



NR. 1 – FEBR. 1991 – 19. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Boknasund bru blir opna for trafikk 22. februar. Dermed er heile Bokn kommune landfast, og Boknprosjektet går mot fullføring. I slutten av juni blir det nye bru- og vegsystemet offisielt opna. Fotoet av brua er frå november, den dagen sperreflagget kunne heisast. Og under brua passerer hurtigbåten, flaggruta, frå Bergen.



**STATENS VEGVESEN  
ROGALAND**

- FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET

- Godt år for asfaltverket i Vadla
- Med biltilsynet på miljøkontroll
- Lokalt vegmuseum i Rogaland
- Sykkelbyen Sandnes





Nr.1 - februar 1991

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Svein Dahle  
Njål Hanasand  
Irene Stangeland  
Kjell Einar Tronstad  
Rosalyn Wiik  
Solveig Yndesdal

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Rune Sandven

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1650 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...



Først av alt eit godt nyttår til alle medarbeidarar i Statens vegvesen og til alle andre lesarar av "Rygjavegen".

Dette nye året blir spennande for oss på mange måtar. Det blir eit skjebnear for Høgsfjordprosjektet, - vil det bli realisert og når vil det i tilfelle koma? Me er også spente på korleis det vil gå med Rennfast, - vil anleggsdrifta i 1991 gå slik som me har planlagt og slik som me håpar på?

Det mest spennande av alt er kanskje den omorganiseringa av etaten som me nå er midt oppe i. Mitt håp er at me skal koma fram til ein fornuftig og god organisasjon utan for mykje uro og strid og utan at me skapar taparar.

Det betyr ikkje at me ikkje kan diskutere og seie klart frå om kva me meiner, - det må både leiinga, dei tilsette og våre organisasjonar gjere. Me må også få lov til å forsvare posisjonar og gå imot endringar som me meiner er uheldige.

Men me må også kunne akseptere endringar, både i vår eigen arbeidssituasjon og i etaten elles. Det er sagt at det er altfor liten vilje til endringar i vår etat, - me er lite vante til store organisasjonsmessige endringar, og me har ikkje lært å takle dei på ein god måte, blir det sagt.

Eg håpar at me kan motbevisa den påstanden, og eg har god tru på at me skal greie det. Me har hatt gode og opne diskusjonar om vår framtidige organisasjon både internt i leiarsjiktet og med våre organisasjonar. Denne opne tonen borgar for at me kan koma til eit godt resultat.

Så vil eg ynskje alle velkomne til eit nytt og spennande arbeidsår!

## Større satsing på bygging av gang-/sykkelvegar

Forslag til samla plan for gang- og sykkelvegnett langs riks- og fylkesvegar i Rogaland er lagt fram. Planen omfattar ikkje Stavanger, Sandnes og Sola, som får eigen g/s-vegplan i samband med transportplanen for storbyområdet.

Planen summerer opp eit behov for 138 km ny g/s-veg kostnadrekna til ca 230 mill. kr. Det er grunn til å tru at det i tillegg vil kosta like mykje å byggja ut eit skikkeleg g/s-vegnett i storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola.

Om desse planane skal munna ut i reell satsing på g/s-vegbygging er nå opp til vegvesenet og politiske organ. For vegvesenet burde ikkje spørsmålet vera vanskeleg.

I det siste har det nesten ikkje vore vekst i biltrafikken. Samtidig er det, særleg av miljømessige grunnar, heller

ikkje ønskeleg at trafikken skal veksa. I ein slik situasjon vil det vera fornuftig å venta med igangsettinga av store anlegg, som vidareføring av E 18 - Motorvegen - og ny Rv. 14 frå Motorvegen til Rv.44 i Hillevåg.

Av trafikkmessige grunnar, er det vanskeleg å hevda at ulempene blir uakseptable om ein ventar med både desse to og med somme andre vegprosjekt. Ein langt større del av anleggsmidlane bør heller brukast til g/s-vegbygging.

Ei slik satsing og prioritering ville visa at Statens vegvesen sitt hovedmål GODT MILJØ ikkje er ein floskel. Så får me tru at politikarane, med alt sitt påståtte miljøengasjement, støttar ei miljømessig omprioritering av vegutbygginga.

**Harald Sel**

## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
Større satsing på bygging av g/s-vegar .....	2
Vegprosjektene sysselsettingseffekt .....	3
Anleggsdrifta i 1991 .....	4
NVVP 1994-97 - strateginotat ..	6
Årets medarbeider på vegkontoret .....	6
Nye regler for sikring av last ....	7
Godt oppstartingsår for asfaltverket .....	8
Med biltilsynet på miljøkontroll	9
Spørreundersøkelse om vegvedlikehold .....	10
Kvinner og ledelse - et motivasjonskurs .....	11
Vegvesenet på yrkesmesse ..	11
Lokalt vegmuseum i Rogaland .....	12
Gamlevegen .....	12
Åpning av vegmuseet .....	13
Gjenopning av gamle vegen over Røldalsfjellet .....	13
Intervju med Chr. Fr. Hansteen .....	14
Sykkelbyen Sandnes .....	16
G/s-vegar kan gi ulykkesoppgang .....	17
På sykkel inn i fremtiden .....	17
Sykling, biltrafikk og miljø .....	17
Mi mening .....	18
Om store bompengeprojekt ..	19
Minnemarkeringer for trafikkens ofre .....	20
Vern og helse .....	21
Åpent hus på vegkontoret .....	22
Ros og heder til Kjell Nymark	22
Jubilanter på vegkontoret .....	23
Pensjonister i Tau-området ....	23
Personalnytt .....	23
Redaksjonsrådet Rygjavegen	23
Min mening, fra den andre siden av jordkloden .....	24
Organisering - Omorganisering - PPP .....	24
Kryssord .....	25
Sangkor i Statens vegvesen ..	26
Vakre Vegers Pris .....	26
Tillitsvalgtes spalte .....	27

## Vegprosjektene sysselsettingseffekt

Av Finn Dancke Eriksen, leder personalseksjonen

I mellomkrigstiden og fram til femti- og sekstiårene var vegbygging et virkemiddel som ble brukt av politikerne for å få folk i arbeid. Vegbygging var en arbeidskraftintensiv virksomhet som hadde en umiddelbar sysselsettingseffekt når de ble startet opp.

I dagens situasjon med den høyeste arbeidsledighet på flere tiår skulle en tro at politikerne ville satse på en forsering av vegprosjekt som ligger og venter på godkjenning. Det vi imidlertid opplever er at Vegvesenet ikke blir prioritert ved tildeling av "sysselsettingsmidler" fordi vi blir møtt med argumentet om at investeringer i veganlegg gir liten sysselsettingseffekt.

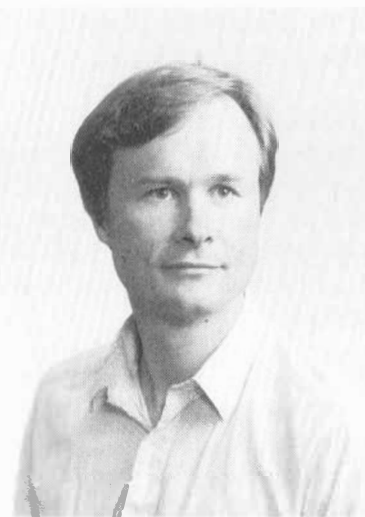
Jeg skal være den første til å innrømme at anleggsbransjen har gjennomgått store forandringer mht både teknologi og kompetanse. Vegbygging er blitt mer og mer mekanisert og vi krever stort sett faglært arbeidskraft i vår utedrift. Men derav å trekke den slutning at vegbygging gir liten sysselsettingseffekt mener jeg er en for rask og for lite nyansert slutning.

Hvis vi ser litt nærmere på begrepet sysselsetting vil vi se at begrepet kan splittes opp i direkte sysselsetting (de som deltar i anleggsarbeidet) og indirekte sysselsetting (de som leverer varer og tjenester til anlegget).

Det vi ikke har vært flinke nok til å formidle til politikerne er det forholdet at mens den direkte sysselsettingen for våre anlegg har gått ned, har den indirekte sysselsettingen økt. Mens maskinene har ovetatt på anleggsplassene kan vi se at flere arbeidsplasser er skapt på grunnlag av de varer og tjenester som anleggene våre forbruker. Eksempelvis sikres arbeidsplasser i sprengstoffindustrien ved vårt store forbruk av sprengstoff. Produksjon av kummer og rør gir arbeidsplasser og det samme gjør reparasjoner av maskinparken.

Mangel på sikre kunnskaper om hvor stor den indirekte virkninger for vegbyggingsprosjekter er, har skapt vanskeligheter i vår argumentasjon for å få ekstraordinære sysselsettingsmidler til vegprosjekter. For å rette opp denne mangel har vegsjefen i Rogaland tatt initiativ til et forskningsprosjekt som skal skape større klarhet i disse forholdene. Prosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Vegvesenet, Arbeidsdirektoratet og Rogalandsforskning.

Vi har allerede i oppstartingsfasen fått de politiske myndighetene til å interessere seg for prosjektet. Vi får håpe at resultatet kan gi uttelling for vegvesenet.



# Anleggsdrifta i 1991

## Av anleggssjef Sigurd Sæland

Riksvegbudsjettet for 1991 har en ramme på 112,5 mill.kr. (Se tabell.) Dette er en reduksjon på 0,5 mill.kr i forhold til vegsjefens forslag.

### Ferdigstillelse Bokn

Størsteparten av de ordinære bevilgningene går i 1991 til ferdigstillelse av Bokn-prosjektet, totalt 35,5 mill.kr. Anlegget skal åpnes i juni 1991. Anlegget fra Susort til Arsvågen vil da ha kostet ca. 250 mill.kr.

Arbeidene som gjenstår i 1991 er ferdigstillelse av Boknasundet bru som åpnes 22. februar og dermed gjør Veste Bokn landfast, veg over Vestre Bokn og ny ferjeterminal i Arsvågen.

### Karmsundgata

Rv.14 Karmsundgata i Haugesund vil få fortsatt bevilgning i 1991. Vi fikk her en reduksjon på 0,5 mill. kr i forhold til vårt forslag, og sitter nå igjen med 10 mill. kr som går til bygging av rundkjøringer, undergang og fotgjengerbru på strekningen mellom Dr. Eyesgt. og Flotmyr.

### Startbevilgninger

E 18, Hove - Osli får 2 mill.kr slik at vi kan begynne å løse inn grunn og detaljplanlegge parsellen og såvidt begynne forberedende arbeider på slutten av året. Parsellen fra Hove til Osli sør for Sandnes håper vi å kunne sette under trafikk i 1994.

Vi får en "startbevilgning" på 1 mill. kr til fortsettelsen av Rv.14, Ytre Ringveg Vest fra kryss med E 18 til kryss med Rv.44 i Hillevåg. Bevilgningen i 1991 og forslaget for 1992 vil gå til grunninnløsning og forberedende arbeider. Vi forutsetter full anleggsdrift først i 1993 og forhåpentligvis åpning i 1995.

Anlegget Isvik - Skjold kirke på E76 i Vindafjord kommune blir gitt en bevilgning på 3,5 mill.kr. For dette kan vi løse inn grunnen og starte opp omkjøringen av E 76 utenom Isvik. Strekingen som skal legges om er ca 1300m inkludert en tunnel på 140m. Totalkostnad for hele anlegget som forventes åpnet i 1992, er ca 15 mill kr.



Fra anleggsarbeidet ved Are på Bokn. I bakgrunnen til venstre er ferjestøa i Arsvågen med oppstillingsplass, under arbeid. Nesten en tredjedel av anleggsmidlene for 1991 går til ferdigstillelse av Bokn-prosjektet. (Foto: Harald Sel)

### Sluttbevilgninger

Rv.13 i Hjelmeland blir gitt en sluttbevilgning på 3,1 mill.kr til ferdigstillelse av veggen fra Pundsnes til nytt ferjeleie på Hjelmeland.

Vegen til Ropeidhalvøya som ble åpnet høsten 1990, får en bevilgning på 3,5 mill.kr til restarbeider som sikring og lys i tunneler, oppussing langs veggen osv.

Bevilgningene som er gitt til ferjeleiene på Fiskepiren og Tau, vil gå til å dekke forbruket i 1990. Ferjeleiene ble nemlig bygget om i 1990, men det var ikke bevilget penger til dette på fjorårets budsjett.

### Refusjoner

Om jeg innledningsvis sa at størsteparten av bevilgningene går til Bokn-prosjektet, er ikke "refusjonsposten" langt etter. Hele 26,8 mill.kr, eller ca. 25% av bevilgningene går til tilbakebetalinger (refusjoner) av tidligere forskottede midler fra kommuner og Statoil. (Se tabell.) Det er som vi ser av tabellen tilbakebetalinger av forskottede midler til anleggene E 18 og Rv.14 i Stavanger som tynger mest.

### G/s-vegar/trafikksikring

Av sekkepostbevilgningene er det foreslått henholdsvis 6 og 7 mill.kr til gang- og sykkelveger og spesielle trafikksikkerhetstiltak.

Av de gang- og sykkelvegprosjekter som vil bli ferdigstilt eller påbegynt i 1991, nevner jeg fortløpende:

- gang- og sykkelveg langs Arne Garborgsveg på Bryne
- gang- og sykkelveg langs Rv.44 fra Breidablikkvegen til Stasjonsvegen i Stavanger
- gang- og sykkelveg langs Rv.14 fra Førlandsvegen til Saltvedt skole i Haugesund.
- gang- og sykkelveg langs Rv.44 ved Saltebakken i Klepp.

I tillegg vil det bli bygget fotgjengerundergang i Torger Carlsensgt. under Rv.44 i Sandnes.

Det vil bli foretatt trafikksikringstiltak i Klepp sentrum.

Kryss mellom Eskelandsveien og Rv. 14, Ytre Ringveg Vest i Stavanger blir bygget om til rundkjøring.

Det vil bli bygget rundkjøring ved Madlastokken på Rv.509 i Stavanger.

I Tysvær kommune blir det utført en del trafikkisikringsarbeider langs Rv.512 og bygget rundkjøringer i krysset mellom Rv.512 og E-76.

### Støyskjerming/kollektivtrafikk

Støyskjermingstiltak for 1,5 mill.kr blir utført, og midlene går stort sett til tettbebyggelsen på Nord-Jæren og Haugesundsområdet.

Tiltak for kollektivtrafikken går blant annet til oppsetting av buskur langs riksvegene og utbedring av bussholdeplasser.

### Fylkesvegbudsjettet

Fylkesvegbudsjettets investeringspost er for 1991 på 8,5 mill.kr. (Se tabell.)

Av disse går 2,09 mill.kr til ferdigstilling av fylkesvegdelene av ny veg til Ropeidhalvøya, strekningen Utlabøtjønn - Solland.

Nytt ferjeleie på Ombo med tilstøtende veg er gitt en bevilgning på 2,5 mill.kr. Resten av kostnadsoverslaget på ca. 5,0 mill.kr finansieres av Hjelmeland kommune som forskudd og særbidrag.

Strekningen fra Vadla til Indre Eiane er gitt en sluttbevilgning på 1,1 mill.kr til utbedringsarbeid.

Vi har også fått en sluttbevilgning på 1,9 mill.kr til anlegget Kårhus - Raunes i Vindafjord. Foruten dekning av tidligere gjenstående utgifter, skal det bygges ca. 150 m ny veg mellom gammel og ny Fv.738.

Fylket har også bevilget 2,0 mill.kr til spesielle trafikkisikrings- og miljøtiltak og 2,0 mill.kr til aksjon skoleveg.

### Rennfast

Foruten forslagene til budsjett for riks- og fylkesveg som jeg har gått gjennom, vil det på Rennesøy bli bygget for nærmere 300 mill.kr som finansieres av bompenger. Vi har også fått lovnad om tilsammen 3,5 mill.kr i 1990 og 1991 til utbedring av Rv.13 mellom Botne og Jøssang i Strand kommune.

Dersom vi i tillegg kan få øket rammene til riksvegutbyggingen gjennom ekstramidler eller sysselsettingsmidler, ser ikke situasjonen for 1991 så verst ut.

Jeg har også et håp om at vi i 1991 kan få startet på utbedringen av Hunnedalsvegen til helårsveg gjennom et finansielt samarbeid mellom stat/fylke og Sirdal kommune.

## Riksvegbudsjettet for 1991 - ordinære bevilgninger

Bevilgning mill. kr (91-priser)

PARSELL	1991	Restoverslag Pr. 01.01.92
E 18 Hove - Osli (inkl. del av Sandve - Hove)	2,0	80,3
E 18 Ombygging ferjeleie Fiskepiren	2,4	
E 76 Isvik i Skjold	3,5	11,5
Rv.14 Omb. kryss Djupaskarsv. - Flotmyr	7,3	2,5
Rv.14 Omb. kryss Dr.Eyesgt. - Storasundgt.	2,7	
Rv. 512 Susort - Bokn ferjeleie	35,5	3,0
Rv.14 X E 18 Motorv. - X Rv.44 Hillevåg	1,0	69,0
Rv.13 Pundsnes - X Ny veg Hjelmeland	3,1	
Rv.13 Ropeid - Øvrabø	3,5	
Rv.13 Ombygging Tau f.k.	1,4	
Gang-/sykkelvegar	6,0	
Tiltak for kollektivtrafikken	1,2	
Støyskjerming	1,5	
Planlegging	4,8	
Til disposisjon	2,8	
Refusjoner	26,8	
<b>SUM</b>	<b>112,5</b>	

## Spesifikasjon av refusjonsposter

PARSELL	Mill kr.	
E 18 Løkkeveien - Verksalmenningen	17,5	Stavanger kom.
Rv.14 Ytre Ringveg Vest	5,0	Stavanger kom.
Rv.512 Aksdal - Susort	3,1	Statoil
Rv.512 Aksda - Slåttevik	0,2	Statoil
Rv.510 Timpølen - Tjelta	1,0	Sola kommune
<b>SUM</b>	<b>26,8</b>	

## Fylkesveganlegg

Beløp i 1000 kr (1990-kroner)

Kommune	Anlegg	Budsjett 1991			Merknader
		Totalt	Stat	Fylket	
Sokndal	Tothammer - Rekefjord	100	-	100	Sluttbev.
Suldal	Utlabøtjønn - Solland	2 900	-	2 900	Sluttbev.
Hjelmeland	Ferjel. Ombo m/tilst. veg	2 500	-	2 500	Førsteg. bev.
Hjelmeland	Vadla Indre Eiane	1 100	-	1 100	Sluttbev.
Vindafjord	Kårhus - Eiane - Raunes	1 900	-	1 900	Sluttbev.
		<b>8 500</b>	<b>-</b>	<b>8 500</b>	

## Norsk veg- og vegtrafikkplan STRATEGINOTAT

Av *Nidunn Sandvik*

Første del av revisjonen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-97, strateginotatet, er nå ferdig. Siden arbeidet startet våren 1990 har vi hatt møter med sentrale brukergrupper: motororganisasjonene, representanter fra de myke trafikantene, miljøorganisasjoner og næringslivet. Videre har vi hatt møter med regionplanområdene og flere av kommunene i fylket. Møtene ble holdt for å gi informasjon om arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan og for å få tilbakemelding om hva brukerne og kommunene mener om vegvesenets virksomhet og hvilke oppgaver vi etter deres mening bør prioritere.



### Strateginotatets innhold

Strateginotatet er et dokument som inneholder statusrapport for tilstanden i fylket, kostnadsberegning og vurdering av de mål Vegdirektoratet hadde foreslått for perioden.

Videre er det beregnet hvor stor del av målene som kan oppnås innenfor en forventet ramme, og hvordan en økning og reduksjon på 20% vil virke inn på dette. Målene er jevnt over satt så høyt at de er umulige å oppnå innenfor de rammene vi kan forvente å ha til rådighet.

Vi har beskrevet ulike strategier for bruk av midlene for perioden og beregnet hvor stor del av målene som kan oppnås. På grunn av fullførelse av igangsatte anlegg og tilbakebetaling av refusjoner er det lite igjen til nye anlegg.

En stor del av de bundne investeringene går til stamvegprosjekt og prosjekt

i byområdene. Den foreslåtte strategien går derfor ut på at de midlene som ikke er bundet opp brukes til utbygging av det regionale vegnettet.

Det er i strateginotatet ikke tatt stilling til hvilke konkrete prosjekt som skal bygges. Dette arbeidet gjenstår til vegplandokumentet.

### Spesielle forhold for Rogaland

Det er videre tatt opp forhold som er spesielle for Rogaland og som må avklares før arbeidet med vegplanen kan fortsette. Dette gjelder blant annet forespørsel om ekstraordinære stallige midler til en finansieringspakke for bygging av Rv.13 Oanes-Botne, Jøssang-Tungland og bru over Lysefjorden.

Et annet viktig tema er at vi ønsker å få en skjev fordeling av bevilgningene ved at det gis en høyere bevilgning de to første årene på bekostning av siste del av perioden. Dette er nødvendig for å sikre jevn sysselsetting og rasjonell anleggsdrift.

### Videre arbeid

Strateginotatene for fylkene danner grunnlag for Vegdirektoratets retningslinjer for vegplandokumentet. De skal være klare våren 1991. Disse vil inneholde økonomiske rammer, krav til prioriteringer og måloppnåelse.

Hoveddokumentet skal utarbeides i løpet av 1991, sendes på høring og behandles i Fylkestinget våren 1992 før det oversendes Vegdirektoratet. Veg- og vegtrafikkplanen for hele landet blir behandlet i Stortinget våren 1993.



### Årets medarbeider 1990 på vegkontoret

Under Vegsjefens julekaffe i kantinen ble konsulent Magnhild Ødegård tildelt diplom og gavekort som årets medarbeider på vegkontoret.

Vegsjefen uttalte ved overrekkelsen: Årets medarbeider er en kvinne. Hun har arbeidet i alt ca. 25 år ved vegkontoret, med et avbrudd på noen år. Hun har vært ved flere avdelinger og seksjoner og har i dag stilling som konsulent. Hun er flink og nøyaktig i sitt arbeid, men det er ikke derfor hun er blitt årets medarbeider. Hun er skvær og åpen, har humoristisk sans og har sunt folkevett. Det er en forstandig dame. Men det er heller ikke på grunn av disse egenskapene hun er blitt årets medarbeider.

Magnhild Ødegård (født 23. april 1931) er blitt årets medarbeider for den omsorg og kjærlighet hun viser sine medmennesker. Hun tar seg ikke bare av de nyansatte på en fin måte, men også de som er syke og har problemer. Hun er en morsfigur og et samlingspunkt på Grunnseksjonen. Jeg vet at alle som kommer bort i fru Ødegård, setter pris på henne nettopp på grunn av disse egenskapene. Det er viktig for meg å markere at også vegvesenets ledelse legger merke til og verdsetter de myke verdiene som Magnhild Ødegård representerer. Det er derfor en stor glede for meg å overrekke Magnhild Ødegård diplom og gavekort for årets medarbeider 1990.



# Nye regler for sikring av last

**Tekst: Endre Brigtsen**

**Foto: Harald Sel**

På bakgrunn av en del uhell i senere tid, der last har ramlet av kjøretøy og skadet andre trafikanter, har Vegdirektoratet utarbeidet nye regler for sikring av last.

Ved en kort forenkling av reglene, kan vi si: Innfesting av lasten skal være så kraftig at den holder minst lasten sin vekt i lengderetningen framover, og minst halve lastens vekt sideveis og bakover.

Stort sett går det godt å tilfredstille dette kravet på større kjøretøy. Men for oss hobbysnekkere kan det by på store problemer.

Det er stort sett takgrind eller skistativ vi bruker, når vi henter materialer til ombygging heime eller på hytta.

For det første er det stort sett svake fester som holder takgrinda fast til bilen. Derneft vet vi av erfaring med den glatte parketten heime, at høvlet material er spesielt glatt.

Når vi står hos trelasthandleren og surrer med tau etter beste evne, ser jo dette bra ut. Men vi har nok ikke kjørt langt før det stramme tauet vårt ikke er så stramt lenger.

Dersom så bilen foran stopper litt brått for en katt eller lignende, er det ikke sikkert at det er de øverste fjølene som raser videre. De som ligger i midten har en tendens til å havne inn gjennom vinduet på bilen foran.



*Endre Brigtsen konstaterer at tilhengeren er lastet på en uforsvarlig måte. Etter bortimot 2 timers arbeid med omlasting, kunne bilføreren kjøre vidare. I bakgrunnen står en avskiltet tilhenger.*

Kan vi så sikre oss bedre på enkle måter?

Et tips kan være å sy en kraftig pose og tre den over fremre del av materialene, feste den godt i takgrind og gjerne i støtfanger bak eller i tilhengerfeste.

Til slutt vil jeg også minne om at de som kjører grus, singel o.l. må tenke på andre trafikanter, og spesielt på motorsyklister. Det må ikke lastes slik at deler av lasset ligger igjen i vegkryss og svinger.



*Dette var ille, slår Svein Kyte fast. I tillegg til dårlig sikring, var bilen også alt for tungt lastet.*

## Godt oppstartingsår for asfaltverket i Vadla

Av Sverre Andersen

Asfaltsesongen 1990 startet i slutten av april og ble avsluttet i november. Total produksjon har vært 125.000 tonn som fordeler seg på 57.000 tonn Ab (asfaltbetong) 26.000 AGB (Asfaltgrusbetong) og 42.000 tonn Ma (Mykasfalt).

Vi har produsert 32.000 tonn Ab til Hordaland vegvesen som de har hentet i Vadla. Videre har vi levert og lagt ut 14.000 tonn Agb og Ma til Vest-Agder vegvesen. Disse tonnene ble lagt i Flekkefjord og Kvinesdal området.

Til å produsere 125.000 asfalt har det medgått 6400 tonn bitumen (ren asfalt) og for å tørke grusmassene er det forbrukt 802.000 liter fyringsolje. I utgangspunktet hadde vi regnet med å bruke 8 liter pr. tonn mens vi brukte ca. 6,5 l/t.

Av grus og steinmaterialer er 90.000 tonn levert fra egen produksjon mens vi har kjøpt inn 25.000 tonn fra Nordverk på Tau, for å forbedre kvaliteten på Ab-massene.



Formann Jon Vårvik i kontrollrommet. Herfra styres hele produksjonen på verket.

(Foto: Karl Grude)



Asfalten blir produsert direkte for innlasting i båt, uten mellomlagring, og frakta til havna som ligger nærmest utleggerstedet.

Her blir asfalten lasta over på en av vegvesenets lastebiler (med tilhenger) i Vindsvik, for utlegging på Rv.13 mellom Vindsvik og Nesvik. (Foto: Harald Sel)

Produksjonen har stort sett gått bra, noen småproblemer med verket har det vært, men ikke noe som har hindret oss nevneverdig. Naboene har ikke noe spesielt å klage på, vi fikk brent noe asfalt i oppstarten som laget litt lukt i nabolaget.

Det Norske Veritas har foretatt målinger av støvmengden. Kravet er 5 kg/h, og målingene viste 0,4 kg/h. Støvkonsentrasjonen har krav på 100 mg/Nm<sup>3</sup> som ble målt til 12 mg/Nm<sup>3</sup>. Vi har likeledes fått oppgitt av leverandøren av fyringsoljen at kravet på 0,3 % svovel holdes.

Produksjonstiden har vært veldig variabel, med produksjon tidlig om morgenen og opphold på dagen for så å få ny produksjon om kvelden igjen. Vi tror det blir vanskelig (ihvertfall foreløpig) å rette opp dette ennå.

Stort sett all produksjon har blitt fraktet med båt til

utleggerstedene. Ved at produksjonen er direkte uten mellomlagring i silo blir vi noe sårbare ved forsinkelser, spesielt når vi har begrensinger i produksjonstiden. Vi håper at det kan bli muligheter for en utvidelse av denne tiden. For eksempel ved at påbegynt produksjon av en båt kan fullføres selv om klokken har passert 22.00.

Som for produksjonsfolka får også utleggerne nokså variabel arbeidstid. Vi er noe usikre på hvordan vi kan få det til. Antall båter som vi bruker er her en årsak.

Dersom folkene som er med på "det svarte arbeidet" ikke hadde vært så villig innstilt så hadde aldri resultatet blitt så bra som det har blitt.

Kvaliteten på massene og utførelsen har vært god. Nå får vi se til våren etter en vintersesong, hvordan dekkene ser ut da, om forventet kvalitet holder.

Økonomisk ser det ut for at vi kommer oss i havn, uten de store overraskelsene.



## Med biltilsynet på miljøkontroll

Tekst: Georg Eie

Foto: Ola Undheim



"La oss slå av motoren når bilen står stille," sier en blid Ragnhild Jonsson til Lars Jan Haaland.

Er vi bilister miljøbevisste? Hvordan ser vi på myndighetenes krav til avgass på bilen vår? Hva med den tekniske tilstand - er den god nok? For å få svar på disse og kanskje noen flere spørsmål, slo vi følge med Lars Jan Haaland og Ola Undheim på miljøkontroll.

Turen gikk til Bjerkreim hvor vi fant oss en egnet kontrollplass på toppen av Vikesåbakken. Derved skulle en være sikret at de bilene som skulle kontrolleres hadde fått skikkelig gjennomvarm motor etter å ha "krabbet" til topps på bakken. Dette med varm motor er svært viktig for at måleresultatet skal bli korrekt. Ved lav utetemperatur er det helt avgjørende for måleresultatet ble vi fortalt. Det er også viktig at bilen ikke blir stående for lenge og svive på tomgang før selve CO-målingen, noe som tilsier at det ikke bør være mer enn 1 - 2 biler i "ventekø".

### Absolutt påkrevet

Birger Haugland fra Flekkefjord var en av de første som ble stoppet for kontroll. På spørsmål fra oss om hva han syntes om denne type kontroller, var svaret at han mente dette absolutt var påkrevet.

-Vi bør være opptatt av miljøet, og ikke bare av gode og fine veger og

veganlegg. Jeg tror også at folk flest har fått større forståelse for dette med miljø, og ikke minst for luften vi puster i, sier Haugland. Han opplyste at han kjørte ca 20 000 km i året med sin Talbot Horizon, og mente at han nok var blitt mer miljøbevisst med kjøringen sin.

### Miljøbevisst

Vi traff også Ragnhild Jonsson som på spørsmål fra oss svarte at hun regnet seg

selv som ganske miljøbevisst. Hun benyttet svært ofte sykkel, noe hun også ville oppfordre andre til å gjøre.

-Jeg tror nok det er veldig forskjell hvor miljøbevisste vi mennesker er. Vi må nok alle sammen bli flinkere til å ta vare på våre naturressurser. Det som virkelig irriterer meg med hensyn til bilforurensning er all den unødvendige tomgangskjøring som foregår. La oss slå av motoren når bilen står stille! Avsluttet Ragnhild Jonsson, noe vi vel bare må være enig med henne i.

### Positive reaksjoner

Bilistene reagerte positivt på kontrollen, og det var svært få sure miner. Dette bekrefter vel vårt inntrykk av at folk flest tar spørsmål om miljø på alvor. Fasiten ble gjort opp med 81 kontrollerte biler. Av disse fikk bare 7 skriftlig pålegg om å justere CO-utslippet. Vi konstaterte også at på to biler som var utstyrt med katalysator, var denne defekt.

Resultatet av kontrollen ble betegnet som oppløftende. Ifølge Haaland og Undheim har vanligvis 20 - 30 % av de kontrollerte biler en CO-verdi som medfører mangellapp. Oppfordringen blir da at hver enkelt av oss sørger for å få foretatt CO-måling på bilen vår, slik at vi kan være sikker på å ikke foreta unødvendig utslipp.

Og ikke å forglemme - du sparer også bensin!



Birger Haugland og Lars Jan Haaland diskuterer resultatet av CO-målingen.

"Publikums røst"

## Spørreundersøkelse om vegvedlikehold og kjøreforhold

Av Per Kydland

I 1990 ble det avholdt to landsomfattende spørreundersøkelser om vegvedlikehold og kjøreforhold, en for vinterforhold og en for sommer-/høstforhold. I den første undersøkelsen om vinterforhold deltok vegstasjonene Sand og Egersund, mens de samme stasjonene samt Bærheim deltok i den andre.

Undersøkelsene var basert på at 500 trafikanter av motorkjøretøy i hvert område ble stoppet og fikk tildelt et spørreskjema som de ble bedt om å sende inn. Som en ekstra "gulrot" var det premiering til noen av de som sendte inn utfylte skjema. Svarprosenten lå rundt 50 % men var noe lavere i sommerundersøkelsen.

### Vinterforhold

På grunnlag av en viss vektning av de forskjellige spørsmålene ble det beregnet et vedlikeholds nivå for de enkelte fylker og vegstasjoner. Her kom Rogaland bedre ut enn landsgjennomsnittet når det gjaldt riksveger, mens vi havnet omtrent på landsgjennomsnittet på andre veger (fylkes/kommunale). Sistnevnte var kanskje litt overraskende ut fra de restriksjoner som har vært på fylkesvegvedlikeholdet i den senere tid.

På landsbasis kom Agder-fylkene best ut av undersøkelsen, mens Nordland havnet på jumboplass. Antydninger om at sørlendingene er et rolig folkeferd som ikke liker å klage, mens nordlendingene er det motsatte, må vel tas med en klype salt, bokstavelig talt.

Ser vi på vegstasjonene, havnet Sand på landsgjennomsnittet på begge vegkategorier, mens Egersund særlig på riksvegene kom bedre ut enn landsgjennomsnittet. Kan det være at folk i Dalane også har noe sørlandsk over seg?

### Salt

Ellers var det vel synet på salting som var mest interessant. På landsbasis var det stor skepsis til denne formen for bedring av vintervegene. Det gjaldt for såvidt også for Rogaland, i særlig grad Sand. I Egersund-området derimot var trafikantene forholdsvis positive til salting. Det synes å være et gjennomgående trekk på landsbasis at der det blir brukt salt, er trafikantene mest positive til bruken.

### Trafikantenes prioriteringer

På spørsmål om hva trafikantene ville prioritere dersom det ble brukt mer penger, gikk bedre sandstrøing og til dels brøyting igjen i svarene. Også økt bruk av kantstolper/brøytestikk var høyt prioritert.

Både i vinter- og sommerundersøkelsen kom det fram at trafikantene var godt fornøyd med skiltingen og vedlikeholdet av disse, kanskje med unntak av skilting til stedsmål (vegvisning).

Glatt vegbane var hovedsak til uhell som kan tilbakeføres til vegens tilstand. En generell tendens på landsbasis syntes å være at det var en klar sammenheng mellom uhell og vurdert vedlikeholds nivå. De fylkene/områdene som hadde lavest antall uhell relatert til vegens tilstand, var samtidig de som fikk best karakter av trafikantene med noen få unntak.

Av informasjonskilder om trafikk- og føreforhold ble NRK-radio betraktet som den klart viktigste, og det var særlig meldinger om føreforhold som var mest interessante.

### Sommer-/høstforhold

Her var det samme tendens som for vinterforhold at Rogaland kom noe bedre ut enn landsgjennomsnittet for riksveger. For fylkes-/kommunale veger har vi ennå ikke fått tallene for de øvrige fylker. De tre områdene i Rogaland som deltok var temmelig jevne på riksvegene, mens Sand fikk noe dårligere karakter enn Bærheim og Egersund på de øvrige vegene.

### Misnøye med vegdekket

Trafikantenes kritikk var særlig konsentrert om vegdekket, og på spørsmål om hva som burde prioriteres hvis mer penger, gikk utbedring av dekke (fylling av spor og hull) og dernest dekkefornyelse igjen. På grunn av at det i spørsmålsstillingen ikke ble skilt mellom riksveger og andre veger her, er det vanskelig å si i hvor stor grad trafikantene også er misfornøyd med dekket på riksvegene, men det er vel til en viss grad sannsynlig i og med at spor og fare for vannplaning i stor grad er et problem på høyt trafikerte veger. Det var også en del misnøye med rydding av vegetasjon og siktforholdene langs vegene, særlig i Sand-området. Bedre vegbelysning var et ønske fra



Berit J. Haugslund deler ut spørreskjema på Sand, en våt høstmorgen, i forbindelse med undersøkelser om sommer/høst-vedlikehold. (Foto: Harald Sel)

mange. I Sand-området var det dessuten flere som ønsket belysning av mørke tunneler som det fins mange av i området.

De viktigste uhellsårsaker p.g.a. vegens tilstand var steinsprang/stein i vegbanen i Sand-området, og spor/huller i vegbanen i de to andre områdene.

### Generelt

I begge undersøkelsene kunne trafikantene kommentere vegstrekninger hvor de syntes det var spesielt problematisk. Det var naturlig nok mange forskjellige kommentarer avhengig av bosted osv., men strekninger som gikk igjen ofte var Rv.46, Imsland-Ropeid og E 18, Drangsdalen.

### Hva så ?

Spørsmålet er så: Kan vi nyttiggjøre oss de opplysninger som er framkommet? Svaret er vel klart: Det bør vi gjøre. Trafikantene er våre kunder, og deres syn bør respekteres og tas hensyn til.

Vi vil i tiden framover vurdere hvilke konsekvenser undersøkelsene bør ha for vårt vedlikehold. Vi får neppe særlig mye mer penger på riksvegvedlikeholdet, og da blir det mer spørsmål om omprioritering mellom oppgaver.

Når det gjelder salting, er vi i tvil om trafikanten vet sitt eget beste. Det er også bakgrunnen for at Vegdirektoratet har utarbeidet en egen brosjyre som på en grei måte framhever fordelene og ulempene med salting. Denne er fordelt til de fleste husstander i fylket. Det er neppe trolig at bruken av salt vil bli nedprioritert de kommende år, men utviklingen går mot metoder som krever mindre salt (les: saltløsning).

Ellers har undersøkelsene gitt et godt materiale over problemstrekninger og andre forhold som vegmestrene i de aktuelle områder vil benytte i sitt arbeid framover.

Vegdirektoratet har antydnet at vi skal fortsette med slike undersøkelser i årene framover, og vi skal sette oss mål om forbedringer når det gjelder trafikantenes vurdering av forholdene på vegnettet. De områdene som ikke har vært med til nå, må også regne med å bli trukket med i framtidige undersøkelser. Inntil videre en takk til de som har dratt lasset til nå. Det gjelder ikke minst de som har sittet foran PC'en og tastet inn hundrevis av besvarelser.

## Kvinner og ledelse - et motivasjonskurs

Av Eva Vivoll

Du er velkommen til gode og arbeidskrevende førjulsdager, med DEG som hovedperson! Målet er å inspirere og motivere til faglig og personlig utvikling, og bidra til økt bevissthet om egne muligheter. Ja, dette var noe av det som stod i innbydelsen til deltakerne på "Kvinner og Ledelse" - et motivasjonskurs.



### Deltakerne positive

18 kvinner fra Statens vegvesen Rogaland deltok på kurset. 1. samling gikk over tre dager, 11. - 12. og 13. desember 1990 på Sauda Fjord Hotel, Saudasjøen. 2. samling over to dager 23. og 24. januar 1991.

Etter 1. samling er kursdeltakerne udelt positive, både til kurset med kursansvarlig Marit Øverland, og fagansvarlig Eldbjørg Andreassen. Deltakerne roser opplegget, det var

gode arbeidsøkter, god tid til gruppeoppgaver, gruppene fungerte godt sammen, og ikke minst var rammen rundt kurset meget god. Tid til sosialt samvær og diskusjon om temaene under lunsj og middag gjorde deltakerne kjent med hverandre og skapte dermed trygghet i gruppene.

### Oppvåkning

Kurset, som gikk på arbeidssituasjonen, har vært en oppvåkning, sier mange. Bevisstgjøring av egen situasjon, å sette grenser og ta ansvar for egne avgjørelser, å se tingene litt anderledes og å sette ord på tanker man alltid har hatt i seg, er noen av kommentarene.

### Neste samling

Til siste samling fikk hver gruppe en prosjektoppgave der temaet var "Et kvinneperspektiv". Å finne en markant kvinneskikkelse og plassere henne ut fra den lærdom de har fått på 1.samling.

De to dagene i januar er det gjennomgang og presentasjon av gruppenes oppgaver, og vi skal få møte to kvinnelige ledere. Dette blir spennende, men på grunn av trykningstiden må vi komme tilbake til dette i neste blad.

## Vegvesenet på yrkesmesse

Statens vegvesen Rogaland var i januar representert ved ei større yrkesmesse i Klepp rådhus.

Messa hadde 9. klassingane frå samtlege skular i kommunane Hå, Time og Klepp som målgruppe - tilsaman over 600 elever.

Til å orientera om ulike yrke innan

vegvesenet stilte etaten med eit reint jentelag, Helen Lomeland frå Grunnseksjonen, Nina Torgersen frå utedrifta og Marit R. Øverland frå Personalseksjonen.

Dei kan melda om ganske god interesse for vegvesenet mellom ungdomsskuleelevane.



## Lokalt vegmuseum i Rogaland

Av Svein M. Olsen

Museumsarbeidet i Rogaland har i stor grad vært knyttet til restaurering og dokumentasjon av gamle vegbruer.

Nå har vi imidlertid fått større bredde i dette arbeidet ved at vi har etablert et eget vegmuseum hvor vi kan få vise frem redskap, maskiner og arbeidsmetoder knyttet til anleggs- og vedlikeholdsarbeidet det siste hundreåret.

Museet er et lokalt supplement til Norsk vegmuseum som er under oppbygging ved Hunderfossen nord for Lillehammer. Vårt museum er plassert i underetasjen på Vegkontoret.

Både det bygningsmessige og utstillingen er utformet i nært samarbeid med arkitekt Helge Schjeldrup (også formann i Fortidsminneforeningen i Rogaland) og designer Petter Dimmen.

Det bygningsmessige arbeidet er gjort av egne mannskaper, - det meste av vår særdeles dyktige vaktmester Ingvar Vestly.

Målet med museet er delt, - dels ønsker vi det skal bidra til å styrke etatsfølelsen blant egne tilsatte, - dels ønsker vi det skal bli et viktig element når vi framover i stor grad skal satse på å presentere oss utad.

Vi tror videre at museet kan være interessant ut fra et generelt kulturhistorisk synspunkt, og det kan også være en kilde for folk som vil studere samferdselshistorie eller arbeidsliv, idet vi i tilknytning til museet også har et omfattende bilde- og dokumentarkiv.

Museet er idag åpent for både tilsatte og publikum i Vegkontorets ordinære ekspedisjonstid, - men intereserte kan også få adgang på kvelds- og helgetid om en kontakter ekspedisjonen på forhånd.

For å få større publikumsbesøk, vil det senere bli åpent enkelte søndager. Dette starter 10. mars da skal vi delta i "museumsstafetten" - et årlig arrangement hvor alle museer i Stavanger deltar.

Vi ønsker dere alle vel møtt til et besøk!



Fra vegmuseet. Fra v. ser vi Audun Løken, Svein M. Olsen og Ingvar Vestly ved en av steinbukkene. (Foto: Harald Set)

## Gamlevegen

Ein ny veg, og det ein storfin ein, er lagd frå Bryne til Undheim.

Denne nye vegen har då vorte min veg au. Han er betre lagd enn den gamle og ikkje så bakkut; den gamle gjekk beint på alle dei bakkane han over kunne koma, han.

Det var det, ser du, at han både var redd myrane og dertil skulle han innom gardane alle stader.

Eg tek til å eldast no og likar ikkje bakkar. Den nye vegen gjeng dertil noko-så-nær beinleides, slår ikkje så mange bukter på seg som den gamle.

Men så kan eg stundom få det imot han, at han er alt for regelrett, og held seg alt for strengt til låglende. Herre Gud; eit lite kast kunne han då gjera no og då; ein skal ikkje vera alt for fullkomen heller.

Det hender då at eg vert lei han og tek gamlevegen kor som er. Det er min veg likevel det, når sanninga skal fram.

Ny-vegen har ingenting å fortelja meg; den gamle er vegen frå mi tid og vegen med mine minne. Og om bakkane kan vera tunge stundom, så er det så mykje gildare når ein først har vunne høgda. Eg anda aldri så lett i dei unge år som når eg var komen framom Mossige og nordpå Fossebakkane, og derifrå såg ut over heile Midt-Jæren og langt til sjøs; og enno kjenner eg meg lett og fri på dei høgdene.

Helg er det au over gamlevegen. Han gjeng til kyrkja og gøymer kyrkjeminne. Her gjekk me om sundags-morgonane når det var godt ver, og rødde med kjenningar og såg på folket. På jentene med, veit eg, når dei var vene.

Arne Garborg  
Frå "Knudaheibrev",  
datert 10.juni 1902

## Åpning av vegmuseet

Tekst og foto: Eva Vivoll

Statens vegvesen Rogaland har nå fått sitt eget museum. Åpningen fant sted under Åpent hus-arrangementet 29. november 1990. Vegsjefen hadde fått det ærefulle oppdrag. Med slegge skulle han kløyve en stein som var boltet på forhånd. Jakken måtte kastes under arbeidet, men steinen delte seg, under stor jubel fra de fremmøtte.



Vegsjef Danielsen i ferd med å kløyve steinen.

### Mye ros

Fra Vegdirektoratet var overingeniør Geir Paulsrud kommet. Han roste det museale arbeidet som er gjort i Rogaland fylke. Fortjent fikk adm.sjef Svein Magne Olsen sin del av rosen. Han fikk overrakt en miniatyrskulptur av en steinbuk for det arbeid han har nedlagt i å skape mer oppmerksomhet omkring vår kulturhistorie. Både i form av billedmateriale og dokumenter, bokverk og nå vårt eget vegmuseum.

Her kan man blant annet se en steintralle som var i bruk fra 1800-tallet, den gang

trukket av mann og hest. En Odinhøvel, bygget i 1920, sporfyllere, gamle skilt og mye, mye mer. Ja, virkelig få et innblikk i "vår" historie.

### Skape blest

Publikum tok seg god tid til å se på de gamle redskapene, og interessen var stor både hos de eldre og de unge. La oss prøve å skape litt blest om museet vårt! La barn og unge få komme å se og høre fra en forgangen tid. Det vil helt sikkert gi en sunn motvekt til all teknikken vi omgir oss med i dag.

## Gjenopning av den gamle vegen over Røldalsfjellet

Den gamle riksvegen over Røldalsfjellet blir gjenopna til sommaren. Statens vegvesen Hordaland utførte i fjor haust eit omfattande restaureringsarbeid, m.a. med oppsetting av nye stabbesteinar. Så snart vegen kan gjennombrøytast til sommaren, skal det leggjast ny asfalt.

Gamle E 76 over Røldalsfjellet blei erstatta med ny veg og tunnelar (Røldals- og Seljestadtunnelane) i 1965. For 6 år sidan blei den gamle vegen heilt stengt, på grunn av rasfare.

Ein kan rekna med at gjenopninga av gamlevegen blir populær mellom dei vegfarande. Vegen i seg sjøl er ein attraksjon, og naturen er ikkje mindre storveges.

Når vegen blir gjenopna, vil det bli personbiltrafikk i begge retningar. Bussar derimot, kan berre kjøra opp på fjellet frå sør, og dei må stoppa på ein ny kombinert raste- og snuplass på toppen, og ta same vegen tilbake til Håralia.

For syklistar vil gjenopninga vera svært gledeleg. Det årvisse turrittet mellom Odda og Bø i Telemark har f.eks. gått gjennom tunnelane dei siste par åra. Det er ei guffen oppleving, spesielt i forhold til den storslagne naturopplevinga det er å trilla gamlevegen over fjellet.



Frå restaureringsarbeidet på den gamle E 76 over Røldalsfjellet. Vegen går gjennom vakker natur og har praktfulle utsynspunkt. (Foto: Erling Grønsdal)

## Vår første biltilsynssjef: Førti år for bil og trafikk

### Intervju: Johan Lund

Vår første biltilsynssjef Christian Fredrik Hansteen har sluttet sitt yrkesaktive liv og gått over i pensjonistenes rekke fra 1. september.

I 40 år har han tjenestegjort i vår veg- og vegtrafikketat. Og det har vært 40 år med en rivende utvikling og svært interessante oppgaver, sier Hansteen. Når han nå takker av, er det også med en god følelse av at arbeidet har vært meningsfylt og samfunnsnyttig.

### Langvegfarende

På Eskild Jensens første Rogalandstur som vegdirektør bemerket han den store spredning av dialekter blant ledermøtets medlemmer. Han gikk bordet rundt for å få fødestedene. Etter å ha fått opplysning om Karmøy, Nordfjord, Sunnhordland, Sogn, USA, Haugesund og Hetland var det bare Hansteen igjen. "Du er vel den eneste fra Stavanger da", ville Jensen vite. "Nei - , jeg er født i Kina, men kom til Norge som 3-åring. Far jobbet som arkitekt for et svensk misjonsprosjekt i Hunan".

### Yrkesvalget

Hansteen forteller at han i grunnen ikke har hatt problemer med yrkesvalget. Som interessert i teknikk, følte han det måtte bli noe med kjøretøyer på en eller annen måte, bilbransjen eller beslektet. Etter artium tok han først teknisk fagskole, billinjen, 2 år, deretter teknisk skole i Sverige.

-Som ferdig ingeniør begynte jeg ved et bilverksted for å få mer verkstedspraksis. Der ble jeg til sommeren 1950, da jeg ble ansatt som bilsakkyndig-assistent ved kontoret til Statens bilsakkyndige i Stavanger. Jeg ble til de grader tent på oppgavene at min skjebne var beseglet, 40 år i samme etat fulgte.

### Allsidige gjøremål

- Da jeg begynte i Stavanger, var vi kun 3 tilsatte med teknisk utdanning. Dette betydde at alle jobbet med alt, godkjenning av kjøretøyer, trafikkkontroll, førerprøver, kontroll med kjøreskoler, teknisk undersøkelse i samband med kjøreulykker. Mye av arbeidet var tidkrevende, hjelpemidlene var sparsomme. Grav, enn si hydraulisk løfteanordning hadde vi ikke ved

kontoret. Ute i distriktet prøvde vi å inngå avtaler med verksteder på strategiske steder. Dette var til fordel for begge parter. Vi fikk brukbare arbeidsforhold, og verkstedene fikk kunder med mangellapp. Ellers foregikk kontrollarbeidet ved hjelp av jekk og liggebrett under åpen himmel. Et meget brukt arbeidsantrekk i mange år var oljehyre og sydvest.

Den tekniske kontroll var annerledes og bilparken ble kontrollert mer regelmessig. Selv fabrikknye biler måtte gjennomgås. Såkalt typegodkjenning kom først langt senere. Det hendte nok at vi falt for fristelsen til å ta en ekstra lang "prøvetur" når det kom nye fasjonable biltyper til registrering.



*To stramme karer på tjenestereise i Ryfylke en gang på 60-tallet. Nåværende stasjons-sjef ved Biltilsynet i Haugesund, Håkon B. Tolleshaug og Chr. Fr. Hansteen på Ropeidferja.*

- Bussene var det spesielle ting ved?  
- Ja, det skal være visst. Før bussenes karosseri kunne bygges, måtte tegningene være innsendt til oss for gjennomgang, beregning og godkjenning. Det hadde med bæreevne, akseltrykk o.l. å gjøre, og her kom forresten også vegsjefen inn i bildet. Det var han som etter vår anbefaling gav såkalt forhåndsapprobasjon. En ny buss i trafikk var en hel begivenhet og ble ofte markert med festivitas som ved en stabelavløping.

### Bilrasjonering

Mens Hansteen jobbet i Stavanger og i Haugesund i 1950-årene, var det bilrasjonering. Det var den bilsakkyndige som avgjorde søknadene, og dette kunne være en betydelig arbeidsbyrde. Det kunne være opptil 10 ganger så mange søknader som biler til fordeling. Ikke bare måtte vi vurdere søkernes behov, like meget gikk det på å undersøke tilstanden ved de bilene som søkerne eventuelt hadde fra før. Slik kunne det hope seg opp betydelige kontrolloppgaver i den enkelte tildelingsperiode.

### Utvikling i føreropplæringen

- Mange klager i dag over at det er så dyrt å ta førerkort. Det gikk visst meget raskere i tidligere tider?

- Tidligere så vi på bilkjøring mer som en teknisk ferdighet. I dag er det evnen til å mestre oppgavene i trafikken som først og fremst vurderes. Vi sa det ofte slik etter en bestått førerprøve: "Nå får du tillatelse til å fortsette kjøreopplæringen på egen hånd." I dag styres kjøreopplæringen først og fremst av en normalplan som alle kjøreskoler skal følge.

Tidligere var opplæringen i større grad rettet mot selve førerprøven. Dette medførte selvsagt at opplæringen ble konsentrert om momenter som de enkelte bilsakkyndige la inn i prøven.

Dette med å være selvhjulpen hadde nok sine sider. På en kontrolltur til Jelsa ble jeg kjørt av en bonde fra kontrollstedet på kaien, hjem til bonden for å sjekke en traktor. På vegen opp viste bonden meg et sted der han hadde kjørt utfor og veltet med bilen. Jeg spurte om bilen var blitt meget skadet. Nei, det hadde gått av i likaste laget. "Og så benytta eg høvvet til å smøra han under!" Ingen dårlig måte å ta det på.



Dessuten hadde vi ordningen med fornyelse av førerkortene hvert femte år. Da var nok trafikkreglene en mare for mang en dyktig sjåfør. Jeg husker en episode da en erfaren sjåfør på Hillevågsbussen skulle fornye. Han skulle forklare skiltet "vikeplikt for forkjørsvveg" (skilt nr. 202). Svaret var kort og greit: "Stopp for Hillevågsvegen!" (Egersunds-varianten var slik: Stopp for 44-vegen!)

### Arbeidsforhold

Arbeidsforholdene var ikke alltid lette. Distriktet til bilsakkyndige i Stavanger gikk nordover til Erfjord - Jelsa, samt Ryfylkeøyene. En kontrolltur kunne arte seg slik: Rutebåt til Hålandsosen, kontroll på kaien til kl. 22. Neste dag skyss til Erøy, kontroll på kaien og skyss videre til Jelsa. Nytt kontrollsted Jelsakaien med avslutning med motorbåtskyss til midtjords for bording av Saudabåten hjem.

Selv om tjenestereiser i distriktet kunne bli strabasiose enkelte ganger, var det med å gjøre arbeidet trivelig. Jeg har hatt kontroll dager de fleste steder, både sør og nord i fylket, og jeg vil påstå at maken til fylke finnes ikke.

Både på hovedkontoret og ved utestedene brukte vi innkalling til klokkeslett. Men det hendte det kom mange utenom tur. Ikke alltid klarte vi å ta unna disse mellom de forhåndsinnkalte. Det kunne bli forskyvning i tid til de grader at når kontortida var slutt, var det opptil 10-15 tilbake. De kunne ikke sendes hjem, ergo kunne vi ikke ta kveld før køen var ekspedert. Da kunne det bli langt ut på ettermiddagen.

Men jeg satte stor pris på det avvekslende arbeidet som bilsakkyndig. Noe ute i felten og noe på kontoret. Interessante, tekniske oppgaver samtidig som vi hadde bred publikumskontakt.

### Biltilsynet inn i vegvesenet

- Biltilsynets integrering i vegstaten har vært meget omtalt og også diskutert. Hva er ditt syn?

- Jeg mener det er en klar fordel hvis vi utnytter mulighetene. Da tanken dukket opp, var det til dels stor motstand, særlig på foreningshold. Jeg var også skeptisk, og de første års erfaringer var ikke bare positive. Det virket ofte som biltilsynet ikke ble respektert som likeverdig enhet. Arbeidsmengden økte

sterkere enn i etaten ellers, og bemanningsøkningen var stadig utsatt i påvente av organisasjonsendringen. Da denne endelig ble klubbet, var innstrammings tiltakene satt inn, og vi fikk aldri det vi trengte av ressurser. Vi måtte gå på tiggergang hos de andre avdelinger, både når det gjaldt personale og når det gjaldt penger. EDB-bruken ble stadig utsatt.

Først da EDB-teknikken ble tatt i bruk for alvor, fikk vi den sterkt etterlengtede avlastning. Når vi samtidig begynte å nyte godt av nedgangen i bilregistreringer og førerprøver, fikk vi brukbare arbeidsforhold, men vi savner fortsatt et eget driftsbudsjett for kontrollarbeidet.

### Avtrapping, eller borttrapping?

- Du sluttet som biltilsynssjef 2 år før pensjonsalderen. Hvordan opplevde du de siste årene i etaten som leder av trafikksikkerhetssekretariatet?

- Årene som biltilsynssjef var rike år, og jeg følte at avdelingen etter hvert hadde fått en naturlig plass i etaten. Men det gikk meget tid til administrasjon. Jeg følte det derfor godt at jeg de siste år fikk anledning til å arbeide på heltid innen det saksområdet som hadde interessert meg mest, nemlig trafikksikkerhet.

Som viktigste oppgave her hadde jeg gleden av å være prosjektleder for arbeidet med et handlingsprogram for trafikksikkerhet i Rogaland.

Her la vi opp et samarbeid med offentlige etater og organisasjoner som har ansvar for trafikksikkerhet. En virkelig positiv opplevelse var aktiviteten til en ungdomsgruppe som vi inviterte med i arbeidet.

Forslaget til handlingsprogram er godt mottatt og ble vedtatt uten endringer i fylkestinget i høst.

Det er viktig at planen nå får den oppfølging som er forutsatt, presiserer Hansteen.

### Miljøavgiften

Hansteen har ingen tro på positiv virkning av miljøavgiften på drivstoff.

Vi ville oppnå mye større miljøeffekt hvis avgiftssystemet ble brukt på en slik måte at den eldre del av bilparken ble hurtigere utskiftet.

I det hele tatt savner jeg en helhetlig målsetting for vår transport- og bilpolitikk. Så lenge bilpolitikken blir

styrt av Finansdepartementet og ansvaret for trafikksikkerhet er spredt på flere departementer, oppnår vi ikke tilstrekkelig bedring av miljø og trafikksikkerhet.

Eksempelvis kan en ikke vente reduksjon i bilbruken uten å tilby et bedre kollektivsystem, med akseptable priser og god regularitet.

### Haugesund er best

Om enn oppveksttiden falt i Stavanger og ca. halvparten av den yrkesaktive tid likedan, Haugesund blir stedet hvor pensjonisten skal tilbringe resten av sin tid. Mange venner fikk han i de tyve år han jobbet der. Men framfor alt: han har barn og barnebarn i Haugesund og Kopervik, så valget var lett.

### Ingen fritidsproblem

Det har lenge vært kjent at Hansteen har vært en ivrig laksefisker, særlig fra Haugesundsperioden. Den geskjeft blir nok oppfrisket nå. Dessuten har han sommerhus på Sjernarøy og vinterhytte i Sirdal og vet å bruke dem.

Og han er ikke helt ferdig med etaten etter hva vi forstår. Han akter å skrive biltilsynets historie i Rogaland. Er han like skriveglad som taleglad, kan vi med forventning se fram til en både innholdsrik og fyldig historie.



Hansteen med en laks på 10,3 kg fisket i Suldalslågen i 1964. "Min foreløpige rekord", forteller han.

Sykkelbyen Sandnes:

# Motivasjon og bedre forhold for syklisterne

Av Eddie Westad

De siste 15 årene er det brukt flere milliarder kroner for å legge forholdene til rette for sykling i Norge, hovedsaklig i form av gang-/sykkelveger og underganger. Rogaland er det fylket som har bygd mest.

I samme periode har sykkeltrafikken falt drastisk, noe som bl.a. har sammenheng med velstandsøkningen som har satt oss i stand til å anskaffe og bruke stadig flere biler. For om mulig å snu denne trenden tok Miljøvern-departementet initiativ til sykkelbyprosjektet våren 1990.



Oppstart av kampanjen for å gjøre Sandnes til sykkelby nr. 1 i Norge, ble markert med sykkeltur fra sykkelfabrikken på Kvål til sykkelmuseet i sentrum. På bildet ser vi fra v.: Siv.ing. Gunnar Byrkjedal, idrettskonsulent Kari Våge Sundby og byingeniør Asbjørn Nordbø, alle Sandnes kommune. (Foto: Pål Christensen)

## Hva er sykkelprosjektet

Prosjektet er basert på et samarbeid mellom staten (Miljøverndepartementet og Vegvesenet) og de lokale myndigheter i Sandnes og Tønsberg.

Prosjektet/aksjonen skal gå over to år og tar sikte på å starte en prosess i retning mer sykkelvennlige byer i Norge og skape en positiv holdning til bruk av sykkel. Opplegget inkluderer en fredelig kappestrid mellom de to kommunene om å bli landets fremste sykkelby.

## Målsetting og organisasjon

Målet for prosjektet er kort og godt å få flere til å bruke sykkel regelmessig på permanent basis for derved å oppnå bedre helse, trivsel og miljø.

Sentralt er det opprettet en styringsgruppe med representanter fra de to bykommunene, Miljøverndepartementet, Vegdirektoratet og Syklistenes Landsforening.

Videre er det opprettet to prosjektgrupper som skal koordinere arbeidet lokalt. For Sandnes vedkommende består gruppen av fire personer med sentral posisjon i ulike etater i kommunen og en representant fra Vegkontoret.

## Virkemidler/Handlingsplan

Det som til nå har vært gjort for å fremme sykling har i hovedsak begrenset seg til utbygging av sykkelvegnettet og sporadiske konkurranser bedrifter imellom.

Sykkelprosjektet omfatter diverse tradisjonelle og utradisjonelle virkemidler som tilsammen forhåpentligvis vil gi en varig økning i sykkelbruken.

Tiltakene kan deles inn i to hovedgrupper:

## Legge forholdene bedre til rette

- \* Bedre rutiner for drift/vedlikehold av sykkelvegene
- \* Mindre utbedringstiltak på eksisterende sykkelvegnett
- \* Planlegging av sammenhengende sykkelvegnett for Sandnes
- \* Sykkelparkering (sentrum, rutebilstasjonen, jernbanestasjonen, bedrifter)
- \* Sykkelkart
- \* Sykkeltulleie
- \* Sykkelservice - mekkeverksted - bytte av sykler
- \* Tipstelefon (forslag/klager fra publikum mottas)

## Påvirknings-/motiveringstiltak

- \* Sykkelpromotiv og konkurranser ved bedrifter/etater/skoler
- \* Sykling til idrettsarrangement og organisert fritidsaktivitet
- \* Ulike sykkelarrangement (månedens sykkeltur, natursti, sykkelmarsjer, etc.)
- \* Sykkelidrett. Øke antall og utvide bredden i konkurranser på sykkel
- \* Informasjon og profilering av sykkelbyprosjektet

## Evaluering

For å kunne vurdere effekten av tiltakene er det foretatt omfattende sykkeltellinger, hvor også aldersgruppe og hjelmbruk er registrert. Tellingene vil bli gjentatt hver høst også etter at prosjektet er avsluttet.

I tillegg blir sykkelbruk blant de kommunalt ansatte registrert ved at antall sykler parkert ved rådhuskomplekset blir talt.

Dette burde være en utfordring også for Vegvesenet. Vegkontoret har ca 150 ansatte. Antall sykler parkert ved Vegkontoret varierer vanligvis mellom 2 og 5. La oss mangedoble dette tallet (i alle fall til våren).

## G/S-veggar kan gi ulykkesoppgang

Bygging av gang- og sykkelveggar fører ikkje automatisk til færre ulykker. Ei undersøking Transportøkonomisk Institutt har foretatt i Østfold og Aust-Agder, viser at talet på fotgjenger- og syklistulykker gjekk opp med 5 % etter at det blei bygd gang- og sykkelveggar.

Forskar Rune Elvik er ansvarleg for granskinga. Han uttaler til bladet På sykkel at det er spesielt viktig å vera svært nøye med utforming og vedlikehald, dersom ein skal oppnå positive effekter. Han meiner at planlegginga oftast skjer på bilistane sine premisser.

- Utan unntak er det fotgjengarar og syklistar som blir påført ulemper som høgdeforskjeller og svingar. Kva med å byggja bilveggen i bru over gang- og sykkelveggen, i staden for omvendt? Eller la bilveggen gå i tunnel under gang- og sykkelveggen.

Det er heilt avgjerande at gang- og sykkelvegane gir like god og helst betre framkommelighet enn bilveggen. Først då vil alle gåande og syklande bruka gang- og sykkelveggen, seier Rune Elvik, som peikar på at standarden på desse vegane for ein stor del er så dårlege i dag at syklistar kvir seg for å bruka dei.

## På sykkel inn i fremtiden

Den årlige rapporten STATE OF THE WORLD fra det anerkjente Worldwatch Institute (leder: Lester Brown), er i 1990 kommet på norsk for første gang. Et av de 10 kapitlene har tittelen "På sykkel inn i fremtiden". Vi gjengir her et utdrag.

Rapporten kan kjøpes frå Worldwatch Institute Norden (leder: Magnar Norderhaug), Postboks 588, 3101 Tønsberg, tlf. 033/10544.

Bilen har brakt industri-samfunnene en hittil ukjent grad av individuell mobilitet og bekvemmelighet, og er lenge blitt betraktet som fremtidens kjøretøy. Men land som er blitt avhengig av bilen betaler en fryktelig pris. Hvert år gir flere ofre for trafikkulykker, forurensning, trafikkorker i byene og høye oljeregninger.

I dag velger mange å benytte bilen framfor sykkel eller bena, selv over korte strekninger. Dette gjøres ikke bare av bekvemmelighet, men også for å beskytte seg mot et brutalt trafikkmiljø, der motorkjøretøyene hersker.

Så og si alle som bor i større byer blir utsatt for en av bilismens store plager, luftforurensning. Biler og andre motorkjøretøyer forårsaker mer luftforurensning enn noen annen menneskelig virksomhet. Bensin- og dieselmotorer avgir nesten halvparten av all kullos, hydrokarboner og nitrogenoksider som frigjøres ved forbrenning av fossilt brensel verden over. Luftforurensning.

Verdens største og mest trafikkerte byer vil kanskje gå i stå før de går tomme for olje. I mange tilfeller går biltrafikken langsommere enn en sykkel med en gjennomsnittsfart på 8 km/t i rush-tiden. Politidivisjonene i enkelte byer, blant dem London og Los Angeles, bruker sykkel til å overvåke sterkt trafikkerte bysentra.

Løsningen av trafikkbelastningen ligger ikke i å bygge flere veier i byområdene. Planleggerne oppdager at nye motorveier bare trekker til seg flere biler, siden noen går over fra offentlige transportmidler til å kjøre selv når nyetableringer vokser opp langs de nye veiene.

For hver person som tar en tur med sykkel og lar bilen stå, blir det mindre forurensning, lavere drivstofforbruk og bedre plass på veiene.



Sykkelen tåler lovprising

Sykkelen vil ikke erstatte bilen, men først og fremst fortrenge de korte bilturene. Og det er nettopp de korte bilturene som forurenser mest, fordi en kald motor ikke tenner effektivt.

Desverre er farlig høye forurensningsverdier en spesielt stor helsetrussel for folk som mosjonerer uten-dørs, syklistene medregnet. Når flere bilkjørere med tiden har gått over til å sykle, vil luften sansynligvis bli bedre for alle.

## Sykling, biltrafikk og miljø

Hvor mye biltrafikk som blir borte dersom flere går over til å sykle mer, er ikke godt å si, men det er ihverfall ingen som kan kjøre bil mens de sykler.

For meg virker det mye mer framsynt å satse på sykkeltrafikk som et bidrag til å redusere behovet for nye hovedveger for biltrafikken, enn å bygge nye hovedveger for å ta unna en trafikk som øker og øker til et nivå som det etter hvert må føles vanskelig å hevde at vi ønsker. Det er ikke lenger tilfreds-

stillende å si at det ikke finnes noen alternativer til privatbilismen. Vi må gjøre helhjertede forsøk på å utvikle de alternativene vi finner grunn til å vente oss noe av. Sykling er ett av dem.

Poenget er at vi vet godt hva som er tjenlig for biltrafikken, men den er neppe særlig tjenlig for miljøet. Og vi vet lite om hva som er tjenlig for sykkeltrafikken, selv om det som tjener den, sikkert også er tjenlig for miljøet.



## Nye hovedveger og biltrafikk

Det har vært mye diskusjon om nye hovedveger fører til økt biltrafikk, fordi et bedre vegtilbud ytterligere svekker kollektivtrafikkens allerede svake konkurranse-evne.

Mange mener ja og mange (sier ihvertfall) de mener nei. Men ingen tror vel at bygging av nye hovedveger generelt virker begrensende på biltrafikken, noe som er blitt et sentralt mål i miljøsammenheng.

Sivilingeniør Thor Lie (Asplan) i bladet Samferdsel

## Humpar og 30 km reduserer ulykkene

Redusert fartsgrense ved bare skilting frå 50 til 30 km/t har liten effekt. Dei fleste kjører like fort som tidlegare.

Kombinasjon av 30 km-skilting og fartshumpar senkar derimot farten med mellom 5 og 10 km/t.

Talet på ulykker viser ein betydeleg reduksjon når både 30 km/t og humpar blir innført.

Dette er konklusjonen i granskinga "Før og etterundersøkelser av fysiske, fartsdempende tiltak", som er utført av SINTEF i Trondheim.

## Bransjekurs for Arbeidsmandsforbundet

Det årlige bransjekurset for Vegvesenet sine tillitsvalde i Norsk Arbeidsmandsforbund i Vestlands-fylka blei i dagane 2. til 7. desember arrangert i Stavanger.

På programmet sto mellom anna gjennomgang av særavtalen til Statens vegvesen, omorganiseringa ved vegkontora og styringssystem for maskindrifta.

Samarbeid over fylkesgrensene var også tema på kurset. I tillegg til sjølve kursprogrammet, blei det også tid til omvisningstur i Stavanger, Rennfastanlegget, Norwegian Contractors og vegkontoret.

## MI MBINING

### Meir midlar til gang-/sykkelvegar?

Det vil truleg kosta minst 500 mill. kr å byggja gang- og sykkelvegar i Rogaland, som dekker det mest aktuelle behovet. Dette går fram av forslag til samla plan for g/s-vegnett i Rogaland og av forprosjektet til Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola.

Ut frå dette: Korleis bør anleggsbevilgningane fordelast mellom bilveg-prosjekt og g/s-veg-prosjekt? I 1991 er f.eks. 6 mill øyremarka til g/s-vegar av eit riksvegbudsjett på 112,5 mill.



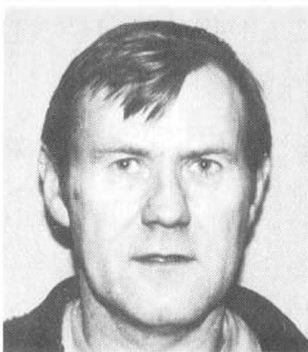
**Arvid Eide**  
Anleggsleder, Stavanger-distriktet

Eg ville ikkje finna det urimeleg med ei fordeling på 50/50. Ved bygging av nye vegar har me forsømt oss på dette området, slik at det er mye å ta igjen. I prinsippet burde det ikkje byggast vegar berekna på stor trafikk, utan at det samtidig blir bygt g/s-veg.



**Karl Aksland**  
Spesialarbeidar, Sand-området

Eg bur i distriktet (Imsland), så eg er ikkje personleg plaga av mangel på g/s-vegar. Behovet er nok stort i tettbygde område. Når det geld prioritering av midlane, får eg tru at dei som bestemmer på vegkontoret prioriterer på ein god måte.



**Sigvart Rinden**  
Sjåfør, Egersund-området

Eg er enig i at me må byggja meir g/s-vegar. Med dagens trafikk er det vanskeleg for mjuke trafikantar. Men å prioritera midlar mellom ulike typar vegar er vanskeleg. Så det vågar eg ikkje.



**Randi Nesdal**  
Avdelingsingeniør, Planavdelinga

Det er viktig å leggja til rette for g/s-trafikk, og det er muligens rett at dagens prioritering av midlane er feil. Elles er det viktig å satsa meir på at g/s-vegane skal bli brukarvennlige og at vedlikeholdet er godt. Eg vil og nemna at bygging av nye bilvegar kan gagna mjuke trafikantar, ved at gamle vegar blir avlasta.

# Om bompengefinansiering av vegar

Artikkelforfattaren **Njål Kolbeinstveit** er utdanna cand.oceon. i 1971, og er finansrådgivar i Stavanger. Han har tidlegare m.a. vore inspektør i Kredittilsynet og banksjef i Rogalandsbanken. Kolbeinstveit gjorde seg m. a. kjent under "Japetida" i andre halvdel av 80-åra, då han hevda at forretningsbankane sine disposisjonar ville kunna føra til bank-krise.



Ifylgje Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93, har Vegdirektoratet kartlagt bompengeprojekt som kan bli aktuelle å starta opp i 1990-åra. Det dreier seg om 30 prosjekt med eit samla investeringsbehov pr. 1.1.90 på 24,5 milliardar kr. 19 av desse prosjekta var vedtekne av Stortinget, då NVVP 90-93 vart framlagt. Dokumentet nemner også at det ytterlegare fins 15 prosjekt, som då var komne heller langt i planleggingsprosessen.

I den same vegplanen utgjer statlege riksveginvesteringar i Rogaland for perioden 1990-93 435 millionar kr og finansiering ved lån og bompengar m.v. (Rennfast) 876 millionar kr. Fylgjeleg utgjer privatfinansiering over 2/3 av dei totale veginvesteringane i Rogaland i denne vegplanperioden. På toppen av det heile syslar ein med plan om delvis privatfinansiering av røyrbu under Høgsfjorden.

Desse tala kan på ein illustrerande måte syna det omfang privatfinansiering av

vegar har fått. Veginvesteringar er ein ikkje uvesentleg faktor i heile samfunnsøkonomien, både gjennom sjølv investeringane som gir ssselsetting til arbeidskraft og maskinar, og gjennom langsiktige verknader gjennom eit meir omfattande vegnett.

Verknadane er i det store og heile like for samfunnsøkonomien anten finansieringa skjer ved statlege løyvingar eller ved privatfinansiering, bortsett frå sjølv bompengane som verkar som ei særavgift ved bruken.

Det tykkjest derfor å vera svært naturleg det tidlegare samferdselminister Lars Gunnar Lie la opp til. Nemleg å leggja fram for Stortinget ei melding om privatfinansiering av vegar, slik at Stortinget kunne få drøfta alle sider ved slike investeringar samla. Så vidt eg forstår, held nå samferdselminister Kjell Oppseth fast ved ei slik vurdering.

Eg går også ut frå at ein ved framlegging av neste vegplan

vil få ein omfattande prinsipiell debatt i Stortinget om styring av trafikken ut frå miljømessige og generelle samfunnsmessige omsyn. Vi står dermed ved eit tidsskilje, der nye haldningar som legg sterkare vekt på miljømessige omsyn, vil få meir å seia for den totale planlegginga av samferdselsystemet vårt. Det skuldast ikkje berre nye kunnskaper og nye holdningar til miljøet, men også at det totale omfanget av trafikken har auka så sterkt at verknadane for miljøet er større enn før.

Veginvesteringar som blir finansierte av Staten, blir vedtekne gjennom årlege statsbudsjett. Her blir dei totale veginvesteringane vurderte i ein samla plan for heile samfunnsøkonomien. Fordelinga mellom dei ulike fylka er resultat av ein politisk prosess.

Vedtak om bompengefinansiering, t.d. av Rennfastprosjektet, har gått på utsida av dette systemet. Kommunestyre, fylkesting og Storting gjer vedtak utan at nokon av dei organ som tek beslutningar skal løyva pengar. Fylgjeleg blir heller ikkje prosjekta vurderte opp mot annan ressursbruk i samfunnet, slik som når det skjer ordinære løyvingar over eit statsbudsjett.

Bankane som finansierer ser ikkje ut til å ha vurdert prosjekta nøye nok, jfr. Ålesundaffæren. Det omfang slike bompengeprojekt etter kvart har fått, viser likevel at det er strengt nødvendig å sjå dei i

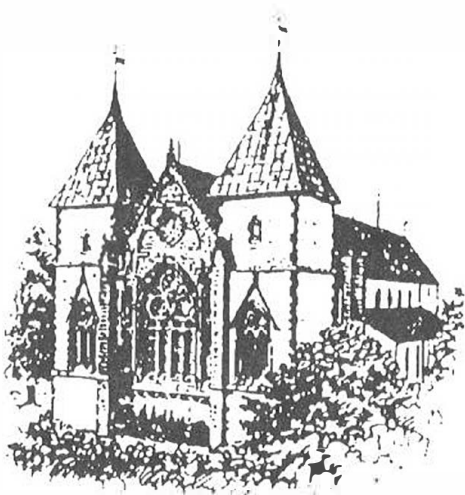
ein total samanheng for samfunnsøkonomien.

Eg trur difor vi må inn i eit nytt spor, der ein i grove trekk fastset totale rammer for veginvesteringar, inklusive bompengefinansierte veginvesteringar, i ein samla vegplan. Deretter kan ein ta stilling til kva veganlegg som skal finansierast heilt eller delvis med bompengar.

Eg trur ein bør nytta bompengar der det er så stor trafikk at det lett oppstår flaskehalsar utan bompengar, og der personbiltrafikk lett kan førast over til kollektivtrafikk. Det vil i praksis bety vegar rundt store bysamfunn.

Eg trur ikkje det er like heldig å bruka bompengar ute i distrikta, der det vanlegvis ikkje er kapasitetsproblem når ein veg fyrst er bygd. Skal bompengar i slike høve ha den tilsikta inntektseffekten, må det gjerne også vera tale om så vidt høg bompengesats at denne i seg sjølv har ein relativt sterk reduserande effekt på trafikken. Denne såkalla avvisningseffekten trur eg og er så sterk at den er lite heldig i ein samfunnsøkonomisk samanheng.

Det som eg her held fram er ikkje eit argument for å samla ein større del av veginvesteringane i sentrale strok. Det er derimot ei oppfordring til å sjå alle veginvesteringar, ordinære og bompengefinansierte, i samanheng, og nytta bompengar der dette har positive og ikkje negative verknader for trafikkaviklinga.



## Forbønn ved minnegudstjeneste i Stavanger domkirke 2/1 - 1991

Herre Gud, himmelske Far, vi er foran ditt åsyn. Vår smerte og vårt savn kjenner du. Vårt sinn er såret av ulykken som hente, og vi bærer i oss mange vonde tanker og følelser. Vi kjenner sinne og aggresjon, vi sliter med skyldfølelse, vi har noen ganger trodd vi skulle miste vår forstand. Vi har tenkt at vi aldri mer ville få en glad dag. Det er som om alt har ramlet i grus for oss. Og vi har vært redde for å miste det vi ennå har igjen. Herre, vi har gått som i en tåke og ikke visst hvor det bar hen. Herre, hjelp oss. Ta vare på oss. Og vis oss veien videre.

Herre, virkeligheten er fortsatt hard, vi vet ikke om vi makter å akseptere det som har hendt. Hjelp oss så vi ikke blir sittende fast i en av sorgens mørke irrganger. Løs opp bitterheten i oss og fri oss fra anklagende tanker. Løft av oss skyldens byrde så vi kan makte vandringen videre. Vær også med dem som overlevde ulykken, hjelp dem i deres hverdag. Herre, vi bærer tomheten og savnet i oss, og med savnet kommer alle minnene. Vi takker deg for alle gode minner, for alt det våre kjære fikk være for oss. Takk for den tiden vi fikk ha sammen. Velsignet være deres minne.

Herre, i vår sorg og smerte våger vi også å be deg om hjelp til å ferdes rett i trafikken. Vi ber for alle våre trafikanter, unge og eldre. Vis oss alle det ansvar vi har overfor vår neste når vi kjører bil og motorsykkel. Hjelp oss så vi ikke påfører oss selv eller andre skade eller død ved vår kjøring. Herre, vi ber at vi i vår kamp og sorg ikke må miste troen på deg, men la oss få hvile i din nærhet. Hjelp oss i mørket til å få se lyset fra vår Herre Jesus Kristus, og bære det levende håp som vi har i hans oppsandelse fra de døde.

## Kors og fakler for å minne om trafikkenes ofre

Av Arne G. Vasbø

770 skadet, 15 mennesker drept på vegene i Rogaland i 1990. Forferdelig, sier vi, det er mange - altfor mange.

Dette er vi selvsagt enige i, men noen av oss lurar på hvor ofte folk egentlig tenker over at hver enhet i denne summen representerer en menneskesjebne.

Følgene etter et sammenstøt kan strekke seg fra noen få, ubehagelige dager til varig invaliditet og kanskje også død.

785 skadde og drepte. Hadde dette skjedd i en enkelt ulykke, ville landet vært lammet av sjokk og sorg. Men trafikkulykkene er dessverre noe som skjer gjennom hele året. De dette angår blir alene med sorgen.

785 oppfattes som et tall mer enn enkeltskjebner. Det ønsker vi i vegvesenet å være med på å markere for våre omgivelser.

### Markering i hele fylket den 2. januar 1991

Ved Haukåskrysset på motorvegen i Stavanger deltok ca 300 skolebarn med fakler. I tillegg var det satt opp 300 fakkeltokser og 15 kvite kors i midtrabatten. Plakater fortalte hva dette gjaldt.

En stille demonstrasjon som ble sett av ca 5000 bilførere og andre trafikanter. Værgudene var ikke med oss denne gangen. Slik vi opplevde denne ettermiddagen fikk mange noe å tenke på.

## Minnegudstjeneste for trafikkoftene

- Denne minnegudstjenesten er først og fremst for dem som har mistet en av sine kjære i en trafikkulykke, sa biskop Bjørn Bue under minnegudstjenesten for trafikkoftene.

- Men vi føler også omsorg for dem som bærer tunge tanker fordi de kom til å påføre medmennesker lidelse, fortsatte han.

Gudstjenesten startet med at 15 unge russ bar hver sitt lys frem over kirkegulvet og plasserte dem i en lysglobe fremme ved prekestolen.

Etter salmesang ble navnene på våre 15 ofre i trafikken i år lest opp. Så fulgte tekstlesing ved Steinar

Sjøthun fra politiet og vår egen vegsjef Danielsen.

Vi deltok i en minnegudstjeneste, men både i preken og av forbønn gikk det fram at vi har et selvstendig ansvar for vår opptreden i trafikken. Gjennom det kirken står for kan vi hente kraft og tålmodighet til å oppføre oss bedre som trafikanter.

Det ble en gripende minnestund for de 2-300 som var til stede og en verdig avslutning på dagens aksjon.

Dagens gudstjeneste ble også markert med kors, kranser og levende lys på kirketrappen, fra morgenen og til etter at gudstjenesten var slutt.

Arne G. Vasbø



## VERN OG HJELP

Vi ønsket egentlig 785 elever med fakler, men tiden før tiltaket rakk ikke til å få samle så mange. De representerer 30 skoleklasser. Vi måtte ta kontakt med 5 skoler for å klare det og de måtte kjørt i 15 busser.

I Egersund markerte vi ulykker i Dalane og Hå i de siste 3 årene. Vi brukte også her kors og lysbokser som symbol på enkeltmennesker. Markeringen fant sted midt i sentrum og ble sett av svært mange og positivt omtalt i lokale medier.

Et liknende opplegg ble gjennomført i Haugesund for nordfylket. Her fant markeringen sted på midtrabatten i Karmsundsgata, fra Falken til meieriet, for de som er lokal-kjent.

Den samme positive respons også her, god støtte i lokale medier og den samme stille verdighet som alle andre steder.

### Trafikkofrenes dag i Rogaland ?

Mange i vegvesenet gjorde en helhjertet innsats ved disse markeringene. Det er all

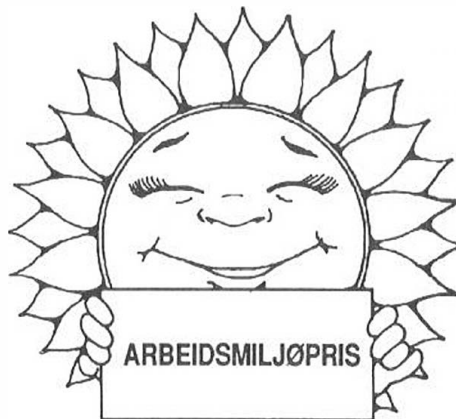
grunn for oss i aksjonsgruppa til å takke for den hjelp og støtte vi har fått på alle plan i organisasjonen.

Det er Fylkestrafikksikkerhetsutvalget som er paraplyorganisasjonen for tiltaket og som finansierer de fleste rene pengeutleggene. Trygg Trafikk, politiet, ambulanse, brannvesen, redningsselskap, forsikring, motororganisasjoner og kirken er andre, gode samarbeidspartnere.

Dette dreier seg om å vise at mange av våre medmennsker skades og omkommer i trafikken. Offentlige statistikker sier ca 785. Med mørketall er det grunn til å tro at det virkelige tallet er nærmere 1 500.

I år markerte vi dette i hele fylket. Vi brukte et par timer til å minne hverandre om at trafikken kan kreve ofre, forhåpentlig også med den ettertanke at vi kan gjøre noe med det.

Kanskje ligger det i dette kimen til "Trafikkofrenes dag" i fylket. Kanskje bør vi en dag i året minne hverandre om at disse hverdags-hendelser sett samlet er en stor ulykke?



## Retningslinjer for Arbeidsmiljøpris 1991

1. Utdeling av arbeidsmiljøprisen har som mål å stimulere til økt innsats og engasjement i verne- og miljøarbeid.
2. Prisen tildeles ansatte som har vist spesiell interesse og engasjement i SIKKERHET - MILJØ og TRIVSELS-skapende arbeid innen etaten.
3. Prisen kan tildeles enkeltpersoner eller avdelinger.
4. Alle ansatte kan foreslå kandidat til prisen. Forslagene skal sendes Arbeidsmiljøutvalget (AMU) innen 15. november 1991. Forslag til kandidater skal være begrunnet. AMU-medlemmene går gjennom forslagene og beslutter hvem som får prisen.
5. AMU kan også beslutte at det ikke deles ut pris for det aktuelle år.



Som omtalt i Rygjavegens forrige nummer har arbeidsmiljøutvalget opprettet en arbeidsmiljøpris med støtte fra et oljeselskap. Første prisvinner ble som nevnt Jan T. Undset. Prisen består av en stor tinnvase med inskripsjon, etatens og prisvinnerens navn, samt årstall. Prisen ble utdelt 30/11 - 1990 i samband med siste AMU-møte for året. Bildet viser en glad og stolt prisvinner og en enda gladere vegsjef.

## Tunge bilar - alvorleg trafikksikkerhetsproblem

Statistikken viser:

- Mange trafikantar blir drept eller skadd i ulykker der tunge kjøretøy er innblanda.
- Risikoen for alvorlege ulykker knytta til tunge kjøretøy er stor.
- Fire prosent av registrerte bilar i Norge er tunge kjøretøy. Dei utfører litt over 7 prosent av det samla trafikkarbeidet, målt i kjørte km. Men dei er innblanda i ca 9,5 prosent av alle politirapporterte personskadeulykker, og heile 20 prosent av dødsulykkene.
- Lastebilar har omlag 15 prosent høgare ulykkesrisiko enn personbilar.
- Semitrailervogntog har ca 80 prosent høgare ulykkesrisiko enn personbilar og 35-40 prosent høgare enn vogntog.
- Vogntog med trekkbil og vanleg tilhengar gar ca 30 prosent høgare ulykkesrisiko enn personbilar.

## Åpent hus på vegkontoret

*Tekst og foto: Eva Vivoll*

For første gang har vi arrangert "Åpent hus" på vegkontoret. Det var administrasjonsavdelingen som stod som arrangør, med konsulent på fellestjenestene, Elisabeth Renberg, som primus motor.

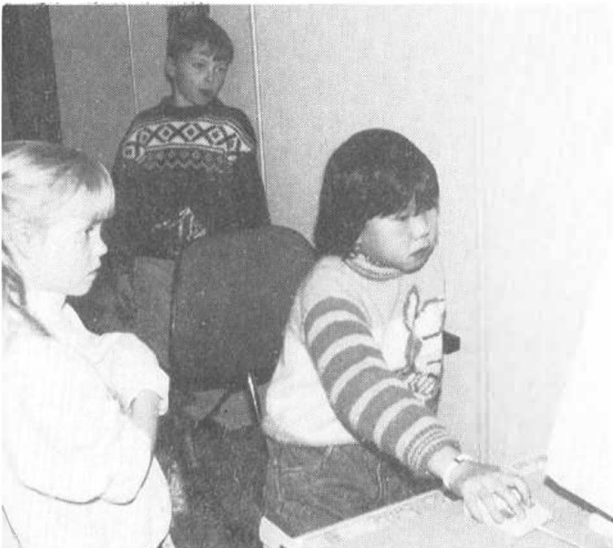
Torsdag 29. november 1990 var alle tilsatte i Statens vegvesen Rogaland invitert med ektefeller og barn, samt alle pensjonistene. Og oppslutningen var meget god. Folk strømmet på, fra den generasjon vegbyggere som hadde håndbor og feisel som sitt arbeidsredskap, til de unge "rekruttene" som var mest opptatt av å spille på dataen.

### På avdelingene

Hver avdeling hadde laget opplegg for omvisning og orientering, slik at besøkende kunne få et innblikk i hverdagen på vegkontoret.



*Olav Stangeland fremførte historier med stor entusiasme. Noe som gledet både store og små.*



*Den yngre garde stod i kø for å prøve dataspillene.*

Og at våre gjester var interessert, var tydelig. Oppmerksomt lyttende og ivrig snakkende traff man dem rundt på avdelingene. Hvem som hadde størst utbytte av dette arrangementet er ikke godt å si, men håpet er at alle har fått større forståelse for hverandres arbeid.

### Servering og underholdning

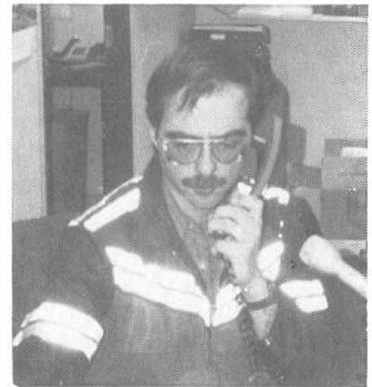
Etter åpning av vegmuseet (som omtales annet sted i bladet), gikk turen til kantinen hvor det ble servert kaker, kaffe og brus. Her orienterte vegsjef Danielsen om de utfordringer vegvesenet står foran i 90-årene.

Calle Fjogstad og hans medspillere underholdt med gode historier og sang og musikk, noe som appellerte til både store og små.

Med ca 200 gjester ble det både trangt og varmt i kantinen etterhvert, men dette la ingen demper på stemningen. Praten gikk livlig, og det var mange gjenkjennende nikk og smil å se.

Konklusjonen må bli: Et meget vellykket arrangement som med små justeringer kan gjøres enda litt bedre. Kanskje allerede i 1991?

## Ros og heder til Kjell Nymark



Den som ringer tlf.nr. 50 13 00 vil ofte høre en hyggelig mannsstemme svare: "Vegkontoret, god morgen" eller "vegkontoret, god dag", alt etter når på døgnet det er. Da er det Kjell Nymark som svarer.

Og vi som arbeider her, har ofte fått høre fra publikum at vi har en usedvanlig serviceinnstilt sentralbordbetjent. Alltid hyggelig og hjelpsom.

Nå har Nymark fått beviset selv, og alle som hørte NRK-lokalens morgensending 4. desember 1990, fikk høre hans blide røst.

Det var NRK-Rogaland som intervjuet Nymark i forbindelse med "Tenn et lys-aksjonen" som har pågått i desember måned. Et lys for den eller de som har utmerket seg på forskjellig vis.

Nymark fortalte at han har arbeidet på vegkontoret i Rogaland i 23 år, de fem siste årene på sentralbordet.

Fritiden går også mye med til "veg og vegarbeid". Derfor kan han ofte svare på det meste. Han er den publikum hører og ser først, og vi er alle stolt på Nymark og etatens vegne.

**GRATULERER!**

*Tekst og foto: Eva Vivoll*

## Jubilanter på vegkontoret

Under vegsjefens julekaffe ble de tilsatte ved vegkontoret med 25- og 40 års tjeneste overrekket gaver.



25-års

jubilantene.

Fra venstre:

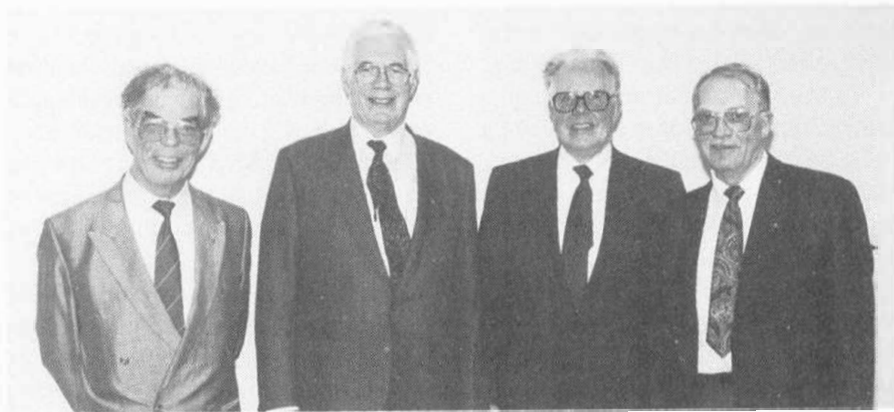
Arnulf Follaug,

Olav Øyvind

Hamre, Torstein

Rein Larsen og

Arne Johannessen



40-års jubilantene sammen med vegsjefen. Fra venstre: Chr. Fr. Hansteen, biltilsynssjef som nå er pensjonert, vegsjef Danielsen, Audun Løken, som er pensjonert maskinsjef, men som forsetter i spesialfunksjon, og overingeniør Torleif Haugvalstad.

## Pensjonistar i Tau-området

Under ei tilstelling før jul fekk fjorårets nye pensjonistar knytta til Tau vegstasjon takk og heider for lang og plikttoppfyllande teneste.



Etter fleire år med stor avgang i Tau-området, var det i fjor berre 2 nybakte pensjonistar. Her får desse, Jørgen Viken t.v., og Sigurd Erfjord t.h., gåver frå kolegane. Det var Lars Skjervik (i midten) som sto for overrekkinga.

## Personality

### 50 års JUBILANTAR

Hallvard Solheim  
Nærbø vegst. - 7. januar

Signe Flikke  
Vegkontoret - 12. februar

### 60 års JUBILANTAR

Reidar Skartveit  
Lab. - 1. januar

Gunnar Gjedrem  
Egersund vegst. - 3. februar

Toralf Birkeland  
Egersund vegst. - 30. mars

### Midlertidig omorganisering på Maskinavdelinga

Audun Løken slutta som leder av Maskinavd. 1.jan. Løken var 65 år i mai 1990, og vil fram til oppnådd pensjonsalder arbeide med spesialoppgaver for det lokale vegmuseet i Rogaland.

Johannes Bø vil lede Maskinavd. midlertidig fram til 1. juli.

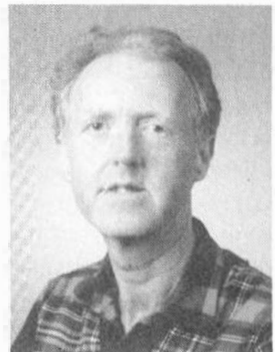
Terje Aardal er midlertidig overført fra stillingen som maskininstruktør til stillingen som verksmester ved Bærheim vegsentral etter Kjell A. Kristiansen.

Kjell A. Kristiansen er midlertidig overført fra stillingen som verksmester ved Bærheim vegsentral til stillingen som maskininstruktør etter Terje Aardal.

## Redaksjonsrådet Rygjavegen

Kjell Einar Tronstad er av vegsjefen oppnemnt som nytt medlem i redaksjonsrådet for Rygjavegen etter Ole Tamburstuen, som har vore med i råder i 6 år.

Irene Stangeland og Solveig Yndesdal, som har vore med i redaksjonsrådet sidan 1988, har vegsjefen oppnemnt som medlemmer for 2 nye år.



## Min mening, fra den andre siden av jordkloden

Av Jarl Honoré



Kjære kolleger!  
På et eller annet forunderlig vis har rundskriv nr. 51, om klima på arbeidsplassen nådd meg her i Khartoum. Jeg kan svare ganske kort på det. Klimaet er tørt og varmt. Veldig varmt. Med air-conditioneren gående døgnet rundt, klarer vi å holde temperaturen på kontoret ned mot 25 grader, og ifølge arbeidsmiljøloven er det altfor varmt.

Var dette situasjonen hjemme, ville tiltak måtte settes i verk. Og hvordan gjør man det. Jo, man oppretter en komité til å utrede spørsmålet. Komitéen må jo ha møter, og møter tar tid. Og det kan jo være beleilig når en har et problem en ikke klarer å løse, for en kan alltid si at saken er under utredning, og alle slår seg til ro med det. Og tiden går, og problemene er de samme. Eller man sender ut et rundskriv, som dette om klima, og tiden går fortsatt, og man slipper å gjøre noe konkret.

Jeg tror det er på tide at noen tar bladet fra munnen og sier sin mening. Og dette kan jo være beleilig for meg nå, på den andre siden av jordkloden.

Klimaet på arbeidsplassen (les problemene etaten har) blir etter min mening mer eller mindre feid under teppet og kamuffert gjennom utredninger og manifeste og jeg vet ikke hva. Men de faktiske og praktiske problemene er fortsatt der, ihvertfall under overflaten. All verdens remedier har vært prøvd gjennom en årrekke, både PO-utvikling, omorganisering og rokkeringer, men så langt uten synderlig resultat. Har en kreft, er ofte operasjon den eneste utveg, ellers vil den bare flytte på seg.

Ta etaten vår. Etter manges mening er den altfor statisk, og det er nok riktig. F.eks. skal antall vedlikeholdsoppsynsmenn på hver vegstasjon være 4, enten det er behov eller ikke. Selvfølgelig hevdes det at det er behov, selv om de vet at det motsatte er tilfelle. Etter mine beregninger er det nå ca 1. funksjonær for hver 1,5 utarbeider. Selv om forholdet var 1 på 2, er det for mye.

Til tross for dette er det fortsatt like store, eller kanskje større problemer med å få fullstendige tekniske planer/informasjoner til utedriften i tide, enn det var for 10 - 15 år siden. Dette til tross for at driftsplanlegging og oppfølging blir gjort på vegstasjonene. Dette forstår jeg ikke.

Alle er vel klar over at det foregår en nedbygging av utedriften med den forklaring at private er mer effektive og følgelig en bedre økonomisk løsning. Dette kan selvfølgelig diskuteres, men jeg betviler det. Hadde vår utedrift fått de samme arbeidsforhold som entreprenørene når det gjelder planer/informasjoner, ville situasjonen vært anderledes. Vi må ofte klare oss med kladder eller ufullstendige planer som er laget i all hast. Dette kommer sjelden fram i disse diskusjonene.

En annen ting en skal være klar over er at dersom private entreprenører er mer effektive enn oss, da er sannsynligvis private konsulenter også mer effektive. Så kanskje ikke alle på vegkontoret heller skal føle seg for trygge. Selv om det hevdes at staben der alltid vil være nødvendig, kan det vel kanskje være nødvendig med noen effektivitetstiltak der også. Men merkelig nok blir ikke det snakket så mye om, ihvertfall kommer det ikke mye utenfor huset om dette.

Jeg har sett tidligere ved kritiske innlegg at redaktøren føyer til at dette ikke nødvendigvis er Rygjavegens syn, så det avklarer jeg med det samme, dette er min egen mening og ingen annens.

Å stikke hodet fram for hogg kan ofte være risikabelt, men skulle jeg havne i Sauda når jeg kommer hjem skal jeg vel klare det også, etter to år i Sudan og Eritrea.

Hilsener til alle!

## Organisering - Omorganisering - PPP

Av Endre Brigtsen



Ja, så er vi midt oppe i omorganiseringens tid igjen. Denne gangen med støtte fra Bjørvikutvalgets rapport, og la meg si det med en gang, det ser ut som dette utvalget har gått grundig til verks. Jeg synes likevel vi er litt for lite flinke til å sette navn på tingene, slik at det er mulig å få menigmann til å engasjere seg.

La oss se på hva som gjemmer seg bak uttrykket omorganisering. Kort kan det vel sies at det består i å finne ut hva

vi må gjøre for å komme fra dagens situasjon, og over til den mest mulig ønskede situasjon, dersom det her er ulikheter. Eller sagt med andre ord: Er det de samme personene som skal gjøre den samme jobben også i framtiden, eller skal min jobb utføres av andre, og hva skal så jeg gjøre? Dersom vi snakker om omorganisering på en slik måte, virker dette skremmende og maner til varsomhet.

Vi må likevel være så lojale mot etaten at vi ønsker at den rette person bør være på den rette plass. Og dette må

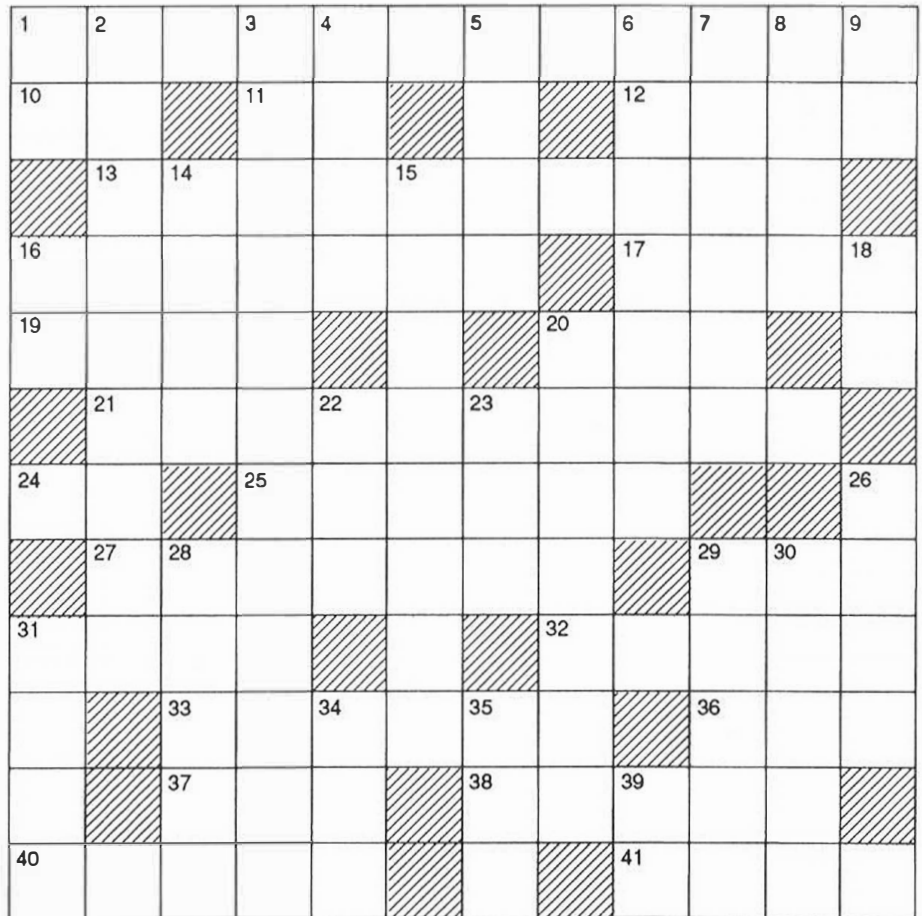
nødvendigvis medføre en forandring, dersom det oppdages at en person er plassert feil. Vi har alle områder vi er bedre egnet for, og områder der vi ikke har medfødte egenskaper. Men det er ikke alltid vi er like flinke til å oppdage dette selv, og her hadde det vært hyggelig med noe mindre snillisme, og en mer saklig vurdering. Men en slik vurdering må utelukkende gå på sak, og ikke på person. For det er av mindre betydning hvor godt vi liker hverandre, dersom vi kan gjøre en god jobb, og utfylle hverandres svakheter.

Her vil jeg påstå at det ligger en utfordring for våre ledere. Men livet er nå en gang slik laga at vi stort sett får den leder vi selv legger opp til.

Forts. side 26



# Kryssord nr. 1/91



### VANNRETT

- 1. Avtale
- 10. Smile
- 11. Voks
- 12. Svinge
- 13. Hell
- 16. Kvinne
- 17. Taus
- 19. Fiskeredskap
- 20. Dyr
- 21. Rettesnor
- 24. Smerte
- 25. Disippelen
- 27. Sint
- 29. Ledelse
- 31. Fri
- 32. Grine
- 33. Tiden
- 36. Velstående
- 37. Spill
- 38. Linje
- 40. Land
- 41. Stilling

### LODDRETT

- 1. Lek
- 2. Åpnet i november
- 3. Går til regnskap
- 4. Oljeselskap
- 5. Skap
- 6. Bifall
- 7. Orker
- 8. Utholdenhet
- 9. Føre
- 14. Hurtig
- 15. Diabetiker
- 16. Flatemål
- 18. Militær-politi
- 20. Lo
- 22. Løpe
- 23. Jentenavn
- 26. Rett
- 28. Tilbake
- 29. Dråper
- 30. Moral
- 34. Trette
- 35. Selskap
- 39. Ord

**Premien er et  
FLAX lodd**

**Løsning nr. 7/90**



**Vinnere av kryssord nr. 7/90 ble:**

Marit Grønnestad  
Beringsgt. 7  
4019 Stavanger

Sveinung Espedal  
E. Skjalgsongt. 24  
4000 Stavanger

Løsningen på kryssord nr. 1/91 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
**Innen 2. mars 1991**

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## Statens vegvesen Rogaland Nå også med sangkor

**Tekst og foto: Johan Lund**

Siste nytt på velferdsfronten er opprettelsen av sangkor.

Tross lite øvelse stilte koret til julekaffen og ga til beste to nummer.

Etter applausen å dømme falt innslaget i god jord. Og neste år skal vi bli enda bedre, hevdes det fra pålitelig hold innen gullstrupene!



Bildet viser de glade sangere - en del er desverre skjult - under debuten på Vegsjefens julekaffe.

## Vakre Vegers Pris

Som omtalt i Rygjavegen nr. 6/90 er ny E 18 i Stavanger sentrum tildelt Vakre Vegers Pris 1990.

Prisen ble utdelt under en middag Stavanger kommune holdt for fylkestinget 4. desember 1990. Prisen er

innstiftet av Vegdirektoratet, og det var Vegdirektør Eskild Jensen som foretok overrekkelsen. Mottaker var i alt 6 personer som har hatt en sentral rolle i planleggingen og gjennomføring av prosjektet.



Glade prisvinnere. Fra venstre: sjefsarkitekt Turid Håland, sjefsingeniør Ivar Fett, begge Stavanger kommune. Plansjef Halvor Folgerø, prosjektleder Gunnar Nærum, arkitekt Are Telje og landskapsarkitekt Lars Flugstad. I tillegg til diplom fikk hver et reisestipend på kr 8000,00.

Forts. fra side 24



## Organisering ...

Men dette kan og snus, slik at en leder får de medarbeidere han legger opp til. Min påstand er, at lederen bør ta initiativ der forholdene ikke er bra.

Vi vet at når en saueflokk har gått lenge bak et elektrisk gjerde, kan strømmen etter en tid slås av. Sauene går der fortsatt, inntil ledersauen har funnet ut at strømmen er borte. Da kan vi velge om strømmen på nytt skal settes på og gjerdet stå på samme sted, om gjerdet skal flyttes, eller om sauene skal gå fritt en tid for å se om de sprer seg for mye.

Jeg har en følelse av at våre ledere i dag ikke tar "ledelsesfaget" alvorlig nok. Ledelse er noe relativt nytt, noe ullent som vi ikke våger helt å gi oss i kast med. Det er liksom enklere å grave seg ned i noe konkret som saksbehandling, for da skjønner alle at vi ikke har tid til alt. Å drive med vurdering av utført arbeid og etterfølgende tilbakemelding er et litt vrient emne som våre ledere nok føler seg noe usikre på.

Det har vært en aktiv innsats med lederopplæring i vegvesenet i senere tid. Men felles for denne kursaktiviteten er at kursene stort sett har gått på kurssteder langt borte fra de vanlige arbeidsplasser. Og de respektive deltakerne kommer hjem fra kursene med en mappe som settes i bokhylla med kommentar om at det var et bra kurs. I denne sammenhengen er det jeg savner en oppfølging på arbeidsplassen, i den daglige situasjonen.

Det er lenge siden vegvesenet framhevet at det er innført målstyrt ledelse i staten, men fortsatt sitter flere ledere uten egne budsjett. Det synes for meg å være en vanskelig oppgave å vurdere en person som blir detaljstyrt på en slik måte at han får tildelt oppgavene, men ikke rammene og midlene.

Og dersom det her skal snakkes om konsekvenser for manglende utført jobb, må nødvendigvis dette gå på den styrende leder som sitter på rammene og budsjettet.

Vi må nok i Staten akseptere et visst sosialt aspekt blant våre medarbeidere på grunnplanet, i ledersammenheng bør det forlanges noe mer. Det hevdes av

og til at det blåser på toppene, og det skulle bare mangle at det ikke gjør det og. Slik situasjonen har vært i Staten fram til nå, har en leder fått høyere lønn for å være leder, og ikke for å fortsette som saksbehandler. Vi får håpe at det nye forslaget fra lønnsutvalget om alternative lønnsstiger får gjennomslag. Jeg tror at dersom vi gjennomfører målstyrt ledelse også i praksis, med tildeling av klare målsettinger med rammer og midler, og prioriterer oppfølgingen med tilhørende konsekvenser, ville vi kunne spare den store uroen som skapes ved å snakke om omorganisering.

Erfaringene viser at det tar ca fem år før uroen etter en omorganisering har lagt seg til ro. Dersom vi kunne begrense denne uroen til å ramme der det ikke fungerer så bra, ville forståelsen hos de fleste vært større.

Ved de siste omorganiseringene vi har vært gjennom har vi fått høre om det som skal komme, men vi har i liten utstrekning hørt om det er noe av det gamle som har fungert bra. Dette tar jeg som et tegn på at det er enklere å gå inn med en kollektiv omorganisering, framfor å ta en enkeltvis vurdering med tilhørende tilbakemelding, og eventuelt oppfølging.

Dersom en omfattende omorganisering skal gjennomføres, bør dette ha en årsak i en forandring av bedriften, enten ved slanking, tilpassing til omgivelser, bedring av beslutningsprosessen eller overgang til andre oppgaver. I andre tilfeller bør det være tilstrekkelig med en justering på enkelte områder.

Mitt råd er derfor, at vi er varsomme med kollektive omorganiseringer, innfører målstyrt ledelse også i praksis, og prioriterer oppfølging i større grad.

## Årsmøte i bedriftsidrettslaget

Årsmøtet i bedriftsidrettslaget bli holdt onsdag 27. februar kl. 19,00 i den gamle kantinen på vegkontoret.

Bedriftsidrettslaget kan se tilbake på en god sesong, med omfattende aktivitet i alle gruppene. Det kan spesielt nevnes at laget sto som arrangør av Vegmesterskapet i orientering. Elles har det vært et gledelig oppsving i friidrettsgruppa, bl.a. ved at laget debuterte i Holmenkollstafetten - og det med både dame- og herrelag.

## TILLITSVALGTES SPALTE

For de aller fleste er vel Vegadministrativ Landsforening (VAL) en nærmest ukjent fagforening. Jeg vil derfor benytte spalteplassen til en presentasjon.



Det var kontorsjefene (jurister), som i sin tid slo seg sammen og dannet foreningen, og meldte seg inn i Juristforbundet, som for øvrig fremdeles har foreningens vanlige sekretariatsoppgaver, og som dessuten stiller for oss i lønnsforhandlinger.

Etterhvert er det blitt slik at de fleste ikke-tekniske akademikere ved vegkontorene og biltilsynsstasjonene er med i foreningen. Totalt er vi ca 50 medlemmer.

VAL er m.a.o. en liten eksklusiv paraplyorganisasjon med sosialøkonomenes fagforening, Norske Siviløkonomers Forening, og videre Norsk Psykologforening, Norsk Undervisningsforbund samt Norges Juristforbund som moderforeninger.

Foreningens formål er, i likhet med de fleste andre foreningers, å fremme medlemmenes faglige, sosiale og økonomiske interesser i forståelse med moderforeningene.

Den lokale tillitsmann velges for 2 år av gangen. Men valgmulighetene er dog noe begrenset her i Rogaland, idet vi kun er 3 medlemmer. Men kanskje kvaliteten kan oppveie kvantitet? Andre får så dømme.....

Som tillitsvalgt representerer undertegnede foreningen ved forhandlings-, drøftings- og informasjonsmøter med administrasjonen. For øvrig er jeg i samme egenskap valgt til medlem av det lokale tilsetningsråd for stillinger med krav om høyere merkantil utdanning.

Videre er det min oppgave å være bindeledd mellom medlemmene og foreningens styre.

Det kan til tider føles vanskelig å representere en så liten ikke-teknisk fagforening i en så teknisk etat. Men holdninger synes heldigvis å kunne endres positivt. VAL har derfor i dag større håp om den lenge etterlengtede likestilling mellom tekniske- og ikke-tekniske akademikere, hva angår lønn og andre arbeidsforhold.

**Kirsten Smedvig**  
(VAL)Vegadministrativ Landsforening



C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



Olav Tørresdal på plass i gravemaskinen under arbeidet med Arsvågen ferjekai på Bokn. Frå juni, når Boknprosjektet er fullført, blir hovudferjesambandet over Boknafjorden mellom Mekjarvik og Arsvågen.



RYGJAVEGEN