

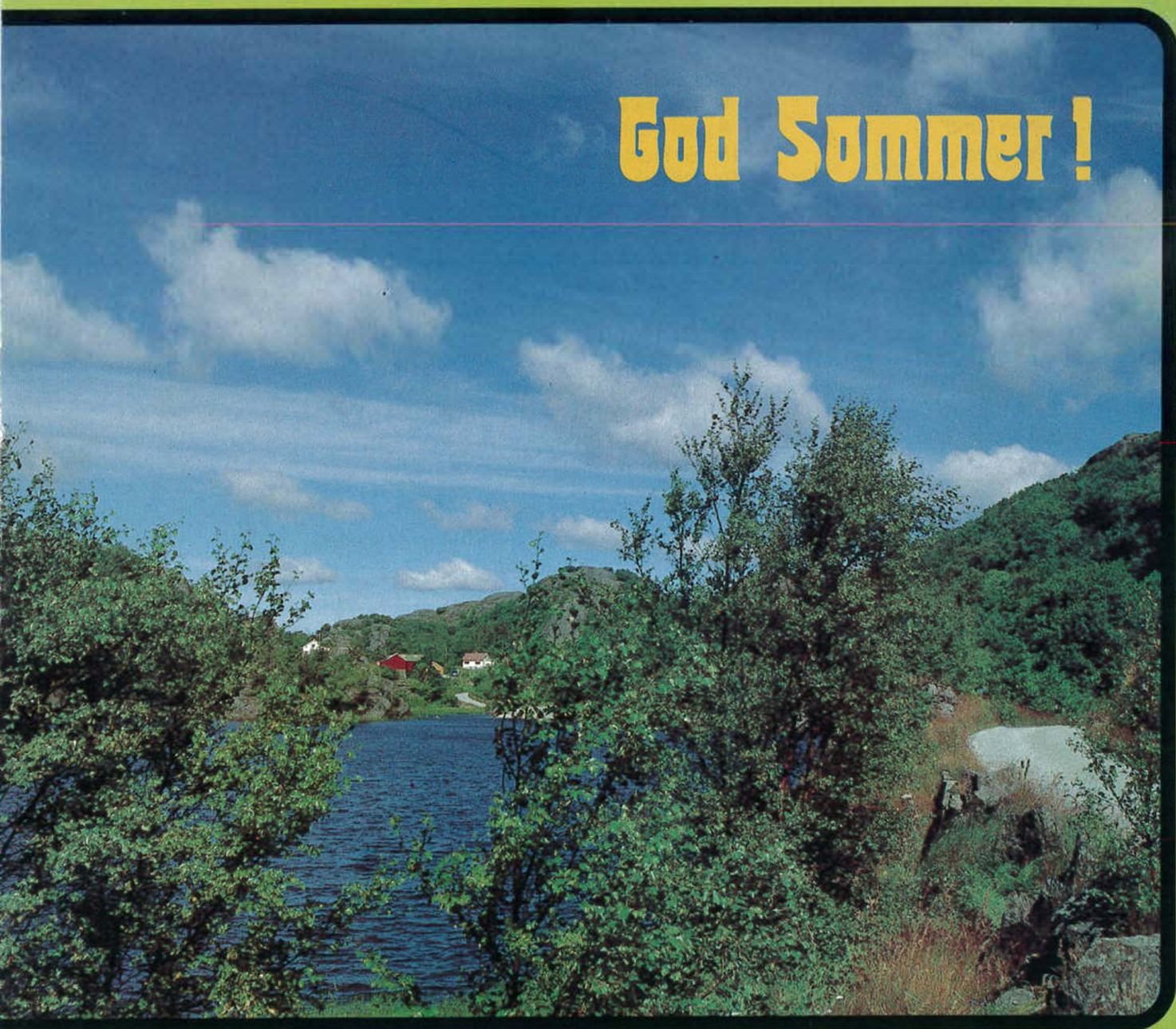


Nr. 4 - JUNI 1990 - 18. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND

God Sommer!



Idyllar er det mange av i det vakre fylket vårt. Som vegfarande kan me nok særleg oppleva desse, når me kjem oss bort frå dei stressande hovudvegane og har tid og høve til å stansa og ta det med ro. Dette biletet er fra Vatland i Sokndal, og det er fylkesveg 33 som buktar seg fram langs vatnet.



I ARBEID FOR
GOD
SERVICE

AV INNHALDET:

- Ny fylkesveg i Sokndal
- Bort med miljøfiendtleg merkemaling
- Ny storferje i Tausambandet
- Bli kjent med Regnskapsseksjonen



Nr.4 - Juni 1990

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

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

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Johannes Espevold

Opplag
1500 eksemplar

INNHALD

- 3 Vegsjefens 3 minutter
- 4 Ny storferje i Tausambandet
- 5 Ny fylkesveg i Sokndal
Bru-estetikk
Miljø-nei til møbelgigant
- 6 Miljø-prosjektet Rennfast
- 7 Bort med miljøfiendtleg vegmerkemaling
I vegen for DEG !
- 8 Serviceanlegg langs E 18 i Rogaland
- 9 Med datarigg til Romsdalen
- 10 Bli kjent med regnskapsseksjonen
- 12 Neskriving av aksellast på fylkesveger
- 13 Utbedring på E 18 i Drangsdalen
- 14 Intervju med driftsjef Arne Njå
- 16 Strukturplan for Jæren ?
- 17 Fase 2 i bilføraropplæringa
Tiltak mot fotgjengerulykker
- 18 Med Bjørn Sandvik i vår nære historie
- 19 Mi meining
- 20 Gang- og sykkelveg som bilveg
Biltilsynet i Egersund tar sjansen
- 21 Vern og helse
- 22 Har du en lys ide ?
- 23 Kryssord
- 24 Nytt ferjeleie på Oanes
Dame- og herrelag i Holmenkollstafetten
- 25 Tom Høiland til minne
Tanker om rettferdighet
Kvilsten
- 26 Vegvesenets anleggsdrift
25-års jubilarantar i Dalane
- 27 Trivsel og resultatater
Personalnytt
Tillitsvalgtes spalte

Informasjonssvikt om Rennfast-finansieringa

Rett før anlegg-start på Rennfast-prosjektet fekk me ei påminning om kor viktig det er at informasjonen overfor massemedia og publikum er god og open. Statens vegvesen og Tungenes Ferjeterminal AS gjekk ikkje ut med aktiv informasjon om ordlyden i avtalen med departementet om framtidige bompengesatsar for Rennfast. Dep. stilte vilkår som ikkje samsvarar med vedtak i Fylkestinget, og som kan bety lengre bompengeperiode og/eller høgare bompengesatsar enn Fylkestinget forutsette.

At journalistane er flinke til å få tak i den informasjonen som folk bør ha kjennskap til utan at me sjøl går aktivt ut, kan ikkje brukast som orsaking i dette tilfellet. Det dreier

seg her om vesentlege prinsipp ved bompengefinansieringa, og som publikum har krav på å få kjennskap til så snart som råd.

Dårleg informasjon om avtalen med departementet pluss bankane sitt krav om ikkje å gjera finansieringsavtalen offentleg, er beklageleg. Nå er det inntrykket skapt hos mange, at Statens vegvesen og Tungenes Ferjeterminal har prøvd å halda viktig informasjon unna publikum. At bankane rir gamle kjepphestar om hemmelighetskremeri er beklageleg, men det er lite me kan gjera med det. Desto større ansvar har me sjøl for at publikum skal få god informasjon.

Harald Sel

Vegsjefens 3 minutter...

Det er noen år siden vi sluttet med den faste spalten "Vegsjefens 3 minutter" her i "Rygjavegen". Jeg har selv av flere grunner bedt om at spalten nå blir tatt opp igjen.

I de to-tre siste årene har vi i vegvesenet stått overfor stadig nye utfordringer og behov for endringer og tilpassinger, - vi opplever det vi kan kalle for turbulens. Jeg kan som eksempler på slik turbulens nevne reduserte bevilgninger, - særlig på fylkesvegvesiden, sysselsettingsproblemer, ny struktur på vår anleggsdrift, økt konkurranse og økte krav om å dokumentere vår effektivitet og konkurranseevne.

I tillegg til dette er vi nå i ferd med å gjennomføre en helt ny ledelsesfilosofi i etaten, - det vi kaller for *målstyring*. I denne situasjonen er det nødvendig for ledelsen å ha en bevisst holdning til problemene og en strategi for å møte disse og for å utvikle vår etat til å møte framtiden.

Disse strategier og holdninger må vi på den ene side formidle nedover i etaten og på den annen side få tilbakemeldinger og signaler fra våre ansatte. Vi må vite om dere er enige i våre synspunkter og holdninger.

I denne første "Vegsjefens 3 minutter" som nok er noe lengre enn 3 minutter (les fort!), vil jeg si noe om de to store prosjektene *Rennfast-* og *Høgsfjordprosjektet*.

Disse prosjektene er sterkt framme i den offentlige diskusjon, og vegvesenet er i høy grad involvert i begge. Hvorledes stiller vegvesenet seg til disse prosjektene og hva venter ledelsen seg av de ansatte?

Når det gjelder *Rennfast*, så har vi i dag ingen grunn til å tvile på at dette vil bli et vellykket prosjekt både anleggsmessig, økonomisk, trafikkmessig og samfunnsmessig. Vi tror ikke at de mange angrep på prosjektet som vi nå opplever fra politisk hold, er noen alvorlig trussel mot gjennomføringen.

Vår holdning til dette prosjektet i dag er at vi skal gjennomføre det på en god måte og vise at vegvesenet kan administrere og styre store entreprenørarbeider, og at vi også kan konkurrere med entreprenørene på enkelte områder. Vi føler vel også at vi har hele etaten med oss i dette at *Rennfast* er et godt og samfunnsnyttig prosjekt og en stor utfordring for etaten.

Høgsfjord-prosjektet kan kanskje føles noe mer kontroversielt for noen. Dette skyldes bl.a. den sterke propagandaen som har vært ført mot dette prosjektet fra enkelte hold. Men også her har vegvesenets ledelse en klar og entydig holdning. Den kan sammenfattes i følgende punkter:

1. Klare flertall i fylkestinget har ved tre forskjellige anledninger gitt uttrykk for at fastlands-Ryfylke bør få fast forbindelse med Nord-Jæren over *Høgsfjord*. Stortinget har i sin behandling av Norsk Vegplan for 1990-93 sluttet seg til dette.
Vegvesenet har både rett og plikt til å følge opp og søke å gjennomføre slike klare politiske vedtak.
2. Vi betrakter diskusjonen om alternative fastlandsforbindelser som avsluttet. Vi mener at det ikke er noen realistiske alternativ til de to forbindelsene over *Høgsfjord* i første omgang, og en gang senere over *Randøy - Fisterøyene - Finnøy* og til *Rennesøy*. Dette betyr at alternativet til fast forbindelse over *Høgsfjord* bare er fortsatt ferjeforbindelse.
Vegvesenet betrakter alle ferjeforbindelser som nødløsninger. De er lite effektive ledd i transportsystemet, men desto mer effektive flaskehals og sperrer for næringsmessig utvikling i et område.
3. Alt tyder på at en rørbru over *Høgsfjord* er en teknisk gjennomførbar løsning. Fordi en slik rørbru vil være et teknisk gjennombrudd i verdensklasse, er det grunn for oss å vente at staten vil støtte dette prosjektet økonomisk med ekstraordinære midler ut over det som Rogaland ellers ville fått. En slik støtte gir oss også grunn til å tro at rørbru-prosjektet er gjennomførbart også økonomisk og med forholdsvis rimelige bompengesatser.
4. Ut fra ovenstående tre punkter ser vi ikke noen som helst motsetningsforhold mellom et godt ferjetilbud over *Tau og Oanes*, - gjerne med nattferjer, og fastlandsforbindelse. Det er vegvesenet som har gått inn for og medvirket til at vi nå har fått nytt ferjemateriell til *Tau-sambandet*. Dette er ikke gjort fordi vi ønsker å utsette en fastlandsforbindelse, men fordi vi ønsker en positiv utvikling i Ryfylke slik at vi kan få et stadig bedre trafikkgrunnlag for en fastlandsforbindelse.

Dette er vegvesenets offisielle linje, kan man si, og det er dette de ansatte i vegvesenet skal forholde seg til. Vi kan selvfølgelig verken vente eller forlange at alle i vegvesenet skal være helt enige i denne linjen, - det skulle bare mangle. Men det vi kanskje kan ha grunn til å vente, er at ansatte i vegvesenet ikke går aktivt ut i presse og media og argumenterer imot *Høgsfjordprosjektet*. Det har da heller ikke skjedd så vidt jeg vet, og det er jeg glad for å kunne konstatere. På samme måte som for *Rennfast*, er det også et spørsmål om samhold og om lojalitet mot de oppgaver vegvesenet skal løse.

Ryfylkevegen 25 år: M/F "Stavanger", ny storferje i Tausambandet

Tekst og foto: Johan Lund

Det er i år 25 år siden Ryfylkevegen ble åpnet som gjennomgangsveg. Siste anleggsparsell var strekningen Vindsvik - Sand av Rv. 13.

Jubileet skal ikke feires stort, men det skal markeres i tilknytning til aktiviteter i vegsektoren i dag, bl.a. ved åpningen av den nye ferjestrekningen Hjelmeland - Nesvik. Men første anledning var åpningen av den nye storfergen i Tausambandet i Rogaland Trafikkselskaps regi. Dette var 4. april.

Begivenheten startet i Stavanger med et par hundre inviterte gjester ombord i nyskapingen. På Tau ventet det mangedobbelte antall, og da ble det ikke plass til alle. Men selskapet var ikke snauere enn at de fraktet halvparten av Tau-folket med hurtigbåt til byen, slik at de fikk innvie ferga på heimturen til Tau.

Ombord var det gratis servering av heimebakst, besørget av bondekvinne-lagene i Strand, Fister og Hjelmeland. Ingen klaget på omsetningen.

Den offisielle åpning av ferga skjedde på fergekaia på Tau. Ordføreren i Strand, vår permitterte vegmester i område III, Tormod E. Nag, fikk æren av å kutte trossen som for anledningen var strukket tvers over bilbrua.

Utenom hilsningstale fra ordføreren var det gratulasjoner med blomster fra



M/F "Stavanger".

Den ser ikke så stor ut på avstand, men legg merke til hvor små folkene ved bilporten virker.

vegvesenet, framført av biltilsynssjef Svein Dahle. Det ble bl.a. framholdt at den nye ferga betyr en ny giv for sambandet og bygdene den skal betjene, bl.a. ved den store kapasitet ferga har, at den går hurtigere og ikke minst ved den komfort passasjerene nå tilbys.

Det var på åpningsturen kulturelle innslag av ulik art, dukkteater for de minste, musikk ved Strand Kristelige Juniorkorps samt opptreden ved Hjelmeland Teaterlag som framførte noen nummer fra Evert Taube-kabareten "Så lenge skuta kan gå": Og alle var enige om at det hadde vært en hyggelig dag.

Svein Dahle overrekker blomster til adm.dir. i Rogaland Trafikkselskap, Egil Nylund. I bakgrunnen et av de mange bildene som skoleklasser fra Strand hadde overrakt kapteinen ombord.



Fire år på 1,5 km veg: Ny fylkesveg i Sokndal

Tekst og foto Harald Sel



Store steinmassar er sprengt bort, og den største skjeringa er 18m høg. I bakgrunnen ser me Tothammer.



Omsider går det mot fullføring av fylkesvegen frå Tothammer til Rekefjord i Sokndal. I juli skal vegen vera ferdig, men då har det også gått over fire år sidan arbeidet starta.

Prosjektet er eit godt eksempel på at det er dyrt å vera fattig. Hadde fylkeskommunen hatt økonomi til å ta heile kostnaden på vel 8,5 millionar i "eit jafs" kunne vegen vore ferdig i 1987. Nå har derimot arbeidet gått i rykk og napp. I nesten 2 år blei vegen liggande meir enn halvferdig, utan nokon form for drift. Først i år såg fylkeskommunen seg råd til å løyva summen på 3,5 mill. kr som måtte til for å fullføra prosjektet.

I forhold til veglengden på 1,5 km blir den nye vegen til Rekefjord dyr. Årsaka er terrenget som har gjort det nødvendig med svært mykje sprenging.

Den største fjellskjeringa er 18 meter høg. I alt er det sprengt bort ca 20.000 kbm. fjell. Dette må til for at ikkje stigninga skal bli for stor.

Vegen er i første rekke bygt for å få tungtransporten bort frå bebyggelsen i Rekefjord. Den eksisterande vegen er svært smal og kronglete, og han snor seg bakstavleg forbi ein del av husa. Fleire av desse husa er verna eller verneverdige, og det er uråd å leggja om den gamle vegen utan å riva- eller gjera inngrep på fleire av desse husa.

På grunn av Nodest sitt asfaltverk og pukkverket til Fjordstein, er det mykje tungtrafikk til og frå Rekefjord. Med den gamle vegen har denne vore til stor sjananse for dei fastbuande, i tillegg til problema med sjølve transporten.

På biletet til venstre ser me Håkon Østrem i arbeid med rekkverket på den nye vegen.

Bru-estetikk

Kva kan gjerast for at estetikk skal bli tillagt meir vekt i utforming av bruer? Dette temaet har vore drøfta på Fagsjefmøte i Vegdirektoratet.

Bakgrunnen for drøftinga er mellom anna ein del uheldige døme på bruk av prefabrikerte element.

Avdelingsdirektør Øderud ved Bruavdelinga viste til at med dagens ordning med priskonkurranse mellom entreprenørane, har estetikk lett for å bli tillagt lita vekt. Dei verste eksempla på manglande estetikk finn ein ved tilpassingar mellom gammal og ny veg, sa Øderud.

Fagsjefmøtet konkluderte med at det må finnast eit kompromiss mellom omsynet til kostnader og estetikk. Det billigaste alternativet vil ikkje alltid vera akseptabelt.

Miljø-nei til møbelgigant

Planene om å etablere et nytt varehus på Fokserød ved E 18 i Vestfold kan bli en prøvestein på Vegvesenets nye miljølinje, skriver Vestfolder'n,- Bedriftsbladet for Statens vegvesen Vestfold.

Det er en "møbelgigant" som ønsker å bygge, og en eventuell etablering baseres på bruk av privatbil til og fra senteret. Senteret er med andre ord et godt eksempel på trafikkskapende arealdisponering.

Vestfolder'n viser til vegdirektørens rundskriv til vegsjefene, der det bl.a. heter: "Jeg vil be vegsjefene være på vakt mot lokal arealdisponering som skaper unødige vekst i biltrafikken." Ut fra dette må en regne med at Statens vegvesen vil motsette seg etableringer av den kategorien som bl.a. er planlagt i Vestfold.

Miljø-prosjektet Rennfast

Nye reisemåtar til gamle grannar



Artikkelforfattaren Erik Fossåskaret er sosiolog. Han arbeider ved Høgskolesenteret i Rogaland og er busett i Rennesøy. I debatten om Rennfast har Fossåskaret uttrykt skepsis til sider ved prosjektet. Men han ser også gode sider ved at Rennesøy blir landfast, og i denne artikkelen gir han ei positiv Rennfast-vurdering.

Rennfast - "gullkanta prosjekt" sa bankfolka. "Ei ulukke" meiner andre - i det ferja bryt morgonblank sjø i dus vårdis mellom holmane frå Åmøy til Bru.

I vanskelege saker er det ei vinning å lytta betre - både til det svake i eigne meiningar og det gjeve i dei standpunkta "motparten" har. Dette er ein slik liten lytteprøve. For ein som er skeptisk til fleire sider av planarbeid og politisk prosess som har ført fram til Rennfast. Det er mykje om å gjera å kunne seia: "Jo, du har rett i mange av argumenta dine. Rennfast kan på fleire vis gje eit lite tidsskifte til det betre." Og det er særleg god trening for skeptikaren å leita jamvel etter nye moment på vinningssida:

Nye grannar

Rennesøy-buen vil få nye grannar. Med alt samband til Stavanger, har vi fare like forbi Randaberg. I fleire ti-år har Rennesøy-buen krylt rygg mot Bokn, Tysvær og Finnøy. Det var alltid steg framover når ein trødde opp att igjengrodde stiar til gamle grannar.

Til byen!

Stavanger er like fullt byen. Større, meir mangslungen, meir lokkande og truande enn både Alvestadkroken og Reilstad. Mange meiner det vil verta lettare å gjera byturar. Det er bra. Den staden som er god, skal vi lett kunna reisa bort ifrå.

Så får me meir trening i å møta det som er annleis. Ikkje sjølvutslettande underdanige, eller med angst og sinne. Men med reflektert og nysgjerrig interesse for dei som vel andre løysingar enn våre eigne.

Urbanisering

"Rennfast vil urbanisera Rennesøy," seier somme. Med ugrunna uro. "Urbanisering" er ikkje eit uhyre som slit i taumane i grådige iver etter å kasta seg over Ryfylke-øyane. Mangt ved urbaniseringa er beint fram av det gode. Byen er frekkare, meir frodig, har fleire fargar og andre toneartar. Der er miljøaktivisten og 8. mars-organisatoren mindre aleine.

Dei unge har fleire modellar å velje mellom for eiga forming. I byen er det kort veg mellom Domkyrka og Sting.

Skifte i samversformar og tenkjemåtar kjem gjennom mange kanalar. Men treng urbaniseringa nattoptne vegar, gjer Rennfast ei velgjerning. Somme av oss får fleire å vera annleis saman med.

Smug-reising

Jovisst er det bra at vi passsar på kvarandre i bygdene. "Så vi held oss på matta." Men alltid er det nokon som vert for godt på-passa -der "alle kjenner alle." På kaien, på båten og på ferjene har vi god kontroll. Alle som reiser - mellom øyane og ut or kommunen - stiller seg fram på ein offentleg arena.

Når det søyer av radl i salongane -som på eit middels songarstemne - er ferjene på sitt beste, og verste. Etter kva leie vi er i sjølve. Vi er ikkje alltid i songarstemne-stemming. Då og må vi reisa. I tung sorg. Når vi mest skulle hatt einkvan som ville gråta med oss - eller i det minste gi oss fred.

Eller alt er tvert om. Tonen i salongen er som på eit tungt møte. Og vi kjem frå godt lag. Så det ligg i tjukke lag på oss at vi er annleis enn vi brukar å vera.

Med Rennfast kan vi alle meir smetta heim kvar i vår hug. Smug-reising vert mykje lettare. Det vil koma færre påpassingsspmål: "Byar seg i dag og! Kva er det ho rek etter? På tysdag reiste ho med 12-ferja!" Det skal vera greit den dagen ikkje kvar rotfylling og ultralyd skal rapporterast på landgangen.

Miljø-prosjekt

Rennfast vert laga for bilen. Bilen er eit gode. Inntil ei grense. Den grensa har vi førebels nådd i vårt samfunn. Korleis skal vi betre kombinera vinninga og fridomen bilen gjev med for-svarleg nøktern bruk? Rennesøy-buen har utvikla svar på slike utfordringar. Vi skal verta ein modell for andre i deira bilbruk.

- a) Kjørekostnader, bensin o.a., vil vera dei same for oss som for andre. Og andre klagar. I minst ein halv generasjon framover vil vi ved køyring sørover ut or kommunen ha ein tilleggs-kostnad i bomstasjonen som er minst like stor. Dermed vil vi organisera bort mykje marginal bilkøyring.
- b) Vi har lovnad om 16-17 turar med rutebuss til og frå Stavanger i vekene. Sett i høve til folketalet er dette einestående.

Såleis møtes to forhold (a og b) som vil retta positiv interesse mot Rennesøy. Vi vil visa at også det samfunnet som brukar bilen med måte, er eit godt samfunn. Rennfast kan visa seg å vera eit einestående miljø-prosjekt.

Målsetting innan 1993:

Bort med miljøfiendtleg vegmerkemaling

Tekst: Harald Sel

Foto: Johannes Espevold

Vegdirektoratet går inn for at vegmerkemaling med miljøskadeleg løysemiddel skal avskaffast i Statens vegvesen innan utgangen av 1993.

På landsbasis blei det i fjor brukt 2500 tonn vegmerkemaling med løysemiddel. Av dette forsvann heile 900 tonn i atmosfæren i form av VOC



Vegmerkebil i arbeid. I Rogaland brukte ein i fjor 96 tonn løysemiddelhalddig vegmerkemaling. Av dette forsvann 34 tonn i atmosfæren.

(flyktige organiske samasetingar). I Rogaland brukte ein i fjor 96 tonn løysemiddelhalddig vegmerkemaling. Det vil seia at det frå vårt fylke forsvann ca 34 tonn VOC i atmosfæren.

For høge konsentrasjonar av VOC kan føra til opphoping av skadelege fotokjemiske oksidantar i atmosfæren. Dette kan mellom anna medverka til skogsdød og annan skade på vegetasjonen.

Sjø om Vegvesenet sin del av samla løysemiddel-avdamping i Norge bare er mellom 1 og 2 prosent, er problemet alvorleg nok og det må gjerast noko med det, meiner Vegdirektoratet.

Termoplast

Oppsynsmann Johannes Espevold ved seksjonen for skilt og oppmerking i Statens vegvesen Rogaland seier at ein ser alvorleg på problemet også i vårt fylke. Men å finna gode erstatningar for løysemiddelhalddig maling er ikkje enkelt.

Dessutan vil det i ein overgangsperiode vera eit pengespørsmål. Til oppmerking fins det nemleg ei miljøvennleg erstatning i form av termoplast. Denne har mykje lenger levetid enn vanleg maling, men er nesten 10 gonger så dyr. 9,50 kr pr. løpemeter mot 1,-kr for maling. Skal ein f.eks. på eit år eller to erstatta all maling som inneheld løysemiddel med termoplast, vil eingongsutgiftene dermed bli svært store.

I fjor brukte ein i Rogaland litt over 2 millionar til stripemaling med løysemiddelhalddig maling. Skulle ein gjort det same arbeidet med termoplast ville utgiftene vore ca 19,5 millionar kr.

Synlege styriper

Størst problem vil det truleg vera å finna ei miljøvennleg erstatning for den kvite kantstripe-malinga, seier Espevold.

Av trafikksikrings-grunnar er det viktig at stripene er godt synlege, også i mørkt ver. Av den grunn blir malinga tilsett refleksperler. Likevel blir stripene fort matte på grunn av sot og annan skit.

For ei trygg trafikkavvikling er det best å mala nye striper kvart år. Espevold håpar at det kan utviklast ei vatnbasert maling. Det vil nok vera det beste og mest miljøvennlege, iallfall til kantstripe-maling, meiner han.

Statens vegvesen har for tida i gang ein kampanje i samarbeid med Arbeidsmannsforbundet og Asfaltentreprenørenes forening der ein rettar søkelyset mot sikkerhetsproblem knytta til ulike typer vegarbeid.

Eit av virkemidla i kampanjen er ein TV-spot som blir sendt fleire gonger på NRK og TV 3. Elles er T-skjorter distribuert til dei ulike vegkontora.

Både TV-spot og T-skjortene har logoteksten: I VEGEN FOR DEG.



Serviceanlegg langs E 18 i Rogaland

Av Sveinung Espedal

Behovet for serviceanlegg langs riksvegnettet er økende. Omlegging av hovedveger utenom byer og tettsteder skaper nye behov for bensinstasjoner, serveringssteder og rasteplasser m/toaletter. Slike funksjoner kan med fordel lokaliseres til samme sted og kan i tillegg benyttes til informasjonsvirksomhet.

Strengt plasseringskrav

Serviceanleggene må få en god plassering i forhold til de trafikanter som skal betjenes. På motorveger og avkjørselsfrie veier med stor trafikk bør slike samla anlegg plasseres på fri vegstrekning mellom kryssene. Lokalisering i vegkryss kan gi kompliserte trafikkforhold. Plassering mellom kryssene krever tosidig anlegg for å gi

lik betjening til begge kjøreretninger. Dermed unngås kryssing av motgående kjørebane.

Ved anlegg av rasteplasser tas det sikte på å finne steder som ikke ligger for tett innpå vegen. Plasser som har fin utsikt eller ligger nær vann kan være godt egnet til rasteplasser.

Toaletter må anlegges på de fleste rasteplassene. Rasteplassene bør også benyttes til turistinformasjon. Et annet viktig hensyn å ta er yrkessjåførenes behov for å overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Plan for E 18

I Stortingsmelding nr. 32 (88/89) om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93, er det under kapittel om trafikant- og publikumsservice tatt med

et kort avsnitt om serviceanlegg. På bakgrunn av flere utspill om etablering av vegserviceanlegg og bensinstasjon langs E 18 mellom Ålgård og Stavanger og ovennevnte Stortingsmelding, er det utarbeidet en overordnet plan for serviceanlegg langs hele E 18 i Rogaland.

Situasjonen nå

I rapporten er det foretatt en registrering av eksisterende serviceanlegg, både ikke kommersielle (rasteplasser, vekt og kontrollplasser) og kommersielle (bensinstasjon, kiosk, spisemuligheter, overnattingstilbud).

Oversikten viser at det er relativt mange rasteplasser, ca 20 stk langs 80 km veg. Av disse er det bare 3 som kan sies å være store; Søyland,

Heskestad (sør) og Moi (nord). Kun rasteplassen på Søyland har toaletter.

Kommersielle anlegg er konsentrert i eller ved tettstedene Ålgård, Vikeså, Helleland og Moi. I tillegg er det etablert en kiosk med matservering på Søyland. Bens Kafé og Motel på Helleland og Vikeså Veiservice er benyttet av trailersjåfører til hvile og spisepauser. Disse virksomhetene har også dusj og vaskemuligheter for sjåførene.

Nedlegginger og nye anlegg

På grunnlag av de registrerte anlegg og en vurdering av behov er det i rapporten foreslått å nedlegge 5 rasteplasser. En rasteplass ved Vikeså (Svelaodden) er foreslått utvidet og nye rasteplasser er foreslått anlagt i Tronvik og mellom Ålgård og Stavanger.

Det er også forslag om oppstillingsplasser for tunge kjøretøy, informasjonstavler og kontrollplasser langs E 18.

Større serviceanlegg

Lokalisering av et større vegserviceanlegg i Stavanger/Sandnesområdet er gitt en omfattende behandling og vurdering i rapporten. Dette anlegget er tenkt å inneholde bensinstasjon, rasteplass, parkeringsplasser for store og små kjøretøy, spisemuligheter, turistinformasjon og servicetilbud som dusj, telefon og toalett for de vegfarende. Det er også åpnet mulighet for overnattingstilbud.

Langs E 18 mellom Kongeparken ved Ålgård og Stavanger sentrum finnes det i dag ikke noen servicetilbud. For å nå slike tilbud må trafikantene idag svinge av fra E 18 og inn på sekundærvegnettet. Spesielt for turister og andre som ikke er kjent er dette en ulempe.

Framh. side. 11

Vegserviceanlegg ved E 6 i Rygge (Østfold). Kan vi få et slikt anlegg ved E 18 på Osli sør for Sandnes?



Med datarigg til Romsdalen

Tekst og foto: Tormod M. Steine

Etter at vegvesenet i Rogaland har investert i ny datarigg, har eit nytt begrep blitt tatt i bruk: "Databoring."

Dette er boring med rigg som blir styrt av ein datahjerne. Riggeren vart levert i februar, og spørsmålet var kor riggen skulle setjast inn i drift.

Etter at vår distriktsleder Olav Kleven hadde undersøkt muligheten for å driva tunnel i andre fylke, vart det inngått ein avtale med Møre og Romsdal. Her skulle der drivast to tunnellar ved Åndalsnes og Innfjorden. Eit tunnellag frå Rogaland skulle vera med. Laget består av formann Erik Litlehamar, reparatør Kjetil Nordbø, drivar Otto Lunde og meg sjøl som er oppsynsmann.

Drivinga starta på ein tunnel ved Åndalsnes på 445 meter den 19. februar 1990. Etter ein opplærings- og innkjøringsperiode, ser riggen ut å fungera etter forutsetningane. Riggeren kan kjørast både manuelt og automatisk ved at bommane flyttar seg etter eit fastsett bormønster. Ved hjelp av ein skjerm i hytta kan ein sjå bommane sin bevegelse i forhold til borplan og tunnelprofilen. Dette gjer at boringa blir meir nøyaktig, og ein kan eksperimentera med holplasing i kontrollerte formar.

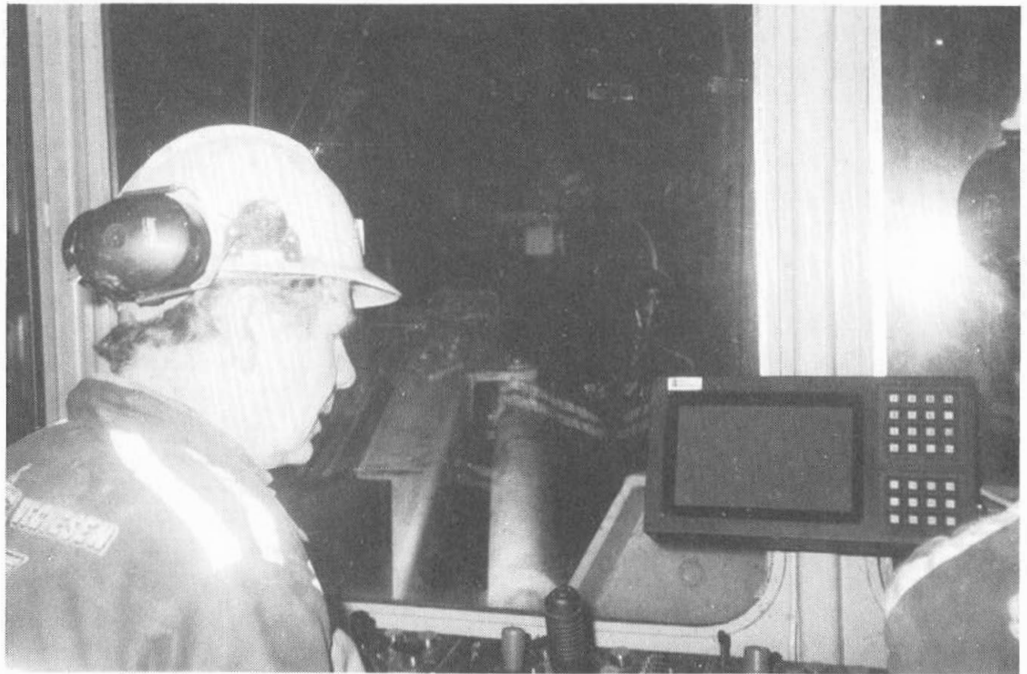
Arbeidet med tunnelen gjekk bra, til tross for dårlig fjell med mykje bolting, og med gjennomslag i slutten av april. Etter dette har me starta på ein seks kilometer lang tunnel mellom Åndalsnes og Innfjorden. Her skal me vera til august - september, då me peilar oss inn på undersjøisk

tunnel på Rennfast.

Ved å samarbeide om prosjekt med andre fylke, får ein utveksla erfaringar og idear som kan vera nyttige å

ta med seg. Spesielt gjeld dette arbeidsrytmar, maskindisponering og materiell. Me blir kjent med nye folk, og får oppleva den mektige naturen

her. Spesielt imponerende er Trollveggen. Kanskje me får lånt oss fallskjerm.



Erik Litlehamar i aksjon i boreriggen



Frå venstre: Ragnar Samuelsen, Steinar Flydal og Kristian Henden frå Møre og Romsdal. Erik Litlehamar og Otto Lunde frå Rogaland.

Bli kjent med regnskapsseksjonen

Tekst og foto: Eva Vivoll

I Rygjavegen nr. 1/90 hadde vi en presentasjon av arkivet. I dette nummeret skal vi presentere regnskapsseksjonen på vegkontoret. Vi finner dem lengst inn i gangen i femte etasje. Seksjonen er delt inn i 3 kontorer: Kassakontoret, del I som har lønn og maskinavregning og del II som har eiendom-, entreprise- og materiellavregning.

På del I finner vi Johanna Skogerbø, Kristense Guggedal, Bergfinn Fylgjesvoll, Mary Haukalid, Tove Berg Olsen og leder Bjørg Bilstad.

På del II finner vi Marianne Berg, Astrid Njå Fredriksen, Martha Eskevik, Gunn Elise Vikre, Anita Ingebrigtsen, Oddbjørg Kristiansen, Gerd Gravdal og leder Anne Grimstvedt.

På kassakontoret Bjørg Marit Håland og hovedkasserer Helga Jorunn Bleskestad.

Seksjonen ligger under adm/øk-avdelingen og regnskapsleder J. Eyvind Danielsen, som har adm.sjef Svein M. Olsen som nærmeste overordnede.

Hovedoppgaver

Regnskapsseksjonens hovedoppgaver er følgende:

- lønnsavregning
- maskinavregning
- materiellavregning
- avregning for entrepriser og eiendomsstatninger
- dataregistrering
- internt regnskap/statistikk
- kasserervirksomhet/eksternt regnskap

I 1989 ble det totalt regnskapsført for snaut 500 mill. kr., av dette var bl.a. 140 mill.kr. lønninger og 145 mill.kr. entrepriser.

System og rutiner

Det EDB-systemet som regnskapsseksjonen benytter seg av kalles PBR-systemet; Planlegging - Budsjettering - Regnskap. I systemet blir data registrert bare en gang, og samme transaksjon går både til internt og eksternt regnskap.

Data til systemet kommer dels i form av utfylte rapporter fra arbeidere og maskinførere og dels i form av varefakturaer, entrepriseoppgjør, eiendomsstatninger osv. Disse blir i hovedsak bearbeidet og dataregistrert på regnskapsseksjonen og så sendt over linje til KD-sentralen for beregning og utkjøring av resultatliste. Det er i alt 6 slike puljekjøringer i måneden og det utarbeides over 100 forskjellige resultatlistor til forskjellige formål.

Overgangen til PBR-samlebase har snart gjort de uhandterlige EDB-listene overflødige. Dagens lister er i A4-format og i tillegg benyttes microfilmkort. Gjennom samlebasen er dataene tilgjengelige også som skjerm søking.

Dataene kan også overføres fra samlebasen til vegkontoret/utedriftens mini- og micromaskiner for videre bearbeiding. Regnskapsseksjonen har nå vært rundt på samtlige 6 vegstasjoner og lært opp folk i bruk av samlebase.

Uteregistrering

Rogaland og Telemark fylke var i regi av Vegdirektoratet med på et prøveprosjekt: "Registrering av rapporter i utedriften." Dette for å få erfaring i

hvordan uteregistrering vil virke, og for å få utviklet regnskaps- og sikkerhetsrutiner for eventuell innføring av en del uteregistrering. Det ble i denne forbindelse nedsatt en lokal arbeidsgruppe som har utarbeidet en rapport som ble oversendt den sentrale styringsgruppen i Vegdirektoratet. Rapporten var avgjort positiv. Det samme kan sies om styringsgruppens evalueringsrapport. Den har nå vært ute på høring i alle fylkene. Vi kan derfor gjøre regning med at uteregistreringen innen forholdsvis kort tid vil bli innført på landsbasis.

Nytt økonomisystem

Vegdirektoratet vurderer nå et opplegg for et nytt økonomisystem hvor det legges vekt på:

- Krav til målstyring
- regnskapsmessig skille av forvaltning og produksjon
- dokumentasjon av oppnådde resultater
- mest mulig smidig tilpassning av eksisterende bedriftskultur
- å tilfredsstille kravene til statsregnskap og riksrevisjonens behov for kontroll.

En prosjektgruppe utarbeider nå en rapport som vil bli sendt alle vegkontorene til høring, og regnskapsseksjonen mener det vil bli spennende lesning og opplegget by på nye utfordringer. Målet er at systemet skal være helt eller delvis i drift i 1992.



Regnskapsleder J. Eyvind Danielsen med sine "kassadamer": Bjørg Marit Håland og Helga Jorunn Bleskestad.

På grunn av deltid og ferie var det vanskelig å få samlet alle. Bergfinn Fylgjesvoll, Astrid Njå Fredriksen og Gerd Gravdal var ikke til stede da bildene ble tatt.



Del I fra venstre: Kristense Guggedal, Bjørg Bilstad, Mary Haukalid, Tove Berg Olsen og Johanna Skogerbø.



Del II fra venstre: Marianne Berg, Martha Eskevik, Anita Ingebrigtsen, Oddbjørg Kristiansen, Gunn Elise Vikre og Anne Grimstvedt.

Framh. fra side 8:

Serviceanlegg...

Krever stort areal

Da E 18 på denne aktuelle strekningen er en stamveg med høy trafikkbelastning vil det være nødvendig å stille strenge krav til plassering og utforming av vegserviceanlegget. For å få til gode løsninger vil det kreves relativt store arealer (50-80 daa) tilgjengelig for et slikt anlegg. Ut fra de behov som er registrert er det funnet at en plassering mellom Stavanger og Sandnes eller like sør for Sandnes i utgangspunktet kan være aktuelle. En mulig løsning like sør for Auglendshøyden er tidligere fremmet og avvist ved politisk behandling. Andre steder mellom Stavanger og Sandnes er avstanden mellom eksisterende og planlagte kryss såpass kort at det ikke har vært mulig å finne aktuelle plasseringer for et større vegserviceanlegg.

Sør for Sandnes er det undersøkt flere plasseringer av et vegserviceanlegg. Området ved Kongeparken har vært lansert som en mulig plassering av vegserviceanlegg da en antok at det var mulig å utnytte en del av de anlegg som allerede var etablert der i form av bensinstasjoner, spisested og hotell. Ved nærmere gjennomgang av et slikt alternativ viser det seg imidlertid at relativt lite av dette kan utnyttes og at en del infrastruktur må komme i tillegg for å kunne etablere et samlet og tosidig anlegg.

Osli

Ved Osli er det undersøkt to alternative plasseringer av serviceanlegg. En har blitt stående med det nordligste anlegget som ligger lengst vekk fra bebyggelsen. Her blir anlegget liggende på fri vegstrekning. E 18 er flat og rettlinjert i det aktuelle området. Forholdene ligger meget godt tilrette for utbygging av et vegserviceanlegg bortsett fra at utbyggingen vil komme i konflikt med jordbruksinteresser. I rapporten er det konkludert med at vegserviceanlegget bør plasseres ved Osli midt mellom Sandnes og Figgjo.

Rapporten er sendt ut til offentlig høring. Ved videre behandling vil den bli framlagt for fylkessamferdselsstyre før den blir sendt til Vegdirektoratet.

Nedskrivning av tillatt aksellast på fylkesveger

Tekst: Per Kydland
Foto: Svein Fure

Som vel de fleste har lagt merke til, har det vært en del omtale i avisene om nedskrivning av tillatt bruksklasse/aksellast på enkelte fylkesveger og de problemer dette har medført for transportnæringen. Fra politisk og administrativt hold i en av de berørte kommuner er det benyttet uttrykk som "krisemaksimering" og "håll i håve". La oss først få understreke at dette er tiltak som vi på langt nær ønsker å sette i verk, men i den foreliggende situasjonen har vi funnet det riktig for bedre å kunne ta vare på det vegnettet vi er satt til å forvalte.

Bakgrunn

De siste årene har det vært en kraftig, nærmest katastrofal nedgang i bevilgningene til fylkesvegvedlikehold. I 1989 og 1990 er bevilgningene redusert med nærmere 65% i forhold til 1986. Vi har ansett det som viktig å opprettholde et visst minimum av framkommelighet og trafiksikkerhet. Dermed har bevaring av nedlagt vegkapital måttet vike. I 1989 og 1990 er det praktisk talt ikke satt av midler til fornying av dekke på fylkesvegene over vedlikeholds-budsjettet. Vi er således i ferd med å opparbeide et stort behov for dekkefornyning som, når det ikke lar seg tilfredstille, uvergerlig vil medføre nedbryting av deler av fylkesvegnettet.

Politisk aksept

Allerede på et tidlig tidspunkt, da nedskjæringene satte inn, varslet vegsjefen i forbindelse med de årlige budsjettene at nedskrivning av tillatt aksellast på deler av fylkesvegnettet kunne bli aktuelt for å utsette nedbrytingen. Vi så det imidlertid som et problem å få "aksept" blant politikere og trafikanter så lenge det ikke direkte kunne påvises skader, selv om vi visste at nedbrytingen var igang. I 1989 begynte imidlertid de første skadene å vises for alvor, og det ble bestemt å sette ned tillatt aksellast fra 8 eller 7 tonn til 6 tonn på seks strekninger i kommune Lund, Sokndal, Sola, Suldal, Sauda og Vindafjord kommune fra januar 1990. Selv om vegsjefen har myndighet til å foreta slike endringer, ble saken likevel fremmet for Fylkessamferdselsstyret som ikke hadde innvendinger.

Transportkostnader - og problem

Å sette ned tillatt aksellast på en veg øker selvsagt transport-kostnadene for de som er berørt og kan i verste fall føre til at enkelte transportere ikke kommer fram. Nedsetting fra 10 til 8 tonn lager vanligvis ikke de helt store problemene bortsett fra økte kostnader for transportøren og at enkelte spesielle kjøretøy får problemer, f.eks. mobilkraner. Når en veg blir satt ned til 6 tonn, blir straks problemene større. Dagens moderne transportmateriell har til dels så stor egenvekt at mulighetene til å drive rasjonell transport blir små. Derfor har vi bestemt å gi dispensasjon inntil 7 tonn aksellast bl.a. for tanktransport av melk og kraftfor der hvor det er behov for dette.

Bæreevne

Det er særlig Fv.16, Ualand sentrum - Rotten i Lund kommune det har vært en del blest om, men også Fv.689, Littlehaga bru - Grov i Suldal kommune har vært framme i rampelyset. Sistnevnte er uten tvil den som utseendemessig og kjøremessig ser dårligst ut (betegnelsen "måke som flyr på ryggen" som er benyttet av våre folk lokalt, passer bra), men bæreevнемessig er de omtrent like dårlige. Begge fylkesvegene har en gjennomsnittlig bæreevne mellom 5.5 og 6 tonn, men med parseller godt under 3 tonn. Som en kuriositet kan nevnes at en 100 m lang strekning på Fv.689 har gjennomsnittlig bæreevne på 1.9 tonn.

Slitasjeproblemer

Det er flere faktorer som medvirker til å slite ned og ødelegge en vegoverbygning. På høyt trafikerte vegger er det piggdekksslitasjen som er mest iøynefallende og gir spordannelse i dekket. Ujevn teleheving som følge av for store frostmengder kan i seg selv påføre en veg store skader. Det er imidlertid først og fremst tungtrafikken som sliter fundamentet i en veg og påfører skader på vegdekkene. Iflg. AASHO fjerdepotens-regel, som framkom etter feltforsøk i USA rundt 1960, sliter en lastebil med aksellast 10 tonn like mye på en veg som ca. 100 000 personbiler, mens en lastebil med aksellast 10 tonn sliter like mye som 8 lastebiler med aksellast 6 tonn. I de senere år er det



Omlag som dette ser dekket ut på stadig større del av fylkesvegnettet. Her er oppsynsmann Helge Bakka i arbeid med å registrere "elendigheten" på Fv.689, Littlehaga bru - på veg til Grov i Suldal.

riktignok stilt spørsmålstegn ved denne regelen, men den gir i alle fall en indikasjon på slitasjeproblemene ved tunge kjøretøyer.

Foruten nedknusing av underliggende bærelag, vil overlast (høyere belastning enn vegens bæreevne) føre til skader i vegbanen som setninger, dekkekrakeleringer osv. Ellers er det tendenser til hjulspordannelse i ytre spor på smale vegger. Dette mener vi må ha sammenheng med økt belastning kombinert med manglende skuldre som medfører at vegfundamentet mangler sidestøtte og gradvis trykkes utover. Undersøkelser har vist at ved 0,5 m skulderbredde er bæreevnen i yttersporet kun 50% i forhold til innersporet. Tverrfallet på en veg vil forsterke belastningen på yttersporet ytterligere.

Aksellast-politikk

Det er dette som er bakgrunnen for at alle land har sett seg nødt til å sette begrensninger i tillatt aksellast. I dag er 10 tonn det maksimale på offentlige vegger i Norge. I 1990 er 94% av riksvegene og 46% av fylkesvegene i Rogaland tillatt for 10 tonn aksellast, eventuelt med restriksjoner i teleløsningsperioden. Det siste har vært lite aktuelt de senere årene pga milde vintre.

Før en riks- eller fylkesveg blir oppskrevet til 10 tonn, blir bæreevnen målt. Det er visse kriterier som blir benyttet ved oppskrivning. Som en tommelfingerregel kan en si at dersom 90% av en aktuell strekning har 10 tonn sommerbæreevne og alle bruene holder 10 tonn, blir veggen skrevet opp.

Det ble ikke stilt samme strenge krav til måling av bæreevne da vegene i sin tid ble skrevet opp til 8 tonn (det forelå heller ikke så gode målemetoder på den tiden). Senere målinger viser at en god del av 8-tonns-fylkesvegene slett ikke har god nok bæreevne, og det er ikke uten grunn at det er disse vegene som er mest utsatt for nedskrivning når vedlikeholdet blir mangelfullt. Siden 10 tonns vegene i utgangspunktet har tilfredsstillende bæreevne, vil det gå lenger tid før det kan påvises direkte skader på disse pga tungtrafikken, men der hvor dekkefornyingen ikke blir foretatt i tide, kan en være sikker på at nedbrytingen er igang.



NSB og Vegvesenet slutter å kaste snø på hverandre

E 18 på Mona, øverst i Drangsdalen, er utbedret. Dette arbeidet ble i første rekke utført på grunn av problem i forbindelse med snøbrøyting.

På den ene sida av veggen gikk fjellet heilt ut til skulderkanten og på den andre sida lå jernbanen. Under snøbrøyting ble det derfor ikke plass til snøen. På den ene sida ble snøen kastet ned på jernbanen av ploegen. Når så jernbanen sin sporrenser kom, ble snøen kastet opp på E 18 igjen. Under

brøyting på veggen måtte derfor snøen kjøres bort.

Nå er fjellet sprengt bort, slik at en har fått både skulder og grøft. Dessuten er veggen trukket bort fra jernbanen. Fjellmassen ble brukt til å legge veggen ut fra fjellet lenger borte, der E 18 og jernbanen "skiller lag".

Foruten folk fra vedlikeholdet er arbeidet utført av entreprenøren Bertelsen og Garpestad.

Tekst og foto: Levy Dalen

Vegdekke-levetid

Det er vanskelig å angi noen eksakt definisjon av levetid på et dekke, men i vedlikeholdsstandarden for riksveger er det satt visse minstekrav til jevnhet, spordybde og krakeleringer som, hvis de ikke er tilfredsstillende, utløser tiltak, vanligvis nytt dekke. På sterkt trafikkbelastede strekninger kan levetiden være nede i 2 år, mens vi på lavtrafikkerte vegger kan ha levetid på 10 - 12 år og enda lenger dersom bæreevnen er god.

I 1989 var gjennomsnittlig fornyelsestakt på riksvegene 7,6 år og på fylkesvegene 57 år. Det sier seg selv at sistnevnte tall ut fra et vedlikeholdsmessig syn er helt uakseptabelt. De eldste dekkene er kommet langt under den grense vi definerer som akseptabel, og situasjonen vil gradvis forverres utover i 90-årene dersom ikke bevilgningene trappes kraftig opp. Når levetiden er

omme, begynner også skadene å forplante seg nedover i vegoverbygningen, og det oppstår behov for forsterkning i tillegg til nytt dekke. Det er vanskelig å operere med eksakte tall på dette området, men det er ikke tvil om at det opparbeidede bevilgnings-behov for å få veggen tilbake i opprinnelig stand allerede tidlig på 90-tallet kan skrives med 3-sifrede millionbeløp.

Sluttkommentar

Vi håper med dette å ha klargjort at det hverken er krisemaksimering eller "håll-i-håve"-politikk vi driver med. Tvert imot har vi kanskje gått litt for lite radikalt til verks med tanke på de problemer vi garantert vil få på fylkesvegnettet i årene framover. Det er å håpe at fylkespolitikkerne innser dette og snarest sørger for at vi kommer opp på et bevilgningsnivå som gjør at vi kan betjene trafikantene på en tilfredsstillende måte.

Vegmann all sin dag

Intervju: Johan Lund

Han har vært vegmann all sin dag, driftsjefen vår som nå går fra borde. Det med vegmann på livstid er ikke helt korrekt, for han tok jordbruksskolen før han startet på ingeniørutdanningen i Sveits.

Sin første jobb i etaten fikk han i 1951 som nesten ferdig sivilingeniør, men ansettelse ble det først fra 1. febr. 1952 etter at han hadde tatt diplom og da som ingeniør. Etter 3 år i vårt fylke, den siste tiden som avd.ing. i vikariat, fikk han ansettelse som avd.ing. i Møre og Romsdal.

Ett år senere byttet han jobb med en avd.ing. fra Oppland. I dette fylket var det en ordning med egne vegavdelinger, Njå kom til Hadeland vegavdeling på Brandbu. Her var det ingen funksjonsdeling og også administrative oppgaver lå under avdelingen, f.eks. korrespondanse med kommunene i vegsaker.

I 1960 ble ordningen med vegavdelinger oppløst og alle ble samlet i Lillehammer. Tanken var å innføre funksjonsdeling, men arbeidet gikk tregt. I de første årene bestyrte Njå anleggene i Hadeland, Valdres og Sør-Gudbrandsdalen. I 1962 startet arbeidet med å etablere planavdeling. Østfold hadde hatt planavdeling en tid, stillingen som plansjef ble ledig og etter anmodning fra vegsjefen i Østfold søkte og fikk Njå plansjefstillingen. Han begynte i førstningen av 1963. Han hadde arbeidet sammen med vegsjef Benterud i Oppland, mens Benterud var avd.ing.

Siden 1. januar 1972 har Arne Njå vært driftsjef i Rogaland.

På vandring i landet

Vi spør Njå om hvorfor han har hatt slik vandring i landet.

-Det har nok vært ulike grunner. Generelt er det lærerikt å komme på nye steder og nye miljøer. Det kan være uheldig å gro fast ett sted. På nye steder kan en møte nye problemer og ta nye utfordringer. Men avansement og sosiale forhold kan og ha betydning.

Organisasjonens betydning i samfunnet

Vi vet at Njå har engasjert seg i organisasjonsarbeid, det var særlig i Østfold-perioden han var med på dette, bl.a. som formann i Vegingeniørenes avdeling av NIF, og som styremedlem av Statsansatte Ingeniørers Ervervsgruppe.

Vi spør om Njås oppfatning av organisasjonens rolle i dagens samfunn i forhold til tidligere.

-Jeg mener organisasjonene har langt mer innflytelse over virksomhetene nå enn tidligere. Vi har hatt ordninger med samarbeidsutvalg, men avgjørende vending tok saken da vi fikk hovedavtalens del om medbestemmelse, og hvor bl.a. drøftings- og forhandlingsrett ble avtalefestet.

Videre har vi loven om arbeidsmiljø med arbeidsmiljøutvalg som viktig organ. Gjennom disse ordninger kan organisasjonene gripe aktivt inn i styringen. Før avgjørelser tas skal organisasjonens mening være hørt og de skal inn i bildet på et langt tidligere tidspunkt enn før. Også i planleggingsfasen skal de medvirke. Gjennom de nye spilleregler har organisasjonene fått større makt enn før. Generelt kan en si at innflytelsen nå utøves gjennom samarbeid, drøftinger og forhandlinger, mot tidligere tider ved bruk av kampmidler.

Er alle jobbene like interessante?

Njå har jobbet innen alle funksjoner på teknisk side.

Vi spør om det er noen av funksjonene som peker seg ut som mest interessante og givende.

-Jeg synes alle oppgaver har vært interessante og givende. Hvis jeg må peke ut en avdeling tror jeg det må bli planavdelingen, som i samarbeid med kommuner og andre myndigheter er med og trekker opp de store linjer for vegutbyggingen i landet.

Funksjonsdelingen

Vi kommer inn på funksjonsdelingen og antyder at dette vel var en stor vinning. Men var denne bare heldig? Og hva sier dagens erfaring, f.eks. tendensene i Vegdirektoratet og etablering av prosjektorganisasjon?

-Jeg tror det var riktig med funksjonsdeling da den ble gjennomført. Etter hvert som virksomhetene i etaten vokste var det nødvendig, der som ellers, å opprette spesialfunksjoner. Biltrafikken satte etter hvert større krav til vegene og derved var det nødvendig å følge opp med tidsmessige planer. Det var derfor nødvendig at planavdelingen ble skilt ut som egen avdeling og at vegplanlegging som fag ble styrket.

Da vedlikehold og anlegg ble drevet i samme avdeling, var det ofte slik at vedlikeholdsmidler ble brukt til anlegg med mangelfullt vedlikehold som resultat. Ordningen med felles drift hadde imidlertid absolutt sine fordeler. Det var på mange måter lettere å utnytte de tilgjengelige resurser av folk, maskiner, oppsynsmenn og annet.

Maskinavdelingen ble skilt ut som egen avdeling, noe som syntes å være riktig, da både anleggs- og vedlikeholdsavdelingen skulle betjenes. Dette gir også de fordeler som vi kan ha av spesialisering.

Maskinavdelingens rolle

Du er visst særlig opptatt av maskinavdelingen?

-Det er rett. Storting og styringsverk i dag mener at vegvesenet bør ha egne maskiner, både av hensyn til beredskap og for å kunne konkurrere med privat virksomhet. Jeg tror vi har store muligheter til å klare det sistnevnte. Vi har bl.a. bedre oversikt over vårt eget marked enn noen andre har.

Det ville trolig føles som et stort tap for etaten om vi måtte slutte med egne maskiner. Vegvesenet ville ikke lenger være en så tiltrekkende etat å være ansatt i om vi skulle miste denne interessante del av vår virksomhet. Maskindriften har også stor betydning for sysselsettingen og virksomheten forøvrig i anleggs- og vedlikeholdsdriften. Uten egne maskiner har vi mindre bruk for folk i vegarbeidsdriften.

Funksjonsdeling og særinteresser

Har du synspunkter på funksjonsdeling i forhold til båsmentalitet?



-En fare ved oppsplitting av vegvesenet i avdelinger kan være at hver avdeling tenker for meget på seg selv og sin egen virksomhet og ikke på statens totale virksomhet og totale mål. Særlig viktig er det at utarbeidelse av detaljplaner og byggeplaner knyttes nærmere til anleggsdriften.

Jeg tror det er riktig at anleggsavdelingen slås sammen med seksjonen for detaljplaner og byggeplaner. Planavdelingen vil da få som viktigste oppgaver utredningsplaner, hovedplaner, transportplaner og trafikksikkerhet

Dette er også i samsvar med tanker som er kommet fra sentralt hold i det siste. I forbindelse med store prosjekter er det opprettet egne prosjektorganisasjoner, f.eks. Rennfast, Høgsfjordprosjektet. Dette er trolig nødvendig når store prosjekter skal gjennomføres på kort tid. Det virker likevel uheldig for basisorganisasjonen når denne over lengre tid må avgi av de beste folk og andre ressurser til prosjektene.

På den annen side kan denne måte å løse store oppgaver på ha den positive virkning at basisorganisasjonen tilføres erfaringer fra prosjektene. Dette vil

blant annet kunne bedre vegvesenets evne til å konkurrere med private.

Miljø og trivsel

Vi kommer inn på trivsel i jobben og spør om vi legger nok vekt på dette og hva vi kan gjøre for å forbedre oss.

-Mennesket har best forutsetning for å gjøre en god innsats når det trives. Utrivelige arbeidsforhold kan fort føre til spill av krefter og energi som kunne brukes til positiv innsats. Dette er et forsømt område i mange virksomheter, også i vegvesenet. For å øke trivselen er det mange ting som kan gjøres på mange områder. Noe av det viktigste må være å påskjønne god innsats. Der det ikke er mulig å gi økonomisk påskjønnelse er det mulig å gi ros og ære.

Meget viktig er det å fjerne ting som skaper mistriivsel på arbeidsplassen. Her kan ulike former for mobbing være noe av det verste. Mobbing kan være en stor belastning for enkelte mennesker, og det virker ødeleggende på hele miljøet. Psykososiale forhold er viktig for vår virksomhet og dette er et felt som ledelsen og AMU bør gi høy prioritet i framtida. Men vi er ikke i Statens

vegvesen bare for å trives, vi er der for å gjøre en innsats. Det er derfor viktig at vi har klare mål for vår virksomhet. Målstyring og kvalitetssikring vil være gode hjelpemidler for at vi skal lykkes i vår virksomhet. Disse hjelpemidler vil således kunne ha positiv virkning på trivselen.

Driftsjef Njå har i sin lange tjeneste vært med i en rivende utvikling på ulike tekniske plan.

Er vi i ferd med å bli slaver av systemer, programmer og teknikker som blir pådyttet oss? Gir dagens ordning rom for individuell utfolding i tilfelle slik utfolding er ønskelig?

-For at vi skal få best mulig resultat er det nødvendig med planer. Når planer skal følges, vil dette i noen grad kunne gå ut over individuell utfolding. Jeg tror likevel ikke at vi er kommet så langt at det ikke er plass for fantasi og personlig utfolding. I vegvesenet har vi i vår virksomhet lite som minner om samlebånd og tvangsstyring. Gode ideer fins hos personer i alle ledd i vår organisasjon. Med en demokratisk ledelsesform vil de fleste kunne påvirke planer og rammene for sin arbeidssituasjon. Dagens ordning gir i noen grad plass for personlig utfolding, men dette er et felt hvor det kan gjøres mer. Bl.a. bør det satses mer på forslagsordningen. Det bør trolig også tilsettes en rasjonaliseringsingeniør. Vi savner i dag en ordning som gjør det mulig å bli delaktig i gode ideer og tanker, også de premierte, som ser dagens lys hvor som helst i etaten, også på landsbasis.

Pensjonisttilværelsen

Vi er kjent med at vår driftsjef har brukt fritid og ferier flittig til reiser.

Vi spør om han nå skal ta ennå flere utenlandsturer og om han ellers har spesielle planer for den nye tilværelsen.

-I pensjonisttilværelsen vil jeg prøve å holde meg i form åndelig og legemlig. Så lenge helsa holder vil jeg drive idrett og arbeide med hus og hage. Det skal bli godt å få tid til å lese annet enn faglitteratur. Jeg liker å reise og håper å få anledning til å ta turer både i innland og utland. Til sist, men ikke minst, finner jeg det meningsfullt å være sammen med mennesker. Jeg er derfor glad for at jeg har kone, barn, barnebarn og venner å være sammen med.

Strukturplan for Jæren?

Hva med forholdet til transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola?



Lars Erik Jaatun, 48 år, utdannet sivilarkitekt i England. Ansatt i Stavanger kommune fra 1972 til 1986, det meste av tiden som overarkitekt/sjefsarkitekt og leder for byplankontorets planavdeling. Fra 1988 og ut 1990 engasjert av Jæren utviklingsselskap A/S (JUS) som prosjektleder for Strukturplanen for Jæren.

Strukturplanprosjektet har mange gode målsetninger, men det det egentlig dreier seg om er å forsøke å se utviklingen på Jæren i sammenheng og i et langsiktig perspektiv. Spesielt i tider hvor ressursene er knappe og aktivitetene ikke er så store, er dette viktig. Det øker sjansene for at de prosjektene vi likevel gjennomfører til sammen bidrar til å nå fremtidige mål som vi ønsker oss.

Her vil jeg beskrive noen av "metodene" for arealplanlegging:

"Hekle-metoden"

Den første metoden er den ikke-planlagte utbygging, eller "Hekle-metoden": Vi "hekle" ny bebyggelse til den vi allerede har, i de retninger og det omfang som muligheter, tilfeldigheter og behov gir oss anledning til. Maskestørrelsen varierer.

"Prognose-metoden"

Den neste er "Prognose-metoden". Ved bruk av ofte sinnrike systemer kvantifiserer vi våre antagelser om den fremtidige befolkningsutvikling. En rask omregning gir oss et tilhørende arealbehov. Vi har en oversikt over arealer som er tilgjengelige, og så leter vi oss frem til de arealene vi mangler, noe her og noe der.

"Inventar-metoden"

Den tredje vil jeg kalle "Inventar-metoden". Vi skaffer oss nødvendig informasjon om hvilken kapasitet vi har på skoler, veier og kloakledninger - og så forsøker vi å bygge mer der det fortsatt er ledig kapasitet.

"Subtraksjons-metoden"

Den siste metoden jeg vil nevne er "Subtraksjonsmetoden". Vi lager oss et kart som viser konfliktområder med landbruket. Over dette legger vi et annet kart som viser konfliktområder med naturverminteressene. Et tredje viser andre verneinteresser. Nye kart viser hvor arealene er ubebyggelige pga. steil topografi, tøft klima, uheldig orientering eller dårlige

grunnforhold. Når alle kartene er lagt oppå hverandre sitter vi igjen med en del "hvite områder" - uten konflikter. Der kan vi bygge.

Strukturplan

Hver av disse metodene er nyttige i sine sammenhenger, men ikke tilstrekkelige. Vi trenger også en planlegging som vurderer de større sammenhengene og de lange perspektivene. Vi har behov for å diskutere målsetninger med tidshorisont som strekker seg forbi aktuelle kommuneplaner. Særlig er det viktig med en planlegging som ser på transportsystem og arealbruk som to sider av samme sak.

For den regionale kollektivtrafikken er en slik planlegging helt nødvendig. En målsetning om at fremtidens kollektivtilbud bør bli vesentlig bedre enn i dag, vil dessuten kreve en langsiktig strategi for denne planleggingen.

Jordvern er et annet eksempel på en slik langsiktig målsetning. Der vil det langsiktige perspektivet også kunne gi det svar, at i enkelte sammenhenger kan det være riktig å renonsere på det kortsiktige jordvernet for å oppnå et utbyggingsmønster som sikrer jordvernet på lengre sikt.

Slike problemstillinger er det Strukturplanen tar opp. Arbeidet er ikke ferdig og resultatet kan jeg selvfølgelig ikke gjengi før det foreligger - og før det er godkjent av den politiske styringsgruppen.

En del viktige punkter er det likevel en stor grad av enighet om:

- Det meste av morgendagens samfunn er allerede bygget ut. Nåværende regionstruktur må være hovedelementet og utgangspunktet for all videre planlegging.
- Nåværende tettsteder er spesielt viktige utviklingsområder for øket bosetning og aktivitet.
- Det er et økende behov for sammenheng i regionens utbyggings og transportstruktur. Antall nye utbyggingsretninger bør begrenses.
- Det skal legges spesiell vekt på at utbyggingsstrukturen blir velegnet for kollektiv transport.
- Nye utbyggingsområder bør enten legges i tilknytning til eksisterende tettsteder eller slik at de knytter eksisterende tettsteder nærmere sammen.
- Byaksen Stavanger - Sandnes trekkes frem som et særlig utviklingsområde.

Transportplan for Stavangerområdet

Som kjent har fylkeskommunen trukket seg fra arbeidet med Strukturplanen. Det foregår heller ikke noe samarbeid mellom Strukturplanprosjektet og fylkeskommunens transportplan for Stavanger-området.

Jeg antar at den største forskjellen mellom de to prosjektene ligger i avgrensingen. Transportplanen tar først og fremst for seg Stavanger, Sola og Sandnes. Strukturplanen dekker alle de 8 Jærkommunene. Vi har sett mange eksempler på at planers avgrensing har hatt avgjørende innflytelse på planenes innhold. Det kan skje igjen.

For noen år siden holdt jeg et innlegg i Bolig- og byplanforeningen, kalt "Regional planlegging i et politisk landskap". Der tok jeg opp at i arealplanleggingen er politiske realiteter minst like avgjørende som de fysiske. Det ser ut som om det gjelder fortsatt.

Fase 2 i bilføreropplæringa

Til inga nytte, kanskje til skade?

Av **biltilsynssjef Svein Dahle**

Som kjent har fase 2 i opplæringa vore ein del framme i media det siste året. Bakgrunnen for dette var ei evaluering i regi av Transport-Økonomisk Institutt der det blir stillt spørsmål ved effekten av opplæringa.

Det er særleg glattkjøringskurset som har fått negativ oppmerksomhet etter heller oppsiktsvekkande konklusjon. Ja, ein av konklusjonane seier at for unge menn har kurset på glattkjøringsbanen negativ effekt. Desse bilførarane kjører altså med større risiko og er meir ulykkesbelasta etter gjennomført kurs.

Dette er sjølv sagt alvorleg av fleire grunnar. Kva er det eigentleg vi held på med? Tenk å påføra folk betydelege utgifter som tilsynelatande gir negativ gevinst.

Denne meistringskomponenten

Mange vil naturleg nok ta avstand frå TØI's konklusjonar og hevda at forskningsmetode, utval av kandidatar, ulykkesrapportering mm. er tvilsame og held ikkje mål. Etter mi meining er dette ei mager trøyst og vil i beste fall gi inntrykk av bortforklaring og bagatelisering.



Har kurset på glattkjøringsbanen negativ effekt for unge menn? Fotoet er frå glattkjøringsbanen på Bue i Bjerkreim.

Me må heller vedgå at både kjørelærar og biltilsyn ikkje har makta å gjennomføra dette tiltaket på ein fullgod måte.

Ein naturleg konsekvens vil vera forandring av opplegget. Den store utfordringa ligg m.a. i å dempe meistringskomponenten i kurset. Målet med besøket på glattkjøringsbanen er ikkje først og framst å læra meistring av kritiske situasjonar, men å gjera erfaringar med tanke på å unngå dei.

På glatt føre er marginane små og det skal lite til for å overskrida naturens og fysikkens lover.

Det kan vera uhyre vanskeleg å få ungdommane til å forlata banen med ei innstilling som seier: "Dette var skummelt. Når det er glatt må eg kjøra defensivt og unngå kritiske situasjonar."

Eg har inntrykk av at mange heller tenkjer: "I dag var eg flink. Eg fekk det godt til - kjørelæraren var fornøgd og skrytte voldsomt. Nå kan eg stå på også på glatt føre. - Eg såg jo at eg meistra dei fleste kritiske situasjonane."

Nytt opplegg

Vegdirektoratet er nå i ferd med å laga eit nytt opplegg for denne delen av føraropplæringa. Arbeidet er kome så langt at eit forslag skal ut på høring ganske snart, slik at det vil vera klart til bruk i løpet av eit års tid.

Det nye opplegget føreset meir utstyr på banane for å oppnå meir realistiske øvelsar, gjennomført kurs for kjørelærarar og tilsette i biltilsynet, samt at teordelen skal gjennomførast etter glattkjøringskurset.

Eg går ut frå at alle involverte partar vil gjera alt for at ei ny evaluering av fase 2 skal visa betydeleg effekt slik at også denne delen av føraropplæringa gir sitt bidrag til auka trafikksikkerhet.

Tiltaksperioden for årets trafikksikkerhetskampanje

TILTAK MOT FOTGJENGERULYKKER

blir frå 1. september til 30. november.

Hovedmålgruppa for kampanjen er eldre fotgjengarar over 65 år. Men sidan fotgjengarane sine trafikksikringsproblem ofte er knytta til andre si adferd, vil kampanjen også vera retta mot bilførarar.

Det sentrale budskapet i årets kampanje er at førarar av motorkjøretøy skal vera oppmerksomme overfor eldre fotgjengarar, og at eldre fotgjengarar også bør vera oppmerksomme når dei er ute i trafikken. Slogordet for kampanjen er: **OPPMERKSOMHET GIR TRYGGHET.**



Med Bjørn Sandvik i vår nære historie

Tekst og foto: Harald Sel

Vår nære historie, men likevel så fjern for dei fleste av oss. Det store hamskiftet i bondesamfunnet, frå sjølbergingshushald til pengehushald, blir i hovudsak tidfesta til slutten av 1800-talet. Men det var ein langsam prosess, som heldt fram langt inn i vårt hundreår

Bjørn Sandvik er fødd i 1925. Det er ein ungdommeleg "nybakt" vegvesen-pensjonist me sit og drøsar med heime i Suldalsosen. Så få år eigentleg - frå 1925 til 1990. Likevel får samtalen denne historiske dåmen: Det gamle bondesamfunnet. Industrialisering. Urbanisering. Framveksten av arbeidarklassa og arbeidarrørsla.

Bjørn fortel om barneår som gjætar-gut på Albertstølen og Fagerstøl i Suldal, då det ennå langt på veg var natural- og sjølbergingshushald. Han fortel om industri- og anleggsarbeid, og han fortel om sitt politiske engasjement i Arbeidarpartiet.

Fjell- og friluftsglede

I dag har me gjerne lett for å romantisera sider ved det gamle

Tida fell ikkje lang for pensjonisten Bjørn Sandvik. Han dyrkar friluftslivet, og i kjellar-verkstaden driv han med dreining, treskjering og steinsliping. Her er han ved treskjeringsbenken.



bondesamfunnet, som t.d. dette å gjæta buskapan. Men for eit lite barn var det så visst ikkje berre romantikk. Bjørn fortel at han minnes gjætar-somrane med vemod. Han følte seg einsam. Stølsjentene var vaksne og opptekne med sitt.

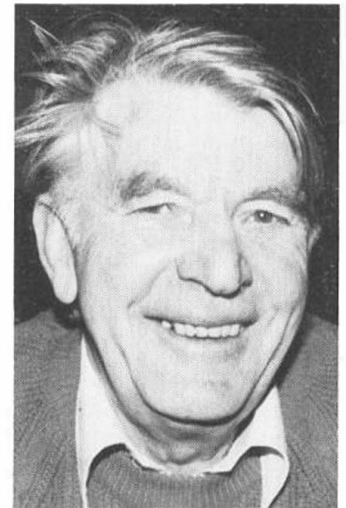
Men på den andre sida. Varige verdiar i rikt mon trur han nok også han fekk i barneåra på stølen og i fjellet.

- Eg må vel ha fått noko i meg av fjell- og friluftsglede gjennom desse barneåra. For fjell- og friluftsliv har i vaksen alder vore mi aller største glede. I heia har eg hatt mange store opplevingar.

I seinare år har Bjørn vore hemma av slitasje i eit kne, slik at han ikkje har kunna farta like mykje som før. Men i fjor fekk han kneet operert. Og operasjonen gjekk bra, slik at han nå igjen kan koma meir ut i naturen, både med og utan ski.

Gards- og anleggsarbeid

Bjørn Sandvik er fødd i Imsland. Då han var 6 år flytta familien til Suldalsosen.



For ein ungdom som var 15 år då krigen tok til, var ikkje utsiktene til arbeid eller utdanning store. Han var dreng og dreiv med skoging under krigen. Fredsåret tok han snekkarline på arbeidsskulen i Sand. Så bar det til Hallingdal på kraftutbyggings-anlegg. Og det blei anleggsarbeid i 6 år, til 1951.

Snekkar og kontrollør

Bjørn drog nå til Stavanger og gjorde seg ferdig med tømmermannslæra. Deretter begynte han som snekkar i A/S Byggeselskapet.

Frå 1956 til 1958 var han kontrollør under arbeidet med bygging av kraftline frå Røldal til Sauda.

Men alt før det, i 1955, hadde Bjørn gifta seg. Og i 1956 flytta familien til Suldalsosen, og der blei dei verande.

Vegvesenet

Bjørn Sandvik sitt vegvesen-liv starta eigentleg nokså tilfeldig, fortel han.

- Ein dag sto eg attmed vegen i Hellandsbygd og vaska meg i ein bekk. Då stansa ein bil og Harald Gjederø på Sand vegstasjon steig ut. "Eg treng ein syning. Den jobben kunne passa for deg", sa han. "Nei", svarta eg. "To av brørene mine arbeider i vegvesenet. Og der tener dei så lite, at det er omtrent

MI MEINING

siste plassen og kunne tenkja meg å arbeida."

Men så blei det vegvesenet allikevel. Harald Gjederø ga seg ikkje. Litt seinare møttest dei 2 på båten over Suldalsvatnet, og Harald brukte tida over vatnet til å overtala Bjørn. Han begynte som syning (oppsynsmann) i 1958. Alt året etter tok han den tekniske skulen i Stavanger, og i vegvesenet blei han verande. Han slutta av yrkeskarrieren som anleggsleiar i Sandsområdet.

- Så det var ikkje så ille som du først tenkte, sidan du blei verande, spør me.
- Nei, det var det ikkje. Og etter kvart kom det seg med lønna au. Det eg lika minst var kontorarbeidet, etter at eg blei anleggsleiar. Det er nå ute eg trivst- og likar meg best.

Politikar og organisasjonsmann

Som politikar og organisasjonsmann har Bjørn Sandvik vore aktiv omtrent heile tida sidan han flytta heim att til Suldal i 1956. Han sat 20 år i kommunestyret, først i gamle Suldal kommune og seinare i storkommunen frå 1964. Ein periode, frå 1976 til 1980, var han med i Rogaland fylkesting. Han har heile tida vore arbeidarparti-mann.

Aktiv pensjonist

Bjørn trivst med å vera pensjonist. Han har så flust opp å ta seg til. Friluftslivet er alt nemnt. Han har 2 barn og 7 barnebarn. Sonen er næraste granne og dottera bur i Vadla.

- Og når eg er i Vadla og besøker henne, nyttar eg høvet til å dra på fjorden og skaffa meg fisk til huset, fortel han.

Men fiskar laks gjer han ikkje, sjøl om ei av Rogalands beste lakseelvar, Suldalslågen, renn berre nokre 100 meter frå heimen hans.

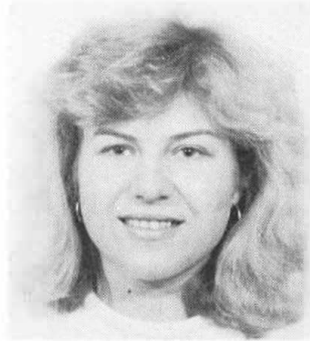
Så har han innehobbyane. I kjellaren er ein veltutstyr verkstad, og her går det unna med dreining, treskjering og steinsliping. Steinsliping har det rett nok ikkje blitt så mykje av ennå. - Men eg har draska heim mykje stein, fortel han.

- Det er godt å bli pensjonist mens ein ennå har god helse, seier Bjørn Sandvik, då me tek farvel.

Me ønsker han mange gode år.

Tryggare trafikk i Rogaland?

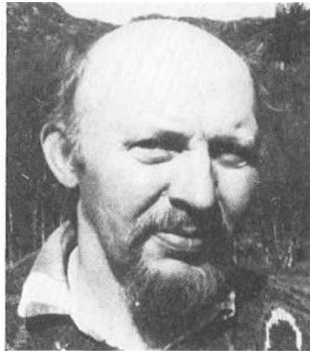
Tendensen frå 1989 med nedgang i trafikkulykkene i Rogaland, har halde fram i år. Er dette bare tilfeldige utslag eller meiner du at Rogalands-trafikken er blitt tryggare, og kva meiner du i tilfelle er hovedgrunnen eller hovedgrunnane til den gunstige utviklinga?



Aina G. Solheim

Kontorfullmektig, Vegkontoret

Eg trur ikkje det er ei tilfeldig utvikling. Satsinga på trafikksikringsarbeid gir resultat. Det gjeld arbeid og tiltak i regi av dei ulike avdelingane i Vegvesenet, frå Trygg Trafikk, frå Politiet og andre. Trygg Trafikk har f.eks. hatt kampanjer overfor russ og soldatar. Ved sterk satsing framover, trur eg at ein kan oppnå endå større reduksjon i ulykkene.



Jostein Fratjord

Maskinfører, Dirdal

Ulykkesreduksjonen er nok ikkje bare tilfeldig. Vegvesenet sitt arbeid med utbetring av ulykkespunkt slår nok positivt ut, i tillegg til alt det andre trafikksikringsarbeidet etaten driv. Dessutan har eg tru på det haldningsskapande arbeidet av ulikt slag. F.eks. bilvraka som er plassert på ferjekaier og ein del andre plassar. Eg trur at dei fleste støkk litt når dei ser desse.



Arne Lindanger

Sjåfør, Yrkje

Mange ting spelar inn, men her i nord-fylket vil eg spesielt nemna ein positiv ting, nemleg trafikkprogramma på nærradioen, Radio 102. Vegvesenets Arne Vasbø er jo aktivt med i desse. Det er virkeleg gode og tankevekkande program, og masse folk høyrer på dei. Elles er det klart at arbeidet vårt med utbetring av farlige kryss og ulykkespunkt gir positive resultat.



Aastein Aase, Formann i

Fylkestrafikksikkerhetsutv. (FTU)

Ein del er opplagt tilfeldigheter. Men den positive utviklinga, spesielt ved at færre ungdommar er innblanda i ulykker, kjem seg nok og av det haldningsskapande arbeidet til Trygg Trafikk, FTU og andre.

Mediaoppslag om trafikk har og virka positivt. Det same gjeld fysiske tiltak frå Vegvesenet, slik som rundkjøringar, og sjølsagt politiet sitt arbeid.

Gang- og sykkelveg som bilveg

Tekst og foto: Harald Sel

Det går ikkje alltid som ein tenkjer seg når Vegvesenet byggjer gang- og sykkelvegar. På den som blei bygt på Norheim i Time i 1987 i samband med ny Rv.506, er det lenge mellom kvar gong ein ser syklistar. Derimot er det ein heller livleg biltrafikk. Nyleg skreiv ein syklist i Jærbladet om ei nifs oppleving

då han tok gang- og sykkelveg-skiltet på alvor og trødde denne vegen. Snart sneia ein bil bort i han.

Seinare er opplysningsskiltet om gang- og sykkelveg lagt flatt (som fotoet viser). Slik har det lege i 2-3 månader. Og det er kanskje like godt. Helst burde det nok vore heilt fjerna,



Eit velta g/s-skilt er omtrent det einaste som minner om at dette er ein gang- og sykkelveg. Her er det stadig bilar å sjå, men sjeldan sykklar.

slik at ikkje syklistar forvillar seg innpå vegen i den tru at dei er trygge.

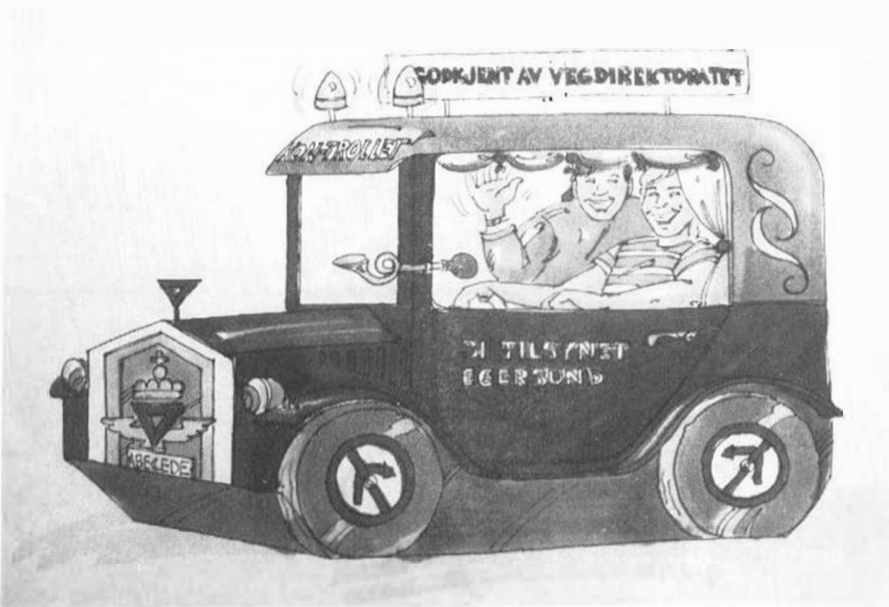
Rett skal vera rett. G/s-vegen på Norheim blei bygt slik at han også skulle vera adkomstveg for nokre ganske få husstander i området. Og det er heller ikkje denne trafikken som fører til problem. Problemet er at g/s-vegen i tillegg blir brukt av mange andre og som gjennomgangsveg. Kommunen sette i si tid opp ein bom som hindra gjennomgangs-kjøring. Denne blei straks fjerna, og ikkje sett opp att.

Om kommunen har tenkt å setta opp att skiltet er eit anna spørsmål. Som elles når Statens vegvesen byggjer gang- og sykkelvegar, blei den ferdige vegen i si tid overført til kommunen, som dermed har ansvaret for vidare drift og vedlikehald. Så dersom kommunen vil bruka vegen på Norheim som ordinær bilveg, er dei kanskje i sin fulle rett til å gjera det.

EM i styrkeløft: Bronse til Sigve Valentinsen

Sigve Valentinsen gjorde ein sterk innsats i Europamesterskapet i styrkeløft, som nyleg blei arrangert i Reykjavik på Island. Det blei tredjeplass og bronse på kraftkaren frå Sandnes, som sidan 1987 har vore tilsett i Statens vegvesen Rogaland. Me gratulerer.

Biltilsynet i Egersund tar sjansen



Slik omtrent vil "bilbåten" sjå ut, som Biltilsynet i Egersund for tida byggjer, og som dei skal "ta Sjansen" med i Holmenkollen.

På sjølvaste jonsokdagen skal Biltilsynet i Egersund kasta seg ut i det våte elementet. Eit lag frå stasjonen med sjøllaga farkost er nemleg uttatt til å delta i "Ta sjansen" i Holmenkollen. Det heile blir sendt i fjernsyn ei eller to veker seinare. Så dei som ikkje har tenkt seg til Holmenkollen kan forhåpentlegvis sjå stasjonsjef Leif Ødegård med mannskap Sverre Julshamn og Jane Mong på skjermen.

Egersunds-laget stiller i klasse for båt, der det er 25 deltakarar. Det hadde meldt seg svært mange interesserte til dysten, så det er godt gjort å koma med i den eksklusive gruppa som får vera med i Holmenkollen. På toppen av alt er det første gongen at Statens vegvesen er representert i dette eksklusive sommarshowet.

Me ønsker Biltilsynet i Egersund lykke til i Holmenkollen, og reknar med å koma med ein eksklusiv repotasje i neste nummer av Rygjavegen.

Verdien av verne- og miljøarbeid

Av Turid Nordbø

Arbeidsmiljølovens målsetting er å sikre et godt arbeidsmiljø hvor den enkelte skal trives og ha god fysisk og psykisk helse.

Ved innføring av internkontroll ilegges den enkelte større ansvar for verne- og miljøarbeid. Men fortsatt vil Arbeidsmiljøutvalget (AMU) ha en nøkkelposisjon, og et samarbeidsteam i dette arbeidet er verneleder, bedriftshelsetjeneste, hovedverneombud og verneombud. I år har ledelsen formannsvervet i AMU, med driftssjef Arne Njå som leder.

Verne- og miljøarbeid er ikke målbart i kroneverdi, på lik linje med annet arbeid. Arbeidsmiljø kan ødelegge et menneske, og ut fra den betraktning vil en gi forståelse for hvor viktig dette arbeidet er.

Et eksempel kan nevnes. For ti år tilbake kunne det arbeides dag etter dag i asbeststøv, uten noen form for beskyttelse. Tragisk er det å vite at hvert år kunne 300 mennesker i Norge vært spart for lungekreft, om asbest ikke var brukt de siste 35 årene.

Et nærmere eksempel er Rogaland vegvesens skaderegister. I 1974 utgjorde det totale skadefravær 801 dager og 30 mennesker ble skadet. I 1989 ble 11 skadet, og skadefraværet var 254 dager.

Selvsagt virker flere faktorer inn på disse tallene. Men noe av æren for den nedadgående linjen i skadetabellen må tilskrives verne- og miljøarbeid.

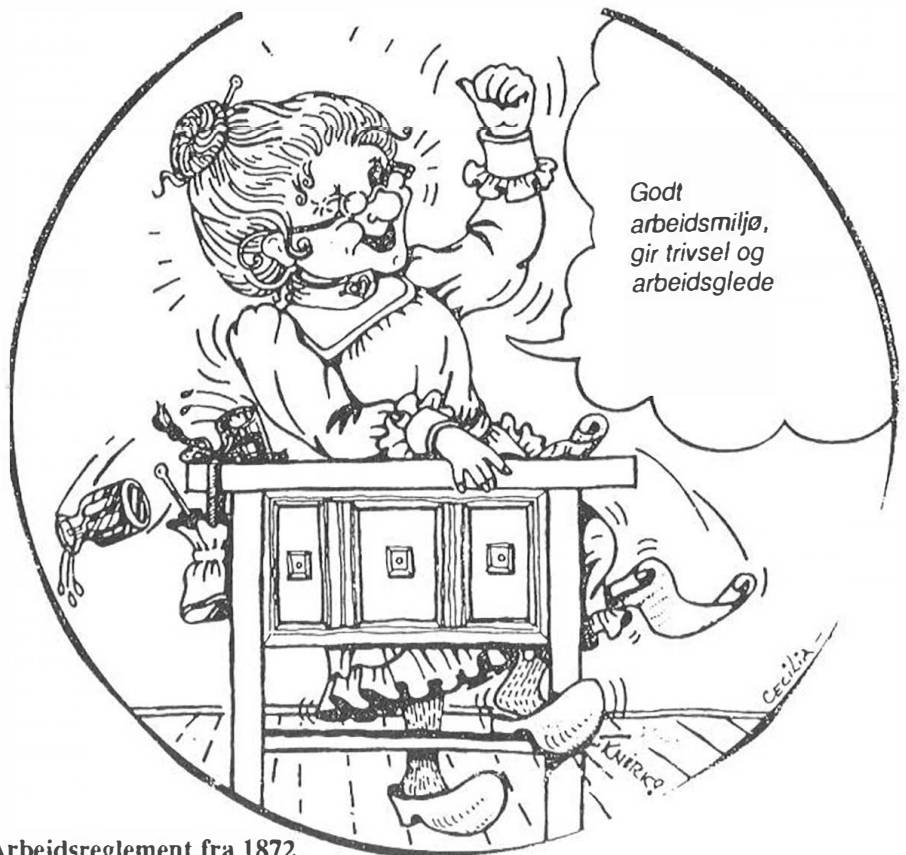
Personlig verne- og sikkerhetsutstyr er i dag hensiktsmessig. AMU har fra starten ivret for at ansatte skal følge verne-reglene. Utviklingen er positiv, selv om det fremdeles slenger einstøinger som ikke forstår eget beste.

Det kan forøvrig opplyses at brudd på reglene kan føre til oppsigelse.

Men for å gå videre med talloversikt regnet i kroneverdi. Hvert år omkommer 2 000 mennesker i ulykker, 50 000 skades alvorlig og 500 000 blir lettere skadd. Omregnet i kroner koster dette "ulykkes-Norge" 13 milliarder hvert år. I praksis tilsvarer disse tallene statens samlede inntekter i personlige skatter

fra det norske folk. I tillegg kommer psykososiale forhold som ikke er synlige på samme måte som ulykkes- og yrkesskader.

Tall synliggjør ikke enkelt menneskets lidelse, men viser klart verdi av verne- og miljøarbeid. (Tallene er hentet fra bladet "Arbeidsmiljø" 5/86)



Arbeidsreglement fra 1872

Til slutt, som en kuriositet, en titt inn i et arbeidsreglement 118 år tilbake i tiden.

- * Gudsfrygt, Renlighed, og Paalidelighed er nødvendig i Arbejdet.
- * Arbejdstid fra kl. 6 om Morgen til kl. 6 Aften med Undtagelse af Søndage, hvor det forudsættes at man beskæftiger seg med Gudsfryktige Sysler.
- * Det er forbudt å snakke i Arbejdstiden. Der gøres oppmerksom paa at Ansatts Ærbarhed, Proberhed og Ansvarsfølelse bliver draget i tvil dersom han ryger Cigarer, drikker Alkohol, spiller Billard eller deltager i politiske Møder.
- * De Ansatte må holde seg friske. Løndudbetalinger stanses øjeblikkelig i Tilfelle af Sykdom. Det anbefales således at hver Ansatt foretager Opsparing for at sikre seg mot Sygdomsfravær og for at forebygge Alderdommen, saaledes at de ikke bliver en Byrde for Samfunnet

Arbeidsreglementet fastslår til slutt at reglene er en forbedring av de ansattes forhold. " Det ventes derfor af de Ansatte gjør en tilsvarende forbedring i udført Arbejdsmengde".

Har du en lys idé?

- Som forenkler ditt arbeid og sparer penger?
- Som kanskje også kan komme andre til nytte?
- Send inn et konkret forslag - det kan gi ekstra fortjeneste! (Premieprosenten er høy!)



I staten er det opprettet flere forslagsordninger som behandler effektiviseringsforslag fra de ansatte! Statens vegvesen har som kjent Forslagsordningen. Og det er den vi ønsker å blåse litt mer liv i.

Hvem kan sende inn forslag?

Alle som er ansatt i Statens vegvesen kan fremme forslag om forenkling/effektivisering. Alle som sender inn forslag må oppgi navn, stilling og arbeidssted.

Forslaget bør inneholde

- Kort beskrivelse av gjeldende ordning
- vurdering av denne
- forslag til forbedring

Prøv å gi konkrete løsninger på problemet som blir tatt opp.

Eksempler på forslag:

- Drifts- og arbeidsmetoder, rutiner og blanketter
- Materiell, utstyr og verktøy
- Verne-, miljø- og helsetiltak

Behandlingen av forslagene

Når du har sendt inn et forslag, blir det behandlet av den lokale Forslagsnemnda og premiert av den.

Dersom forslaget gjelder saker som vegsjefen ikke kan endre lokalt, blir det sendt inn til Bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet.

Hjelp til utforming av forslaget får du av Sissel Tvedt, som er sekretær i Forslagsnemnda.

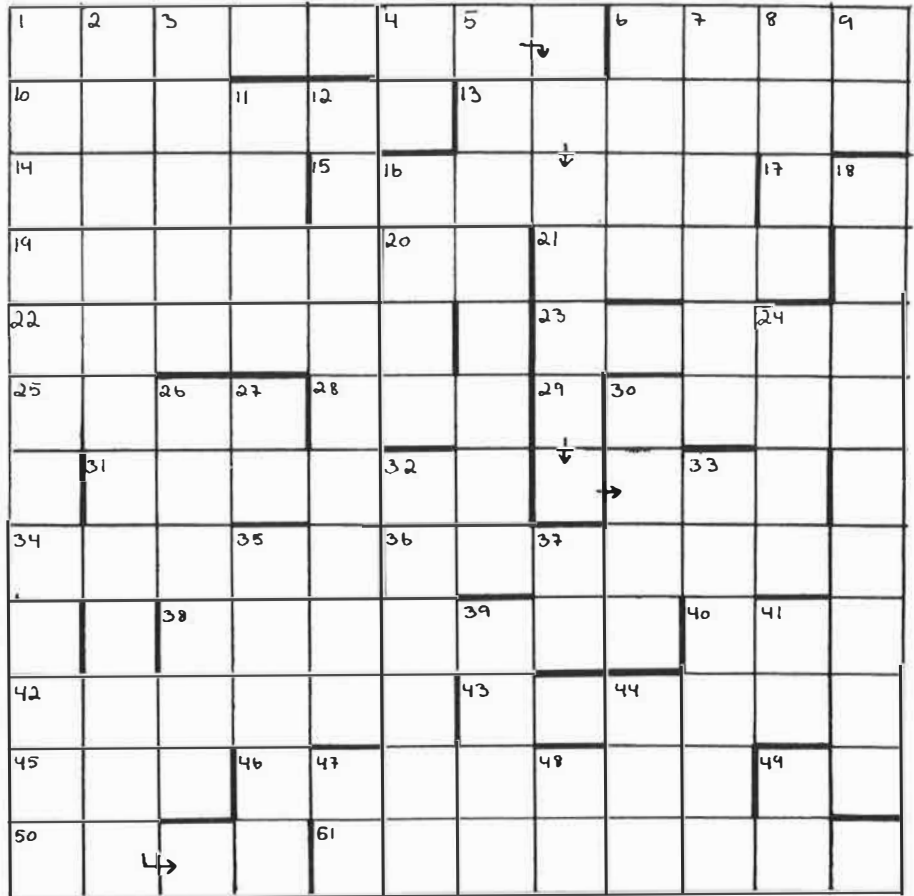
Adresse for innsending av lokale forslag er:

Statens vegvesen Rogaland
Forslagsnemnda
Postboks 197
4001 Stavanger

Kryssord nr. 4/90

VANNRETT

1. Forskrifter av 1.10.88
6. Rett
10. Samlet
13. Flyplass
14. Kna
15. Muntlig
17. Dikt
19. Hypotese
20. Morene
21. Fødde opp
22. Unaturlig
23. Norm
25. Eng. grevskap
28. Lei og ...
29. Spiker
31. Ordne
34. Kjertel
36. Opphenget
38. Hjul
40. Fremkomstm.
42. Le
43. Legge sammen
45. Smiler
46. Turer
49. Lever
50. Bak
51. Bruker

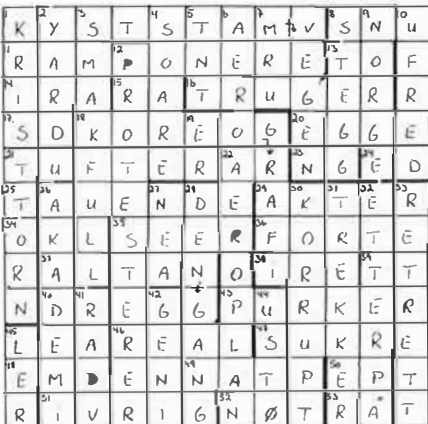


LODDRETT

- | | | |
|----------------------|---------------------|----------------------|
| 1. Leven | 11. Keiser | 35. Irritere |
| 2. Anfall | 12. Ikke reelt | 37. Polyetylen fork. |
| 3. Kjem. forbindelse | 16. Plaggdel | 39. Eventyr |
| 4. Mesterskap | 18. Føll | 41. Tre |
| 5. Plante | 24. melle | 42. Dekke |
| 6. Grei | 26. Samler ekorn på | 44. Pron. |
| 7. Gener | 27. På bil i Tyrkia | 47. Fra |
| 8. Dyr | 30. Men | 48. Vern |
| 9. Stater | 32. Årene | 49. To like |
| | 33. Sint | |

*Premien er et lodd
i pengelotteriet*

Løsning nr. 3/90



Vinnere av kryssord nr. 3/89 ble:

Eli Undheim
Nærbø vegstasjon

Marit R.Øverland
Ps, Vegkontoret

Løsningen på kryssord nr. 4/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 2.juli 1990

Innsendt av:

Adresse:

Nytt ferjeleie på Oanes

Tekst og foto: Johs. Thomsen

Arbeidene med det nye ferjeleiet på Oanes er ferdig, og ferjeleiet ble satt under trafikk primo mai 1990. En hadde håpet at det gamle ferjeleiet kunne

brukes fram til den endelige avgjørelsen om Høgsfjordprosjektet var tatt. Dette ble umuliggjort bl.a. på grunn av den dårlige tilstanden.



Bildet viser det gamle ferjeleiet på Oanes til høyre og det nye til venstre.

Ved full realisering av Høgsfjordprosjektet med rørbru mellom Oanes og Lauvik samt bruforbindelse over Lysefjorden mellom Forsand og Oanes vil det nye ferjeleiet bli overflødig.

Ved utforming av kaien er dette tatt hensyn til ved at overbygningen nå vil kunne flyttes. Overbygningen for kaien er støpt ferdig i Stavanger i 3 seksjoner og påmontert fenderverk. Hver av seksjonene veier ca. 200 tonn. Disse ble fraktet inn til Oanes og montert over nedramma utstøpte stålrørspeler. Operasjonen med å heise de 3 store betongseksjonene på plass tok ca. 2 timer.

Ferjekaia er av den største typen som hittil er bygget i fylket. Den er 6 m bred og 12 m lang og lik de som tidligere er bygget ved Sand og Lauvik ferjeleier.

Arbeidene med Oanes ferjeleie har vært lyst ut på offentlig anbud. Følgende entreprenører har vært engasjert: Grunn og betongarbeider: Selmer Furuholmen, ferjekaibru i stål: Tau mek. verksted, bruheis: Brødr. Bauer Nilsen, elektro : Rogaland Elektro

Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Dame- og herrelag i Holmenkollstafetten

Andre helga i mai var Statens vegvesen Rogaland for første gong

representert i Holmenkollstafetten, - denne kjempeidretts-mønstringa

som nå samlar omlag 30.000 deltakarar.

Rogaland stilte både dame- og herrelag, og begge laga gjorde ein respektabel innsats. Damelaget blei nr. 233 av 439 lag i sin klasse med tida 1,22,26. Herrelaget plasserte seg som nr. 533 av 753 lag med tida 1,05,44.

Stafetten blei arrangert rett før Rygjavegen gjekk i trykken. Derfor må me venta til neste nr. med fyldigare omtale frå den store idretts-mønstringa.

Dette fotoet viser ein del av deltakarane på damelaget i Holmenkollstafetten, men det er tatt under ein av dei lokale stafettane Vegvesenet har vore representert på i vår, Kvalstafetten på Ganddal. Framme frå v.: Lise Bruder, Aina Solheim og Nidunn Sandvik. Bak står Elin Stueland, Liv Jonassen, Marianne Berg, Kari Smådal Turøy og Randi Nesdal.



Tom Høiland Til minne



Tom Høiland døde 2. april 1990, 61 år gammel. Selv om vi som stod han nær visste at han led av en alvorlig sykdom, kom dødens budskap som et sjokk på oss. Helt til det siste beholdt han sitt lune vesen og gode humør, slik at vi merket lite til den sykdom han bar på.

Han ble ansatt i juni 1945, 17 år gammel, og har siden hatt sin arbeidsplass i Statens vegvesen. Han begynte som mekaniker, ble siden formann, oppsynsmann, og til sist verksmester i 1970. Bortsett fra noen få år som verksmester på Bærheim vegsentrar har han hatt sin arbeidsplass ved vegvesenets verksted i Egersund.

Han har i sin arbeidsperiode vært med på den nesten eventyrlige utvikling fra håndholdt verktøy til store datastyrte anleggsmaskiner. Dette har krevd sin mann. Han har i sin ledelse av verkstedet og maskindriften alltid ligget litt foran sin tid. Han har vært den fagmann alle har spurt til råds.

Uten om sitt ordinære arbeid har han vært med å tilrettelegge verksteds- og maskindriftens plass ved bygging av nye vegstasjoner.

Jeg har hatt den glede å ha Tom som medarbeider i nesten 40 år. Han var pliktoppfyllende og korrekt i all sin ferd. Vi vil huske han som en kunnskapsrik og dyktig verksmester og maskinleder for vegvesenet. Hans store hobby uten om vegvesenet var hytten, men mest av alt hadde han omtanke for sin familie.

Vegvesenet har mistet en dyktig medarbeider, og vi som arbeidet sammen med han har tapt en god venn og forståelsesfull arbeidskamerat.

Vi lyser fred over hans minne.

Audun Løken

Kvilsten

Her er Kvilsten dem kalte.
Her har de gamle sett ned børa
og rette på ryggen som snarast.

Langt fram,
skog, skog, veglaust og vranngt.
Dryg var børa.
Djupt sokk foten i tråkket.

Her gjekk dem og bar
tel tun frå tun - bar sitt.
Bar sine inn i verda,
ut tur verda - stille.
Alt sku beras.

E stønn lèt dem stansa ved "Kvilsten",
sleppe se' nedpå,
sputte ut slitet.

Sterke steg dem opp att
etter kvilstønna
og bar - år ut og år inn - all si tid,
tel tråkket låg som et lengsels-far
etter dem.

Je bøye nakken her.
For me' er Kvilsten namnlaus
minnesmerkje over den ukjente soldaten
i ætta mi.

Je er glad for at je er tå folk
som bar tungt og trodde veg.

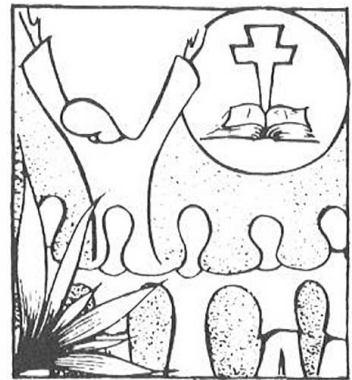
Einar Skjæråsen

Tanker om rettferdighet

En eldre ingeniørkollega fortalte i en samtale for mange år siden at han var trygg i sitt forhold til Gud.

Han mente at livet hans var verken verre eller bedre enn livet til dem som kalte seg kristne. En kjærlig og rettferdig Gud kunne umulig gjøre forskjell på folk som er like i liv og vandel.

Vår naturlige tenkemåte bifaller en slik logikk. Bibelen tillegger imidlertid begrepene kjærlighet og rettferdighet et vesentlig annerledes innhold. I det velkjente bibelvers fra Joh. 3.16 uttrykkes dette klart: "For så har Gud elsket verden, at han ga sin sønn, den enbårne, for at hver den som tror på han ikke skal fortapes, men ha evig liv."



Guds kjærlighet til oss mennesker er altså knyttet til Jesus og rettferdigheten til troen på han. Kanskje litt for enkelt sagt forstår jeg det slik at det å være kristen ikke er å være et "bedre" menneske, men å få del i Guds kjærlighet og rettferdighet ved tilgivelsen i troen på Jesus Kristus.

Gunnar Nærum

Vegvesenets anleggsdrift

Av anleggssjef Sigurd Sæland

Anleggsavdelingen i Rogaland er inne i en omstillingsperiode. Riksvegbevilgningene er i den siste tiden blitt mer styrt mot større prosjekt og til de sentrale strøk. Samtidig er bevilgningene til riks- og ikke minst fylkesveger blitt redusert. En stor del av bevilgningene er i tillegg bundet opp i refusjoner. Størrelsen på tilbakebetaling av disse refusjonene når sitt høydepunkt i årene 1992-95. Nesten 50 % av anleggsbevilgningen vil da gå til refusjoner.

Disse momentene pluss en generell vanskelig økonomisk situasjon i kommuner og anleggsbransjen har gjort at vi hele tiden må omstille oss til dagens virkelighet. Vi har vært gjennom en prosess med omdisponering av folk innen distrikt og fylket, og også tatt jobber utenfor fylket. Dette vil ikke være noe engangsfenomen for 1990! Vi har klart gjennomføringen brukbart så

langt. Jeg gir utedriften honnør for den fleksibilitet de har vist og sagt seg villige til å måtte vise framover.

Vi har også gjennomført en stram sysselsettingsstrategi de siste årene. Staben vår ute er redusert til en minimum ut fra de forutsetninger og offentlige begrensninger vi har. Skal vi imidlertid også for fremtiden være konkurransedyktige, må vi snart igjen satse mer på lærlinger/ungdom og opplæring og vi må "trimme" organisasjonen.



Vi bygger ikke veger for vår egen interesse, men for publikums og samfunnets beste. Vi er satt til å forvalte riks- og fylkesvegmidlene, vi har ressursene, vi kan jobben med å bygge veger/tunneler og vi har tro på det vi gjør. La oss få fortsette utviklingen av vegbygningsteknikken både økonomisk og teknisk. Vi må imidlertid i enda større grad gjøre regning med konkurranse om jobbene.

Utedriften har fulgt opp omstillingen. Det skal i tiden framover diskuteres interne organisasjonsendringer. Vegdirektoratet har blant annet vedtatt å slå sammen anleggs- og planavdelingen i direktoratet! Samtidig har direktoratet gitt signaler til fylkene at de kan stå fritt til å endre på funksjonsdelingen som i dag gjelder. Vi på anleggsavdelingen må gjøre regning med at anleggsavdelingens form og organisasjon blir satt under lupen. La oss alle gå inn i en fruktbar diskusjon om omorganisering med åpne kort og med mål om å bli enda mer effektive, fleksible og konkurransedyktige på alle plan til etatens beste.

25-års jubilarer i Dalane

Fem av vegvesenet sine vedlikeholdsarbeidarar i Dalane er tildelt utmerking for 25 års teneste. Vegsjef Chester Danielsen sto for overrekkinga under ei tilstelling på Vikeså Vegkro.

Vegmester Lars Eide ønskte velkommen til samværet. Han understreka kor viktig det er å ha gode og fornøgde arbeidsfolk i etaten, og at ledarane viser i praksis at dei set pris på

det arbeidet som blir utført. "Personalet er det viktigaste me har av ressursar i Vegvesenet", sa Eide.

Vegsjef Chester Danielsen sa i sin tale at han ville skriva under på Eide sine ord om personalet. - Me har nok aldri vore flinke nok til å erkjenne kor viktig det er å verdsetta dei tilsette. Ein maskin har gjerne ei levetid på 5 år. Ein tilsett arbeider gjerne i over 40 år hos oss. Då er det om å gjera at den enkelte skal trivast og få klare bevis på at arbeidet hans blir verdsett, sa Danielsen mellom anna.



Jubilarane saman med vegsjefen. Frå venstre: Torolv Birkeland, Malvin Hegdal, Torbjørn Hellenen, vegsjef Chester Danielsen, Vermund Birkeland og Magne Sleutebø. Jubilarane har her fått overlevert pakkane, som inneheld ein granittmodell av Erfjord bru, med personleg inskripsjon til den enkelte.

Samværet på Vikeså blei i det heile ein retteleg gild hyggekveld, med god mat og drøs. Og den gode stemninga inspirerte tydeleg nok også Torleiv Haugvaldstad, som var kveldens ordstyrar og moromann. Han svingte seg opp til dei store høgdene. Rett nok sa vegsjefen at han hadde høyrte dei fleste vitsane mange gonger før. Men med Torleif som forteljar, spelar ikkje det nokon rolle. Folk ler seg krokete like fullt.

Tekst og foto: Harald Sel

Trivsel og resultater

Jeg har fra forskere at det er miljøet som bestemmer hvordan menneskene blir - ikke arven. Dette betyr bl.a. at de som jobber i lengre tid i et trygt, åpent og tenkende miljø har større kapasitet til å takle komplekse situasjoner.

Dette gjør at jeg tror sterkt på trivselens betydning, fordi:

- Vi får mer balanserte mennesker som fungerer bedre i samfunns- og familielivet.
- Det sparer utgifter til helsestellet, sykehus og psykiatri og reduserer sykefraværet.
- Skaper harmoniske og kapasitetssterke medarbeidere.
- Trivsel er fundamentet eller første forutsetning for å bli produktiv og effektiv.

Vi må komme inn i den gode sirkel. Trivsel gir resultater og resultater gir trivsel.

**Vegsjef Odd Bardal,
Sør-Trøndelag,**
i et innlegg om

Hvordan motivere for utvikling?

Personalnytt



Jane Mong, kontorfullmektig ved Biltilsynet i Egersund fra 1.mars-90

50 år Torstein Rein Larsen
Vegkontoret - 14.juni

Magne Bjelland
Laboratoriet - 6.august

Per Skårland
Nærbø - 27.august

60 år Bård Veland
Anl. Stavanger - 3.august

Asbjørn Oddane
Egersund - 18.august

Ingvald Gimre
Bærheim - 24.august

TILLITSVALGTES SPALTE

Innleveringsfristen for tillitsvalgtes spalte var denne gang viselig satt til 4.mai, sannsynligvis med et "lønnlig håp" om at resultatet for lønnsoppgjøret ville foreligge til den tid.

Hovedtrekkene i lønnsoppgjøret er forhåpentligvis nå kjent for de fleste og jeg vil tro at meningene om det er nokså delte, avhengig av det "ståsted" (lønnstrinn) vi har. For ELF må vi si oss fornøyd med resultatet da vi har fått gjennomslag for en profil i oppgjøret som tilgodeser hovedtyngden av våre medlemmer. I tillegg er det nå gitt anledning til å ta opp gjennom lokale forhandlinger, justeringer for enkeltstillinger som kommer dårlig ut, eller der det er klar urimelig lønns plassering i forhold til sammenlignbare stillinger.

Videre er jeg glad for at spørsmålet om arbeidstid/spisepause ble utsatt. Først vil jeg si at måten denne saken ble reist på var både uheldig og i mine øyne noe arrogant fra arbeidsgivernes side. I forhandlingene synes jeg heller ikke arbeidsgiverne opptrådte særlig profesjonelt i spisepause-spørsmålet, jeg finner det mer dekkende med karakteristikken "klønete". Heldigvis tok en til fornuft slik at vi slapp en opprivende arbeidstvist og streik på denne saken.

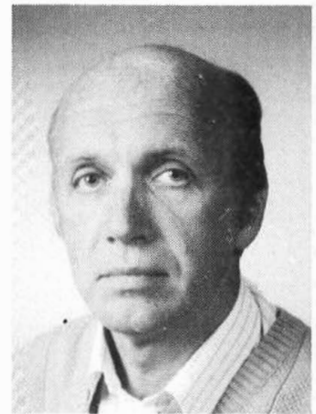
Når utgangspunktet for å ta opp arbeidstiden var effektivisering og bedre utnyttelse av ressursene begynner man etter min mening i feil ende. For å ha en effektiv organisasjon med høy utnyttelse av ressursene er det nødvendig med smidighet, samarbeid og innsatsvilje. Det er også nødvendig med "olje i maskineriet", noe som skapes gjennom fleksibilitet, imøtekommenhet, godt arbeidsmiljø og noe romslighet. Jeg er overbevist om at endring av arbeidstid/spisepause, slik saken ble lansert, ville ført til frustrasjon og ineffektivitet. Nå har vi ett år på oss til å bearbeide dette spørsmålet og det året må vi benytte godt.

Med ujevne mellomrom lanseres privatiseringsforslag av offentlige etater/bedrifter. Ved siste gangs "høyttanking" fra høytstående politikere ble bl.a. biltilsynet nevnt. Det er klart at slike utspill kan skape en viss uro hos den enkelte ansatte. Jeg synes denne type utspill er unødvendige og det oppnås sjelden mer enn å skape usikkerhet på arbeidsplassene.

Vi må likevel se i øynene at kravene til oss fra "utenverdenen" (publikum, politikere, samfunnsøkonomiske forhold, teknologisk utvikling) vil endres. Det er vår utfordring å møte disse endringene og kravene på den best mulige måte og vise at vi er best skikket til "å gjøre jobben". Med mitt kjennskap til vegvesenets personale vet jeg at jeg har dekning for en slik påstand.

Det er likevel viktig å peke på at vi som er ansatt i vegvesenet må få mulighet til å stå godt rustet til å møte utfordringene. Dette oppnås best gjennom videreutdanning og oppdatering av personalet, samtidig som de fysiske forhold legges tilrette for å kunne utføre arbeidet på best mulig måte. Det er spesielt viktig å prioritere de som arbeider i førstelinjetjenesten og som har kontakt med publikum. For oss er publikum en viktig målestokk og dersom vi mottar positive signaler fra dem tyder det på at vi holder høy kvalitet på det arbeidsresultat vi gir.

Gunnar Magnusen
Tillitsvalgt ELF



C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Sommaren er tida for stripemaling og oppmerking av vegnettet. Men også dette har si negative miljømessige bivirkning i form av løysemiddel i malinga. Nå tar Vegvesenet mål av seg til å få bort den miljøfiendtlige malinga innan 1993. På fotoet ser me male- og oppmerkingsbilen til Statens vegvesen, Rogaland. (Side 7)