



Nr. 2 – FEBRUAR 1993 – 21. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Storm og store snøfall i høgare strøk i januar, har ført til større problem enn på mange år med å halda vegane opne. Her er brøytegjengen klar til å brøyta opp Hunnedalsvegen, etter at han var stengt ein periode i slutten av januar.
Frå v: Inge Byrkjedal, Halvard Solheim og Kåre Gilja.



AV INNHALDET

- Fylkesvegplan 1994-97
- Roman Piekart: Frå krigens helvete
- Johannes Urdal: Dugnad for ungdommen
- Øyvind Førland: Sier alltid ja



Nr. 2 - februar 1993

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Halvor Folgerø
Njål Hanasand
Reidun Lanne
Sigurd Sæland
Kjell Einar Tronstad
Reidun Vehus

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Bård Asle Nordbø

Baksidefoto
Lars Eide

Opplag
1800 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...

Mortavika, det fine ferjeleiet som vi alle er så stolte av, ble stengt på grunn av uvær noen døgn i januar. Det førte til lang ventetid og store ulemper for trafikantene, og det førte også til sterk kritikk av ferjeleiet og av vegvesenet.

Det ble sagt mye både i presse og kringkasting i den verste storm-tida, og ikke alt var like gjennomtenkt.

Det kan være på sin plass å slå fast noen enkle faktiske forhold, og også si noe om hva vi har tenkt å gjøre med disse sambandene i framtida.

For det første må vi jo slå fast at det er vegsjefen som er ansvarlig for plasseringen av ferjeleiet i Mortavika. For det andre må vi erkjenne at hverken vegsjefen, Statens vegvesen Rogaland, eller Vegdirektoratet har spesiell kompetanse i maritime forhold.

Jeg må bare gi stortingsrepresentant Jens Marcussen rett i det han visstnok skal ha uttalt, at "å overlate plassering av et ferjeleie til vegsjef Chester Danielsen er som å la en bonde føre et skip."

Vi har derfor selvfølgelig måttet bruke annen kompetanse. Jeg tror knapt det er noen ferjeleieplassering i Norge som er blitt undersøkt så grundig som nettopp Mortavika.

Disse undersøkelsene konkluderte med at man ikke kunne garantere 100% regularitet på Mortavika. Basert på bl.a. bølgemålinger og vindmålinger gjennom flere år, antok våre sakkyndige konsulenter at regulariteten skulle bli på ca. 99%, og at Mortavika i gjennomsnitt ville bli stengt i 2-3 dager pr. år på grunn av værforhold.

Vi har hittil i år hatt adskillig dårligere regularitet enn disse 2-3 dagene. Dette skyldes i første rekke det eksepsjonelt dårlige været vi hadde i første halvdel av januar. Vi kan bare beklage at dette førte til ulemper og lang ventetid for trafikantene.

Hva nå?

Forbindelsen over Boknafjorden er en livsnerve for Rogaland og Vestlandet, og vi må gjøre alt det vi kan for å sikre størst mulig regularitet på denne ferjestrekningen.

Vi er sikre på at både Mortavika på Rennesøy og Arsvågen på Bokn vil greie denne oppgaven mesteparten av tiden. Men som vi har sett, har vi ikke 100% garanti, og må derfor etablere et system for reserveferjeleier på begge sider av fjorden.

Dette er et arbeid som vi allerede er godt i gang med. Videre vil vår maritime konsulent, Norsk Havneteknisk Laboratorium i Trondheim, utarbeide en erfaringsrapport i løpet av våren og da også vurdere mulige tiltak for å bedre havneforholdene.

Videre vil vi i samarbeid med trafikksekskapet arbeide videre med et beredskaps- og varslingsystem slik at eventuelle trafikkomlegginger blir til minst mulig ulempe for trafikantene.

Haldningar og adferd i trafikken

Trafikksikkerhetsmessig har me hatt ein dyster start på det nye året, med fleire dødsulykker.

Me kan alle koma til å oppleva det helvete det må vera å bli innblanda i ei alvorleg trafikkulykke. Mange må sjøl ta sin del av skulda for at dei hamnar i dette helvete. Andre hamnar oppi det heilt uforskyldt.

Me veit mykje om kva som må til for å redusera ulykkestalet. Høg fart aukar risikoen. Forbikjøring kan vera farleg. Det er lett å mista kontrollen over kjøretøyet på glatt føre. Ingen kan vera i tvil om at ein ved å kjøra med promille er ein potensiell morder.

Som trafikantar har kvar og ein av oss eit hovedansvar. Tar me konsekvensane av det me veit om ulykkesreducerande

adferd i trafikken, vil det bli tryggare på vegane.

Desverre er det ikkje så enkelt. Same kor mykje me arbeider for betre haldningar hos trafikantane og same kor mykje Vegvesenet satsar på å få bort ulykkespunkt, somme vil alltid kjøra omsynslaust og farleg. Dermed blir også uskuldige ramma.

Difor er det ikkje nok med bare positive tiltak. Desverre er politiovervaking og straffereaksjonar også nødvendig. Truleg er politiovervakinga alt for liten. Risikoen for bøter og straff er i dag liten, til og med ved alvorlege trafikkforseelsar.

Harald Sel

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Haldningar og adferd i trafikken .	2
Nye utfordringer i 1993	3
Fylkesvegplan 1994-97	4
Storflom i Dalane	6
RA's dommerpokal til Øivind Førland	7
Intervju med sjukehusprest Leif Jon Paulsen	8
Trafikkinformasjon gjennom nærradio	9
Arbeidsmiljøprisen til Dekkeseksjonen	10
Vegorama - Vegdatabankens sentrale presentasjons- og analyseverktøy	11
Johannes Urdal: - Dugnadsarbeid mellom idrettsungdom	12
Roman Piekart: Frå krigens helvete til gode år i Vegvesenet	13
Kvalitetssikring i administrasjonsavdelingen	14
Kryssord	15
Intervju med vegsjef Chester Danielsen	16
Kan du.... kjøre bil?	17
Rygjamat	17
Personalnytt	18
Tilstelling for 1992-pensjonistene	20
Folkevekst i Bokn	20
Fra anleggslederskolen	20
Rassikring langs Austrumdalsvegen.....	20
Vern og helse	21
Veghistorie frå Dirdal	22
Redaksjonsrådet	23
Tillitsvalgtes spalte	23

Nye utfordringer i 1993

Av driftssjef Olav Øyvind Hamre



Vi har bak oss et godt år for driftsavdelingen. I det trafikkrettede vedlikehold fikk vi meget positive tilbakemeldinger fra vegbrukerne gjennom de foretatte spørreundersøkelser, og naturlig nok spesielt for riksvedlikeholdet.

I det strukturelle vedlikeholdet fikk vi gjennomført betydelige oppgaver både i bru- og dekkevedlikeholdet på riksvegene.

Vi skal være stolt og glede oss over de gode resultatene i 1992, og det bør være en inspirasjon for fortsatt framgang i 1993. Jeg er optimist når det gjelder riksvegvedlikeholdet. På fylkesvegsektoren ser det imidlertid fortsatt nitrist ut. Der ligger vi på en desidert jumboplass, som vi har gjort i en årrekke, når det gjelder midler til vedlikehold.

Vi får nu stadig hyppigere reaksjoner fra trafikantene om forsømt vedlikehold etter hvert som vegdekkene blir mer humpete og slites ned til bærelaget. Jeg har mange ganger lurt på hvilke tanker og strategi de ansvarlige politikerne gjør seg omkring problemet forsømt vedlikehold.

I dag bruker vi ca. kr. 240,- i året pr. registrert kjøretøy i Rogaland til det totale vedlikehold av et fylkesvegnett som i utstrekning tilsvarende distansen fra Stavanger til Bardufoss. Når vi vet hva det betyr for hele vårt velferdssamfunn som har gjort seg avhengig av bilen, å ha et vegnett som fungerer tilfredsstillende, må det være et tankekors at vi lar det forfalle til det ubrukelige.

Vi er inne i et spennende år med mange nye utfordringer. En av dem er driften av de undersjøiske tunnelene i Rennfastsambandet. En annen er opprettelsen av vegtrafikksentral. Vi har satt oss mange mål i årsplanen for 1993 som vi alle må jobbe hardt for å oppnå.

Vi er svært spent på hvilke konklusjoner Hollerutvalget vil trekke.

Vi skal i løpet av året læres opp i det nye regnskapssystemet Krøsus som etter planen skal være i bruk fra 1. januar 1994.

Miljøatsingen i vegvesenet skal holde fram, og vi på driftsavdelingen har store utfordringer på denne sektor, ikke minst i grøntvedlikeholdet.

Vi må et skritt videre både når det gjelder helse/ miljø/sikkerhet (HMS) og kvalitetssikringsarbeidet.

Vi har bak oss noen uker av det nye driftsåret med tildels meget ublide værforhold. Vi har all grunn til å ønske hverandre lykke til med oppgavene i 1993. Har vi tro på oss selv og kombinerer det med vilje til innsats vil nok resultatene bli bra.

Fylkesvegplan 1994 - 97

Av Georg Ullenes

Etter anmodning fra samferdselspolitikere i fylket; har Vegsjefen utarbeidd forslag til fylkesvegplan for Rogaland for 1994-97.

Fylkesvegplanen omfatter både fylkevegvedlikehold og investeringer i eksisterende og nye vegar. Investeringssektoren er

Ny veg med tunnel til erstatning for den rasfarlige og bratte vegen fra Frafjord til Gilja, er i fylkesvegplanen ført opp mellom marginalprosjektene utenfor rammen. Her fra en del av den rasfarlige strekningen ned mot Frafjord.

utvidet til også å omfatte tiltak for kollektivtrafikk- og miljø. Det er dessuten foretatt en ny gruppering av fylkesvegnettet der vegene er inndelt i viktige og mindre viktige transportruter.

Utenom å beskrive tilstanden på fylkesvegnettet, utfordringer, mål og behov, ender planen opp i et konkret forslag/handlingsprogram. Etter sju magre år for fylkesvegsektoren i Rogaland kan vi



Forslag til fordeling av ramme; hhv 400 og 475 mill.kr til fylkesvegsektoren 1994-97

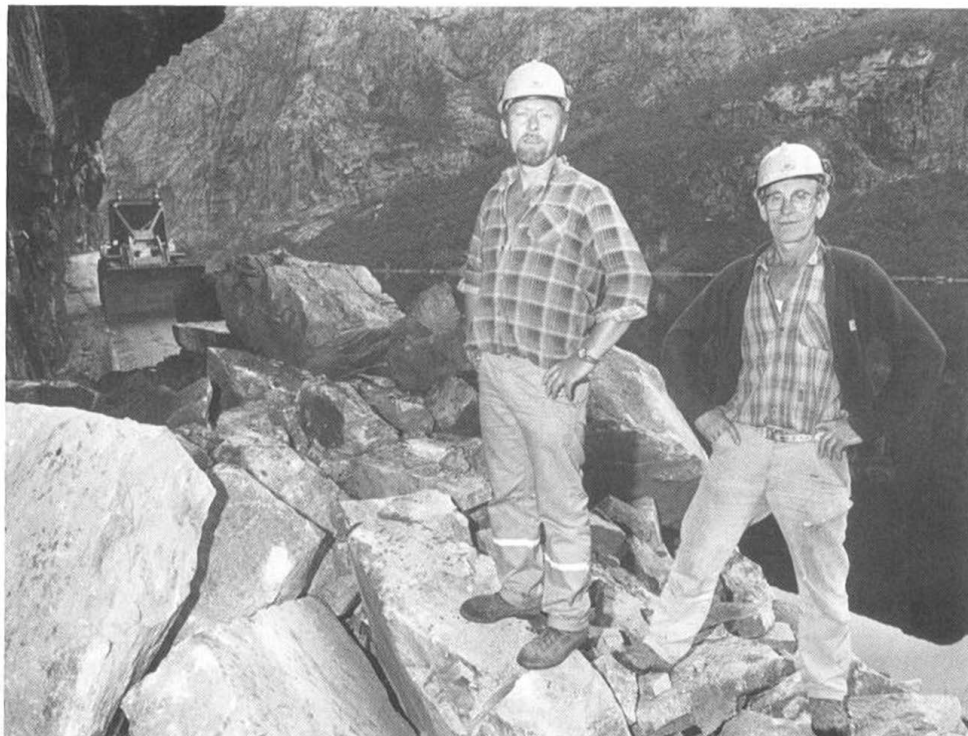
Ramme - Fylkesveger m.v.	Bev. ramme alt A	Fylkes komm. alt. B
Ramme netto fylkestilskudd	326	401
Statstilskudd	74	74
SUM	400	475
1. Administrasjon m.v.	5	6
2. Riksveger	1	1
3. Fylkesveger:		
Vedlikehold fylkesveger	220	270
Refusjon av forskott	18	20
Investeringer:		
■ Nyanlegg	60	70
■ Forsterkning av f.veger (10 t programmet)	58	58
■ Utbedringer/faste dekker på grusveger	4	8
■ Kollektivtiltak	2	3
■ Gang-/sykkelveger	7	10
■ Trafiksikringstiltak	3	5
■ Miljøtiltak/støyskjerming	2	4
■ Aksjon skoleveg	12.5	12.5
Sum investeringer	148.5	170.5
Sum fylkesveger	386.5	460.5
4. Kommunale vegar	7.5	7.5
TOTALT	400.0	475.0

Investeringer 1994-97

Nyanlegg fylkesveger - Prioriteringsliste

Prioritet	Fv. nr.	Anlegg/prosjekt (nr.)	Kommune	Beløp (mill. kr)
1.	606	Sør-Talgje ferjekai (35)	Finnøy	1.5
2.	117	Austrumdalsvegen (7)	Bjerkreim	47.0
3.	395	Grannesvegen (19)	Stavanger/Sola	10.0
4.	831	Røyksund bru (43)	Karmøy	1.5
SUM INV. RAMME ALT. A				60.0
5.	318	Hommersåk-Hesthammer (16)	Sandnes	2.0
6.	924	Austrheimsringen (40)	Haugesund	2.5
7.	632	Vadla - Indre Eiane (?)	Hjelmeland	2.0
8.	719	Ørland - Tengesdal	Suldal	2.0
9.	890	Føresvik-XRv 1 (45)	Bokn	1.8
SUM INV. RAMME ALT. B				70.0
MARGINALPROSJEKTER UTOVER RAMMEN (UPRIORITERT):				
35		Bru over Sokna (3)	Sokndal	2.4
247		Oml. v/Klepp krk (9)	Klepp	2.7
281		Gilja-Frafjord (14)	Gjesdal	60.0
340		Oml. v/Riska krk. (17)	Sandnes	0.7
435		Skeie - Lundsvågen (22)	Stavanger	11.0
513		Ny veg i Fiskå (25)	Strand	1.0
686		Landsnes-Bog (30)	Suldal	20.0
714		Høllandsf.- Austrheim (34)	Sauda	2.3

Austrumdalsvegen er det eneste større nyanlegget som det synes realistisk å få realisert i perioden 1994 - 97. Her ser vi Torfinn Listøl (t.v.) og Toralf Birkeland på røysa etter et større ras ved Austrumdalsvatnet.



registrere behov for tiltak som langt overstiger de økonomiske rammer vi må prioritere innenfor.

Det er tatt utgangspunkt i to alternative bevilgningsrammer; 400 og 475 mill. kr. i 4-års perioden (inkl. statstilskudd med 74 mill.kr).

Forslag til fordeling av remmen på ulike tiltak, og forslag til investeringsprogram for Nyanlegg og Forsterkning av fylkesveger (10 t programmet) er vist i tabeller.

Vår siste fylkesvegplan ble utarbeidet for 10 år siden (i 1982) og gjaldt årene 1982-85. Sett på den bakgrunn er det behov en ny plan; ikke bare for å få et best mulig grunnlag for langsiktige prioriteringer, men også for å få fylkesvegene "på dagsorden" igjen.

Fylkesvegplanen blir sendt ut på høring til kommunene og skal deretter behandlet politisk i Hovedutvalg for samferdsel og med sluttbehandling i Fylkestinget i juni 1993.

Investeringer 1994-97: Forsterkning av fylkesveger - 10 t programmet

Prlo-ritet	Fv. nr.	Anlegg/prosjekt (nr.)	Lengde ¹⁾ (km)	Kommune	Beløp (mill. kr)
1.	776	Herviksjøen-Svinali	16.1	Tysvær	5.5
2.	133	Vetteland - Topdal	12.3	Hå	7.0
3.	684/685	Vik-Tednes/Erøy-Bogsund	8.1	Suldal	2.5
4.	500	Vest Agder gr.-Lysebotn	18.1	Forsand	2.5
5.	771	Førdestjørn-ind.område	2.0	Tysvær	0.4
6.	622	Eidssund - Skipavik f.k.	13.5	Finnøy/Hj.land	10.0
7.	681	Solland - Hebnes	13.3	Suldal	7.0
8.	575	Østhusvik - Hanasand	3.0	Rennesøy	2.0
9.	711	Saudasjøen - skitrekket	4.7	Sauda	1.3
10.	529	Jøssang - Preikestolhytta	5.2	Strand	4.5
11.	410	Grødem - Ryggvegen	1.1	Randaberg	0.5
12.	117	Malmin - Stavtjørn	12.9	Bjerkreim	1.8
13.	934	Søravåge-Fjon(Halseidvn)	6.1	Haugesund	3.0
14.	1	Åmot - Skåland	(25.5) ²⁾	Sokndal/Lund	10.0
Sum inv.ramme			116.4		58.0

¹⁾ Lengde veg som kan tillates for 10 t aksellast.

²⁾ Inv.behov 20.mill.kr

MARGINALPROSJEKTER

14.	1	Åmot - Skåland	25.5	Sokndal/Lund	10.0
15.	158	Obrestad - Hå gl. prestegård	2.2	Hå	0.5
16.	441	Vestre Åmøy - Austre Åmøy	3.5	Rennesøy/Stvgr.	3.0



Ein stor del av fylkesvegnettet er fremdeles dårlig, med f. eks. smal grusveg og redusert aksellast. Dette er en stor ulempe ved melkekjøring og annen tungtransport. Dette bildet er fra Ombo.

1. - 3. desember 1992:

Storflom i Dalane

Den verste flommen på lange tider rammet Dalane i dagene 1. til 3. desember i fjor

Mye nedbør kombinert med snøsmelting, førte 1. desember til storflom i Helleland-, Bjerkreim- og Moi-vassdraget. Det sto vann over Rv.42 ved Helleland veggarasje og bort mot Ramsland. Så høy vannstand har det ikke vært her siden 1963.

Trafikken ble omregulert, slik at bilene måtte kjøre over fylkesvegen Terland - Arrestad.

Tekst og foto: Lars Eide

Kolonnekjøring på Slettebø

Samtidig var det oversvømmelse på Slettebø (nær Egersund vegstasjon). Her måtte vi organisere kolonnekjøring midt etter vegen. Sjelden eller aldri har en opplevd dette på denne strekningen.

Vannet sto også over fylkesvegen til Mjøllhus i Egersund, slik at denne måtte



I Bjerkreim sentrum, som mange andre steder, var det storflom. Området rundt Bjerkreim bedehus f. eks. så slik ut.

stenges. I dette området har EL-verket hovedtransformatoren til Egersund by. Hadde vannet steget et par cm til, måtte en ha koplet ut strømmen og dermed mørklagt hele byen.

Fleire fylkesveger i Bjerkreim og Lund var også stengte 1. desember.

Bjerkreim, Lund og Sokndal

Vannet fortsatte å strømme ned 2. desember om kvelden og natta, og 3. desember fikk vi storflom i Bjerkreim-, Sokndal- og Moi-vassdragene.

Hellelands-vassdraget derimot gikk ikke opp igjen til nivået fra 1. desember.

3. desember måtte mange veger stenges. På det meste var det stengninger på 10 steder. Ingen av disse var riksveger. Under hele flomperioden var det bare en riksveg stengning, den på Rv.42 ved Helleland 1. desember.

Store problem på Moi

Flomdagen, 3 desember, hadde vi størst problem på Moi. Der var 3 av innfartsvegene til sentrum stengte. Kun gamle E 18 over Hamre var farbar.

I Sokndal sto også vannet over flere veger, men her var i grunnen ingen mennesker innstengt.

Ikke store skader

Etter at vannstanden hadde sunket, kunne vi konstatere at det egentlig hadde gått utrolig godt med vegene. Skadene var i grunnen små. Noen hakk ble det da, og det vil ta tid å få rettet dette opp igjen, slik at ikke vegkroppen blir skadet.

Skadene kom først og fremst ved vatn med høy vannstand. Her ble vegen flere steder vasket ut helt opp til asfaltdekket.

Heldige - tross alt

Vi tør nesten ikke tenke på hvordan denne flommen ville blitt dersom det hadde vært snø i distriktet og is i elvene. Folk ved Egersund vegstasjon med 40 års tjeneste, sier at de ikke har opplevd maken til flom unntatt når det har vært mye snø og is i elvene. Det sier en del om størrelsen på desember-flommen 1992.



Det er heldigvis sjelden at bygningene til Vikeså Trevare kan ses i sitt eget vannspeil.

RA's dommerpokal til Øivind Førland:

- Han sier alltid ja

Vegvesenets Øivind T. Førland har fått Rogalands Avis sin dommerpokal for 1992.

Den 50-årige Stavanger-gutten, som i hele sitt yrkesaktive liv - 31 år - har hatt sitt arbeid ved Biltilsynet i Stavanger, er den åttende Rogalands-dommeren som har fått denne pokalen siden 1984.

Tekst og foto: Kaare Lindboe

- Jeg er selvsagt veldig glad for å få pokalen, og den gjør at jeg ikke er i tvil om at jeg vil gå løs på en ny sesong, sier Øivind Førland som representerer KFUM-kameratene.

Øivind Førland er trolig et ukjent navn for svært mange - også innen fotballfamilien. Han har aldri dømt i Tippeligaen - Eliteserien, han har aldri dømt hverken i 1. eller 2. divisjon. Og vi tror trygt vi kan slå fast at han aldri kommer til å dømme der heller!

Vi avbildet han på Stavanger stadion, med hovedtribunen i bakgrunnen. Det er en bane han aldri har dømt på. Og neppe kommer til å dømme på i fremtiden heller.

Viktig brikke

Hva er så bakgrunnen for at Rogalands Avis har valgt Øivind Førland til "årets dommer"? Jo, han er en av dem som er en uhyre viktig brikke i å få Rogalands-fotballen til å rulle. Som dommer de kampene som andre og kanskje mer blaserte dommere ikke vil dømme.

- I 1992 dømte jeg 68 fotballkamper for Rogaland fotballkrets, sier Øivind Førland.

- Det høyeste jeg har dømt er i 6. divisjon. Og så har jeg vært linjedommer i 3. divisjon. Jeg begynte å dømme for Brodd i 1984, og jeg er klar neste år også.

Ja til det "umulige"

- Du sier omtrent aldri "nei" når fotballkretsen ringer og spør om du kan ta en kamp der den oppsatte dommeren har måttet melde forfall?

- Nei, så sant det er mulig, så sier jeg ja. Når sant skal sies, så sier jeg vel ja også når det er umulig ...

I høst ble han spurt om han kunne dra til Hundvåg og dømme en kvinne-junior kamp. Det kolliderte imidlertid med sykebesøk hos en nær slektning som nysst hadde foretatt en større operasjon. Hvis Øivind dro på sykebesøk, ble det ingen dommer for Hundvåg-jentene.

- Jeg fikk ordnet det med sykehuset, slik at jeg fikk komme på besøk litt tidligere, sier Øivind, som i år også har vært både trener og leder for KFUM-kameratenes juniorlag. Og fikk klubbens Innsatspokal for den jobben.

Ja til "straffespark-mur"

- Hva med en hyggelig episode fra en av kampene dine?

- Ja, jeg dømmer jo stort sett i aldersbestemte klasser, i old-boys og veteran, kvinnekamper og litt i divisjonene. Og i en old-boys kamp ledet et lag ganske mye da jeg dømte straffespark for en felling innenfor 16-meteren.

I sin overlegenhet tillot lederlaget at motstanderne skulle få stille mur innenfor 16-meteren. Det er jo ikke akkurat etter reglementet, men skitt la gå -spillerne hadde det moro. Da de ikke fikk mål, ville de ha straffesparket om igjen. Men da sa jeg nei, det fikk være måte på alt ...!

Nei til øl

- .. og noe negativt?

- I en annen kamp, ja, det var faktisk en old-boys kamp det også, oppdaget jeg at en av spillerne drakk øl i pausen. "Slutt med det der", sa jeg til spillerne - og jeg godtok ikke argumentet om at "det er bare lettøl"

Kamper for de få

- Du opplever neppe de store tilskuertallene i "fotballens bakgård", for å bruke en litt stygt uttrykk? - Nei det er nok bare de aller nærmeste som er til stede. Men jeg dømte en 7. divisjons kamp på Bokn en gang, og da tror jeg "heila øynå" var tilstede. For det var voldsomt til

heiging hver gang hjemmelaget fikk tak i ballen.

- På Stavanger stadion har du aldri dømt?

- Nei, og jeg kommer nok aldri til å dømme der heller. Men jeg trives med fotballen og fotball-dømming der hvor jeg er. Jeg har det kjekt og liker meg i miljøet, sier Øivind Førland - en fotballens hedersmann.



Øivind Førland på Stavanger stadion. - Her kommer jeg aldri til å dømme. Det høyeste jeg har dømt er 6. divisjon, sier han.

Sjukehusprest Leif Jon Paulsen:

- Prøver å hjelpa når det forferdelege har hendt

Rogalands-trafikken tok 13 liv i 1992 og 838 kom til skade - somme lite, andre svært alvorleg.

4. januar var det minnemarkering for dei drepte og skadde på 3 stader i Rogaland. Dette skjedde i form av kors for dei drepte og lys for dei skadde ved Motorvegen utanfor Stavanger, og i Haugesund- og Egersund sentrum. I Stavanger var det dessutan minnegudsteneste i Domkyrkja ved biskop Bjørn Bue og sjukehusprest Leif Jon Paulsen.

Tekst: Harald Sel

Foto: Alfred Aase, Rogalands Avis

Under gudstenesta las Leif Jon Paulsen opp namna på dei døde, samtidig som lys blei borne inn i kyrkja til minne om kvart enkelt trafikkoffer.

Vondt og sterkt

Me spør Paulsen om kva han følte då han las opp namna på alle desse, som så meiningslaust og brutalt har mista livet?

- Stunda var vond, sterk og full av følelsar. Fleire av dei avdøde hadde eg hatt kontakt med på sjukehuset. Og i særleg grad har eg hatt kontakt med nær familie til mange av trafikkofra - sett deira uendelege fortvilning og sorg.

Sorgarbeidet

Leif Jon Paulsen seier at Kyrkja i stadig sterkare grad engasjerer seg for å prøva å vera til hjelp i sorg og sorgprosessen. Det gjeld ikkje minst når nære slektningar blir rivne bort ved ulykker.

- I dei siste åra har me fått betydeleg meir kunnskap på dette området. Me veit meir om kva folk treng og ikkje treng i ein sorgsituasjon.

Rett etter ulykka trengs det akutt hjelp. I første omgang er det snakk om å hjelpa

dei pårørande til å forstå kva som har hendt. Det er snakk om ein varsom men presis konfrontasjon med det forferdelege som har hendt.

Seinare bør me fylgja opp, slik at den enkelte ikkje blir overlatt til seg sjølv. Samtalegrupper for sørgande er eit tilbod.

Oppfølging

Dei første månadane etter ulykka er spesielt vanskelege, seier Paulsen.

- Folk spør om meininga med ulykka - og med livet. Skuldspørsmålet dukkar ofte opp. Er ulykka ei straff?, er eit spørsmål mange stiller.

I Kyrkja prøver me å hjelpa dei sørgande inn i ein livssynstradisjon, som dei fleste av oss har sine røter i. For mange kan dette vera eit haldepunkt i ein kaotisk livssituasjon.

Defensivt?

- Det du nå seier kan virka defensivt. Kva med det forebyggande arbeidet for å hindra trafikkulykker? Når ein driv grisekjøring slik at ein utset både andre

og seg sjølv for fare, kan det vel f.eks. seiast å vera eit moralsk problem?

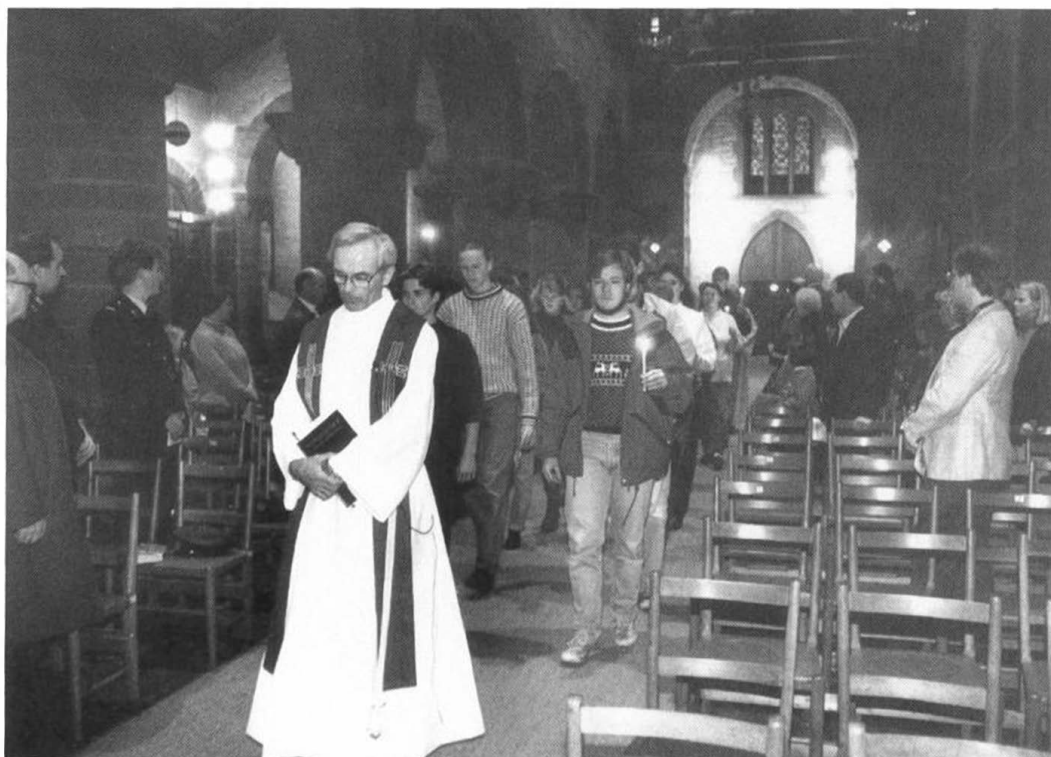
- Eg vil vel heller kalla det tankelaushet enn eit moralsk problem. Ein har så lett for å gløyma kor farleg og risikabel trafikken er. At me som trafikantar har "vår nestes liv i våre hender", er så lett å gløyma. At det er slik ser ein oftast etter at ei ulykke har skjedd, og då er det for seint.

Forebyggande arbeid

- Men det du seier her kan vel framleis seiast å vera defensivt, ei slags "det som skjer det skjer-haldning"?

- Eg ser ikkje heilt korleis me skal kunna yta meir på det forebyggande arbeidet. Me kan snakka om trafikk - og faren ved å vera trafikantar. Dessutan kan me vera eit forbilete for andre i trafikken. Men desverre, eg trur ikkje prestane er noko forbilete i så måte.

Det er vel heller ikkje eit poeng at me skal vera det. Poenget er vel at kreftene blir sett inn på eit så breitt grunnlag som råd, for å hindra ulykker.



Sjukehusprest Leif Jon Paulsen først i prosesjonen under minnegudstenesta i Stavanger domkyrkje.

Trafikkinformasjon gjennom nærradio

Det fins mange nærradioar i Rogaland. Av skiftande kvalitet, rett nok. Men mange av dei har sin trufaste lyttarskare. Mellom anna er mange ungdommar nærradio-lyttarar. På denne måten kan ein nå fram til viktige målgrupper for Statens vegvesen gjennom nærradio.

På 4 nærradiostasjonar medverkar vegvesenet regelmessig ved trafikkinformasjonsendingar. Dette er Radio Aktiv i Egersund, Radio Sandnes, Radio 102 på Karmøy og Radio Haugesund

Tekst og foto: Harald Sel

Fleire i Statens vegvesen er med på sendingane, men den mest "radio-aktive" er utan tvil Arne G. Vasbø. Han er både leiar for trafikksikkerhetsseksjonen i Vegvesenet og sekretær for Fylkes- trafikksikkerhetsutvalget, og dermed ein sentral person innan trafikkinformasjonsarbeidet.

Arne G. Vasbø er Vegvesenet sin faste mann i Radio 102 og Radio Aktiv. Begge stasjonane har trafikksendingar ein gong i månaden, 2 timar på Radio 102 og 1 time på Radio Aktiv.

På dei fleste sendingane, både på Karmøy og i Egersund, er også Rolf Øveland frå Planavdelinga med. Dessutan plar det vera med folk som driv med trafikksikkerhetsarbeid på lokalplanet, f.eks. frå politi og kommune.

Radio Sandnes og Radio Haugesund har 1 times trafikksending kvar fredag ettermiddag. Her er også fleire andre frå Statens vegvesen meir eller mindre faste deltakarar. Særleg gjeld dette Kjell W. Utvaag, Alf Egil Tollefsen og Egil Olsen frå Trafikant- og kjøretøyavdelinga.

Sendingane er for ein stor del lagt opp som innringingsprogram. Og responsen frå publikum er god. Mange lokale trafikkkfeller er f.eks. kommentert av innringarar, og ofte har Vegvesenet fylgt opp med konkrete tiltak.

- Hoveddinntrykket på tilbakemeldingane

er gode, seier Arne G. Vasbø. - Eg trur desse sendingane har sin betydning i trafikkinformasjons- og trafikksikkerhets-

arbeidet. Me prøver å halda ein lett tone, og det slår an. Så sper me på med god musikk innimellom.



Rolf Øveland (t. h.) saman med Odd Magne Tingbø frå politiet i Egersund, under trafikksending på Radio Aktiv i Egersund.



Arne G. Vasbø (t.v.) under sending på Radio 102, Karmøy. Gjest i studio er Petter Sivertsen. Han har arbeidd ved biltilsynet i Egersund og Haugesund, men er nå stasjonssjef ved biltilsynet på Stord.



Fra prisutdelingen. Fra v.: Kåre Hjorteland, Ole Tamburstuen, Edvin Skjølingstad, Magne Slettebø, Karl E. Grude og Sigmund Sandsmark. Helt til høyre står adm. sjef Svein Magne Olsen som stod for overrekkelsen av prisen.

Arbeidsmiljøprisen 1992 til Dekkeseksjonen

Etatens honorering av sterk innsats på arbeidsmiljøfronten, Arbeidsmiljøprisen, er delt ut for tredje gang. For 1992 har arbeidsmiljøutvalget gitt prisen til dekkeseksjonen ved driftsavdelingen. Prisen, som er en flott tinnvase med emblem og inskripsjon, ble overlevert ved en enkel tilstelning i vegvesenets kantine kort tid før jul.

Dekkeseksjonen var representert ved oppsynsmennene Karl E. Grude og Sigmund Sandsmark og formennene Kåre Hjorteland, Magne Slettebø, Ole Tamburstuen og Edvin Skjølingstad. Seksjonens leder, overingeniør Sverre Andersen, var forhindret fra å møte. Administrasjonssjef Svein Magne Olsen sto for overrekkingen på AMU's vegne.

Tekst og foto: Johan Lund

Smitteeffekten

Olsen framholdt i sin tale det to-sidige formål med prisen. På den ene side skal den være en anerkjennelse for å ha skapt trivsel og godt miljø på arbeidsplassen, på den annen side skal den være en inspirasjon og smittekilde for andre til å gå hen og gjøre likedan.

Dekkeseksjonen har klart å bidra til markedsregulering innen asfaltproduksjon/-legging. Dette har skjedd med bibehold, ja endog styrking av arbeidsmiljøet. Dette fortjener stor takk og ros.

Pekte seg ut

Under sonderingen omkring kandidater til årets pris nevnte hovedtillitsmann Tronstad dekkegjengen som en gruppe der de enkelte tok vare på hverandre.

Ideen gikk til AMU og Olsen nevnte at det der ikke var vanskelig å få tilslutning til at denne gruppa dette år skulle ha prisen.



Pokal og blomster

Karl E. Grude mottok prisen på seksjonens vegne og hver av de tilstedeværende medlemmer av seksjonen fikk blomster, takkens ord og hyllest. Dekkeseksjonens folk kvitterte med takk og godord.

Av synsmåter som ble gitt til kjenne nevnes:

- Det var ekstra hyggelig at det denne gang var en hel gruppe som var funnet verdig prisen

- Tross ekstra stort hardkjør i enkelte perioder, f.eks. Rennfast-innspurten, var sesongen gått uten annet enn to bagatellmessige skader.

- Prisen vil inspirere til ennå bedre jobb, både inne og ute.

- Dekkegjengen arbeider tettere sammen enn de fleste. Når det likevel har gått uten gnisninger, skyldes dette holdninger både hos folkene ute og hos ledelsen på vegkontoret.

- Godt humør og positive holdninger er nødvendig, avhengigheten mellom de ute og de inne krever det.

Anleggsveteran Johannes Urdal:

- Dugnadsarbeid mellom idrettsungdom er flott - Men tunnelarbeid var liksom livet

Han er ein aktiv pensjonist, Johannes Urdal. Me treff han i Hållå, Idrettslaget Eiger sitt flotte anlegg på Eigerøy i Eigersund. Her er det bygt idrettshall som også blir brukt til klubbhus, grusbane og grasbane. Ein god del av det imponerande anlegget er bygt på dugnad. Her er 73-årige Johannes vaktmester kvar tredje veke.

Intervju: Harald Sel

- Eg har utruleg mykje igjen for å vera vaktmester og for arbeidet elles her i Hållå, seier han til Rygjavegen. - At så mange unge er å finna i dette miljøet er flott og inspirerande. Eg trivs godt i deira selskap og eg set pris på at eg fortsatt kan gjera ein jobb for dei unge. Så ofte eg kan kjører eg barnebarna mine på trening og til kampar. Det varmar ein gammal bestefar, smiler han.

Æresmedlem

Og mykje har han så visst gjort for dei mange barna og ungdommane som er med i I.L. Eiger. Dugnadstimane har verken han sjøl eller andre tal på. Men heilt sidan laget blei starta i 1961, har han stått på for laget. Han har til og med brukt av feriane, når store dugnadsløft skulle tas. Så er han då også den eine av 2 æresmedlemmer i Eiger.

Arbeid under jorda

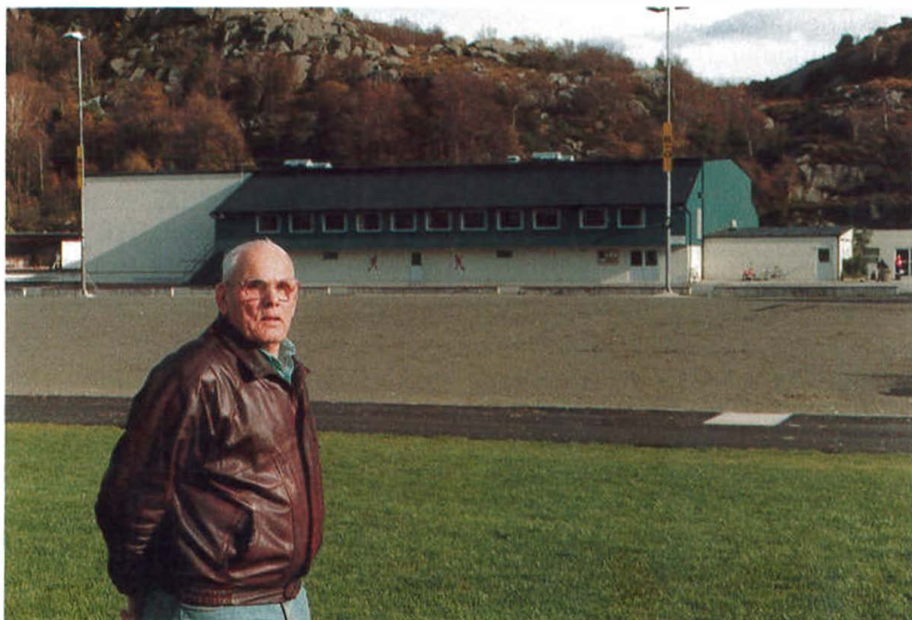
Idealistisk arbeid i fritida og som pensjonist, men elles har han i nesten 50 yrkesaktive år knoga hardt på anleggsarbeid. Mest arbeidde han under jorda, - i jernbanetunnelar, vegtunnelar, krafttunnelar og gruvearbeid på Knaben og i Sokndal.

- Tunnelarbeid, det var liksom livet mitt. Eg treivst veldig godt i tunnelane og gruvane. Ja, det er faktisk det arbeidet eg har likt best, seier han.

Farefullt

Ein kan undrast og stilla spørsmål, når ein høyrer slike ord, - i dag då nesten alt er mekanisert og ein har lite av kroppsleg slit.

Sikkert nok kan ein tenkja seg at



Johannes Urdal i Hållå - I.L. Eiger sitt flotte anlegg med idrettshall og fotballbaner. Her har han lagt ned eit stort dugnadsarbeid, og her er han vaktmester kvar 3. veke.

kraftkaren Johannes var i sitt rette element når han slo engelskmann (handboring i tunneltaket) og sleit med tunge steinar. Men attpåtil var arbeidet farefullt, - ofte svært farefullt. I tunnelarbeidet på Sørlandsbanen f.eks., var dødsulykkene mange og tragiske.

- Hægebostadtunnelen var livsfarleg, seier Johannes. - Men me tenkte lite på det mens me dreiv. Ein vender seg til det meste, også dette å arbeida under farlege forhold

Austrumdals-tunnelen

Ein arbeidsplass har Johannes likevel hatt, som var farlegare enn både Hægebostadtunnelen og alt anna han har opplevd - ved Austrumdalsvatnet i Bjerkreim.

- Då Vegvesenet bygde Ørsdalsvegen, blei det også gjort ein del arbeid på halvtunnelar og tunnelar langs Austrumdalsvatnet. Her heldt eg på å bli drepent. Eit ras nærte på sopa ned etter ryggen min.

Det var bare flaks at ikkje liv gjekk med under dette arbeidet. Då tenkte eg ofte på at 6 mann blei drepent under den første bygginga av Austrumdalsvegen. Skulle ein av oss bli den neste?

Omflakkande anleggsliv

Johannes Urdal begynte i Statens veg-

vesen i 1969. Før det hadde han i 30 år levd eit heller omflakkande liv på ulike anlegg. F.eks. var han med på fleire av dei store kraftutbyggingsprosjekta.

- I Vegvesenet likte eg meg godt, så der blei eg verande, seier han. - Ikkje for det. Eg har likt meg godt alle dei plassane eg har arbeidd. Men i Vegvesenet fekk eg den store fordelten at eg kunne bu heime. Etter alle åra på anlegg til dels langt borte frå heimen, var det ein stor ting.

Sorg og glede

Robust og sterk er han framleis, trass hardt arbeid og slit. Og lett har ikkje livet vore for han alltid. I 1968 døydde kona hans av kreft, bare 40 år gammal. Han sat igjen aleine med 4 ungar mellom 18 og 8 år.

- Det var frykteleg. Men eg måtte bare gå på og ordna opp best eg kunne, seier han.

Og ordna opp har han så visst gjort. Han er vand med hardt arbeid like frå barndommen heime på garden Urdal i Gyland. Her har han bygt seg hytte, og dit reiser han ofte. På Urdal har han nokre geiter. Her er han kvar haust med på elgejakta. Her hogg han litt ved, - ruslar rundt og kosar seg i barndomslandet.

Polskfødde Roman Piekart:

Frå krigens helvete til gode år i Vegvesenet

Ein kjent mann i Statens vegvesen Rogaland - særleg mellom maskinførarar og andre arbeidarar i utedrifta - , Roman Piekart, har slutta seg til pensjonistane sine rekker. I 25 år har den flinke og sympatiske fagarbeidaren tent etaten.

I mange år hadde han servicearbeid over heile fylket - frå Sauda til Egersund, så reisedagane blei mange. Tunge tak, når f.eks. brøyteutstyr skulle reparerast i kulde og snøstorm. Men Roman let seg ikkje stoppa.

- Han har vore med på det meste, og aldri vore syten. Han gjekk på og fekk til det utrulege, er "attesten" han får frå ein mangeårig arbeidskollega.

Intervju og foto: Harald Sel

25 år i Statens vegvesen. Ei lang tid. - 25 år med mange glade minne og gode opplevingar. Bare synd at tida har gått så fort, seier han sjøl.

Men om desse åra har vore gode, så var dei første ungdomsåra alt anna enn gode. Knappt 18 år gammal blei han brutalt dratt inn i verdskrigens grusomme galskap, - polskfødde Roman Piekart.

Krig i Polen

Han er fødd i Warszawa i 1925. Som 14-åring fekk han første møtet med krigens redsler, då Tyskland okkuperte Polen.

- 1. september 1939 såg eg flya koma innover byen. Jernbanestasjonen blei bomba og bygningar sto i brand. Me var ikkje forberedt på alt det vonde krigen førte med seg. Det er slikt ein ikkje kan forestilla seg på førhand, seier han.

Arrestert av nazipolitiet

I 1940 inngjekk Roman kontrakt som læregutt på ein mekanisk

verkstad i Warszawa. Men det gjekk dårleg for bedriften, og som læregutt var det knapt nok han fekk lønn for arbeidet. I 1943, før lærekontrakta var ute, fekk han arbeid i ei anna bedrift.

Dette var nok til at han kom i nazipolitiet sitt søkelys. Han blei arrestert for å ha brote arbeidskontrakta, og sendt til tvangsarbeid i Tyskland.

Tvangsarbeid i Tyskland

Djevelskap og menneskeforakt som den unge Roman måtte gjennomleva i dei knapt 2 åra fram til freden i mai 1945, kan ein berre ana. Han brukar ikkje dei store orda, når han fortel.

- Trass alt, var eg heldig, seier han. - For dei tok litt hensyn til oss som var unge. Likevel. Særleg den psykiske påkjenninga var stor. Lite mat fekk me, og det kunne gå i opptil 1 døgn med samanhengande knallhardt arbeid. Dette skjedde f.eks. ofte i den første tida, då eg

låg i tvangsarbeidsleir utanfor Berlin. Der dreiv me oppryddingsarbeid etter allierte bombeangrep.

Omlakkande fangeliv

Etter 9 månaders tvangsarbeid ved Berlin, starta eit omlakkande tilvære for Roman Piekart.

I mars 1944 blei eit fangetog av kuvogner lasta opp og kjørt til ein ukjent hamneby. Herfrå blei dei transportert med båt til Turku (Åbo) i Finland. Så starta ein ny kuvogn-transport. Etter 4 døgn kom dei til Rovaniemi i Nord-Finland.

Etter ei tid på tvangsarbeid utanfor Rovaniemi, var Roman innom fleire andre leirar lenger nord i Finland.

Så, hausten 1944, gjekk fangetransporten til Karasjok. Heller ikkje her var opphaldet langt. Før Sovjet-troppane rykka inn og frigjorde Finnmark seinhaustes 1944, hadde tyskarane sendt Karasjok-fangane vidare til Tromsdalen. Her var dei til krigen slutta.

"Nytt liv" i Norge

Ved frigjeringa hadde tyskarane fleire tusen polske krigsfangar i Nord-Norge Tilhøva i Polen var uvisse og dels kaotiske i 1945, og mange av polakkane i Norge søkte om opphaldstillatelse her i landet Mellom desse var Roman Piekart.

Søknaden blei innvilga. Eit "nytt liv" i eit nytt fedreland tok til. Han var bare 20 år. Som tallause andre ungdommar, hadde han fått tenåra øydelagde av krigens helvete. Men, han var trass alt mellom dei heldige. Han overlevde, og fekk oppleva fred og fridom.

Slekta i Polen

Mellom dei som ikkje fekk oppleva freden, var Roman sin far. Han blei arrestert 3 månader etter sonen og sendt til Tyskland. Der blei han borte. Familien fekk aldri vita kor- og korleis han mista livet.



Roman Piekart (t.h.) saman med hoveditillitsmann i NAF Kjell Einar Tronstad, ved tilstellinga på Roman sin siste arbeidsdag.

Frå krigens helvete...

Til Stavanger

Frå 1945 til 1967, då Roman Piekart starta arbeidet i Statens vegvesenet ved verkstaden i Hillevåg, skifta han arbeidsplass fleire gonger.

At han hamna i Stavanger var nokså tilfeldig. Han drog til byen og fekk arbeid på verkstaden til Det Stavangerske Dampskibsselskap i 1946. Seinare seilte han til sjøs i fleire år som maskinmann, både i utanriks- og innanriksfart.

Kona, Eva, traff han i Oslo mens han seilte på "Kronprinsesse Marta" i kystrottefart mellom Stavanger og Oslo. Eva og Roman gifta seg i 1949.

Vegvesenet

Siste arbeidsplassen før han tok til i vegvesenet, var i entreprenørfirmaet Per Haaland. Der dreiv han med vedlikehald- og service av anleggsmaskinar.

Her utførte han også ein del reparasjonar på vegvesen-maskinar.

- Eg kom i kontakt med Sigve Næsheim, og han foreslo at eg skulle søka jobb i Vegvesenet. Eg gjorde det, og arbeid fekk eg. Og her likte eg meg godt. Kor eg kom blei eg godt mottatt og fann meg til rette. På verkstaden har det vore godt og kameratsleg samvær. Eg føler at eg har hatt eit godt forhold både til sjefar og kollegaer, seier Roman.

Krigens avsky

Når Roman Piekart nå - som pensjonist - ser tilbake på livet, uttrykker han glede og stor takk, trass dei vonde åra.

- Eg var heldig og fekk ikkje ettervirkningar frå krigen. Eg søv når eg treng det, utan å få mareritt, seier han.

Sin avsky for krig og vald, kan han ikkje uttrykka i ord.

- Det er så alt for grusomt, same kor det skjer i verda. At det som nå skjer i Jugoslavia f.eks. kan henda, er så aldeles ubegripeleg. Etter alle dei redslane folket i Jugoslavia måtte gjennomgå under verdenskrigen, er det så ufattelleg at ein ikkje har lært meir.

- Skriv endeleg at eg vil takka alle i Statens vegvesen for godt samarbeid, seier Roman, då me tek farvel etter ein lang, interessant og tankevekkande samtale.

Kvalitetssikring i administrasjonsavdelingen

Administrasjonsavdelingen ved Vegkontoret gjennomførte høsten 1992 første fase av kurset "kvalitet til tjeneste".

Kurset er et element i utviklingen av- og forståelse for et administrativt styringssystem i forbindelse med bruk av KRØSUS.

Av Knut Nyland

Den sentrale arbeidsgruppen i Statens vegvesen for utvikling av et administrativt system, har sett behov for utvikling av en prosesskode for administrasjonstjenester, kvaliteten på disse - benevnt som tjenestestandard, og kostnader av disse tjenestene.

Valg av tjenester skal fastlegges etter avtale med brukerne, det vil si at de skal velges etter brukernes/"kundenes" behov.

I forbindelse med valg av tjenester kan det bli aktuelt å definere "tjenestepakker" med ulike standarder til ulike priser for brukerne. (Ref. rapport om administrative styringssystemer fra undergruppe av KRØSUS.)

Kursopplegg

Kurset er et opplæringsprogram i "total kvalitet" for tjenesteproduiserende bedrifter. Total kvalitet blir i kurset definert som "å fastsette kvaliteten".

Dette innebærer å definere tjenestestandarder/kvalitetskrav, utvikle kvaliteten (det vil si å utvikle en holdning hvor man stadig søker etter forbedringer) og "styrer kvaliteten" (det vil si at en sikrer kvaliteten ved å iverksette forebyggende tiltak før jobben gjøres).

Kurset er delt i 2 faser med en mellomliggende prosjektperiode. Kursets første fase gir innføring i kvalitetsbegrepet. Hvorfor skal man satse på kvalitet (motivasjon/holdninger), hvilke metoder kan brukes til å avdekke kvalitetsproblemer/forbedringsområder innen eget ansvarsområde og hvilke teknikker kan man bruke for å løse disse?

Sju grupper har vært i arbeid i fire samlinger av 2 til 4 timers varighet og med følgende tema: Hvorfor kvalitet? Kvalitetskostnader. Måling av kvalitet. Å forbedre kvalitet.

Evaluering

Det er utarbeidet en fullstendig evaluerings-rapport. Her gjengir vi et utdrag.

59 medarbeidere deltok, og av dem besvarte 49 evalueringsskjemaet. Dette er en svarprosent på 83. Resultet så langt er svært positivt.

Av besvarelsene kan følgende trekkes fram:

Hele 89 % synes opplæringen har vært meget god eller god. 88 % mener at det de har lært er viktig eller meget viktig. Hele 90 % tror de kan få bruke kunnskapen i sitt arbeide.

Når det gjelder kursmateriellet og opplegget, fikk vi blant annet følgende resultat:

92 % syns at videoavsnittene var gode eller meget gode. 86 % syns opplegget var en god opplæringsform, 2 % syns den er dårlig og 12 % vet ikke.

70 % ønsker å lære mer, 18 % vet ikke og 12 % vil ikke lære mer.

Videre arbeid

Kursets første fase har svart til forventningene. Utfordringen nå ligger i å få i gang og gjennomføre forbedringsprosjekter - synliggjort i de respektive seksjoners årsplaner. Det gjelder å holde temaet "varmt" og følge opp i hverdagen.

I prosjektperioden skal deltakerne selv velge forbedringsprosjekt. Metodene fra 1. fase skal anvendes.

Kursets 2. fase forutsettes gjennomført i løpet av høsten. Emnene vil denne gang knytte seg til 3 samlinger om "kundeinspirert fornyelse", "følelse for detaljer - å synliggjøre kvaliteten, samt "personlig kvalitet".

Det kan også nevnes at Trafikant- og kjøretøyavdelingen skal gjennomgå kursets 1. fase i samme periode.

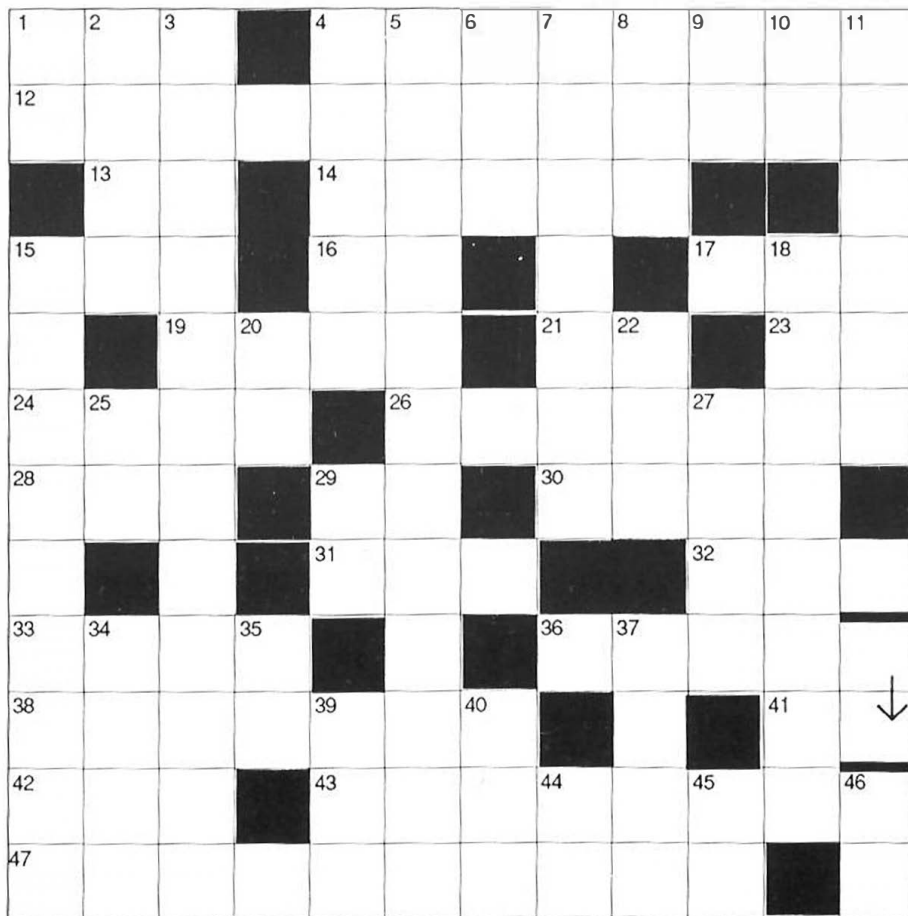
Kryssord nr.2/93

VANNRETT

- 1. Garn
- 4. Eventyrfigur
- 12. Plagg
- 13. Ordne
- 14. Spiren
- 15. Port
- 16. Prep.
- 17. Mønster
- 19. Land
- 21. Smelte
- 23. Bygning
- 24. Rettighet
- 26. Utvikling
- 28. Vakker
- 29. Treslag
- 30. Am. by
- 31. Himmellegeme
- 32. Skogsdyr
- 33. Navn
- 36. Sagnfigur
- 38. Grønnsaketer
- 41. Tilttekasse
- 42. Alene
- 43. Syngespill
- 47. Drømmer

LODDRETT

- 1. Norsk Standard
- 2. Fiske
- 3. Slektningen
- 4. Sjødyr
- 5. Ryggonde
- 6. Spørreord, dial.
- 7. Apparat
- 8. Skogsgud
- 9. I orden
- 10. Avdeling fork.
- 11. Jorda
- 15. Havstykke
- 18. Ubetinget
- 20. Sjarm
- 22. Redskap
- 25. Fuglen, omv.
- 27. Vinner
- 29. Munning
- 34. Elv
- 35. Drikk
- 37. Dyr
- 39. Vaske
- 40. Tau
- 44. Sporte
- 45. Tor Nilsen
- 46. Voks



Løsningen på kryssord nr. 2/93 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 12. april 1993

Innsendt av:

Adresse



Et FLAX-lodd til de to første løsningene som trekkes ut.

VINNERE:

Marit R. Øverland
Vegkontoret

Stein Brændholen
Jederveien 4A
1511 Moss

Hilde Eileen og Hilde går i 6. klasse ved Madlamark skole. Intervjuet med vegsjefen er en øvingsoppgave i norsk. Elevene skulle ta kontakt med en kjent person og lage et intervju med vedkommende. Her ser vi de to jentene og Chester Danielsen på vegsjefens kontor under intervjuet. Hilde Eileen sitter til venstre for vegsjefen og Hilde til høyre.



Vegsjef Chester Danielsen:

Trofast, godt humør, glad i barn og flink vitseforteller

Intervju: Hilde Eileen Folgerø og Hilde Vørland

- *Hva er din beste egenskap og hva er din dårligste?*
- Vel, min beste egenskap er vel at jeg har et veldig godt humør, og min dårligste er at jeg ikke er så flink til å hjelpe til hjemme.
- *Inviter hvem du vil til middag. Hvem og hvorfor akkurat han/henne?*
- Hvis det ikke behøver å være noen kjent person, så må det bli broren min som bor i Amerika. Og det er fordi jeg ser han så sjelden.
- *De beste vennene dine får skildre deg med fire egenskaper. Hva tror du de vil si om deg?*
- Ja, de er jo ikke fiendene mine, så det må vel være noe godt om meg. Og da tror jeg de vil bruke følgende: Trofast, godt humør, glad i barn og flinke til å fortelle vitser.
- *Når kjenner du deg skikkelig snill?*
- Hmmm. Det må være når jeg vasker badet hver lørdag.
- *Hva kan du ikke leve uten?*
- Det er så mange ting jeg ikke kan leve uten, og noen av tingene er: Stavanger Aftenblad, kona, bilen, barnebarna, kaffe om morgenen, middagshvilen min, hytta og selvfølgelig jobben.
- *Hva gjør deg skikkelig glad?*
- Hva som gjør meg skikkelig glad, jo det må være når barnebarna kommer og setter seg på fanget mitt.
- *Hva er det verste du kan tenke deg?*
- Det måtte være veldig trist om noen i familien skulle omkomme i en bilulykke.
- *Hva liker du aller minst å gjøre?*
- Jo, det er en ting jeg ikke kan fordra å gjøre. Det er å slå plenen.
- *Hva liker du aller best i forbindelse med jobben din?*
- Egentlig er det veldig mye jeg liker med jobben min, men det beste er de hyggelige arbeidskollegene mine.
- *Hvilke ulemper er det med Rennfast?*
- Ingen. Men siden dere absolutt vil ha et skikkelig svar, må det være at det er for dyrt å kjøre gjennom tunnelene.
- *Når kommer sykkelvegen fra Madlakrossen til Hafrsfjord?*
- Nei det må du ikke spørre meg om. Spør heller han eller hun som er ansvarlig for dette prosjektet.
- *Når syklet du sist?*
- Sist jeg syklet, det var nok i september 1992.
- *Hva er det mest rampete trekket ditt?*
- Sannheten er at jeg liker å erte folk.
- *Hvor vokste du opp?*
- Jo, jeg vokste opp i Wisconsin som er en stat i USA.
- *Hva er yndlingsretten din?*
- Yndlingsretten min er enten kokt torsk eller komle. Forresten, jeg velger komle jeg.
- *Hvilken drøm vil du skal gå i oppfyllelse?*
- Jo, det er at jeg skal vinne første premie i lotto.

KAN DU..... kjøre bil?

KAN DU.....kjøre bil som veier 3,5 - 7,5 tonn? Dette er overskrifta på en ny brosjyre fra Statens vegvesen. Til hverdags blir den saken som brosjyren tar opp betegnet som "stempelordningen".

Først en liten forklaring på bakgrunnen for stempelordningen.

I 1979 ble de norske førerkortforskriftene tilpasset de europeiske forskriftene som blant annet sier at en som har kl. B (personbil) førerkort har lov til å kjøre bil inntil 3500 kg totalvekt. Inntil da hadde de med personbil-førerkort lov til å kjøre bil inntil 7500 kg totalvekt.

Vegdirektoratet bestemte imidlertid at de som hadde kl. I (det grønne førerkort) og de som tok kl. B fortsatt skulle få kjøre bil inntil 7500 kg. Denne norske særregelen skulle opphøre fra 1. oktober 1992, men med diverse overgangsordninger avhengig av når en har fått førerkort.

For å gjøre dette noenlunde forståelig, deler vi førerkort-innehaverne i tre grupper:

"De gamle" - de som fikk førerkort før april 1979.

"De mellomste" - de som fikk førerkort april 1979 - 1. oktober 1992.

"De nye" - de som fikk førerkort etter 1. oktober 1992.

Dersom "de gamle" skal ha lov til å kjøre bil inntil 7500 kg også etter oktober 1993, må de få nytt førerkort med stempel om 7500 kg.

Dersom "de mellomste" skal ha lov å kjøre bil inntil 7500 kg etter 1. oktober 1993, må også disse ha nytt førerkort med stempel etter denne datoen.

Nytt førerkort med stempel må være ordnet før 1. oktober i år

Dersom biltilsynet ikke har kapasitet til å lage nytt førerkort før 1. oktober er det nok at krav om stempel er registrert hos biltilsynet før datoen. Det kan da utstedes midlertidig kjøretillatelse. Kravet må fremmes skriftelig eller ved personlig fram møte.

"De nye" får ikke stempel og har kun lov til å kjøre bil inntil 3500 kg totalvekt (dersom de ikke utvider til kl. C - D). Gebyr for nytt førerkort er kr 100,-.

Til slutt, noen "knagger":

- Viktig dato: 1. oktober 1993
- Personlig fram møte for å få nytt førerkort
- Biltilsynet har best kapasitet fra morgenen (og ikke i lunsj-pausen)
- Utvidet førerrett (stempel) til 7500 kg gjelder bare i Norge
- Ingen endring når det gjelder kjøring med tilhenger
- Er noen fortsatt i tvil? Ta kontakt med biltilsynet

Reidar Dirdal



RYGJAMAT

Hvis du ikke har tenkt på hva du skal servere på lørdagskvelden, er denne retten et godt forslag. Passer like godt til familiekosen, som til foreningen med gode venner,

DEILIG OSTEKAKE

Deig:

200 gr hvetemel
150 gr smør
2 ss vann

Eltes raskt sammen. (Helst i en food-prosessor).

Kle deigen i en rund kakeform, ca 24 cm i diameter. Husk å trykke deigen godt opp rundt kanten, du skal ha plass til fyllet.

Fyll:

150 gr bacon
150 gr skinke
200 gr revet ost
4 egg
2 dl melk
1 ts bakepulver

Skjær bacon i terninger og stek den gyllenbrun. Skinken skjæres også i terninger og blandes med baconen.

Pisk eggene og ha i bakepulveret. Deretter melk og revet ost. Til slutt bacon og skinke.

Hell dette opp i den kledde formen og stek kaken på 200 grader i 30 - 40 minutt.

SALAT

Til denne ostekaken smaker det godt med en enkel salat til.

Hodekål skjæres i fine strimler.

Ananas skjæres i små biter.

Dressing lager du av majones og pisket fløte, halvt om halvt. Litt sukker og sitron gjør salaten enda litt friskere. Vend hodekål og ananas i dressingen.

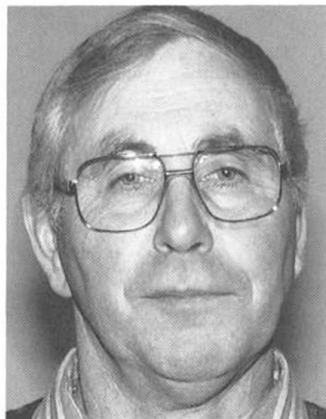
GOD FORNØYELSE!



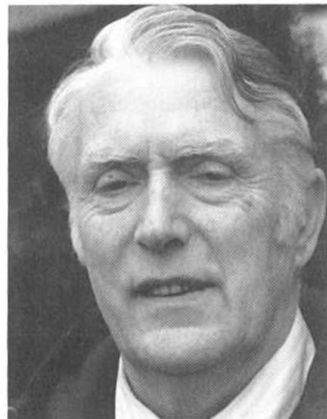
40 ÅRS - JUBILANTAR I VEGVESENET



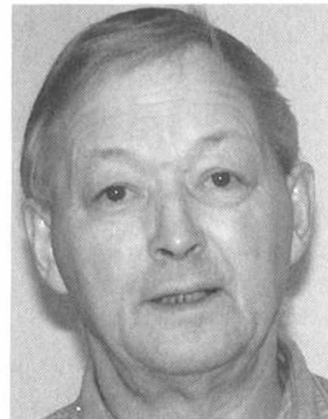
Trygve Espeland
Egersund vegstasjon



Martin Gilja
Nærbø vegstasjon



Asbjørn Oddane
Egersund vegstasjon



Kristoffer Mortensen
Vegkontoret

Torleiv pensjonist



Overingeniør Torleiv Haugvaldstad slutta i Statens vegvesen den 31. januar etter nesten 43 års teneste.

Ein personlegdom av det sjeldne slaget har med dette slutta sitt daglege virke i etaten.

Me kjem tilbake med intervju og nærare omtale i Rygjavegen seinare. Nå vil me berre nemna at han avslutta yrkeskarrieren sin som informasjonsmedarbeidar på Rennfast-prosjektet. Der gjorde han eit flott arbeid, særleg som ein glimrande omvisar for tusenvis av gjester under anleggsperioden.

JUBILANTAR

50 år

Viktor Kjærvoll
Nærbø vegstasjon
- 12. februar

Gunnar Nærum
Vegkontoret
- 25. februar

Gaute Vigre
Nærbø vegstasjon
- 4. mars

Herbert Stenberg
Egersund vegstasjon
- 2. april

Ingar Skjølingstad
Haugesund vegstasjon
- 11. april

60 år

Thor Hetland
Bærheim
- 12. januar

Rolf Henry Ness
Bærheim
- 11. februar

Hans Viste
Vegkontoret
- 20. mars

Sigmund Holgersen
Biltilsynet Haugesund
- 23. mars

Haakon B. Tolleshaug
Biltilsynet Haugesund
- 28. mars

NYE MEDARBEIDERE



Else Uhlgren
Engasjert kontorfullmektig ved Driftsavdelingen
- fra 1. juli 1992



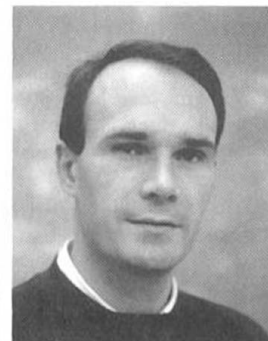
Manfred Meinkøhn
Verksmester (vikar) ved Bærheim vegsentral
- fra 1. februar



Svein Sivertsen
Engasjert avdelingsing. ved EDB-seksjonen
- fra 1. februar



Gunnar Thormodsæter
Inspektør (vikar) ved Biltilsynet Haugesund
- fra 1. oktober

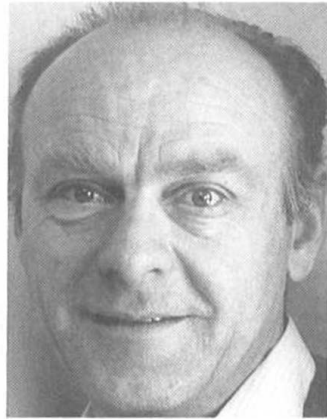


Erik Bugge Aase
Bedriftslege i 3/5 stilling
- fra 14. februar

25 ÅRS - JUBILANTAR I VEGVESENET



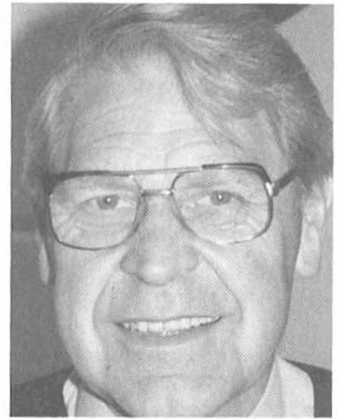
Harald Andersen
Vegkontoret



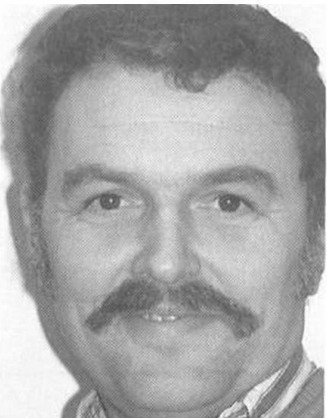
Martin Aske
Vegkontoret



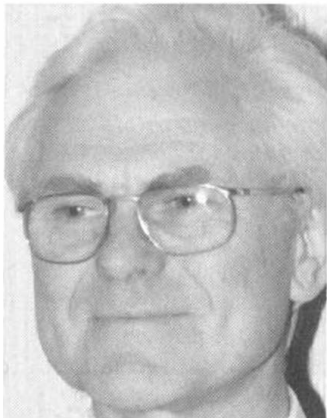
Helga Jorunn Bleskestad
Vegkontoret



Endre Brigtsen
Biltilsynet i Stavanger



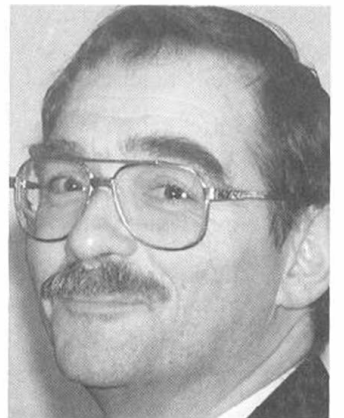
Gudmund Gausel
Vegkontoret



Kåre Høyland
Tau vegstasjon



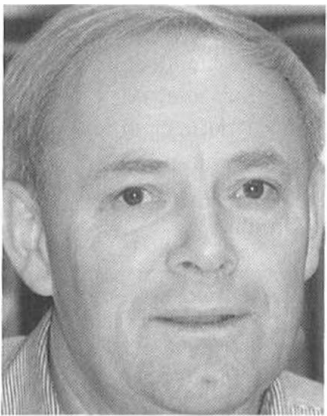
Reidun Lanne
Biltilsynet i Stavanger



Kjell Ingvar Nymark
Vegkontoret



Svein Magne Olsen
Vegkontoret



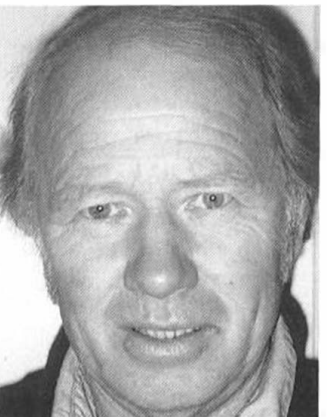
Per Skadberg
Vegkontoret



Lars Solvang
Tau vegstasjon



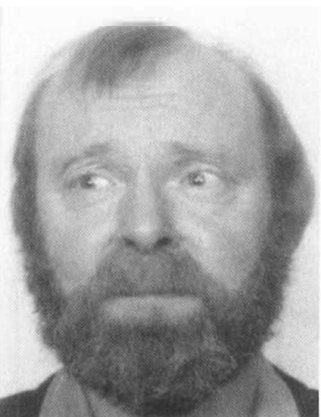
Kristian Tjelta
Bærheim vegstasjon



Helge Valskår
Sand vegstasjon



Magnhild Ødegård
Vegkontoret



Marius Ørnes
Anlegg - Stavangerområdet



Per Østhus
Vegkontoret

Tilstelling for 1992-pensjonistene

Det er arrangert fest for medarbeidere som gikk av med pensjon i 1992.

Dette året stilte alle de nybakte pensjonistene med ektefeller på tilstillingen.

Tekst: Tove Lende

Foto: Torstein Rein Larsen



Pensjonistene fikk overrakt gave og diplom ved vegsjef Chester Danielsen.

Under overrekkelsen hadde vegsjefen en prat med hver enkelt, og alle hadde mye å fortelle fra et langt yrkesaktivt liv.

Ektefellene fikk blomster. Overrekkelsen av disse sto vegmester Lars Eide for.

Her er fjorårets pensjonister sammen med ektefeller og vegsjef Chester Danielsen. Fra venstre: Karsten B. Johnsen, Karina B. Johnsen, Eva Piekart, Roman Piekart, Ola Bådsvik, Bjørg Bådsvik, Johanna Raugstad, Birger Raugstad, Astri Løken, Audun Løken og vegsjef Chester Danielsen.

Etter samværet på hotellet, var det omvisning på Vegkontoret. Deretter gikk turen til A/S Gjesdal Spinneri i Oltedal.

Også her var det omvisning, og deretter serverte bedriften kaffi og kaker.

Folkevekst i Bokn

Bokn kommune har i 1992, for første gong på mange år, hatt auke i folketalet. Frå årsskiftet 1991/92 til 1/12-92 er talet på boknarar auka frå 738 til 760.

Denne gledelege utviklinga melder ordførar Leif Vatnaland om i julenummeret av Bokn Bygdablad.

Som kjent, er 1992 det første året i Bokn si historie der kommunen har fastlands-samband. Rett nok blei øyane landfaste alt i juni 1991, men det vil nok ta ei tid før dei positive verknadane av dette kjem til sin fulle rett. Dessutan kjem nå Rennfast inn som ein ny positiv faktor for utviklinga i Bokn kommune.

Fra anleggslederskolen

Sammen med 22 andre, startet jeg opp på Anleggslederskolen i slutten av august.

Elevene er fordelt på de fleste fylkene, men noen fylker har flere deltakere.



Vi hadde frammøte på Vegdirektoratet. Derfra drog vi til Larvik, hvor den første samlingen var. Vi skal i alt ha fire samlinger, hver av 14 dagers varighet.

Dessuten har vi en praktisk hovedoppgave over 14 dager på et anlegg. Mellom hver av samlingene er vi i ordinært arbeid i våre respektive fylker.

Undervisningen foregår stort sett med forelesinger og gruppeoppgaver. På enkelte av emnene må vi avlegge en kontrollprøve.

Opplæringen er lagt på et nokså høyt nivå, med gode forelesere både fra Statens vegvesen og utenfra etaten.

Helgene brukes til besøk på anlegg i nærheten av skolen samt sosialt samvær.

Øyvind Langemyr

Rassikring langs Austrumdalsvegen

Det har til stadighet vært ras på vegen til Ørsdalen i Bjerkreim. Vegen er regnet som en av de mest rasfarlige i Rogaland, noe geologiske rapporter også klart sier.

Det siste raset høsten 1992 fikk stor mediaomtale. Om dette var årsaken til at vi fikk 1.250.000 til rassikring på Austrumdalsvegen, vet ikke under-tegnede.

Når dette nummeret av Rygjavegen kommer ut, er arbeidet trolig fullført. Det skal nemlig være avsluttet i begynnelsen av februar.

Arbeidet består i å ta ned den mest rasutsatte ura ved Rauclid Vi startet med 1 gravemaskin og 1 hjullaster. Da vi hadde fått gravemaskinen til toppen av rua, ca 120 meter over vegen, ble det satt inn 1 gravemaskin og 1 hjullaster til.

Ca 35000 kubikkmeter uttatt stein og grusmasse blir brukt til å utvide og utrette eksisterende veg.

Vi håper dette er starten på en større opprustning av vegen til Austrumdalen og Ørsdalen.

Lewy Dalen

Oppgaver og mål for Bedriftshelsetjenesten

Bedriftshelsetjeneste (BHT) ifølge Arbeidsmiljøloven:

Arbeidsgiver har ansvaret for arbeidsmiljøet. Bedriftshelsetjenesten inngår som et ledd i det forebyggende helse- og miljøarbeidet i virksomhetene.

Grunnlaget for krav om verne- og helsepersonale i virksomheten finnes i Arbeidsmiljøloven §§ 14 og 30.

Arbeidsmiljøloven presiserer at bedriftshelsetjenesten først og fremst skal legge vekt på det forebyggende arbeidet. Det er en målsetting å forebygge helseskader i stedet for å behandle dem etter at de har oppstått.

Av bedriftssykepleier
Anne Grete Mellgren Høie

Oppgaver

Verne- og helsepersonalets oppgaver er definert i § 3 Forskrift av 1979 om BHT. Oppgavene kan grovt deles inn i:

1. Arbeid for bedring av arbeidsmiljøet.
2. Overvåking av helsen til den enkelte arbeidstaker eller grupper av arbeidstakere i forhold til arbeids-situasjonen
3. Attføring.

Bedriftshelsepersonalet skal ha en fri og uavhengig stilling i arbeidsmiljøspørsmål.

Kommunal og arbeidsdepartementet nedsatte i 1989 en gruppe som har sett på den videre utbygging av BHT og har i NOU 1992:2 foreslått følgende utkast til § 3, Verne- og helsepersonalets oppgaver:

“Arbeidsgiver skal påse at verne- og helsepersonalet utfører forebyggende helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheten. Arbeidsgiver skal sørge for at verne- og helsepersonalet:

1. Inngår i virksomhetens internkontrollsystemer
2. Gir råd ved planlegging, utforming og organisering av nye arbeidsplasser
3. Identifiserer og vurderer risiko for helsefare på arbeidsplassene
4. Arbeider aktivt og systematisk for bedring av arbeidsmiljøet og med tiltak som reduserer sykefravær
5. Overvåker arbeidstakerens helse i forhold til arbeids-situasjonen



6. Bistår med bedriftsinternt attføringsarbeid
7. Gir informasjon om helse-, miljø- og sikkerhetsrisiko til arbeidsgiver og arbeidstakere
8. Er representert i virksomhetens arbeidsmiljøutvalg
9. Samarbeider med de ansatte og/eller deres representanter.

Generelle helseundersøkelser uten relasjon til arbeidsmiljøet og kurativ virksomhet (behandling) faller utenfor bedriftshelsetjenestens arbeidsområde.”

Det er ikke store endringer av § 3 gruppen foreslår, men det går klarere frem at det er det forebyggende arbeidet det skal legges vekt på. Økt satsing for bedring av arbeidsmiljøet er viktig i årene fremover.

Bransjeforskriften

Regjeringen har sluttet seg til en ILO-rekomandasjon om at alle arbeidstakere skal tilsluttes en bedriftshelsetjeneste. Foreløpig gjelder “Forskrift om hvilke virksomheter som skal ha knyttet til seg verne- og helsepersonale,” hvor det er fastsatt at alle virksomheter innenfor 20 bransjer skal ha bedriftshelsetjeneste fra 1990. Bygg- og anleggsvirksomhet inngår i forskriften.

Overordnet mål

Arbeidsgruppen har i NOU 1992:2 foreslått følgende overordnede mål:

FLERE GODE ARBEIDSÅR FOR ALLE

For å nå dette målet er det viktig at vi samarbeider på alle plan i etaten. I forbindelse med internkontrollforskriften har Statens vegvesen Rogaland utarbeidet HMS-bøker (helse, miljø, sikkerhet) som vil være et nyttig redskap for bedring av arbeidsmiljøet.

Ved en senere anledning vil vi komme tilbake til hvordan vi er organisert og hvordan vi arbeider ved Bedriftshelsetjenesten hos oss.

Veghistorie frå Dirdal

Den fyrste vegstubben som vart bygt i Dirdal av statsmidlar, vart påbegynt i 1880 og truleg farbar i 1882. Vegen gjekk frå Gilja ved Busteberget og oppover i Giljajuvet. Deretter gjekk vegen over

”Giljeraas bro”, vidare oppover på venstre sida av elva og så over elva att ved ”Lone bro”.

Her slutta vegen for ei stund ved osen av Birkelandsvatnet eller Byrkjedalslona. (Begge desse namna har vorte brukte, og i kyrkjeboka. Frå gammalt av har dei brukt Birkelandsvatnet.)

Av Magnus Nødland

Svartabrunå

”Lone bro” vart til vanleg kalla Svartabrunå. Ho vart ombygt i 1904 med 3 jernbjelker som var 12,57 meter lange. Eg er ikkje sikker, men truleg har det tidlegare vore ei trebru her.

Den 11. oktober 1963 var det storflaum i elva. Då var berre dei 3 øverste steinlaga på det nordre brukaret synlege over vatnet.

Kvidabrunå

Lenger nede hadde me ”Giljeraas bro” eller Kvidabrunå som ho helst er kalla.

Den første brua her skal ha vore ei trebru med stokkar ned i elva. Hausten 1898 vart brua tatt av ein storflaum. I 1900 vart det bygt ei ny bru i jernfagverk med 21,5 meter i spennvidde. Dette kosta den gongen kr 9.202,01. Kvidabrunå vart riven i august i år.



Kvidabrunå ved Giljajuvet, bygt i 1900. Brua blei riven i haust.

Ny veg i Giljajuvet

I 1940 starta eit større utbetringsarbeid av vegen i Giljajuvet. Det vart bygt ein ny veg på sørsida av elva med ein liten tunnel på ca 80 meter under Skreebekken. Denne vegen var kjørande i 1946, men den gamle vegen på nordsida av elva var i bruk fram til 1950.

Ny vegstubbe og den gode tunnelen på nåverande Rv.45 vart opna i 1984. Den går frå staden der Kvidabrunå kryssa elva under Skreebekken og ut ved Svartabrunå og er ca 600 meter lang.

Rideveg i Skeelia

Før det vart bygt veg gjennom Giljajuvet hadde dei ein rideveg oppe i Skeelia. Denne vegen starta ved Øvre Gilja bru (Giljahagen) og kom ned på Lonastrånnå (Birkedalsvatnet). Ein måtte over Skreebekken som kunne vera vanskeleg å koma over i frost eller flaum.

Den 14. desember 1860 omkom 2 mann her i Skreebekken på isen. Dei vart funnen att om våren og gravlagde ved Forsand kyrkja.

Den neste vegen som vart bygt i Dirdal, etter den første ”statsvegen” frå Busteberget og oppover i Giljajuvet i 1880, var frå Dirdal til Busteberget i 1887. Dette er attmed Nedre Gilja bru.

”Birkedalsbro”

”Birkedalsbro” er bygd i 1884. Årstallet er innhogd i brukaret med Kong Oskar II sitt merke.

Frå 1848 og framover kan det dokumenterast at det var ein heil strid med grunneigarane om erstatningskrav for sauedriftene som skulle over den gamle



Denne steinen med Kong Oskar II sitt merke, vart oppsett ved Frøyland (nær veggargasjen) ved opninga av vegen frå Dirdal til Busteberget. Steinen står nå på tomte til Dirdal veggargasje.

og dårlege brua som vart erstatta med ny i 1884.

Hunnedalen

Når det gjeld andre vegar i området, blei vegen mellom Lone bru og Rygg (Ryggjaplasse) gjennom Byrkjedal bygd mellom 1888 og 1894.

Øvstabhø fekk sin første veg til fylkesgrensa, Tverranå. Vegen var 1,5 meter brei og blei bygt i 1903-04. I 1906 vart det bygt veg frå Øvstabhø og nedover til Rygg.

Vegen frå Dirdal til Rage bru blei påbegynt i 1899 og var ferdig i 1900.

Vegen Byrkjedal - Maudal vart opna i 1913 og vegen mellom Byrkjedal og Vecen i 1924.



Jernplate påmontert Kvidabrunå, eller Gilje bro. Plata er nå innstøpt i muren til venstre for Giljajuvet tunnel.

Redaksjonsrådet

RYGJAVEGEN



Reidun Vehus



Sigurd Sæland

Vegsjefen har oppnemnt sekretær Reidun Vehus, Egersund vegstasjon og overingeniør Sigurd Sæland, Vegkontoret som nye medlemmer av redaksjonsrådet for Rygjavegen for perioden 1993/94.

Hovedtillitsmann i Arbeidsmandsforbundet Kjell Einar Tronstad, Haugesund er gjenoppnemnt som medlem for same perioden.

Ut av redaksjonsrådet, etter 4 års funksjonstid, går førstefullmektig Irene Stangeland, Bærheim vegstasjon og anleggsingeniør Solveig Yndesdal, Vegkontoret.

Elles er oppsynsmann Njål Hanasand, Nærbø vegstasjon, seksjonsleiar Reidun Lanne, Biltilsynet i Stavanger og plansjef Halvor Folgerø, Vegkontoret med i redaksjonsrådet, oppnemnde for perioden 1992/93.

TILLITSVALGTES SPALTE

VÅR FRAMTID?

Til å begynne med vil jeg ønske alle lesere et riktig godt nyttår.

1993 er et av de viktigste årene i vegvesenets 129 årige historie. I denne forbindelse går mine tanker til Hollerutvalgets innstilling som vi får på bordet 1. januar 1993.

Etter å ha vært på reise i vårt naboland Sverige, og sett etter omorganiseringen av det Svenske Vegverket, håper og tror jeg at vårt vegvesen ikke blir som det svenske.

Eksempler:

- Vegkontorene halvert fra 24 til 12 stk.
- Anlegg i konkurranse med private.
- Drift i konkurranse med private.
- 1400 arbeidstakere var overflødige, mesteparten av disse var merkantilt personell.

Størsteparten av de som hadde fått arbeid etter omorganiseringen var i dag ukependlere. Eksempel fra Eskilstuna Vegkontor; 130 av 150 var ukependlere.

Dette må være en vekker for de arbeidstaker-organisasjonene som ikke er kommet på banen ennå. Med sin påvirkning på Hollerutvalget/politikere. NB: Husk Hollerutvalgets innstilling skal politisk behandles etter valget, av et nytt storting. Hvordan det skal sammensettes er opp til oss selv.

I fremtiden må det imidlertid legges til rette for en politisk styring av viktige fellesoppgaver. Vi kan derfor ikke akseptere at viktige fellesoppgaver skilles ut i egne selskaper eller foretak.

For øvrig vil jeg konstatere at uten faglig/politisk samarbeid ville det vært vanskelig å videreføre Postverket, Televerket og NSB som forvaltningsbedrifter.

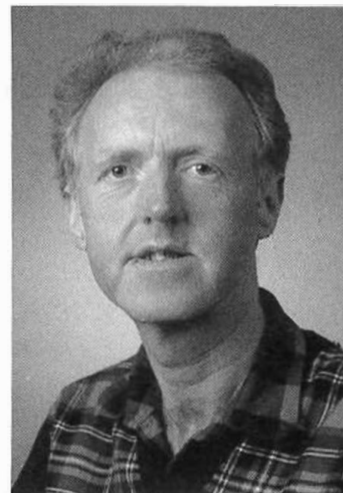
Så til vårt nærmiljø.

I skrivende stund har vi avsluttet arbeidet med justering/normering for kontorpersonalet i utedriften.

Resultat: 1 stilling som førstesekretær, 4 stillinger som sekretærer, 4 stillinger som førstekontorfullmektiger.

Kjell Einar Tronstad

Hovedtillitsvalgt NAF



C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

I desember blei Dalane ramma av den verste flaumen på lange tider. Her ser me området på Slettebø i Eigersund der det ei tid var organisert kolonnekjøring midt etter riksvegen.
Side 6