



Nr. 1 - FEBRUAR 1990 - 18. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Kvinnene er i ferd med å innta tradisjonelle «mannsbastioner» i vegvesenet. Her flokkar våre «tekniske» jenter seg rundt etats-emblemet. Frå v: Nidunn Sandvik, Kari Smådal Turøy, Solveig Yndesdal, Randi Nøsdal, Helen Lomeland, Bjørg Ravnås og Inger Langvik. (Midtsidene).



I ARBEID FOR  
**GODT  
MILJØ**

## AV INNHALDET:

- Nytt Jøsenfjordsamband
- Framtidig hovedvegnett i Karmøy
- «Julegaver» til Bokn og Ropeidhalvøya
- I arbeid for trygg trafikk



Nr.1 - Februar 1990

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Svein Dahle  
Njål Hanasand  
Irene Stangeland  
Ole Tamburstuen  
Rosalyn Wiik  
Solveig Yndesdal

**Layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1500 eksemplar

## INNHALD

- 3 Kvalitetssikring i arbeidsmiljøet - Internkontroll
- 4 Jøsenfjord-ferja mellom Hjelmeland og Nesvik
- 5 Bokn kommune er "nærmest" landfast
- 6 Ny Karmsundkryssing, nybygging og opprusting
- 7 Utbetring på Rv.13 ved Botne  
Kjørbar veg til Ropeidhalvøya før jul
- 8 TRANSPORT OG MILJØ - Ei framtid for kollektivtrafikken?
- 9 Arkivet, en serviceavdeling
- 10 Sandnes - Ropeid på 1 time og 30 minutt?
- 12 Rogaland Trafikkselskap etablert
- 13 Informasjon om likestilling  
Endelig kvinner i AMU
- 14 Kvinnene inntar "mannsbastionar"
- 16 Pensjonerte medarbeidere i 1989  
Barnehageprosjekt ikkje liv laga
- 17 Nytt fra Bedriftsidrettslaget  
Prikkelastning i førerkortet i 1990?
- 18 I ARBEID FOR TRYGG TRAFIKK  
- Ny handlingsplan for trafikksikkerhet  
- Vedlikehald og ulykker på fylkesvegane  
- Minneaksjon for trafikkofra i 1989
- 20 Mi meining  
Asfaltproduksjon i Vadla  
G/s-veg gir fleire mjuke trafikantar  
Billegare pensjonskasse-lån
- 21 VERN OG HELSE - Arbeidsmiljølov og Internkontroll
- 22 Vår sterke mann på skilt og oppmerking
- 23 Kryssord
- 24 Arbeidsmarkedstiltak for ungdom  
Ny trafikksikkerhetshandbok
- 25 Andaktsspalte  
Rygjavegen - Redaksjonsrådet
- 26 Personalnytt  
Malenius Måland - Hardhaus på 78
- 27 Trafikkulykkene kostar  
Presseklipp frå 1980  
Tillitsvalgtes spalte

## Miljøvern-tiår

*Me har gått inn i eit nytt tiår. Eit tiår med mange utfordringar, og der miljøvern truleg blir den aller største, - også for vegvesenet.*

*Me trur det vil visa seg at etaten vår er ansvaret sitt bevisst. Vegsjefen slo an tonen i Rygjavegen nr. 5/89: Miljø skal vera eit ansvar for oss alle, og som kvar og ein skal gjera noko med innan sitt arbeidsområde.*

*Så kan ein spørja: Kva kan me utretta, om ikkje dei som står over oss, politikarane, har vilje og mot til å skjera igjennom. På Fellesmøtet for biltilsynet på Vestlandet i fjor haust, var stortingsrepr. Marit Vikholm inne på politikarane sitt dilemma her. Me må ha mot til å treffa upopulære vedtak, sa ho.*

*I ein større og global samanheng, må ein sjølsagt sjå i augo, at også våre lokale og sentrale politikarar i mange tilfelle er nokså makteslause. Men det er dei som legg opp hovudlinene for vår miljøverninnsats. Har dei mot og vilje til å fatta effektive vedtak, vil det ganske sikkert ikkje stå på vilje og engasjement frå Statens vegvesen si side.*

**GODT MILJØVERN-TIÅR !**

**Harald Sel**



## Kvalitetssikring i arbeidsmiljøet - Internkontroll

Av driftsjef Arne Njå

Statens vegvesen Rogaland har en tid hatt kvalitetssikring som ett av satsingsområdene. I arbeidsmiljøarbeidet er kvalitetssikring kalt internkontroll. Internkontroll er bl.a. behandlet i NOU 1987. I § 3 er internkontroll definert slik: "Internkontroll er de tiltak som en virksomhet iverksetter for å sikre overensstemmelse med offentlige krav til sikkerhet og arbeidsmiljø."

Det ventes at forskrift om internkontroll vil bli vedtatt av øverste politiske myndighet i løpet av 1990.

I Statens vegvesen Rogaland har vi i lang tid hatt mange tiltak for å få et effektivt miljøarbeid. Men i stor utstrekning er det vernelederen som har kontrollert verne og miljøarbeidet. Forandringen når vi får innført internkontroll vil være at det i større grad enn før vil være lederne på alle nivå som får ansvaret for å legge forholdene til rette og for å kontrollere at gjeldende lover og retningslinjer blir tilfredsstillende. Vernelederen vil måtte bruke mer av sin tid til å registrere og følge opp rapporter fra lederne og verneombudene og, i den grad det blir forlangt, sende rapporter til arbeidstilsynet.

En hensikt med internkontroll er at arbeidstilsynet lettere skal kunne utføre sin kontrollvirksomhet i bedriftene. Når det i forbindelse med internkontroll er understreket ledelsens ansvar, er dette helt i samsvar med arbeidsmiljøloven, (AML).

I § 14 står bl.a.: "Arbeidsgiveren skal sørge for at virksomheten er innrettet og vedlikeholdt og at arbeidet blir planlagt, organisert og utført i samsvar med bestemmelsene gitt i og i medhold av denne lov."



I AML § 4 står bl.a.: "Det som i denne lov er bestemt om arbeidsgiveren, skal gjelde tilsvarende for den som i arbeidsgivers sted skal lede virksomheten."

I Vegdirektoratets brev av 30. mars 1989 er nevnt at avklaring av ansvar er en forutsetning for etablering av effektiv internkontroll. Det vil trolig være praktisk å ta denne avklaringen sammen med innføringen av internkontroll.

For å lette arbeidet med internkontroll anbefaler Vegdirektoratet at vegkontorene kjøper et EDB-program som er utarbeidet til formålet. Statens vegvesen Rogaland har bestilt dette programmet.

Hensikten med innføring av internkontroll er å få en kvalitetsbedring av arbeidsmiljøet, og dette vil øke virksomhetens effektivitet. Dette er en utfordring til oss alle og spesielt lederne på alle nivå.

Frå juni i år:

## Jøsenfjord-ferja mellom Hjelmeland og Nesvik

Og Ryfylkevegen blir 9 km kortare

Tekst og foto: Harald Sel

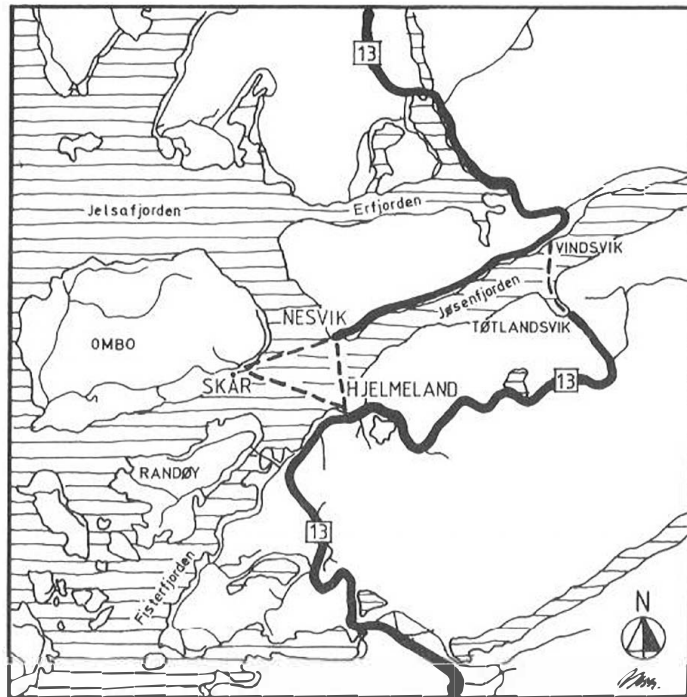
Tegning: Bård Asle Nordbø

Det nye ferjesambandet over Jøsenfjorden, mellom Hjelmeland og Nesvik blir truleg sett i drift frå juni i år. I forhold til den nåverande kryssinga, Tøtlandsvik - Vindsvik, vil dette korta inn Ryfylkevegen med 9 km. Sjølve ferjestrekninga er omtrent lik den nåverande. Det vil seia ei overfartstid på omlag 15 minutt.

Med dette er eit lenge planlagt prosjekt snart realisert. Ikkje minst har lokalpolitikarar og lokalbefolkning i Hjelmeland etter kvart blitt nokså utolmodige, på grunn av stadige utsettingar.

### Opprinneleg plan

I den opprinneleg planlagte traseen for Ryfylkevegen skulle Jøsenfjorden-ferja gå mellom Hjelmeland og Nesvik. Men først i 60-åra var ennå ikkje den 11 km. lange vegen mellom Vindsvik og Nesvik bygt. Derimot var det veg mellom Tøtlandsvik og Hjelmeland. Denne var rett nok dårleg. Men for å få opna Ryfylkevegen, blei det bygt ferjekaier



Kartskissen viser både nåverande Rv.13 og den nye Rv.13, etter at ferjesambandet Hjelmeland - Nesvik kjem i drift.

På kartet er det stipla inn eit trekantsamband Hjelmeland - Skår - Nesvik. Det blir arbeidd med å få bygt ferjeleie på Skår, slik at dette sambandet kan etablerast.

på Tøtlandsvik og Vindsvik, og eksisterande veg mellom Tøtlandsvik og Hjelmeland blei midlertidig tatt i bruk som Rv.13.

### Langvarig midlertidig løysing

Den midlertidige løysinga skulle bli langvarig. Vegen Vindsvik - Nesvik blei bygt i perioden 1973 - 79. Men ferjeleiene i Hjelmeland og Nesvik sto igjen. Prosjektet var med i Norsk vegplan 1986-89. Men i konkurranse med andre viktige prosjekt om knappe anleggs-midlar, blei det stadig utsett. Først mot slutten av 1989 blei det fortgang i arbeidet.

### Investeringar

Totalt vil det bli investert bortimot 14 millionar i prosjektet. I denne summen inngår tilførselsvegar, oppstillingsplassar og ferjeleier på Hjelmeland og i Nesvik. Dessutan blir ein kortare strekning av Rv.13 ved Hjelmeland utbetra. Steinmasser frå denne utbetringa er brukt til utfylling i sjøen ved ferjekaieren. Til bygging av sjølve ferjeleiene på

Hjelmeland og i Nesvik går det totalt med 6,8 mill. kroner.

### "Bind" kommunen saman

For Hjelmeland kommune betyr nytt ferjesamband Hjelmeland - Nesvik ei betre kommunikasjonsmessig samanknytning av kommunen. Dei som bur på Jøsneset har i dag 35 km veg pluss ferje for å koma til kommunesenteret. Med nytt ferjesamband vil Jøsneset bli ein sentral del av kommunen.

### Framtidig Ombo-tilknytning

Eit trekantsamband Hjelmeland - Skår (på Ombo) - Nesvik er under planlegging. Dette vil knytta Ombo nærare til Hjelmeland (ein tredjedel av Ombo ligg i Hjelmeland kommune). Med eit slikt trekantsamband vil ein også opna for eit samband frå Finnøy og austover (Judaberg-Eidsund-Skår-Nesvik).



To av arbeidarane på anlegget i Hjelmeland. Frå v.: Leidulf Voster (inntatt på arbeidsmarkedsiltak) og Hjalmar Sæbø.

# Bokn kommune er "nærmest" landfast

Tekst: Rune Sandven

Foto: Harald Sel

Den 22. desember 1989 var en merkedag for øysamfunnet Bokn. Da ble nemlig Ognasundet bru åpnet for trafikk. Dette medførte at folk på Austre Bokn fikk fastlandsforbindelse og Vestre Bokn tilknytning via pendelferje over Boknasundet.

For Bokn kommune er en ny æra begynt. For Statens vegvesen markerer denne delåpningen slutten på to og et halvt års arbeid. Etter den pågangen vi hadde før åpningen tyder alt på at vi har "servert" et meget populært produkt. Vi ønsker alle velkommen til en prøvetur. Jeg vil tro at for de aller fleste vil det være første gang de setter sin fot på Bokn.

## Utført arbeid

I mai 1987 ble de første arbeider satt i gang på Susort og Ognøy. Fra denne tiden har vi bygget ferdig 6.3 km veg, bruer over Frekasundet og Ognasundet på tilsammen 700 m, tunnel på Austre Bokn på 600 m, samt fire mindre bruer/kulverter. Tilsammen har dette kostet 124.5 mill.kr. Vegparsellen på Susort ble påbegynt i mai 87, og var ferdig i desember samme år. Samtidig pågikk vegarbeidet på Ognøy. Denne parsellen ble asfaltert i november/desember

1988. Mot slutten av 1987 ble bruarbeidet i Frekasundet startet. Brua ble ferdig til rett tid i desember 1988. I januar 1988 begynte vegarbeidet på Austre Bokn. Tunnelen på Austre Bokn ble påbegynt i juni 1988, og var ferdig sprengt i november 1988. Veggen over Austre Bokn var ferdig grovplanert tidlig i 1989.

## Ognasundet bru

Ferdigstillingen av anlegget fra Susort til Boknasundet var imidlertid avhengig av at Ognasundet bru ble ferdig til rett tid. Arbeidet her ble foretatt av A/S Betong (Sandnes) og Harry Mathiesen (Kristiansund). Bruarbeidet gikk etter planen og brua ble ferdig til 21. desember 1989 som planlagt.

## Uformell åpning

Dermed lå alt til rette for å åpne sambandet for trafikk. Vi fjernet de skilt som markerte at veggen var stengt, og dermed var anlegget uformelt åpnet.

## Stor trafikk

Etter den pågangen vi hadde hatt de siste dagene før åpningen, var det ikke vanskelig å tippe at vegene ville bli tatt i bruk umiddelbart. Responsen har vært

enorm. I juledagene var det stor trafikk over til Austre Bokn, og når trafikantene skulle utforske den smaleste kommunale veg på øya, endte dette med trafikk-kork. Nokså utenkelig for kort tid siden. Trafikken har roet seg noe ned siden dette, men enda har veggen nyhetens interesse over seg.

## Ferje over Boknasundet

Fra 2. januar 1990 ble ferja fra Bokn til Kopervik kuttet ut. Nå går ferja "Bokn" i pendelfart mellom Austre- og Vestre Bokn, med overfartstid på knappe 10 min. Dette gir jo Vestre Bokn nærmest fastlandssamband, og trafikken på ferja kommer nok bare til å øke framover.

## Økonomi

Som nevnt tidligere har dette kostet ca. 124.5 mill.kr. Dette fordeler seg med 72 mill.kr. på bruene og 52.2 mill.kr. på veg og tunnel. Det er verdt å merke seg at det arbeidet vi selv utfører, har vi god økonomisk styring med. Det er små overaskelser her. Her har vi muligheter til å improvisere for å tjene penger. Og ikke minst; vi er uavhengig av konjunkturer. Prisen på bruene og andre store konstruksjoner som går ut på entrepris er avhengig av markedet, og dette kan slå begge veier. De to første bruene, Frekasund og Ognasund bruer ville nok hatt en lavere pris hadde de blitt bygget i dag.

## Videre framdrift

Det helt vesentlige av arbeid i egen regi framover vil foregå på Vestre Bokn. Den gjenstående strekningen (ca 4.5 km. av i alt 6 km.) vil være planert i løpet av høsten i år. Samtidig vil vi ha planert fergeleie i Arsvågen og vil ha startet arbeidet med Lauplandsvågen bru, en bjelkebru i tre spenn.

Entreprenører vil vi også ha i arbeid i 1990. Aker Entreprenør er i gang med Boknasundet bru. Dette arbeidet startet i mars 1989 og ventes ferdig i oktober i år. I tillegg til dette vil vi ut med entrepris på kaianlegg i Arsvågen. Dette anbudet vil gå ut i februar/mars, med antatt arbeidsstart i begynnelsen av mai.

Pengemengden vi har til rådighet er begrenset. I år kan vi bruke 46.8 mill.kr. Av dette går ca. halvparten til brubygging i Boknasundet og kaianlegg i Arsvågen.

*Åpninga av Ognasund bru ble offisielt markert med ei tilstelling 16.januar*



Framtidig hovedvegnett i Karmøy:

## Ny Karmsundkryssing, nybygging og opprusting Men "framtidsmusikk" utan bompengefinansiering

Tekst: Harald Sel

Tegning: Sissel Norland

Framtidig hovedvegnett for Karmøy bør bestå av nåverande riksveg 14 i opprusta stand, ny tunnel under Karmsundet nord for Kopervik og ny veg frå Norheim til Rv. 512 ved Mjåsund via Fosen og med bru over Røyksund.

Dette er konklusjonen i utredninga om framtidig hovedvegnett i Karmøy kommune, som Statens vegvesen Rogaland la fram i desember.

### 550 mill kr

Den foreslåtte utbygginga vil totalt kosta omlag 550 millionar kr (1988-prisar).

Av denne summen vil omlag 140 mill. gå med til å rusta opp nåverande Rv. 14, ny veg Norheim - Fosen - Mjåsund vil kosta bortimot 190 mill kr, mens tunnelkryssing av Karmsund har fått ein prislapp på vel 220 mill. kr.

### Ordinære løyvingar

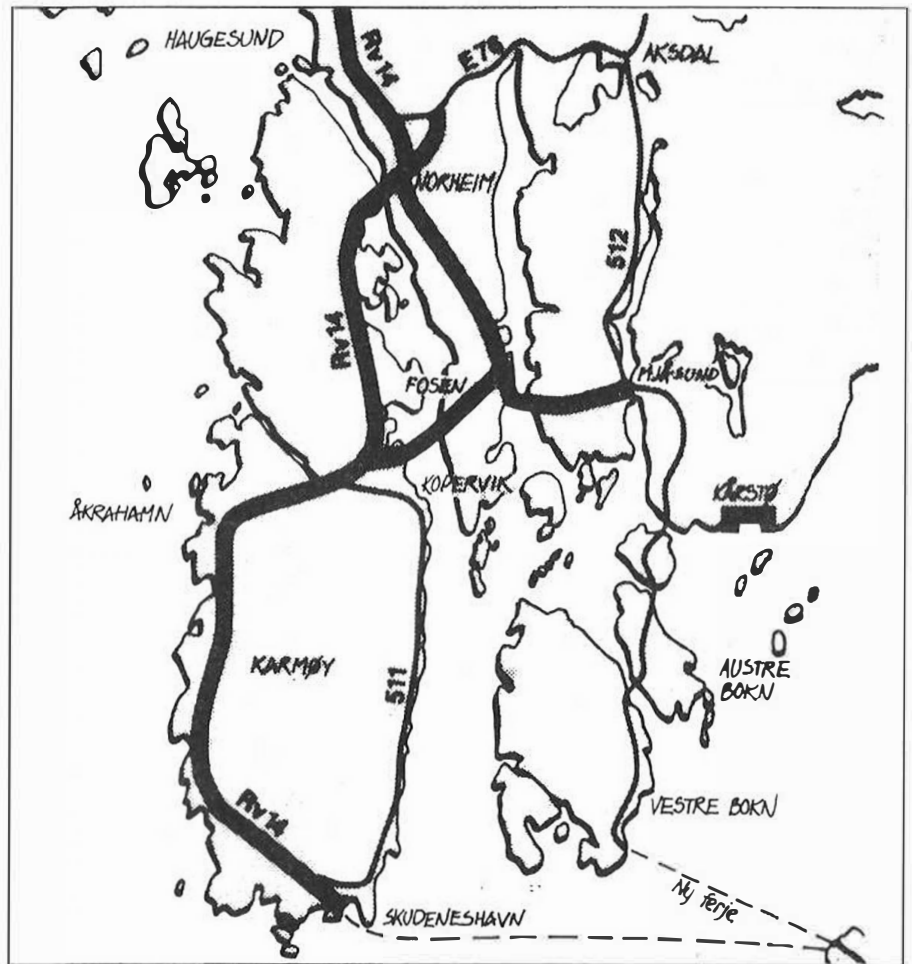
Med ordinære statsløyvingar vil ei slik vegutbygging ikkje kunne fullførast før bortimot år 2020. I utredninga foreslår difor vegvesenet at ein søker om ei stor grad av bompengefinansiering. Under denne føresetnaden er det sett opp ein plan for gjennomføring av utbygginga i perioden 1992-98.

### Bompengar

Finansieringsplanen byggjer på ei total investering i denne perioden på 547 mill. kr (1988-kr), fordelt på 397 mill. i bompengar og 150 mill. i ordinære midlar.

Med bompengesatsar på 10,-kr for lette- og 20,-kr for tunge kjøretøy i perioden 1991-94 og 15,-kr for lette- og 30,-kr for tunge kjøretøy etter 1995, reknar ein med bompengeperiode på 13 år (til og med 2003).

Plassering av eventuelle bomstasjonar er det ikkje tatt endeleg standpunkt til, men det blir peika på at Norheim på nordsida av Karmsund bru er ein aktuell plass.



Vegvesenet sitt forslag til framtidig hovedvegnett i Karmøy er her markert med tjukk strek. Utbygginga er foreslått utført i 3 faser. Fase 1 omfattar opprusting av eksisterande Rv.14 frå Skudeneshavn til Hordaland grense. Fase 2 er ny veg på Norheim via Fosen og med tilknytning til Rv.512 ved Mjåsund. Fase 3 omfattar ny kryssing med tunnel under Karmsundet.

### Utbygging i 3 faser

Dersom finansieringa går i orden tenkjer vegvesenet seg ei utbygging i 3 faser. Fase 1 omfattar opprusting av nåverande Rv. 14, og kan utførast i åra 1992-94. I fase 2 inngår ny veg Norheim - Fosen - Mjåsund, der aktuell byggeperiode er 1994-96. Tunnel under Karmsundet kjem som fase 3, og kan gjennomførast i åra 1996-98.

### Del av transportplan

Statens vegvesen si utredning om framtidig hovedvegnett for Karmøy er ein

del av arbeidet med transportplan for Karmøy, som blei starta i 1988. Styringsgruppe for transportplanarbeidet er eit utvida kommunalutval i Karmøy, saman med ordføraren i Haugesund og vegsjefen.

Vegutredninga skal nå ut til ein omfattande høyringsrunde, før planen blir oversendt Vegdirektoratet for endeleg behandling.



Utbetring på Rv.13:

## Den smale vegen blir brei ved Botne

**Tekst og foto: Harald Sel**

Det smalaste og dårlegaste partiet av riksveg 13 mellom Oanes og Jørpeland blir nå utbetra. Det gjeld ei strekning på 850 m frå Botne mot Jøssang. På det smalaste hadde den gamle vegen her ein

total kjørebreidde på under 4 meter. Den nye vegen får ein total breidde på 7,5 m. Det vil seia at kvar kjørebane blir på 3 meter med 0,75 m skulder på kvar side (vegklasse 2 D).



*Den smale vegen langs fjorden frå Botne mot Jøssang blir utbetra i ein lengde av 850 meter.*

*I arbeidet inngår mykje sprenging, noko som gjer meterprisen for ny veg ganske høg.*

### Syssettingsmidlar

Ekstraordinære syssettingsmidlar på 3,5 mill. kr. frå Staten har gjort det muleg å utføra dette arbeidet nå.

Rett nok dekker ikkje dette alle kostnadane ved anlegget, etter som dette er kalkulert til 4 mill. kr. Men anleggsleiar Martin Aske scier at han har godt håp om at det på ein eller annan måte skal la seg gjera å få fullfinansiert prosjektet nå. I så fall skal den nye vegstrekningen vera ferdig, med asfalt og det som elles høyrer til, i april.

### 6 til 8 arbeidsplassar

Mellom 6 og 8 personar arbeider på Botne. Av desse er 3 ungdommar, som er inntatt i eit 6 månaders syssettingstiltak. 2 maskinar med førar (grave- og transportmaskinar) er innleigd i størstedelen av anleggsperioden.

### Vidare utbetring

Etter at anlegget på Botne er ferdig, er det uvisst kor tid det kan utførast meir arbeid med utbetring og omlegging av rv 13 mellom Oanes og Jørpeland. I dag har vegen stort sett ein svært dårleg standard, til riksveg å vera.

Dersom Høgsfjord-prosjektet blir gjennomført, vil arbeidet inngå som ein del av dette prosjektet. Alternativet er ei utbygging over det ordinære anleggsbudsjetet. I så fall kan det ta ganske lang tid før vegen får fullgod standard. ■

## Julegaven til Ropeidhalvøya

Måndag i veka før jul blei gjennomslagssalven sprengt i den 640 meter lange Almenningen tunnel. Kort tid etter var vegbanen rydda, og målet for 1989 var nådd: Kjørbar veg til Ropeidhalvøya før jul.

Tunneldrift og massetransport er utført i eigen regi på 2 skift. Parsellen mellom tunnelane er drive som entreprise, og var ferdig planert ca 1 veke før tunnelgjennomslaget.

Heile Ropeid-vegen fram til Solland, inkludert fylkesvegen frå Øvrabø til Solland, blir ferdig i september.

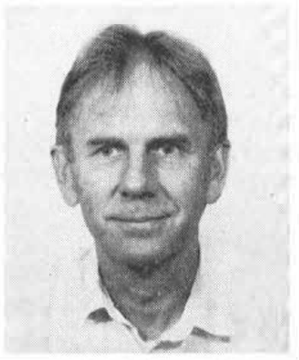
Biletet viser anleggsjengen supplert med eit par bygdafolk på røysa rett etter gjennomslagssalven.

**Foto: Solveig Yndesdal**



## Ei framtid for kollektivtrafikken ?

Artikkelforfattaren Trygve Mikal Viga er regionleiar for Norges Transportforbund. Tidlegare har han i mange år vore sterkt politisk engasjert, m.a. som ordførar i Vindafjord kommune.



Mine føresetnader for å ha ei meining om saksområdet kollektivtrafikk, er vel kanskje noe avgrensa. Dersom det då likevel ikkje er slik at nye kostar feier best. Å ha eit syn på dette er etter måten lett, også eit klart syn. Men frå det til å målbera dette slik at det får nemnande slagkraft i samfunnsdebatten, har vore noko verre.

Ja, slik kan ein straks fortelja om si manglande sjølvkjensle og avvepna seg. Men det er nå ein gong slik at Håvamål set visse grenser for målbering av "eigen klokskap".

### "Stor forståelse for saken"

Til saka: KOLLEKTIVTRAFIKK. Har den noko framtid her i landet? Alle andre enn dei fleste av dagens politikarar kunne svara på dette! For det er i grunnen lita trøyst i opp att og opp att å få høyra at ein "har stor forståelse for saken". "Problematikken"! Folk kan ikkje flyttast, og miljøforsøplinga kan ikkje minkast med berre "forståelse". Ein kan snu på flisa: Har samfunnet noko framtid utan kollektivtrafikk? Eg tykkjer eg høyrer: "Ja, men dette er da å snu saken fullstendig på hodet!" Javel!

### Politisk prioritering

Eg er ikkje ute etter politikarar, det er ingen annanrangs samfunnsgruppe. Men den politikk som har vore ført ovanfor dei som har ansvaret for kollektivtrafikken her i landet, er, om ikkje sekunda, så lite skikka til - bokstavelig talt: å halda hjula i gong.

Føremålet er ikkje prioritert! Høgt nok! "Dette er skot på pianisten - pianistane." Ja, det er til og med skot frå hofta! Pianoet - pengane/ressursane er der. Andre føremål får meir enn det er trong for. (Dette kan eg konkretisera, men eg finn det ikkje rett å gjera det her og nå! Då ville innlegget vorte politisk.)

Påstand 1: Samfunnet har underprioritert føremålet / næringa dei siste 15 - 20 åra. Det har vorte med verbale viljeserklæringer.

Påstand 2: Personbilen har fått betre kår i same tidsrom.

Påstand 3: Næringa har sjølv ikkje vore flinke nok til å takla problema og utfordringane.

Påstand 4: Det kreves nå ei ny form for "samarbeid mellom partane" for å få den kollektive tankegang inn i eit målretta spor.

Pessimistisk på næringa si vegne? For så vidt ikkje. Men eg slår med undring fast at dei fleste som skriv om eller svarar på eit eller anna, alltid "er optimistiske av natur." Optimisme er lite verd om ein ikkje har verktøy til å smi han med.

### "Å skjære gjennom"

Dei fleste samfunnsoppgaver/problem er i dag vanskelege. Slik også når det gjeld kollektivtrafikknæringa. Årsak, men eit lite døme: Selskapsstrukturen i Sandnesområdet skulle plutselig finna si løysing i ein fart. "Pengerøret til fylkeskassen skulle bort!"

Det er ingen grunn til skadefryd! Underteikna er på vegne av næringa og dei reisande svært interessert i å få ei løysing på dette. Eg skundar meg i å leggje til at eg ikkje kjenner andre løysingar på denne saka enn den politiske. Då må ein i dag vera budd på venting. Den som ikkje har oppdaga at uttrykket "å skjære gjennom" for lengst "er avgått ved døden", har mista den politiske teft. Den tid er over - diverre!

### Lyspunkt

Er det så ikkje noko positivt - nokre lyspunkt - i næringa?

Jo det er faktisk det!

- Verbale politiske ytringar om sterkare prioritering av føremålet er nå i ferd med å verta konkretisert i forpliktande dokument.
- Fleire og fleire innser at miljøet KREV at det er rettare å flytta folk kollektivt.
- Eit meir formelt samarbeid mellom næringa v/ Norges Transportforbund og Vegvesenet er i ferd med å verta gjennomført. (Det vert aldri attraktivt berre å sitje i bussen, han må fram - før personbilen).



- Næringa har gjennomgått ein tung, men truleg lærerik, og med det ein skapande "kur", som nok har fått mang ein.....
- Det vert nå sett i gong eit omfattande planarbeid for dei 10 største byane her i landet, der "kollektiv tenking" nok vil stå sentralt.
- Den kreative tenking i næringa sjølv har for lengst teke til. Og resultattavla blinkar.....



## Arkivet, en serviceavdeling både internt og eksternt

Tekst og foto: Eva Vivoll

Kommer du inn hovedinngangen til Vegkontoret, Lagårdsvegen 80, holder til høyre, fortsetter inn i gangen, og tar til høyre ved nest siste dør, da er du på arkivet.

Litt bortgjemt. Men vi som vet å bruke det finner fram, og kanskje noen flere skulle ta turen, og lære litt om hva som er arkivverdige stoff, hva som er journal og dokumentnummer, om kassasjon ol.

### Det syndes

Det er ikke tvil om at det syndes mye mot arkivet. Ikke alle dokumenter som kommer dit fortjener en plass i arkivskuffene. Og endel viktige dokumenter finner helt sikkert aldri vegen til vårt arkiv og senere Statsarkivet, med den følge at gjenfinning blir umulig.

### Presentasjon

Men la oss ta en presentasjon av jentene som arbeider der. Liv Leikvoll er arkivleder. Hun startet i jobben som arkivleder 1. oktober -89, og har vært ansatt i vegvesenet siden 1979.

Marit Køningsberg er første-sekretær, og er den som med sine snart 16 år i vegvesenet

har arbeidet lengst på arkivet.

Else Birkeland begynte i vegvesenet i april 1980, og har fungert som arkivleder fra 1983 til oktober 1989. Hun arbeider nå som første-sekretær og sluttet i arkivlederjobben etter eget ønske. Anniken Haugland er kontorfullmektig med i alt 9 års "fartstid",

og Anne Brit Andersen, også kontorfullmektig, er ansatt på fjerde året.

### Arbeidsdagen

En arbeidsdag på arkivet består av mange forskjellige arbeidsoppgaver.

Dagen starter med åpning og sortering av inngående post. De sorterte brevene som skal klasseres og journalføres



Her ser vi Anne Brit Andersen og Else Birkeland. I bakgrunnen sitter Signe Flikke som tilhører planavdelingen, men som er til uvurderlig hjelp for arkivet ved store utsendinger o.l.



Arkivskuffer på rekke og rad. Men Liv Leikvoll og Marit Køningsberg finner fram i skuffene.

får sine nummer og stempel før de sendes videre til saksbehandlere. Dette er ofte et møysommelig arbeid. Er det en gammel sak eller er det en ny sak? Journalnummeret skal følge saken, og det blir ofte å lete både på terminal og i hukommelse før brevene får riktige nummer.

Alle inn- og utgående brev skal registreres på data, før grønne kopier arkiveres på arkivnummer og gule kopier i kopibok.

Utgående post tar også vegen om arkivet der brevene blir skilt fra kopier før de legges i konvolutter, i tillegg kommer meldinger, rundskriv ol. som også fordeles derfra.

Andre gangs arkivering, dvs. bortsetting, kassasjon og avlevering til Statsarkivet er det som volder størst problemer. Hva kan kasseres? Hva er arkivverdige? Hva skal settes til fjernarkivet? Hvor mye av en sak skal gå til Statsarkivet? Dette er spørsmål som det stadig tenkes på og som blir tatt opp med jevne mellomrom. La oss håpe det blir en løsning!

Endel forefallende kontorarbeid finnes også her, så

som føring av verdipost, driftsbudsjett på portotakst, avskrivninger av dokumenter ol.

Av eksterne saker er det mest grunnsaker og eendomsforhold det spørres om. Ofte er det gamle saker som det er vanskelig å finne fram i, men som regel går det bra, og det har vanket ros til arkivpersonalet både telefonisk og i brev form.

### Ansiktsløftning

La oss også ta med at etter å ha delt på både stoler, skrivebord, terminaler og annet, skal arkivet nå få en ansiktsløftning. Og det er med glede og forventning jentene ser fram til å få sin egen stol, sitt eget skrivebord, med andre ord, vite av sin faste plass, ikke bare i organisasjonen, men også på kontoret.

### Serviceavdeling

Til slutt: Arkivet har en meget viktig funksjon og er en serviceavdeling her på huset. Bruk det, stikk gjerne innom eller ring om du har spørsmål. De hjelper deg gjerne, og det vil lette arbeidet for alle parter.

Korleis vil framtidig Rv.13 sjå ut?

## Sandnes - Ropeid på 1 time og 30 minutt ?

Tekst: Bjørn Martin Alsaker

Tegning: Sissel Norland

Når eg no legg fram ein del idear om korleis Rv 13 vil kunna sjå ut i framtida er dette ikkje offentlege planer, men delvis egne tankar.

Uansett om Høgsfjordprosjektet blir realisert eller ikkje, vil dei foreslåtte ideane her gjera innkortinga for Sauda, Suldal og Hjelmeland kommune vesentlige.

Eg vil belysa traseforslaget når det gjeld reisetid, lengde, stigningar, vintervedlikehold, tryggleik og miljø.

*Eg lar utgangspunktet vera Sandnes og endepunktet Ropeid. (Sjå kartskisse.)*

### Sandnes - Jørpeland

Frå Sandnes fylgjer traseen godkjent hovedplan for Høgsfjordprosjektet: Langs Rv 13 utanom Hogstad, omlegging ved Horve og vidare med ei omlegging frå Ims til Høle (Hølelia), og så inn på ny Rv 13 vidare mot Lauvvik.

Frå Oanes fylgjer traseen nåverande veg til Høllesli og vidare i ny tunnel (600 m) og veg til Botne. Langs Botnefjorden er det for tida utbetningsanlegg (sysselsettingstiltak), og frå dette anlegget vidare mot Tunmland skal vegen gå i lia ovanfor all busetnad ved Notvik.

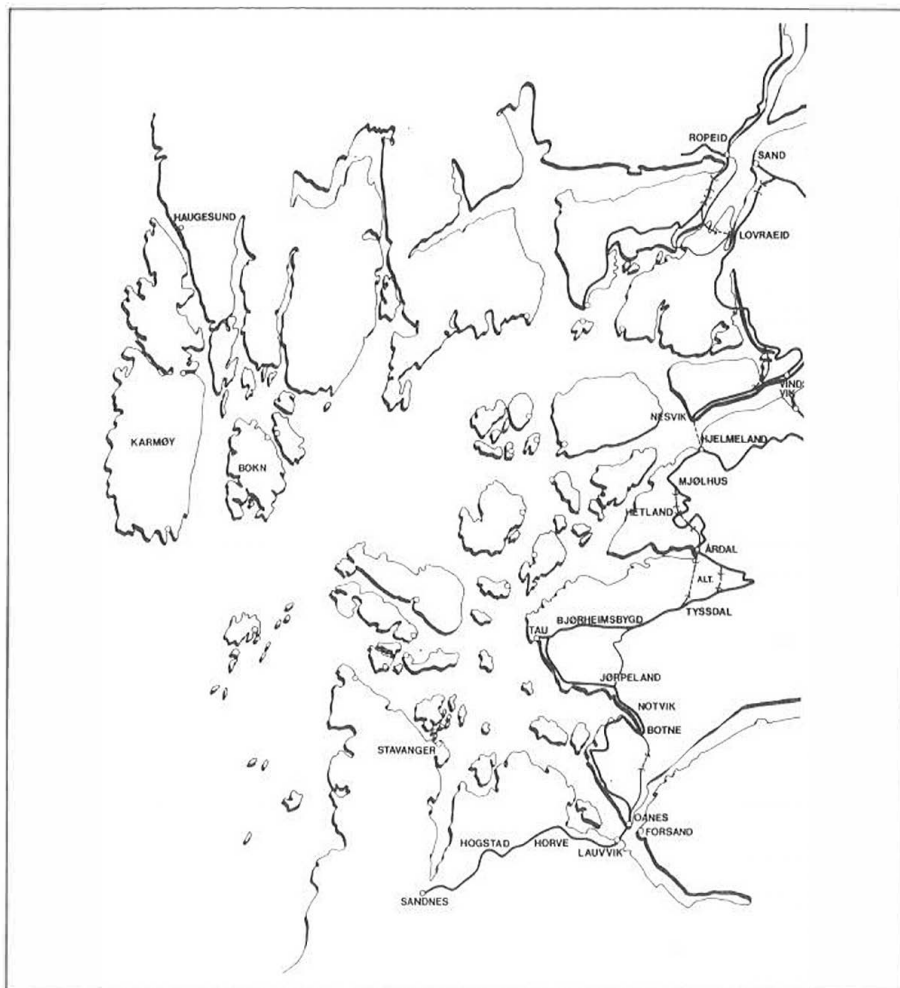
### Jørpeland - Årdal

Frå Jørpeland til Bjørheimsbygda arbeider ein med utredningsplan som vil inkorta eksisterande Rv 13 med ca. 10 km.

Langs Tysdalsvatnet og inn til Tysdal kan traseen følgja eksisterande veg med enkelte justeringar/breiddeutvidingar. Vidare bør vegen gå i tunnel mot Årdal. Det kan vera snakk om ein kort tunnel på 1,2 km eller ein lang tunnel på 3,3 km. I forhold til nåverande veg, kan alternativet med tunnel inkorta avstanden med mellom 3 og 5 km.

### Årdal - Hjelmeland

Frå Årdal bør vegen gå langs vatnet opp mot Riskedal. Herfrå kan det byggjast



tunnel på 1,4 km til Hetland (aust for Fisterkrysset) og så ein ny tunnel på 1,6 km mot Mjøhus. Derifrå til Hjelmeland kan eksisterande Rv 13 fylgjast med ein del mindre justeringar.

I dag er avstanden mellom Årdal og Hjelmeland 17 km. Med tunnelar blir vegen 12 km og utan store stigningar og slynger.

### Hjelmeland - Lovræid

Skal ein så gjera Jøsenfjorden ferjefri, vil ei røybrubru vera løysinga. (Lengde 1,5 km frå Mulaneset til austsida av Nesvik). Men her vil det nye ferjesambandet mellom Hjelmeland og Nesvik vera eit godt alternativ i mange år framover.

Frå Nesvik til Ytre Eiane kan traseen følgja eksisterande veg. Deretter nord-

over med to tunnelar på 700 og 500 m og kryssing av Erfjorden med ei bru på 250 m til nåverande Rv 13. Vidare langs Rv 13 med enkelte utbedringar, inkl. ein liten tunnel v/Kolstø, til Lovræidet.

Når ein då unngår Tøtlandsvik, Vindsvik og Indre Eiane vil innkortinga mellom Hjelmeland og Lovræidet bli ca 15 km.

### Sandsfjorden - Ropeid

Ved Lovræidet/Ropeidhalvøya føreligg det pr. dato ein godkjent hovedplan for bru over Sandsfjorden. Det nye alternativet til denne planen er å gå over Nævøy og vidare langs Sandsfjorden til Ropeid.

Innkorting ved dette alternativet vil vera 4 km i forhold til Sand ferjekai, og 6 km kortere enn den godkjente planen.

**Total innkorting**

- Pr. 1/1-90 er avstanden frå Sandnes til Ropeid:	167 km med 3 ferjer
- Med nye veglenker/bru o.l.:	113 km med 0 ferjer
	<u>Innkorting: 54 km</u>

Når me pr. 1/1-90 skal

frå Sandnes til Ropeid vil turen ta:	4 t 15 min med 3 ferjer
Med nye veglenker / bru o.l. vil turen ta:	1 t 25 min med 0 ferjer
Med nye veglenker og 1 ferje (Hjelmeland):	1 t 45 min med 1 ferje

Det er klart at så store tidsinnsparingar vil slå kraftig ut på reisemønsteret mellom indre og ytre Ryfylke/Jæren. Pr. dato varierer trafikkmengda ein god del, men med ein innkorting på nærmare 2,5 - 3 timar vil ei endring av trafikkbilete bli naturleg.

Alternativet må også sjåast i samanheng med vidare samband frå Sand langs Suldalsvegen og vidare mot Røldal og Austlandet. Det same gjeld ny Rv 14 Rennesøy/Bokn og ny Åkrafjordveg (E 76). Etappen frå Hjelmeland og vidare mot Ropeid/Sand bør også sjåast i samband med framtidig samband Randøy - Rennesøy (RennRand).

**Etappevis utbygging**

Prosjekta er ideelle for å kunne byggjast enkeltvis, og dermed er tidspunkt ikkje så avgjerande.

**Eksempel på etappevis utbygging:**

1. Tysdal - Årdal, alt. kort tunnel m/veg	= 30 mill.
2. Riskedal - Hetland m/veg + tunnel	= 30 mill.
3. Hetland - Mjølhus m/veg + tunnel	= 38 mill.
4. Ytre Eiane - Kilane m/bru + 2 tunnelar + veg	= 65 mill.
5. Liten tunnel v/Kolstø v/Tyssekrysset	= 5 mill.
6. Lovræide - Nævøy - Ropeidhalvøya	= 136 mill.
7. Jørpeland - Bjørheimsbygd	= 75 mill.
	<u>379 mill.</u>

Utbetringkostnader på eksisterande veg kjem i tillegg.

**Kjøre-/tidskostnader**

Samenliknar ein reisetid på 4 t 15 min. mot ei reisetid på 1 t 45 min. (1 ferje), vil dette sjølvstgt bety stor innsparing både i kjøre- og tidskostnader.

Pr. dato er trafikkmengda noko variert, men dersom ein reknar med ein gjennomsnitt på 500 kjøretøy i døgnet (500 ÅDT) vil reknestykket sjå såleis ut:

- Reduserte kjørekostnader (167 km - 113 km = 54 km)	= 15 mill.
- Reduserte tidskostnader (254 min - 105 min = 149 min)	= 35 mill.
- Ferjebill:	
(28 kr/Oanes + 24 kr/Ropeid x 500 Ådt x 365 dager)	= 10 mill.
- Totalt	= <u>60 mill./pr.år</u>

På 10 år vil dette utgjera 600 mill.kr. for trafikantene i reduserte utgifter.

I tillegg kjem innsparte kostnader for drift av ferje, kortare veglenker og sikrere vegtrasear.

Brucedvedlikehold vil virka i motsatt retning.

**Vedlikehold**

Kjører ein eksisterande Rv 13 vil ein raskt finna ut at standarden når det gjeld stigning, høgder, kurvatur o.l. er svært dårlig, og vedlikeholdskostnader, spesielt om vinteren, er altfor store. Framkommeligheten er dermed dårlig og trafikkmengdene små.

Dersom ein eliminerer alle fjell- overgangane med tunnelar vil sjølvstgt standarden bli mykje betre og sjølv om tunnelane krev sitt vedr. vedlikehold vil dette verta ein stor fordel totalt sett.

**Trafikksikring**

Etter kvart som dei enkelte prosjekta blir gjennomførte vil delar av eksisterande Rv 13 bli kommunal veg og fungere som samleveger. Talet på hovud-avkjørsler/kryss vil dermed bli redusert til eit minimum, og trafikk- avviklinga vil bli tryggare.

**Finansiering**

Slik som den økonomiske situasjonen pr. dato er idag vil det vere vanskeleg å få prosjekta realisert. Men eg meiner at staten må vera med å yte vesentlege midlar. Dessutan må kommunane vera med og yta bistand, når dei ser den store fordel som ligg i prosjekta. Vidare bør næringslivet absolutt vera med i eit slikt samarbeid. Eg vonar at hansen vil bli tatt opp og at snøballen kan rulle vidare litt etter litt.

Bompengar (eller liknande) vil eg ikkje tilrå i dag. Eit slikt forslag vil nok ikkje verta spesielt godt motteke. Men ei bompengefinansiering ville nok i alle tilfelle vere gunstig.

La oss heller konkludera med fylgjande: Samarbeid mellom kommunane gjev styrke og vekst for heile Ryfylke-regionen.



Rogaland Trafikkselskap etablert:

## - Betre trafikkavvikling og service

seier direktør Egil Nylund

Tekst: Harald Sel

Foto: Gunnar Bøe

Rogaland Trafikkselskap A/S er eit nytt namn innan samferdsla i Rogaland. Frå årsskiftet har dette selskapet ansvaret for den subsidierte ferje- og hurtigbåt-trafikken i fylket.

Rogaland Trafikkselskap A/S er eit sjølstendig selskap med eigen administrasjon og eige styre, men det er ein del av DSD-konsernet.

Ved å samla den lokale ferje- og hurtigbåttrafikken i eitt selskap og den reindyrka forretningsmessige delen i det "gamle" selskapet, meiner Det Stavangerske Dampskibsselskab å oppnå driftsfordelar på alle satsingsområda.

Opprettinga av det nye ferje- og hurtigbåtselskapet blei godkjent av Fylkessamferdselstyret i desember i fjor.

### Store målsettingar

Administrerande direktør for Rogaland Trafikkselskap er Egil Nylund. Me spør han om kva hovudmål ein har med det nye selskapet.

- Hovudmålsettinga er å bli eit betre trafikkelskap. Me skal satsa sterkt på å få eit best mulig bruksmønster i Ryfylke-fjordane, slik at me får ein moderne flåte som er dimensjonert for behovet. Me kan ikkje ta sikte på ein kapasitet som kan ta påske-trafikken utan ventetid, men me skal klara den daglege trafikken, - også fredagstrafikken.

Målsettingane er store, men ikkje urealistiske, seier Nylund. For tida pågår det ei ganske stor kapasitetsutbygging, og alt til påske vil publikum merka dette ganske tydeleg. Dessutan vil ein i løpet av dette året setta inn det nye "flaggskipet", ferja "Stavanger" på Tau-sambandet.

### Sjømann og kelnar

I det ytre vil ein merka lite til at Rogaland har fått eit eige

ferje- og hurtigbåtselskap.

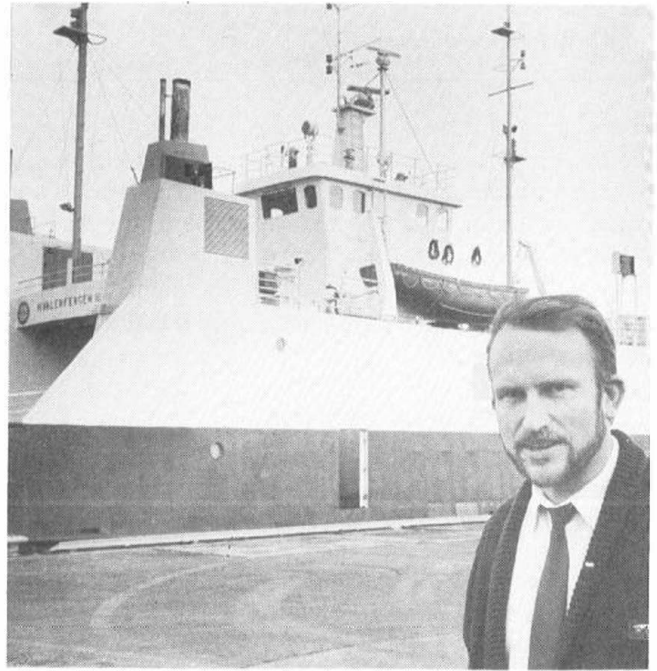
Einaste endringa på båtane blir at den gule skorsteinen nå får 2 raude ringar i staden for tidlegare 3. Men Egil Nylund meiner at publikum på andre område skal merka ein ny giv.- DSD, som andre selskap, har i mange år vore veldig driftsorienterte. Nå skal me bli markedsorienterte. Service skal i fokus. På dette området er den menneskelege ressursen utslagsgjevande. Og i Rogaland Trafikkselskap har me 490 tilsette som stiller seg positive til satsinga vår. Dei er innstilte på at dei skal vera litt mindre sjøfolk enn tidlegare og litt meir kelnarar.

### Inn i smulare farvatn

- Så nå er den turbulente tida slutt, då det av og til storma rundt ferjedrifta og drivarselskapet?

- Nå er me inne i smulare farvatn, ja. Nå er me opptatt av å tenkja nytt og fylgja med i markedet. Verda forandrar seg fort, seier Egil Nylund.

Og når det gjeld å tenka nytt, er han ikkje ukjent med



Adm. direktør i Rogaland Trafikkselskap, Egil Nylund, ved den nyinnkjøpte "Hvalerfergen III". I Rogaland har ferja fått namnet "Frafjord", og ho vil hovedsakleg bli brukt i Høgsfjordsambandet.

tanken om å ta steget opp frå sjøen, og også driva med landbasert transport. Det heiter ikkje Rogaland Trafikkselskap for ingen ting.

### Gjenerobring av Boknafjorden

- Og når konsesjonen for det nye ferjesambandet mellom Rennesøy og Bokn skal til delasi, tar de då sikte på revansj overfor Askøy-Bergen? Egil Nylund etterlet ingen tvil. Det kjem kontant:

- Å gjenerobra ferjetrafikken over Boknafjorden blir eit av våre største satsingsområde i tida framover.

### Twist med departementet

Midt i sjølve oppstartingsfasen fekk D.S.D. ein

"kalddusj" frå Samferdselsdepartementet. I sluttoppgjeret etter at selskapet tapte Skudenessambandet og medførande sal av "M/F Skudenes" og ein del andre ferjer, har departementet kome fram til ein salsgevinst på ca 13,5 mill. Nå, eitt og eit halvt år seinare, vil departementet belasta selskapet for denne summen. Dette vil ikkje D.S.D. akseptera. Ei minneleg løysing av denne saka vil ha stor betydning for den vidare framtida til Rogaland Trafikkselskap.

### Forholdet til vegvesenet

Det er ei kjent sak at klimaet mellom DSD og Vegdirektorat/Statens vegvesen i ein periode var heller kjølig. Nå er dette slutt, seier Nylund.

- Det er ei heilt anna haldning nå. Då me kjøpte Hvalerferja f.eks., blei eg heilt imponert over den raske saksbehandlinga. Me sende søknad om kjøp til Vegdirektoratet på fredag, måndag låg godkjenninga på bordet hos oss.

Bare på eit område er eg misfornøgd med Statens vegvesen, og det er i samband med bygging og vedlikehald av ein del ferjeleier. I framtida bør kontrahering av ferjer og nødvendige investeringar på ferjeleier, som fylgje av den nye ferja, behandlast under eitt. Men også dette går i positiv retning.

#### Frå ferje til fastlandssamband

I åra frametter vil ein del ferjestrekningar i Rogaland bli erstatta med fastlandssamband. Blir Høgsfjordprosjektet realisert, vil til og med Tau-ferja bli overflødig. - Du har uttrykt skepsis til Høgsfjordprosjektet, og sagt at det heller bør satsast på hurtigferjer og hurtigbåtar, Egil Nylund?

- Skepsisen min botnar ikkje i at eg trur eit fastlandssamband vil bli dårleg, men eg er skeptisk til økonomien i prosjektet.

- Elles vil eg generelt seia at utviklinga mot fastlandssamband verken bør me eller vil me setta oss imot. Vår oppgåve er å gje eit best mulig transport-tilbud på sjøsida, både med hurtigbåtar og hurtigferjer.

Når det gjeld Tau- og Høgsfjordsambandet satsar me som om ingenting skjer. Gjer me ikkje det, og Høgsfjordprosjektet ikkje blir gjennomført, kan Ryfylke koma i eit vakum. Det må me gardera oss imot, seier direktøren for Rogaland Trafikkselskap A/S.

## Informasjon om likestilling

Av Johan Lund

### Generell informasjon

Etter særavtalen om likestilling mellom kjønnene i Statens vegvesen skal det gis opplæring og informasjon om likestillingsloven, Hovedavtalens del 4 og om selve særavtalen. Det følger av alminnelige forvaltningsregler at det er et ledelsesansvar å påse at så skjer.

Til å være pådriver i likestillingsarbeidet på det lokale plan er det opprettet lokale likestillingsutvalg. Det er gjennom sin representasjon her ledelsen overvåker at lovens intensjoner følges, på samme måte som organisasjonene gjør det gjennom sin representasjon. Men som i all annen forvaltning er det linjeledelsen på alle nivå som i det daglige skal sørge for at spillets regler følges, i denne materie på samme måte som når det gjelder økonomi- og personalforvaltning, arbeidsmiljøspørsmål, utvikling av medarbeidere mv.

Det lokale likestillingsutvalg vedtok tidlig i 1989 å gå ut med informasjon på allmøte beregnet på vegkontorets personale samt tillitsvalgte for hele etaten. Etter første forsøk, som ble fortrent ved stevnekollisjon, ble saken knyttet inn i INFORUM-serien, og møte ble holdt 4. desember 1989 i auditoriet på vegkontoret. Her orienterte konsulent i fylkeskommunen Oddrun Strand Rangnes om lov og regelverk, om erfaringer hittil og om sider av likestillingsombudets håndtering av sakskomplekset.

I de påfølgende uker orienterte medlemmer av likestillingsutvalget om saken på de regionale møter driftsavdelingene holdt for de tilsatte. Bortsett fra biltilsynsstasjonenes personale skulle herved alle tilsatte ha hatt tilbud om innføring i et saksområde der oppgavene så langt fra drives fram av egen tyngde.

### Motivasjon av kvinner

Lov og særavtale forutsetter i klartekst at kvinner er forfordelt når det gjelder lederoppgaver. Årsakene er nok mange, en av dem er nok at kvinner ikke står nok på for å oppnå lederstillinger. De har med andre ord seg selv å takke i stor grad, og de trenger hjelp til å vise tenner.

Likestillingsutvalget har vedtatt å yte den hjelpen.

Det har vedtatt å søke avholdt motivasjonskurs for kvinner og har søkt dette tatt med i kursprogrammet for 1990. I lesende stund er vel saken avgjort i forhandlingsmøtet med organisasjonene.

### Skolering i likestillingsarbeid

To av likestillingsutvalgets medlemmer har søkt og fått opptakelse på seminar i "Personalutvikling og Likestilling" holdt av Arbeids- og Administrasjonsdepartementet. Kurset går i to faser, første gang i januar, annen gang i juni d.å. og med mellomliggende prosjektarbeid. Vi ser fram til nye impulser fra sentralt hold og likestillingskollegaer fra andre etater.

## Endelig kvinner inn i AMU

Av Johan Lund

Etter likestillingslovens § 21 skal det i offentlige utvalg m.v. være representasjon fra begge kjønn. Er utvalget på 4 medlemmer fra hver av sidene (tilsatte/ledelse), skal hvert kjønn ha minst 40 %.

I AMU er det tre representanter fra hver side, og

da er det nok med representasjon.

Loven om likestilling rundet 10 år i fjor, men har sovet til nå. Selv om ledelsen ikke hadde tenkt å vekke den til live, gjør kvinnene fra i år av sitt inntog.

### Sammensetningen av AMU blir slik for perioden 1990 - 91:

Representanter	Pers. vararepresentanter
<i>For de tilsatte:</i>	
Kjell Torgersen	Birger Steine
Kristoffer Skjørestad	Oddvar Tveit
Sigmund Sandsmark	Unni Evang
<i>For ledelsen:</i>	
Arne Njå	Per Kydland
Svein Magne Olsen	Svein Dahle
Reidun Lanne	Elisabeth Renberg

## Kvinnene inntar "mannsbastionar"

Tekst og foto: Harald Sel

- Ein dag i sommar då det var fint ver, møtte eit par av oss på arbeid i skjørt. Enkelt mannlege kolegaer gjorde store augo. Det var som dei plutsleg oppdaga at det arbeidde jenter på avdelinga. Til dagleg samarbeider me om faglege ting, og tankar om kor vidt det er menn eller kvinner me samarbeider med streifar oss ikkje.

Denne replikken kom frå ei av dei kvinnelege ingeniørane i Statens vegvesen Rogaland, då me snakka om erfaringane med å vera jente i eit mannsmiljø.

faglege kriteriar på same vilkår som mannlege kolegaer. Dei får utfordrande oppgåver, dei trivst og glir godt inn i miljøet.

Björg Ravnås



### Fleire - men lite mindretal

Fram til for eit par år sidan var det så og seia fritt for kvinner i ingeniørstillingar ved Statens vegvesen Rogaland. Ei og anna jente var innom for ein kortare eller lenger periode, men sjeldan meir enn ei om gongen.

I seinare tid er det derimot tilsett fleire kvinner enn menn i ingeniør- og tekniske stillingar, slik at dei nå er 7 i talet. Men med bortimot 200 stillingar totalt i denne kategorien, er det likevel svært så langt fram til full likestilling. Men stadig fleire kvinner utdannar seg i tekniske fag, og tilsettingane i Rogaland dei siste åra viser at mange av dei står sterkt i konkurransen om ledige stillingar.

### Arbeidsplass

Jentene i tekniske stillingar fordeler seg med 5 på

Planavdelinga og 2 på Anleggsavdelinga. (Dette er stillingar innan tradisjonelt mannsdominerte tekniske fagområde. I tillegg kjem tegnarane, men på Tegnesalen har det til vanleg vore fleire kvinner enn menn).

Av dei 5 på Planavdelinga, arbeider Nidunn Sandvik, Björg Ravnås og Kari Smådal Turøy på Trafikkteknisk seksjon, Helen Lomeland på Grunnseksjonen og Randi Nesdal på Plandistrikt sør.

På Anleggsavdelinga arbeider Solveig Yndesdal og Inger Langvik. Solveig Yndesdal vil i dei neste 3 - 4 åra arbeida spesielt med Rennfast-prosjektet.

rutinearbeid og referat-skriving blir definert som høveleg jentearbeid. Det fins tendensar til at ferske mannlege ingeniørar får meir utfordrande oppgåver. Om dette seier ei av jenteningeniørane våre:

- Truleg ligg det ikkje noko nedvurdering i dette, og tanken bak ei slik arbeidsfordeling er kanskje til og med god. Men me ønsker ikkje å bli tatt lettare på fordi me er jenter. Somme av kollegane våre er også for snille i sin kritikk fordi me er jenter. Då gjer dei oss ein bjørneteneste. Det må stillast same faglege krav til alle.

Nidunn Sandvik



Nå kom det også fram at det ikkje er problemfritt å gå inn i tradisjonelle mannsyrke. Men i det store og heile kan nok replikken ovanfor illustrera hovedintrykket og hovederfaringane: Dei kvinnene som arbeider i ingeniør- og tekniske stillingar hos oss blir stort sett behandla ut frå

Kari Smådal Turøy



### Kjønnsrolle-tenking?

Korleis taklar velrøynde mannfolk med lang yrkeserfaring den situasjonen at ei ung nyutdanna jente gjer sitt inntog i "guttekklubben"?

Stort sett bra, er inntrykket me får. Men litt tradisjonell kjønnsrolle-tenking heng nok igjen. Det kan nok henda at enkelt

Helen Lomeland



### Større krav til kvinner?

Elles er det nok ei vanleg meining at ei jente må stå på ekstra hardt i eit mannsdominert yrke, for å få same posisjon som mannlege kollegaer og for å "klatra" opp i leiande stillingar. Grunnane til dette kan vera fleire, men at dei er få kvinner i forhold til menn gjer



## - men er framleis eit lite mindretal i tekniske stillingar

det ikkje lettare. Mennene er så mange at dei ofte kan "gjøyma seg i massen". Dersom ein mann dummar seg ut, er det som regel ein eller helst fleire å skulda på. Ei jente blir lagt meir merke til avdi dei er få. Utan at det treng liggja noko skepsis eller negativt i det, vil ho bli vurdert meir kritisk ut frå det ho er og det ho gjer enn sine mange mannlege kolegaer.

Randi Nesdal



### Haldningar og verdinormer

Mange meiner at kvinner og menn i ein del samanhengar har ulike verdinormer og prioriterer ulikt. Mellom anna høyrer ein gjerne at kvinner legg meir vekt på såkalla "mjuke verdiar". Dei 7 jentene hos oss er stort sett litt usikre på om dette er rett.

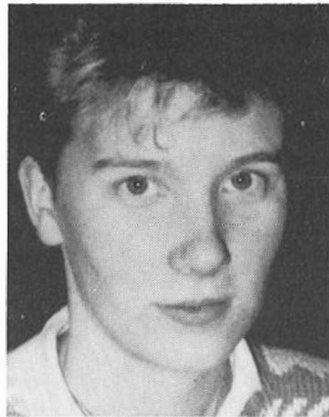
Eit syn er at skilnad i tankar og haldningar og vektlegging på mjuke verdiar meir går på alder enn på kjønn. Dette har igjen sin bakgrunn i at f.eks. miljø i seinare tid har fått

ein breiare plass i tekniske utdanning.

Men fleire synspunkt kom fram, då me prata om dette, som f.eks.:

- Det fins mange harde mannfolk, men jammen fins det harde kvinnfolk også.

Solveig Yndesdal



- Eg trur at jenter flest har større evner enn menn til å sjå ting i ein større samanheng, som f.eks. at me legg meir vekt på miljø, trafikksikkerhet og estetiske ting.

- Folk er ulike, uavhengig av kjønn, men eg trur at jenter flest er meir opne enn gutar og at me ikkje er

så redde for å innrømme at me står fast. Eg trur også at me stort sett legg meir vekt på samarbeid enn å markera oss sjøl.

- At tradisjonell kjønnsrolle-tenking har vore med å forma oss, har nok gjort at mange av oss har større ansvarskjensle enn gutar og at me legg meir vekt på mjuke verdiar. Og dette treng så visst ikkje vera bare negativt, - tvert imot.

Inger Langvik



### Mot full likestilling?

Om talet på kvinner i tekniske stillingar er auka frå omtrent 0 til 7 på kort tid, viser dei ikkje mykje att i den store flokken av mann-

lege kollegaer. Sjøl om dei har blitt godt mottatt og glidd godt inn i miljøet, så kjem ein ikkje utanom at mannsdominansen er stor. Det kan heller ikkje vera tvil om at "ei einsleg svale" blir lagt meir merke til og fylgt meir kritisk enn den som kan "gjøyma seg" i ein stor flokk.

Når det gjeld talent og evner er det utvilsomt like mange jenter som gutar med anlegg for tekniske fag. Og som nemnt, stadig fleire jenter tar utdanning f. eks. ved NTH. Ut frå dette kan ein spørja:

- Vil me i ei ikkje alt for fjern framtid ha omtrent like mange kvinner som menn i tekniske stillingar i Statens vegvesen?

Ingen av dei 7 har noko klar formeining om det, men at dei vil bli fleire jenter etter kvart, er dei ikkje i tvil om. Og at fleire jenter vil virka berikande for Statens vegvesen både fagleg og miljømessig, er dei heller ikkje i tvil om.



## Pensjonerte medarbeidere i 1989

Av Johan Lund

I løpet av 1989 tok etaten avskjed med i alt 33 medarbeidere. Et par av disse var fratrudd tidligere av helsemessige grunner, men vi hadde ikke tatt offisiell avskjed tidligere.

De fleste kom fra arbeidsdrift innen anlegg og vedlikehold, men det var også folk fra biltilsynet og fra veg-

administrasjonen på vegkontoret. Av yrkesgrupper skal nevnes spesialarbeidere, maskinførere, formenn, rengjøringsbetjent, oppsynsmann, anleggsleder, overingeniør, kontorfullmektig, konsulent, inspektør. De fratrudd har utført tilsammen ca. 870 årsverk i etaten.

Samtlige var invitert til en tilstelning på KNA-hotellet like før jul. Av de innbudte møtte 18, herav 14 med ektefelle. Vegsjefen takket hver enkelt for innsatsen og overrakte gaver i samsvarende med regelverket. Biltilsynssjefen ga takk og blomster til ektefellene for positiv medvirkning.



På bildet ser vi de av de nybakte pensjonister som møtte, sammen med vegsjefen.

Sittende fra venstre:

Arne Hustveit, Øystein Brateland, Alv Moi, vegsjef Chester Danielsen, Elisabeth Thorvaldsen, Bjørn Sandvik.

2. rekke fra venstre: Olav Bjerga, Olav Nyland, Ole Edvin Olsen, Jesper Vaula, Holger Voster, Harald Østerhus, Algot Olsson.

3. rekke fra venstre: Vrål Øverland, Osmund Helgeland, Torstein Fuglestein, Leif Høie, Gunnar Sivertsen, Sverre Tveitane.

Følgende var ikke til stede: Olav Høiekvam, Ernst Lura, Lars Roalkvam, Jakob Eide, Olav Haugland, Ole Brendeland, David Trælhaug, Jakob Vadla, Johan Nesvik, Janne Gilje, Jakob Stol, Daniel Byrkjedal, Ingvald Mæland, Halvar Frøiland.

## Barnehageprosjektet ikkje liv laga

Av Johan Lund

I Rygjavegen nr. 4/89 har Harald Sel eit innlegg om korleis vegvesenet i Oppland hadde ordna seg med barnehage.

Hos oss har me hatt ei arbeidsgruppe som skulle søka å finna ei løysing på eit problem som for mange var tyngande. Utgangspunktet for arbeidet har vore ein fyldig rapport fra personalseksjonen ved Marit Garborg.

Tomt var ordna av Stavanger kommune, men det vart uråd å få til eit prosjekt som kunne gjennomførast i eigen regi eller i samarbeid med andre

etatar. Me måtte difor takke nei til gratis tomt frå kommunen.

Seinare dukka det opp eit nytt prosjekt. Ein innløyst eigedom ved Ullandhaugvegen vart vurdert frå såvel teknisk som miljømessig side. Både helsestyresmaktene og barnehagekonsulenten fann prosjektet brukbart under visse føresetnader.

Før me gjekk vidare med prosjektet, ville me ha visse for at det var interesse/behov nok mellom dei tilsette. Rundspørjinga ga for liten respons. Då det

heller ikkje var grunn til å venta større rekruttering i framtida, måtte prosjektet leggjast til side. Dette var synd avdi det var lagt ned mykje arbeid i saka.

Utan forkleining for nokon må det framhevast at personalkonsulent Eriksen i sluttfasen har drege ein monaleg del av lasset. Utvalet har elles bestått av Eddie Westad, Marit Garborg, Tove Lende og Johan Lund.



## Nytt fra BEDRIFTS IDRETTSLAGET

### Romsituasjonen

Etter at Statfjord-divisjonen fraflyttet øvre underetasje i Lagårdsvegen 80, har idrettsaktivitetene fått bedre kår. Idrettslaget er tildelt en del av indre del av det såkalte steinlager. Vi får disponere en hall som gir plass for forskriftsmessig skytebane (miniatyr) og som også gir plass for 2 - 3 bordtennisbord.

I tilknytning til banen er det et rom med spesiallås. Dette gir forsvarlig oppbevaring av skytegruppens utstyr.

Rommene er lysere enn det gamle rommet i nedre underetasje og de nyter godt av den generelle oppvarming i huset.

### Orienteringsgruppen

Aktiviteten i orienteringsgruppen har øket vesentlig i senere tid og deltakelsen er rekordartet. Særlig synes likestillingsaspektet å ha nådd fram med tyngde.

Noen lurer på om den økte tilslutning til orienteringssporten er en sidevirkning av ledelsens nåtidige MÅL-ORIENTERTE styringsprinsipp.

Så sterkt har våre orienterere gjort seg gjeldende at gruppen/laget er tildelt årets arrangement av vegmesterskapet i orientering.

### Skyttergruppen

Også her stormer jentene fram i antall. Om dette skyldes økende forståelse for også i fritida å bruke målstyring vites ikke.

Det kan vanskelig skyldes at de stiler mot de store mål, for her gjelder at jo mindre mål, jo bedre. Og er de i tvil tar de tolken til hjelp for å se om ikke det aller minste mål (innertieren) er inne.

En liten historie fra skytebanen (geværbane med anvisning): Som kjent anvises svakeste skudd først. Aller svakeste er bom, som angis ved omvendt pendel. Da turen kom til Ola sin skive begynte pendelen å gå, en gang, to ganger, tre ganger. Da kunne Ola ikke dy seg lenger og utbrøt: Ken hoen e det så ligg å skyde bom på mi skjeva?

### Medlemskap

Idrettslaget er åpent for alle tilsatte på vegkontoret, i biltilsynet og i utedriften. Interesserte kan melde seg som aktive eller som passive medlemmer.

Utenom de rent sportslige aktiviteter legger vi vekt på de sosiale forhold. Vi undervurderer ikke betydningen av den mellommenneskelige kontakt for trivsel og også innsats i arbeidssituasjonen. Vi vil i året søke å utvide kontaktflatene ved uformelle treff av ulike slag.

Øket medlemstall vil øke mulighetene for tilbud på alle fronter.

Johan Lund

## Prikkbelastning i 1990?

Av biltilsynssjef Svein Dahle

Som kjent ble det ikke i denne omgang noe av den bebudede ordningen med såkalt prikkbelastning i førerkortet. På tross av flere års grundige forberedelser, ble saken stoppet av samferdselsministeren i tolvte time. Han mente, etter at saken var tatt opp i Stortinget, at det var grunnlag til å se nærmere på enkelte sider ved tiltaket.

### Tommelen ned

Det kan ikke være tvil om at media bevisst eller ubevisst gav en presentasjon av tiltaket som fikk både den enkelte bilfører og bilorganisasjonene til å vende tommelen ned. Vi fikk et klart inntrykk av at uskyldige og tilfeldige forseelser ville gi grunnlag for tildeling av prikk. Dermed var det tilsynelatende lagt til rette for et system der ivrige polititjenestemenn kunne prikkbelaste ellers ansvarlige og habile bilførere for bagateller. Dessuten syntest det urimelig at man ikke hadde et større antall prikker med større muligheter til gradering etter forseelsens art og grad.

### Nytt virkemiddel

Ordningen med prikkbelastning av førerkort skal være et nytt virkemiddel i tillegg til de reaksjoner vi allerede har overfor de som viser uansvarlighet og slett moral i trafikken. Det er en kjent sak at en del bilførere stadig opptrer på siden av og i strid med en del krav og

forbud i vegtrafikklovgivingen. Graden er ikke så alvorlig at forseelsene enkeltvis kvalifiserer for inndraging av førerkort, men saken vil stille seg annerledes med et system der forseelsen kan samles og gjøres gjeldende over tid.

### Opplegget

Opplegget som var klart for bruk fra 1. januar 1990 var i korthet følgende: Bryter du visse bestemmelser i vegtrafikklovgivningen tre ganger i løpet av tre år og blir idømt straff, vedtar forelegg eller forenklet forelegg vil politimesteren foreta en såkalt "betinget inndraging" av førerkortet med en prøvetid på to år. Det er forutsatt at fører med "betinget inndraging" skal gjennomgå et særlig trafikkurs i prøvetiden. Prikkene strykes etter gjennomført kurs hvis man ikke har begått nye forseelser i prøvetiden.

### Iverksettelse i 1990

Selv om iverksettelsen er utsatt, så vet vi at Vegdirektoratet har fått i oppdrag å skissere enkelte justeringer i opplegget. Dessuten er saken til behandling både i Samferdsels- og Justisdepartementet. Vi holder det fortsatt for sannsynlig at ordningen med prikkbelastning blir innført i løpet av året og at opplegget i hovedsak blir som tidligere bebudet.



## I ARBEID FOR TRYGG TRAFIKK

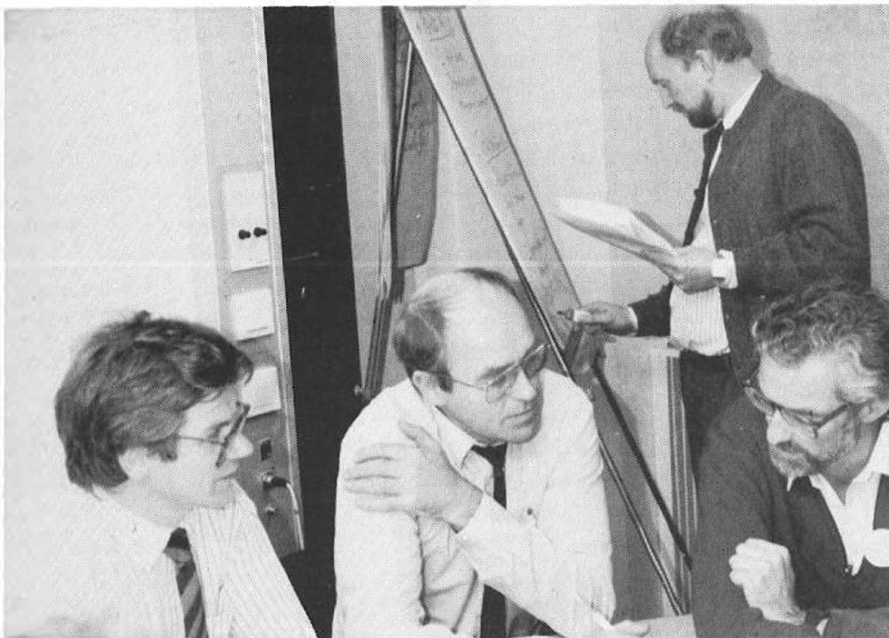
Ny handlingsplan:

# Mobilisering for tryggare trafikk

Tekst og foto: Harald Sel

Ny handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland skal vera ferdig og politisk behandla i haust. Arbeidet med revisjon av planen har alt pågått ei god stund i trafikksikkerhets-sekretariatet ved vegkontoret. Og leiaren for sekretariatet, Chr. Fr. Hansteen, har gått nye vegar i

dette arbeidet. Tanken er at eit breiast muleg spekter av ressurspersonar, interessegrupper, offentlege etater m.v. skal dras aktivt inn i utarbeidinga av handlingsplanen, og deretter gjera ein aktiv innsats for at tiltaka i planen blir gjennomførte.



Presentasjon av gruppearbeid ved overing. Thorvald Kåre Lone frå vegvesenet. Ved bordet 3 av dei andre gruppedeltakarene, frå v.:

Sjefsing, i Stavanger kommune, Hans Magnar Lien, FTU-medlem og ordførar i Hjelmeland, Håkon Helgøy og fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen.



### Søkekonferanse

Sentralt i dette arbeidet er ein såkalla "søkekonferanse", som blei avvikla i Haugesund i november i fjor. Opplegget har tidlegare vore prøvt med hell i Møre og Romsdal. Konferansen hadde form av ein ide-dugnad, der ein stor del av arbeidet gjekk føre seg i grupper. Det heile munna ut i forslag til tiltak og konkrete planar om korleis ein skal arbeida fram mot å få tiltaka gjennomførte.

Konferansen endte opp med ei gruppesamansetning, og desse gruppene har arbeidd vidare med forpliktande planar for trafikksikringstiltak. Denne månaden er det så halde eit oppfylgjmøte etter søkekonferansen, der planar og gjennomføring av planar og tiltak er drøfta.

### Spennvidde

Det var svært stor spennvidde i deltakar-flokken på søkekonferansen (idedugnaden) i november. Her var representantar frå kommunale og fylkeskommunale råd og utval, politi, kjørrelærarar, legar, idrettskrets, hjelpekorps, forsikringsbransjen, Norsk luftambulansse, Rogaland syklistforening, Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, bil- og transportorganisasjonar, skuleungdommar, Trygg Trafikk og vegvesenet.

### SINTEF

Når det gjeld gjennomføringa av opplegget med idedugnad (søkekonferanse) har trafikksikkerhetssekretariatet engasjert SINTEF til å ta seg av den praktiske gjennomføringa. SINTEF har brei erfaring i trafikksikkerhetsarbeid, og det var også dei som gjennomførte eit liknande opplegg i Møre og Romsdal.

Elev i vidaregåande skule, Ingrid Lofthus frå Haugesund, legg fram konklusjonane frå arbeidet i ei av gruppene. Som det går fram av arka som etter kvart dekkar alle veggane i møtelokalet, mangla det ikkje på forslag til trafikksikringstiltak.

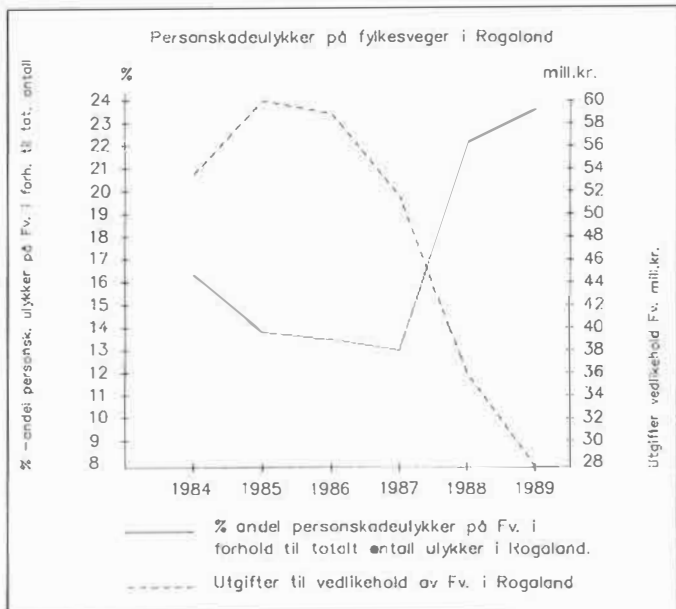
## I ARBEID FOR TRYGG TRAFIKK

### Vedlikehald og ulykker på fylkesvegane

I kor stor grad virkar vedlikehaldsbudsjettet inn på ulykkes-situasjonen? At godt vedlikehald også fører til sikrere trafikk, er rimeleg. Kva så når vedlikehaldsbudsjettet går dramatisk ned over fleire år, slik som for fylkesvegane i Rogaland?

Leiar for Trafikksikkerhetssekretariatet, Chr. Fr. Hansteen, har tatt for seg personskadeulykkene på vegnettet i Rogaland frå 1984 og fram til okt. 1989, og rekna ut prosentvis del på fylkesvegane og riksvegane. Det er i denne perioden, og særleg etter 1987, at vedlikehaldsbudsjettet på fylkesvegane er "skore til beinet". Samtidig har ein hatt midlar til eit rimeleg godt vedlikehald av riksvegane.

Diagrammet og tabellen nedanfor viser at personskadeulykkene totalt i Rogaland har vist ein jamn nedgang i heile perioden. For fylkesvegane isolert er utviklinga derimot urovekkande. Etter ein liten nedgang frå 1984 til 1985 og stabilisering på dette nivået til og med 1987, har dei siste par åra vore ein sterk auke i ulykkene. Som diagrammet også viser, er det særleg i desse åra ein har hatt minimalt med midlar til fylkesveg-vedlikehald.



År	1984	1985	1986	1987	1988	jan.-okt. 1989
Perssk. ulykker i Rogaland	662	646	594	497	487	414
Perssk. ulykker på fylkesv.	108	90	80	65	108	98
% på Fv.	16.3	13.9	13.5	13.0	22.2	23.7

### Minneaksjon for trafikkofra i 1989



16 personar blei drept og 668 blei skada på Rogalandsvegane i 1989. 2.januar blei dei omkomne minna med 15 kors ved motorvegen sør for Auglendstunnelen. Samtidig var det tent 668 faklar, ein for kvar av dei trafikkasakadde.

Minneaksjonen blei avvikla under ettermiddagstrafikken, og i denne perioden var fartsgrensa nedsett til 50 km/t.

Statens vegvesen Rogaland, Fylkestrafikksikkerhetsutvalet, Trygg Trafikk, politiet, NAF, KNA og ambulansetenesta på Sentralsjukhuset var med på aksjonen.

### Frisikten i vegkryss skal bli betre.

Vegdirektoratet har endra forskriftene for "bygging og vedlikehold av avkjørslar fra offentlig veg", slik at det blir enklare å utføra siktfremmande tiltak. I forskriftene heiter det nå at "Vegsjefen kan kreve at innretninger og vekster som hindrer sikten i vegkrysset, blir fjernet uten vederlag".

I rundskrivet, der endringane blir kunngjort, heiter det m.a. at vegvesenet må vurderer å ta kostnadane ved tilpassing av privat innkjøring, dersom vegvesenet senker eller hevar ein offentlig veg.

### Fotgjengerulykker

Å få ned talet på fotgjengerulykkene er målet for den landsomfattande trafikk-sikkerhetskampanjen i år. Tiltaka skal rettast mot bilførarar og dei eldre fotgjengarane over 60 år. Kampanjen skal først og fremst konsentrerast om byar og tettstader.

## MI MEINING

**Ønske for 1990-åra**

*Me har nyleg begynt på 1990-åra, - det siste 10-året før tusenårsskiftet. Kva er dine høgaste ønske for utviklinga fram mot år 2000?*

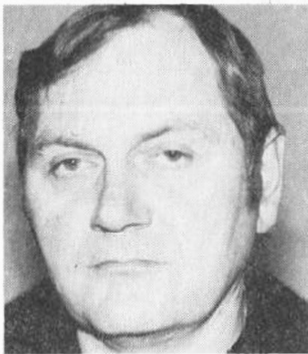
**Sissel Samsøe**  
Kontorassistent  
Haugesund vegstasjon

Internasjonalt er mitt høgaste ønske at det skal bli slutt på all krig. For vårt eige land ønsker eg først og fremst at det skal bli arbeid for alle. Og for min eigen del ønsker eg fast arbeid innan det faget eg er utdanna i - bygg og anlegg.



**Inge Byrkjedal**  
Fagarbeidar/anlegg  
Nærbø vegstasjon

Største ønsket mitt er at det blir meiningstyllt arbeid for alle. Og så ønsker eg at bevilgningane til helsevesenet blir halde på eit nivå, som gjer at alle kan få eit skikkeleg behandlings- og sjukøhustilbud.



**Björg Sandmark**  
Reingjeringsbetjent  
Egersund vegstasjon

Mine høgaste ønske er fred og ro i verda og at miljøvern og miljøarbeidet må koma meir i fokus. Så ønsker eg at alle må ha eit arbeid å gå til kvar dag. Og så håper eg at det lykkast å finna medisin og behandlingsmetodar mot kreft og aids.



**Rolf A. Mygland**  
Ingeniør, Vegkontoret

Globalt er dei høgaste ønska at det blir lagt større vekt på miljøvern. Dessutan at det blir fred og meir "glasnost", slik at militærstyrken kan byggjast ned. Så håper eg at sysselsettinga gradvis blir betre, slik at alle får arbeid.

**Asfaltproduksjon i Vadla**

Vegvesenet sitt nye asfaltverk i Vadla har produsert sin første asfalt. Under ein prøvedrifts-periode i november blei det produsert 1000 tonn om dagen. Dei aller første tonna gjekk med til å asfaltera Sildafjell-tunneln mellom Vadla og Vindsvik. Resten gjekk til den nye Ropeid-vegen, til Årdal og til Jæren.

Røynslene frå prøvedrifts-perioden er gode. Asfalten hadde førsteklasses kvalitet, og verket fungerte perfekt. Og utsleppa, som mange var skeptiske til under konsesjons-behandlinga, låg langt under dei øvre grensene som er tillatte.

Me kjem tilbake med nærare omtale av- og repotasje frå asfaltverket i seinare nr. av Rygjavegen.

**G/s-veg gir fleire mjuke trafikantar**

Gangtrafikken auka med 59 % og sykkeltrafikken med 78 % etter at det blei bygt gang- og sykkelveg langs E 6 gjennom tettstaden Åsen i Levanger kommune, Nord Trøndelag. Dette viser ei før- og etterundersøking utført av Transportøkonomisk Institutt.

Delen av gang- og sykkeltrafikken som brukar g/s-vegen er på 77 %. TØI skriv i rapporten at dette er lågare enn det ein kunne ønska. Viktigaste årsaka til at ikkje fleire brukar g/s-vegen er utforminga og trasé-val. G/s-vegen er lenger og meir kronglete enn bilvegen, og mange trafikantar ønsker å bruka kortaste vegen.

Rapporten slår elles fast at gang- og sykkelvegen i Levanger har hatt positive miljømessige effektar, i tillegg til at trafikken blir sikrare.

**Billegare Pensjonskasse-lån**

Frå årsskiftet er renta på boliglån i Statens Pensjonskasse sett ned frå 13 til 11 %. Dette er i samsvar med rentesenkninga på Husbank II lån.

Rentenedgangen gjeld både lån til gammal lånesats, kr 22.000,-, og den nye lånesatsen frå 1/5-88 på 125.000,-. Dette skulle gjera boliglån i Statens Pensjonskasse meir attraktive.

## VERN OG HELSE

## Arbeidsmiljølov (AML) og Internkontroll

Av Turid Nordbø

I 1936 dannet en gruppe framsynte kvinner og menn en organisasjon som fikk navnet Vern og Velferd. De arbeidet for å løse arbeidsmiljøproblemer, og ante vel neppe at organisasjonen skulle få et så langt og urolig liv.

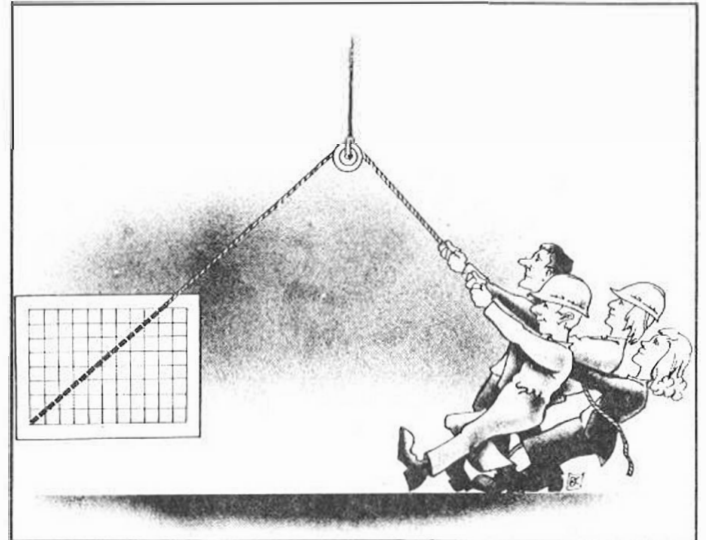
Videreføring av filosofien er nå sterkere enn på mange år. Det er fortsatt mange oppgaver å gripe fatt i. Arbeidsmiljøutviklingen idag må ses i sammenheng med ny teknologi og produktivitet.

Tidlig på 1960 tallet ble grovarbeidet på den nye arbeidsmiljøloven lagt, og i juli 1977 trådte den i kraft. Lovutkastets hovedregel er at arbeidsmiljøet skal være "fullt forsvarlig". Det innebærer at loven stiller minstekrav om en standard, som

ikke skal fravikes av f.eks økonomiske grunner.

Resultatet av loven har medført en betydelig sosialpolitisk endring i Norge. Arbeidsmiljøspørsmål har utviklet seg fra å være et slags vedheng til å bli en viktig del av dagliglivet i bedrifter. Trygt og godt arbeidsmiljø viser seg å være en lønnsom investering.

Godt arbeidsmiljø betyr godt samspill både mellom de fysiske og psykososiale faktorer. Hensyn til menneskets egenart er viktig i omlegging til ny teknologi. Arbeidsmiljøutvalget's filosofi har i stor grad bygget på kontrolloppgaven med tone av rådgivingsrolle. Videreutvikling i fremtiden vil bli å utnytte registrerte data i det forebyggende verne- og



Trygt arbeidsmiljø er lønnsomt

helsearbeid. Som et ledd i dette arbeidet, tar myndigheten sikte på å pålegge bedrifter egenkontroll (system-/internkontroll).

AML har nå fungert i vel 12 år. Få endringer har vært gjort underveis, men i 1990 vil sannsynligvis ny lov om internkontroll tre i kraft. Ikke minst har utvikling innen teknologi, arbeidsmåter og holdninger ført til denne omlegging.

Oljevirksomheten tok først opp program for modernisering av arbeidsmiljø- og sikkerhetsforvaltning.

## Internkontroll

Selve essensen i lovverket forandres lite. Hensikten med omleggingen er å få mer dynamikk inn i sikkerhets- og miljøarbeid. Alle ledd i virksomheten skal delta aktivt. Utvikling av et bedre arbeidsmiljø skal ikke være en oppgave for noen få personer f.eks ledelse og vernepersonell. Internkontroll er ment som et virkemiddel for bedre

å nå de mål som er fastsatt i lover og forskrifter

Kvalitetssikring av miljø- og sikkerhetsarbeid skal planlegges, følges opp og dokumenteres på lik linje med f.eks innkjøp, produksjon og økonomi. Planer og rutiner i arbeidsmiljø og sikkerhet skal følges opp i det daglige og dokumenteres i den grad at mangler og svikt kan avdekkes. Det nye blir således at det offentlige stiller krav til de tiltak som iverksettes med bl.a hensyn til systematikk, gjennomføring og dokumentasjon.

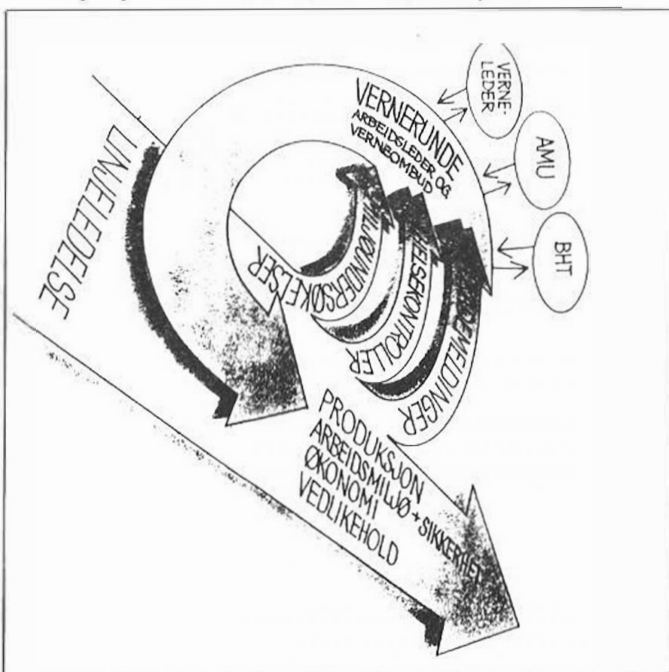
## Målet med internkontroll

- Bedre arbeidsmiljø, reduksjon av arbeidsulykker, sykefravær og økt produktivitet.

## Veien til målet

- Godt samarbeid mellom ledelsen og ansatte, der alle er bevisst på viktigheten og oppfølging av verne- og miljømessige krav.

## Eksempel på internkontroll fra Arbeidstilsynet





## Vår sterke mann på skilt og oppmerking

Tekst: Harald Sel

Foto: Odd Reidar Rindarøy

Når han sit bak rattet i oppmerkingsbilen (malebilen) ser han ikkje ruvande ut. Men ser ein meir nøye på den kortvoksne pluggen, blir ein fort klar over at her er det massevis av krefter. Ja kreftene er så store, at han er mellom dei fremste styrkeløftarane i Norden, - ja kanskje til og med i heile verda.

Sigve Valentinsen er namnet. I vegvesenet har han vore tilsett sidan mai 1987, og arbeid med skilt og oppmerking. Men fritida, den er for ein stor del fyllt med trening. Og resultatene er ikkje uteblitt. I fjorårts sesong gjekk han frå triumf til triumf. Gull i Sør-norsk mesterskap. Gull i norgesmesterskapet. Sølv i nordisk mesterskap. I nordisk oppnådde han resultatet 630 kg, mens vinnaren hadde 645 kg. Men Valentinsen sin personlege rekord, som han sette i fjor er på 660 kg., fordelt på 245 kg. i knebøy, 150 kg. i benkpress og 260 kg. i markløft.

### Motorcross

Sigve Valentinsen er frå Sandnes og 29 år. Styrketrening tok han til med som 23-åring. Før den tid dreiv han med motorcross i fleire år, og oppnådde gode internasjonale resultat. Men nå driv han ikkje med denne idrettsgreina. Etter at han kom på landslaget i styrkeløft i 1987, er det definetivt slutt med motorcross.

### Vekta

Som det gjerne plar vera innan styrkeidrettar, ligg også Sigve og vippar mellom 2 vektclassar, - klasse 60 - 67,5 kg og klasse 67,5 - 75 kg. Men etter som musklane har vakse og kreftene auka, er det blitt stadig vanskelegare å pina veka ned under 67,5 kg. Med tanke på verdensmesterskapet i år, der han har gode sjansar til å bli uttatt, er ikkje dette så gunstig. Internasjonalt er klasse 67,5 - 75 kg ein av dei aller hardaste.

### Livsstil

Når ein driv idrett på så høgt nivå, vil heile livsstilen vera prega av dette. Og stikkord her kan vera MAT og TRENING.

Sigve startar dagen i 6 tida. Det første måltidet plar gjerne vera ei frokostblanding, 2 kokte egg, varm mjølk og honning. I løpet av arbeidsdagen har han 3 mindre måltid, kl. 9, kl. 11 og kl. 14. Då et han brød, med det han kallar godt norsk pålegg.

Fire til fem dagar i veka reiser han rett frå arbeid til 2 - 2 1/2 times trening i Sandnes Atletklubb. Treninga omfattar ikkje bare styrketrening. Han varierer med f.eks. sykling, symjing og jogging. I 18-tida er han heime etter treningsøkta. Og så er det middag.

- Middagen er stort sett som for folk flest, men eg et nok meir ris og spaghetti enn det som er vanleg, seier han.

- Og så treng du vel mykje søvn? spør me.

- Eg er iallfall ingen natteranglar. Stort sett sløkker eg nok lyset før naboane, svarar Sigve.

### Doping

Sunn og karbohydrat-rik mat er altså viktig for å oppnå gode prestasjonar. Men når det gjeld ein toppidrettsutøvar, og i særleg grad innan styrkeidrettar, er også spørsmålet om doping nærliggjande. Sigve Valentinsen blir ivrig og engasjert, når me kjem inn på dette.

- Det har aldri falle meg inn å bruka doping. Eg skal ha det kjekt under trening og konkurransar. Når eg ikkje måla mine utan å juksa eller øydeleggja meg sjøl, kan det vera det same.

- Men korleis kan me stola på at det du seier er sant. Dei fleste som blir tatt for doping nektar jo, skyt me inn.

- Dei som brukar dopingmidlar blir før eller seinare tatt, svarar Sigve. - Sjøl har



Sigve Valentinsen på seierspallen etter å ha blitt norgesmester i 1989. Nr. 2 er Oddvar Wig, Brummundal og nr. 3 Øystein Reuter, Oslo.

eg vore gjennom 4 testar i år, 2 under stemner, 1 under trening og 1 heime, då dopingkontrollen heilt uventa dukka opp ein kveld.

### Familieliv

Me undrast på korleis det går å kombinera arbeid/toppidrett og familieliv. Sigve seier at så lenge familien består av han sjøl, kona og 2 kattar går det greit. Når så kona attpåtil bakkar han opp og har full forståelse for satsinga hans på idrett, er kombinasjonen nokså problemfri.

### OL 1996 ?

Men kva så med framtida? Internasjonalt er styrkeløft ein ganske betydeleg idrett. Ein reknar f.eks. at det er 3 gonger så mange aktive styrkeløftarar som vektløftarar. Det er på tale å få idrettsgreina inn i olympiaden 1996. Skulle det skje, er det då sjanse for at me får sjå Sigve Valentinsen som deltakar?

- Det er sjølagt alt for tidleg å ha noko formeining om det, svarar kraftkaren frå Sandnes. Men etter å ha tenkt seg om eit par sekund, legg han til: - Men for alderen sin del skulle det gå greit i 1996. Fleire av dei beste løftarane er godt over 30 år.

# Kryssord nr. 1/90

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13				14	15					16	
17		18				19		20	21		
22							23		24		
25				26	27	28	29	30			
	31								32		
33	34	35				36	37	38			
39			40					41	42		
		43		44			↳			45	
46			↓		47		48		49		50
51		52	53			54		55	56		
57				→							

**Vannrett**

- 1. Amulett
- 13. Sted i Rogaland
- 15. Verdensdel
- 17. Representant
- 21. Ikke gammel
- 22. Tilbakegang
- 23. Hån
- 25. Slektning
- 26. Unger
- 30. Bønn
- 31. Dumt
- 32. Fugl
- 33. Sprakk
- 36. Drøvtygger
- 38. Fuglen
- 39. Dekke
- 40. Vekst
- 41. Dans
- 43. I munnen
- 45. Pronomen
- 46. Duft
- 47. Fargen
- 51. Vassdrag
- 53. ... Nordmann
- 54. Se
- 56. Munning
- 57. Lokalt busselskap

**Loddrett**

- 1. Seiersbevis
- 2. Slags fabrikk
- 3. To like
- 4. Ordspråk
- 6. Spurt
- 7. Sår
- 8. Innskrift omv.
- 9. Fork.
- 10. Melodifestival fork.

**12. Avgrenset**

- 14. Eremitt
- 16. Ulik
- 18. Satt ikke
- 19. Sjarm
- 20. Utlendingen
- 24. Lukt
- 27. Overfall
- 28. Åre
- 29. Norsk standard

**34. Gamle**

- 35. Nei
- 37. Lei
- 42. Byge
- 44. Gummiskyver
- 48. Fart
- 49. Øde
- 50. Måltid
- 52. Konj.
- 55. Hvis

*Premien er et lodd  
i pengelotteriet*

## Løsning nr. 5/89

1	K	2	A	3	P	4	G	5	A	6	N	7	G	8	T	9	A	10	P	11	E																																										
12	L	13	R	14	A	15	S	16	K	17	E	18	R	19	F	20	U	21	R	22	T																																										
23	F	24	L	25	I	26	N	27	T	28	S	29	K	30	A	31	L	32	L	33	E	T																																									
34	R	35	S	36	K	37	R	38	A	39	L	40	T	41	B	42	E	43	A	44	T	E																																									
45	I	46	A	47	K	48	T	49	T	50	A	51	E	52	B	53	L	54	U	55	E	R																																									
56	N	57	N	58	B	59	A	60	S	61	I	62	L	63	L	64	I	65	N	66	N	S																																									
67	A	68	G	69	E	70	K	71	R	72	E	73	S	74	E	75	N	76	77	78	79	D	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	V	122	A	123	L	124	G	125	A	126	R	127	E	128	S	129	S	130	E	131	I	132	Ø																																								
133	I	134	L	135	A	136	I	137	D	138	A	139	Ø	140	K	141	E	142	R	143	Ø	144	R																																								
145	G	146	A	147	S	148	M	149	A	150	T	151	F	152	U	153	L	154	L	155	S	S																																									
156	E	157	R	158	T	159	L	160	G	161	Ø	162	R	163	E	164	I	165	166	167	168	169	N	170	E																																						
171	R	172	M	173	N	174	I	175	N	176	G	177	R	178	A	179	N	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190																																			

## Vinnere av kryssord nr. 5/89 ble:

Henning Ivarrud  
A. Hauklandsv. 19A  
8014 Hunstadmoen

Jens Motland  
Høgallet 4  
4018 Stavanger

Løsningen på kryssord nr. 1/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 8.mars 1990

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## Arbeidsmarkedstiltak for ungdom

**Tekst: Harald Sel**

**Foto: Torleif Haugvalstad**

Frå september i fjor og fram til 28. februar i år er 14 ungdommar i arbeid ved Statens vegvesen Rogaland for ekstraordinære sysselsettingsmidlar. Ungdommane arbeider ved ulike anlegg i nord-fylket og i Ryfylke.

Det er lagt vekt på at ungdommane gjennom dette halvt-årige arbeidsmarkedstiltaket skal kvalifisera seg for framtidig arbeid innan bygg og anlegg. 1/5 av arbeidstida skal såleis brukast til teoretisk opplæring. I Rogaland blir 4 samanhengande veker brukt til praktisk arbeid, deretter blir alle samla til 1 veker teoriopplæring.

På landsbasis er 100 ungdommar sysselsette i 6 månader gjennom dette tiltaket. Arbeidsmarkedsetaten gir eit tilskot for kvar opplæringsplass på kr

23.000,- pr. månadsverk. Dette skal dekkja både lønn, utgifter til opplæring og alle andre utlegg for vegvesenet.

Anleggsavdelinga i Rogaland er godt fornøgd med ungdommane. Arbeidet deira gir praktiske resultat i form av utførte vegutbyggingsoppgåver.

Gjennom opplæringsprogrammet gir Statens vegvesen eit bidrag til den vanskelege sysselsettingssituasjonen for ungdom, samtidig som tiltaket hevar kompetansen innan bygg- og anleggsverksemda.

Så er det å håpa at dei 14, som forhåpentlegvis har hatt eit meningsfylt halvår i vegvesenet, ikkje blir gåande langtidsledige etter 28. februar.



*Anne Hogneland på praktisk/teoretisk opplæring ute i terrenget ved Sand vegstasjon.*



*Stikking inngår som ein del av den teoretiske opplæringa. Her, frå markarbeid på Sand, ser me frå venstre: Helge Larsen, Øyvind Hebnnes, Lars Harald Sildelid, Kurt J.Nærheim, Morten Sørås, Kristian Steine, Leidulf Voster, Alf Magne Johnsen, Ivar Henriksen, Jan Inge Johannessen, Jan Erik Hesthammer, Tor Berner Jensen, Anne Hogneland og Hans Ole Kristensen.*

### Ny trafikksikkerhetshandbok

## Trafikkulykkene kan reduserast med 35%

Trafikksikkerhetshandboka frå Transportøkonomisk institutt (TØI) er nå komen i ny utgåve. Boka er eit oppslagsverk på 467 sider som summerer opp norsk og internasjonal trafikksikkerhetsforskning fram til 1989. Den første utgåva av Trafikk-sikkerhetsboka blei utgitt i 1982.

#### Tiltak

I alt 84 konkrete trafikksikkerhetstiltak blir gjennomgått og drøfta i boka, f.eks. bruk av ekstra stopplys, piggedekk, ABS-bremser, rundkjøringar, automatisk trafikkontroll, vegbelysning o.s.v.

Med utgangspunkt i den forskinga som er gjort på dei ulike områda, gir boka også ei vurdering av kor stor effekt dei enkelte tiltaka kan ha på ulykkes-situasjonen. Alt i alt blir det lista opp tiltak som tilsaman kan redusera trafikkulykkene med 35 %.

#### Fart og promille

Størst ulykkesreduserande effekt ville det ha om alle respekterte fartsgrensene fullt ut. Dette ville gje ein nedgang i ulykkene på 10 % Aktuelt tiltak for å få trafikantar til å respektera fartsgrensene, er automatisk trafikkoverva-

king. Ved sida av stor fart er promillekjøring årsak til flest ulykker. Dersom ein kan få bort all promillekjøring, ville trafikkulykkene bli redusert med 10%.

#### Mindre trafikk

I boka er det også gjort utrekningar over den ulykkesreduserande effekten som høgare bensinpris og dertil mindre trafikk vil ha. Dersom bensinprisen aukar med 25%, vil det føra til 7,5 % mindre trafikk. Dette vil igjen føra til mellom 4 og 7 % færre ulykker.



## Ekte kjærlighet

1. Kor. 13, 1 - 7.

"Om jeg taler med menneskers og englers tunger, men ikke har kjærlighet, da er jeg en lydende malm eller klingende bjelle. Og om jeg eier profetisk gave og kjenner alle hemmeligheter og all kunnskap, og om jeg har all tro, så jeg kan flytte fjell, men ikke har kjærlighet, da er jeg intet. Og om jeg gir til føde for fattige alt det jeg eier, og om jeg gir mitt legeme til å brennes, men ikke har kjærlighet, da gagnar det meg intet.

Kjærligheten er langmodig, er velvillig; Kjærligheten bærer ikke avind, kjærligheten brammer ikke, oppblåses ikke, den gjør ikke noe usømmelig, søker ikke sitt eget, blir ikke bitter, glemmer ikke på det onde. Den gleder seg ikke over urettferdighet, men gleder seg over sannhet. Den utholder alt, tror alt, håper alt, tåler alt."

Vi lever i en følelseskald verden. Det enkelte mennesket er opptatt med å dyrke sitt eget ego. Det er opptatt med å nyte livet og å gjøre yrkeskarriere. Ved festlige anledninger, og ellers når det måtte passe seg, tales det om solidaritet. Det blir desverre oftest vakre talemåter. I virkeligheten konkurrerer vi om det aller meste her i livet, og den sterke rett er lov. Taperen er den svake som ofte sitter igjen med bitterhet i sinnet.

En kan spørre seg selv: Hvorfor er det slik? Så tenker en kanskje at bare en får fremelsket det gode i menneskeslekten så skal alt gå så meget bedre. Men menneskene har hatt hele sin historie på mange tusen år til å bevise sannheten av dette, og det eneste som er bevist er det faktum at det står heller verre til hos oss enn noen gang tidligere. Vi sliter med rekordhøy kriminalitet med høye voldsbølger og moralsk oppløsning, og frykt for hvor verdenssituasjonen vil komme til å utvikle seg knuger menneskesinnene.

Bibelen taler om det å ikke ha kjærlighet til Gud og våre medmennesker. Om vi enn ga våre liv for noen uten å ha kjærlighet, så var vi som en klingende bjelle. Ingen mennesker er i stand til å elske Gud og sin neste som seg selv. Det er dette som er en følge av vår syndige natur, og synd kan ikke Gud se mellom fingrene med.

Derfor kom Jesus, sendt av Gud, til jorden for å sone våre synder og åpne vegen til himmelen for oss. På grunn av sin grenseløse kjærlighet til menneskeslekten ble han naglet til et kors for at vi, som er syndere, skulle gå fri den straffen som er syndens følger, nemlig den evige fortapelsen, borte fra Gud. Jesus, den uskyldige, tok frivillig vår straff på seg. Derfor er vegen til evig salighet åpen for hver den som tar sin tilflukt til Jesus. Dette er ekte kjærlighet, den som Gud viste oss gjennom Jesus.

**Bjarne Espedal**

## RYGJAVEGEN

### Redaksjonsrådet

Etter retningslinjene for bedriftsavis i Statens vegvesen, skal disse ha eit redaksjonsråd på minst 5 medlemmer. Vegsjefen utnemner medlemmene, og funksjonstida er 2 år.

Redaksjonsrådet er eit rådgjevande organ overfor redaksjonen. Ei viktig oppgåve er å påpeika ting som ikkje er bra, eller saker som ein meiner redaksjonen har forsømt. Redaksjonen på si side ser gjerne at redaksjonsrådet kjem med idéar og stofftips, og at dei sjøl er aktive bidragsytarar i bladet både når det gjeld tekst og foto.

Redaksjonsrådet har til vanleg møte kort tid etter at eit nummer av bladet er kome ut. Det nye nummeret blir gjennomgått. Det same blir planane for neste blad.

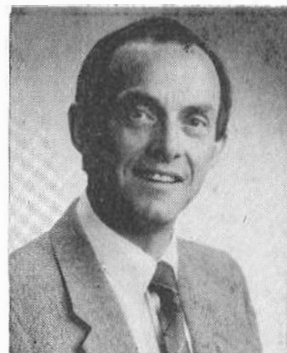
Ved årsskiftet 1989/90 gjekk to av dei gamle redaksjonsråds-medlemmene ut. Georg Eie, Biltilsynet i Egersund, hadde vore medlem i heile 8 år. Tormod Nag, Tau vegstasjon, var medlem i 4 år. Redaksjonen takkar dei 2 for interesse, kreativitet og godt samarbeid.

Samtidig har redaksjonsrådet fått 3 nye medlemmer.

Vegsjefen har nemiøg bestemt at talet på medlemmer skal utvidast frå 5 til 6. Dette mellom anna for å få breiare fagleg og geografisk samansetting.

Dei nye medlemmene er biltilsynsjef Svein Dahle, Vegkontoret, oppsynsmann Njål Hanasand, Nærbø vegstasjon og kontorfullmektig Rosalyn Wiik, Haugesund vegstasjon.

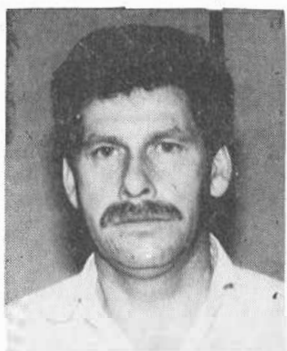
Dei andre medlemmene av redaksjonsrådet, oppnemnde for perioden 1989/90, er kontorfullmektig Irene Stangeland, Bærheim vegstasjon, formann Ole Tamburstuen, Egersund vegstasjon og ingeniør Solveig Yndesdal, Vegkontoret.



**Svein Dahle**



**Rosalyn Wiik**



**Njål Hanasand**



## Personalnytt

### JUBILANTAR

**50 år** Overingeniør  
Jens Oddvar Aanderaa  
Laboratoriet - 8. januar

Overingeniør  
Arne Idar Johannesen,  
Vegkontoret - 21. januar

Fagarbeider  
Hans Leverskjer,  
Erfjord - 12. februar

Ass.rengjøringsleder  
Liv Margot Voll,  
Vegkontoret - 16. februar

Maskinfører  
Randulf Dirdal,  
Oltedal - 25. februar

Formann  
Eirik Soma,  
Sandnes - 1. mars

Formann  
Olaf B. Kallevik,  
Haugesund - 16. mars

Mekaniker  
Fritjof Simonsen,  
Røyksund - 4. april

**60 år** Stasjonssjef  
Olav Aardalsbakke  
Biltilsynet i Stavanger  
3. januar

Avdelingsingeniør  
Ivar Eikehaug,  
Sola - 25. februar

Formann  
Lars Solvang,  
Erfjord - 5. mars

Maskinfører  
Erling Hanasand,  
Østhusvik - 7. mars

Grunnerverver  
Kristian Nybø,  
Vegkontoret - 22. mars

**VI GRATULERER!**

Hardhaus på 78:

## - Har ikkje nett tenkt å pensjonera meg

*Tekst og foto: Harald Sel*

Han har hatt sertifikat for bil i over 60 år. Nå er han 78 år, men framleis aktiv bonde, Malenius Måland. Og då me spør om han snart har tenkt å pensjonera seg, får me kontant svar:

- Eg har ikkje nett tenkt å pensjonera meg enno nei. Det går hardt unna med gardsdrifta framleis, sjøl om talet på sauer ikkje er meir enn 50.

Me tek turen innom Malenius midt i førejulstria. Og i heimen hans rett ved Rv.13 i Målandsdalen i Hjelmeland kommune, brenn det lysteleg i omnen. Han diskar opp med sterk kaffi og smultringar. Men dei bedyra han at han ikkje har baka sjøl.

Ein hardhaus har han vore, og ein hardhaus er han. Som den gongen han brakk beinet på vegen ned frå Drifteland. Han kraup den lange vegen fram til folk

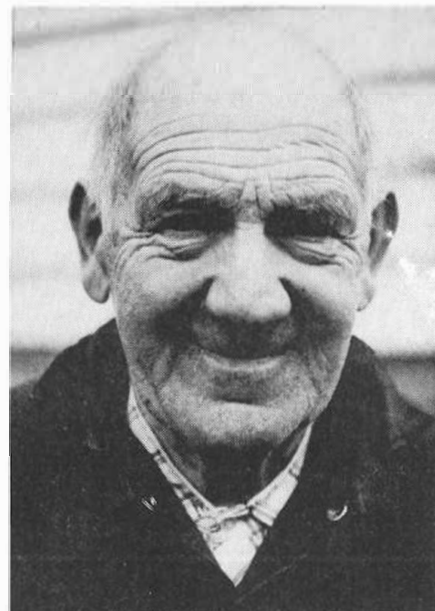
- Men det kan du tru,- eg hadde det ikkje godt på den turen, seier han. Me trur han så gjerne.

Ein hardhaus var han også dei åra han arbeidde på Ryfylkevegen, frå 1945 til 1952.

- Så langt som du ser her ute, har eg pukka vegen med slegge og handemakt. Det var tungt arbeid, og så måtte me vera så nøyaktige. Oppsynsmennene var ikkje til å spøkja med i den tida. Dei måla og dei pirka, og var ikkje alt perfekt så fekk me høyra det.

Malenius slutta på vegen i 1952 og sette igang med bureising på ein 70 mål stor parsell på heimegarden. Det var stein på stein fortel han, og dei store røysene talar sitt tydelege språk om det slitet det har kosta å få den godt oppdyrka garden han har i dag.

- Når du sleit her som verst, lengta du



*Malenius Måland*

ikkje tilbake til vegarbeidet trass alt, spør me.

- Eg er først og fremst bonde, svarar han, men det var greit å vera på vegen au. Særleg dette at eg hadde meir fritid. Som bonde gjeng du der døgnet rundt, søndag som kvardag.

Litt fritid har han likevel bevilga seg nå i seinare år, når han av og til har fått ordna seg med avløyssar. I fjor sommar var han til og med i Sovjet. Det var ei fantastisk oppleving seier han, og han uttrykker si glede over den demokratiseringa som er på gang i denne mektige verdsmakta.

Me reiser oss frå kaffi-bordet. Malenius skal sleppa ut sauene. Det er rim på marka, så dei har stått inne litt lenge i dag. Me går ut. Han legg vegen til sauefjøsset. Eg set meg i bilen og køyrer vidare, - ei oppleving rikare.

### Bonuslønn

Vegdirektoratet har fått klarsignal frå Samferdselsdepartementet for at vegvesenet kan utbetala bonuslønn når eigenregikalkyler blir gjennomført med overskot. Ein del av dette overskotet

skal tilfalla dei som har arbeidd ved anlegget.

Det skal forhandlast med organisasjonane om gjennomføringa av nyordninga

## Trafikkulykkene kostar Rogaland 500 millionar kroner pr. år

Trafikkulykkene kostar Rogaland 500 millionar årleg. Dette går fram i ein fyldig rapport som leiar for trafikksikkerhetskontoret, Christian Fr. Hansteen, har utarbeidd. Rapporten, som er lagt fram i samband med revisjon av handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland, har ein svært fyldig og grundig statistikk-del. Her kan ein lesa seg til det meste om ukykkessituasjonen i fylket, og det er på mange måtar dyster lesing. Det skjuler seg mange tragediar, mykje sorg og ikkje mindre lidning bak kurvene, diagramma og tallrekke.

### Flest unge

Mest tragisk er statistikken når ein tar for seg aldersfordelinga for dei trafikkdrepne- og skadde. Nesten halvparten er under 25 år.

For aldersgruppa mellom 16 og 40 år er menn i stort fleirtal blant drepte og skadde.

Personar i bil har høgast ulykkestal med ca 34%. Dernext kjem fotgjengarar med 12,3% og syklistar med 11%.

### Kostnader

Ulykkeskostnadene på 500 millionar gjeld for åra 1984 til 1988. Og vel å merka, det er snakk om samfunnskostnader på 500 millionar årleg. Dei materielle kostnadene er 310 millionar kroner pr. år. Dessutan utgjør tap av produksjon ein stor sum, 95 millionar kroner pr. år. Årlege medisinske kostnader er 15 millionar kroner.

Presseklipp frå  
**1980**

Rettedal vil forhandle om riksvegmidler til tunnel under Storhaug. Tunnel må komme før midten av 80-åra, sier han.

Rogalands Avis - 14/1

Åkrabuen respekterer ikke de nye forbud-skiltene. Det er inntrykket til bussjåfør Gustav Kristiansen, som daglig må manøvrere seg mellom biler som står ulovlig parkert på begge sider av veien.

Karmøybladet - 18/1

## TILLITSVALGTES SPALTE

GODT NYTT ÅR til alle ansatte i vegvesenet.

Vi i biltilsynet står foran mange nye og store utfordringer også i tiden som kommer.

Ledelsen i biltilsynet ønsker til enhver tid å bruke disponible ressurser riktig. Målene for biltilsynet i 1990 har en klar dreining mot mer utekontroll og mer tilsyn/samarbeid med kjøreskolene.

Vi som arbeidstakere i vegvesenet må i enda større grad enn tidligere samarbeide med hverandre

og samtidig være villig til å ta ansvar for at vår arbeidsinnsats skal få størst mulig effekt mht. målene vi i fellesskap er blitt enige om. Vi må ta stilling til samfunnets krav både hva effektivitet, produktivitet og kvalitet angår. Det er viktig at vi på stasjonene bruker tid på å vurdere våre arbeidsoppgaver opp mot de mål som settes. Biltilsynet har aldri stått i en bedre situasjon tidligere. Samfunnet og politikerne krever miljøkontroll, sikker og effektiv trafikkavvikling, samt føreropplæring på høyt nivå.

Biltilsynet har hatt og har fremdeles mye ekspertise samlet. Denne må gis utviklingsmuligheter. Vi kan ikke godta stagnasjon når samfunnet ellers er i bevegelse. For å nå nye mål må vi engasjere oss sterkere. Stikkord her må være engasjement, tålmodighet og standhaftighet.

Av saker vi er opptatt av kan nevnes:

Etatsopplæring. Den nye etatsopplæringen for nye og eldre i biltilsynet er mottatt av SBF, sentralt, med glede. Hvordan denne vil fungere i Rogaland er i stor grad avhengig av oss selv. Utfordringen for oss i biltilsynet ligger i at vi i enda større grad enn tidligere må omstille oss fra å være ressursbasert til å bli kunnskapsbasert. Vi er glade for at vi på vegkontoret og i biltilsynet har fremsynte ledere som også budsjettmessig, i trange økonomiske tider, prioriterer utdanning som en ressurs.

Stasing på kvalitet og kompetanse er den viktigste forutsetningen for videreutvikling.

Bedre samarbeid mellom avdelingene. Ansatte i biltilsynet får fortsatt ikke være med i konkurransen med NITO-organiserte om ledige overingeniørgrader i vegvesenet (felles normeringskrets). Nytilsatte ingeniører i vegvesenets andre avdelinger går i de fleste tilfeller fortere opp i lønn, enn om samme person ble ansatt som ingeniør i biltilsynet. Dersom alle avdelingene i vegvesenet i Rogaland skal arbeide like godt i retning av felles måloppnåelse (god fremkommelighet, høy trafikk-sikkerhet, godt miljø og god publikumsservice) føler vi at tilnærmet lønnsmessig likestilling mellom avdelingene er viktig.

Oppheves loven om lønns- og avansestopp? Dette vil ha betydning for om foreningen får gjennomslag for de innstillinger som er fremlagt om seksjonsledere og stasjonssjefer. I biltilsynet har seksjonslederne fortsatt ikke høyere lønn enn de disse er satt til å lede.



**Ingolf Berge**

Tillitsvalgt, Statens Bilsakkyndiges Forening



C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



# RYGJAVEGEN

Frå utbetningsanlegget mellom Botne og Jøssang på rv 13. I den bratte fjellsida må mykje fjell sprengast bort, for å få skikkeleg vegbreidde. Her er 3 av arbeidarane på anlegget samla ved borevogna. Frå v.: Tor Berner Jensen (inntatt på arbeidsmarkeditak), Odd Egil Narten og Nina Torgersen (lærling). (Side 7.)