veglengde Vatnekr. — Botne	33,6 km.	33,9 km.	32,4 km.	29,2 km.
Veglengde Vatnekr. — Forsand	24,2 km.	24,5 km.	23,0 km.	25,7 km.
Nye gang- og sykkelvegar	3,5 km.	2,5 km.	2,5 km.	3,5 km.
Utbetring av svært dårlege vegstrekningar	8,5 km.	2,0 km.	2,0 km.	11,0 km.
Berørte gardsbruk	50 stk.	59 stk.	58 stk.	48 stk.

B-alternativet medfører ulemper for hytteområdet på Bersagel, og det gjev dårlegare tilknytning til Oanes/Forsand enn A-alternativet.

Totalt sett er alternativ A1 vurdert som det beste.

Det kan nemnast at ein også har vurdert kryssing av Høgsfjorden med ein ca 9 km lang tunnel mellom Idse og Vier, men dette alternativet er forkasta.

Hovudplan Jøssang — Tunland

På denne strekninga er det vurdert 3 alternativ:

Alt. 1: Ovanfor bebyggelsen i Notvika.

Alt. 2: Ovanfor bebyggelsen i Notvika og Jøssang.

Alt. 3: Langs stranda (som i tidlegare godkjent hovudplan).

Alternativ 3 er dyrast, med eit kostnadsoverslag på 19 mill. kr, men det er også det klart beste sett ut frå eksisterande bebyggelse. Hovudplanen tilrår difor alternativ 3.

Kryssing av Høgsfjorden

Dei spesielle forholda i Høgsfjorden gjer at fleire ulike kryssings-løysingar måtte vurderast.

Undersjøisk fjelltunnel er vurdert. Den måtte ned til omlag 400 meter

under havoverflata på det djupaste og bli 10 til 11 km lang. Ut frå Vegdirektoratet sine krav, måtte det byggjast 3 felts sikringstunnel eller to separate 2 felts tunnelar. Kostnadane ville ligge på 750 - 800 mill. kr. Ei flytebru-løysing (same type som over Salhusfjorden) er vurdert men forkasta. Dette på grunn av at ei flytebru ikkje oppfyller krava til seglingslei og at det blir ei dyr løysing.

Den mest omtala kryssingsløysinga er neddykka røybrubru. Vegdirektoratet har utpeika Høgsfjordprosjektet til «pilotprosjekt» for utvikling av neddykka røybruber (utan at det er teke standpunkt til eventuell

bygging). I konseptkonkurransen som vart halden tidlegare i år, kom det inn 5 røybruløysingar. Løysingane var alle ulike, både med omsyn til — byggemateriale (stål/betong) — forankring (til overflate/ til botnen) — ilandføring — produksjon/montering.

Kostnadane varierer frå 535 til over 660 millionar kr, men alle løysingane vil truleg gå vidare til anbudsfasen.

Vegkontoret har også fått vurdert alternative løysingar for ein brukonstruksjon med eit eller to fundament ute i fjorden. Det er då snakk om fundamenteringsdjupner på 125 til 150 meter. Ei slik løysing vil også vera teknologisk nyvinning. Hovudspenget vil bli 600-700 meter. Den mest aktuelle brukonstruksjonsmetoden ved ei slik løysing synest å vera ein kombinasjon av fritt-fram bygg og skråstags bru.

Den siste kryssingsløysinga som er vurdert, er pontongbru. Den består av ein tradisjonell brubjelke som står fundamentert på 10 flytande pontongar. Fri seglingshøgde midtfjords vil bli 41 meter, slik at brua ikkje vil hin-

Rennesøys fastlandssamband

Redning for vegvesenets sysselsetting 1990-93?

Av Tor Geir Espedal

Det er mye som tyder på at staten kommer til å skjære kraftig ned på vegbevilgningene til Rogaland i vegplanperioden 1990-93. Samtidig vet vi at fylket omtrent ikke bevilger penger til hverken nyanlegg eller vedlikehold av fylkesvegene. Som om ikke dette var nok er det slik at mye av vegbevilgningene som kommer over statsbudsjettet til Rogaland i vegplanperioden 1990-93 vil gå til refusjoner til kommuner som har forskottert midler til anlegg som blir bygget nå.

I vegplanperioden 1986-89 vil det bli bygget nye riksveger for noe over 800 mill. kr i Rogaland. Av dette er noe over halvparten bevilgninger over statsbudsjettet mens resten er forskotteringer og bompenger. I neste vegplanperiode vil vi ha maksimum 260 mill. kr. å bygge riksveger for i Rogaland dersom ikke nye avtaler om forskotteringer og bompenger inngås. Denne summen kan imidlertid fort bli halvert dersom det strammes inn mer på vegbudsjettet, noe som tydelig er signalisert fra sentralt hold.

Redningsplanken

Rennfast kan bli redningsplanken for vegvesenet i denne vanskelige perioden. Hovedplanoverslaget lyder på 690 mill. kr. og vil alene kunne bidra til at investeringene på riksvegnettet i neste vegplanperiode kan overstige innværende periode.

Fordelt på veger, bruer og tunneler vil kostnadene bli:

- veger 160 mill. kr.
- tunneler 470 mill. kr.
- større bruer og ferjekaier 60 mill. kr.

Det er her forutsatt at det blir tunnel og ikke bru over Mastrafjorden.

Hoveddelen av kostnadene er som man ser knyttet til tunnelene. Man må regne med at ihvertfall tre av tunnelstøffene vil gå på entrepris. Det har vært diskutert å la en tunnelstøff gå i egenregi, kanskje i samarbeid med vegvesenet i Hordaland. Sysselsettingssituasjonen i vegvesenet tilsier at all vegbygging går i egenregi med bruk av underentrepriser.

Store utfordringer

For Statens Vegvesen Rogaland vil deltakelse i Rennfast-prosjektet gi store utfordringer. Når prosjektet er igangsatt vil det bli satt store krav til effektiv framdrift. Tidsplanen for byggingen er meget stram fordi anlegget så tidlig som mulig skal settes under trafikk slik at byggeleåsrentene blir holdt så lavt som mulig.

Framdriftsplanen det nå jobbes etter sier oppstart på anlegget ved årsskiftet 1989/90. For at dette skal skje må alt klaffe med hensyn til planlegging, plangodkjenning og grunnerv. (Når har det skjedd tidligere?)

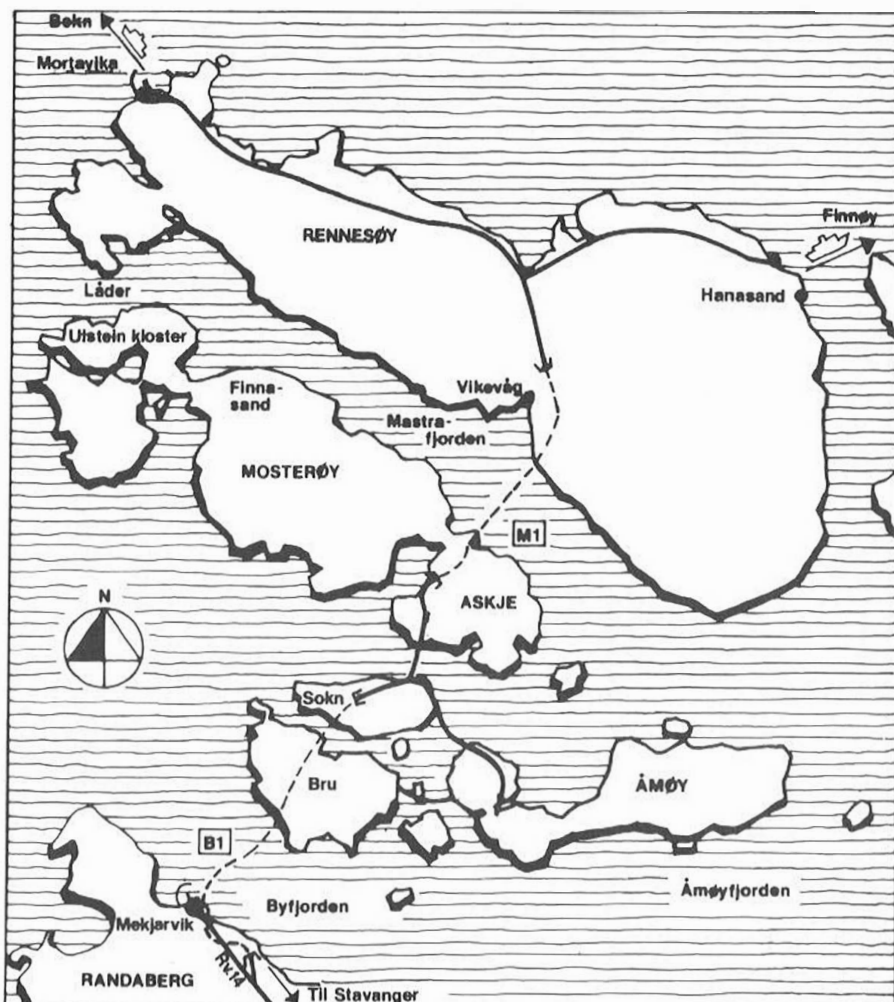
Anlegget er forutsatt gjennomført på ca. 2,5 år. Dette er en uhyre stram framdrift som vil gi oss utfordringer vi neppe har hatt tidligere.

Prosjektet er i prinsippet ennå ikke

godkjent. Det er Stortinget som har det avgjørende ord fordi Rennfast er et prosjekt som er basert 100 % av bompenger. Det er bare Stortinget som kan vedta innkreving av bompenger for å finansiere vegbygging. Saken ligger imidlertid i skrivende øyeblikk (sept. 88) til behandling i Stortingets samferdselskomite. Vi håper at Stortinget dermed vil behandle saken i høstsesjonen 1988.

Hovedplanen

Hovedplanen for ny rv. 14 Randa-berg — Rennesøy ble utarbeidet våren 1988 og lå ute til offentlig ettersyn i perioden 13. juni til 10. juli. Samtidig lå også hovedplanen for Åmøybrua (fv. 441) ute til offentlig ettersyn.



Denne kartskissen viser den mest aktuelle traseen for veger og fjordkryssinger i forbindelse med Rennesøys fastlandssamband.

Av merkandene til hovedplanene har vi merket oss at det skal bli vanskelig å presse seilingshøyden på Askjesundet bru under 12 m slik vi hadde foreslått. Videre ser det ut til at Forsvaret står sterkt på 16 m seilingshøyde på Åmøybrua. Forsvaret går også sterkt imot den anbefalte trase øst for Hegraberget på Åmøy pga. konflikt med forsvarsinteresser.

Ut over dette virker det som om den åpne planprosessen vi har lagt vekt på å gjennomføre har gitt resultater i form av relativt få konflikter.

Hovedplanen for ny rv. 14 ble behandlet i Rennesøy kommunestyre den 4. okt. d.å. Kommunestyret gikk inn for bru over Mastrafjorden mellom Rennesøy og Mosterøy. Som kjent har vi gått inn for tunnel av økonomiske hensyn (investeringskostnader).

Nødutganger?

Et annet interessant spørsmål er hvilken standard som til syvende og sist blir krevd når det gjelder Byfjordtunnelen. I hovedplanen har vi gått inn for en tre-felts tunnel. I Stortingsproposisjonen om prosjektet har Vegdirektoratet lagt inn kostnadene til en parallell rømningstunnel, mens det siste nye er at direktoratet kanskje vil kreve to løp i tunneler av denne lengden.-

Vår mening er klinkende klar. Nytten av egen sikkerhetstunnel eller toløpa tunnel ut fra ønske om nødutgang i tilfelle bilbrann er meget tvilsom. Fra brannteknisk hold (brannsjefen i Ålesund) blir det framholdt at røykutviklingen fra en bilbrann i en tunnel vil bli så sterk at noen neppe vil finne fram til en evt. nødutgang før det er forsent. Sannsynlig adferd vil derfor være at biler som kjører inn i røyken først vil forsøke å snu og kjøre ut igjen. Blir røyken så tett at de ikke ser noe vil de skalke alle luker og håpe at røyken letner slik at de kan se og deretter kjøre ut. I et normalt branntilfelle vil røyken letne i løpet av 10 - 15 minutter og i denne perioden vil de fleste kunne oppholde seg i bilen uten problemer. Det er derfor svært tvilsomt om noen nødutganger enten det er i form av egen sikkerhetstunnel eller et parallelt tunneløp noengang vil bli brukt.

Det er å håpe at denne erkjennelse også når fram til Vegdirektoratet slik at vi kan unngå svært fordyrende krav til nødutganger i lange tunneler.



Tilsatte ved Nærbø vegstasjon sammen med familiemedlemmer framfor Mor Norge eller Steinkjerringa. (Ellers registrerer vi at Viking-fansen gjør seg gjeldende, til og med på høg-Jæren.)

Annerledes velferdstur i Vv 5

Gratis fottur til Steinkjerringa

Tekst og foto: Njål Hanasand

I arbeidet med å arrangere velferdstur for de ansatte i vedlikeholdsområde nr. 5, Nærbø, fikk Velferdsutvalget flere gode forslag til tur.

Et av forslagene, som kanskje var litt spøkefullt sagt, tente likevel en gnist hos utvalget.

Det var forslaget om «Gratis fottur til Steinkjerringa». I tillegg til den ordinære velferdsturen inviterte Velferdsutvalget til ny velferdstur, nemlig til Steinkjerringa eller Mor Norge, som den heter, i Aniksdalsmarka ovenfor Vigrestad.

Søndag 25. september kl. 11.00 møttes 30 personer, store og små, på toppen av fv. 133 ved Karten.

Turen gikk først til Synesvarden (360 m.o.h.). Der fikk vi en utsikt over Jæren som virkelig rettferdiggjør navnet. Etter en liten hvil fortsatte vi i åpent og lett terreng fram til Steinkjerringa. Ved et skogholt li-

ke ved rastet vi. Her ble det rigget til en stor grill av stein og medbragt rist ble lagt på. Vi grillet pølser, spiste og koste oss.

Etterpå fikk barna sitte i fanget på Mor Norge, ikke bare barna forresten....

Mor Norge eller Steinkjerringa som den blir kalt, ble reist i 1925 av noen ungdommer fra Nærbø og Varhaug. (Nærbø og Varhaug var kanskje mer enige i den tiden).

Den ble slept fram på snøen i 4 deler og det var visst meningen at den skulle plasseres på Synesvarden. Den ble imidlertid for tung og ble derfor plassert på en passende stein der den står i dag.

Etter at Mor Norge var beundret og fotografert gikk hjemturen samme veg som vi kom. Vi var tilbake ca. kl. 15.30.

Hvor skal det gå?

Det framtidige Finnøy-sambandet

Av Leif Lindefjell

Det framtidige Finnøy-sambandet, hvor skal det gå?

Dette spørsmålet har vegkontoret etter ferien stilt til mange personer rundt om på de mange øyene i Ryfylke-bassenget. To dager i september fikk også de reisende på hurtigbåtene til Finnøy kommune og på Midtsambandet dette spørsmålet. Da ble det delt ut noen hundre spørresskjema, for å finne ut mer om hvilken start og reisemål trafikkantene på denne strekningen har. Spesielt er det nyttig for den videre planlegging å vite om Stavanger sentrum, definert som gangavstand fra kaien, fortsatt er det mål de fleste har for sin reise. Vi som selv bor i Stavanger by, ser hvor bilavhengig alle blir for å utføre litt større innkjøp. Den samme utvikling tror vi de fleste fra Ryfylke også merker, og derfor mer enn før bruker bilen til sine byturer.

NYTT FINNØYSAMBAND eller slik vi også har valgt å kalle dette prosjektet: HOVEDPLAN FOR RIKSVEG 519 VIKEVÅG-JUDABERG, skal omfatte den framtidige forbindelsen til Finnøy kommune. I dette ligger den muligheten at det nåværende Midtsambandet kan få sitt start og endepunkt på Rennesøy. Den nye riksveg 519 Vikevåg - Judaberg vil dermed inngå som en viktig arm til rv. 14 KYSTSTAMVEGEN som om

ikke så mange år er bygd ferdig over Rennesøy.

I den omfattende utredningsplanen TRANSPORTPLANEN FOR RYFYLKE fra 1986, er det snakk om flere utbyggingsfaser for å løse Ryfylkets kommunikasjonsproblemer.

Finnøysambandet er i denne planen vist med forskjellig løsning på kort og lang sikt. Ett er imidlertid felles, og det er at Kyststamvegen over



Kvote for overtid

Av Torstein Rein Larsen

På grunn av nye lønnsjusteringer fra 1. april 1988 har den gruppen som før hadde kvote på 150 timer pr. år i overtid, nå har fått endret kvote til 100 timer i året.

Vi gjengir her reglene:

1. De som har l.tr. 16 eller lavere eller er plassert i lønnstige med topplønn l.tr. 16, har 150 timer pr. år.
2. De som har l.tr. 17 - 22 eller topplønn i stigen 17 - 22, har 150 timer pr. år.
3. De som har l.tr. over 23 eller topplønn i stigen over 23, har 75 timer pr. år.



Rennesøy er det framtidige start/endepunkt for Finnøy kommunes fastlands-forbindelse i sør. I de senere fasene kan det også etableres forbindelse østover til riksveg 13 i Hjelmeland.

Mange av disse løsningene som er vist i Transportplanen for Ryfylke, ligger av økonomiske grunner langt fram i tid. Hva skal så Finnøy kommune satse på i de kommende år for å løse sine kommunikasjoner?

Dette spørsmålet har vi satt fram i denne første idedefase av hovedplanen. Vi har fått mange overbevisende svar. Disse spriker naturligvis en god del, avhengig av hvilken øy vedkommende er fra. Svar på dette vanskelige spørsmålet har vi ikke før flere forhold er bedre dokumentert, og hovedplanen får sin vanlige behandling i alle råd og organer. Slik vi tror og håper, vil også den vanlige innbygger i kommunen fortsatt engasjere seg sterkt i dette spørsmål. Vi har da tro på at den løsning for veg og ferjemønster som da blir valgt, vil være best for hele kommunen.

Utarbeidelsen av denne meget interessante og viktige hovedplan, håper vi kan være klar til offentlig behandling ved årskifte. Innen den tid vil vi fortsatt være interessert i alle de gode ideene som kan løse hele Finnøy kommunes tilkobling til fastlandet både på kort og lang sikt. Har du synspunkter på dette, ta deg gjerne en tur innom på RENNFASST-kontoret (planavdelingen på vegkontoret).

Vegvesenet 125 år i 1989

Omfattende feiring i Rogaland

Jubileumskomiteen har gjennom sitt arbeid kommet fram til følgende program for feiringen av vegvesenets 125 års jubileum i Rogaland.

Vandreutstilling

Utstillingen har som tittel: Bruer gjennom 1.100 år. Utstillingen skal være et tilbud til kommunene. Aktuelle utstillingssteder er bibliotek/kommunehus.

Miniutstilling fra VD/m lokalt tilsnitt
Vegdirektoratet har fremdeles ikke rammene/temaet for utstillingen klart, med de regner med at utstillingen blir kombinert med lokal informasjon. Vdt sender en utstilling til hvert fylke.

Utstillingen vil bli vist på lokale arrangementer i fylket, som Jærdagene, Siddisdagene o.s.v.

Jubileumsutstilling i Kongeparken/Trafikktorget

Utstillingen skal vise vegvesenet i fortid og framtid. Det foreslås at kostnadene går på Kongeparkens budsjett.

Utstillingen åpnes i forbindelse med den offisielle åpningen av jubileumsåret 25.04.89 på Trafikktorget på vegkontoret.

Når det gjelder Kongeparken, tas det forbehold om framtidig drift og vegvesenets deltakelse der.

Plakatkonkurranse

Rundskriv til alle ansatte m/invitasjon om å tegne en informasjonsplakat til jubileumsåret. Plakaten henges opp på biltilsynsstasjonene, vegstasjonene, ferjene og ferjeterminalene. Plakaten trykkes i 100 eks. i fire farger.

Vegåpninger

Alle vegåpninger markeres spesielt i jubileumsåret. Rammene for markeringen utarbeides sammen med de aktuelle distrikter/avdelinger/kommuner.

Vegvesenets dag I

Offisiell åpning av jubileumsåret i 25.04.89 m/lunsj på KNA for omlag 50 personer.

Følgende foreløpige gjesteliste er satt opp:

Ledermøtet, jubileumskomiteen, tidl. vegsjef T. Gimnes, samferdsels-

styret, fylkesordfører, en fra hver arbeidstakerorg., samferdselsminister, vegdirektør, fylkesmann og presse. Foreløpige invitasjoner er sendt til samferdselsminister, fylkesordfører, fylkesmann og vegdirektør.

Vegvesenets dag II:

Fest m/dans i Stavanger Forum for de ansatte. Stående bufet m/underholdning. Det forutsettes at Stavanger kommune låner oss Forum gratis.

Regionale møter

Det holdes regionale møter m/aktuelle emner for grupper av kommuner.

Kommunene bør spandere middag i forbindelse med møtene for på den måten å markere jubileet.

Jubileumsskrift — en bildekavalkade
Utgivelsesdato 16.04.89. Skriftet skal inneholde bilder og tekst fra vegvesenets historie.

Boken skal være en gave til de ansatte. Vi trykker 800 eks. Trykkeriet avgjør hvor mange eks. som skal trykkes for eventuelt salg.

Null-belastning på vegbudsjettet forutsettes. Boken finansieres ved hjelp av sponsormidler gjennom annonser i boken. Det har til nå vært bra respons fra aktuelle sponsorer.

Program

Det trykkes et program for jubileumsåret. I programmet skal publikum finne informasjon om hva de kan få se/være med på av markeringer i forbindelse med jubileet.

Nytt toplankryss på Karmøy



Ordfører Hans Sund, lengst til venstre, har nettopp foretatt den offisielle åpningen av toplankrysset på rv 14 ved Håvik.

Tekst og foto: Unni Evang

Stor glede på Karmøy da ordfører Hans Sund kunne åpne det nye krysset på Rv 14 på Håvik St. Hansdagen. Et toplankryss fører til mindre stress og større sikkerhet for trafikantene som ferdes på den nye parsellen daglig, sa ordføreren i sin tale. Dette gjelder ikke minst de ansatte ved Norsk Hydro Karmøy fabrikk.

Vegsjef Chester Danielsen var også godt fornøyd. Anlegget ble overlevert en uke før tiden og til en riktig pris, mente han. Arbeidet har kostet 12 millioner kroner og er finansiert av Hydro Karmøy, Hydro Olje, Tungenes ferjeterminal og vegvesenet. — Det har vært et godt og direkte sam-

arbeid med næringsinteressen, sa vegsjefen og la til at det er en samarbeidsform som også vil være nødvendig i tiden fremover.

Under lunsjen, som Karmøy kommune spanderte, ble de som arbeidet på anlegget behørig takket både av ordfører og vegsjef. Einar Grønstad fra Fylkessamferdselsstyret var og fornøyd med arbeidet og glad for det nye krysset. Det eneste han undret seg over var at med en bedre vegstandard og utbedring av gang/sykkelvegnettet på Karmøy, så ble fartsgrensen satt ned. Men det fikk han ingen forklaring på denne gangen.

Første vegåpning i Egersund på 10 år

Og det kan bli lenge til neste gang

Tekst og foto: Unni Evang

Det var stor festivitas med hornmusikk og flagg da den nye vegtraseèn fra Hestvad bru til Egersund sentrum ble åpnet 10. august. Selv været viste seg fra sin beste side.

Ordfører Olav Aurdal skar selv over snoren med en velbrukt fiskekniv, i tråd med byens tradisjoner. To av de myke trafikantene, Kristi Ramsland og Anne Helene Ege, var med og holdt i snoren i gult og grønt som er Egersunds farger. Formennene Asbjørn Oddane og Bernt Mong, som begge har jobbet på anlegget, var flaggbærere.

Da snoren vel var skåret over, inviterte kommunen på befaring på den nye parsellen og videre over Eigerøy bru med en orientering om planene framover, ikke minst for gang- og sykkelvegene. Desverre er det her som andre steder manglende bevilgninger som forsinker arbeidet. Og vegsjefen kunne ikke love Dalane noen større del av framtidige budsjetter

enn de har fått til nå. — Men den nye parsellen på 900 meter betyr mye både for framkommeligheten og trafikksikkerheten, sa vegsjefen mens gjestene nød lunsjen som kommunen sto for.

Han la til at hovedvegnettet i Egersund nå er meget bra — byen har ett tjenlig vegnett i forhold til trafikkmengde. Han sa seg også godt for-

nøyd med samarbeidet med kommunen. — Det har vist resultater. Både planarbeid og grunnerhverv har gått knirkefritt, sa vegsjef Danielsen.

Ordfører Olav Aurdal takket vegvesenet for arbeidet og overrakte i den forbindelse kommuneflagget til vegsjefen. Aurdal kom i talen sin inn på at kommunen ønsker full sysselsetting på vegsektoren i distriktet. Han ønsket derimot ikke å komme inn på omkjørselsvegen som kommunen vil ha, men som vegvesenet ikke er innstilt på. Aurdal rettet også en spesiell takk til de som arbeidet på anlegget både når det gjaldt tempoet og anleggets utseende.

Det var bare lederen i fylkessamferdselsstyre, Arne Sandnes, som helte litt malurt i begeret da han satte spørsmålsteget om vegvesenet ikke kunne spare litt penger ved å gjøre anleggene mindre pene.



Ordfører Olav Aurdal skjærer over snora, med assistanse fra vegsjef Chester Danielsen.



Vegsjefen med hjelpere og brukerne Ann Helen Ege (t.v.) og Kjersti Ramsland.

Syssettingsstrategien

Ingen oppsigelser eller permitteringer

Men en sterk begrensning i nyrekruttering

Den sterke reduksjonen i tilgjengelige økonomiske ressurser til vegvesenet er i ferd med å skape et misforhold mellom antall ansatte og arbeidsoppgaver.

Ledelsen og representanter for de ansattes organisasjoner har drøftet denne situasjonen, og blitt enige om følgende syssettingsstrategi:

Vi er bekymret over at vegvesenet kan stå overfor et økende misforhold mellom antall ansatte i etaten og de tilgjengelige økonomiske ressursene til vegsektoren. Det bør arbeides aktivt for å avverge en slik situasjon. Med dette som bakgrunn vil Vegvesenet i Rogaland basere seg på følgende strategi:

Vi tar på det nåværende tidspunkt utgangspunkt i at ingen med fast ansettelse blir oppsagt eller permittert fra sin stilling i Vegvesenet. Vi må imidlertid foreta sterke begrensninger i nyrekrutteringen og det vil bli arbeidet videre med tilbud om førtidspensjonering for ansatte over 60 år. Vi ønsker å opprettholde et forsvarlig kompetansenivå og det er en forutsetning at arbeidsstyrken blir holdt på et visst minimumsnivå.

Vi er innforstått med at situasjon - en vil kunne kreve at det foretas endringer av de ansattes arbeidsvilkår. Vi vil gå inn for at fylket anses som en arbeidsplass og det kan bli nødvendig å tilby andre nærliggende fylker å låne folk og maskiner for innsats på vegarbeid. Det vil også bli nødvendig med en mer fleksibel arbeidstid for å få til en bedre utnyttelse av maskinparken og for å legge forholdene bedre tilrette m.h.t. arbeidstid/fritid for ansatte som må bo hjemmefra. Vegvesenet skal fortsatt betraktes som en arbeidsplass slik at vi uten problem kan overføre folk mellom de enkelte avdelinger (anlegg, vedlikehold, maskin osv.).

Vi vil søke å skaffe flere oppdrag som skal utføres av egne ansatte. Dette vil vi greie ved å begrense entreprisandelen til de områder hvor vegvesenet ennå ikke har kompetanse, ved større egenandel i vedlikeholdet, ved å gå aktivt ut og få oppdrag hos andre etater/vegkontorer, ved egenproduksjon av produkter som f.eks. støyskjermer og kantstener til egen virksomhet og ved å ta tilbake mer av vedlikeholdet av fylkes- og riksvegene fra kommunene. Vi vil bedre kunne utnytte egen arbeidskraft ved å prioritere arbeidskraftsintensive prosjekter når dette er mulig.

Vegvesenet har idag stor kompetanse både innen planlegging og utførelse, men vi er innforstått med at Vegvesenet på enkelte områder mangler kompetanse som idag gjør at oppdrag settes bort til konsulenter og entreprenører. Vi vil arbeide aktivt for å bygge opp denne manglende kompetanse bl.a. ved å oppfordre ansatte i driften til å ta videreutdanning.

Det blir nødvendig å skaffe tilgang på flere økonomiske ressurser.

Dette skal gjøres

- Ved å arbeide aktivt for at Vegvesenet skal tilføres flere midler gjennom ekstraordinære finansieringsmåter.
- Ved å overbevise Vegdirektoratet og fylket om at budsjetttrammene for ordinære anleggs- og vedlikeholdsmidler må økes.
- Ved å arbeide for at refusjonsbevilgningene blir brukt til finansiering av nye anlegg.
- Ved å arbeide for å endre forskotteringsavtalene slik at tilbakebe-

talingen får mindre innvirkning på syssettingen i overgangsperioden.

- Ved å trekke kommunene mer økonomisk inn i bygging av gang- og sykkelstier.
- Ved aktiv utleiopolitikk av ledige driftsbygninger.
- Ved å skjære ned utenforliggende kostnader, og redusere administrative kostnader og ikke-lønnsrelaterte utgifter.

Det kan bli nødvendig med interne omfordelinger av arbeidsoppgaver i forhold til dagens organisering.

Videre kan det bli aktuelt å overta oppdrag som idag utføres av konsulenter.

Ledelsen og personalorganisasjonene vil gjennom videre kontakt og samarbeid, gjensidig informasjon, opprettelse av arbeidsgrupper og utvalg og på andre måter arbeide aktivt for å gjennomføre den strategi som er skisert foran.

Vi har tro på at dette vil kunne hjelpe til å bevare Vegvesenet som en effektiv og konkurransedyktig etat med kompetanse til å planlegge, bygge og vedlikeholde veger i årene framover.

Erstatning for arbeidsskader

Få ryggeskader i Rogaland

Av Johan Lund

For vegvesenet på landsbasis er ansvar for skader erkjent i 562 saker siste år, herav 44 i vårt fylke. Samlet erstatningsbeløp er ca. 5,7 mill. kr., herav for Rogaland ca. 176.000,- kr.

Skader forårsaket av motorkjøretøyer dominerer bildet både når det gjelder antall skader og erstatningsbeløp, nemlig med henholdsvis 54 % og 62 % av totalen.

For Rogaland er det avvik når det gjelder antall skader ved bruk av motorvogn, idet disse utgjorde bare 27 % av totalen.

RYGGESKADER har vært og er

fortsatt sterkt representert på skadestatistikken. På landsbasis er det ialt 105 ryggeskader med totalt erstatningsbeløp på 920.000,- kr. Her peker Rogaland seg ut i gunstig retning. Vi har bare 4 ryggeskader og med et erstatningsansvar som ligger nest lavest fylkene imellom. De 4 tilfellene kostet oss i snitt ca. 3.800,-, mot gjennomsnittlig ca. 8.700,- kr. for alle fylkene.

Det er ofte vanskelige arbeidssituasjoner for våre sjåførere. Uhell er det ikke lett å få bort fullt ut. La det likevel gå sport i det, slik at mest mulig av midlene går inn i produksjonen! La oss gå inn for å toppe skadestatistikken neste år i positiv betydning!

Maskinfører-fagbrev til 12 vegvesen-tilsette

Tekst og foto: Harald Sel

Tolv vegvesen-tilsette i Rogaland har avlagt den praktiske eksamen til maskin-fagprøven. Den teoretiske delen av fagprøven gjorde dei seg ferdige med i desember i fjor.

Krava til fagprøven ligg høgt, og det er i omfattande opplæring dei 12 har gjennomgått. I heile fjor haust sat dei på skulebenken 2 kveldar i veka a 4 timar.

Den praktiske eksamen, som blei avlagt i sommar, gjekk over 2 dagar. På den tida skulle kandidatane utføra eit definert maskinelt arbeid.

Undervisningsopplegget og gjennomføringa av eksamen var det Time vidaregåande skole på Bryne som hadde ansvaret for. Lærar ved skulen Magnor Rege, seier at opplegget har vore svært vellukka. — Men så har då også vegvesenet stilt med flinke elevar, legg han til.

Maskinførarane som har avlagt sin fagprøve-eksamen, er: Odd Egil Narten, Hans Gjederø, Håkon Evjent, Olaf Dukstad og Kristoffer Skjørestad ved Bærheim vegsentral. Frå Nærbø vegstasjon: Harald Gilja, Erik Fjermestad, Noralf Undheim, Pål Undheim og Jan Vidar Mathningsdal. Frå laboratoriet Magnus Fiskebjønn og frå vegkontoret Jostein Aadnøy.

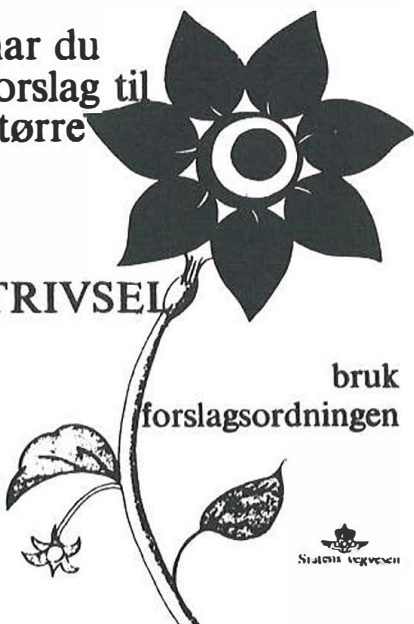


Lærar ved Time vidaregåande skole, Magnor Rege (t.h.) og hoveditillitsmann Ole Tamburstuen var sensorar for den praktiske eksamen. I 2 heile arbeidsdagar studerte dei kvar enkelt kandidat og den måten arbeidet blei utført på.

har du
forslag til
større

TRIVSEL

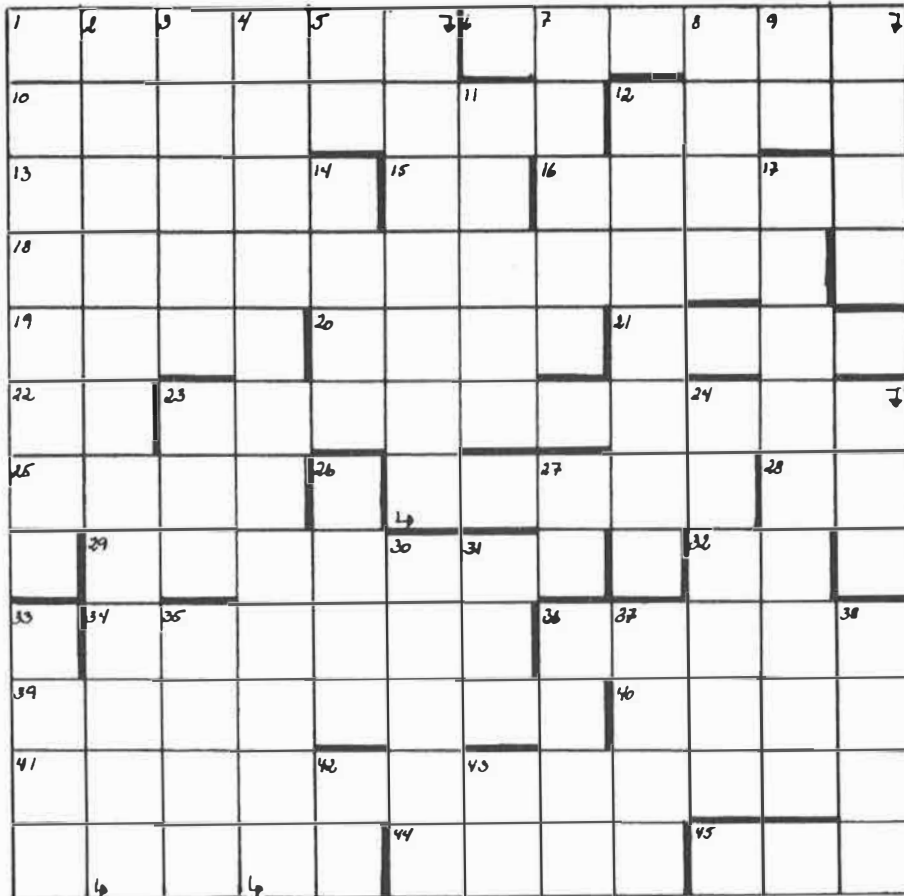
bruk
forslagsordningen



Pål Undheim tar ein aldri så liten pause under den praktiske eksamen.

Kryssord nr. 3/88

Løsning nr. 2/88



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

Vinnere av pengelodd

Birger Raugstad
Egersund vegstasjon

Erik Havrevoll
4220 Sandeid



Løsningen sendes Rygjavegen, P.b. 197, 4001 Stavanger
innen 1. des. 1988.

Innsendt av:

Adresse:

LODDRETT:

1. Hån
2. Lov
3. Pene
4. Fagkretsen
5. Dags dato
7. Bok
8. Navn
9. Leker
12. Starte
14. Omv. tysk men
17. Ungene
23. Reiste
24. Vesenet
26. Topp
27. Selskap
30. Dyr
31. Nektelse
33. Fremkomstmiddel
35. Barnslig
36. OMv. opplagt
37. Kv. navn
38. «Tråd»
42. Kongelig Norsk
43. 3,14

VANNRETT:

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 1. En Wiik | 23. Skole |
| 6. Cella | 25. K..., by |
| 10. Lim | 28. Mål |
| 12. Stang | 29. Idiotisk |
| 13. Skalldyr | 32. Ola Tveit |
| 15. Hvilte | 34. Gå imot |
| 16. Brukes i 6 vannrett | 36. infam |
| 18. Verktøy | 39. På kanten |
| 19. Pronomen | 40. Støtte |
| 20. Mates | 41. Gotteri |
| 21. Motsatt spebarn | 44. Kanten |
| 22. På fly | 45. «Fart» |

Personalnytt

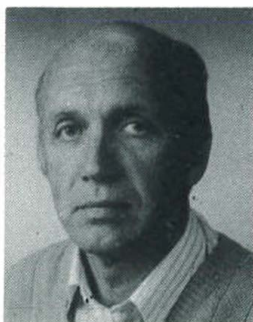
Nye medarbeidarar



Sture Berg
Engasjert spesialarbeidar ved Bokn-
prosjektet



Ragnhild Hauge
Kontorfullmektig ved E 18 - anlegget



Gunnar Magnussen
Konsulent ved Biltilsynet i Haugesund



Bjørg Ravnås
Avdelingsdirektør ved planavdelinga

Bedriftens jantelov

- Du skal helst ikke være deg selv.
- Vis aldri åpent at du har tiltro til deg selv.
- Vis det ikke hvis du har noe som minner om personlighet. Det gjør deg bare mistenkelig.
- Du skal ikke si hva du virkelig mener.
- Du må helst ikke mene noe på tvers av hva sjefen mener.
- Du skal ikke være for dynamisk. Det er alltid noen som ikke klarer å følge med.
- Du må ikke vise hva du føler.
- Du må ikke ha for mange ideer om forandring.
- Du må ikke glemme å ta taktiske hensyn.
- Du skal ikke prøve å tenke nytt og originalt.
- Du skal ikke stille krav til andre enn deg selv.
- Du må ikke trække noen på tærne ved å være utålmodig.
- Du bør ikke la de andre vite hva du virkelig mener om dem.
- Du skal være forsiktig med å vise tilfitt.
- Du skal aldri føle deg for trygg.
- Du må ikke prøve for sterkt å få folk til å forandre sin vanetenkning.
- Pass deg for å trenge for dypt ned i sakene. Da avdekker du bare nye problemer.
- Glem ikke å være litt mistenksom overfor andres motiver.
- Pass godt på at ikke noen andre oppnår mer innflytelse enn deg.
- Slipp ingen til før du er sikker på at de ikke betyr noen trusel mot deg.
- Sørg alltid for å ha ryggen fri hvis du blir nødt til å ta en beslutning.
- Du kan like godt slutte med å gjøre ditt aller beste. Det vekker bare irritasjon hvis du er for ivrig.
- Pass endelig på ikke å vise at du er noe bedre enn andre.
- Innrøm aldri åpent at du har tatt feil. Det kan brukes mot deg siden.
- Vær forsiktig med å fordele oppdrag etter kvalifikasjoner (Noen kunne bli arbeidsledig).
- Sørg for å være konform slik at ingen legger merke til deg. Da er du tryggest.



Bodil Ersdal
Kontorfullmektig ved administrasjons- og økonomiavdelinga, vegkontoret

Takk for samarbeidet

Dagrunn Mysen
Avdelingsingeniør ved grunnseksjonen, vegkontoret?

Mette Dahle
Kontorfullmektig ved Biltilsynet, Stavanger

Endre Surnevik
Konsulent ved økonomiseksjonen, vegkontoret

Anders Jørgensen
Formann ved vedlikeholdet, Sand vegstasjon

Gjelder bedriftens jantelov hos oss? For deg? For sjefen din? Tenk etter! og i tilfelle hva gjør *du* med det?

Kilde: Lederskap og lønnsomhetskrise, utgitt på Bedriftsøkonomisk Forlag.





Møteulykker skjer på fritidsreiser i helgen

Halvparten av møteulykkene inntreffer fredag, lørdag og søndag, en høy andel på fredager. Halvdelen av møteulykkene skjer på fritidsreiser og en tredjedel ved reiser i arbeid.

Møteulykker har lav andel promillekjøring

Andelen promillemistenkte er ca 3% i møteulykker og ca 10% i øvrige kjøretøyulykker utenfor tettsteder. I tettsteder er forskjellen mindre.

Få unge førere

Unge førere er ikke spesielt ofte involvert i møteulykker. Aldersgruppen 30 til 65 år er mer involvert i møteulykker enn i andre ulykker.

Personbiler og lastebiler er ofte innblandet

Personbiler (64%) og lastebiler (9%) er overrepresentert i møteulykker i forhold til øvrige kjøretøyulykker. Moped og motorsykler er derimot underrepresentert. Dette er ikke unaturlig fordi kjøretøyenes bredde har stor betydning.

Møteulykker skjer ofte etter skrens

Skrens oppgis ofte som årsak. Ellers er eldre kjøretøy og kjøretøy med dårlig teknisk standard ikke sjelden innblandet.

Møteulykker skjer oftest på smale vegger med liten trafikk

Nesten 40% av møteulykkene skjer på vegger smalere enn 5,5 m, dvs. vegger som ikke er merket med midtlinje. For de øvrige kjøretøyulykkene finner 25% av ulykkene sted på smale vegger. Tendensen er at en meget stor andel (2/3) av møteulykkene skjer på vegger med bredde mellom 4,5 m og 7,4 m. Det er altså først og fremst på vegger med lav trafikk at møteulykkene opptrer.

Møteulykker skjer i dagslys

Det største antallet møteulykker skjer om formiddagen og om dagen. 2/3 skjer mellom kl 0900 og kl 1700, mens ca 50% av de øvrige ulykkene finner sted mellom de samme tidspunkter.

Møteulykker skjer utenfor tettsteder

Møteulykker skjer oftest utenfor tettbygde strøk. Nesten tre av fire møteulykker skjer her. Alvorlighetsgraden for disse ulykkene er også mer enn dobbelt så høy som for de som skjer i tettsteder.

Møteulykker skjer oftest om vinteren (på glatt føre)

Møteulykker har en høy andel av ulykker i månedene november – mars (55%), mot ca 30% for de øvrige månedene. Møteulykkene skjer oftest på snø/is (42%), mot 18% for de andre kjøretøyulykkene.

Styringsystem for anleggsdriften — mål og rapportering

Av Olav Øyvind Hamre

På anleggsjefkonferansen høsten 1988 ble det nedsatt en gruppe av anleggsjef-er og tjenestemenn ved anleggskontoret i Vegdirektoratet for å vurdere framtidsperspektiver og utfordringer for anleggsdriften i Statens vegvesen.

Gruppen har fått navnet «Hakkespettgruppen» og i det ligger det en oppfordring, *Gjør som hakkespetten: Bruk hodet.*

Gruppen har kommet med to rapporter. Den første behandlet temaet «effektiv gjennomføring av investeringsprosjekter». På bakgrunn av den rapporten har gruppen i vår i sin rapport nr. 2 tatt for seg temaet «styringsystem for anleggsdriften». Sentralt i dette temaet står rapporteringssystemet mellom Vegdirektoratet og vegkontorene.

I det godkjente program for fornyelser av statsforvaltninger heter det:

«De statlige virksomheter skal i økende grad

— utforme mål og delmål i samråd med de sentrale myndigheter.

— rapportere om oppnådde resultater.

— utarbeide virksomhetsplaner».

Målstyringsprinsippet er også nedfelt i «Manifest for Statens vegvesen i Rogaland» hvor det heter at vi vil gå inn for: — en mål — og resultatrettet ledelsesform —.

Dette styringssystem gir større frihet og ansvar til de forskjellige nivåer i organisasjonen. På den annen side stiller det krav til dokumentasjon av resultatene som oppnås. Målformuleringer og resultater må dokumenteres på tre nivåer: Vegdirektoratet — vegkontorene — de enkelte anlegg.

«Hakkespettgruppen» har konsentrert seg om fire hovedgrupper hvor det er nødvendig å formulere mål og hvor vi skal dokumentere resultater og rapportere avvik i forhold til de mål som er satt.

1. Kvalitet
2. Økonomi
3. Tid
4. Ressursutnyttelse

Kvalitet

Når det gjelder pkt. 1, kvalitet, har gruppen valgt ut følgende kriterier hvor det enkelte anlegg skal dokumentere resultater:

- Ferdig veg** — målt aksellast (helårsbæreevne)
- Dekke Bærelag** — jevnhet
— andel hvor det er brukt stabilisert bærelag.

- Forsterkningslag** — Finstoffinnhold
— komprimering
- Tunnel** — tunnelprofil
- Betong** — trykkstyrke

Det meste av av dette vil vi kjenne igjen fra den kvalitetskontroll vi har drevet i mange år. Selv om det bare er ovennevnte kriterier som er tatt med i rapporteringene er det selvsagt at de øvrige krav som er gitt gjennom vegnormalene også skal sikres.

Målet er formulert slik at i 1988 skal minimum 80 % tilfredstille kravene økende til 90 % i 1990 og 98 % i 1993.

For egen del vil jeg tilføye at krav om fri høyde i tunneler allerede skal være 100 % oppfylt på de tunneler vi bygger i dag.

Økonomi

Under gruppen økonomi er det et overordnet mål at den årlige produktivitsveksten skal være min. 2 % og at vi skal være lavest på 50 % av de anlegg vi regner egenregikalkyler på. For å følge produktivitsutviklingen er det lagt opp til rapportering på utvalgte prosesser. Det er videre for vegkontoret og det enkelte anlegg formulert mål med hensyn til utført pris i forhold til opprinnelig budsjettforslag. For enkelte anlegg er f.eks. målet satt til 10 %. Det betyr nok at vi i samarbeid med planleggerne må skjerpe oss i arbeidet med detaljplanoverslagene. For fylkets totale anleggsbudsjett er målet at vi i september måned skal kunne angi årsforbruket med en nøyaktighet på 2 %. En sjekk av listene for 1987 viser at vi i september bommet med ca 1.5 % på antatt årsforbruk i forhold til det som gikk med, men det var ikke meldt inn plantall for årsforbruket på mer enn ca 75 %. Grunnledingen av plantall ligger bedre an i år.

Tid

Under pkt. 3, tid, er det formulert med hensyn til byggetiden at en anleggsparsell normalt ikke skal ha lengre byggetid enn 3 år. (for spesielle storanlegg mindre enn 4 år) Dette har med økonomien og rasjonell drift å gjøre. Det er videre målet at den åpningsdato som er forutsatt i budsjettet skal overholdes. Det ligger an til at vi skal greie det sistnevnte krav for de fem anleggsparseller som er forutsatt åpnet i 1988.

Ressursutnyttelse

Pkt. 4, ressursutnyttelse, omhandler bruk av egne og fremmede ressurser. Sentralt står her forholdet mellom entrepris, egenregi og egenregikalkyler. Målet er at innen visse rammer, som kan variere fylkene imellom, skal en andel av byggevolumet være forbeholdt egenregi. En andel skal holdes åpen for konkurranse mellom entreprenører, mens en andel, foreløpig satt til 10 % men økende til 30 % i årene 1990 - 93, er forutsatt underlagt full konkurranse egenregi/entreprise.

Slik som sysselsettingssituasjonen fortøner seg idag for vårt vedkommende ser jeg store problemer med sistnevnte mål. Jeg har inntrykk av at andre fylker har det på samme måte. Løsningen ligger kanskje i at vi i større grad enn hittil legger inn egenregikalkyler på større oppdrag og benytter oss av underentreprenører på spesialområder hvor vi mangler kompetanse og utstyr. Det er jo en arbeidsform vi ser entreprenørbedriftene benytte seg av.

Jeg har med dette forsøkt å videreformidle noen av de mål og rapporteringrutiner som «Hakkespettgruppen» mener bør legges til grunn i anleggsdriften under en målstyrt ledelsesform.

Meningen er at opplegget skal tas i bruk i 1989, men allerede i 1988 er enkelte fylker, deriblant Rogaland bedt om å være med på et noe forenklet prøveopplegg.

Konklusjonen vil være at vi skal unngå uønsket detaljstyring fra overordnet myndighet må vi aktivt delta i utarbeidelsen av målformuleringene og vi må skjerpe oss i dokumentering av resultater.



Registrering av rapporter i utedrifta

Prøveprosjekt på Nærbø



Anne Lise Njærheim (t.v.) og Eli Undheim foretar registreringen ved Nærbø vegstasjon. De står i direkte forbindelse med Nord-maskinen på vegkontoret. Fra Vegkontoret blir dataene sendt videre til Kommunedata Vestlandet i Bergen for avregning.

Tekst og foto: Njål Hanasand

I forbindelse med desentralisering/delegering av oppgaver fra vegkontorene til utedriften har Vegdirektoratet satt i gang et prøveprosjekt av rapporter i utedriften.

Nærbø vegstasjon er tatt ut til å være med på prosjektet sammen med Berger vegsentral i Akershus, Vrådal vegstasjon i Telemark og et anlegg på Ringerrike i Buskerud.

I forbindelse med dette prosjektet er det utnevnt arbeidsgrupper for hvert sted som består av representanter fra vegkontorene, vegstasjonene og organisasjonene. Hele prøveprosjektet blir ledet av en styringsgruppe i Vegdirektoratet.

Prøveprosjektet går ut på at det registreres på en terminal ved vegstasjonen som står i direkte forbindelse med Nordmaskinen ved vegkontoret. Fra vegkontoret blir dataene sendt videre til KDV (Kommunedata Vestlandet) i Bergen for avregning.

Etter at registreringen er avsluttet ved vegstasjonen blir rapportene

sendt vegkontoret for manuell kontroll når datalistene foreligger.

Dataregistreringen blir foretatt i et delsystem til vegvesenets Planleggings-, Budsjetterings og Regnskapssystem (PBR-systemet).

Prøveprosjektet omfatter bare rapporter som ikke medfører utbetaling, det vil si plantall, prosessrapport, egenmaskinrapport, oppmålingsrapport og intern vareleveranse.

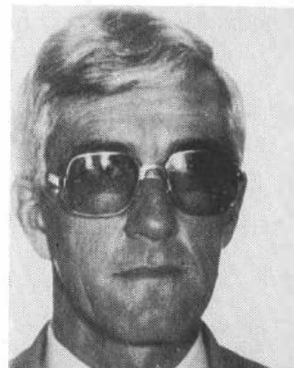
På Nærbø vegstasjon er det Anne Elise Njærheim og Eli Undheim som foretar registreringen.

Prosjektet ble startet opp 1. september og på første registreringen var det bare prosessrapporter og egenmaskinrapporter som ble registrert.

Hensikten med prosjektet er først og fremst å framskynde regnskapsrapporteringen. Dersom f. eks. rapportene fra 1. periode blir registrert i løpet av dagene 16.-19. vil regnskapstallene etter månedens første halvdel foreligge for oppslag på skjermtterminal ca. den 22. i samme måned.



Storlygaren



Tar imot utfordringen fra Th. Prestegård med denne historien:

Far og sønn var ute og gikk tur, så sier gutten: Du far, hva er kamerater?

Det er du og jeg det, svarer faren.

Men hva er mor da? spør han igjen.

Det er folk det, svarer faren.

Men babyer da, hva er de?

Jo, de er fremtiden de.

Et stykke ut på natten kommer gutten inn på foreldrenes soverom og sier:

Kamerat, du må vekke folket, for fremtiden er full av skit.

Utfordringene går videre til vår nyanstatte konsulent Gunnar Magnusen.

Hilsen

Haakon B. Tolleshaug



— Jeg blir borte i noen minutter. Rør i vannet selv, slik at du ikke brenner fast!

Tryggere arbeidsplasser i vegvesenet

Av Turid Nordbø

Erfaringer har lært oss at det ikke er mulig å sikre seg helt mot ulykker. Selv under de beste forhold vil det en gang iblant gå galt. Vi skulle for eksempel tro at konditoryrket er forholdsviss sikkert, og at arbeid med kakefyll er farefritt. Likevel forteller skademelding om en dame som brakk en tann, da hun smakte på kremen til valnøttkaken. Det hadde åpenbart kommet et nøtteskall på avveier.



La oss nå sette alle «kluter» til for at skadetallene skal reduseres! Det nytter lite hva man skriver ned av fine regler, hvis den enkelte ikke er seg sitt ansvar bevisst og følger reglene. Ut fra klager om unnløst bruk av personlig verneutstyr, ble det på et fagsjefmøte bestemt å sende ut nedenstående rundskriv. Umiddelbart etter rundskrivet var utsendt, fikk vi en telefon fra en ansatt som var noe ilter. «Hvorfor hadde ikke hans avdeling fått rundskrivet, — var det ikke viktig at de også brukte korrekt verneutstyr? «En herlig reaksjon! Den viser vilje og interesse fra de ansatte til å være med på å skape trygge arbeidsplasser.

Rundskriv nr. 46

Vernelederen har den siste tiden fått mange klager om at oppsynsmenn i

driften og personell fra vegkontoret — IKKE BRUKER PÅBUDT PERSONLIG VERNEUTSTYR — ved besøk, eller ved arbeide i driften. Dette er beklagelig, og må gjøres noe med!

Lovpåbud

Det er PÅBUDT å bruke personlig verneutstyr ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste, som foregår utenom kontoret. Påbudet gjelder for alle ansatt, men med unntak av: **Biltilsynet som har sitt eget uniformsreglement.**

Vernereglene

Vernereglene gir instruks om bruk av personlig verneutstyr. Brudd på reglene vil bli betraktet som tjenesteforsømmelse og kan medføre avskjedigelse.

Personlig verneutstyr er først og fremst en sikkerhetsfaktor, for å bli bedre sett, hindre ulykker og helseskader. Da verneutstyret idag er hensiktsmessig og godt, er det ingen unnskyldning for ikke å bruke korrekt utstyr.

Anskaffelse av nødvendig personlig verneutstyr for ansatte

Verneutstyret er gratis og fås i alle størrelser. Bestilling kan gjøres ved lageret på Bærheim vegsentral, eller ved den vegstasjonen en tilhører. Verneutstyret skal føres på det kostnadsstedsnummeret hvor den enkelte arbeider.

Hva er nødvendig verneutstyr?

Minstekrav til utstyr ved besøk på våre arbeidsplasser:

* Vernejakke/-vest og vernesko.

Knuseverk og tunneler er arbeidsplasser som alltid skal være skiltmerket:

* DETTE ER HJELMOMRÅDE

— BRUK HJELM —

* DETTE ER STØYOMRÅDE

— BRUK ØREKLOKKER —

Ved besøk på disse arbeidsplassene må skiltene respekteres, og foreskrevet utstyr brukes.

Arbeidsplasser i fjellskjæring, grøfter og anlegg med hengende last, er hjelmområde.

Private som arbeider i vegvesenets tjeneste

Arbeidsmiljølovens paragraf 15 pålegger at private som arbeider i vegvesenets tjeneste SKAL bruke personlig verneutstyr, på lik linje med det personlige verneutstyret som vegvesenets tjenestemenn bruker. I alle leie/ anbudsavtaler med privatpersoner og konsulentfirma påbyr vegsjefen at kravet følges. Vernereglene vedlegges, og forskriftsmessig verneutstyr må private selv anskaffe og betale.

Verneombudets plikt

Det er verneombudenes plikt, innen sine verneområder, å følge opp at vernereglementet blir respektert. Dersom noen fortsatt ikke følger påbudt reglement, skal verneombudene melde dette til vernelederen. Han vil vurderte saken og eventuelt ta tjenesteforsømmelser opp med driftssjefen.

Vern — for liv og helse

Det er viktig å verne liv og helse. Vi har oppgjennom årene hatt flere arbeidsuhell som kunne vært unngått, om nødvendig verneutstyr var brukt. Ulykker som rammer den enkelte koster også samfunnet store summer.

Når vi nå innskjerper bruk av personlig verneutstyr, må dette oppfattes som et positivt tiltak i arbeidet for å hindre ulykker. Vi håper derfor at samtylige ansatte vil støtte opp om arbeidet.

MEN KVIFOR SKAL EG TA ANSVAR FOR
HELSE MI, NÅR VI HAR LEGAR
TIL Å GJØRE DET ?



Bedriftsbesøk på Nærbø vegstasjon

Av Njål Hanasand

Mandag 22. august 1988 var det bedriftsbesøk på Nærbø vegstasjon. Det var Ålgård Rotary Klubb som hadde bedt om å få besøke vegstasjonen.

Det møtte 14 av klubbens medlemmer i tillegg til 1 medlem fra Bryne Rotary Klubb.

5 av ÅRK's medlemmer ble sørgelig skuffet da de møtte på klubbens faste møtested kl. 18.00 og fant ut at de hadde glemt å lese programmet.

De 15 ble tatt imot av vegmester Per Skårland i det nye administrasjonsbygget på vegstasjonen. Han orienterte om byggeforberedelsene, byggingen, det byggetekniske som var utført av vegarbeiderne, om dugnaden og kostnadene.

Gjestene ble så vist rundt i bygget. Den utradisjonelle måten byggearbeiderne var gjennomført på, og resultatet, vakte høylydt beundring hos tilhørerne.

Etterpå fortsatte besøket i møtesalen i «gamlebygget» der Skårland ga en grundig og folkelig orientering om vedlikeholdsområde 5, geografien, vegklasser/-lengder, arbeidsoppgaver, sommer- og vintervedlikehold og den økonomiske situasjonen med reduserte bevilgninger og de problemer dette fører til.

Han fortalte videre om vegvesenets oppbygning med plan-, anleggs-, vedlikeholds- og maskinavdeling.

Besøket ble en stor suksess, noe gjestene ga uttrykk for. Slike arrangement er med og åpner publikums bevissthet for hvile oppgaver og problemer vegvesenets ansatte har å stri med.

Til slutt fikk vegmester Skårland overrakt Ålgård Rotary Klubb's oppmerksomhetsgave, en brusopptrekker støpt i messing og formet som en «spinnkjerring».



Fra bedriftsbesøket på Nærbø vegstasjon.

Ny omkjøringsveg ved Høle

Tekst og foto: Harald Sel

Ein ny parsell av riksveg 13 ved Høle i Sandnes blei opna for trafikk i slutten av august. Etter dette går gjennomgangstrafikken utanom Høle sentrum, der forholda for både bilistar og andre trafikantar har vore vanskeleg og farleg.

Den nye veggen, som går frå Bjønnbåsen til Voll, er 1,4 lang. Breidda er 6,5 meter, medrekna 0,5 meter

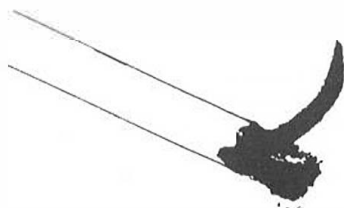
skulder på kvar side. Det er sett opp 1036 meter rekkverk. I samband med jordbruksdrifta i området, er det bygt 4 fe-undergangar.

Anleggsarbeidet tok til i november 1987. Vegen er bygd i eigen regi. Totalkostnadane for prosjektet kom på 5,5 millionar kr. Dette er 1,5 mill. kr mindre enn kostnadsoverslaget.



Anleggsledar Martin Aske og varaordførar i Sandnes, Geir I. Mykletun, opna den vestre delen av den nye veggen, ved å fjerna sperrekjeglene.

I den andre enden av traseen var det vegsjef Chester Danielsen og arbeidare på anlegget som fjerna kjeglene



Røyke-problemet er relativt enkelt å løse i forhold til de fleste andre helse- og miljøproblemer.

«Vaktskifte» på Skudeneshavnsambandet

Tekst og foto: Harald Sel

Første juli i år overtok Rutelaget Askøy — Bergen ferjetrafikken mellom Randaberg og Skudeneshavn etter Det Stavangerske Dampskipsselskap, som har trafikert strekninga sidan sambandet blei oppretta.

Til å ta seg av ferjetrafikken på Skudeneshavnsambandet har Rutelaget Askøy — Bergen oppretta dotterselskapet A/S Rogaland Kystferjer A/B med eigen administrasjon i Randaberg.

Etter mykje uro rundt konsesjons-søknadane for trafikken på sambandet, var det knytta stor spenning til «vaktskiftet» om morgonen den 1. juli. Skiftet blei mellom anna markert med at bilistane i dei første ferjekøane fekk tildelt roser. (Biletet øverst.) Og på kaien sto direktøren for Rutelaget Askøy — Bergen og dirigerte bilane ved iland- og ombordkjøring. På biletet nederst pustar han ut etter at «Herdla» er fullasta og klar for avgang frå Mekjarvik.





DØDEN — EN GÅTE?

Av Harald Lødemel

Onsdag 24. august fikk jeg være med å bære min farmor til sin siste hvile. Hun fikk dø i en alder av nesten 92 år.

Denne begravelsen fikk meg til å tenke på døden og på livet mitt. Hvis vi skal være ærlige, har vel de fleste av oss en slags frykt for døden. Det er liksom noe skremmende, noe ukjent. Bibelen taler om at syndefallet skilte mennesket fra Gud, og med syndefallet kom også døden.

1. Mosebok 2,17 «... for den dag du eter av det, skal du visselig dø». Vi kjenner historien om slangen som frister og mennesket som gir etter. Fallet førte til at mennesket ble stengt ute fra Edens hage. Nå er det at Gud gjennom Moses gir mennesket de ti bud som må holdes for å få del i evig liv. Men budene klarer vi heller ikke å holde. Gud elsker derimot mennesket så høyt at han sender sin eneste sønn, Jesus Kristus, for at hver den som tror på ham, ikke skal fortapes men ha evig liv. (Joh. 3,16). For farmor var ikke døden noe skremmende. Hun hadde fått sett hva Jesus hadde gjort nettopp for henne. Hans død og oppstandelse var farmors inngangsbillett til himlen. Hun visste at på den andre siden av døden ventet en plass for henne ved Jesu side.

Jesus har plass til deg også. I Joh. 10,9 sier Jesus selv: «Jeg er døren, om noen går inn gjennom meg, skal han bli frelst. ...». Det er din personlige tro på Jesus som frelser for din synd, som er avgjørende. Si ja til Jesus i dag, ikke vent! det kan bli for sent. Lykke til!



Biltilsynets rolle i føreropplæringen

Av Johan Berntsen, Biltilsynet i Haugesund

Man leser så øyet blir stort!

For eksempel i vår årsmelding 87, side 11. Jeg siterer: «Manglende faglig kompetanse ...» Altså beklager Biltilsynet i Rogaland seg over manglende faglig kompetanse i forbindelse med føreropplæringen. Samtidig utviskes funksjonsdelingen faglig og lønnsmessig ved nettopp de to stasjonene man har «glemt» at (minst) den formelle kompetanse finnes. Man har kanskje tenkt nå å la stasjonssjefene ta utdanningen ved Statens Trafikk lærerskole?

Jeg siterer videre: «... og knappe ressurser har dessverre ...» Vel — vi har prøvd å prioritere drøfting av mindre ressurskrevende arbeidsmetoder. En slik drøfting har det vært mulig å få vegkontoret med på tidligere. Den gang ressursene ikke var så knappe!

Sitat litt foran: «Konkurransen om elevene synes hard, og ulike virkemidler blir brukt.» Ja? Etter så mange år var det kanskje en ide om biltilsynet innstiller seg på de forhold som skal gjelde. Vi har prøvd det. Og — vi har flere virkemidler som vi ikke får begynne å behandle, enn så bruke. Våre forslag her er lite radikale,

de går bare på åpenhet overfor dem det er meningen å tjene.

Videre: «Biltilsynet forsøker etter beste evne ...» Man søker en bedret føreropplæring, men ikke via drøfting av synspunkter fra folk som tillater seg å tenke selv. Og spesielt ikke om de tenker/vurderer anderledes!

Til slutt (når jeg først er igang): Etter å ha lest Haugesunds Avis sist uke må det være tillatt å minne vegkontoret om at pedagogikk har å gjøre med ulike metoder for kontakt/respons/selv læring. En interessert lærer kan bruke dette med hell, bevisst eller ubevisst. Mens en uinteressert lærer får vansker om han skal lure «pus» med noe som i hans situasjon blir en «tremus».

En parallell kan trekkes:

Både pedagogikk og holdningsdannelse «faller i fisk» for en etat dersom den i de større linjene viser seg inkompetent, nedlatende, vil sensurere fremfor å begrunne o.l.

Skal eksperimenter og forskning settes i verk i «hytt og vær» eller i den retning en bred erfaring sannsynliggjøres? Lønner det seg å pløye «upløydd mark» på Hardangervidda?



Faksimile av Haugesunds Avis sitt referat av 5. oktober 1988, fra seminaret. Trafikksikkerhet i Norden, som Johan Bernitsen viser til i sitt innlegg.

POLITIKARKOMMENTAREN

Trafikkulukker er også økonomi

Det kom nyleg ei utgreiing frå NOU om norsk økonomi for åra framover og forslag til tiltak for å betra denne. Også der lesme e om at sentralisering og mindre overføringar til industri, jordbruk og andre skal få landet på fote igjen økonomisk.

Tru om det ikkje snart er på tide også å sjå på andre sider ved norsk økonomi enn dei til vanleg har vorte fokusert på. Kva med t.d. livsstilsjukdomar og kva med trafikkulukkene i denne samanhengen? Kva slag utgifter fører dei med seg for samfunnet?

Berekningar Transportøkonomisk Institutt har gjort syner, i fylgje Aftenposten 5/7-1988, at samfunnet vil tapa 9 milliardar kr ved trafikkulukker i 1988 og 100 milliardar 1988-kroner årleg om 10 år dersom utviklinga held fram som nå. Det seier seg sjølv at dette kan ikkje samfunnet leva med om det slett ikkje går så gale som berekningane syner. Ei anna og ennå viktigare side ved dette er alle dei tragediane som fylgjer med. Me veit også vel at Rogaland har fått sin del på ulukkesstatistikken.

Dette må gjerast noko med. Me kan alle gjera vårt. La oss begynna med ungene. Me veit at dei tenkjer ikkje alltid like lurt i trafikken. Korleis kan me t.d. laga skulevegen sikrare? Korleis skal me greia læra ungene dei viktigaste reglane som gjeld dei i trafikken?

Her trur eg på at eit samarbeid mellom foreldre, skule, politi, kommune og born kan vera den måten dette best kan gjennomførast på. Slik kan også foreldra verta trekte inn på fleire område. Trafikkfarlege vegstrekningar er det kanskje dei som best kjenner til. Og det er dei som kan utstyra ungene med refleks og rett utstyr på syklane.

Dette samarbeidet vil kunna resultera i betre kunnskapar om trafikkreglane. Medan dette har pågått vil ein også truleg ha funne trafikkfeller det kan rettast på med enkle midlar. Det er her kommunale etatar kjem inn. Ikkje alt kostar så mykje. Det må berre bli peika på.

Det er nå vedteken ein handlingsplan for trafikksikring i Rogaland. Me får setja vår lit til den samstundes med at me også gjer vårt for våre — som foreldre til skuleungar kanskje. Og kvifor ikkje begynna med oss sjølv — finna fram refleksen som har vore bortgøymd i fleire år nå i haustmørket.

I sommar kom det også eit merkeleg utspel frå Samferdselsdepartementet. Der går dei i mot at sjuke-transport som ein generell regel skal ha rett før andre i ferjekøar. Det skal nå berre gjelda for «øyeblikkeleg hjelp». Kva så med pasientar som skal flyttast mellom institusjonar eller innleggjast på sjukehus utan at det hastar på timen? Folk flest godtek at



Unn Aarrestad
Undheim
Fylkespolitikar
1. vararepr. Stortinget (Sp.)

desse går føre i køen. La nå ikkje desse utsettast for meir plager enn dei alt har. Her bør departementet gjera om vedtaket sitt. Det er kjent og akseptert at dyrlegar og bilar med slaktedyr har rett før andre i ferjekøar. Kvifor ikkje også same retten for sjuke menneske!

HUGSAR DU AT VI SAT HER OG SNAKKA OM ALLE DEI FLOTTE VEGANE VI SKULLE BYGGJE?

JÅ, KVIFOR SLUTTA VI MED DET?



≡ SUKK ≡ FRAMTIDA ER IKKJE SOM NO VAR.



— Høgsfjordprosjektet
Fråmhald frå s. 5

dre skipsfarten. Brua vil bli forankra til lands med bardunar på kvar side.

Pontongbrua er foreløpig ikkje så godt dokumentert som dei andre to aktuelle kryssings-løysingane. Det synest likevel klart at den er teknisk gjennomførbar, og mykje tyder på at den vil kunne bli rimelegare enn både røybrua og djupvassfundamentert bru. På grunn av usikre kostnads-overslag tek ein i hovudplanen ikkje stilling til kva for ein av dei tre løysingane som bør veljast.

Finansiering

Høgsfjordprosjektet vil i hovudsak bli finansiert ved bompengar. Det synest vanskeleg å kunne få ordinære riksvegmidlar til prosjektet, men dersom det blir bygd røybrua, reknar ein med ekstraløyvingar frå staten til pilotprosjektet. Truleg vil Ryfylke-kommunane bidra med forskotteringar og/eller tilskott.

Dersom prosjektet må fullfinansierast ved bompengar, vil nedbetalingstida bli 16 år med ein gjennomsnittleg bompengsats (innkludert rabattar) på 50 kroner.

Kostnader og veglengder

Nedanfor er vist parsellvise kostnader og veglengder for heile Høgsfjordprosjektet, basert på dei tilrådde løysingane i hovudplanen.

TILLITSVALGTES SPALTE

Arbeidet mitt som leder for Vegetatens Landsforening avdeling: 110-37 er både utviklende og interessant. Foreningsarbeidet er avhengig av hvordan styret i foreningen fungerer, samarbeidet, fordelingen av arbeidsoppgavene osv. og jeg er glad for at vi i styret til NTL-avd: 110-37 fungerer så godt sammen.

Etter at lønsloven kom den 29.02.88 så har mye av foreningsarbeidet blitt endret. Innsendte krav om forhandlinger med Vegdirektoratet må utarbeides på nytt, noen forhandlinger kan gjennomføres fordi datoen saken var tatt opp, var før den «magiske» 29.02.88 osv. Alt dette fører til at styret får en annerledes måte å arbeide på.

Etaten Statens Vegvesen Rogaland er spredt over flere bygninger såsom: vegkontoret på Lagårdsveien, lab. i Hillevåg, biltilsynet på Mariero osv. Etaten burde være samlet i et hus, enten på Mariero eller på Lagårdsveien. Vi får håpe at Statens Vegvesen i Rogaland blir mere samlet en gang i fremtiden.



Med hilsen

Reidun Helen Haugland

leder og tillitsvalgt NTL Vegetatens Avd. 110/37 Rogaland

Strekning	Anleggskost. mill. kr. (88)	Veglengde km
Vatnekrossen — Lauvvik	69	20,7
Røybrua m. tilst. veg	535	2,5
Oanes — Botne	53	10,5
Botne — Jøssang	4	0,6
Jøssang — Tungland	19	3,0
Sum	680	37,3
Bru over Lysefjorden m. tilst. veg	60	1,5
Totalsum	740	38,8

Vidare framdrift

Målsettinga er å kunne legge fram prosjektet til behandling i Stortinget våren 1989. Klarer ein det, vil ein kunne starte anleggsarbeidet i 1990 og ha prosjektet ferdig i 1993.

TILLATT Å RØYKE?

«I lokaler og transportmidler hvor almenheten har adgang, og i møterom og arbeidslokaler hvor to eller flere personer er samlet, skal lufta være røykfri.»



Retur adresse: Postboks 197
4001 Stavanger

C

