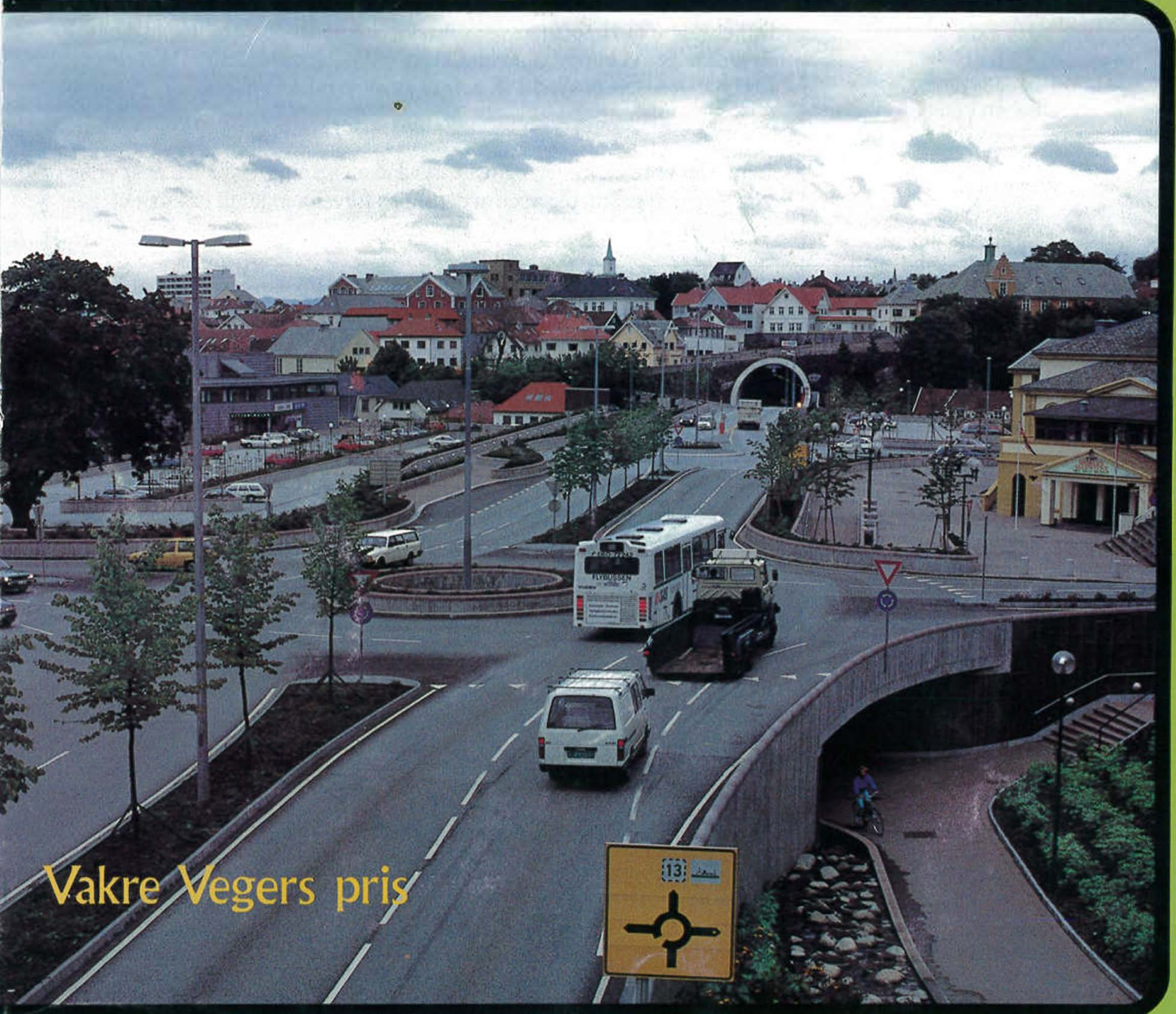




Nr. 6 - OKT. 1990 - 18. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Vakre Vegers pris

Ungangane med tilhørande område i ny E 18 i Stavanger sentrum er tildelt Vakre Vegers pris for 1990. Fotoet viser ein del av anlegget. I høgre biletkant ser me ein av gang- og sykkelvegane som fører fram til ungangane. (Side 4.)



AV INNHALDET:

- Privatisering av Biltilsynet
- Beinvegen til Austlandet
- Ny veg og ny tid for Ropeidhalvøya
- Åpning av Handeland bru



Nr.6 - oktober 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
Bård Asle Nordbø

Baksidefoto
Njål Hanasand

Opplag
1500 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...



Det skjer stadig saker og ting i vegvesenet. Det står blest om oss på mange måter.

Vi arbeider med store, kostbare prosjekter som bl.a. setter mange mennesker i arbeid, og som vil forandre livssituasjonen for mange tusen mennesker når de er ferdige. Vi er opptatt av trafikkikkerhet og trafikkmiljø, vi får ris og ros i pressen. Det er synd å si at vi er en anonym og grå offentlig etat som ikke viser igjen.

Dette kan være en fordel, og det kan være en ulempe. Fordelen er at vi får vise hva vi duger til, ulempen at det stilles forventninger til oss som vi ikke kan innfri.

Det er nettopp alle forventninger og krav til oss fra uteverdenen som gjør at vi enda en gang må se på vår organisasjon. Kravene går på større effektivitet og større konkurransevne, og ikke minst kreves det at vi kan bevise og dokumentere hvor flinke vi er.

Så nå setter vi i gang igjen. Det nye denne gangen er at vi skal legge så stor vekt på det vi kaller resultatområder og målstyring og at vi nå også skal kunne se på selve avdelingsstrukturen. Det er ikke utenkelig at vi kan få nye avdelingsnavn og ny arbeidsfordeling mellom avdelingene.

Det er klart at våre personalorganisasjoner må komme sterkt inn i bildet her og spille en aktiv rolle i vårt utviklingsarbeid. Jeg ønsker dem velkommen til samarbeid om et spennende prosjekt til beste for hele vår etat.

Fri fart for frie borgarar

Til midt i september var ca 1.700 menneske drept på vegane i den delen av Tyskland som fram til 3. oktober var DDR. For heile 1990 reknar ein med at talet blir ca 2.500. Dette er ei dobling samanlikna med fjoråret - 1989. Ein uhyggeleg stor del av trafikkofta er ungdom under 25 år.

Før muren fall var fartsgrensene strenge i DDR. Kontrollane var hyppige og reaksjonane harde mot dei som braut fartsgrensene og andre trafikreglar.

Då grensa mot Vest-Tyskland blei opna, opna det også for vest-tyske haldningar til trafikk og fart. Også i aust blei parolen: Fri fart for frie borgarar. Til og med når det kostar massevis av menneskeliv.

*

Trafikkikkerhetssekretariatet har lagt fram sin HÅNDLINGSPLAN FOR TRAFIKKIKKERHET I ROGALAND fram til 1993. Det synest å vera eit solid dokument. Det er lista opp ei rekke tiltak, som samla skal redusera ulykkene i fylket med minst 15 % fram til 1994.

I programmet er det m.a. lagt stor vekt på haldnings-skapande arbeid, - og det er bra. På den andre sida kan det synast som planen ber preg av at ein har for stor tru på "det gode mennesket". All erfaring - og ikkje minst dei siste månaders erfaring frå Tyskland - viser betydningen av kontroll, overvaking og strenge straffereaksjonar i trafikkikkerhetsarbeidet. Me kan mislika dette. Men for å spara menneskeliv og redusera sorg og lidning, må me tola ein sterkt innskrenka fridom i trafikken.

Harald Sel

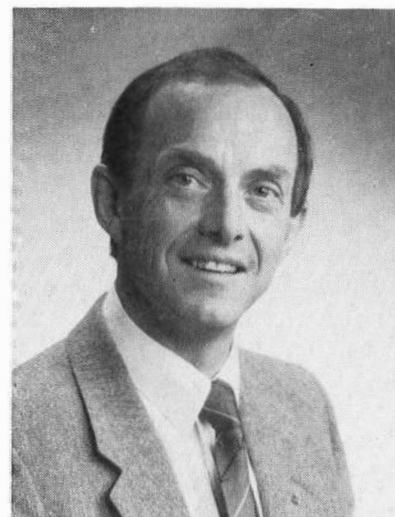
INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Fri fart for frie borgarar	2
Privatisering av Biltilsynet	3
Vakre Vegars pris til Stavanger 4	
Ryfylkevegens far hedret	5
Norsk veg- og vegtrafikkplan	
1993-97	6
Stortingets samferdselskomité	
i Rogaland	7
Bedriftstur til hovedstaden	8
"Rennfast-start"	9
Bokmelding:	
Kjell Høgdastrand forteller	9
Organisasjonsutvikling	
- og gjennomgang	10
Kampanje mot	
forgjengerulykker	10
Ny veg gjev ny tid	
for Ropeidhalvøya	11
Beinvegen til Austlandet	12
Bilparken i forfall	13
Biltilsynet	
strengare mot overlast	13
Pensjonister	
på Tysklands-tur	14
Pensjonister i Egersund	14
Frå "NAF's "bilvindu"	15
Haugesund	
missar europavegen	15
Mi meining	15
Landbruket	
- ein stor transportforbrukar ..	16
Midler fra	
Aksjon skoleveg 1990	16
Vern og helse	17
Opplæring og	
kompetanseutvikling	18
Guds kjærlighet	18
Kryssord	19
Styre- og overvåkningssentral	
på Bærheim	20
Åpning av Handeland bru	21
Chr. Fr. Hansteen pensjonist ..	22
Databaser:	
Mye bortkastede penger	22
150 på kurs om eldreulykker ..	22
Torhild Rypestøl	
premiert av Forslagsnemda ..	22
Miljø-golfer til vegvesenet	23
Dårlig kunnskap	
om vegmøking	23
Tillitsvalgte spalte	23

Privatisering av Biltilsynet

Av biltilsynssjef Svein Dahle

For tida blir det fokusert sterkt på effektivitet og resultat. Kva får samfunnet att for dei ressursane som blir stilt til disposisjon for å ivareta oppgåver og tenester? Svært mange vil hevda at all offentlig verksemd gir liten gevinst målt ut frå samfunnsøkonomiske vurderingar. Dei gir uttrykk for at oppgåvene bør overførast til private for å få betre service og meir att for skattebetalarane sine pengar.



Slike tankar gjer seg også gjeldande blant politikarane, og i Høgre har eit utval sett på ein del offentlege instansar med tanke på overføring av oppgåver frå offentlig til privat regi. Utvalet har peika på biltilsynet, og då spesielt kjøretøykontrollen, som døme på arbeid der det kanskje ligg til rette for overføring til andre instansar i samfunnet - som f.eks. Falken eller Securitas.

Det er klart at slike tankar uroar tilsette i biltilsynet. Den framtida som syntest like sikker som bilen er plutselig ikkje så trygg lenger. Det er då vel ingen som kan ta i vare og utføra desse oppgåvene så godt som oss? Kanskje ikkje det, men nå kjem det i stor grad an på oss sjøl?

Me må akseptera at dei som syter for ressursane våre også frå tid til anna vil vurdere oss ut frå forskjellige grunnar. Utfordringa vår blir mellom anna å visa i praksis at samfunnet er best tent med at me tek oss av dei ulike oppgåvene. Me skal ikkje halda på arbeid som andre kan gjera billigare og betre. Kanskje må me etter kvart dela noko med andre, men likevel innafor ei ramme der me har den faglege styringa og tilsynet med det heile.

Det som blir viktig, er at dei som sit i sentrale politiske posisjonar og tek beslutningar på våre vegne, har full innsikt i det me gjer og måten me gjer det på. Me må sørja for at vurderingane er grunnlagt i fakta og ikkje i forelda antagelsar baserte på rykte og spesielle episodar. Dette har med informasjon og markedsføring å gjera.

Me veit at her er det mange tiltak å spela på, men til sjuande og sist er det spørsmål om korleis den einskilde bileigar og trafikant opplever oss i dei ulike situasjonar. Hvis dei ser på oss som gagnlege for samfunnet - ja, då er framtida vår framleis trygg!

*

Vakre Vegars pris til ny E 18 Stavanger

Vakre Vegars pris 1990 er tildelt Statens vegvesen Rogaland for utforminga av undergangane med tilhøyrande område i ny E 18 i Stavanger sentrum. I premissane for utdelinga heiter det at planleggjarane har hatt ei vanskeleg oppgåve, men at dei har hatt evne og vilje til å sjå bort frå halvgode løysingar. Resultatet har blitt eit mønstergyldig anlegg, som Stavanger kan vera stolt av.

I statuttane for Vakre Vegars pris heiter det at prisen skal tildelast eit anlegg med gode estetiske kvaliteter som er tilpassa omgivelsane.

Om E 18-anlegget seier juryen at det tilfredstiller dette kravet, samtidig som det tilfredstiller den trafikksituasjonen det er tiltenkt.

Veg- og gatcanlegg i byar er krevande og vanskelege fordi ein må ta så mange omsyn, og desse skal løysast på svært begrensa arealer. Gode løysingar er eit resultat av totale vurderingar der alle enkeltlement blir sett inn i ein samanheng. Undergangane med tilhøyrande anlegg på ny E 18 i Stavanger tilfredstiller fullt ut desse krava, heiter det i juryen sine premissar for utdelinga.

Juryen peikar elles på følgjande:

- Anlegget er planlagt og bearbeidd ned til minste detalj, og desse er konsekvent gjennomført.
- Standarden på brukte materialer er svært høg.
- Undergangane har eit godt og funksjonelt gangveg-system, der undergangen er eit naturleg ruteval og representerer den kortaste gangavstanden over kryssområdet.
- Vegetasjonsbruken er spennande og viser stor vitalitet. Bekken som blir ført gjennom den sine undergangen er eit heilt spesielt element som ein i anlegget har gjort seg full nytte av.
- Konsekvent planlagt og effektiv belysning i undergangane.
- Samspel mellom kommune, vegvesen og involverte konsulentar vitnar om eit grundig planarbeid og samarbeid på tvers av etats- og faggrenser.



Kannikbekken og den måten denne er tilpassa anlegget, er spesielt nemnt i premissane for pristildelinga.

Bekken går langs gang- og sykkelvegen frå Kannikparken og gjennom undergangen.

Lysopninga i undergangen, frå midten av rundkjøringa over, er ei smakfull løysing som komitéen har lagt vekt på.



Natursteinen som er brukt mot den restaurerte Kannik prestegård, er med på å setta liv til denne delen av fotgjengarsystemet.

I år er det tredje gongen Vakre Vegars pris blir utdelt. Tidlegare prisvinnarar er Strynefjellsvegen og Landstads plass i Sandefjord.

Foto: Bård Asle Nordbø



Ryfylkevegen 25 år: Ryfylkevegens far hedret i Forsand

Tekst og foto: Johan Lund

Søndag 2. september ble det avduket en minneplate over Torgeir Espedal ved Oanes ferjeleie. Dette var på dagen 25 år etter åpningen av Ryfylkevegen, en høytidelighet som fant sted på Sand i Suldal kommune.

Det var ingen tilfeldighet at nettopp disse to steder var inne i bildet når vi snakker om Ryfylkeveg og jubileum. For det var disse steder som var endepunktene for det vegprosjekt som daværende ordfører i Forsand lanserte tidlig på 1930-tallet og som skulle binde sammen de vegisolerte Ryfylkekommuner fra Forsand i sør til Suldal i nord.

Tilstelningen i Forsand var den fjerde og siste markering av Ryfylkevegens 25-årsjubileum. De tre foregående var ved innvielse av den nye storferja i Tau-sambandet, ved åpningen av de nye ferjeleier i Hjelmeland og Nesvik, samt i samband med Ryfylkedagene på Sand.

"En vill tanke"

Da daværende ordfører i Forsand, Torgeir Espedal, tok opp tanken om denne vegen, syntes de fleste at dette var ville idéer. Vegfolk kalkulerte kostnadene til 5,5 mill. kroner. Dette var 12 ganger det årlige anleggsbudsjett for hele fylket den gang.

Overført til dagens situasjon ville dette vært 1200 mill. kr. Det er derfor forståelig at mange syntes Espedals tanke og senere kamp for vegen var både håpløs og vettløs.

Kampen krones med hell

Espedals idéer fikk etterhvert støtte både på faglig og politisk hold, men som vegsjefen sa det i sin hilsningsstale: Vi klarer ikke slike løfter uten kvinner og menn med telt, visjoner og stahet, Ryfylkevegen er et godt døme på det.

Vegsjefen framholdt ellers at visjonene omkring Ryfylkevegen ikke er fullført før Høgsfjord-prosjektet er i havn. Utenom kryssingen av

Høgsfjorden er det grunn til å minne om at prosjektet også omfatter omlegging av Rv.13 mellom Oanes og Tunland samt brukryssing av Lysefjorden ved Oanes - Forsand.

Dagens Høgsfjordprosjekt er beskjedent sammenliknet med Ryfylkevegen den gang, idet kostnaden er anslått til "bare" 8 års anleggsbudsjett.

En gild tilstelning

Tilstede ved høytideligheten var enken etter Torgeir Espedal, Karen Espedal, hennes datter Torunn Levik med familie, fylkesmannen, ordførerne i de berørte kommuner, vegfolk fra anleggsperioden, fra vegkontorets ledelse og mye bygdefolk. Det var musikk ved skolekorpset.

Etter at ordfører Torstein Haukali hadde avduket minneplaten, takket Torunn Levik for godord og for hedringen av faren. Vegsjefen hilste fra vegadministrasjonen.

Etter avdukingen reiste deltagerne over til Forsand og det nye kulturhuset.

Alfred Rake, som ble tilkalt fra Nord-Norge da arbeidet på Ryfylkevegen skulle starte opp, leste opp den prologen han skrev og framførte til vegens åpning for 25 år siden. Han kan kunsten ennå!

Rake ble intervjuet om anleggstida av kultursjefen i Hjelmeland, Njål Tjeltveit. Han fortalte blant annet om daværende avd.ing. Sømme og en skomaker i Ryfylke. Sømme var dårlig utstyrt for vinterværet og skomakeren kunne låne ut tredjemanns sko. Men Sømme måtte love å ikke knytte skosnorene, slik at han kunne sparke skoene av seg dersom han skulle gå gjennom isen... Njål Tjeltveit har forøvrig skrevet bok om Ryfylkevegens historie.

Til slutt takket Håkon Helgøy for frammøtet. Han er ordfører i Hjelmeland og formann i arrangementskomiteen for Ryfylkeveg-jubileet.



Etter avduking av minneplaten. Karen Espedal og Torun Levik flankert av ordfører Torstein Haukalid og vegsjef Chester Danielsen

Norsk veg- og vegtrafikkplan Strateginotat legges fram i desember

Av Nidun Sandvik

Revisjonen av norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994 - 97 er begynt. Arbeidet er 2-delt. I første omgang skal det lages et strateginotat, det skal være ferdig til 1. desember. Vegdirektoratet skal så, bl.a. på bakgrunn av strateginotatene, lage retningslinjer for vegplanen. Arbeidet med selve vegplandokumentet begynner til våren og vil fortsette fram til våren 1992.

Veg- og vegtrafikkplanen danner grunnlaget for hele vegvesnets virksomhet, men det mest sentrale er investeringsprogrammet. På grunn av tilbakebetaling av forskutteringer er det lite midler til nye prosjekt i Rogaland. Det er derfor om å gjøre å få mest mulig ut av det vi har til rådighet.

Behandling

Strateginotatet skal ikke behandles politisk. Det er i første rekke et internt dokument for vegvesenet, en dialog mellom vegkontorene og vegdirektoratet. Det skal gis orientering om strateginotatet til samferdselsstyret, fylkestinget, kommunene og andre berørte parter.

Vegplandokumentet skal sendes på høring og behandles i fylkestinget våren 1992 sammen med transportplanen for

storbyområdet Stavanger / Sandnes / Sola. Transportplanen skal etter planen være ferdig til sommeren '91, og inngå som en del av vegplanen. Transportplanarbeidet ble satt i gang som følge av satsningen på byområdene i veg- og vegtrafikkplanen for 1990 - 93.

Innhold og mål

Strategiarbeidet skal danne grunnlag for vegdirektoratets arbeid med hovedretningslinjene og være basis for vegkontorets endelige bidrag til NVVP 1994 - 97.

Det er gitt foreløpige mål for framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og service. Disse målsettingene skal kostnadsberegnes og vurderes. Videre skal det utarbeides forskjellige strategier for hvordan disse målene kan nås. For en del av områdene, bl.a. miljø,

er det ikke satt konkrete mål tidligere, og etter kostnadsberegning i strategiarbeidet må de eventuelt justeres for å bli mer realistiske.

Med utgangspunkt i tilstanden på vegnettet pr. 1.1. 94 skal det beregnes hvor stor innsats som må til for å oppnå målene som er satt ved utgangen av 1997.

Målsettingene for framkommelighet gjelder for både motoriserte og "myke" trafikanter. Tillatt aksellast og standard i henhold til veg-normalene er det mest sentrale for motorkjøretøy.

Gang- og sykkelvegnett

Det er en målsetting at det skal bygges gang- og sykkelveg langs vegger med over 1000 kjøretøy og 75 gående/syklende pr. døgn. I denne forbindelse vil det bli laget en plan for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i fylket. Det er ikke mulig å telle gang- og sykkeltrafikken på en rasjonell måte.

Dessuten kan kun trafikanttall gi galt bilde, da det sannsynligvis flere steder ville vært større fotjengertrafikk dersom det var et tilbud for dem.

For å få et inntrykk av behovet vil vi i stedet ta utgangspunkt i målpunkt som skoler, handelssentra og fritidsaktiviteter. Dette er steder som har stor gang- og sykkeltrafikk. I tillegg til trafikkmengdene vil det bli sett på hvor det mangler biter i et ellers sammenhengende nett.

Miljø og trafiksikkerhet

Trafikkstøy er blitt et stadig økende problem de siste årene. I vegplanarbeidet skal vi registrere arealbruken langs vegene, inndelt etter om det er støyomfintlige områder eller ikke og videre vurdere mulighetene for å opprette såkalte "miljøsoner" langs de mest trafikerte vegene. Innenfor dette arealet skal det unngås etablering av støyomfintlig virksomhet, det skal kunne brukes til støydemper og dessuten til terrengbehandlig og beplantning.

Trafikant og kjøretøytiltak er viktige bidrag for å nå målsettingene for trafiksikkerhet og miljø. Biltilsynets kontrollvirksomhet skal bidra til at sikkerheten og støy- og avgasskravene tilfredsstilles for kjøretøyparken. Foruten dette er opplæring et sentralt arbeid for biltilsynet.

Framhald neste side...



Frå brukarmøtet med miljøorganisasjoner og "myke" trafikanter i forbindelse med NVVP-arbeidet. Fra v.: Ole Martin Lind, Rogaland Natur og ungdom, Harald B. Vassdal, Funksjonshemmedes felleorganisasjon, Rolf Egelandsdal, Naturvernforbundet og Sigurd Juel Kinn, Fylkesmannen, miljøvernavdelingen.

Stortingets samferdselskomité i Rogaland

Samferdselskomiteen i Stortinget var på ein dags synfaring i Rogaland 17. september, før turen gjekk vidare til Hordaland.

På programmet sto mellom anna synfaring på vegen Sundfør i Sveio og over til E 76 i Tysvær. Denne vegen vil bli ein viktig gjennomgangsveg når Boknsambandet er fullført sommaren 1991. I dag er ein del

av strekninga i Sveio i alt for dårleg forfatning til å kunne ta imot ein stor trafikkauke.

Om ettermiddagen var det møte i Haugesund, med orientering om ei rekke samferdselsaker.

Då komiteén dagen etter reiste vidare til Ullensvang, gjorde dei ein stopp ved Isvik i Skjold. Her blei dei møtt av fleire hundre demonstrantar, både unge og eldre, som

kravde midlar til omlegging og trafikksikring av E 76. Og at dette er eit velbegrunna

krav, skulle vel ingen vera i tvil om, - heller ikkje stortingsrepresentantar.

Ordførar i Karmøy, Jostein Espeseth, orienterte om kommunen sitt syn på den framtidige ferjedrifta. Formann i Samferdselskomiteén, rogalendingen John Tveit (t.v.), kunne beroliga han med at det blir ferjesamband Skudeneshavn - Mekjarvik fram til Rennfast er fullført.



I Isvik i Skjold blei stortingsrepresentantane møtt av demonstrantar som kravde sikrere veg. "Vi har mange barn - men ingen å miste" var budskapet på ein plakate. På ein annan stod det ganske enkelt: "Her kan me ikkje gå!"

Vedlikehold

Vedlikeholdets innsats skal sikre at de verdiene som er investert i veger, bruer og tunneler bevaras, samt at trafikantene sikres god framkommelighet og sikkerhet.

Målsettingene innenfor vedlikeholdet omfatter miljø, f.eks. materialvalg og arbeidsmetoder, trafikk-sikkerhet, service overfor trafikantene og framkommelighet.

Tunneler og veger med store trafikkmengder medfører mye vedlikehold og nye krav til trafikantinformasjon.

Fylkesvegene

Veg- og vegtrafikkplanen dreier seg hovedsaklig om riksvegene, men tilstanden på fylkesvegene skal også tas med. Det blir gitt noe øremerket tilskudd til forsterkning og utbedring av fylkesveger.

Avdelingsansvar

Mye av arbeidet gjøres av de enkelte avdelingene, som kjenner sine fagfelt best. Responsen på oppgavene som er utdelt har vært bra så langt.

Høgsfjordprosjektet?

Dersom Høgsfjordprosjektet blir realisert vil det ha stor innvirkning på hva midlene skal brukes til. Dette blir ikke avklart før utpå våren, og vi må ha en strategi for begge muligheter. Ut over dette skal strateginotatet egentlig ikke være så detaljert at enkeltprosjekt skal tas med.

Brukermøter

Vegdirektoratet har hatt en spørreundersøkelse blant sentrale brukere av vegenettet for å få bedre kunnskap om hvilke oppgaver de mener vegvesenet skal prioritere i årene framover. Vi har i vårt fylke hatt møter med regionplanrådene, motororganisasjoner, organisasjoner for

"myke" trafikanter og for transportører og næringsliv. Det har vært noe motstridende syn på hvilke oppgaver som er viktigst å få løst.

Kontakt med kommunene

Vi har informert kommunene om at revisjon av vegplanen er startet, og bedt dem gi tilbakemelding om hvilke oppgaver som er viktig for dem å få løst. Kommunene er dessuten medvirkende i planleggingen av gang- og sykkelvegene.

Transportplanen for storbyområdet

I et tidligere nummer av Rygjavegen er det orientert nærmere om det igangsatte arbeidet med en transportplan for storbyområdet Stavanger / Sandnes / Sola. Resultatet av dette arbeidet vil være et viktig bakgrunnsmateriale for vegplanen, og få stor innvirkning på den videre areal- og transportplanleggingen i dette området.

Administrasjonsavdelingen på Oslo-tur: Flott program både faglig og sosialt

Tekst: Eva Vivoll

Administrasjonsavdelingen ved vegkontoret har vært på tur i hovedstaden. I strålende høstvær var det en opplevelsesrik tur, hvor både det faglige og det sosiale sto på programmet.

Turen startet med natt-toget fra Stavanger onsdag 12. september. Vel framme på Sentralstasjonen ble vi hentet i buss og fraktet til Vegdirektoratet på Helsefyr, der Jytte og hennes stab hadde disket opp med nydelig frokost i kantinen. Her ble vi også underholdt med sang av Vegdirektoratets eget kor.

Etter frokost fikk vi en orientering om Vegdirektoratets organsiasjonsoppbygging før det var tid for omvisning.

Delt opp i to grupper ble vi vist rundt og fikk hilse på flere av våre kolleger i øst. Navn og stemmer fra mange telefonsamtaler fikk plutselig

ansikt, vi fikk høre litt om deres arbeidsrutiner og utvekslet erfaringer. Nyttig og positivt for alle parter.

Klokka 12 var det tid for lunsj før vi alle ble loset inn i bussen for sightseeing i Oslo og omegn. Vi ble tatt med til Frognerparken, Holmenkollen, Bygdøy og fikk kjøre Fjellinjen som mange av oss bare hadde sett på TV-skjermen.

På ettermiddagen/kvelden var vi invitert på båttur med D/S Børøysund, som er Norges eneste kullfyrte dampskip.

I strålende sol fikk vi oppleve Oslo og skjærgården fra sin beste side. Over rekene og kaffen fant vi raskt tonen, og allsangen fløt fint over blikk-stille hav.

Fredag var det NIT (Kommunedata) som sto på

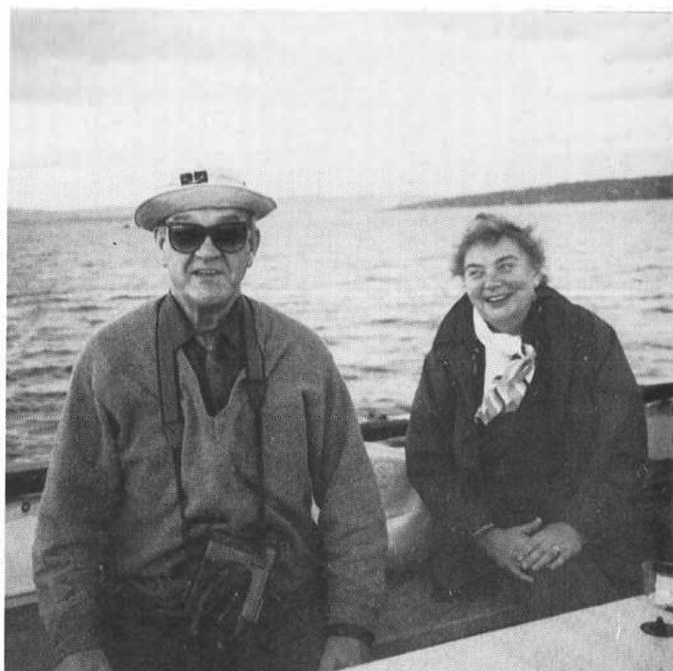
programmet. Her fikk vi orientering om regnskapsrutiner og EDB-rutiner. Dette var særlig lærerikt for regnskapsseksjonen.

På ettermiddagen satte vi oss

på toget vestover, mange inntrykk og erfaringer rikere.

En stor takk til Vegdirektoratet og arrangementskomitéen her på vegkontoret for flott program og en kjempetin tur.

Foto: Eva Vivoll og Johan Lund



Johan Lund og Marit Øverland. Seilerlua sitter som den skal!



En lydhør og oppmerksom forsamling i Vegdirektoratets bibliotek.

Bokmelding:

Kjell Hegdalstrand forteller

Kjell Hegdalstrand har, med god støtte frå lokale medhjelparar, gjort eit imponerende arbeid med å intervjuva vegfolk rundt om i heile landet. I Rogaland var Per Hole den lokale drivkrafta i dette arbeidet.

I åra 1980-81 gjennomførte Hegdalstrand og Hole ei rekke intervju med veg-veteranar frå fylket. Intervjuva foreligg på lydband og i avskrift.

På grunnlag av dette materialet, har Kjell Hegdalstrand bearbeida 5 av intervjuva, og gjenfortellingane er utgitt i bokform.

Tanken ved denne boka, å gje eit realistisk inntrykk av vegfolk sin kvardag dei siste 60-70 åra, er framifrå. Og dei fem, Ragnvald Sæbø, Per Hole, Bjarne Steinskog, Ole Tafjord og Lars Dalen, skulle vera fargerike og representative for ulike område innan vegarbeidsdrift og administrasjon.

Med bakgrunn i det rike og levande kjeldestoffet - vegfolka sine egne levande ord (på lydband) - er det stor synd å måtte slå fast at Kjell Hegdalstrand har "snubla" i innspurten. Gjenfortellingane blir tørr veghistorie, fortalt av Kjell Hegdalstrand.

Me saknar ryfylkingen Ragnvald Sæbø, jærbuen Lars Dalen og dalbuen Bjarne Steinskog. Og så Ole Tafjord, Sunnmøringen som gjorde jærbu av seg, men som har behalde sin ordrike nordvestlands-dialekt og som er ein ypperleg forteljar.

Å gjenfortella desse vegveteranane på eit saftlaust bokmål er like malplassert som om ein vegarbeidar frå Oslo - eller Kjell Hegdalstrand sjøl - hadde blitt gjenfortalt på stivt vestlands-nynorsk.

Ein lokal språkkonsulent burde hjelpt Hegdalstrand med denne boka, slik at intervjuobjekta hadde fått ei skikkeleg språkleg behandling. Dermed hadde boka også blitt eit atskillig meir verdifullt bidrag til den lokale kulturhistoria.

Det er særst verdifullt å ta vare på vår nære historie, slik som det blir gjort ved denne boka og ved alt det andre innsamlingsarbeidet Kjell Hegdalstrand har gjort. Men ein må ikkje bli så opptatt av historisk- og museal tankegang at ein forsømmer den "levande" samtidshistoria, som ikkje minst vår språklege rikdom er ein del av.

I boka er det også eit godt utval av foto. Dei aukar verdien av boka. Gode foto fortel ofte meir enn ganske mange ord.

Kjell Hegdalstrand
Vegfolk forteller

Utgitt av Norsk vegmuseum og Statens vegvesen Rogaland
Dreyer Bok 1990

Harald Sel

"Rennfast-start"



30. juli blei første salven avfyrt i Byfjordtunnelen frå Randaberg-sida.

Sjøl om arbeidet med Rennfast har pågått ei tid, var dette likevel på sett og vis ei markering av at nå er realiseringa av prosjektet i gang for alvor.

Frå nå av og fram mot slutten av 1992 blir det ei svært intensiv drift. - Nesten alt skal foregå samtidig,

Byfjordtunnelen, Mastrafjordtunnelen, Askjesundet bru og vanleg vegbygging over øyane.

Det øverste biletet viser tunnel-påhogget ved Harestad, klargjort for første salve. Vidare er første salven gått, og nederst blir resultatet studert, etter at steinstøv og dynamittrøyken er borte.

Foto: Torstein Rein Larsen

Organisasjonsutvikling - organisasjonsgjennomgang

Av administrasjonssjef Svein Magne Olsen

Forholdene i og omkring Vegvesenet endrer seg raskt. Selv om det ikke er mer enn tre år siden vi hadde en gjennomgang av vår organisasjon, synes behovet å være til stede igjen nå.

Årsakene er flere, men stikkordsmessig kan vi nevne endringene i oppgaver (mer vekt på miljø, trafikksikkerhet), endringer i ressurstilgang og ressursallokering (nedgang i offentlige bevilgninger, store refusjoner i de nærmeste årene og mer konsentret anleggsdrift), endring i styringssystem (målstyring blir en realitet), økt krav til konkurranseevne (som også må dokumenteres) m.m.

Vi mener at organisasjonstilpasninger og omfordeling av personell er viktige forutsetninger for å kunne møte disse utfordringene og har derfor invitert tjenestemannsorganisasjonene til å være med å vurdere nødvendige/aktuelle endringer.

Alle fylker

I Rogaland har vi drevet med systematiske vurderinger av organisasjonen med jevne mellomrom, første gangen i 1982. Selv om det alltid vil være noe uro forbundet med slike prosesser, anser vi at utbyttet vil være større enn kostnadene.

Denne gangen vil også alle de andre fylkene foreta tilsvarende vurdering, og meningen er at samtlige fylker skal fremme sine endringsforslag ovenfor Vegdirektoratet senest innen 1. juni 1991.

Vegdirektoratets rolle

Vegdirektoratet går også mer aktivt inn denne gangen enn tidligere, dels fordi man ser dette som en videreføring av "Styringssystemutvalgets" arbeid og dels fordi man nå ser behov for å også endre den overordnede strukturen (funksjonsdelingen) ved Vegkontorene.

Vegdirektoratet har i denne sammenheng m.a. satt ned et eget utvalg som skal utrede alternative modeller for organisering av Vegkontorene.

At Vegdirektoratet nå spiller en sentral/aktiv rolle er svært positivt, - dette kan gi håp om større frihet til å

gjøre mer gjennom-gripende ordninger og også frihet til å tilpasse seg lokale forhold (alle vegkontor behøver ikke være organisert på samme måte).

Styringsgruppe

Her i vårt fylke har vi etablert en styringsgruppe som skal lede arbeidet. I styringsgruppen sitter Vegsjefen, alle avdelingsledere og representanter for tjenestemannsorganisasjonene NIF (1), NITO (2), Rvf (2), NTL (1), SBF (1), ELF (2), NAF (2).

I tillegg er det etablert et sekretariat som ledes av administrasjonssjefen og som skal nytte medarbeidere fra alle avdelinger og organisasjon etter behov.

Arbeidet er alt igang ved at alle avdelinger nå registrerer dagens oppgaver og vurderer endringer i oppgaver fremover (3 - 5 år). Videre registrerer vi og gjør tilsvarende vurdering av ressursbruken (personell og økonomi).

Arbeidet vil fortsette med å summere dette opp i resultatenheter og fastlegge mål på kort og lang sikt. Dette vil så danne grunnlaget for vårt videre arbeid med organisering og bemanningsplanlegging.

Vi vil legge stor vekt på å holde alle tilsatte orientert om arbeidet, og søke å få til medvirkning fra tilsatte på alle nivå.

"Administrasjonsnytt" vil bli brukt som kontaktorgan, i tillegg til at både avdelingsledere og tillitsmenn er pålagt et særlig ansvar for informasjon.

Kampanje mot fotgjengerulykker

Av Arne G. Vasba

Ifølge langtidsplanen for trafikksikkerhetsinformasjon skal vi i år igjen sette søkelyset på fotgjengernes ulykkes-situasjon.

Dette året velger vi en kort periode i høst som den viktigste perioden for innsats, og vi retter søkelyset mot eldre fotgjengeres situasjon i trafikken.

Eldre over 65 år utgjør ca. 16% av befolkningen, men de er utsatt for 25 % av fotgjengerulykkene. Dette er en betydelig overrepresentasjon. Når vi i tillegg vet at de utgjør halvparten av dødsulykkene blant fotgjengere, da er det klart at dette er en utsatt gruppe.

Vi vet at høsten er en periode av året da det skjer mange fotgjengerulykker. Mørke, uvær og regn gjør ofte forholdene langs vegene svært ugunstige for den som må ta seg fram. Dette er grunnen til at aksjonen startet den 1. oktober og skal vare til 1. desember. Det er meningen at vi i hele denne perioden skal forsøke å fokusere på eldre fotgjengere, men situasjonen tilsier at dette kunne vi gjøre flere ganger i året, mange år fremover.

Målgruppen for aksjonen er først og fremst de eldre selv, i tillegg kommer de som har innflytelse på de eldres situasjon i trafikkbildet. Det vil si at bilførerne også blir oppfordret til å vise varsomhet. Tekniske etater blir oppfordret til å legge forholdene bedre til rette for at eldre lett skal kunne ta seg frem når de er ute.



Opning ved statsråd Jacobsen: Ny veg gjev ny tid for Ropeidhalvøya

Tekst og foto: Harald Sel

Når dette nummeret av Rygjavegen går i trykken, er innspurten i arbeidet med vegtløysing for Ropeidhalvøya i gang. Offisiell opning er 9. oktober, ved kommunalminister Johan J. Jakobsen. Jakobsen var samferdselsminister då Ropeidprosjektet blei godkjent av sentrale styresmakter.

Ein "sluttstein"

Opninga av den nye vegen til Ropcid-

halvøya kan sciaast å vera sluttsteinen på
på ein lang og imponerande utbyggings-



Entreprenør Ola Fisketjønn og vegvesenets Magne Tveit i arbeid med "innspurten" for å få vegen ned til Solland ferdig til 9. oktober.



Siste "finpuss" før asfaltering på fylkesvegen mellom Øvrabø og Solland. Frå v.: Magnar Michelsen, Morten Sørås (korttidstilsett), Nils Krokedal og Svein Gjursland.

periode innan samferdsla i Rogaland. Her ligg dei siste større lokalsamfunna på fastlands-Rogaland som får vegsamband med omverda.

(Me ser då bort frå kommunane Hjelmeland, Strand og Forsand, som framleis er avhengig av ferjer når ein skal til Sandnes, Stavanger og resten av landet.)

Dei ca 430 innbyggjarane på Ropeidhalvøya har hatt tunge og vanskelege transporttilhøve. Berre for å koma til kommunesenteret Sand, måtte ein nære på rekna med å bruka ein heil dag.

Veg og kostnader

Anleggsarbeidet på Ropcidhalvøya starta i 1986, finansiert med midlar frå Suldal kommune (tilskot og forskottering), Distriktenes Utbyggingsfond, Staten og Rogaland fylke.

Totalt er det bygt ca 14,5 km veg, fordelt på vel 8,9 km riksveg frå Ropeid til Øvrabø og vel 5,5 km fylkesveg frå Øvrabø til Solland.

Riksvegen har totalt, i 1990-prisar, kosta 77 millionar kr og fylkesvegen 24 millionar. Suldal kommune har forskottert 21 millionar kr til arbeidet.

På riksvegstrekinga er det to tunnelar, Drengstigtunnelen på 1235 m og Almeningen tunnel på 640 m.

Vidareføring av Rv.13

I planen for Ropeidprosjektet inngår også vidareføring av ny riksveg 13 fram til Jårvik, med bru over Sandsfjorden. Her er minst 2 alternativ for kryssing av Sandsfjorden aktuelle. Kva tid ein får pengar til å fullføre Ropeidprosjektet er uvisst. Alt etter kva alternativ ein vel, vil Sandsfjord-kryssinga og gjenstående vegbygging kosta frå vel 100 millionar til bortimot 150 millionar.

Me kjem tilbake med opningsseremonien og anna stoff omkring Ropeidprosjektet i desember-nummeret av Rygjavegen.

Beinvegen til Austlandet

Tekst og foto: Torbjørn Fiskaa

Vegen Suleskar - Brokke opna helga 8. og 9. september, fjorten dagar før planen. ● og trafikken let ikkje venta på seg. Innimellom dei første sauedriftene som kom ned frå heia smaug bilane seg fram over den nye sommarvegen, Mange ville prøva snarvegen mellom Sirdal og Setesdal.

● m nokon også hadde lagt ein rask tur lenger aust inn i planane skal vera usagt, men om dei skulle frå Ålgård til Drammen ville dei få ti mil kortare veg enn på E 18. ● m den nye sommarvegen også sparer tid er uklart, Han er trass alt smalare og meir svingete enn Europavegen. Dessutan er det litt usikkert med veret, haustregnet på låglandet kan fort snu til snø tusen meter over havet.

Store snømengder

Anleggsarbeidet har gått for fullt i sommarmånadene, dette er den einaste tida det nyttar å laga veg så mange meter over havet. På Aust-Agder-sida starta arbeidet i juni etter at snøfresarane hadde rydda traséen, skjeringa var på det høgaste ni meter. Enno ligg det brear att i nord-skråningane, men arbeidet har ikkje blitt hindra av snømengdene.

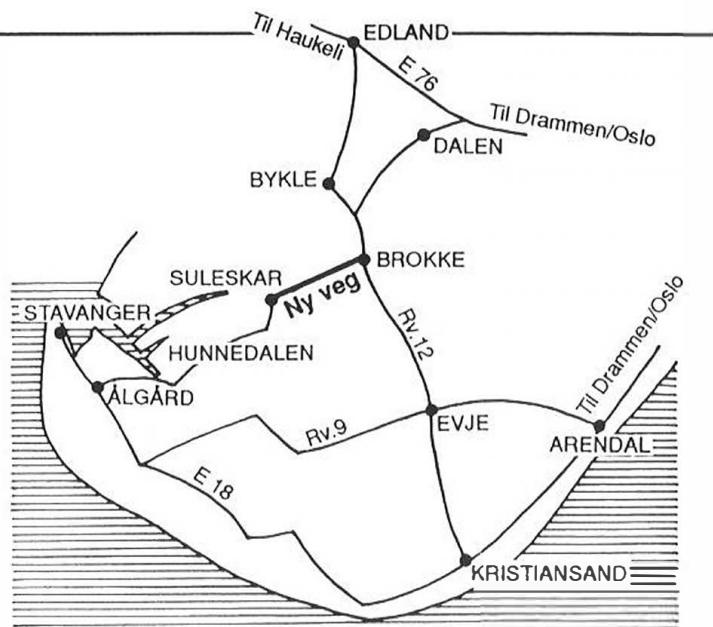
Anleggsmaskinane har sørge for eit skikkeleg

berelag av pukkestein, deretter er det køyrt på finare grus før asfaltmaskinen la det faste dekket tidleg i september.

Anleggssjef Harald Sangesland har samtidig med vegarbeidet hatt eit titals telefonar kvar dag frå folk som har lurt på om dei kunne køyra over. Han har svart konsekvent nei, vel vitande om at dersom han slapp trafikken laus ville det bli uråd for anleggsmaskinane å ta seg fram. Grusinga starta den 30. juli, og frå midten av



Beinveg og beinveg. Den nye sommarvegen kan kallast naturvennleg i den forstand at han går mest i eitt med terrenget. Dette er spesielt tilfelle i Vest-Agder der vegen følgjer den gamle anleggsvegen til Roskreppfjorden.



Avstanden mellom Jæren og Austlandet har blitt mange mil kortare etter at sommarvegen mellom Sirdal og Setesdal er opna.

august vart det lagt asfalt. Dermed heldt me tids-skjemact med så god margin at me kunne opna fjorten dagar før planen, fortel han til RYGJAVEGEN.

Vegbommen sprengt

Anleggssjefen er klar over at mange har blitt svært irritert fordi vegen ikkje vart opna i fjor, slik det står i NAF-boka. Ei natt i juli fekk han eit synleg prov på det. Då vart vegbommen på grensa mellom Vest-Agder og Aust-Agder sprengt, og spora viser at ein eller fleire bilar med firehjulstrekk har køyrt over.

Om bilane skulle heilt til Setesdal er uvisst, og det er også eit spørsmål om dei ville ha spart tid trass i at vegen tilbake til Sirdal, Tonstad og over til Evje og opp Setesdal på andre sida er ein lang omveg. Det var nemleg ikkje så enkelt å forsera svære kampesteinar og tunge anleggsmaskinar som stod midt i vegbana i anleggsperioden.

Best i aust

No ønskjer anleggssjefen bilane velkommen, men seier at nokon fartsetappe blir den nye sommarvegen ikkje.

Vegbreidda er berre 3,5 meter med asfalt og ei lita grus-skulder på kvar side, og dermed kan ikkje to bilar passera kvarandre. Problemet er løyst med mange møteplassar, og med relativt god oversikt kan ein avpassa farten og møtest akkurat der det er råd å passera.

Det med god oversikt stemmer best på Aust-Agder sida, der er vegen beinare og betre laga enn på Vest-Agder sida. Grunnen til det kan vera at den vestlege delen er lagt i anleggsvegen opp til Roskreppfjorden, ein veg som vart laga for tretti år sidan i samband med oppdemningsarbeidet.

Ti mil kortare

Dei som likevel reknar på mil og timar når dei skal velja mellom E-18 og den nye sommarvegen, kan som tommelfingerregel rekna 40 mil Ålgård - Drammen over Dalen og 50 mil på den same distansen på E-18. Det ein sparer i mil på fjellovegane kan fort gå opp i opp med den høgre gjennomsnittsfarten på Europavegen, men er det stor trafikk på Sørlandet kan ein likevel spara tid ved å køyra Suleskar - Brokke.



Geir Dale finpussar ei vegskulder på vegen sitt høgaste punkt. Der han står viser høgdemålar 1050 meter over havet.



Turistar på veg til Rogaland blir møtt av denne velkomstkommiteén

Ikkje bomveg

For bilistar som irriterer seg over bompengane ein må betala på E-18 ved Eidanger, kan det vera eit poeng at den nye sommarvegen ikkje blir finansiert med bompengar.

Dette er klart trass i at vegen har blitt mykje dyrare enn planlagt. Vegsjefen i Aust-Agder opplyser at prisen i 1985 var kalkulert til 32 mill. kr., no i 1990 veit ein at prisen blir 72 mill.kr.

Bilparken i forfall

Av biltilsynssjef Svein Dahle

Biltilsynet får brei omtale i avisene for tida. Tysdag 4. september har me det meste av første sida i Stavanger Aftenblad med både feite typar og stort bilete: "Teknisk kontroll i Stavanger: 29 avskiltet i går".

Det er dramatisk - det er alvorleg både for oss som har ansvaret for den tekniske standarden på bilparken, for dei trafikantane som ikkje maktar å oppretthalda ein akseptabel standard på kjøretøyet og ikkje minst for trafikktryggleiken generelt.

Me har hevda at forholda har vore noko betre i Rogaland enn andre stader i landet. Kontrollane dei siste månadane gir inntrykk av at me har lite å rosa oss av for tida.

Dette gjeld tilsynelatande både teknisk standard og bruken av kjøretøyet. Sist veke vart 14 tungbil-førarar melde for brot på reglane for kjøre- og kviletid.

Sjølv om det for tida er grunn til å vera spesielt merksame på teknisk standard, så er det ikkje slik at bilparken i løpet av få månader har hatt ein drastisk negativ forandring med omsyn til teknisk tilstand.

Det er etter mi meining meir enn krisemaksimering når direktøren i Bilbransje-forbundet viser til bilparken i

Tyrkia for å finna samanlikning. Tross alt, - dei fleste kjøretøycigarane er ansvarlege borgarar som syter for både vedlikehald og reparasjon.

Det er ikkje vanskeleg å finna reelle forklaringar på at me for tida har tendensar til elding og forfall. Både byte og vedlikehald av kjøretøy føreset økonomi. Me veit alle at for tida er økonomien stram for mange og bilen må konkurrera med andre nødvendige kostnader.

Me må tenkja grundig gjennom situasjonen og setja inn tiltak som kan stoppa ei negativ utvikling.

Det blir endå viktigare enn før å bruka ressursane til tiltak som gjer det muleg å få tak i dei kjøretøya som er i ein slett forfatning samstundes som me bidrar til å oppretthalda tilstanden på dei kjøretøya som er i orden. Dette er me alt i gang med. Ressursane blir brukt med mål og meining og då blir det mange avskiltingar og store overskrifter i avisene.

Slike overskrifter seier ein del om bilparken, men kanskje mest om at biltilsynet verkeleg er på veg til å bruka ressursane på ein måte som gir størst gevinst for den totale trafikktryggleiken.

Biltilsynet strengare mot overlast

Det blir nå innført ein strengare praksis overfor lastebil-sjåførar som kjører med meir last enn det vognkortet tillet.

Heretter skal alle kjøretøy med overlast lessa av den ulovlege lasta på staden.

Bakgrunnen for at Vegdirektoratet nå innskjerpar reglane og pålegg strengare reaksjonar, er at vegstyresmaktene har auka tillatt last og dermed har imøtekome transportbrukarane sitt krav. Frå og med 1. september er høgaste tillatte last 11,5 tonn på drivaksel, 18 tonn på boggiaksel og 24 tonn på trippelboggi.

Pensjonistar i Egersund

To spreke karer takket den 31. august 1990 av fra sine stillinger i vedlikeholdet i område 6, Egersund, for så å gå over i pensjonistenes rekker.

Det var Petter Rodvelt og Olav Kjellesvik som på en enkel tilstelning på Egersund vegstasjon tok farvel med arbeidsplassen der begge har vært ansatt over 30 år. De er enige om at de har hatt en trivelig og god arbeidsplass, med varierende og interessante oppgaver langs riks- og fylkesveger i området. Om det har vært mange og harde tak til sine tider gjennom disse årene, så er det bare gode minner tilbake nå.

For disse to nybakte pensjonister som har vært vant med å gå i arbeid hver dag, ligger det nok litt spenning i luften for hvordan den nye dagsrytmen vil bli. Vi som kjenner disse to føler oss ganske sikre på at de vil finne frem til gode og sunne former å bruke sin tid på.

For oss her i område 6 føles det litt rart at ikke Petter og Olav er med oss om dagen, og spesielt når vi skal sette opp vaktliste for vinteren. Da finner vi ut at det kan bli vanskelig å få det til å gå opp, for også her vil det mangle navn som har vært aktuelle i mange år.

Vi vil takke for de årene vi har hatt sammen i arbeidet her, og ønske dere begge to mange og rike år med god helse og fortsatt godt humør. Kom innom til oss igjen når det måtte passe slik, så vi kan prate og smile sammen av gamle historier som har vært felles opplevelser en gang.

Tekst og Foto: Leif Romslo



Petter Rodvelt og Olav Kjellesvik.

Pensjonistene på Tysklands-tur

Tekst og foto: Johan Lund

Årets pensjonisttur gikk denne gang til Danmark - Tyskland, med Berlin som spesialmål.

Berammert tur i juni måtte droppes da det viste seg at det ikke var hotellrom



Johannes Urdal har gått løs på muren.

å skaffe på grunn av ekstrem stor reiselyst til Berlin og muren. Nå ble det midt i august i stedet og det ble ingen dårlig erstatning. Ikke en regndrøpe, kanskje litt varmt av og til.

Turen gikk via Larvik, Fredrikshavn, Hamburg (Lybeck måtte sløyfes på grunn av uhell med hotellet. Dette var synd, for den største Hansa-byen hadde vært verd et besøk for seg). Retur direkte fra Berlin til Hirtshals.

På denne strekning forbrukte vi 13 timer og 73 mil og det viser at vi hadde rikelig med spise - og rastepauser.

Vi var 47 deltakere fra hele fylket, akkurat 1 Hagabuss med sjåfør og reiseleder. Alle kom gjennom turen med liv, helse og humør i behold.

I Berlin bodde vi svært sentralt, 2 minutters gange fra Kurfyrsten Damm, så det var god anledning til å gjøre byen til fots. Det var mange grønne lunger og alléer, mest av lindetrær, men også platan.

Selvsagt måtte vi bortom muren, og de ivrigste kakkert løs biter med innleid eller lånt redskap til almen forsyning for turdeltakerne.



En del av turdeltakerne ved muren sammen med andre turister.

Frå NAF's "bilvindu": Kjør heller på sauene

Norges Automobilforbund (NAF) har på ny tråkka i salaten.

Eg har tidlegare skreve i Rygjavegen om denne mektige interesseorganisasjonen sitt problem med å sjå verda i eit vidare perspektiv enn det som kan oppfattast frå bilvinct. Frå sin observasjonspost bak bilvinct kunngjer NAF på framsida i siste nr. av medlemsbladet Motor: "Kjør heller på sauene!"

Meiner NAF at bøndene ikkje skal kunne utnytta beiteressursane, av omsyn til bilen? Å gjerda inn over alt, er ei uoverkommeleg oppgåve.

Me sluttar oss til Stavanger Aftenblad sin leiarartikkel frå 22. sept., der det m.a. heitet: "Ta omsyn til sauene" bør parolen bli for Motor neste haust. Den sterkaste har ikkje alltid rett.

Harald Sel

Nye vegnummer: Haugesund misser europavegen

Ifølge eit forslag frå Vegdirektoratet vil ei rekke norske riksvegar få nye nummer frå 1. juni 1992. Omlegginga vil kosta mellom 10 og 15 millionar kr.

Bakgrunnen for endringane er i hovudsak ein internasjonal avtale om nytt nummersystem for europavegane. Dette fører til at nesten alle E-vegane i Norge må skifta nummer.

For ein av vegane, E 6, som etter avtalen eigentleg skal skifta nr til E 47, prøver styresmaktene å få løyve til å behalda E 6. E 18 er einaste europavegen i Norge der den nåverande nummereringa passar inn i det nye systemet.

For Rogaland får nummerendringa den konsekvensen at Haugesund misser europavegen. E 76, Drammen - Haugesund, vil bli til riksveg 11.

Også ei rekke riksvegnummer må endrast, for å unngå at same nummer blir brukt på ulike vegar. I Rogaland gjeld dette mellom anna Rv.14 frå Stavanger og nordover, som etter forslaget blir Rv.1, og Rv.46 frå Sand til Røldal blir Rv.13.

MI MEINING

Dobbel prikkbelastning for ungdom

Det er på tale å innføra ei prikkbelastnings-ordning, der ulike trafikkforseelsar gir ein eller fleire prikkar i førarkortet. Kjem talet på prikkar opp i ein bestemt mengde, kan ein mista førarkortet.

Det er antyda at ungdom, i prøveperioden på 2 år etter at ein har fått førarkort, bør prikkbelastast dobbelt i forhold til andre trafikkantar. Kva meiner du om dette?



Sissel Hobberstad
Kontorfullmektig
Biltilsynet i Stavanger

Eg syns ordninga ville vera urettferdig. Elles trur eg ikkje dobbel prikkbelastning vil virka meir skremmande på dei som kjører uansvarleg, enn dei reaksjonane som alt kan brukast.



Endre Brigtsen
Avdelingsingeniør
Biltilsynet i Stavanger

Framfor slike skremselstiltak vil eg heller satsa meir på positive tiltak innan ungdomsmiljøa.

Innfører me slik forskjellbehandling, er dette eigentleg ei kamuflering av vår manglande oppfylgging overfor ungdom.



Kjell Øvre
Avdelingsingeniør
Trafikktkn. seksjon, Vegkontoret

Straff for same forseelse bør vera lik for alle, uansett alder, kjønn eller kva det måtte vera. Me får heller intensivera kontrollen i helgene, der det er festar og der ungdom elles held seg mest i fritida.



Åsta Berekvam Andreassen
Førstesekretær
Økonomiseksjon, Vegkontoret

Ordninga kan nok vera ulykkesforebyggande, etter som ungdom flest er redde for å mista førarkortet. På den andre sida kan det vera betenkeleg med forskjellsbehandling. Og kva med eldre folk f.eks.? Dei er vel også ei risikogruppe.

Landbruket - ein stor transportforbrukar



Svein Helge Harbo er busett på Nærbø, utdanna sivilagronom og arbeider som organisasjonsleiar i Rogaland Bondelag.

Landbruket er ein av dei største brukarane av vegnettet vårt. For å illustrera det kan ein nemna at Felleskjøpet Rogaland Agder nesten kvar dag har omlag 110 bilar på vegane i sitt område. I løpet av eit år kjører dei ein avstand tilsvarande 60 gonger rundt jorda.

Eit anna døme kan vi henta frå slakterinæringa. Den totale kjøttproduksjonen i fylket vårt fører med seg mellom 300 og 500 dyretransportar kvar veke, fordelt på ca. 50 bilar. I tillegg har vi all transport ut frå slakteria og frå andre organisasjonar og produksjonsgreiner.

Eg vil og minna om at transport knytta til landbruket er eit svært viktig grunnlag for å oppretthalda eit godt utbygd ferjetilbud.

Desse illustrasjonane viser at transportkostnadene utgjer ein vesentleg faktor for næringa og dermed for matvarane våre. Difor er det viktig for landbruket å nytte effektivt transportutstyr og få leggja opp rasjonelle kjøreruter.

Ved transport av varer til og frå gardane, legg organisasjonane vekt på å leggja opp rutene slik at lasta er minst når ein kjører på dei dårlegaste vegane. Der gardsbruk ligg nær kvarandre og i område med dårleg vegnett er det vanskeleg å gjennomføra dette fullt ut. Dermed får ein ikkje utnytta lastekapasiteten. Ekstra problemfulle vert forholda for tømmerbilane. Desse lastar fullt opp på ein stad og er såleis forhindra i å regulera lasta si etter vegkvaliteten.

Begrensingar i tillatt akseltrykk og vognlengde hindrar på denne måten landbruket i å oppnå mest mogleg rasjonell transport. Her er fylkesveggar og kommunale veggar hovudproblema.

I fleire år hadde ein ei positiv utbetring av vegnettet og landbruket har kunna ta i bruk større kjøretøy. Dermed har ein oppnådd meir rasjonell transport. Trenden dei siste åra, med kraftig nedskjering av vedlikehaldsbudsjettet for vegnettet, har snudd denne positive

utviklinga. Ein står nå i fare for at mange vegar kan bli nedkvalifiserte. Dersom det skjer, vil landbruket sitte att med eit utstyr som ein ikkje kan utnytta rasjonelt. Konsekvensen vert fleire turar, større belastning på vegane og auka transportkostnader.

For å kunne utnytta bæreevna på riksvegnettet må ein ha tilsvarande standard på sekundærnettet. Difor er eit redusert vedlikehald dårleg økonomi og politikk. Dette bør styresmaktene merka seg.

Godt vedlikehald gir god uttelling, og det er såleis viktig at ein ikkje forsømmer det. Det er klart vist frå fleire hald at betre vegar som gir høve for større og tyngre bilmateriell, betyr mykje for å kunne redusera transportkostnadene til landbruket. Ein meir effektiv transport vil såleis redusera totalkostnadane til landbruket.

Viktig for næringa og heile samfunnet må difor vera å oppretthalda vedlikehalds- og utbetringbudsjetta for vegnettet. Vidare er det viktig at det er god kontakt mellom brukarane (organisasjonane) og vegstyresmaktene. Vegvesenet må ha forståing for næringa sine problem og det må visast vilje til å finna løysing på problem, t.d. via dispensasjonsordningar eller på anna vis.

Tildeling av midler fra Aksjon skoleveg 1990

Rogaland fikk 1.9 mill kr til Aksjon skoleveg (ASV) i 1990. I tillegg til dette har vi hatt en reserve av ASV-midler på omlag 680.000 kr.

Kr 400.000 av reserven er fordelt tilbake til nye ASV-tiltak ved gjennomgang av årets søknader.

FTU sier i sin melding til kommunene om ASV-midlene at de gjelder tiltak som enkeltvis eller samlet kan koste 150-180.000 kr. Til tross for dette får vi inn søknader på atskillig større beløp.

Et stykke på veg kan slike søknader imøtekommes fordi FTU har anledning til å tildele en samlet pott for hele vegplanperioden. Det vil tillate bygging for en verdi av 500.000, kanskje 650.000 kr i spesielle tilfeller.

En samlet tildeling kan være en praktisk ordning, særlig på steder med mye trafikk der kravet om å finne

løsninger ofte er stort. ASV-midlene kan også gå inn som delfinansiering av prosjekter der resten av midlene kan komme fra kommunen, fylket eller som dugnadsinnsats.

Årets søknadsmasse representerer bygging for 15,2 mill kr. ASV pluss den tilsvarende andel fra fylket og kommunene representerer 3.8 mill kr i verdi, altså omlag en firedel.

Ved årets tildeling foreslo vi kommunale tiltak for 811.500 kr og tiltak langs fylkesvegane for 1.084.000 for ASV-midler. I tillegg til dette kommer altså egenandelen.

FTU har forsøkt å etterkomme ønsker om samlet bevilgning der planene ligger til rette for å få et hurtig resultat, eller andre forhold gjør det ønskelig med en hurtig løsning.

De øvrige tildelingene er gjort etter en vurdering av de enkelte prosjektene

og en rimelig fordeling blant kommunene, forgående år tatt i betraktning. En del kommuner må denne gangen se sine egne gode forslag utsatt til et senere år.

Det kan være en trøst for den siste kategorien at disse stiller fremst i køen.

Det er også en mulighet for å vurdere noen søknader videre i år med sikte på et utsagn om tildeling tidlig i 91.

Det er gledelig at oppslutningen om ASV har økt med årene. Det er ikke fullt så hyggelig å konstatere det store gapet det er mellom behov og det FTU kan etterkomme.

Det er også kjedelig at mange kommuner har sine største problemer langs riksvegnettet. Der gjelder som kjent ikke Aksjon skoleveg.

Arne G. Vasbø

Samarbeid for et godt arbeidsmiljø

Av Turid Nordbø

AMU i Rogaland og AMU Aust-Agder har i år avholdt fellesmøte. Det var mange ulike emner og erfaringer som ble diskutert. Men et tema som alltid synes å være i fokus er det psykososiale arbeidsmiljøet. Bedriftslege Hatteland hadde innlegg om emnet.

Psykososialt arbeidsmiljø

Historien forteller lite om arbeidsglede, det viktigste var lønn og å kunne forsørge seg og sine. Med andre ord er arbeidsglede et moderne fenomen. Og først i etterkrigstiden er mennesket og menneskelige ressurser kommet i fokus. Ikke minst er det i senere tid gjort mye for at arbeidsplassene blir fysisk godt tilrettelagt.

Psykososialt arbeidsmiljø er vanskelig å definere klart. Vanskelig er det også å sette skarpt skille mellom det fysiske- og psykososiale miljø. Men for å løse disse oppgavene, må problemene virkelig gjøres og vises. På dette området er det viktig å lære mer.

Reduksjon av fravær

- økt produktivitet

Godt arbeidsmiljø beskytter mot belastninger, fravær, skader og er oppbyggende og øker den enkeltes og gruppens ressurser. Motsatt blir det i et dårlig miljø. Sikkert er det at nevnte faktorer har betydning for produktivitet og får innflytelse på hele samfunnet.



Arbeidsglede har ikke stått sentralt i vår historie.

AMLs § 12 (trivsel paragrafen) er en god rettesnor å arbeide ut fra, og kartlegging av arbeidsmiljø er viktig. Hatteland nevnte en fabrikk, hvor fraværet var kraftig redusert. I løpet av et år regnet de med å ha spart inn 5-6 mill. kroner, noe som også kunne dokumenteres. Det var forholdsvis enkle midler som var brukt bl.a "å gi en blomst." Et eksempel var å gi ansatte som etter fravær kom tilbake, signal om: "Vi trenger deg, det var godt du kom!"

Omsorg og ansvar

Godt miljø er først og fremst fellesskap hvor den enkelte føler omsorg og ansvar for hverandre. Menneskene er så forskjellige. De består ikke av "firkantede brikker" som lett kan settes

sammen, men har mange ulike "former" som skal tilpasses. Utfordringene for dagens ledere er å skape trivelige arbeidsplasser der "brikkene" kan gli inn i et fellesskap. Glede, i motsetning til likegyldighet, skaper engasjement, og er grunnleggende for å utvikle en god bedriftskultur.

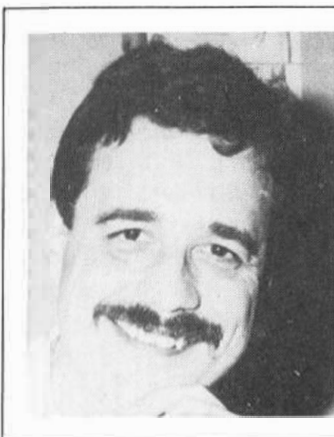
Søkelys på arbeidsmiljø i vegvesenet

Den tiden Hatteland har vært i etaten har helsetjenesten bl.a arbeidet med å kartlegge det psykososiale arbeidsmiljøet. Det er brukt spørreskjema og avdelingsvis innkallinger. Hensikten er å avdekke problemer på den enkeltes arbeidsplass.

Ved å konkretisere problem vil helsetjenesten være en viktig medhjelper for ledelsen i arbeidet for et sikkert og godt arbeidsmiljø.

Beklagelig

Det er beklagelig at Hatteland slutter i vegvesenet. Selv om hans dyktige kollegaer fortsetter arbeidet, blir bemanningen ved helsekontoret for en tid redusert med en legestilling. Det er tross alt ca. 3000 ansatte fordelt på fem statsbedrifter som skal betjenes av en lege, to sykepleiere og en sekretær. Hatteland har i sitt arbeid for vegvesenet vunnet ry som en framifrå fagmann og god samarbeidspartner.



Takk for meg!

Jeg vil med dette nytte anledningen til å takke for den tiden jeg har fått lov til å samarbeide med Vegvesenet. Jeg har etterhvert fått mange hyggelige kontakter, og føler at det å arbeide i en så sammensatt virksomhet som vegvesenet har gitt verdifull erfaring og inspirasjon i stillingen som bedriftslege. Jeg vil rette en spesiell hilsen til Verne- og helsekontoret og Amu og ønske lykke til med det videre arbeidet.

Ansgar Hatteland

Tema-dag opplæring/kompetanseutvikling

Av Johan Lund

I serien med temadager ved veg-administrasjonen ble det holdt møte i auditoriet 3. september med vår nye personaldirektør Roald Skøelv og førstekons. Trond Ytre-Arne som ressurspersoner. Det møtte tillitsvalgte fra alle organisasjoner og ledere fra alle trinn i etaten, i alt vel 50 personer.

Medarbeiderutvikling

Skøelv tok utgangspunkt i en påstand han lanserte:

Medarbeiderutvikling vil stå sentralt for Statens vegvesen i 90-årene.

Hans innlegg gikk på å begrunne påstanden samt å se på hvordan vi bedre kan ivareta vårt ansvar som ledere på dette området.

Bedre organisert stat

Et sentralt utvalg (Hermansen-utvalget) har slått fast at ressursveksten i offentlig sektor ikke kan holde fram. Skal vi løse oppgavene krever dette fornyelse, omstilling og strukturell tilpasning. Dette krever tilpasning til bl.a.

- politisk styrbarhet
- effektivitet, kostnadmessig og formålmessig
- fornyelse/omstilling
- faglig kvalitet
- vern av fellesverdier
- medbestemmelse av tilsatte og berørte parter.



Personaldirektør Roald Skøelv

Kompetansebegrepet

Skal vi kunne løse oppgavene må vi alle, hver på vårt felt, ha nødvendig kompetanse.

Dette er et sammensatt begrep som består av to hovedingredienser:

- kunnskaper, ferdigheter og holdning
- evnen til å etablere, opprettholde, utvikle og bruke et nettverk

Det er summen av disse kvaliteter og samvirket mellom den som gjør det mulig å utføre oppgaver og å skape resultater.

Virkemidler

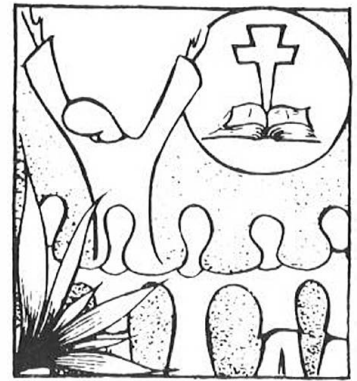
Virkemidlene må være målrettede, de må dekke et aktuelt behov og være nyttige i jobbsituasjonen. En eller flere av disse midler kan settes inn:

- hospitering/rotasjon
- bevisst tilføring av nye oppgaver
- utviklingstiltak tilknyttet jobben og kollegaene
- arbeidsplassopplæring
- kurs av kortere eller lengre varighet
- kompetansegivende etterutdanning

F.kons. Ytre-Arne utviklet mer detaljert hvordan lederansvaret kunne innrettes med tanke på 90-årenes krav til kompetanseutvikling.

Vi arbeider i dag etter målrettet styringssystem. Ettersom dette system forutsetter delegering av ansvar til enkeltpersoner eller grupper, har den som delegerer å påse at den nødvendige kompetanse er tilstede hos den som får ansvar. Systematisk opplæring/opplæringsplan kan være en måte å utvikle de tilsattes og dermed etatens kompetanse. Dette høres greit ut og er sikkert riktig. Det kan imidlertid oppstå betenkeligheter hvis det ikke er sammenheng mellom opplæringsbehov og opplæringsmidler.

Medarbeidersamtaler o.l. er et viktig middel for å få kartlagt utviklingsbehov. Men disse vil være til liten nytte og kanskje også en hemsko hvis det ikke samtidig lages og gjennomføres utviklings- og karriereplaner.



Guds kjærlighet

Gud hilser oss velkommen inn i den evige kjærlighet han har til sin Sønn. Har du noen gang tvilt på din kjærlighet til Gud? Jeg har ofte tvilt på min. Men har du noen gang tvilt på Guds kjærlighet til sin Sønn? Aldri! Det er inn i denne kjærlighet du og jeg er hilst velkommen.

Guds kjærlighet, hvor rik og stor Den overgår alt her på jord! Ufattelig og sterk den er, Langt mer enn vi kan tenke her!

"Bli derfor Guds etterfølgere som hans elskede barn, og vandre i kjærlighet, likesom også Kristus elsket oss og gav seg selv for oss som en gave og et offer, en vellukt for Gud." (Efeserne 5,1-2)

Oddvar Bjønnum

70 tonn i eit løft

Ved Titania sine gruver på Tellnes i Sokndal er det tatt i bruk ein ny hjullastar med eigenvekt på 104 tonn. Maskinen løfter 70 tonn, er 14 meter lang og 5 meter brei. Skuffa kan strekka seg i heile 9 meters høgde.

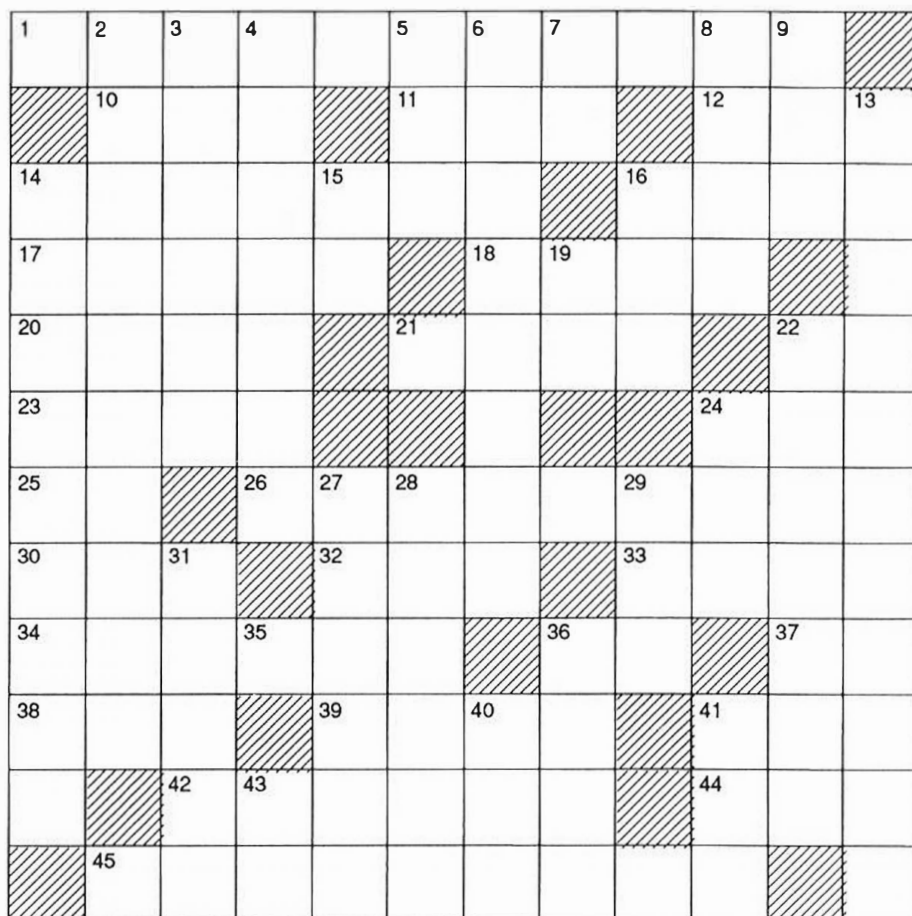
Doningen er ikkje billig. Prisen er 7 millionar kroner. Men så er også maskinen, i følge leverandøren Hartmann Vei & Anlegg, den største i Nord-Europa.

Merket heiter Marathon Lctro-Loader.

Kryssord nr. 6/90

VANNRETT

1. Utelukket
10. Navn
11. Vane
12. Treslag
14. Prosjekt
16. Haster
17. Gml. vektenh. omv.
18. Oppdrettet
20. Skorper
21. Dekker
22. Gjørn
23. Frukt
24. Bile
25. Gml. parti fork.
26. Utjamne
30. Hav
32. Årstid
33. Gud
34. Gitt
36. Lever
37. Kiosk
38. Oppmerksomhet
39. Husk
41. Tillater
42. Trærne
44. Ikke inne
45. Musikk

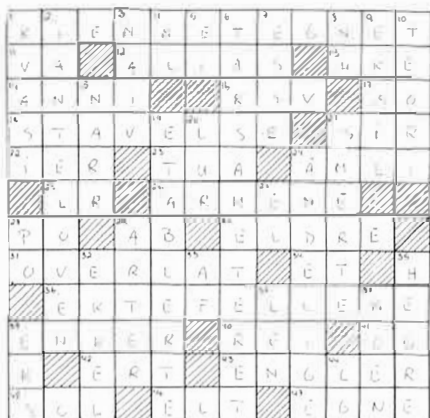


LODDRETT

- | | | |
|-------------------|----------------|---------------|
| 2. Bestikkelse | 9. Ha | 27. Tente |
| 3. Blomst | 13. Utflukten | 28. Fuktighet |
| 4. Melkeproduktet | 14. "Ventedag" | 29. 7095 |
| 5. Vase/klynge | 15. Oppdrett | 31. Håpe |
| 6. Småting | 16. Vokaler | 36. Sta |
| 7. Løfte | 19. Smile | 40. FN |
| 8. Paulun | 22. Turner | 41. Slu |
| | 24. Vokaler | 43. Oppdrett |

*Premien er et
FLAX-lodd*

Løsning nr. 5/90



Vinnere av kryssord nr. 5/90 ble:

Elin Lygren
4390 Helleland

Hjørdis Johansen
Statens vegvesen Sør-Trøndelag
Vegkontoret
Sluppevegen 12, 7004 Trondheim

Løsningen på kryssord nr. 6/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 5. november 1990

Innsendt av:

Adresse:

Pilotprosjekt i Rogaland

Styre- og overvåkingsentral på Bærheim vegsentral

Av Torbjørn Hogstad

Høsten 1989 ble vedlikeholdet med i utarbeidelsen av funksjonskrav og opplegg for styring/overvåking av en eventuell rørbru over Høgsfjorden. Samtidig var Rennfastprosjektet i oppstartingsfasen og det var da naturlig å se disse anleggene i sammenheng ved planlegging av en styre og overvåkingsentral.

Dessuten er det meningen å kople eksisterende anlegg og framtidige værstasjoner i Stavanger - Sandnesområdet til den nye EDB-styre og overvåkingsentralen på Bærheim. Muligheter blir også lagt tilrette med tanke på kommunikasjon om værdata og vegmeldinger med andre vegstasjoner.

Prosjektet er spesielt fordi vi forsøker å lage et system som kan kommunisere med samtlige utestasjoner/anlegg. Dette krever det et godt samarbeid mellom anlegg og vedlikehold både i planleggings og byggefasen.

For vegvesenet er et slikt integrert system nytt og på vedlikeholdskonferansen omtalte overingeniør Norstrøm styresentralen som et pilotprosjekt. Det er også stor interesse blandt aktuelle firmaer som ønsker å være med på utviklingen av systemet.

Følgende prosjekter/anlegg er planlagt styrt og overvåket fra hovedsentralen

Eksisterende anlegg:

1. Byhaugen tunnel m/variable skilter på Rv.14
2. Auglendshøyden tunnel på E 18
3. Bergjeland tunnel m/variable skilter på E 18
4. Fiskepiren fergeleie m/signaler og skilter på E 18
5. Trafikklys i Stavanger
6. Trafikklys i Sandnes

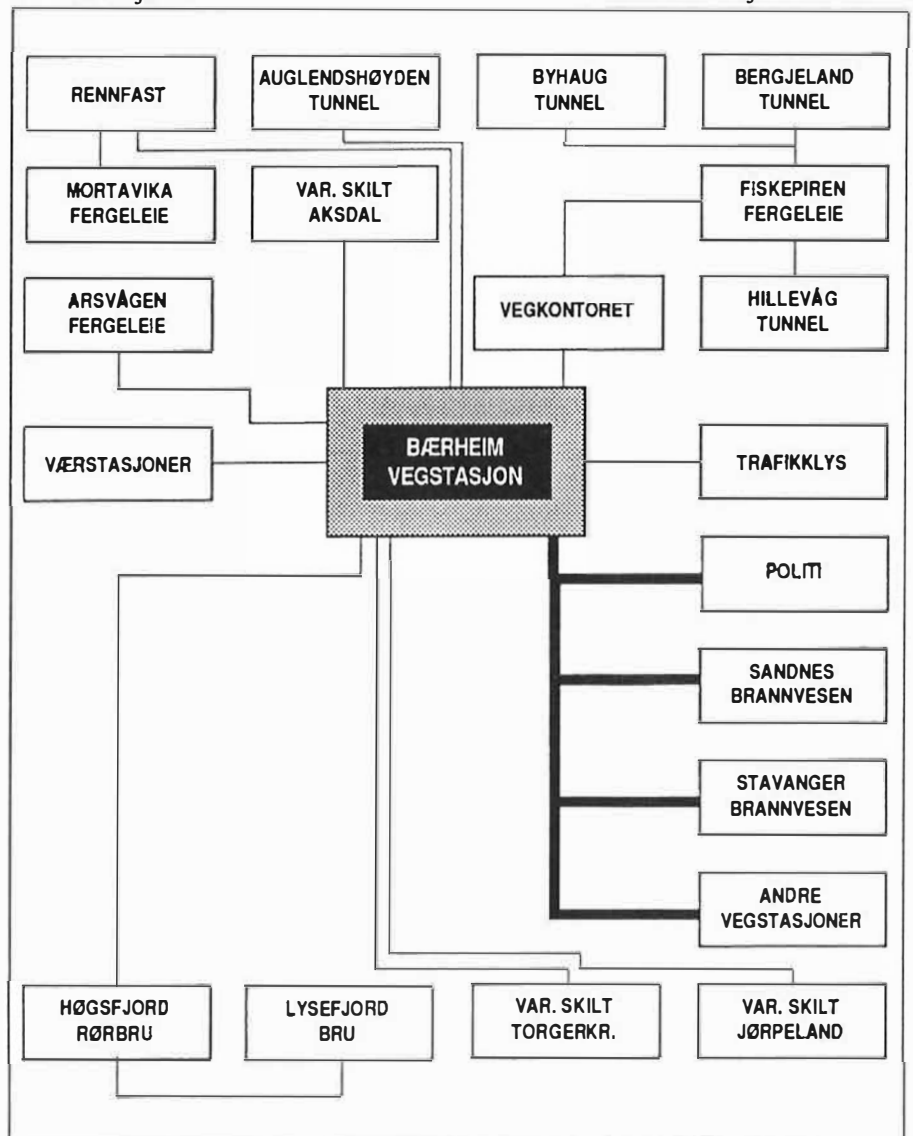
Nye anlegg:

1. Rennfast på Rv.14 bestående av:
 - * Byfjorden tunnel m/variable skilter
 - * Mastrafjorden tunnel m/variable skilter
 - * Mortavika fergeleie m/signaler og skilter
 - * Variable skilt ved E 76 på Aksdal
2. Arsvågen fergeleie m/signaler og variable skilter.

Tilhørende Boknprosjektet, men kommuniserer med Rennfast

3. Hillevåg tunnel m/variable skilter på Rv.14
Planlagt tunnel mellom Rv.14 og Rv.44

4. Høgsfjord rørbru m/variable skilter og flere spesielle overvåkingsbehov på Rv.13.
Variable skilter i Torgerkrossen og på Jørpeland.
5. Lysefjord bru
6. Værstasjoner



Styringsgruppe

For prosjektet er det utpekt en styringsgruppe:

Erik Nordstrøm Vegdirektoratet
 Tor Geir Espedal Rennfast
 Lidvard Skorpa Høgsfjord
 Egil Gossé Berdal Strømme
 - rådgivende ingeniør

Tor Andreassen Anlegg
 Berger Sørheim Vedlikeholdet
 Kåre Grødem Vedlikeholdet
 Torbjørn Hogstad Vedlikeholdet

Kontaktperson mellom rådgivende ingeniør og vegvesenet er Torbjørn Hogstad.

For å få en best mulig oversikt er planleggingsarbeidet delt opp i 5 punkter:

Pkt I Sambandsanalyse

Pkt II Forprosjekt for fjernkontroll

Pkt III Prekvalifisering for fjernkontr.

Pkt IV Anbudsdok. for nødstasjoner

Pkt V Anbudsdok. for fjernkontroll

Sambandsanalysen, forprosjekt for fjernkontroll og prekvalifisering av aktuelle utstyrsleverandører (firmaer) er ferdig utarbeidet.

Sambandsanalysen viser at det er lønnsomt og praktisk å nytte en kombinasjon av egne kabeltraséer og leide linjer av televerket. Linjene kan være punkt til punkt samband eller vanlig oppringt samband etter behov.

Samarbeid med politi og brannvesen

Det vil bli tatt kontakt og innledet et samarbeid med politi og brannvesen. Vi regner med at alle meldinger går til vegstasjonen, men brannvesenet vil samtidig motta viktige meldinger fra nødstasjoner. Dessuten kan det være aktuelt at brannvesenet utfører andre tjenester utenom ordinær arbeidstid.

Nødvendige installasjoner hos brannvesen og hvilke funksjoner som de kan og bør ivareta er det neste som så avklares. Dessuten må vedlikeholdet, sammen med prosjektene Rennfast og Høgsfjord bestemme hvilke vaktordninger som det er nødvendig å etablere i egen regi.

Framdriftsplan

Den framdriftsplanen som er satt opp viser at vi høsten 1991 kan begynne å installere utstyret på vegstasjonen. Opplæring av operatører, system og vedlikeholdsansvarlige kan da starte i god tid før Rennfast er ferdig. Erfaringer med eksisterende installasjoner er nyttige å få med før de mer kompliserte styrings og overvåkingssystemer koples til.

Mange bruksområder

Muligheter ved bruk av fjernkontroll er mange. Vi vil her ta med noen av de viktigste fordelene.

- Bedre informasjonsmuligheter til trafikantene med raskere skilting og omrutning ved uhell, kødannelse ol.
- Alle feilmeldinger registreres og målrettet feilsøking kan utføres fra hovedsentralen. Det kan også holdes kontroll med Co, strømforbruk, pumper, vannnivå i pumpekanner, trafikk mv.
- Bedre utnyttelse av driftspersonell. Det er ikke nødvendig med hyppige rutinebesøk for å sjekke tilstander. Vi kan mer konsentrere oss om forebyggende vedlikehold av utstyret.

Åpning av Handeland bru

Tekst og foto: Lewy Dalen

Onsdag 12. september ble Handeland bru i Hovsherad i Lund kommune åpnet. Kristian Steinberg, bruas nærmeste nabo, kappet båndet i nærvær av ordfører (og fylkesordfører) Kjell Erfjord og vegmester Lars Eide. Etter åpningen var det en tilstelning på Moi veggarasje for de frammøtte.

Den nye brua har et dekke på 6,80 meters bredde og 12 meters lengde. De gamle landkarene av kilt stein ble brukt

som de var, men på grunn av breddeutvidelse ble det støpt nye landkar på sidene. Det gamle elveleie ble senket og deretter plastret for å hindre oppgraving av bunnen.

Arbeidet ble utført av 2 mann fra vedlikeholdet og 2 mann fra anlegg. Undertegnede vil takke anleggsavdelingen i Egersund for samarbeid med personell og forskalingsutstyr.



Kristian Steinberg har nettop kappet båndet. Til venstre ordfører Kjell Erfjord og til høyre vegmester Lars Eide.

- Bedre preventivt vedlikehold ved varsling av snøfall og fare for ising på kjørebane. Sparing av kostnader til patruljering.
- Statistikk for driftstid på pumper, lys, vifter etc. kan føres uten vesentlig innsats.

Et fjernkontrollsystem vil øke livslengden på anleggene. Fagfolk anslår en gjennomsnittlig lengre levetid på 10 til 12%.

Kostnader

Kostnader til installasjon av hovedsentralen på Bærheim er kalkulert til

960 000 kr. Her inngår prosessdata-maskin med skjermer, tastatur og mus, Front - End, printere, programvare, igangsetting og opplæring av personale. Oppdatering av eksisterende anlegg med PLS/PLC er kostnadsregnet til ca. 210 000 kr.

Det er store forandringer som har skjedd i vegvesenet fra vegvokteren gikk med spade til dagens edb-styrt overvåking av trafikk og tekniske installasjoner. Vi håper at den nye tid vil gi de forventede resultater til beste både for trafikanter og for oss som steller med vedlikehold og informasjon.

150 på kurs om eldreulykker

Av Arne G. Vasbø

Fylkets trafikksikkerhetsutvalg skal spille en sentral rolle i det trafikksikkerhetsarbeidet som foregår i Rogaland.

Da oppfordringen kom i vår, om å sette eldre fotgjengeres trafikksituasjon i fokus, satte FTU ned en egen gruppe til å føre dette arbeidet videre.

"FG-gruppa" har bestått av folk fra eldrerådet i Stavanger, fylkessykepleier, politiet, Trygg Trafikk, vegvesenet, forsikringsbransjen og FTU.

Denne gruppen la opp til, og gjennomførte, et heldags kurs på fire steder i fylket. Emnene gikk på å forstå eldre

som trafikanter, hva vi kan gjøre for å bedre situasjonen for dem, og hvordan en kan samarbeide lokalt om aksjoner i kampanjeperioder i oktober og november.

På kursene ble det lagt frem en del av det kampanjemateriellet vi har til rådighet, både det vi har fått fra sentralt hold og det som gruppa har produsert selv.

FG-gruppen er godt fornøyd med oppslutningen til kurset og den store iveren som deltakerne la for dagen under gruppeoppgaven. Vi mener at dette lover godt for den fortsettelsen som virkelig teller: Noe kommer til å skje i kampanjeperioden.



Tre aktive pensjonistar. Frå venstre tidlegare vegmester på Sand, Harald Gjederø, Anders Klungtveit og Gunnar Lunde.

Torhild Rypestøl, Biltilsynet i Sandnes er premiert med kr 2.000,- av Forslagsnemnda

Torhild sitt forslag går ut på at gebyr for førarkort blir betalt ved skranken når kunden har kjørt opp. Tidlegare blei dette gebyret betalt ved innlevering av søknad om førarkort.

Forslaget er alt sett i verk, og Forslagsnemnda seier at endringa er til god nytte for både kunden og dei tilsette ved Biltilsynet. Det sparar både tid og ergelsar.

Databaser: Mye bortkastede penger

- Det offentlige kaster bort mye penger på databaser. Teknologien er ennå alt for dårlig. Det offentlige startet alt for tidlig med å opprette databaser.

- Jeg tror det er langt fram før vi får brukbare databaser. Teknologi og programmer må bli mye bedre. Det må bli lettere å finne fram og lettere å lese.

Dette sier informasjonskonsulent Tore Grønningsæter i Rådet for naturvitenskapelig forskning i Norges almenvitenskapelige forskningsråd (NAVF) til bladet Inforum.

Det har vært en kongstanke at man skulle komme tidlig i gang og utnytte teknologien for alvor. Men man startet for tidlig. Mye kostbart utstyr blir ikke skikkelig utnyttet, eller det blir ikke brukt i det hele tatt, sier Grønningsæter.

- Det er forlenget på tide at de som kjøper datautstyr begynner å stille krav til produsentene. I dag bruker vi enormt mye tid og penger på å løse standardiseringsproblemer. Det er vanvittig hvordan produsentene i tiår har fått lov å herje med alskens operativsystemer. Jeg kan forstå at de har hatt behov for å prøve seg fram, men nå må brukerne begynne å stille beinharde krav, sier Tore Grønningsæter.

Chr. Fr. Hansteen pensjonist

Vår første biltilsynssjef, Christian Fredrik Hansteen sluttet i etaten ved utgangen av august måned etter over 40 års tjeneste i biltilsyn og vegvesen.

Ved en enkel tilstelning på KNA-hotellet ble han hyllet med gaver og godord fra medarbeidere på flere nivå.



Her overrekker vegsjefen blomstet på egne og etatens vegne.

Miljø-golfer til vegvesenet

Det er inngått ein rammeavtale mellom Statens vegvesen og Volkswagen-importøren om eit landsomfattande innkjøp av Volkswagen Golf Miljødiesel. Denne bilen skal vera den mest miljøvennlige som fins på markedet i dag.

Statens vegvesen satsar nå bevisst på miljøvennlige kjøretøy, og innkjøpet av denne Volkswagen-bilen er eit ledd i dette.

Dei første tre bilane er levert til vegvesenet i Akershus. Det er ikkje avgjort kor tid den første "miljø-bilen" kjem til Rogaland.

Dårlig kunnskap om vegmerking

Norske bilførarar har dårleg kjennskap til vesentlege delar av vegoppmerkinga. Under halvparten veit f.eks. at den gule midstriben markerer skiljet mellom motsatte kjøretreningar.

Dette går fram av ei landsomfattande undersøking som Statens vegvesen har utført i samarbeid med SINTEF Samferdselsteknikk. Det er utført intervju i 9 fylke, deriblant Rogaland, med 2.700 bilførarar.

Undersøkinga viser blant anna at bare 47 % av dei spurte veit at lange streker med korte opphald i vegbanen markerer "forbikjøring farlig". Mange trur at denne oppmerkinga inneber at forbikjøring er lovleg, mens andre har svara at merkinga betyr forbikjøring forbudt.

Enda færre - bare 29 % - veit at stippla, kvit kantline markerer smal veg. At kvit line med trekantar i vegkryss betyr vikeplikt, visste vel halvparten av dei spurte.

Som ein kommentar til undersøkinga, seier overingeniør Erik Bjørn Hagen i Vegdirektoratet, at den manglande kunnskapen tyder på at vegoppmerkinga bør forenklast. Han meiner også at det er grunn til å setta spørsmålsteikn ved kjøreskulane sin innsats for å gjera vegoppmerkinga kjent hos vordande bilførarar.

TILLITSVALGTES SPALTE

Arbeidet i vår forening er både interessant og utfordrende. Som dere sikkert vet er NTL et forbund under Landsorganisasjonen. Dette betyr at vi som tillitsvalgte og medlemmer nyter fordeler av den store organisasjon som Landsorganisasjonen er. Dette gjelder såvel opplæring i fagforeningsarbeidet som informasjon om aktuelle fagpolitiske spørsmål.



Spørsmålene som vi er opptatt av gjelder ikke bare lønnsforhold og arbeidsmiljø. Spørsmål om solidaritet er vel så viktig etter en tid med sterk fokusering på den enkeltes rettigheter og jappekulturen som har herjet i vårt land. Fagpolitisk arbeid bygger på solidaritet, og det er derfor viktig at vi i det faglig-politiske arbeid viser hensyn til våre medmennesker.

Vegetatens landsforening 110 er en forening i vekst. Det har sin årsak i flere forhold. Vi er en forening som er spesielt tilpasset medlemmene i Statens vegvesen. Vi er i dag på høyde med administrasjonen i kunnskaper og forståelse av regelverket som vi har.

Utfordringen i vårt arbeid ligger i å kunne legge tyngde i vår argumentasjon slik at vi får gjennomslag for våre standpunkter. Det er derfor viktig at vi legger vekt på et samarbeide om standpunkter, selv om sakene det dreier seg om ikke har direkte betydning for våre medlemmers arbeidsforhold. Bare ved å vise solidaritet med andre kan vi regne med å oppnå solidaritet igjen.

Det er mange spørsmål som vi i Vegetatens landsforening er opptatt av i dag. Men en sak vil jeg særlig trekke frem, og den angår ikke bare våre medlemmer, men også mange andre grupper i Statens vegvesen. Det gjelder den fremtidige utvikling av databehandling i etaten.

Ikke på noe annet område settes det så store krav til våre medlemmer og tillitsvalgte som når det gjelder å skaffe seg kunnskaper og medinnflytelse i den teknologiske utvikling. Vegetatens landsforening er forberedt på også å engsjere seg i disse spørsmål, og vil sette ressurser inn på å være på høyde med utviklingen til fordel for våre medlemmer.

Reidun Haugland
NTL Vegetatens Landsforening

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Vakre vegar kan vera så mangt, og blomstrande rabattar og vegkantar er kanskje det som mest av alt gjer ein veg vakker.

Dette motivet er frå rv 44 ved Vigre i Hå, og viser rabatten mellom gang- og sykkelvegen og bilvegen. Over fleire km på denne vegen kunne ein i sommar sjå denne blomsterprakta.