



Nr. 6 – AUGUST 1991 – 19. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Sissel Samsøe, Rogalands første kvinnelege vegarbeidar, i arbeid med å leggja belegningsstein i Karmsundgata, Haugesund. Intervju i bladet.



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

- FOR BETRE TRANSPORT

AV INNHALDET

- Situasjonsrapport fra Rennfast
- Intervju med Jon Tveit
- Spørreundersøkelse vegvedlikehold
- Firebruersløpet/Bruamarsjen



Nr. 6 - august 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
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1650 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...



R Y F Y L K E viser fremdeles alle klassiske tegn på en region i stagnasjon og dermed også i tilbakegang.

Folketallet går ned, alderssammensetningen er skjev med overvekt av eldre og av menn (forgubbing).

Næringslivet viser få tendenser til fornyelse og vekst, og det er få tegn til nyetableringer og vekst i regionen.

Et vanlig virkemiddel for å skape ny vekst og fornyelse i en region og for så vidt også i en landsdel, er å forbedre infrastrukturen og da særlig kommunikasjonsforholdene. På dette området har det skjedd skuffende lite i Ryfylke i løpet av de siste 20-30 årene, - i hvert fall når det gjelder eksterne forbindelser.

Samtlige Ryfylkekommuner, bortsett fra deler av Suldal og Sauda, er fremdeles avhengig av ferjer og hurtigbåter. Suldalsvegen, som er den eneste nye ferjefrie helårsforbindelsen som Ryfylke har fått de siste årene, har mer karakter av intern forbindelse for Suldal enn eksterne forbindelse for regionen. Sauda ligger isolert i en utkant av regionen og ved enden av en lang veg med middelmåtig standard. Forbindelsen østover er dårlig og åpen bare få måneder i året. Ellers er det bare ferjer og hurtigbåter.

Jeg mener at mangelen på gode og tidsmessige forbindelser ut av regionen kan være en viktig årsak til den fortsatte stagnasjonen i Ryfylke, og jeg mener at en radikal forbedring av disse forbindelser er den medisin som skal til for å gi regionen ny livskraft.

Det er derfor både forbausende og skuffende å observere at det er sterke krefter både innenfor og utenfor Ryfylke som går imot en slik fornyelse.

Jeg tror det vil være en meget alvorlig sak for Ryfylkes utvikling og Ryfylkes framtid hvis disse kreftene skulle vinne fram og greie å stoppe arbeidet med å gi Ryfylke fastlandsforbindelse.

Det er nå stiftet et interkommunalt selskap, - A/S Ryfylkevegen - som har som formål å arbeide for bedre kommunikasjoner for Ryfylke. Vi i Statens vegvesen har den samme målsetningen, og vi ser fram til et fruktbart samarbeid med dette nye selskapet til beste for den største og mest spennende region i vårt fylke.

Færre vegstasjoner - dårlegare publikumservice?

Ei gruppe som skal vurdere endringar i områdeinndelinga for vedlikeholdet i Statens vegvesen Rogaland er i arbeid, og skal leggja fram si innstilling innan 15. mars 1992.

Det sentrale spørsmålet som blir vurdert, er om talet på vegstasjonar (vedlikeholdsområde) skal reduserast. Skal f.eks. Tau vegstasjon nedleggast eller skal området til Nærbø vegstasjon delast mellom Bærheim vegstasjon og Egersund vegstasjon?

I mandatet for gruppa heiter det at eventuelle forslag til endringar i områdeinndelinga må føra til betre driftsmessig produktivitet, samtidig som tilfredstillande service overfor trafikantar og publikum skal ivaretas.

Her er me ved den sentrale problemstillinga. GOD PUBLIKUMSERVICE er eit av dei 4 hovedmåla til Statens vegvesen. Ein skal leita lenge for å finna døme på at nedlegging og sentralisering av servicekontor- og funksjonar, ikkje fører til dårlegare publikumservice.

Vil ein nå målet - GOD PUBLIKUMSERVICE - får ein ikkje dette gratis. Kanskje vil ein spare pengar ved å leggja ned vegstasjonar, men det er ikkje sikkert. Det fins nok av døme på at store einingar slett ikkje er meir rasjonelle enn dei mindre. Og sjøl om det skulle kosta meir å ha 6 vegstasjonar, som i dag, i forhold til f.eks. 4, bør dette vera ein del av den prisen me er villige til å betala for betre publikumservice.

Harald Sel

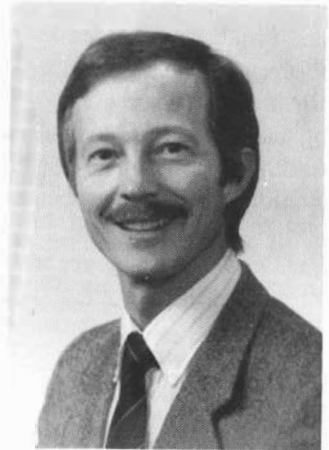
INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Færre vegstasjonar - dårlegare publikumservice?	2
Frå anleggsavdeling til byggeavdeling	3
Vegen over Tronåsen restaurert	4
PPP-90 Organisering av vegkontoret	5
Situasjonsrapport fra Rennfast	6
Vegvedlikehold og kjøreforhold vinteren 1990/91	8
Sissel Samsøe - Rogalands første kvinnelege vegarbeidar	9
Tankar om kollektivtrafikk	10
Vegen over Bokn - eit særers vellukka anlegg	11
John S. Tveit - Leiar av Stortingets samferdselskomite	12
Nytt kurs i grunnleggjande ledelse ..	14
Sykle til jobben-aksjonen 1991	15
Bruk sykkel	15
Svalestad bru restaurert	16
Takk fra Haugesund kommune	16
Takk frå Bokn kommune	16
Stor trafikk på Boknsambandet	16
Kryssord	17
Vegcupen i fotball 1991	18
Trimfest på Bokn	19
Eldre biler skal kontrolleres ved eierskifte	20
Vern og helse	21
Blomster til Audun Løken	22
Velferdstur i Haugesund	22
Personalnytt	22
Takk til Svein Dahle	23
Tillitsvalgtes spalte	23

Frå anleggsavdeling til byggeavdeling

Av byggesjef Lidvard Skorpa

Namneendringa seier ikkje mykje, for anleggsavdelinga si oppgåve har jo nettopp vore å byggje veg. Og det skal vi fortsetje med. Ikkje berre i kraft av gamal tradisjon, men fordi vi skal klare å utføre arbeidet på ein minst like god og samfunnsøkonomisk riktig måte som private entreprenørar. Dette er sjølv sagt ikkje eit nytt krav, men eit krav som det stadig vil bli fokusert meir og meir på. Omorganiseringssprosessen som vi har vore gjennom, og som vi no skal setje ut i livet, er nettopp eit uttrykk for at vi skal bli bedre i stand til å møte dei krav samfunnet vil stille til oss i framtida.



Eit tiltak er å overføre ansvaret for byggeplaner frå planavdelinga til byggeavdelinga. På den måten får ein samla ansvaret for byggeplaner og detaljprosjektering saman med ansvaret for utførelse av arbeidet. Overføringa medfører flytting av medarbeidarar frå planavdelinga til den nye byggeplanseksjonen. Vi ser med glede fram til dette og kan love at dei skal bli vel mottekne.

Nøkkelord som m.a. målstyring, evne til omstilling, konkurransevne, fleksibilitet har vore grunnleggjande for den nye organisasjonsstrukturen på byggeavdelinga. Dette har resultert i ein meir prosjekt/ oppgåveretta organisasjonsform, slik at funksjonar ikkje lenger skal vera knytta til geografiske områder, men til konkrete utbyggingsoppgåver.

Den endringa som kanskje vil få størst innverknad på arbeidssituasjonen for den enkelte på avdelinga, er prinsippet om å skilje byggherrefunksjonen frå eigenproduksjonen ("entreprenørfunksjonen"). Dette er den driftsforma som vi har på Mastrafjord II-tunnelen idag. Erfaringa så langt har vist at den nye arbeidssituasjonen som "entreprenør" er uvant og krev holdningsendringar. Det blir stilt krav til kvalitet og økonomi på ein annan måte enn i den tradisjonelle eigenregidrifta. Og vi opplever at medarbeidarar frå same avdelinga blir sitjande på "kvar si side av bordet" som byggherre/kontrollør og "entreprenør".

Mastrafjord II-arbeiderane får føle konkurransen mot private entreprenørar direkte på kroppen. Dei har i så måte den tøffaste jobben av alle i vegvesenet i Rogaland. Det er tøft å arbeide som entreprenør for eigen etat, side om side med dyktige private entreprenørar. Utan engasjement og stå-på-humør ville oppgåva vore umuleg. Dei har då også fleire gonger vist at vi kan drive like godt som tunnellaga til Rogaland Contractors. Parallell drift på fire tunnelstuffer gjer imidlertid at konkurransen kanskje i for stor grad blir fokusert på antal meter inndrift kvar veke.

Mange fryktar kanskje at den stadige fokuseringa på konkurransevne vil gå ut over arbeidsmiljøet. Det vonar eg ikkje skal bli tilfellet. Dersom vi tek nye krav som blir stilt til oss som ei utfordring, lar det gå sport i å bli endå litt bedre, vil vi også finne minst like mykje glede i arbeidet som før.

Open frå Rogaland-sida

Vegen over Tronåsen restaurert

Tekst og foto: Harald Sel

Tidleg i juli blei den gamle vegen over Tronåsen offisielt opna igjen. Rett nok er det berre lovleg å kjøra over åsen frå Rogaland-sida. Men dette skulle likevel vera langt betre enn ordninga som har vore tidlegare.

Eigentleg har nemleg vegen vore open for småbusstrafikk sidan den forrige restaureringa i 1987. Men ordninga med bommar og utlån av nøklar, mellom anna ved motellet på Moi, har fungert dårleg.

Smijern, stabbesteinar og kilt stein

Til gjenopninga nå er det på ny utført eit grundig restaureringsarbeid. Over

lengre strekningar er det sett opp smijernsrekkverk av den typen som tidlegare var langs vegen. Det er også sett opp nye stabbesteinar. Dessutan er det i fleire av svingane sett opp solide murar av kilt stein. I tillegg til at desse murane tar seg godt ut, er dei ei sikring mot utforkjøring.

Rasteplassar

På toppen av Tronåsen, ved grensesteinane mellom Rogaland og Vest-Agder, er det opparbeidd ein ny rasteplass. Denne kjem i tillegg til den som alt er på kanten ut mot Tronvik.

Også ved E 18 i Tronvik, der bakkane opp Tronåsen tek til, er det opparbeidd ny rasteplass. Denne er av det moderne slaget, mellom anna med toalettbygg.

Museumsveg

Restaureringsarbeidet på vegen over Tronåsen har kosta 475 000 kr. Pengane har Statens vegvesen Rogaland fått tildelt av statlege midlar som er øyremerka til arbeid med å ta vare på gamle bruer og ferdselsvegar.

Tronåsvegen var ferdig bygd i 1844. Han var hovedferdselsveg fram til 1946. Så seint som i 1974-75 blei han brukt som omkjøringsveg, i samband med utvidinga av tunnelane på E 18 langs Lundevatnet.

Etter gjenopninga i sommar har det igjen vore ganske stor trafikk på denne unike museumsvegen. Særleg har mange turistar tatt turen over Tronåsen, og ein god del har nytta rasteplassane.



Jonny Røyland i arbeid med boremaskinen og Ole Martin Sollie med spaden. Dei gjer klar til å setta opp stolpar for same typen smijernsrekkverk som tidlegare var langs vegen.



Asbjørn Tobiasen, Statens vegvesen Vest-Agder (t.v.) og Vermund Birkeland i arbeid med montering av smijernsrekkverk. Arbeidet blir drøfta med oppsynsmann Levy Dalen, som står mellom dei to.

PPP-90

Organisering av vegkontoret

Tekst: Johan Lund

Skisse: Bård Asle Nordbø

Arbeidet med omorganisering av vegkontoret har pågått siden høsten 1990. Utgangspunktet for arbeidet har vært en innstilling fra et landsomfattende utvalg, det såkalte Bjørvig-utvalget.

Arbeidet har vært drevet fram av vegkontorets ledelse, men i nært samarbeid med de tillitsvalgte. Det har vært holdt 3 store forhandlingsmøter etter medbestemmelsesavtalen. Det er oppnådd enighet om nyordningen i den forstand at det ikke er noen punkter som er gjenstand for ankebehandling. Men enkelte av endringene er såvidt omfattende at de må klareres av Vegdirektoratet.

Etter den løpende kontakt vegsjefen har hatt med Vegdirektoratet er det grunn til å rekne med godkjenning av nyordningen fra sentralt hold.

Nedenforstående skisse viser ny organisasjonsplan med arbeidsoppgavene fordelt på avdelingene.

Mest iøynefallende endring er at vegkontoret er organisert med 4 resultatenheter og 2 service-enheter samt at vi får stilling som assisterende vegsjef.

Resultatenhetene er:

- planavdelingen
- byggeavdelingen
- driftsavdelingen
- trafikant og kjøretøyavdelingen

Serviceenhetene er:

- maskin- og teknisk serviceavdeling (MTS)
- administrasjonsavdelingen

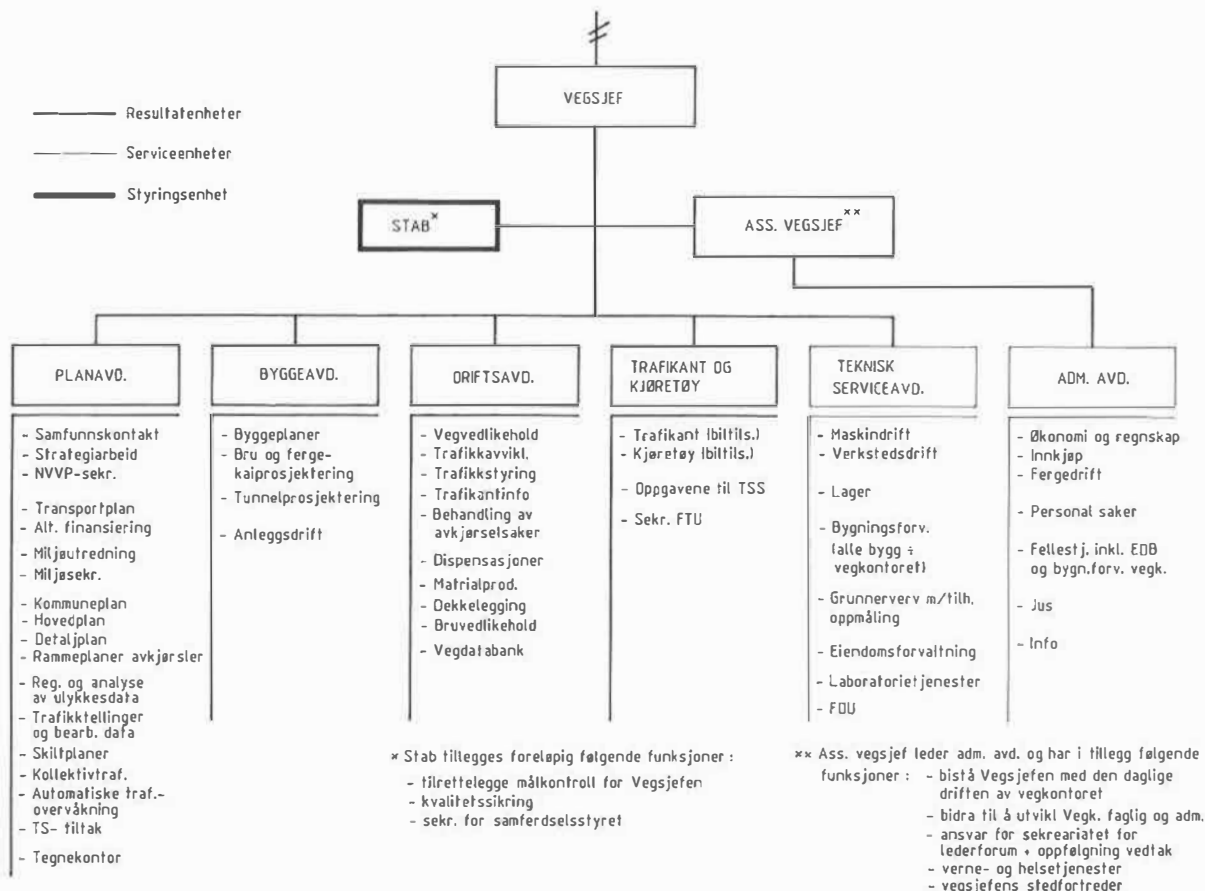
MTS omfatter som det går fram av skissen, tidligere grunnseksjon, distriktslaboratorium og maskin-

avdeling. Det er ingen hemmelighet at det var denne nye sammenslutning som det var vanskeligst å få gehør for.

Det er ellers å merke seg at de nye avdelingens ledere ikke er formelt tilsatt i stillingene, men de fungerer etter avtale med vegsjefen i de nye stillinger til vegsjefen fratrer sin stilling som vegsjef (om 3 - 5 år).

Det er ellers et sentralt trekk at virksomhetsplanlegging, arbeidet med målstyring, kvalitetssikring og resultatansvar/kontroll skal intensiveres. I den anledning er vegsjefens stab vesentlig styrket.

Leder for staben blir forøvrig vår tidligere økonomiske saksbehandler Georg Ullenes, som vi ønsker velkommen tilbake i staten etter noen år hos fylkes-samferdselssjefen.



Ny organisasjonsplan for Statens vegvesen Rogaland

Situasjonsrapport fra Rennfast

Av prosjektleder

Tor Geir Espedal

Foto: Leif Lindefjell
og Kjetil Espedal

Det smeller jamt og trutt under Byfjorden og Mastrafjorden. Fra oppstarten for et drøyt år siden har tunneldriverne fra Rogaland Contractors og Vegvesenet nå drevet 7.430 m av totalt 10.220 m tunnel. Går det som planlagt vil vi ha gjennomslag under Mastrafjorden allerede i november i år. Under Byfjorden vil gjennomslaget komme i februar neste år.

Etter en famlende start har både Rogaland Contractors og Vegvesenet fått fart på seg. Rutinene har satt seg og alle vet hva de skal gjøre og dermed glir alt lettere. Sikringsomfanget i tunnelene har også vært mindre enn ventet. Det betyr mindre kostnader og høyere tempo i tunneldrivingen. Problemer har det selvfølgelig vært, men aldri større enn at de har latt seg løse. Totalt har det til nå vært 95m med full utstøping, alt i Mastrafjordtunnelen. Det er injisert totalt 43,8 tonn injeksjonsmasse. Det vesentligste av injeksjonen foregikk ved passering under Soknasundet. Her er overdekningen bare 30 m, og det er det minste vi har.

Både Rogaland Contractors og Vegvesenet driver med tre skift etter "Nordsjø-ordningen" med to uker på og en uke fri. Det arbeides mellom kl.06. og kl.02. For vegvesenet som byggherre betyr dette at vi må være en stor byggelederstab for å dekke opp alle skift. I byggeleder-staben for tunnelene er det nå i alt 10 mann under ledelse av byggeleder Gunnar Nærum.

Askjesundet bru

Etter ca. 10 års byggetid er nå endelig Askjesundet bru ferdig. Fyllingene i Askjesundet ble oppstartet i 1981 med fylkeskommunale bevilgninger. Dårlig økonomi i fylkeskommunen satte imidlertid en stopper for fullføringen av brua. Fyllingene ble liggende i nesten 10 år som et symbol på fylkeskommunens dårlige økonomi. Så kom Rennfast og 15. august 1991 ble brua endelig ferdig. Brua er ei 170 m lang bjelkebru fordelt på 5 spenn. Brubjelker og dekkelementer ble prefabrikert og heist på plass. Brua er fundamentert på stålørspeler til fjell.

Ferdigstillingen av brua nå kommer av at man tidligst mulig ønsket forbindelse mellom Sokn og Askje på grunn av massetransport fra Mastrafjordtunnelen til Åmøysundet. Brua blir

bare åpen for anleggs-trafikk inntil hele anlegget står ferdig. Kontraktssummen med RC var på 9,5 mill.kr. (-91 kr). Sluttsummen inkludert planlegging, driftsledelse og moms ser ut til å bli ca. 13,7 mill.kr (-91 kr), og det er lavt for ei så stor bru.

Veg i dagen på Rennesøy

Vegvesenet utfører alle vegarbeider på Rennesøy i egenregi. Det er 10 mann i sving på veggen hvorav 4 går i et eget betonglag som bygger alle bruer og kulverter. Vegarbeidet er ikke av det mest teknisk krevende. Utfordringen ligger først og fremst i å utføre arbeidet til rett kostnad og med rett kvalitet. Til nå ser kostnadsoverslaget ut til å holde med pluss enkelte steder og minus andre steder.

Kvaliteten på arbeidet ser også bra ut. Lokalbefolkningen er imponert over det arbeidet som er gjort. Spesielt de lødde vingemurene på kulvertene har gjort inntrykk. Vi har allerede asfaltert noe over 3 km av veggen fra Bergje til Sørbø i sommer. Går alt etter planen vil veggen helt ut til Mortavika være ferdig asfaltert allerede tidlig på høsten neste år.

Moloen i Mortavika

Utenom tunnelene er kanskje moloen i Mortavika det mest spennende og utfordrende i prosjektet. Hele 380.000 m³ med stein skal plasseres i den snaut 400 m lange moloen.

Det fins liten erfaring både med planlegging og bygging av slike moloer (skuldermoloer) i Norge. Vi har på mange måter måttet lage våre egne "vegnormaler" for moloen med hensyn på kvalitetskrav og toleransekrav ved avvik.

Vi har lagt lista høyt og tror vi har lykket med det. Både vektkontrollen og geometri- kontrollen ser ut til å fungere bra. Det må det også for å tilfredsstille kravene til gjennomsnittsvekt av blokkstein i opptil fire forskjellige lag i 11 soner på moloen.

Det har vært spennende å følge



Askjesundet bru var ferdig 15. august.

(Foto: Kjetil Espedal)



Fra moloen i Mortavika. Gravemaskin med klype blir brukt til å KASTE blokkene på plass.

(Foto: Leif Lindefjell)

sprengningen i steinbruddet på land. Kostnadene til moloen er svært avhengig av blokkandelen i bruddet. Pr. dato ligger blokkandelen på ca. 55% blokk over 1 tonn. Dette er meget bra og gjør at vi mer eller mindre får massebalanse mellom moloen og ferjeterminalområdet.

Syssetning på anlegget

Noen har hevdet at Rennfast kommer på feil tidspunkt fordi trafikkveksten ser ut til å stagnere. Rennfast kommer på rett tidspunkt når man ser på syssetnings-situasjonen i bygg- og anleggsbransjen.

Med stort og smått er det sysselsatt omkring 200 personer direkte på anlegget. Av disse tilhører ca. 104 Rogaland Contractors. Hele 69 personer sysselsatt direkte på anlegget kommer fra vegvesenet. Rennfast utgjør med andre ord en meget betydelig andel av vegvesenets totale virksomhet i fylket, spesielt på anleggssiden.

Besøk på anlegget

Vi har i sommer virkelig erfart at andre er interessert i det vi holder på med. Det har vært besøk fra både inn- og utland. I hele juni måned var det enkeltpersoner eller grupper på besøk på anlegget omtrent hver eneste dag. Heldigvis har vi Torleiv Haugvaldstad på anlegget som informasjonsmann. I hans hender har alle følt seg velkomne og fått seg en god latter, - ikke av anlegget, men av Torleivs mange gode historier.

Hva med Finnøy ?

Tilknytningen til Finnøy har ført til mye diskusjon både lokalt, i Vegdirektoratet og i Samferdselsdepartementet.

Problemet består i at Finnøy i forbindelse med Transportplan for

Ryfylke gikk inn for tilknytning til Rennfast. Da hovedplanen for Rv.519 Rennesøy-Finnøy kom, gikk man imot tilknytningen. I tillegg var finansieringen av Rv.519 på Finnøy høyst uklart fordi denne ikke var med i Rennfast.

I juni ble imidlertid hovedplanen godkjent i Vegdirektoratet og Finnøys tilknytning til Rennfast ble dermed konfirmert. I tillegg kom Regjeringens syssetningspakke i år med 30 mill.kr til Rennfast som skal betraktes som en forskottering til Rv.519 i Finnøy.

Dermed løser også finansieringen seg. Det som nå gjenstår å løse, er om Finnøy skal få garantier for at samlet sum av ferjetakst og bompenger med Rennfast ikke skal overstige det de i dag betaler på ferja til Stavanger.

Økonomi - framdrift

Allerede nå er det klare tegn på at Rennfast vil bli en suksess både når det gjelder økonomi og framdrift. De siste

kostnadsprognoser tyder på at sluttsummen vil ende på 761 mill.kr. (-91 kr).

Dette er lavere enn det prosjektet Stortinget vedtok kostet (939 mill.-91kr). Det er lavere enn det samlede hovedplanoverslag (849 mill.-91kr) og lavere enn det samlede detaljplanoverslag (849 mill.-91kr).

Ferdigstillelsesdatoen på 15.des.1992 ser også ut til å holde. I disse dager vurderes eventuell forsering/tidligere ferdigstillelse uten at noe er avklart.

Arkeologiske utgravninger

Rennfast-prosjektet har ikke bare sysselsatt vegfolk og tunneldrivere. En stor stab av arkeologer har vært i sving i 4 sommersesonger med utgravninger i hele traseens lengde, hovedsaklig på Rennesøy. Rennesøy er pepret med fornminner, og det har vært umulig å få lagt en trasé som unngikk fornminner.

Arkeologisk Museum i Stavanger ble i juli i år endelig ferdig med utgravningene og har nå frigitt traseen. Av Arkeologisk Museum var utgravningene kostnadsberegnet til 17,5 mill.kr(!).

Vi har hele tiden syntes dette er vanvittig mye og har prøvd på alle måter å redusere kostnadene. Spesielt timeprisen på feltpersonell er satt så høyt at muséet må ha en grov fortjeneste på oppdraget. Dette mener vi må være i strid med Kulturminnelovens §10 om hva tiltakshaver skal dekke av utgifter til fornminnegranskning.



Lødd vingemur på Rennesøy.

(Foto: Kjetil Espedal)

Trafikantenes mening:

Vegvedlikehold og kjøreforhold vinteren 1990/91

Tekst: Per Kydland

Foto: Harald Sel

Den tredje i rekken av landsomfattende spørreundersøkelser om vegvedlikehold og kjøreforhold ble avholdt 6.mars og gjaldt vinteren 1990/91. I tillegg til vedlikeholdsområdene Egersund og Bærheim, som har vært med tidligere, deltok Haugesund denne gangen.

Som før ble det utdelt 500 skjema til trafikanter av motorkjøretøy i hvert område med premiering blant de som returnerte skjemaet. Svarprosenten lå som før rundt 50 %, i de to områdene i sør, mens Haugesund-området var helt oppe i 65 %.

Bra i landssammenheng

På grunnlag av en viss vektning av de forskjellige spørsmålene er det beregnet et vedlikeholds nivå for de enkelte fylker og vedlikeholdsområder. For riksveger kom Rogaland best ut i landssammenheng sammen med Aust-Agder, mens for andre veger (fylkes-/kommunale veger) havnet vi nøyaktig på landsgjennomsnittet. Her var Aust-Agder igjen best.

Vedlikeholdsnivået blir beregnet ut fra en skala som går fra 1 til 5, hvorav 1 er svært bra, 2 er ganske bra, 3 er brukbart, 4 er mindre bra og 5 dårlig.

Sammenlignet med forrige vinter har Rogaland hatt en vesentlig

forbedring fra 2.21 til 2.04 for riksvegene og fra 3.06 til 2.93 for øvrige veger inkl. fylkesveger. Dette er kanskje noe overraskende med tanke på at det har vært "mer" vinter i år enn i fjor. Forhåpentligvis har vi gjort en bedre jobb.

De tre vedlikeholdsområdene var nokså jevne på riksvegside, mens for fylkesvegene kom Bærheim noe bedre ut enn de to andre.

Positive til salting

Ser vi på de enkelte spørsmålene, er vel synet på salting kanskje det mest interessante. Rogaland er det fylket i landet hvor trafikantene er mest positive til dette (44 % er helt/ganske enig i at salt er ønskelig mot 23 % på landsbasis), mens Haugesund er det vedlikeholdsområdet i landet hvor trafikantene er mest positive til bruk av salt. Det siste er interessant med tanke på at dette området kun har to vintersesonger bak seg med salting. Det tyder vel iallefall på at dette området har lagt seg på et saltingsnivå som trafikantene finner fornuftig.

Piggfritt

Viljen til å kjøre piggfritt er større her i fylket enn landsgjennomsnittet, men lavere enn i ytre østlandsstrøk. 52 % er svært eller ganske villige til å kjøre

piggfritt i Rogaland. Det er forøvrig atskillig flere som kan tenke seg å kjøre piggfritt i Bærheim-området enn i de to andre. Det er et gjennomgående trekk at det er i og rundt de største byene i Sør-Norge utenom Trondheim folk er mest villige til å kjøre piggfritt.

Bedre sandstrøing

Ellers viser undersøkelsen at trafikantene er godt fornøyd med brøytingen og skiltingen, mens de er mindre fornøyd med sandstrøingen. Det er også dette trafikantene ønsker prioritert dersom det skal brukes mer penger til vintervedlikeholdet, fulgt av økt bruk av kantstolper/brøytstikk.

Problemstrekninger

Av problemstrekninger innen fylket var E 18, Drangsdalen den som ble nevnt av flest trafikanter, mens Rv.45, Hunnedalen var den problemstrekningen trafikantene i Bærheim-området var mest opptatt av. Den strekningen som imidlertid ble nevnt av absolutt flest var E 76, Åkrafjorden i Hordaland. Selvsagt var det trafikantene i Haugesund-området som var opptatt av denne.

God informasjon

Det er om morgenen absolutt flest benytter informasjon om trafikk og føreforhold, og det er meldinger om føreforhold som er mest interessante. Den viktigste informasjonsskilden i Egersund- og Bærheim-området var NRK-radio, mens i Haugesund-området var privat nærradio den absolutt viktigste. De fleste var godt fornøyd med kvaliteten på informasjonen.

Nyttig materiale

Igjen har vi fått mye nyttig materiale som vil bli benyttet ved framtidige prioriteringer av vedlikeholdet både på fylkesbasis og innen de enkelte vedlikeholdsområder. Det at vi ligger på topp i landssammenheng for riksvegene betyr ikke at vi skal slå oss på brystet, lene oss godt tilbake i stolene og tro at alt er såre vel.

Forts. neste side



Rv.45, Hunnedalen, er den vegen som trafikanter i Stavanger/Sandnes/Sola-området mener er problemstrekning nr.1 i Rogaland.

Rogalands første kvinnelege vegarbeidar: - Eg har alltid likt meg ute

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen skal ha 10 % kvinner i vegarbeidsdrifta. Dette er målsettinga i etaten sin handlingsplan for likestilling mellom kjønna.

Det er langt fram før denne målsettinga er oppnådd. I Rogaland er 2 av ca 260 vegarbeidarar i utedrifta kvinner. Det vil seia ca 0,75 %. Og dei 2 som utgjør 0,75 % er Sissel Samsøe ved anlegg i Haugesund-området og Nina Torgersen ved anlegg i Stavanger-området.

Lærling og engasjement

Sissel Samsøe var den første kvinnelege anleggsarbeidaren i Statens vegvesen Rogaland.

Ho var lærling frå 1985 til sommaren 1988, då ho avla fagprøva. Men i dei siste åra har det desverre ikkje vore noko opplagt sak at lærlingane får arbeid i etaten når ein er ferdig utdanna. Slik også for Sissel.

Først var ho engasjert ut året 1988. Deretter var ho innom Haugesund vegstasjon som kontorhjelp i eit år. I 4 månader arbeidde ho så i halv stilling, før ho blei engasjert ved Boknprosjektet i mars 1990. For tida er ho tilsett i eit engasjement, som varer til 1. april 1992.

Fast tilsetning?

- Det er ikkje nokon bra situasjon, seier Sissel, - så høgaste ønsket mitt er fast tilsetning. Spesielt var det frustrerande å

arbeida ved kontoret på Haugesund vegstasjon. Eg har alltid likt meg ute. Og det var grunnen til at eg fatta interesse for arbeid i Statens vegvesen. Det er ein frisk og god arbeidsplass å arbeida ute på vegen.

- Gjeld det også på kalde og sure vinterdagar?

- Ein må kle seg etter veret. Så eg kan ikkje seia at eg lengtar etter å arbeida inne, til og med på kalde og sure vinterdagar. Elles får me heller tola litt kulde og regn. Dei gløymer me fort når me har dei mange gode dagane ute - særleg om sommaren.

Likar det meste

Sissel har etter kvart fått brei erfaring innan dei ulike arbeidsområda i Statens vegvesen, både når det gjeld anlegg og vedlikehald. Me spør henne om det er arbeid ho likar spesielt godt.

- Å leggja belegningsstein er iallfall ikkje favorittarbeidet. Forreften - det går jo bra det også. Nei, eg syns storparten av arbeidet er greit. I dag



foregår jo det meste maskinelt, og å arbeida med maskinar kan eg.

Fleire jenter

Som før nemnt, er det langt fram til målsettinga er nådd når det gjeld fordelinga mellom kvinner og menn i vegarbeidsdrifta. Kva meiner Sissel grunnane er til at ikkje fleire jenter har søkt arbeid i vegvesenet.

- Tradisjonelt er jo vegvesenet ein mannfolk-etat, så mykje av dette sit nok igjen. Mange jenter har jo vore innom som sommarvikarar. Ein del av dei har nok lyst til å satsa på ei fagutdanning i etaten, men dei tør liksom ikkje. Men eg syns fleire jenter burde satsa på arbeid i vegvesenet. Ialffall dersom dei likar seg ute. Og så er det jo så mange kjekke gutar her, - sjøl om mange av dei er litt gamle.

Det seier Sissel Samsøe, som sjøl har rokke å bli 28 år, og som altså kunne tenkt seg fleire kvinnelege kolegaer, trass i alle dei kjekke gutane.

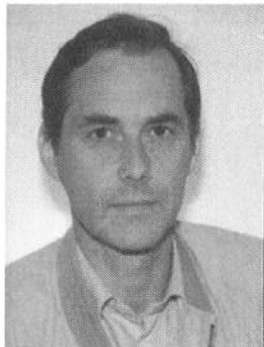
Forts. fra forrige side

Vi må hele tiden tenke på at trafikantene er våre kunder og yte vårt beste for dem.

Vi får håpe at fylkespolitikerne i tiden framover er villige til å stille mer midler til disposisjon slik at vi gis anledning til å gjøre en bedre jobb så trafikantene også kan bli godt fornøyd med vedlikeholdet på fylkesvegene.

Til slutt en takk til dere i de tre vedlikeholdsområdene som har vært med å dra lasset i forbindelse med undersøkelsen, de som har stått for planleggingen, de som har stått for utdelingen av skjema og de som har punchet inn dataene. Dere har gjort en kjempejobb. Til høsten blir det på'an igjen med en ny undersøkelse.

Tankar om kollektivtrafikk



Geir Kjetland er adm. direktør i Haugaland Billag A/S. Han er styremedlem i Samtrafikk A/S. Kjetland har yrkesmilitær bakgrunn og er vpl. major i Hærens Transportkorps.

Det er ferie og eg tråvar åleine i frisk fjelluft langt borte frå den kollektive kvardagen. Her nyttar det korkje med buss eller bil. Ein må ta seg fram for eigen miljøvennleg maskin.

I slike stunder sviv tankane fritt, og ikkje sjeldan fører det til at ein drøser litt med seg sjølv. Er det berre eg som har det slik? Neppe.

Denne gongen kom praten til å dreia seg om kollektivtrafikk; for så vidt ikkje uventa etter å ha sysla snart fem år i denne bransjen. Det arta seg i grunnen som eit sjølvintervju, like springande og uryddig som dei kjappe portretta avisane fyller spaltene med i beste agurktid.

Surfebrett på miljøbølgja?

- Du brukar bussen som surfebrett på den digre miljøbølgja, går det bra?

- La gå med det at både eg og andre rir denne populære brimhesten, men miljøfanatikan er eg ikkje.

Det er illusorisk å tru at kollektivtransport kan løysa dei fleste miljømessige utfordringane me har innan samferdsel.

Me må satsa der det er mest å henta. I første rekkje gjeld det om å ta ein større del av transportarbeidet i dei folketette områda. All rutineprega transport - ikkje minst arbeidsreiser - er vel eigna for kollektiv reisemåte. Her ligg eit stort marknadspotensiale og ventar på utlysning. Då vil ein ikkje berre oppnå å redusera luftforureininga, men i tillegg avlasta vegnettet i dei sårbare rushtidene.

Satsing på naturen

Ellers er det eit paradoks at me i Norge ikkje satsar massivt på å nytta naturgass - det reinaste av dei fossile brensla - innen samferdsel.

Me har uhorvelege mengder av denne miljøvennlege energiressursen og sit i tillegg inne med motorteknologisk spisskompetanse. Det er ein

kombinasjon som burde liggja "i smørauga" for norsk satsing.

I staden ser me at det er utlendingane som fører an. Me, råvareeigarane, kjem diltande etter med eit ørlite alibi på baklomma: Det trillar bevisleg ein naturgassdrevne buss i Trondheim frå tid til anna, og ein gong ut på hausten kjem det visst noko i gong på Haugalandet og. Ja, me satsar så det svir!

Miljøkortet

- I fjor gjekk Haugaland Billag ut med det såkalla miljøkortet og fekk kraftig tilslag etter passasjerstatistikken å dømme. Er haugesundarar jamt over meir letturte enn folk flest?

- Var det berre så vel! Mange av dei har tvert i mot ei grunnfesta negativ haldning til det å reise med buss. Eg har fleire gonger høyrte personar skrøyta av at det er så og så mange år sidan dei sist tok buss. Buss er lågstatus for desse.

Heldigvis ser me nå ei endring. Stadig fleire tykkjer beint fram at det er smart å reisa med buss. Med miljøkortet blei det enda smartare. Me slo ned prisen så pass sterkt at jamvel nokre av dei største stabukkane (dei er ofte gjerrige) kjøpte seg miljøkort. Såleis klarte me å auka passasjertalet på bybussen med 12,3% i 1990, og auken held fram utover 1991.

Ruteopplegg og tilrettelegging

- Meiner du at heile denne framgangen kan tilskrivas det fleksible og rimelege miljøkortet?

- Nei, ein skal vakta seg vel for å tru det. Miljøkortet ville hatt liten verdi om me ikkje hadde sett i verk andre viktige tiltak med ruteopplegg og trafikal tilrettelegging.

Her er eit døme på det:

Me satsa for nokre år tilbake sterkt på å vinna fleire passasjerar i det store bustadområdet Bleikemyr. Me ga folket der eit godt sentrumsretta rutetilbod, men det slo dårleg til.

Årsaka var den at bussane altfor ofte sto fastlåst i bilkø i eit problematisk vegkryss. I rushtida hendte det at bussane brukte 6 - 7 minuttar på å passera krysset. Me slo tidleg alarm og ba om hjelp hos Statens vegvesen Rogaland.

Etter ei tid kom hjelpa i form av lysregulering med sensorar som gir prioritet til store kjøretøy. For oss var det ein suksess fra første dag. Bussane smatt gjennom krysset utan venting, og dermed kunne me tilby kundane våre eit radikalt gagnlegare transportprodukt. Og passasjerane kom, for dei vel reisemåten sin med god dømmekraft.

Samarbeid om gode løysingar

Dette dømet viser kor viktig det er å samarbeide om gode løysingar. Me som driv det daglege trafikkarbeidet er sterkt bundne av trafikale arbeidsvilkår som andre etatar rår med. Utan godt samspel med desse kjem vi ingen veg.

Det er faktisk ganske frustrerande å måtte leggja til sides gode trafikkplanar fordi infrastrukturen manglar eller er uryddig. Fiskarane i Nordsjøen kjenner det truleg på same måte når dei må halde seg borte fra gode fiskefelt fordi det ligg skrot på havbotnen.

Anbud innan kollektivtransporten

- Stortinget vedtok nyleg at det skal åpnast for anbud innan kollektivtransporten. Uroer det deg at det nå kan bli kamp om framtidige ruteløyve?

- Nei, eg er i grunnen glad for dette. Eit sikkert og langvarig løyve kan lett bli ei

Vegen over Bokn - eit sær s v e l l u k k a a n l e g g

Av Arvid K. Jøssang, Bokn

sovepute. Nå blir alle tvungne til å halda seg vakne. Denne lovendringa vil stimulere ruteselskapa til å drive kostnadseffektivt og marknadsretta.

Størst verknad vil anbudsordninga ha i kraft av at ho i det heile eksisterer som riset bak speilet. Det er ei villfaring å tru at anbud, nærast som eit trylleslag, vil gi oss rimelegare og betre kollektivtransport. Det vil i alle høve ikkje skje i Rogaland der dei fleste selskapa i dag driv effektivt.

Selskapsstruktur

Då er det, etter mi meining, langt meir å vinna om ein får betre skikk på dagens selskapsstruktur. Det gjeld særskilt for by- og tettstadsområda på Nord-Jæren og Haugalandet. Eg er overtydd om at det årleg kan sparast mange millionar kroner dersom ein for kvart av desse områda får regiondekkjande selskap.

Då ville ikkje berre kostnadseffektiviteten kunne betrast. Dei reisande ville fått det enklare med omsyn til takstsystem og ruteinformasjon.

Bremsekrefter

- Hvis det er så mykje å vinna, kvifor skjer det då så lite på dette området?

- Det er diverre for mange bremsekrefter ute og går.

På den eine sida har me det som på fint kallast suboptimaliserande særinteresser.

I tillegg slit me med dei som trur at det gjeld andre økonomiske lover for kollektivtrafikkelskapa enn andre verksemdar.

Administrasjonsselskapet

- Eg skulle så gjerne visst kva du meiner om det tillyste administrasjonsselskapet for kollektivtransport, men då måtte vel både turen og spalteplassen vore lengre.

- Ja, spar meg for det i denne omgang. Eg vil berre leggja til at meiningane mine ikkje er påverka av den tynne friske fjellufta. Eg meiner det same i låglandet.

Med store maskinar og 250 millionar kroner til disposisjon, kan ein øydeleggja svært mykje fin natur. Statens vegvesen har, etter mi meining, klart det motsette på Bokn med veg- og bruinngrepa frå terminalen i Arsvågen og fram til Susort.

Heile veganlegget glir fint inn i naturen, og finare blir det når graset får gro opp langs vegane. Dei skjeringane som kjem fram der ein har skote seg ned - ved terminalen på Are, på vegen frå Are til Alvestadkroken og på Austre Bokn før tunelopninga - syner at her har det arbeidd folk som visste kva dei gjorde.

Det er utruleg å sjå kva ein kan få til med få mann og store maskinar. I byrjinga såg det heile nokså kaotisk ut. Men litt i senn tok det heile form, og ein som ikkje skjønar seg på vegutbygging kan sjå at her er mål og meining med det dei gjer.

Tilværet har endra seg mykje på få år for oss som bur på Bokn.

Me har nok hatt våre tvil om alt det nye berre ville føra positive ting med seg. Skulle me til byen før, gjekk me heile tida med ei innebygd klokke i bakhovudet om at me ikkje måtte gløyma oss ut. Me måtte ikkje bli for seine til ferja. No kan me berre setja oss i bilen og dra til Haugesund på ein god halvtime, utan å tenkja på at me må rekke "Gullhøna" heimatt.

Eg vil rette ei takk til alle dei i Statens vegvesen som verkeleg kan vegbygging, og som såleis har skapt ei ny ferd-selsåre for alle oss på Vestlandet - og særleg oss på Bokn.

I Skudenes får dei nå klage og krangle som dei vil. Det er nå trass alt ikkje lenger for dei å køyre til Bokn enn det har vore for oss boknarar og folk frå Tysvær å køyre til Skudenes, sjøl om det høyres slik ut.



- Med store maskinar og 250 mill. kroner kan ein øydeleggja svært mykje natur. Statens vegvesen har klart det motsette på Bokn, meiner artikkelforfattaren. Fotoet er frå Boknasund bru, flagpynta og klar til å ta i mot Kong Harald og hans fylgje, 26. juni i år.

(Foto: Harald Sel)

John S. Tveit - Leiar av Stortingets Samferdselskomité

Intervju og foto: Johan Lund

John S. Tveit er fødd i tidlegare Skjold kommune, er vaksen opp der og i Haugesund, men har sidan 1955 budd i Tysvær, sentrum i den gamle Tysvær kommune.

Han kom inn i kommunestyret i 1959 og vart gjenvalgt i 1963. Men den perioden vart kørt avdi me fekk den store kommunesamanslutninga i 1965 med nyvalg. Tveit valde då å stå over og dreiv eigen forretning.

Men interessa for politikk må ha halde seg, for frå 1968 fylgde ein 8 års-periode som ordførar, ein 16 års-periode i fylkestinget, herav 4 år som fylkesordførar og så val og gjenval til stortinget.

I nåverande periode sit han som leiar av samferdselskomiteen. Det var i den eigenskapen me ville ha ein prat med han i ferietida.

Stortingets Samferdselskomité

Me spør Tveit om hovudoppgåvene i samferdselskomiteen.

- Vegsakene utgjer den heilt dominerande saksmengda i komiteen. NSB, televerket og postverket dekkjer sjølsagt viktige samsfunnsoppgåver, men dei har eigne styre som avgjer mykje av det som kunne liknast med vegsaker. Når det gjeld ressursbruk i investeringar, er vegsektoren den klart største.

Komiteen ser det som viktig å vera godt orientert om dei geografiske tilhøve i riket. Ein arbeider ut frå det mål å ha vitja 2 fylke kvart år. På desse turane får me greie på langtidsplanar og saker av generell art.

Elles vil det være aktuelt å ta særskilte synfaringar når viktige prosjekt skal handsamast. Det vil såleis verta aktuelt med eiga synfaring for tunnelprosjektet for Høgsvfjorden.

Ferjefri/ferjereduserte samband

Me spør om det er samsfunnsmessig rett å bruke store summar på å skaffe ferjefri/ferjereduserte samband når me veit at det er sterke utbyggingsbehov elles.

- Eg har alltid sett på ferjer som barrierar. Sviktande regularitet og dårlig frekvens kan aldri vera anna enn

ein hemske for samsfunnet. Me vil aldri få eit heilt ferjefritt samband langs Vestlandet, og det er heller ikkje meininga. Men me må bryta dei ein-sidige aust-vest sambanda me har i både veg- og i jernbanesektoren.

Ei gjennomgåande trafikkåre vil gje distrikt og landsluter vekstvilkår, men også lokalsamsfunn vil få impulsar og levekår til trygging av busetnad og arbeidsliv.

Når det gjeld Kyststamvegen til dømes vil særleg kommunane Bokn, Rennesøy og Finnøy ved betre samband få utviklingsvilkår dei nok vil veta å bruka. Når me dessutan veit at trafikantane er med på kostnadene gjennom bompengar, ser eg det som heilt rett å bruka store budsjettsummar på slike prosjekt.

Om å representera distriktet

Ein tidligare vegsjef fortalde om ein tingmann fra fylket vårt som sjeldan tok ordet i debatten om vegbudsjettet. Men den eine gongen han gjorde det, tala han varmt om eit prosjekt i Trøndelagen.

Me spør om distriktslojaliteten er eit problem.

- Tyngda av arbeidet ligg i komiteane. Det er rutinar for samssetning av komiteane og eigne ynskje vert og vektlagt. I komiteane er det klart at tingmennene talar distriktet si sak, det er som regel lite å gjera i plenumsdebatten. At det talast for galleri eller TV er vel kjent nok. I einskildsaker kan partiloyalitet kome i strid med distriktslojaliteten.

Ei anna sak er kva tidspunkt det er rett å engasjera seg i konkrete saker. Me må vera varsame med å gje uttrykk for bestemte løysingar så lenge ei sak ikkje er ferdig utgreidd.

Skal ei sak til dømes gjennom instansar som skal gje fråsegn eller drøftast med interesseorganisasjonar, aksjonsgrupper m.v., vil desse lett få



John S. Tveit likar seg på sjøen. Intervjuaren fekk vera med ein tur til det smale innløpet til Tysvær. Dette var kyrkjevegen for dei vestre delene av kommunen.



John S. Tveit og ektemaken Birgit i den trivelege vinterhagen i heimen i Tysværvåg. Som rikspolitiskar vert det mykje fråvær frå det trivelege huset i sjøkanten.

inntrykk av at saka er avgjort på førehand, og slik framferd kunne vere kritikkverdig.

Hvis lokalpolitikarar ber meg gå inn for eit prosjekt, t.d. røyrbrua over Høgsfjord, kan dei ikkje venta det idag. Dei bør vera nøgde når eg idag seier at eg går inn for ferjefri Ryfylkeveg, og at det er naturleg som Rogaland sin representant å gå inn for det som det er eit klårt politisk fleirtal for i fylket.

Miljøsyn i vegsektoren

Me spør om satsinga i miljøsektoren.

- Det er to omgrep som må vektleggast, svarar Tveit. Det eine er det fysiske inngrep i naturen, det andre er skadene ved sjølve trafikken, særleg støy og utslepp fra køyretøya.

Når det gjeld det første, vil eg gje vegvesenet honnør for fin utforming av anlegga. Her er skjedd mykje i dei siste ti-åra. Vakre vegers pris gjev uttrykk for rett tenking her.

Når det gjeld å minska forureininga og støyen, er det mykje ugjort. Det er vel klårt at gamal bilpark gjer meir skade enn ny. Sett ned avgifta kraftig på

nye bilar og legg mykje på bensinprisen, så er det all grunn til å rekna med hurtigare skifte til ny bil og kanskje også redusert køyrelengd. Men så er det dei som seier at dette vil føra til auka bilproduksjon, noko som i seg sjølv vil auke forureininga på produksjonsstaden, så problemstillinga er komplisert.

Tilhøvet

politikarane - administrasjonen

Dåverande rektor ved NTH, professor Gunnar Bøe, sa på eit kurs ein gong at administrasjonen si oppgave er å utreida og å iverksetta, medan det er politikarane si sak å velja eller bestemma. Me spør om Tveit sitt syn på det.

- Eg har aldri hatt problem med illojal administrasjon. Ikkje minst i dei fire åra som fylkesordførar opplevde eg fint samspel med administrasjonen. Kom det i forsamlingar fram tankar og idcar som kravde nærare oppfølging eller utgreiing, vart dette fylgt opp.

At administrasjonen er lojal mot lovar og regelverk, er som det skal vera, og det ville vere galt å påverka den til

anna haldning. Det må vera vår oppgave som politikarar å finne ordningar som løyser på for stivt regelverk, altså ved større grad av fleksibilitet.

Tilhøvet

vegvesenet - fylkeskommunen

Spørsmålet om vegetaten sin organisatoriske plass har vore drøfta frå tid til annan. Kommunenes Sentralforbund har gått inn for at vegvesenet skal vera eit fylkeskommunalt organ. Me spør Tveit om han har synspunkt på det.

Vidare spør me om han har tankar om kven som skal ha tilsettingsretten for vegsjefane. Bakgrunnen for dette spørsmålet er at enkelte meiner vegsjefane er for mektige i tilhøvet til fylkeskommunen.

- Personleg har eg gode erfaringar i samarbeid med vegsjef, både då eg var ordførar og i perioden som fylkesordførar. For så vidt kunne me hatt nåverande ordning. Men uansett vil jo vegsjefen ha ei dobbelstilling så lenge me har både riksvegar og fylkesvegar med kvar sine budsjett. Eg er difor ikkje framand for tanken å omgjere vegsjefen til ein fylkeskommunal institusjon.

Om å vera gift med ein heiltidspolitiskar

Som det går fram av innleiinga i dette intervjuet, har Tveit vore politiskar på heilårsbasis i fleire valperiodar. Det inneber fråver fra heimen det meste av året.

Me spør ektemaken Birgit om samtykke frå henne har vore verre å oppnå enn klarering frå nominasjonskomiteen.

- Det er klårt at ein lyt finna seg i mykje einsemd gjennom vekene, men eg har aldri hatt problem med å la John sjølv velja politisk karriere. Og så har eg noko gildt å sjå fram til kvar veke, for han er jo vekependlar mellom Tysvær og Oslo. Dertil har me jo det meste og det beste av sommaren saman.

Eg har elles vitja han i hovudstaden, men då hadde han så mykje å gjera at eg såg mindre til han der enn heime, seier ho.

Nytt kurs i grunnleggende ledelse

Tekst: Lars Eide

Foto: Marit Garborg

I tidsrommet juni-91 til mars-92 vil vegkontoret avholde et grunnleggende lederkurs for det første kullet. I alt 16 deltakere var samlet til første del i Sauda 17. - 19. juni 1991. En tropp av seksjonsledere fra vegkontoret og Biltilsynet, og noen oppsynsmenn og vegmestre skulle tilbringe 3 døgn sammen.

Stort engasjement

Det ble en "pang" start på kurset. Etter ankomst gikk det rett på "visjoner" ved Mara Scense som holdt gjengen i ånde helt til kl 2230 om kvelden. Snakk om munnflom og engasjement. Hun holdt oss oppe alle, var ikke snakk om å slappe av der, nei. Meget bra sekvens av kurset, og et positivt inntrykk som innledning. Dette ga forventninger til fortsettelsen. I og med at vi hadde denne delen først, ble deltakerne fort "dus"

med hverandre. Engasjementet var meget bra hos alle, og vi hadde en lett fin tone kurset gjennom, og mange fine idéer kom opp.

Dette medførte selvsagt spørsmål om lederne over oss. Hvorfor er ikke de på slike kurs? I det minste for å få tilbakemeldinger på hva der er av visjoner og gode forslag for å gjøre våre arbeidsplasser bedre og mer engasjerende til det beste for etaten.

Målstyring og omstilling

Neste dag hadde vi to karer fra Vegdirektoratet som dro gjennom hele "Målstyring i Statens vegvesen" med dens ledelsesformer. Også dette var meget interessant.

Målstyring er det "nye" i etaten, og noe alle må få skikkelig kjennskap til, slik at vi alle har det samme for øye, å jobbe helhetlig for etaten. Er vi ikke villige å omstille oss i denne perioden, vil vi falle utenom. Første samling av kurset

ble avsluttet med kommunikasjon og medarbeidersamtaler. En god oppfølging, og inntrykket var positivt hele kurset igjennom. Det er viktig med eksterne foredragsholdere på slike kurs.

Brevkurs i kommunikasjon

Videre skal vi til neste dagsamling, som er i september-91, ha gjennomført brevkurset i kommunikasjon i arbeidslivet. Vi er inndelt i grupper og har diskusjoner for innsendelsen av gruppebrevet til NKI.

Dette med å samle opp det vi skal vektlegge i brevet og som skal føres i penne, går på rundgang i gruppen, gruppeformann er fast. Videre skal vi også til neste samling ha gjennomført tre medarbeidersamtaler. Senere følger nye NKI-brev og ny dagsamling på nyåret, og avslutningsvis i mars-92 en todagerssamling i Sauda.

Behov og sammensetning

Vi spurte oss riktignok noen og hver om behovet for dette kurset. Grunnleggende ledelse; det høres jo nokså rart ut når de fleste av oss som var samlet i Sauda hadde gjennomsnitt 20 års ledererfaring i vegvesenet. At vi nå skulle lære noe nytt om dette. Men det må jeg si, at det er et av de beste kurs jeg har deltatt på.

Spesielt sammensetningen er positiv, med deltakere både fra vedlikeholdsområdene, biltilsynsstasjonene og vegkontoret. Dette å bli kjent er grunnleggende viktig for i fellesskap å kunne gjøre et best mulig arbeid for etaten.

Gjør det du kan, med det du har, der du er

Kurset kan på det varmeste anbefales ut fra hva vi var gjennom på kurset. En får hjelp til å finne mer av seg selv, og ut fra det å yte mer av seg selv, slik at en til slutt får gjøre det du kan, med det du har, der du er. Det er viktig at alle ledere går kurset, slik at alle ser vegvesenets mål og styrer etter dette.



Her ser vi fra venstre: Trond Ytre-Arne, Vegdirektoratet, Olav Aardalsbakke, Biltilsynet Stavanger, Jon Kato Fremstad, Vegdirektoratet, Njål Hanasand, Nærhø vegstasjon, Reidun Lanne, Biltilsynet Stavanger, Lars Eide, Egersund vegstasjon, Tønnes Frøyland, Haugesund vegstasjon, Johan Berentsen, Biltilsynet Haugesund, Elisabeth Renberg, Øivind Kommedal, Sverre Andersen, Svein Nyback Nilsen, alle vegkontoret, Svein Fure, Sand vegstasjon, John Reidar Gard, anlegg, Jostein Wagle, Arne Johannesen, begge vegkontoret, Thorleif Prestegård, Biltilsynet Haugesund og Kåre Høyland, Tau vegstasjon.

"Sykle til jobben"-aksjonen 1991

I tiden 24. mai - 21. juni gikk den landsomfattende aksjonen "Sykle til jobben" av stabelen.

Ved Statens vegvesen Rogaland var det bedriftsidrettslaget ved trenings- og aksjonsutvalget som stod for opplegget. Skjema hvor de ansatte kunne føre på de dagene de syklet til jobben ble satt opp

på lett synlige steder på vegkontoret, biltilsynsstasjonene, vegstasjonene og anleggskontor.

Oppslutningen om aksjonen var imponerende. 58 ansatte syklet fra 1 til 25 (!) ganger i løpet av den måneden aksjonen varte, til sammen 369 sykkel-dager.

Alle deltakerne deltar automatisk i trekning av sykler på landsbasis. Trekningen her foregår til høsten, så de aktuelle får leve i spenning en stund til.

Lokalt stilte dessuten vegvesenets bedriftsidrettslag midler til disposisjon for lokal premiering.

Ellers regner vi med at det blir en ny aksjon neste år. I mellomtiden oppfordres alle til å sykle på jobben så ofte de kan. Det er god trim!



Sykelkorg var 1. premien i den lokale premiering som bedriftsidrettslaget sto for. Her får Bård Asle Nordbø overrakt premien av Inger Langvik og Per Kydland.

Følgende vant loddrekningen blant deltakerne:

1. premie (sykelkorg) : Bård Asle Nordbø, Vegkontoret
2. premie (sykkelveske) : Sigmund Holgersen, Biltilsynet Haugesund
3. premie (sykkelveske) : Rolf Nilsen, Bærheim vegstasjon
4. premie (sykkelveske) : Hølen Lomeland, Vegkontoret
5. premie (sykkellykt) : Else Alendal, Biltilsynet Haugesund
6. premie (sykkellykt) : Irene Stangeland, Bærheim vegstasjon
7. premie (spilerelleks) : Jon Eyvind Danielsen, Vegkontoret
8. premie (spilerelleks) : Elisabeth Aadland, Biltilsynet Stavanger

For trenings- og aksjonsutvalget
Randi Nesdal, Inger Langvik og Per Kydland

Bruk sykkel

2 gule tjenestesykler er innkjøpt av vegkontoret i Rogaland. Så skal du ut et ærend er det kanskje raskere, og helt sikkert mer miljøvennlig å bruke sykkel i stedet for bil. Syklene står parkert i sydenden av Lagårdsvegen 80, og nøklene fås utlevert i resepsjonen.

Her ser vi to som lar bil være bil, og heller sykler når de har et ærend. Elin Fjetland og Marianne Stokkebø på snartripp til sentrum.



Svalestad bru restaurert

Tekst og foto: Levy Dalen

Gamle Svalestad bru på Helleland er restaurert. Tre mann fra vedlikeholdet i Dalane-distriktet har utført arbeidet.

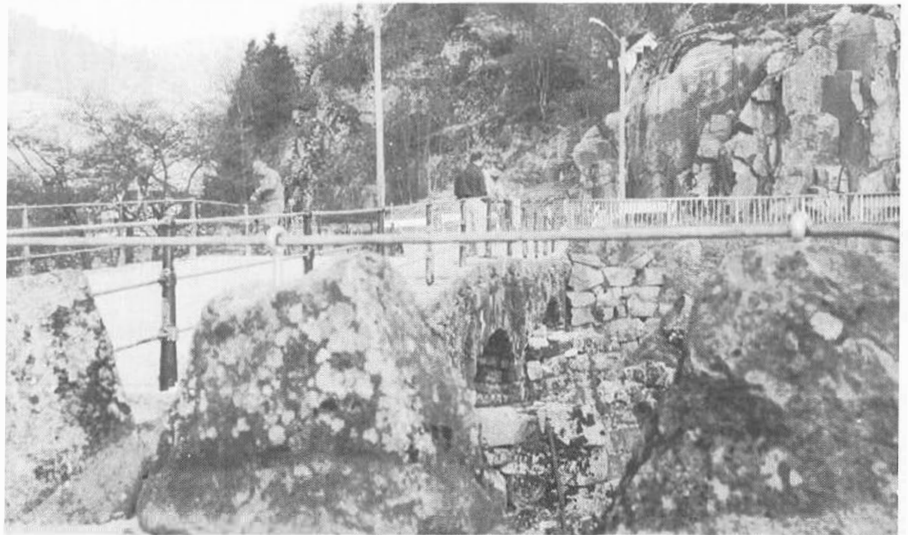
Brua er ei steinhvelvet bru, bygget i naturstein. Den er 34 meter lang, 5,20 meter brei og har 3 spenn. Brua er bygget i 1842. I 1919 ble brua fuget og tettet. Siden den tid er det utført lite arbeid på brua.

Restaureringen hadde som formål å få brua mest mulig lik det den var i 1842. Gammel asfalt og grusmasser ble fjernet så langt det var mulig ned mot steinhvelvet. "Kantdrager" av naturstein ble så opprettet og forankret, samtidig som det gamle rekkverket ble fjernet. Oppå steinhvelvet ble det så støypt et 7 cm lag med fiberbetong for å hindre vannlekkasje. Videre ble det lagt et lag med asfalt. Til slutt fikk brua nytt rekkverk, samtidig som det ble satt opp stabbesteiner i hver ende.

Den totale prisen på restaureringa er ca kroner 200 000. Brua kostet ca 7000 kroner da den ble bygget i 1842.

Adm.sjef Svein Magne Olsen, som er Statens vegvesen Rogaland sin kontaktperson for Norsk Vegmuseum, sier at han er svært godt fornøyd med resultatet av arbeidet på Svalestad bru.

Restaureringsarbeidet føyer seg fint inn i rekken av de andre restaureringsprosjektene utført av vedlikeholdet i Dalane de siste årene (Terland klopp, Stranda bru, Hestad bru), sier Svein Magne Olsen.



Svalestad får her den siste finpussen under restaureringsarbeidet. I framgrunnen de nye stabbesteinene som er satt opp i hver ende, og det nye rekkverket. På brua ser vi Svein Magne Olsen i samtale med Malvin Hegdal. Ved rekkverket på andre sida ser vi Torbjørn Helleren. Kjell Narvestad var den tredje vegvesen-arbeidaren som stod for restaureringsarbeidet.

Takk fra Haugesund kommune

Haugesund kommune ønsker å takke for all god velvilje og arbeidsinnsats fra Statens vegvesen i forbindelse med kongefamiliens signingsferd.

Det er godt å merke at det samlende symbol som monarkiet er, også gjør vårt bysamfunn åpnere for hverandre, uansett hvilken funksjon vi har.

Det var utført et godt arbeid fra deres side på og langs de vegtraséer som kongefølget skulle passere.

Hver eneste en av dere takkes så meget for dette.

Med hilsen
Haugesund kommune
Marit Løvvig
formannskapsssekretær

Takk frå Bokn kommune

Mange takk for blomster og gåve vi fekk ved vegåpninga 26. juni.

Hjarteleg takk også for den fine kniven.

Vi nyttar samtidig høvet til å takka for godt samarbeid i plan- og byggeperioden. Anlegget er ei pryd for bygda.

Med helsing
Bokn kommune
Leif Vatnaland
Ordførar

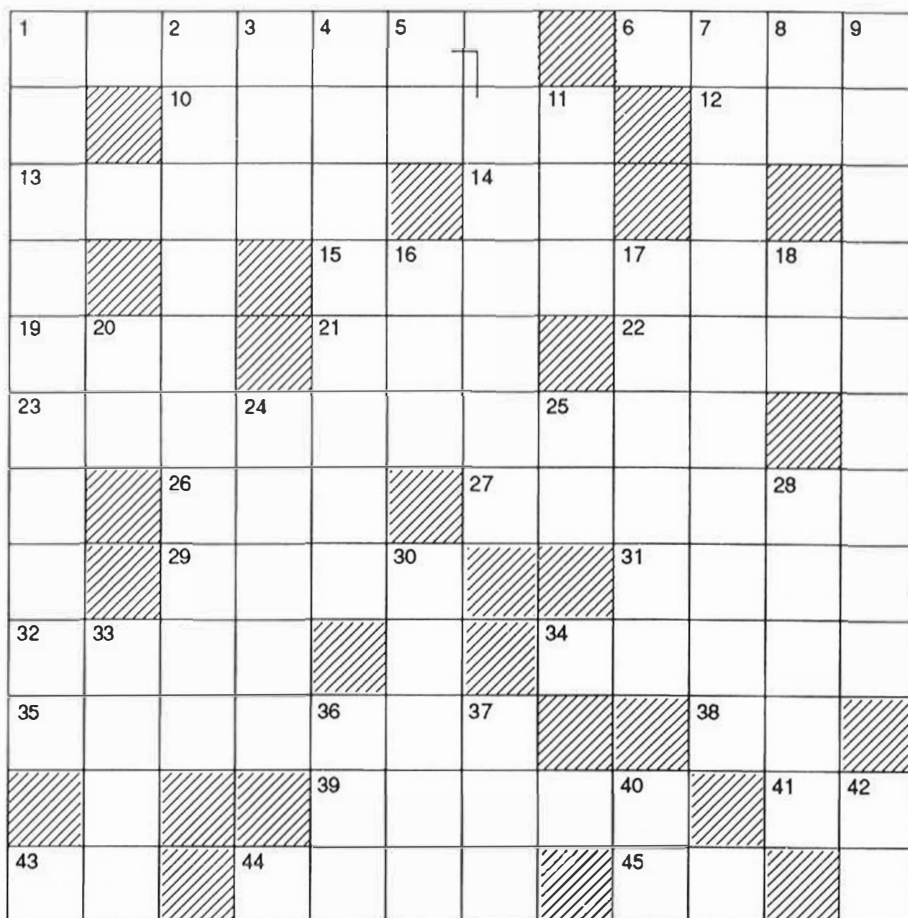
Stor trafikk på Boknsambandet

Trafikken over Boknafjorden har vore større enn venta i sommar. Frå opninga av Boknsambandet 26. juni og ut juli blei det frakta ca 60.000 bilar mellom Mekjarvik og Arsvågen.

I tillegg kjem over 20.000 bilar som i dette tidsrommet er frakta mellom Mekjarvik og Skudeneshavn. Dette er ca 12 % fleire bilar enn for same perioden i 1990, då all ferjetrafikk gjekk mellom Mekjarvik og Skudeneshavn.

Den store trafikken over Boknafjorden har halde fram i august, men når Rygjavegen går i trykken har ein ennå ikkje fått dei endelege trafikktala.

Kryssord nr. 6/91



VANNRETT

1. Graves det under
6. Far
10. Kollidere
12. Fugl
13. Esperanto
14. Mesterskap
15. Myndighet
19. Gutt, eng.
21. Havn
22. Føre
23. Ulik
26. Spise
27. Tidsrommet
29. Løp
31. Industri
32. Blir enige
34. Stemme
35. Oppstilling
38. Lever
39. Tømme
41. Øyeblikk
43. Lek
44. Land
45. Smile

LODDRETT

1. Spillemenn
2. Håndtverkeren
3. Treg
4. Matrett
5. Selskap
7. Duoen
8. Tre

9. Instruks

11. Navn
16. Bra
17. Åpning
18. Lov
20. Moderne
24. Moralsk
25. Den gang

28. Dyr

30. Esker
33. Rykk
36. Haste
37. Dyr
40. Nedbør
42. Røys

**Premien er et
FLAX lodd**

Løsning nr. 4/91



Vinnere av kryssord nr. 4/91 ble:

Kjell Dalaker
Vegkontoret

Jan Erik Lygren
4390 Helleland

Løsningen på kryssord nr. 6/91 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 20. september 1991

Innsendt av:

Adresse:

Vegcupen i fotball 1991

Tekst: Amund Nilsen

Foto: Bård Asle Nordbø og Marianne Stokkebø

Årets vegcup i fotball ble avviklet på Ladeanlegget utenfor Trondheim 14. og 15. juni.

Også i år stilte vi med både dame- og herrelag. Begge lagene var godt forberedt, - ikke minst damelaget som



Foran f.v.: Nina Torgersen, Dagmar Johnsen, Turid Løland, Aina Solheim, Bak f.v.: Marianne Stokkebø, Anne Marie Torsvik, Bodil Wigdel, Mona Vareberg, Lise Bruder, Liv Jonassen.



Foran f.v.: Torbjørn Insteffjord, Amund Nilsen, Tor Skårland, Ernst Walskaar, Svein Kyte, Pål Tornes, Bård A. Nordbø. Bak f.v.: Svein Josdal, Geir Gudmestad, Tor Oskar Walskaar, Bjørn Alsaker, Rune Larsen, Øivind Kommedal, Arne Johannesen, Ernst Owe Strøm.

hadde en hard oppkjøringsperiode med trening hver onsdag for å få en toppform under turneringen.

Herrelaget regnet med å ha formen inne etter å ha spilt flere seriekamper på våren.

At damelagets oppkjøringsperiode gav resultater viser resultatene. Etter solid innsats ble all motstand feid til side, og med bare seiere i de innledende kamper var de klar for semifinalen.

I semifinale skulle de møte selvste Vegdirektoratet, vinner av forrige turnering.

Laget startet brukbart, men kreftene begynte å ta slutt samtidig som noen av nøkkel-spillerne pådro seg mindre skader.

Dette førte til at Vegdirektoratet til slutt vann 9 - 0. Selv om tapet mot Vegdirektoratet ble

størt, er det all grunn til å gratulere damelaget med en kjempefin innsats. Laget viste stor fremgang fra i fjor, så viss fremgangen fortsetter er det bare å sette seg høyere mål.

Herrelaget hadde og en god innledning på turneringen med seiere i de to første kampene. Resultatene mellom de andre lagene i puljen gjorde at vi ville gå til semifinalen selv med uavgjort i den siste kampen. Der møtte vi Troms, som ble for sterke for oss og de vant til slutt 2 - 0. Dermed var herrelaget ute av turneringen.

Til slutt er det god grunn til å gi ros til Sør-Trøndelag for et godt arrangement med gode baner og fint opphold. Alle var enige om at det var en fin tur. Selv om vi ikke nådde helt opp denne gang, håper vi å komme sterkere igjen neste år.

RESULTATER

Damelaget:

Rogaland - Sogn og Fjordane 3 - 0

Rogaland - Oppland 5 - 0

Rogaland - Vest Agder 2 - 0

Semifinale:

Rogaland - Vegdirektoratet 0 - 9

Herrelaget:

Rogaland - Akershus 2 - 1

Rogaland - Buskerud 9 - 0

Rogaland - Troms 0 - 2

Damefinale:

Vegdirektoratet slo Sør-Trøndelag etter straffespark

Herrefinale:

Vestfold - Troms 1 - 0

Trimfest på Bokn

Tekst: Johan Lund
Foto: Johan Lund
og Kolbjørn Grødem

Siste veka av juni månad opplevde folket i øykommunen Bokn ei storhending dei aldri får att, nemleg tilkopling til Kyststamvegen, opning av ferjesamband til Sørfylket med kongeleg vitjing som klårt høgdepunkt. Men dei opplevde også ei anna storhending som dei vil få ta del i gjennom mange år, nemleg TRIMFESTEN.

Gjennom lang tids førebuing av trimentusiastar frå bedriftsidrettslaget vårt

og Bokn Idrettslag var det lagt opp til ein trimfest av dei sjeldne.

I idrettslaget vårt har ein etterkvart lagt seg på den lina at dugnadsinntekter som ei gruppe skaffar laget, i første rekke skal koma gruppa sin aktivitet til gode. Trimfolket hos oss har i eit par år deltatt i Holmenkoll-stafetten, for det meste for eiga rekning. (I greiner som fotball, handball, orientering dekker arrangøren reisckostnadene).

Ideen om å skaffa trimfolket betre økonomi ved å ta del i førebuinga og avviklinga av Bokn-tilstellinga fenga. Det melde seg mange nok til at våre folk

kunne ta på seg start, innkomstkontroll med tidtaking og resultatlistar. Bokn Idrettslag ordna med matstasjonar, gåvepremiar, lokaler på skulen. Fellesoppgåve var å skaffe reklameinntekter ved innbyding og programhefte.

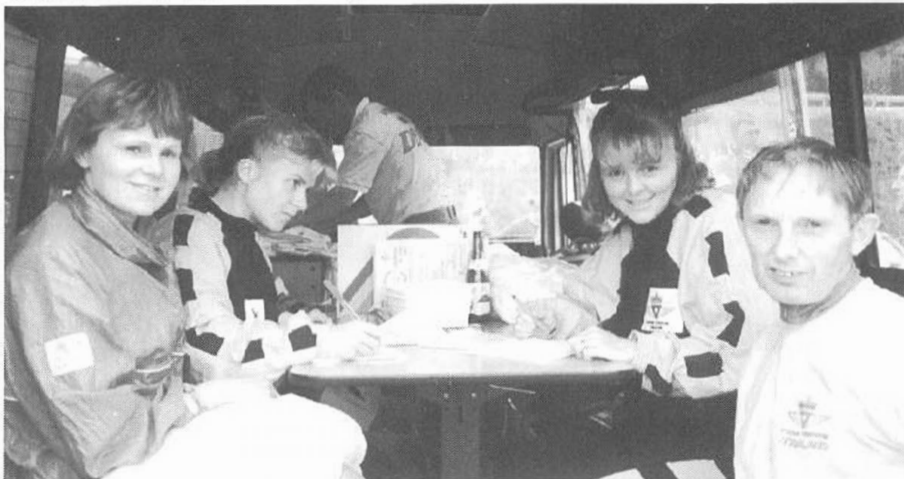
Ein har ikkje i skrivande stund oversyn over det økonomiske resultatet, men det er på det reine at det blir eit bra overskot. Av dette vert ein del sett av til å dekkja seinare års arrangement, ein kan ikkje rekna med så store reklameinntekter når bruopningar o.l. er komne meir på avstand.

Trimøvingane var løp eller marsj, nemleg halvmaraton (21 km) og 10 km-løp og 5 eller 10 km marsj. Nemningane var Firebruersløpet og Bruamarsjen.

Tanken er at arrangementet skal gå for seg kvart år, førebels i ein 10-års periode, men vonleg permanent.

Våre eigne trimentusiastar var denne gongen mest opptatt som funksjonærar, men nokre få hadde rive seg laus og tok del i øvingane.

Framhald neste side



Frå ein av arrangørbilane før start. Frå venstre: Nidun Sandvik, Aina Solheim, Kolbjørn Grødem, Kari Smådal Turøy og Magne Goa.



Kort tid før start på Kårstø for halvmaraton og 10 km-løp. Ordføraren og Geir Strømstad ser til at alt går rett for seg.

Eldre biler skal kontrolleres ved eierskifte

Tekst: Alf Egil Tollefsen

Fra 1985 til 1990 har gjennomsnittsalderen på norske personbiler steget fra 7,7 år til 8,6 år. Tallene for mopeder og motorsykler viser samme utvikling, med en stigning fra 8 til 9 år. Dette viser tallene i en fersk kjøretøystatistikk fra Vegdirektoratet.

Dette er en kraftig økning i alderen på kjøretøy, sier kontorsjef Odd Barstad i Vegdirektoratet, som mener at det er en klar sammenheng mellom den økonomiske situasjonen blant folk og den manglende fornyelse av kjøretøyparken.

Den økonomiske situasjonen ser også ut til å ha innflytelse på vedlikeholdet av kjøretøyene. Biler som skifter eier er etter erfaring ofte beheftet med betydelige mangler.

Biltilsynssjefen har bestemt at kontrollen av denne gruppen kjøretøy

skal intensiveres. Som en forsøksordning ut 1992 skal det innføres teknisk kontroll i forbindelse med eierskifte av alle personbiler, varebiler og kombinerte biler som er 6 år eller eldre og som ikke har blitt kontrollert i løpet av de siste 12 månedene.

Forsøksordningen vil i første omgang bare gjelde distrikt 35, som er biltilsynsstasjonen i Stavanger. Dette er et samarbeid mellom Rogaland bilbransjeforening, Forbrukerkontoret i Rogaland og Biltilsynet.

Ordningen vil virke slik at biler med godkjent tilstandsrapport fra spesielt godkjent verksted/testestasjon kan omregistreres uten kontroll ved biltilsynet. Biler uten tilstandsrapport omregistreres, men blir innkalt til kontroll hos biltilsynet dersom ikke godkjent tilstandsrapport blir levert innen 30 dager.

Bilbransjen forplikter seg til å utstede tilstandsrapport for alle biler eldre enn 6 år som bransjen frambyr for salg eller omsetter. Ved utstedelse av godkjent tilstandsrapport skal bilen utstyres med oblat.

Denne ordningen er også publikumsvennlig da kjøper av et kjøretøy vil få tilgang til en faglig vurdering av kjøretøyet.

Biltilsynet vil gjennomføre en sikkerhetskontroll av kjøretøyet som er gratis. Bilbransjen vil tilby en mer omfattende kontroll som omfatter både sikkerhetskontroll og drifts/tilstandskontroll. Denne kontrollen vil verkstedet ta betalt for.

Denne ordningen vil ha en trafikk-sikkerhetsverdi og vi håper den vil være med på å heve standarden på kjøretøyparken.

Frå forrige side:

Vi nevner at Magne Goa sprang halvmaraton på 1.38.32, som heldt til 11. plass i hans klasse. På 10 km. løp vart Helge Bakka nr. 4 i sin klasse med 45.04, Kari Smådal Turøy og Nidunn Sandvik vart h.h.v. nr. 1 og 2 i sin klasse med tidene 45.27 og 50.43.

Arrangørane seier seg sers godt nøgde med tilslutninga. I løpa deltok 225, herav 51 kvinner og i turmarsjane ca. 400 i alle aldrar og bae kjønn.

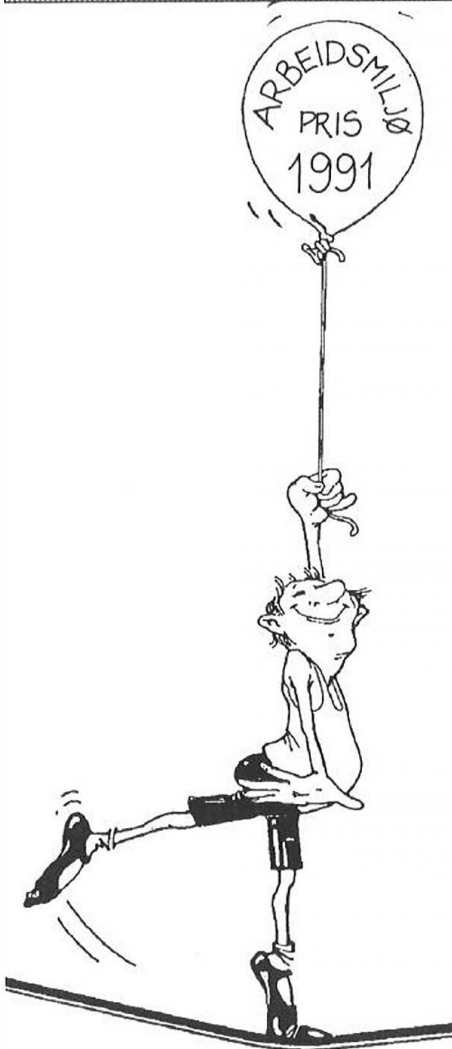
Det var delt ut ca. 100 gåve-premiar og alle som fullførte fekk medalje.



Ordfører Leiv Vatnaland og ledar i vegvesenet sitt bedriftsidrettslag var med og kasta glans over Trimfesten. Her er dei ved vendepunktet for 5 km-marsjen. Korkje dei eller andre trong hjelp frå ambulansen.



Vår mann på halvmaraton, Magne Goa, i fin stil like før målplassing.



Send forslag på din kandidat

Vi har den glede å innby samtlige ansatte til å utpeke kandidat til årets arbeidsmiljøpris.

Prisen er en heder for de som har bidratt til å skape et sikkert og godt arbeidsmiljø. Det kan være fysiske forbedringer som gir større verne- og sikkerhetseffekt. Men den kan også være en anerkjennelse til de som skaper godt og trivelig arbeidsmiljø.

Det betyr mye med gode ord, sagt for å glede. Å vise omtanke for hverandre er viktig for å skape trivelige arbeidsplasser. Bedring av psykososiale forhold vil i fremtiden stå mer sentralt i miljøarbeidet. Det er en klar sammenheng mellom godt arbeidsmiljø og økonomisk vekst, som igjen får betydning for hele samfunnsutviklingen.

Retningslinjene ble første gang presentert "Rygjavegen" nr. 1/91. Vegsjefen foretar prisutdelingen 6. desember 1991. Så kjære kollega, merk tidsfristen, og send ditt forslag på den person eller avdeling du ønsker skal få prisen!

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 avgjør hvem som får prisen.
5. AMU kan også beslutte at det ikke deles ut pris for det aktuelle år.

YRKESKADDEFORSIKRINGEN

Ny lov om yrkesskader og yrkessykdommer

- Gjeldende fra 1. januar 1990 -

- * Alle arbeidstakere som skades eller blir syke på jobben som følge av ulykker eller påvirkning fra skadelige stoffer eller arbeidsprosesser, har nå krav på å få dekket ekstrautgifter og fremtidige inntektstap og menerstatning etter den nye yrkesskadeforsikringen.
 - * Ved dødsfall har de etterlatte krav på erstatning for tap av forsørger.
 - * Belastningsslidelser faller utenfor loven.
 - * Den nye yrkesskadeforsikringen gjelder bare for skader og sykdommer som er konstatert etter 1. januar 1990.
 - * Ved yrkesskade eller yrkessykdom har en arbeidstaker også rett til trygedyttelser etter folketrygdlovens regler. Krav bør derfor også rettes til folketrygden.
 - * Yrkesskadeerstatningen kreves direkte fra arbeidsgiverens forsikringselskap, men det er naturlig å informere arbeidsgiveren og fagforeningen.
 - * Staten og enkelte kommuner er selvassurandører. Der rettes kravet direkte til arbeidsgiver.
 - * Pensjonister og arbeidsledige har de samme rettigheter som aktive arbeidstakere, og kan kreve erstatning av forsikringselskapet til siste arbeidsgiver. Det har ingen betydning for dine rettigheter om arbeidsgiveren er gått konkurs.
 - * Arbeidstakeren må ikke dokumentere at skaden eller sykdommen skyldes uaktsomhet på arbeidsplassen. Gjennom forsikringsordningen dekkes skadene uavhengig av om arbeidsgiveren kan bebreides for at skaden oppstod.
 - * Tvil om hvor skaden er oppstått skal ikke gå utover arbeidstakeren.
- Det er forsikringselskapet til den arbeidsgiveren der skaden er konstatert, som utbetaler erstatningen, selv om skaden er forårsaket hos tidligere arbeidsgiver.
- (Utdrag fra "Arbeidervern" nr. 2, April 1991)

Blomster til Audun Løken

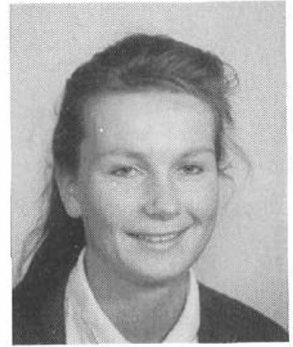
Tidligere maskinsjef Audun Løken fikk i august overrakt blomster fra sine kollegaer i de andre fylkene.

Løken vil i resten av sin tjenestetid være opptatt med å ta vare på praktisk veghistorie.

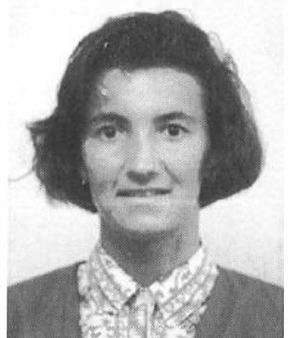
Rygjavegen vil komme tilbake med intervju av Løken i et senere nummer.



Personalnytt



Marianne Auran Ertsaas - avd.ing. ved trafikkteknisk seksjon fra 1.juli



Synnøve Helland - kontrollant. ved Rv.14, Ytre Ringveg Vest fra 1.sept.



Francoise Størseth - tiltrer som bedriftslege i september

Velferdstur i Haugesund

Den 14 juni dro en del av de ansatte ved Haugesund vegstasjon og Biltilsynet for første gang på felles velferdstur. Turen

gikk med båt til Jelsa med besøk i kirken hvor vi fikk orientering om kirkens historie av Jelsapresten.

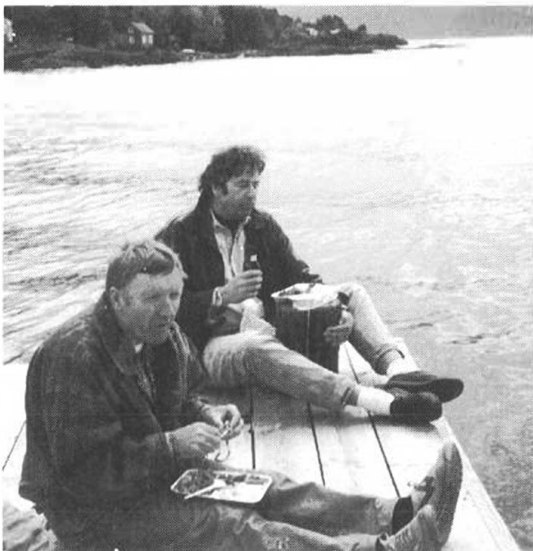
Deretter var det lunsj som bestod av koldtbord på Jelsakaia i det fine været.

Turen gikk videre forbi Rennfast, der maskinene var i full vigør, til Mosterøy hvor de sprekeste tok turen til Utstein kloster.

Turen ble en kjempesuksess mye grunnet Randi og Mette's hjemmelagede kaker.

Ny pulje drar avgårde den 30. august.

Tekst og foto: Rosalyn Wiik



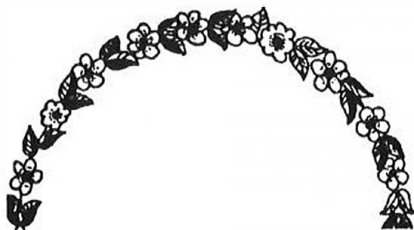
JUBILANTAR - 50 år

Leiv Martin Skorge
Biltilsynet i Stvgr - 27. sept.

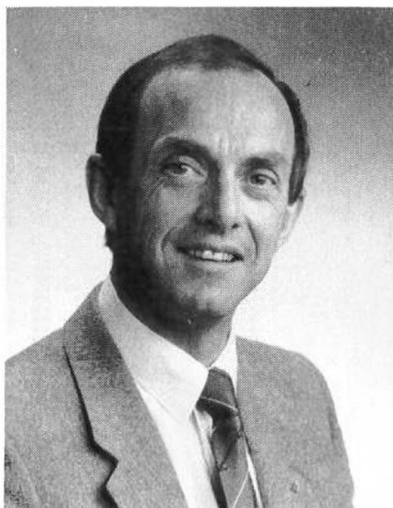
Jostein Frafjord
Egersund - 9. oktober

- 60 år

Oia O. Sandvik
Sand - 19. oktober



Takk til Svein Dahle



Svein Dahle har slutta i Statens vegvesen etter 6 år i etaten, dei 3 siste åra som biltilsynsjef.

Redaktøren av Rygjavegen sluttar seg til dei mange som beklager at vegvesenet ikkje lenger får dra nytte av Svein sine vidfernande kunnskaper. Og for min del tenkjer eg då i første rekke på kunnskapene hans i norsk språkbruk.

Språket er grunnlaget for all menneskeleg kommunikasjon. Ikkje minst i informasjonsarbeid er det viktig å bruka eit enkelt, godt og folkeleg språk. Meir enn noko anna, vil språket vera avgjerande for om ein når fram med den ønska informasjonen.

Eg fann fort ut at Svein var ein nyttig mann å rådføra seg med om rett og god språkbruk. I dei siste par åra har han dessutan vore med i redaksjonsrådet for Rygjavegen, der han har vore kritisk, vidsynt og iderik.

Takk til Svein for godt samarbeid, og lukke til med arbeidet i skulen heime i Bjørheimsbygd.

Harald Sel

TILLITSVALGTES SPALTE

Et forsikringselskap har slagordet: Tiden går, "selskapet" består. Ja tiden går, og Statens vegvesen Rogaland - SVR - består.



Undertegnede har vært med i driften i ca. 30 år, og i dette tidsrommet har den teknologiske utvikling ført til store forandringer i driftsmetode, med stadig nye og bedre maskintyper av mange slag. Den "hydrauliske revolusjon" tidlig på femtitallet frambrakte bulldosere og chøvelen. Med Brøytmaskinen som gjorde sin inntrødelse i driften på midten av sekstitallet var revolusjonen et faktum. Denne maskinelle revolusjon har i sin tur ført til nær halvering av arbeidsstyrken i driften (untatt oppsynet).

Den teknologiske utvikling har også gjort seg sterkt gjeldende på de fleste sektorer innen SVR. For eksempel med innføringen av EDB, uten at dette har ført til synbar produktivetsgevinst, slik som den kommer til uttrykk gjennom mannskapsreduksjoner i driften.

Det synes nå som om bemanningsreduksjonen er kommet et steg for langt i driften. En ser det på de mange korttidsinntakene, alle ferievikarene og andre ekstraordinære inntak.

I den nylig avsluttede omorganiseringsprosessen innen SVR, er det en forståelse for nettopp det å ta bemanningssituasjonen i driften opp til vurdering. I driften måles produktiviteten ut fra forbrukt pengemasse pr. hode, og denne målemetode er således retningsgivende for bemanningen. For en tre-fire år siden var forbrukt pengemasse regnet pr. hode, i gjennomsnitt ca 700 000 kroner pr. år, mens det nå forutsettes en produktivetsøkning som skal bringe nevnte tall opp i 1,2 til 1,3 mill. kroner regnet pr. år.

Denne måte å beregne på kan være en av årsakene til dagens underbemanning og dette kan i sin tur gi en negativ driftseffekt. Arbeidsstyrken og kvalifikasjonsgraden bør ligge på et nivå som gjør det mulig å gå på de helt store jobbene i enda større utstrekning i framtiden. Så mang en gang er det blitt bevist at SVR gjør jobbene best og billigst, og da er også de samfunnsmessige interesser blitt best ivaretatt.

Ellers som et apropos til omorganiseringen kan sies at SVR's organisasjon trolig for enkelte avdelingens vedkommende har kommet ut slik at resursutnyttelsen kan bli bedre.

Omorganiseringsprosessen har ellers lagt for dagen at samarbeidsklimaet er fint og dette borger godt for alt videre arbeide i SVR.

Statens Veitjenestemannsforbund
Jon G. Husveg

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Den gamle vegen over Tronåsen er gjenopna for trafikk frå Rogaland-sida. Her er ein del av gjengen som sto for restaureringa, i samtale med oppsynsmann Lewy Dalen (ryggen til).
Frå v.: Asbjørn Tobiassen, Vermund Birkeland, Ole Martin Sollie og Johnny Røyland.
Reportasje side 4.