



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 3
juni 1998
26. årgang



Trafikkdøden

Side 3, 12–16

- 4** Firefelts motorveg Forus – Stangeland
- 6** Miljøvennlig transport
- 9** Nybygg ved Bærheim vegstasjon
- 10** Sykkel i vegen – nye sykkelreglar
- 20** Automatisk trafikkontroll på Rv 44
- 21** Fartsfantomer på Re ved Bryne



VEGSJEF - TEIGEN

Spesialisering og regionalisering

Vegdirektøren har nå trukket igang et arbeid på landsbasis som går ut på å legge til rette for større grad av spesialisering i Statens Vegvesen. Målsettingen med spesialiseringen er enkel, – vi må søke å utnytte ressursene og kompetansen i etaten på en mest mulig effektiv måte. En slik målsetting er ikke noe nytt, den jobber vi med nærmest daglig. Det nye er at vegdirektøren nå åpner for et formalisert samarbeid med andre fylker der vi kan dra nytte av ressurser og kompetanse der. Tilsvarende kan andre fylker dra nytte av våre ressurser og kompetanse. Jeg tror vi skal hilse et slikt initiativ velkommen. Grunnen til det er at vi ser at vi på enkelte områder blir svært sårbare når vi er avhengig av enkeltpersoners kompetanse. I tillegg ser vi at oppgavevolumet spesielt på investeringsiden nå svinger fra år til år. Det gjør at vi får topper og bølgedaler i arbeidsmengden både på utbyggings- og produksjonsavdelingen.

Produksjonsavdelingen har allerede dratt nytte av et slikt samarbeid i flere år og det er erfaringene fra dette samarbeidet som på mange måter nå danner modell for samarbeidet på myndighetssiden.

Dette høres fint ut, men realiteten er jo at vi har problemer nok internt med å få avdelinger og seksjoner til å samarbeide på en slik måte at vi utnytter ressursene våre rasjonelt, vil noen si. Det er jeg faktisk enig i, og det holder vi derfor på med å gjøre noe med. Etter en evaluering av utbyggings- og produksjonsavdelingene vil det nå komme en justering av organisasjonsmodellen for disse avdelingene der vi må innarbeide en større grad av spesialisering. Initiativet fra vegdirektøren kommer på mange måter som bestilt fordi det understreker behovet for også internt å spesialisere og

rasjonalisere. På alle nivå må vi slutte med tankegangen «best å være herre i eget hus». Det er ikke rasjonelt å bygge opp og ta vare på parallell kompetanse i avdelinger, seksjoner/områder/distrikter. Vi må huske at vi er i samme båt alle sammen og båten heter Statens Vegvesen.

Enten vi skal samarbeide over avdelingsgrenser eller over fylkesgrenser, er det enkelte suksessfaktorer vi må være oppmerksomme på. Den viktigste er etablering av gode kunde-/leverandørforhold. I etaten har vi lange tradisjoner for å være kunde. Det betyr at vi er flinke til å vite hva vi skal ha og stille krav til våre leverandører, enten det er entreprenører, konsulenter, kommuner eller enkeltpersoner. Som leverandører kommer vi i en annen situasjon. Da må vi være serviceinnstilte og ydmyke overfor kundens krav. Det er her vår store utfordring ligger både internt i eget fylke og mot andre fylker. Når kunden blir fornøyd, kommer han igjen neste gang han har en jobb som skal gjøres. Vi har allerede gode eksempler på dette både på produksjonsavdelingen og utbyggingsavdelingen.

I vårt fylke er det store muligheter for at vår oppdragsmengde på utbyggings- og produksjonssida i nær framtid kommer til å øke som følge av innføring av bompenger på Nord-Jæren. Innen den tid håper jeg etaten har lyktes med å få til opplegg for spesialisering og regionalisering. Vi kommer nemlig til å trenge hjelp for å gjennomføre det ambisiøse handlingsprogrammet i Transportplan for Nord-Jæren.

God sommer!

Tor Gur Espedal



Fra Fidja ved fylkesveg 36 i Sokndal
Foto: Harald Sel

INNHALD

Vegsjef-teigen	2	Trafikkmiljøprisen til Arne G. Vasbø	16
Trafikkdøden	3	Kryssord	17
Firefelts motorveg Forus – Stangeland	4	Produksjonsavdelinga: Serviceseksjonen	18
		Spesialmaskiner til vedlikehold	19
Miljøvennlig transport ..	6	Automatisk trafikkontroll på Rv 44	20
Miljøvennlig drivstoff til egne kjøretøyer	8	Trafikkovervåking	20
Ombygging og nybygg ved Bærheim vegstasjon	9	Fartsfantomer på Re ..	21
Sykkel i veien – nye sykkelregler	10		
Sorga og saknet kjem ein aldri over	12	Helsekontakten	22
		Sykefraværet – mål eller middel?	23
Å drepa eit barn	14	Smart test i vest	24
Barn døyr i trafikken fordi dei berre er barn	16	Vegvesenet en utfordrende arbeidsplass?	24
Tenk i meter og sekund	16	Rygjavegen for 25 år sidan	25
		Personalnytt	25
		Avdelingsleiar-kommentar	26
		Overheadkostnader ..	27
		Tillitsvalgtes spalte ..	27

Rygjavegen

Nr 3 – juni 1998

Redaktør
Harald Sei

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Bjørn Martin Alsaker
Nils Lausund
John Mathias Mathiassen
Tormod Nag
Anne Elise Njærheim
Liv Rettedal

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Anne Berit Hattem

Opplag
1900 eksemplar

Trafikkdøden

Eg har mista ein av mine aller beste kameratar.

Trafikkdøden tok han.

Gjennom mange års nært venskap har me mellom anna sykla fleire hundre mil saman – på dei fleste vegane i Sør-Rogaland, Trondheim – Oslo og i utlandet.

Det fall naturleg at me også prata mykje om trafikk, mens me tråkka fram langs landevegane – særleg om farane ved å vera syklist. Mellom anna drog me tidleg den same konklusjonen som så mange andre syklande har gjort: Som syklist er du sjelden ein fare for andre enn deg sjøl, som bilist er du også ein fare for andre.

Torbjørn (Fiskaa) blei drept ved ei bilulykke, då ein møtande bil braut ut frå køen og frontkolliderte med hans bil.

Når ein er så privilegert at ein ikkje har opplevd dramatiske dødsfall i den nære familien, vil ein ikkje kunne fatta den smerten og tragedien som kvar enkel ulykke er. Når ein kjenner kor grusomt det er å mista ein nær ven, fattar ein nok litt meir – men berre litt.

I dette nummeret av Rygjavegen tar me for oss noko av det verste som kan ramma eit menneske, – å mista eit barn i trafikken. Det er med stor respekt me nærmar oss dette emnet. Det foreldre gjennomgår ved ein slik tragedie, går det ikkje an å setja ord på.

Truleg er Stig Dagermann ein av dei som best har sett ord på noko av det meningslause og ubarmhjertige ved trafikkdøden i novella «Å drepa eit barn», som me gjengir i dagens nummer. «Det er ikkje sant at tida legar alle sår», skriv han mellom anna; då tenkjer han også på den som har drept eit anna menneske i trafikken. Enten drapet har skjedd ved ansvarslaus kjøring, uaktsomhet eller heilt uforskytt, – alt som kjem etterpå er for seint.



Harald Sel

8. juli blir siste parsellen av den nye firefelts motorvegen frå Forus til Stangeland opna for trafikk. Dette er to månader tidlegare enn den opprinnelege planen. Anlegget starta vinteren 1997. Dei to nye felta på E 39 mellom Forus og Stangeland har ein lengde på 3,9 km. I tillegg er det bygd ca 1 km veg ved påkjøringsrampane i Løwenstrassekrysset, Lurakrysset og Stangelandskrysset. Prosjektet har kosta 62,4 mill kr. Ved opninga av dette anlegget blir det samanhengande firefelts motorveg mellom Stavanger og Sandnes ved Stangelandskrysset, ei strekning på 12,5 km.



Tekst og foto: Harald Sel

Firefelts motorveg



Formann Pål Torsnes og driftsansvarleg anleggsleiar Arvid Eide på brua over E 39 ved Lurakrysset. I bakgrunnen ser me litt av dei to nye kjørefelta mellom Forus og Stangeland, som har ein lengde på 3,9 km.

I tillegg til sjølve motorvegen er det ved Smeaheia lagt til rette for kryss mellom E39 og framtidig Rv 44 mellom Stangeland og Skjærveland. I det anlegget inngår undergang for dei to nye felta ved Smeaheia. Det blir også bygd støyvollar mot det nye boligfeltet på Smeaheia. Dette arbeidet er kostnadsrekna til 5,8 mill kr.

Estetikk og landskapstilpassing

Også ved dette anlegget er det lagt stor vekt på det estetiske og på landskapstilpassing. Mellom anna er det bygt natursteinmurar som utgjer ei samla grunnflate på heile 3.200 kvadratmeter. Til planting i støyvollar, skråninga, rabattar og andre

stader er det investert over 1 mill kr. Plantinga er utført av vegvesenet sine egne folk, under retteiing av landskapsarkitekt Terje Børsheim og etaten sine anleggsgartnarar. Det er bygt støyvollar og/eller støy-skjermar langs heile anlegget.

Stein frå Bærheim

Til den nye vegen er det brukt stein som er sprengt ut frå Statens vegvesen sin eigedom ved Bærheim vegstasjon. På denne måten har ein også fått utvida lagerplassen ved vegstasjonen. I alt er det sprengt ut og brukt 70.000 kubikkmeter stein. Ein lasatebil tar ca 10 kubikkmeter, så dette tilsvarar ca 7.000 lass mellom Bærheim og anlegget.



Nokre av arbeidarane framfor ein av dei mange natursteinmurane på anlegget. Frå venstre: Tor Klausen, Odd Hellenen, Sverre Hellenen, John Nesse og Kjell Solheim.

Siste finpuss. Her blir det lagt filtduk i midtrabatten, før det skal fyllast på mold og sås til med gras- og blomsterfrøblanding.

Forus–Stangeland

«Tung» skilting

Ved eit anlegg som dette, der arbeidet skal foregå ved ein eksisterande og sterkt trafikkert tofelts motorveg, er trafikk-avvikling og skiltig ei stor utfordring. For å unngå forvirring, missforståingar og trafikkulykker i anleggsperioden har ein brukt ei svært omfattande skilting. Dette er også ein betydeleg utgiftspost. Det er kjøpt skiltingsutstyr og sperremateriell for ca 1,5 mill kr. I tillegg kjem ein betydeleg arbeidsinnsats ved skiltingsarbeidet. – Her er me nøydde til å vera svært påpasselege. Skiltingsarbeidet ved eit anlegg som dette kan ikkje baserast på tilfældigheter, seier produksjonsleiar ved E 39-anlegget Odd-Magnar Nerland.

Han er glad for at alt har gått bra. Det har ikkje vore eit einaste uhell i anleggsperioden og frå publikum har ein nesten ikkje mottatt klager.

Eigenregi

Alt arbeid er utført i eigenregi av Statens vegvesen Rogaland si produksjonsavdeling og med bruk av innleigde maskinar etter behov. Odd Magnar Nerland har vore produksjonsleiar, Arvid Eide har vore driftsansvarleg anleggsleiar, Pål Thorsnes formann for veganlegget og John Nesse for betongarbeidet ved kulverten på Smeaheia. Tunnell- og betongseksjonen ved Jon Nesheim har hatt ansvaret for bruarbeidet ved Smeaheia.



Odd-Magnar Nerland ved Lurakrysset. Me ser her litt av den omfattande skiltinga i samband med anleggsarbeidet. Det er kjøpt utstyr for 1,5 mill kr til skilting og varsling. Ingen ulykker under anleggsperioden, tyder på at dette er vel brukte pengar.



Elektrisk buss i ordinær rutedrift på Montmatre i Paris. Bussen blir hurtiglada ca 4 min pr rundtur.

Miljøvennlig transport er et vidt begrep og vanskelig å definere. Ofte tror vi at dersom vi bruker en bil som forurensrer lite, så forflytter vi oss miljøvennlig. Dette er forsvåvidt riktig men miljøvennlig transport vil også i mange tilfeller bety helt andre transportløsninger enn bruk av bil.

Hva er miljøvennlig transport?

Energibruk

En av de grunnleggende forutsetningene for miljøvennlig transport er å bruke **minst mulig energi** pr person ved transport over en viss avstand. Tog og buss er transportmidler som kan transportere mange personer med relativt lavt energiforbruk. Oppgraderingen og bruken av Jærbanen er på mange måter et lysende eksempel på miljøvennlig transport. Men dersom buss og tog har lav utnyttelsesgrad, så får vi et høyt energiforbruk pr. passasjer. Bilen er ikke noe godt alternativ når det gjelder energiforbruk, særlig ikke om vi kjører alene. Likevel er den på mange måter det eneste alternativet utenfor

Statens vegvesen har profilert seg på flere arrangement med sin naturgassbil. Her fra miljømessa ENS-97 i Stavanger.



by og tettbebygd strøk, fordi vi får for liten utnyttelsesgrad av kollektiv transport. Bilfabrikantene legger også etter hvert ned store ressurser i å gjøre dagens konvensjonelle bilmotorer mere effektive slik at vi får et lavere bensin-/dieselforbruk. I dag arbeider alle seriøse bilprodusenter med såkalte «0,3-biler», dvs biler som skal bruke under 0,3 liter drivstoff pr mil.

Forurensing

Forurensing er det andre viktige aspektet når vi snakker om miljøvennlig transport. Selv om vi idag har kommet langt i å rense avgassene fra forbrenningsmotorene, så får vi fra alle forbrenningsprosesser et relativt stort utslipp av CO₂. Ifølge de fleste forskere øker dette utslippet drivhuseffekten på jordkloden, dvs at vi får en global oppvarming. Ved bruk av **fossilt** brensel (olje, naturgass, kull) tilfører vi atmosfæren ekstra CO₂. Dersom vi derimot bruker f.eks. metan-gass fra søppelfyllinger/gjødselkjellere eller diesel fra rapsolje/biomasse, så får vi ikke annet CO₂-utslipp enn den som skjer i forråtnelsesprosessen av disse stoffene. Derfor regnes disse drivstoffene som «renere» enn fossilt brensel. Pr idag kjenner vi bare to typer «drivstoff» som ikke forurenser og som gir såkalte «0-utslippskjøretøy», nemlig hydrogen og strøm/elektrisitet. En elektrisk bil eller en bil med hydrogenbrenselceller har ingen utslipp av skadelige stoffer.

Det drives derfor utstrakt forskning for å gjøre disse til brukbare kjøretøy. I USA har flere stater gått inn for at en viss prosentandel av alle bilene som selges fra år 2002 skal være «0-utslippskjøretøy». De nye kravene fra disse statene påvirker utviklingen hos bilprodusentene relativt mye.

Hvor kommer energien fra

Ett av de sentrale spørsmålene som ofte blir oversett, er hvor energien som vi bruker, kommer fra. Det er relativt liten gevinst i å bruke en elektrisk bil dersom strømmen til denne blir produsert i kullkraftverk. Likeledes er ikke en brenselcellebil noe «0-utslippskjøretøy» dersom vi bruker fossilt brensel for å spalte/ produsere hydrogen til brenselcellene. I Norge kommer nesten 100% av el-energien fra vannkraftverk, og derfor vil elbiler være et reelt «0-utslippskjøretøy» i Norge. Vannkraft sammen med vind-, bølge- og solenergi regnes som de reneste energiproduksjonene.

Sykkel

Til slutt bør vi nevne et kjøretøy som praktisk talt er både «0-utslippskjøretøy» og «0-forbrukskjøretøy», nemlig sykkelen! Sykkelen er miljømessig et ypperlig transportmiddel særlig for kortere distanser. Trolig kan langt flere bruke sykkel i større grad og på den måten medvirke til mere miljøvennlig transport.

Vegvesenets engasjement for alternative drivstoff

Mange vil nok spørre seg hvorfor vegvesenet skal engasjere seg i debatten om andre drivstoff og mere miljøvennlige kjøretøy. For det første har vegvesenet gjennom det arbeidet som gjøres av trafikkstasjonene engasjert seg i å få ned avgassutslippene fra kjøretøyparken i mange år. For det andre vil vi som vegholder i svært nær fremtid bli stilt mye sterkere til ansvar for de miljøulempene som vegene og trafikken på disse påfører samfunnet.

Rogaland er et av de få fylkene hvor vegvesenet i betydelig grad har grepet fatt i problematikken rundt avgassutslippene fra kjøretøyene på veiene våre. Vi har i flere år målt utslippene fra kjøretøyparken i fylket for å se hvordan disse utvikler seg. Vårt mål er at minimum 90% av alle kjøretøyene skal ligge innenfor de kravene som er satt til avgassutslipp, noe de også har gjort de siste årene. Videre har vi engasjert oss i å se på naturgassdrift (CNG) for busser og biler. Vi har også engasjert oss når det gjelder elbiler. Sammen med andre tok vi initiativet til opprettelsen av et elbilforum i 1995, noe som har dannet mal for andre

elbilforum i andre fylker. Vi har vært med som en av mange partnere i Stavanger Energi sitt samarbeidsprosjekt med den norske elbilprodusenten Pivco og har hatt noen prototyper til utprøving. Nå er vi sammen med Stavanger kommune og Stavanger Energi med på 2 større prosjekter sammen med land innen EU, der vi får relativt store beløp i støtte fra EU. Det ene prosjektet – **Sagittaire** – er et prosjekt sammen med 8 andre byer i Europa hvor vi skal gjøre forsøk med hybridbusser, dvs busser som bruker en mindre forbrenningsmotor til å produsere strøm til en elektrisk driftsmotor. Det andre prosjektet – **Elcidis** – er et prosjekt

sammen med 6 andre europeiske byer hvor vi skal bruke elektriske varebiler i bysentrum slik at utslippene kan bli redusert her.

Vegvesenets rolle

Vegvesenets viktigste rolle i forhold til alternative drivstoff vil være å opparbeide seg kunnskap/kompetanse om de ulike alternativene som fins og hva slags påvirkning disse har på miljøet. Det er viktig at vi har et helhetsbilde av hvordan de ulike drivstoffene og motoralternativene påvirker miljøet og at vi ikke bare ser isolert på de direkte utslippene. Dernest har vi en viktig rolle i å være en pådriver for å få bedrifter, offentlige etater og privatpersoner til å velge en transportløsning eller et kjøretøy som belaster miljøet minst mulig. Det vil derfor være viktig at vi er med og støtter prosjekter som kan vise at naturgassbiler, elbusser, hybridbiler osv kan være alternative kjøretøy.

Fremtidens bilpark – hvordan vil den se ut?

Det er sagt at det er vanskelig å spå – især om fremtiden! Slik er det også med fremtidens bilpark. Trolig vil bilparken i mange år fremover bestå av biler med ordinære bensin- og dieselmotorer, men sansynligvis med endel lavere forbruk enn dagens motorer. Men vi vil trolig også se et mye større mangfold av andre drivstoffer og andre motoralternativer enn vi har idag.

Det gjøres idag mange store forsøk med andre typer drivstoff enn de tradisjonelle. I Sverige har de flere prosjekter med ulike typer biodrivstoff, dvs drivstoff produsert av tremasse, raps og andre plantestoffer. I Norge driver vi endel forsøk på gassdrift – særlig med naturgass –, og Hydro har også et større forskningsprosjekt på biodiesel. Nederland har drevet med gassdrift i flere år og høstet erfaringer. Frankrike og Sverige har vært de to landene som har vært mest opptatt av elbiler og gjort storskalaforsøk med dette.

En av de viktigste påvirkningsfaktorene på fremtidens bilpark er trolig kravet om «0-utslippsbiler» i USA. De bilfabrikantene som ikke kan levere slike biler innen 2002, vil trolig ikke få lov til å selge biler i de fleste statene i USA. Dette vil drive frem en utvikling av slike kjøretøyer, og så langt er det elbilene som er alternativet. Elbilen vil trolig i fremtiden være en typisk bybil med en viss markedsandel, både fordi den ikke slipper ut avgasser og fordi den ikke støyer. Dens største begrensning vil være rekkevidden inntil det blir utviklet batterier med større

energitetthet, trolig innen 4–6 år. Vi vil trolig også få bybiler som er mindre enn dagens småbiler, både

fordi de vil være rimeligere og mere miljøvennlige å produsere, og fordi de vil bruke mindre energi og mindre plass i byene. Det er også store muligheter for at vi ikke selv eier vår egen bil dersom vi bor i en storby, men at vi deltar i en «bilpool», dvs at vi bare henter en bil når vi har bruk for den. Det som er sikkert er at fremtidens biler vil bli mere miljøvennlige både å produsere og å bruke. Uten et slikt fremtidsbilde vil det bli nødvendig med mye strengere restriksjoner på bilbruk.

I Paris har en starta forsøk med utleie av elbiler. Oppladning skjer ved induktiv lading gjennom platene i bakken.



Miljøvennlig drivstoff til egne kjøretøyer

Et av Staten vegvesen Rogaland sine mål i produksjonsavdelingens årsplanen for 1998, er å redusere forurensende utslipp fra våre kjøretøyer. Dette er spesielt vinklet mot nyinvesteringer, men det er også vårt mål å få dette til på eksisterende maskinpark, i den grad det er mulig.

Tekst og foto: Johannes Bø

I oktober 1993 ble det i EU-direktiv satt ny grense for svovelinnehold i autodiesel på ca 500 ppm. (0,05 %). Før den tid var grensen ca. 2000 p.p.m. (0,2 %). Høsten 1997 ble det gjort henvendelse til oljeselskapene om å fremskaffe en enda mer svovelfattig dieseltipe. Dette fordi der var anskaffet noen nye busser som var utstyrt med to-veis oxyderende katalysatorer kombinert med partikkel-felle. Svovelinneholdet måtte reduseres for ikke å skade katalysatoren. ESSO produserte så en dieseltipe med 50 ppm. (0,005 %) svovelinnehold.

Denne dieseltypen har i forhold til vanlig autodiesel et lavere svovelinnehold, men også et høyere cetantall. Cetan er et stoff som påvirker tenningsegenskapene. Med lave cetantall vil en få tenningsproblemer, spesielt ved kald motor. Kombinert med lavt sluttkekepunkt, gir dette en reduksjon av partikkelutslippene. Sluttkekepunktet påvirker forbrenningsvirkningsgraden og jo lavere dette er, desto høyere blir virkningsgraden.

På eksisterende utstyr er det i første omgang en vesentlig reduksjon av svovelutslipp og en mindre reduksjon av sotpartikkler vi oppnår. Dersom en anskaffer utstyr med katalysator og partikkel-felle, kan utslipp av sotpartikler reduseres med hele 90 %.

Når det gjelder utslipp av uforbrendte hydrokarboner (HC) og CO, vil en ved bruk av svovelfattig diesel og ovennevnte

avgassrensing oppnå en reduksjon på henholdsvis 73 og 87 %. Utslipet av CO₂ vil stort sett være proposjonalt med mengde drivstoff som går inn, og påvirkes ikke særlig av svovelinneholdet. Med avgassrensing kan en oppnå ca. 6 % reduksjon.

De nitrøse gassene NO_x (NO₂, NO₃ og NO₄), kan stort sett bare reduseres via NO_x katalysator. Foreløpig er ikke disse serieprodusert, men det er laget en prototype etter engelsk/amerikansk samarbeid. Denne vil fjerne det aller meste av disse avgassene og en håper de kommer på markedet en gang i 1999. ESSO er foreløpig det eneste oljeselskapet som tilbyr denne svovelfattige dieselkvaliteten i større skala. Distribusjon fra Kristiansand til Haugesund skjer fra anlegget i Tananger. Noen vil gjerne mene at vi har allerede dette produktet i bruk og viser til lettdieselen, eller tunneldiesel som noen kaller den. Lett-dieselen har et svovelinnehold på ca 100 p.p.m. og har stedvis vært brukt i vegvesenet i forbindelse med maskiner som arbeider i tunnel. Lett-dieselen er et helt annet produkt og er i utgangspunktet parafin som er tilsatt smøremiddel og stoffer for å øke cetantallet. Normalt har parafin et cetantall på 42, tilsatt disse stoffene er dette øket til 46. Sammenlignet har vanlig diesel et cetantall på 47 mens den svovelfattige dieselen har cetantall på hele 50,5. Lettdieselen har en forholdsvis lav egenvekt, noe som medfører høyere forbruk og derav generelt mer utslipp. (NB! I tunnelen på Frafjord-anlegget blir det i disse dager gjort målinger av



Mindre svovel ut i naturen når vegvesenet tar i bruk den svovelfattige dieselen.

NO₂ utslippet ved bruk av svovelfattig-diesel kontra lettdiesel).

Produksjonsavdelingen har nå gjort vedtak om å ta denne svovelfattige diesel-typen i bruk, foreløpig i et begrenset område. For det eksterne miljø vil dette gi størst effekt i tettbygde strøk og byområde, det var derfor mest naturlig å velge Stavanger som forsøksområdet. Når blank (avgiftsbelagt) diesel med samme miljøkvalitet kommer på markedet – antakelig tidlig høsten 1998, vil vi også gå inn for bruk av denne i samme området. Vi vil også åpne opp for bruk på enkeltkjøretøyer i andre deler av fylket, eller anlegg hvor en finner dette hensiktsmessig.

Selv om vi med eksisterende maskinpark i første omgang bare vil få gevinst av dette i form av mindre svovelutslipp og sotpartikler, vil det ut fra vår størrelse i markedet være et godt miljøtiltak med hensyn til luftforurensing. Med et totalt årlig forbruk på ca 1.1 mill liter diesel, vil dette bety ca 0,5 tonn mindre svovel ut i omgivelsene fra vår maskinpark. Neste steg blir å se på muligheten for å anskaffe avansert renseutstyr for å få redusert de øvrige utslippene. Dette blir i tilfelle en meget omfattende og kostbar affære.

(NB! Etter det jeg forstår arbeides det nå i EU kretser med nye krav til drivstoff fra år 2000. Hva dette kravet består i, er foreløpig ukjent).

Arbeidet med ombyggingen av Bærheim vegstasjon har etter hvert kommet godt i gang. For de som har sin arbeidsplass der merkes det ekstra godt, men også for tilfeldig forhipasserende er aktiviteten godt synlig. Prosjektet som startet opp i februar i år, omfatter ombygging og rehabilitering av lagerbygg, servicebygg og verksted. Bruttoareal som berøres av ombyggingsarbeidet er på ca. 1400 m². I tillegg skal det oppføres nytt tilbygg til eksisterende kontorbygg på ca. 410 m².



Ny vaskeplass tar form

Ombygging og nybygg ved Bærheim vegstasjon



Terje Aardal har vært med og tatt en del ekstra tak for å få ting på plass.

Tekst og foto: Johannes Bø

Prosjektets total kostnad på investerings-siden skal holdes innenfor en ramme på 15,5 mill kr. Samtidig med investeringsarbeidet vil vi også foreta en del vedlikeholdsarbeid som faller naturlig i denne sammenheng.

Arbeidet hittil har i første omgang vært konsentrert om lager- og servicebygg. Går det etter planen, skal disse kunne tas i bruk ferdig ombygd allerede i sommer. Kontordelen ligger noe etter fremdriftsplanen, men vi er nå endelig ferdig med fundament- og betongarbeidene.

På verkstedet hvor vi bl.a. skal rehabiliterer gulv, og legge inn nytt varme- og ventilasjonsanlegg, er arbeidet ennå ikke påbegynt. Gulvarbeidet vil vi forsøke å få tilpasset verkstedets ferieplan. Eksisterende bygningsmasse har meget dårlig varme- og ventilasjonssystem. Det nye ventilasjonsanlegget inneholder fire adskilte systemer for kontorer, verksted, servicebygg og varm del i lagerbygg. Systemene bygges for balansert ventilasjon med tilførsel av forvarmet luft. For kontorene tilføres luften etter omrøringsprinsippet med plategjenvinner og isvannsbasert kjølebatteri for sentral-kjøling av tilluften.

For verkstedet og servicebygget tilføres luften etter prinsippet for industriell fortrenningsventilasjon med omrøring begrenset til nedre sjikt. Også her er plategjenvinner brukt, men det er ikke medtatt kjøling bortsett fra kontorene i elektroverkstedet (i servicebygget). På varmdelen i lageret er brukt roterende varmegjenvinner.

Oppvarmingssystemet er basert på elektriske gjennomstrømningsovner over elektroniske termostater på kontorer/møterom etc., mens på verksted skal det være elektriske strålevarmere. Hele prosjektet skal stå ferdig 1. februar neste år, så det blir en forholdsvis hektisk periode fremover. Å bygge nybygg er så sin sak, men å drive med ombygging og rehabilitering samtidig som den ordinære drift skal opprettholdes, er ikke helt enkelt. Her må alle parter være med å gi noe for å få dette til, og hittil har dette stort sett gått bra.

Det viser seg også at ombygging av gamle stasjoner der en i tidens løp har gjort fortløpende endringer som ikke er blitt registrert i grunnmaterialet, medfører stadige overraskelser. Konsekvensen av dette er endel plunder og heft, med påfølgende endrings-/tilleggsarbeid og tilleggs kostnader. Så langt har imidlertid ikke problemene vært større en at de har kunnet løses på en rimelig måte.



Tilbygget til kontordelen forskales og fundamenteres.



Gunn Rita Dahle er frontfiguren i en informasjonskampanjen «Sykkel i veien». Du kan få informasjonsmaterieill på trafikkstasjonene rundt i fylket eller ved å henvende deg til Trygg Trafikk i Rogaland.

Sykkel i veien.....

Kan du sykkelreglene? Visste du at det kom nye regler 1. mai? Eller satser du på sunn fornuft og vanlig folkeskikk?

Tekst: Unni Evang
Foto: Petter Hegre

Når du sykler, kan du ferdes nærmest overalt: på fortauet, på gang- og sykkel-vegen, i sykkelfeltet i kollektivfelt og i kjørefelt. Du kan til og med velge arena ut fra egne behov. Men dermed stilles også noen krav til deg som syklist. Du må ta hensyn og forholde deg til en rekke medtrafikanter som har samme rett som deg til et trygt trafikkmiljø.

På fortauet har du ikke førsterett

Fortauet er primært fotgjengernes område, og de har førsteretten. Når du sykler på fortauet, så sykler du på deres premisser. Det betyr lav fart, god avstand og at du bør leie sykkelen hvis det er mange som går.

Et bedre alternativ

Fortauet passer ikke for alle syklistere. Hvis du vil raskt fram, er det ofte bedre å bruke sykkelfelt der det finnes eller bruke kjørebanelen. Gang- og sykkelvegene er et annet alternativ, men der må du også ta hensyn til de som er ute og går.

Vikepliktsregler for syklistere

Når du sykler på fortauet

Skal du ned fra fortauet, har du vikeplikt for alle. Det betyr ganske enkelt at du må stoppe for biler og annen trafikk enten de kommer fra høyre eller venstre. Den mest fornuftige måten å krysse gata på, er å gå av sykkelen og bruke fotgjengerfeltet.



Når du sykler på gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveg er skiltet og fysisk atskilt fra kjørebanelen med gressplen, grøft, gjerde eller kantstein. Når du forlater gang- og sykkelvegen, har du vikeplikt for alle andre når du kommer inn på eller skal krysse veien.

Når du sykler i sykkelfeltet

Sykkelfeltet er en del av kjørebanelen og markert med skilt og stripe. Når du bruker sykkelfeltet, har du vikeplikt for trafikk fra høyre, som bilistene. Du har også vikeplikt ved feltskifte. Sykler du i kjørebanelen, har du samme plikter og rettigheter som bilistene. Som syklist i kjørebanelen har du også krav på at bilistene tar hensyn til deg. Bruk plassen din, og hold deg omlag 1 m fra kanten. Bilister som skal passere deg, bør holde god avstand, minst 1,5 m.

Ønsker du å krysse veien, bør du gå av sykkelen og bruke fotgjengerfeltet. Da har bilene vikeplikt for deg og du kan krysse trygt. Sykler du over fotgjengerfeltet, har du ingen rettigheter.



På fortauet sykler du på fotgjengernes premisser, og du har vikeplikt for andre. Det betyr at du skal ta hensyn til fotgjengere, og at det er du som skal stoppe for at de skal gå trygt.

Viktig å huske på

Enten du velger å sykle i sykkelfeltet eller kjørebanelen er det forbudt å sykle mot kjøreretningen. Det er også forbudt å sykle mot enveiskjøring, på motorveg og andre steder som er skiltet med forbud mot sykling. Som syklist kan du kjøre på innsiden av stillestående trafikk, men vær oppmerksom på at bilisten til venstre for deg. Dette gjelder særlig i kryss der du skal rett fram og bilisten til høyre. Hvis du velger å sykle gjennom rundkjøringer, har du også vikeplikt for trafikk som kommer fra venstre. Husk å gi tegn når du skal ut av rundkjøringen. Er du av den litt forsiktige typen, og det er mange av oss, så går du opp på fortauet før rundkjøringen og bruker fotgjengerfeltet i stedet.

Avpass farten

Som syklist må du også avpasse farten etter forholdene. Fart kan være fristende, men det er ikke alle steder vegen er like oversiktlig.

Syklisten har, som fører av et kjøretøy, all rett til å oppholde seg i kjørebanelen. Sykler du i veien, har du samme rettigheter og plikter som en bilist.



Vær synlig og tydelig

Når du sykler i mørke eller dårlig sikt, er det påbudt med lykt. For din egen sikkerhets skyld bør du også bruke refleks og hjelm.

Eller for å si det med proffsyklisten Gunn Rita Dahles ord:

«I konkurranser må jeg være tøff og uredd, uten respekt for hverken konkurrentene eller elementene. I trafikken, derimot, har jeg respekt for alle andre og tenker mer på sikkerheten enn på fart og spenning. Ikke tvilhold på retten din! Tenk langt fram. Det viktigste er samarbeid i trafikken. God tur!»



Trond Arve Riskedal fotografert hausten 1995, då han begynte i første klasse ved Årdal skule.

Foto: Roar H. Bjørkhaug

Trond Arve – 7 år,
trafikkdrept på skulevegen

SORGA OG SAKNET kjem ein aldri over

I fleire timar sit me og minnes Trond Arve. Foreldra viser fram teikningar og andre kjære minne. Me blar igjennom album.

Dei siste bileta er frå februar 1996 og viser ein glad gut på skeiser.

– Han hadde fått skeiser til jul, og hadde akkurat lært å bruka dei.

Sjuåringen var stolt over kor godt han fekk det til og rende runde etter runde på Åstjødna her oppe på toppen av Riskedalsbakkane, fortel mora.

På ny kjem tårane til syne. Sigrid og Harald Riskedal har gråte mykje sidan den grufulle dagen for snart to og eit halvt år sidan. Gjennom åra som kjem skal dei fella mange nye tårer. Livet må gå vidare, men sorga over brutalt å mista eit barn kjem ein ikkje over; den må ein læra seg å leva med.

Av Harald Sel

Trond Arve Riskedal tok til i 1. klasse på Årdal skule i Hjelmeland hausten 1995. Frå skuleskyssen måtte han kryssa Rv 13, når han kom heim og skulle gå det korte stykket til huset. Storesøster Hanne Merethe gjekk i 5. klasse, og alle dagane bortsett frå tirsdag hadde dei fylgje heim. Tirsdagane var Trond Arve ferdig på skulen kl 11 og kom aleine heim med skule-drosjen.

– Han var ikkje redd for å kryssa vegen. Heilt frå han gjekk i barnehagen, hadde me prøvd å læra han å vera påpasseleg når han skulle over vegen. Han var ein rolig og forsiktig gut. Den første tida etter at han begynte på skulen, gjekk me likevel bort til vegen og henta han, når han kom aleine med skuleskyssen, fortel mora. Sigrid hadde på den tida omsorgspermisjon, etter at minsteguten Lars Martin hadde kome til verda eit halvt år tidlegare.

Sjokket

Tirsdag 20. februar 1996 litt over kl 11 var Sigrid opptatt med Lars Martin, som nett hadde vakna. Då ringde det på døra. Ein mann sto utanfor og sa noko om at ein unge var påkjørd. Mannen var førar av bilen som kom rett bak ulykkesbilen.

– Sjøl om eg gjekk og venta på at Trond Arve skulle koma heim, skjøna eg ikkje at det var han det galdt. Men snart gjekk den sjokkerande sanninga opp for meg, fortel Sigrid. Guten deira hadde blitt påkjørd av ein bil då han kryssa vegen, etter at han hadde gått av skuledrosjen.

Mannen som hadde varsla om ulykka, passa på minstebarnet og mora sprang opp til vegen. Faren, som hadde blitt varsla over telefon, kom til ulykkestaden omtrent samtidig.

Vanvittig hjelpelaus

Ingen treng prøva å setja ord på det foreldra fekk sjå og det dei måtte gjennomgå dei næraste minutta, timane og dagane.

Midt i vegen låg Trond Arve bevisstlaus. – Han låg og hiksta, det rann litt blod frå øyra og me såg ei tåre i auga.

Sigrid og Harald minnes og fortel ennå ein gong om den grufulle stunda og den vanvittige hjelpeløysa. Det einaste ein kunne gjera var å venta på lege, ei ventetid som virka uthaldeleg lang.

Hjelmelandslegen John G. Cooper kom først og etter ca eit kvarter kom også legehelikopteret.

– Roen til helikopterlegen imponerte meg. Me fekk demonstrert verdien av luftambulansen, sjøl om det ikkje hjalp denne gongen, seier Harald.



Nesten heile tida sidan ulykka har foreldra sørga for at det er levande blomar og gjerne eit lys i vegkanten der Trond Arve blei påkjørt. Dei seier at også det har vore ein slags terapi i sorgarbeidet. Samtidig har dei eit håp om at blomane og lysa skal vera ei påminning til bilistar og andre om å vera forsiktig i trafikken.

Foto: Harald Riskedal

– Sår sagnad, på same tida som det gjer oss godt å samlast ved grava og minnst Trond Arve, seier Sigrid og Harald Riskedal. Minsteguten, Lars Martin, var eit halvt år då broren mista livet. Foto: Harald Sel

Fortvilning og kaos

Ein var mest redd for hovudskader, men det viste seg at dei skadane Trond Arve hadde fått i bryst og mage var ennå verre. Legane på Sentralsjukehuset kjempa for å berga livet hans. Dei kalla f.eks. inn blodgivarar og han fekk direkte overføring etter kvart som han trengde blod, men ingenting nytta.

Natt til onsdag ebba livet ut i den vesle kroppen, men alt kl 11 om kvelden hadde foreldra, ved sjukehusprest og lege, fått beskjed om at han ikkje ville greia det.

– Der og då opplevde me berre fortvilning og kaos. Samtidig fekk ein krefter til å klara det ein måtte klara – iallfall fram til gravferda. Etterpå var det liksom berre PUFF. Samtidig har me jo to barn til, som hadde og har krav på oss, seier Sigrid og Harald.

Eit sår som blør

Og livet går vidare, men det er heilt forandra. Trond Arve er i tankane nær sagt heile tida.

Dei har fått hjelp av mange i den vonde tida sidan 20. februar 1996. F.eks. har dei, saman med tre andre foreldrepar, vore saman i ei sorggruppe. Det har vore nyttig og til hjelp. Mellom anna har dei fem gonger vore samla på Sentralsjukehuset, der mellom andre sjukehusprestane har deltatt.

Men sorga blir dei aldri ferdig med.

Sigrid seier det slik: – Du får eit sår i deg, som ligg der. Det gror kanskje litt, men det skal lite til før det blør. Det er noko som me må leva med, og det er tungt

Forbyggja nye tragediar

Ved den botnlause fortvilninga det er å mista eit barn ved ei trafikkulykke, tenkjer ein mykje korfor og korleis. Er

det f.eks. forsvarleg at ein sjuåring skal måtte kryssa ein riksveg, etter at han har gått av skuleskyssen?

Trond Arve får dei ikkje tilbake, men Sigrid og Harald tenkjer mykje på kva som kan gjerast for at andre skal unngå liknande tragediar. Begge har engasjert seg i trafikksekringsarbeid, mellom anna gjennom ei foreldregruppe som har kartlagt trafikkfeller i skulekrinsen. – Men arbeidet for å få bort trafikkfeller har gitt lite resultat foreløpig, meiner dei.

Ein vond etterverknad av tragedien er også redsla for nye ulykker i deira eigen familie. Dei har to barn til. Det er godt og stort, men det fører også til nagande uro og inderlege bønner om at ingenting vondt må henda dei to. Men det er ei uro som dei håpar vil gå over, – i motsetnad til det såret som alltid vil vera der.

Å drepa eit barn

Av Stig Dagermann

«At döda ett barn» er ingen ny ting.

Stig Dagerman (1923 – 1954) skreiv novellen som eit bestillingsverk for Försikringsbolagens Upplysningstjänst og han er seinare publisert, på ny og på ny, over heile verda.

Dei fleste blir sterkt gripne når dei les «Att döda ett barn».

Bilete frå denne lille novellen kan slå ned i plutslege glimt når ein sit bak rattet – foten slepp automatisk gasspedalen og ein ser ekstra nøye mot vegkanten med foten klar på bremsa, for å unngå den lagnaden som ramma mannen som drepte.

Fordi novellen i seg sjøl er ein heil trafikkisikringskampanje

– og fordi han er eit glimrande stykke litteratur

– har me valt å trykka han i Rygjavegen.

Det er ein fin dag og sola står på skrå over dalen. Snart skal klokkene ringa, for det er søndag. Mellom eit par kornåkrar har to unge funne ein sti som dei aldri før har gått på, og i dei tre byane på slettelandet blinkar det i vindusrutene. Menn barberer seg framfor speglane på kjøkkenborda, kvinner skjer småkjeftande opp brød til kaffien og barn sit på golva og kler på seg.

Det er den lykkelege morgonen til ein vond dag, for i dag skal eit barn drepast i den tredje byen av ein lykkeleg mann. Framleis sit barnet på golvet og kler på seg og mannen som barberer seg seier at i dag skal dei ta seg ein rotur nedover elva og kvinna gnålar og legg det oppskorne brødet på eit blått fat.

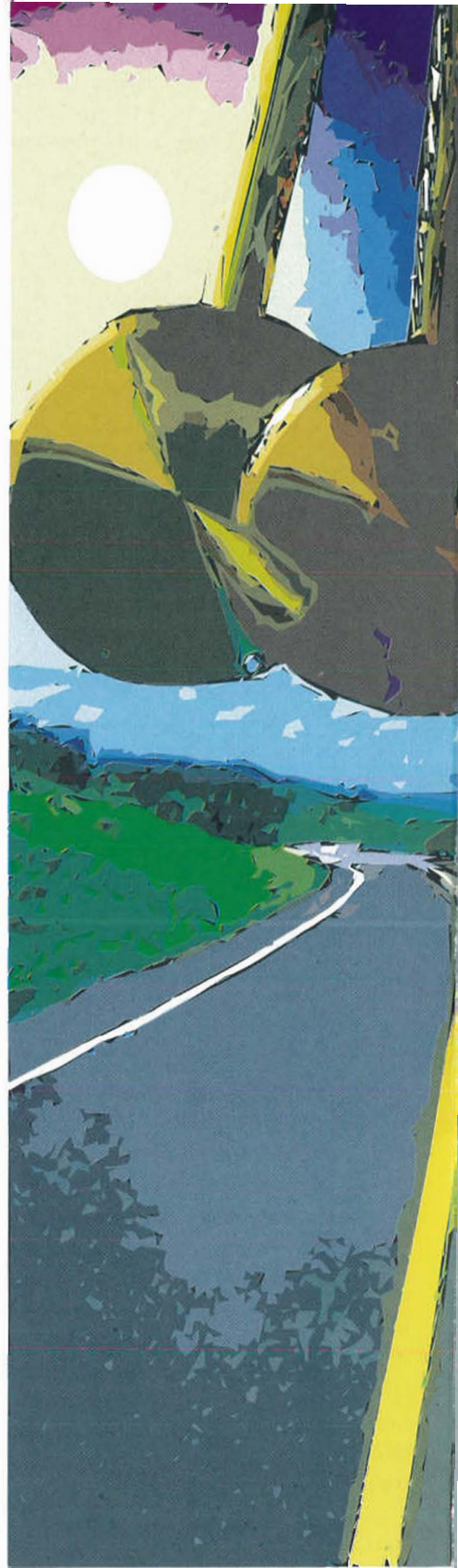
Det ligg ingen skugge over kjøkkenet og framleis står mannen som skal drepa barnet ved sida av ei raud bensinpumpe i den første byen. Det er ein lykkeleg

mann som tittar inn i søkaren på kameraet sitt og som der ser ein liten blå bil og ved sida av bilen ei ung kvinne som ler.

Mens jenta ler og mannen tar det vakre biletet, skrur bensinforhandlaren fast lokket på tanken og seier at dei får ein fin dag. Jenta set seg i bilen og mannen som skal drepa eit barn tek, lommeboka frå lommen og seier at dei skal kjøra til havet og ved havet skal dei låna ein båt og ro langt, langt ut.

Gjennom dei nedrulla rutene høyrer jenta i forsetet det han seier. Ho lukkar augene og når ho lukkar augene ser ho havet og mannen ved sida av seg i båten. Det er ingen vond mann, han er glad og lykkeleg og før han stig inn i bilen, står han ei kort stund framfor radiatoren som gnistrar i sola, og nyt glansen og dufta av bensin og hegg.

Det fell ingen skugge over bilen og den



blanke støytfangaren har ingen bulker og ikkje er han raud av blod.

Men samtidig som mannen i den første byen slår igjen døra til venstre for seg og trekker ut startknappen, opnar kvinna i kjøkkenet i den tredje byen skapet sitt og finn ikkje sukkerbitar. Barnet, som har fått på seg kleda og knyttta skoa sine, står på kne på sofaen



Illustrasjon: Toril Haugland

og ser på elva som buktar seg mellom almetrea og den svarte pramen som ligg optrukken i graset.

Mannen, som skal mista barnet sitt, er ferdig barbert og legg akkurat ned spegelen.

På bordet står kaffikoppene, brødet, fløyten og flugene. Berre sukkerbitane manglar. Mora seier til barnet sitt at det

skal springa til Larsson og låna nokre bitar. Og mens barnet opnar døra ropar mannen at det skal skunda seg, for båten ventar ved elva og dei skal ro så langt som dei aldri før har rodd.

Når barnet sidan spring gjennom hagen, tenkjer det heile tida på elva og på fiskane som hoppar. Ingen kviskrar til barnet at det berre har åtte minutt igjen å leva og at båten skal liggja der han ligg heile den dagen og mange andre dagar.

Det er ikkje langt til Larsson, det er berre rett over veggen, og mens barnet spring over veggen, fer den vesle blå bilen inn i den andre byen. Det er ein liten by med små raude hus og menneske som nyleg har stått opp. Mange sit i kjøkkenet med kaffikoppen i handa og ser bilen rusa forbi på den andre sida av hekken med ei høg sky av støv etter seg. Det går svært fort og mannen i bilen ser poplane og dei nytjæra telegrafstolpane skyta forbi som grå skuggar. Det strøymer sommar gjennom vinduet, dei rusar ut av byen, dei ligg fint og sikkert på veggen og dei er aleine på veggen – ennå. Det er herleg å ferdast på ein god brei veg og ute på sletta går det ennå fortare. Mannen er lykkeleg og sterk og med høgre albue kjenner han kroppen til kvinna si.

Han er ingen vond mann. Han har hastverk med å koma til havet. Han kunne ikkje gjera ei fluge fortred, men allikevel skal han snart drepa eit barn.

Mens dei rasar fram mot den tredje byen, lukkar jenta igjen augene og leikar at ho ikkje skal opna dei att før ho kan sjå havet og ho drøymer i takt med bilen sine mjuke krenningar om kor blankt det skal liggja.

For så ubarmhjertig er livet konstruert at eit minutt før ein lykkeleg mann drep eit barn, er han ennå lykkeleg og eit minutt før ei kvinne skrik i sjokk, kan ho blunda og drøyma om havet og i det siste minuttet av eit barns liv kan foreldra sitja i eit kjøkken og venta på sukker og snakka om barnet sine kvite tenner og

om ein rotur og barnetsjøl kan lukka ein port og begynna å gå over ein veg med nokre sukkerbitar i eit kvitt papir i høgre handa og heile dette siste minuttet er ingenting anna å sjå enn ei lang, blank elv med store fiskar og ein brei pram med stille årer.

Etterpå er alt for seint. Etterpå står ein blå bil på skrå over veggen og ei skrikande kvinne tar handa frå munnen og handa blør. Etterpå opnar ein mann ei bildør og prøver å stå på beina. Etterpå ligg nokre kvite sukkerbitar meiningslaust strødd i blod og grus og eit barn ligg urørleg på magen med ansiktet hardt pressa mot veggen.

Etterpå kjem to bleike menneske, som ennå ikkje har fått drukke kaffien sin, springande ut gjennom ein port og ser eit syn på veggen som dei aldri skal gløyma. For det er ikkje sant at tida legar alle sår. Tida legar ikkje eit drept barns sår og den legar svært dårleg smerten hos ei mor som gløymde å kjøpa sukker og sende barnet sitt over veggen for å låna og like dårleg legar det angsten hos ein mann som eingong var lykkeleg og som drepte barnet. For den som har drept eit barn, dreg ikkje til havet. Den som har drept eit barn, dreg langsamt og taus heim og ved sida av seg har han ei stum kvinne med forbunden hand og i alle byar som dei passerer, ser dei ikkje eit einaste lykkeleg menneske. Alle skuggar er svært mørke og når dei skiljest er dei framleis tause og mannen som drepte barnet, veit at alt det tause er hans verste fiende og at han treng år av sitt liv for å koma over den ved å skrika at det ikkje var hans feil. Men han veit at det er løgn og at han natt og dag vil ønska å få eit einaste minutt av livet sitt tilbake, for å gjera dette eine minuttet annleis.

Men så ubarmhjertig er livet mot den som har drept eit barn, at alt som kjem etterpå er for seint.

Norsk oversetting ved Harald Sel

Barn døy i trafikken

fordi dei berre er barn

Dagens trafikkmiljø er ofte komplisert og krevande, ofte for komplisert og krevande for barn heilt opp imot 10-års alderen – minst..

I beste fall må iallfall tre vilkår vera til stades, for at ein skal kunne ferdast relativt trygt i trafikken.

For det eine må syns- og høyrseansen vera i orden.

For det andre må kunnskap og forståing om tid, fart, retning og avstand og forholdet mellom desse vera utvikla, slik at ein klarar å tilpassa adferden etter trafikforholda.

For det tredje må ein vera nok intellektuelt moden og utrusta til å forstå meininga med dei mest sentrale reglane i trafikken.

Psykologar og andre som har granska barn sin adferd, slår fast at småskulebarn ikkje meistarar – eller meistarar dårleg dei ovannemnde vilkåra. Seks- eller sjuåringar må reknast som ei gruppe funksjonshemma i trafikkmessig forstand; seinare blir det gradvis betre.

Det er slått fast at synet ikkje er fullt utvikla hos ein sjuåring, slik at han f.eks. ikkje er godt nok i stand til å bedømme avstand. Vidare er ikkje evna til å lokalisera lydretning fullt utvikla. Dessutan ser barnet mindre enn vaksne (avgrensa perspektiv) på grunn av lågare høgde.

Barnet stiller med andre ord i utgangspunktet svakt, særleg i kritiske situasjonar, og moment som kjem i tillegg gjer dei endå meir utsette. Barn skiftar fort og stadig oppmerksomhet. Dei blir gjerne avspora frå det oppmerksomheten, av trafikkmessige grunnar, burde vera retta mot. Mister barnet det det held i nevene, gløymer det gjerne bilane. Spring Per, spring også Ola, sjøl om ein bil er faretruande nær.

Når det gjeld trafikkrelevante omgrep som tid, hastighet og retning fins det nok av psykologiske studiar som viser at barn har svært mangelfull forståing av desse, iallfall opp til 8–10-års alderen. Endå dårlegare er forståinga når det gjeld kombinasjonar av desse omgrepa. Dette er kombinasjonar som dei fleste vaksne meistarar på ein reint refleksmessig måte.

Små barn har også i liten grad evna til å læra trafikreglar. Generelt er det slik at skal ein handla i samsvar med ein regel, må ein forstå regelen. Dette er til og med vanskeleg for mange vaksne, og det gjeld sjølsagt i mykje større grad for barn.

Konklusjonen av dette blir at det primært er trafikkmiljøet og ikkje barns adferd ein må endra på, dersom ein skal hindra at trafikkuylukker rammer barn. Barn døy ikkje i trafikken fordi dei er uforsiktige, dei døy fordi dei er barn og fordi me ikkje tar nok omsyn til dette i trafikplanlegginga vår og fordi me ikkje gjer nok for å endra på feil som alt er gjort.

Harald Sel

Tenk i meter og sekund

Når me snakkar om fart i trafikken, brukar me til vanleg målestokken kilometer i timen (km/t). Det er lett å rekna om km/t til meter pr. sekund, noko som kan vera ganske tankevekkande. Om me skil meter og sekund og ser på dei kvar for seg, bør det også gje grunn til ettertanke. Kor mykje vinn den bilføraren som foretar ei kjapp forbikjøring og smett inn framfor ein annan bil når trafikken går tett? Kjem han 22 meter lenger fram, då har han vunne inn eit sekund, dersom rekka held 80 km/t.

For å vinna dette sekundet har han kanskje utsett både seg sjøl og andre for ein betydeleg risiko.

Harald Sel

Trafikkmiljøprisen til Arne G.



Trafikkmiljøprisen blei overrekket av leiaren i Fylkestrafikksikkerhetsutvalet Tor Ytre-Arne. Frå venstre: Arne G. Vasbø, Leif John Paulsen, Tor Ytre-Arne og Leif Lie Bjelland.

Under Trafikkmiljøkonferansen i Rogaland 1998, som blei avvikla i slutten av april, fekk overingeniør Arne G. Vasbø tildelt Rogalands Trafikkmiljøpris for 1997. Han delte prisen med sjukehusprestane Leif Lie Bjelland og Leif John Paulsen. Prisen er på kr 10.000,- og summen blei fordelt med kr 5000,- til Arne G. Vasbø og kr 2.500 til Bjelland og Paulsen. Alle tre fekk dessutan diplom.

I grunngjevinga for pristildelinga heiter det at det i første rekke er markeringa av trafikkuylukene i Rogaland og Trafikkofrenes dag med minnegudsteneste som ligg til grunn for prisen. Alle tre prisvinnarane har engasjert seg sterkt i denne samanhengen.

Om Arne G. Vasbø heiter det vidare i grunngjevinga at han har vore engasjert i det meste av det som skjer i trafikksikringsarbeidet i Rogaland.

Tekst og foto: Harald Sel

Kryssord

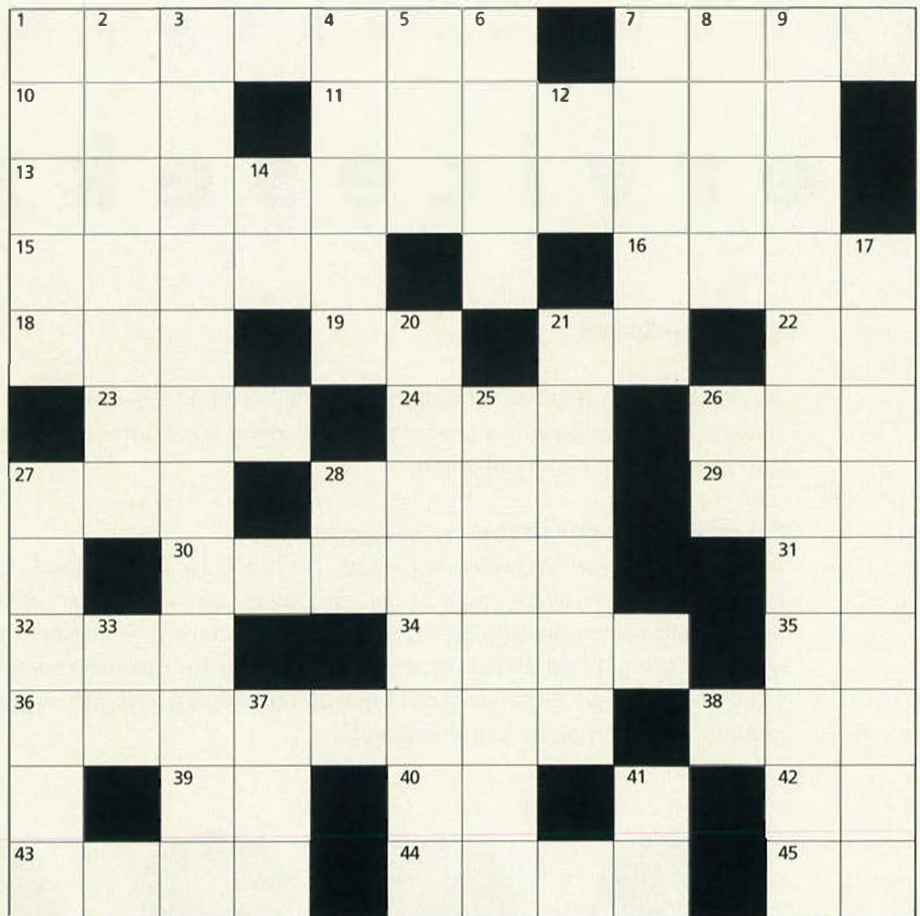
nr 3/98

VANNRETT

1. Redskap
7. Ididot
10. Fugl
11. Ferdsel
13. Erindringer
15. Asket
16. Real
18. Navn omv.
19. Husdyr
21. På kjøret. fra Peru
22. Kari Normann
23. Struts
24. Tillater
26. ... og ve
27. Ambolt
28. Sot
29. Mus.instr.
30. Tall
31. På norske fly
32. Respekt
34. Nå
35. Forbund
36. Gå
38. Vind
39. Plate
40. Øyeblikk
42. Yrkestittel
43. Pur
44. Vesen
45. Gniing

LODDRETT

1. Drikk
2. Flaten
3. Automaten
4. Robust
5. Legemiddel
6. Gudinne
7. Bestille
8. Farge
9. Motstridende
12. De forente nasjoner
14. To like
17. Inkonform
20. Plaggene
21. Prate
25. Bak
26. Seksjon
27. Ætt
28. Vokaler
33. Leverte
37. Tynn
41. Konj.



Løsningen på kryssord nr 3/98 sendes til:

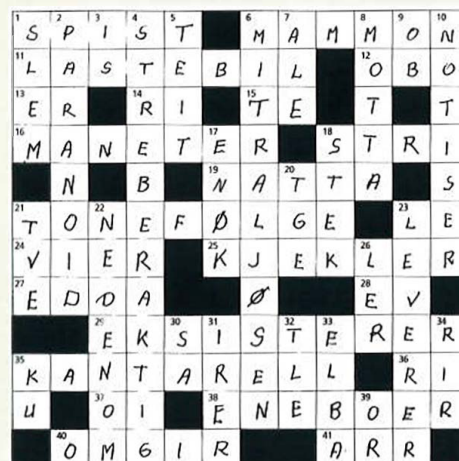
RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 10. august 1998

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr 2/98

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

Vinnere av kryssord nr 2/98

Gudrun Haraldseide
Ishallveien 20
4021 Stavanger

Randi Knutsen
Haugesund vegstasjon

Serviceeksjonen

Av Alf Ivar Svanes

Serviceeksjonen (PS) har ti medarbeidere (9,2 årsverk). Seksjonen er produksjonssjefens organ for å sikre at andre seksjoner og produksjonsområdene skal kunne utføre sine oppgaver på en måte som gjør at avdelinga kan nå sine mål.

Følgende områder dekkes av seksjonen:

Alt innkjøp i Statens vegvesen Rogaland. IT (informasjonsteknologi)–koordinering på avdelinga. Fagansvar for kvalitetssikring (KS) og helse, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS) i produksjonsavdelinga. Stabsarbeid for produksjonssjefen (årsplan, rapportering til Vegdirektoratet etc.). Hovedansvar for gjennomføring av avdelingas strateginotat. Ansvar for prosjektkoordinering. Overordna ansvar for økonomistyring på vegne av produksjonssjefen. Rapportering til vegsjefen i samsvar med avtalen mellom vegsjefen og produksjonssjefen.



Alf Ivar Svanes
Fung. seksjonsleder



John Eyvind Danielsen
Førstekonsulent



Norvald Egenes
Avdelingsingeniør



Olaug El Amraoui
Førstefullmektig



Karin Granberg
Førstesekretær



Asra Olbina
Innkjøpskoordinator



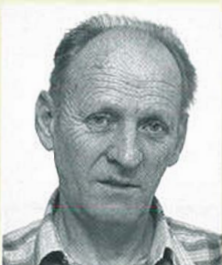
Kjell A. K. Severeide
Førstekonsulent



Heidi Skjerahaug
Driftsassistent



Arild Volden
Oppsynsmann



Hans Viste
Konsulent

Med Produksjonsavdelinga sin serviceeksjon, er alle avdelingane og seksjonane i Statens vegvesen Rogaland presentert og me har hatt foto av alle tilsette. Det har tatt si tid. Me starta i september 1995, rett etter den store omorganiseringa. Med andre ord er det snart tre år sidan presentasjonen av dei første seksjonane. På denne tida har det skjedd mange endringar. Ein del har gått av med pensjon, somme har slutta i Statens vegvesen, andre har begynt i nye

stillinger og fått nye arbeidsområde og mange nye har kome til. Sånn sett kunne me kanskje ha starta på ny. Det skal me ikkje gjera. Det store fleirtallet av dei me presenterte i 1995 har «blitt ved sin leist», iallfall arbeider dei framleis i Statens vegvesen Rogaland. Om fem år derimot – då kan det muligens vera på sin plass med ein ny presentasjonsrunde. I mellomtida får ein fylgja med i personalspalta i Ryggjavegen. Der blir normalt alle nyttilsette i etaten presentert.



Maskinfører Ragnar Lende finner seg godt til rette i den nye graveren



Maskinfører Olav Dugstad, klar til å ta fatt med ny feiemaskin

Gulere anleggsdrift:

Spesialmaskiner til vedlikehold

Tekst og foto: Johannes Bø

Flerbruksmaskin – minifeier

Vår første spesialbygde maskin til feiing av gang- og sykkelveger er kommet. Et kompakt feieaggregat påbygget etter vekselplanprinsippet på en liten redskapsbærer/lastebil.

Basismaskinen er type Multicar, en firehjulsdrevet maskin med hydrostatisk drift, kraftig hydraulikkanlegg, høy lasteevne og beskjedne ytre mål. Bredde 1,59 m og høyde 2,15 m. Selve feieaggregatet er av frabrikat Scharab og har to frontmonterte koste, en midtmontert hovedkost og en kantkost på høyre side. Videre har den bakmontert sugeslange og en høytippende feiebeholder på 1,3 m³.

Maskinen er stasjonert på Bærheim, og vil i første omgang ha sitt arbeid i POS sine storbyområder, men vil også utnyttes i hele sør-fylket ved behov.

Vegvesenet i Rogaland har fra før to stk. tilsvarende redskapsbærer (Mercedes og Multicar), i Haugesund og Egersundsområde. Disse to har også tatt i bruk

forskjellig utstyr for vedlikehold av g/sveger og er med i sentrale FOU-prosjekt for utprøving av slike.

Investering av disse redskapsbærerne må sees i sammenheng med andre endringer i driftsopplegg og investeringer. Dette er en ny generasjon flerbruks maskin som også vil bli tilpasset arbeidet med grøntvedlikehold og vintervedlikehold. I noen henseende kan de også erstatte de tradisjonelle pickupene.

Når det gjelder førerkomfort, kommer de foreløpig ikke opp mot disse, men de kan heller ikke helt sammenlignes da dette er mer arbeidsmaskiner enn biler. Vi kan likevel si at de har et generelt tilferdsstillende førermiljø.

Produksjonsavdelingen ser fram til bruken og utviklingen av disse maskinene.

Et prosjekt med flere muligheter enn begrensninger.

Anleggsgraver – knusing av storstein

Anleggsdrifta skal gjøres gulere – er et av våre mål i vegvesenet. Maskininvesteringsplanen skal avspeile dette ved å

vide til større andel av anleggsmaskiner enn før, står det i produksjonsjefens årsplan. For 1997 hadde vi en andel anleggsmaskiner på ca. 10%, mens inneværende år har vi inne en andel på ca 30%. Som et ledd i denne prosess har vi bl.a. anskaffet en ny 28 tons beltegraver til bruk i anleggsarbeid. Dette er en Volvo EC280W graver med tradisjonell utrustning. Som ekstrautstyr har vi anskaffet en stor jernkule for knusing av store stein hvor det er nødvendig. Dette er en meget rasjonell og effektiv måte å gjøre dette arbeidet på.

Straks etter levering ble maskinen plassert i steinbruddet på Bærheim, hvor vi har hatt stor nytte av dette utstyret. (Kanskje det var en idé også å prøve ut dette i materialtaket i Vadla for å få bukt med de aller største steinene?). Vi er utstyrt med god førerkompetanse på dette området, så alt ligger vel til rette for å få dette til.

Med denne maskinen har Statens vegvesen Rogaland 3 stk. anleggsgravere, hvor av en går fast i materialproduksjonen.

På Rv 44 fra i høst:

Automatisk trafikkontroll (ATK)

Tekst: Arne G. Vasbø

Det begynner å bli en del år siden vi hørte at man hadde satt opp «fotobokser» langs en del av hovedvegnettet i Vestfold. Den som kjørte for fort, ble fotografert og senere presentert en regning fra politiet for sin ubetenksomhet. Resultatene var gode. Fartsnivået sank på den aktuelle vegstrekningen. Man målte også at farten sank på en del sideveger, hørte vi.

Positivt! Noe for oss?

De første planene for Rogalands ATK var at vi skulle overvåke kjøring på rødt lys i lyskryss. Det faktum at vi var på veg til å erstatte alle slike kryss med rundkjøringer, gjorde at vi fikk legge om til å kontrollere fart, vi også.

Det har vært en langvarig prosess å komme dit at vi nå etter hvert kan installere foto-overvåking av en del ulykkesutsatte vegstrekninger. I tillegg til penger å kjøpe inn utstyr for, må måten dette



skal organiseres på legges til rette. Dette gjelder valg av vegstrekning, behandling av utstyret, behandling av det innsamlede materialet og endelig den strafferettslige oppfølgingen av dokumenterte forhold. Dette arbeidet krever stor nøyaktighet, resultatene kan være svært ubehagelige for den det gjelder. Alle ledd i prosessen

må ha absolutt taushetsplikt. Alt dette krever opplæring og koordinering av alle ledd i samarbeidet.

Det er Odd Magne Sørfossmo som er ansvarlig for dette prosjektet. Han har lagt ned et stort arbeid i å vurdere vegstrekninger der ATK er aktuelt. Minst like mye arbeid er det i den organisatoriske delen av prosjektet. Foreløpig er planen at vi fra i høst skal overvåke Rv 44 på strekningen fra Ganddal til Nærbø i sør. Deretter kommer det opp bokser på Rv 47 i Karmøy/Haugesund og i Rennfast. Nærmere planer for dette vil vi komme tilbake til. De strekningene som er valgt ut og de stedene der boksene plasseres, kjenne-tegnes ved at vi vet at fartsnivået er høyt og at det allerede forekommer en del fartsrelaterte ulykker. Rapporter fra sentralt hold viser at vi kan oppnå store farts- og ulykkesreduksjoner der disse boksene er satt opp. Vi kommer tilbake til dette når resultatene i Rogaland etter hvert foreligger.

Trafikkovervåking

Tekst: Arne G. Vasbø

Vi har drevet med overvåking av trafikken i mange år. Dette gjelder først og fremst trafikktegninger som egentlig har vært automatisert lenge. For en del år siden kjørte vi over luftslanger der komprimert luft laget hull i papirstrimler som igjen resulterte i tallkolonner.

Etter hvert som elektronikken har overtatt, ble luftslangene erstattet av kobbertråd innbakt i asfaltlaget, eller radar i vegkanten. Nå kunne vi også registrere farten kontinuerlig. I tillegg til antall og fart, kan vi nå registrere data om kjøretøyene som passerer, kjøretøytype, vekt, lengde og avstanden mellom dem.

Overvåking og styring av trafikken har

også vært automatisert en del år. Tenk bare på lyssignalene. Med litt velvilje kan vi se på «trafikkfyren» som en elektronisk politikonstabel. Med moderne elektronikk har vi også på dette området fått nye muligheter.

Vi sjekker forholdene i Rennfast løpende og griper inn når det trengs. Vi har fått varsel om sentgående trafikk, varsel om kødannelse. Siste tilskudd er vaksentralens forlengede øyne på E-39 på Forus i form av TV-kamera på stedet.

Vår registrering av antall kjøretøyer, og hvor fort de kjører, har først og fremst vært til internt bruk. Disse opplysningene har gitt oss bakgrunnsinformasjon for planlegging av nye veier eller for å vurdere utbedring av vegnettet. De legges til grunn når vi vurderer fartsgrenser, skilte og fotgjengerfelt.

I beskjeden grad er opplysninger om

fart gitt til politiet. Tallene våre er ikke knyttet til opplysninger om den enkelte bilfører. Vi kan i slike tilfeller bare fortelle om antall kjøretøyer og fart, og hvordan hastighetsnivået varierer over døgnet.

I vår etat er ett av våre hovedmål høy trafikkikkerhet. Vi vet også at riktig fartsnivå fremmer trafikkikkerheten. Øker farten på en vegstrekning, øker også trafikkulykkene og alvoret i dem. På denne bakgrunn blir det meningsløst at vi passivt konstaterer at fartsnivået på vegnettet øker uten at vi griper inn aktivt for å oppnå et riktig og planlagt fartsnivå.

Løsningen er å utstyre fartsmålerne våre med kameraøyne som ser og registrerer den enkelte fartssynderen. Vi kan være til stede i vegkanten til en hver tid av døgnet og plukke ut farlige trafikanter. Å gi synderne en lærepeng, overlater vi til politiet. Vi kaller dette ATK.

Fartsfantomer på Re

Tekst og foto: Arne G. Vasbø

Den 4. mai satte Terje Marvik opp radaren på Re, sør for Bryne. Han var på oppdrag for å skaffe oss viten om fartsnivået på stedet. Dette er et av de stedene vi har planer om å montere to fotobokser i ATK-systemet. Det er i 60 km sone. Noe sør for stedet har vi en lang sone over Saltebakken, mot Høyland, der lovlig topphastighet er 70 km/t.

Vegen er rett og virker oversiktlig, men når vi i etaten setter fartsgrenser vet vi atskillig mer om vegstrekningen enn trafikantenes første inntrykk av vegen forteller dem. Dette er en strekning der det forekommer trafikkulykker. Er risikoen for ulykker er høy, vil for stor fart utelukkende være et negativt bidrag i skadesammenheng.

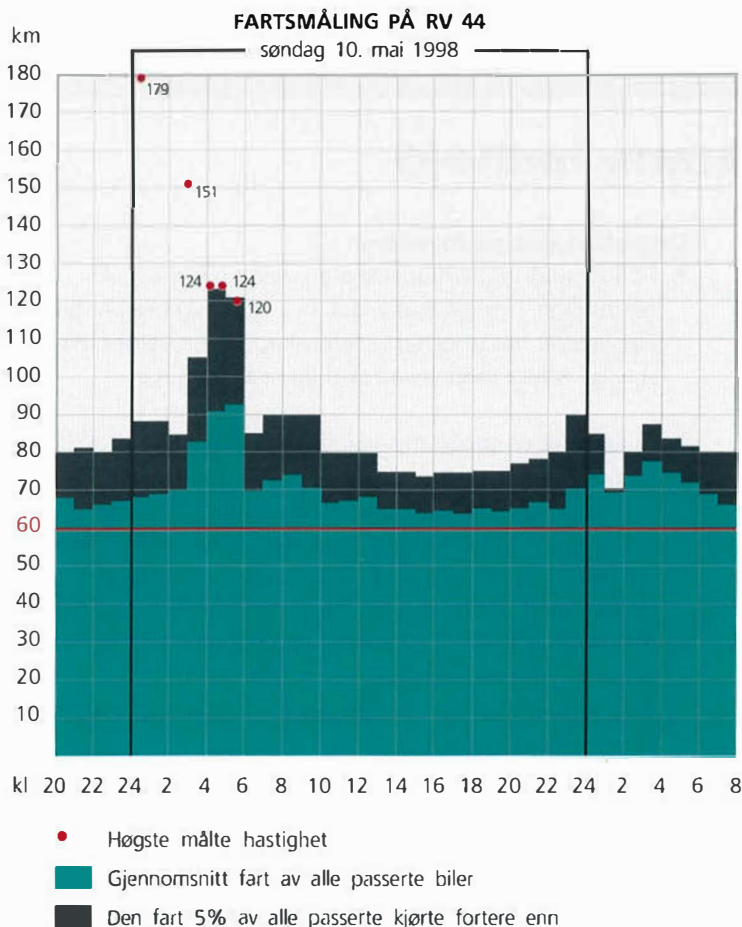
Radaren sto ute til 13. mai. Da Marvik så på resultatene ble han neppe forbauset. De av oss som har tittet på noen radarutskrifter, vet at vi alltid vil finne at 2–3% av de som passerer må ha lagt det meste av vett og forstand igjen hjemme.

Den gjennomsnittlige farten vi måler vil som regel ligge litt over eller litt under lovlig fartsgrense, alt etter forholdene. I denne 60-sonen var gjennomsnitt fart 63–66 km på dagtid, noe høyere om nettene. Men – bruker de vett som presterer over 120 km/t i 60-sonen?

For vår egen sikkerhet, og alle andres, må vi håpe at riktig mange av dem havner i fotosamlingen til ATK!



Fra «fartsstrekningen på Re. Ved vegkrysset der lastebilen er kommet opp fotobokser for begge fartsretningene. Våre målinger har konstatert at her er fartsnivået for høgt.



Vi har valgt oss ut søndag den 10. mai. Skissen illustrerer farten og slik den forandrer seg over dette døgnet. Figuren viser tidssonene som radaren deler dagen opp i og hvilken gjennomsnitt hastighet vi målte denne timen.

Vi har plottet inn de høyeste målte hastighetene og det fartsnivået som 95% av de som passerer holder seg under – eller om du vil, det nivået som 5% kjører over! Denne dagen gjaldt disse 5% hele 175 personer på veg til Bryne – og et tilsvarende antall på veg sydover! 350 personer som kjørte 80 km/t eller mer i 60-sonen.

Det passerte 3578 kjøretøy mot Bryne. Av disse kjørte 85% fortere enn lovlig 60 km, 26% kjørte fortere enn 70 km. Mot Saltebakken, fra 60-sone mot 70-sonen, var andelen enda litt høyere. Dette betyr at omlag 2000 av de 7000 som passerte, kjørte 70 km/t eller mer.

Dette ble mange tall, men de representerer også mye ulovligheter. Vi er temmelig sikre på at riktig plasserte fotobokser vil dempe fartsnivået på riksveg 44 og dermed også føre til lavere ulykkestall. – Og du må tro at mange steder er det enda villere enn her, sier Terje Marvik.

HELSE kontakten

v/bedriftssykepleier Marie Hellemo

Med virkning fra 1. mai 1998 innføres nye rutiner for HMS-stab sin gjennomgang og oppfølging av helsekontakten.

Helsekontakten har til hensikt;

- å avdekke fysiske/psykiske helseproblemer og skader som skyldes arbeidsmiljøet
- å kartlegge helsetilstanden i forhold til den enkelte arbeidstakers arbeidssituasjon/ arbeidsbelastning.

Helsepersonellens viktigste oppgave blir derfor gjennom veiledning å motivere ledelsen i samarbeid med øvrige medarbeidere til å etablere gode «spilleregler» for både det fysiske og det psykososiale arbeidsmiljø. På den måten får en synliggjort hvem som har ansvar for hva.



Helsekontaktens innhold

Gruppesamtaler

Den individuelle helsekontakten med bruk av spørreskjema som har vært gjennomført avdelings- og seksjonsvis over en 3-års periode, vil bli erstattet av gruppesamtaler lokalt, innenfor et felles arbeidsområde, hvor både ledelse og øvrige medarbeidere deltar.

Gruppesamtaler som basis for kartlegging av det lokale fysiske og psykiske arbeidsmiljø har vist seg å være både tidsbesparende og svært virkningsfulle. Prosessen med registrering av tiltaksbehov som skal danne grunnlag for utarbeidelse av handlingsplan med prioriterte tiltak, starter der og da uten ventetid på helsepersonellens oppsummering og tilbakemelding.

De berørte får mulighet til å utveksle egne meninger og erfaringer i et felles forum istedet for å bli spurt en og en. De får sjansen til bedre å forstå hverandre, skape en felles plattform og finne fram til felles mål og løsninger. Metoden vi vil bruke for å komme fra dagens situasjon til en bedret situasjon starter med en situasjonsbeskrivelse.

Dette kan skje på to måter:

- En idémuldring. Gruppemedlemmene beskriver sin nåsituasjon, hvordan har vi det, hva er bra og hva bør bedres. Forslagene blir prioritert i fellesskap før en velger hva en skal gå videre med, hvem skal gjøre hva og når.
- Videreføre de problemstillingene som allerede er avdekket gjennom rapporten etter den individuelle helsekontakten og den årlige arbeidsmiljøkarteggingen. Noen saker kan ofte løses med det samme, eller med minimum av etterarbeid. Andre krever grundigere bearbeiding og drøftinger før en kommer fram til felles mål og utarbeidelse av handlingsplan med prioriterte tiltak og ansvarsfordeling. Gruppesamtalene vil bli gjennomført en gang i året for hvert arbeidsområde. Alle arbeidstakere som har behov for individuell kontakt med bedr.lege eller sykepleier om helseforhold i arbeidet utover gruppesamtalene, vil få mulighet til å avtale tid for samtale.

Overvåking og kontroll av arbeidstakernes helse

Nytilsatte

Den første kontakten har til hensikt å få en god oversikt over arbeidstakernes nåværende og tidligere helse i forhold til påvirkninger fra arbeidsmiljøet.

Arbeidstakere som er spesielt utsatt for påvirkning i arbeidsmiljøet, får tilbud om førstegangsundersøkelse i henhold til påvirkning og helsetilstand.

Arbeidsmiljøloven stiller ingen krav om at samtlige nytilsatte automatisk skal underlegges helseundersøkelse. (Forskrift: verne- og helsepersonale, best.nr. 518, § 5,d.)

Periodiske og målrettede helseundersøkelser

Disse helseundersøkelsene gjelder arbeidstakere med et spesielt arbeid/yrke eller alle arbeidstakere i et spesielt fysisk eller psykisk belastende arbeidsmiljø.

Hensikten er å avdekke sammenhenger mellom arbeidsmiljø og eventuelle helseproblemer. Arbeidstilsynets forskrifter i medhold av Arbeidsmiljøloven pålegger arbeidsgiver å påse at det gjennomføres helseundersøkelser av arbeidstakere med særlige arbeidsmiljø-belastninger som f. eks. hørselsundersøkelse av støyutsatte, lungefunksjonsprøver, eventuelt lungerøntgen av støvutsatte m.m.

Rutinene for disse undersøkelsene vil bli planlagt og fulgt opp i samarbeid med den enkelte arbeidstaker eller gruppe av arbeidstakere med spesielle arbeidsmiljøbelastninger.



JEG ER SÅ REDD FOR Å BLI SMITTET AV DATAVIRUS!

SYKEFRAVÆRET – mål eller middel?

Sykefraværet var 4.1% i 1997, dvs at vel 4 av 100 mulige dagsverk gikk tapt på grunn av sykmelding. Det er ikke noe særlig høyt tall etter norsk målestokk og vi ligger godt an også om vi sammenlikner oss med statlig virksomhet generelt og innenfor Statens vegvesen.

Det som ikke er oppmuntrende er at sykefraværet i Statens vegvesen Rogaland har steget i de tre siste årene fra 3.6% i 1995 til 4.1% i 1997, og det har steget jevnt det siste halve året.

Det koster oss, dvs. deg, samfunnet og virksomheten ca 9,5 mill kr og det ligger selvsagt en utfordring i å redusere slike kostnader.

For Statens vegvesen Rogaland og alle oss som er tilsatt der ligger likevel den største utfordringen i å skape et helsefremmende og trivelig arbeidsmiljø. Sykefraværet er en indikator, dvs det peker på noe. Det peker på at helsetilstanden hos de tilsatte førte til arbeidsuførhet i gjennomsnitt ca 10 dager pr ansatt i 1997. Årsaken er sammensatt

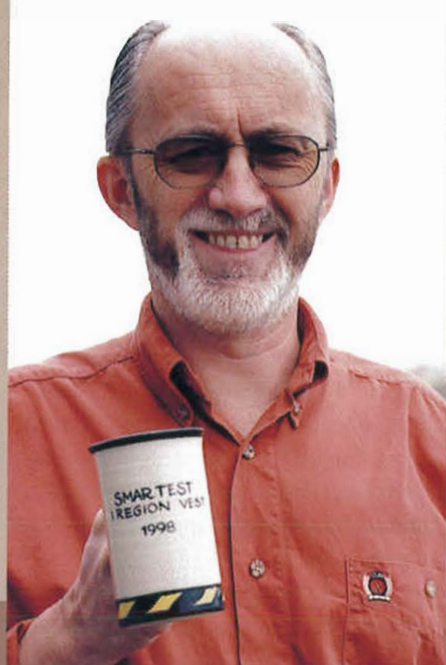
og faktorer som både arv, livsstil, oppvekstmiljø og arbeidsmiljø spiller inn. Sykdom har sin bakgrunn i en sum av faktorer. Vi kan ikke påvirke alle, men vi kan påvirke noen, og de har vi *ansvar* for å gjøre noe med. Virksomheten Statens vegvesen Rogaland og alle vi som er tilsatt der, har et ansvar for å skape et arbeidsmiljø som fremmer helse og trivsel, det vil si styrke nærværsfaktorene og redusere fraværsfaktorene, som igjen påvirker sykefraværet. Forskere fra SINTEF som har sett på sykefraværsprosjektet i privat sektor 1991 – 94, har funnet at de bedrifter som gjorde tiltak rettet mot organisasjon og mot stress eller press reduserte sykefraværet mest. De samme bedriftene har også «en helhetlig og forebyggende strategi for å bedre arbeidsmiljøet». Statens vegvesen Rogaland har også «en helhetlig og forebyggende strategi for å bedre arbeidsmiljøet» og den trenger vi å ta i bruk i full bredde og med full tyngde. Vi skal *forebygge* sykefravær

ved å være følsomme for og søke etter det som er fraværsfaktorer i arbeidsmiljøet og *vi skal gjøre noe for å fjerne dem*. I tillegg skal vi styrke omsorgen, humøret, samarbeidet og evnen til å løse konflikter for å få mange og sterke nærværsfaktorer.

Vi må se på organisasjonen som en organisme, som noe *dynamisk*, det vil si at den skal bevege seg, ikke være fastlåst, i kraft av at den består av levende mennesker som har felles mål og går i samme retning. Den skal også være *tilpasningsdyktig*, det vil at den skal utvikle sin kompetanse i forhold til de behov som mål og retning gir. Endelig skal den ha *omsorg for seg selv*, det vil si for hver enkelt av de levende mennesker, slik at et problem ikke er noe som *en* har, men som *alle* har inntil det er løst.

Vi har alle en utfordring.

BØRGE SKEIE
bedriftslege



SMARTEST I VEST

Hilmar Selseng gjekk til tops i ein forslagskonkurranse for betong- og tunnelfolka i Vestlands-fylka.

På ein regionkonferanse presenterte dei ulike fylka sine forslag. Deretter var det avstemming mellom deltakarane om kva dei meinte var smartast. Her vann Hilmar med ei vogn han har konstruert og som skal brukast ved forskaling av kantdragar på bruer. Forskalingsvogna er for tida også til

vurdering i den lokale forslagsnemnda og ein prototype av henne er under produksjon ved vegstasjonen i Haugesund. Ho blir prøvd ut ved bygging av brua på Smeaheia i tilknytning til det pågåande E 39-anlegget Forus – Stangeland. I følge Hilmar Selseng vil arbeidet med forskaling av kantdragarar bli både enklare og billigare, når ein tek i bruk den nye forskalingsvogna.

Tekst og foto: Harald Sel

Hilmar Selseng med kruset som fortel at han gjekk til topps i Smartest i Region vest 1998.

Vegvesenet en utfordrende arbeidsplass?

Ja – Kristoffer Skjørestad. Viser til ditt innlegg i forrige nummer av Rygjavegen. Jeg tror du er inne på noe vesentlig når du stiller spørsmålsteget ved omfanget av «internt byråkrati» i vegvesenet. Større krav til effektivitet og konkurransedyktighet koples i praksis i det alt vesentlige til produksjonsavdelingen og i alt for liten grad til myndighetsavdelingene. En forskjellsbehandling vi på myndighetssiden så absolutt ikke bør være stolte av. Det blir liksom så lett for oss å bortforklare evt. spørsmålsteget ved effektivitet med «forvaltningsoppgaver som er vanskelig å måle», at «vi venter på Vegdirektoratet som kommer med et opplegg ...» osv. Kom ikke å fortell at f. eks. planleggings- og prosjektadministrasjonsoppgaver ikke kan måles på samme måte som enhetspriser i utedriften.

Men jeg vil bruke en litt annen vinkling på temaet: Internbyråkratiet som en demotiverende faktor i forhold til å gjøre vegvesenet til en spennende og utfordrende arbeidsplass. Et tema som burde være interessant i en tid der vegvesenet i likhet med mange andre offentlige etater sliter med å beholde og rekruttere kvalifisert personell. Hvorfor en det slik? Problemstillingen er sammensatt og har ikke noe enkelt svar, men jeg tror vi her er inne på en faktor som betyr noe.

Etter nærmere 10 års fartstid på ulike arbeidsplasser i vegvesenet drister jeg meg nemlig til den påstanden at det aldri har vært mer internbyråkrati enn i dag. Sosiologen Webers ord om at «byråkratiet har en egen drivkraft» gjelder i høy grad. Skjemaveldet er stort og blir stadig større. Vegvesenet, sannsynligvis i likhet med mange andre større bedrifter, har en forkjærlighet for store omfattende systemer. Ikke det at systemer ikke er nødvendig, men det kan synes som om selve systemet i enkelte tilfeller blir viktigere enn oppgaven og brukerne. Jeg drister meg til å henvise til ØKOSYS som pr i dag jeg tror en skal være så pass ærlig å innrømme at det ikke er et funksjonelt økonomistyringsverktøy. Langt ut på vårparten driver vi og finpusser på et artsfordelt budsjett – i praksis regnskapsoppfølging. Prosjektlederne har heldigvis sitt lomme-regnskap som gjør at de holder orden på økonomi. Det føles som rimelig demotiverende at alle som har budsjettansvar, gang på gang skal måtte bruke tid på fellessamlinger om nye systemløsninger.

Hva med noe større grad av spesialisering? Økonomi, kompetanseutvikling osv. dreier seg om prioriteringer, styring og bevisste valg – som må og kan gjøres uavhengig av systemer. Systemene er hjelpefunksjoner som må fungere på

brukernes premisser. Hva med noe større fokus på priværoppgavene? Det er de vi er utdannet til og ønsker å arbeide med – og det er derfor vi er her. Søkelys på internbyråkratiet kan kanskje også være nyttig. Er vi kritiske nok m.h.p. på antall møter og hvem som strengt tatt bør delta? Kanskje var det samlet sett mer riktig med avklaringer i enkelt-saker der færre ble involvert. Udemokratisk vil kanskje noen si. Javel – men hva om det er eneste muligheten for å frigjøre tid til primæroppgavene. Og systemene: Et system som ikke gir noen gevinst, har heller ikke livets rett.

Vegvesenet har mye kvalifisert personell og gode ressurser. Mitt budskap er kort og enkelt at vi må fokusere på prosessen rundt løsning av basisoppgavene. Jo bedre og mer effektivt vi får denne prosessen til å gå og jo mindre tid vi bruker på internbyråkratiet, jo kjekkere blir det å jobbe i vegvesenet. Vi blir stolte av vegvesenet og «vesenet» blir en attraktiv arbeidsplass. Og kanskje skal vi være litt kyniske å se hvordan vi best mulig kan drive bedriften Statens vegvesen Rogaland. Kanskje vi skal hoppe litt mindre i stolen hver gang det kommer et nytt skjema fra Vegdirektoratet. En offentlig forvaltningsbedrift har visse formelle føringer som må følges, men vi trenger ikke gjøre det verre enn strengt tatt nødvendig. Det er vi sjøl som må finne vegen framover – hvis vi skal ha et forhold til den. En bedrift som skal overleve må ha en bevisst kurs og være endringsdyktig. GOD SOMMER!

Gunnar Eiterjord



for 25 år sidan



Vegcupen

I årets vegcup i fotball ble vi i første runde satt opp mot Vest-Agder. Kampen ble arrangert på Hellelands fine grassbane. Vi hadde til denne kampen fått en bra forsterkning idet Sverre Andersen var med.

I begynnelsen av kampen presset Vest-Agder på med bl.a. stangskudd, og det så ikke lovende ut, men vi greidde å snu kampen og vant til slutt 2-0. Målscorere var Sverre Andersen og Kydland.

I neste runde møtte vi Akershus i Søgne. Vi reiste med privatbiler og stilte stive og støle til kamp. Optimismen før kampen var ikke alt for stor, men vi lå stort sett over det meste av tiden, og det var helt fortjent da Jon Skårdal like før slutt scoret og ga oss 1-0 seier. Dermed var vi klare for sluttkampen i Nesbyen.

Turen til Nesbyen foregikk med buss. Vi fikk liten tid til å forberede oss til kampen mot Østfold. Det gikk også dårlig. Østfold vant kampen 5-1 etter 3-0 ved pause. Dermed var vi utslått av vegcupen, men vi bestemte oss for å ikke bli utslått på festen lørdag kveld, og fra pålitelige kilder utenfra har vi fått bekreftet at det var ingen tvil om at Rogaland vant festen.

Nye medarbeidarar



Ali Mohamed Nur
Avdelingsingeniør
Stavanger trafikkstasjon fra 20. mai



Gaute Lura
Fagarbeidar på Vølaren
fra 25. mai



Sven Hermann Gjesdal
Inspektør
Stavanger trafikkstasjon fra 1. juni



Svein Assersen
Overingeniør
Utbyggingsavdelinga fra 2. juni



Anne Sviland
Avdelingsingeniør
Trafikkavdelinga fra 8. juni



Ellen Marie Aanestad
Overingeniør
Administrasjonsavdelinga fra 1. juli



Finn O. G. Estensen
Overingeniør
Utbyggingsavdelinga fra 3. august



Per Eirik Bauge
Inspektør
Stavanger trafikkstasjon fra 1. juni

Jubilantar

50 år

Jon Holmebakken
Produksjonsområde Stavanger
16. juli

Tore Laugaland
Produksjonsområde Stavanger
16. august

Oddveig Levang
Trafikkavdelinga Egersund
20. august

Jakob Meling
Administrasjonsavdelinga Vegkontoret
27. august

Carl Gustav Meling
Produksjonsavdelinga Verksted
3. september

60 år

Kåre Gilje
Produksjonsavdelinga Egersund
12. juli

Kjell Dalaker
Trafikkavdelinga Vegkontoret
8. august

Kjell Nesheim
Produksjonsavdelinga Haugesund
6. september

Mykje fagnad for tankar om lønssystemet – men kor lenge var Adam i Paradiset?

Av produksjonssjef Nils Lausund



«Om jeg hamrer eller hamres, likefult så skal der jamres» sukka Peer Gynt. Dette hjertesukket kan fleire skrive under på. Og sukking og jamring over lønnstillegg og mangel på såvorner har vore ein gjennomgåande lyd i SVR i 1998. Klarer adm. sjefen å heve lønna til einskilde er det galt og gjer han ingenting, er det verrre. Eg hadde for ei tid sidan eit innlegg i Rygjavegen der eg tok til orde for å gjere noe med det fasttømra lønssystemet i etaten. Eg tok utgangspunkt i det urettvise at flinke «kontordamer» som hadde tileigna seg verdfull kompetanse og var nøkkelpersonell i drifta, var fastlåste i ein lønnstige dei aldri kom ut av. Mykje fagnad fekk eg for desse orda – ikkje minst frå dei det gjaldt. Men kor lenge var Adam i Paradiset? Heilt til tre «kontordamer» vart løfta til driftsassistentar. Då fekk pipa ein annan lyd; urettferdig, forskjellsbehandling, kva med meg, kva med alle andre, kvifor berre på Produksjon!? Og dette kan ikkje vere lovleg. Liknande scener har blitt framførte etter at ein del konkurranseutsette ingeniørstillingar vart løfta.

Ein djuppløyande analyse over lønssystemet i staten har eg korkje kompetanse eller kapasitet til å gjennomføre, men eg har lyst å «synse» ein del omkring temaet.

Ei av årsakene til til misnøya ligg i at lønssystemet er lite «forutsigbart». Får eg 7 rette i lotto eller ein tolvar i tipping, veit eg at ein sjekk frå Norsk Tipping er rundt hjørnet. Men veit dei 23 kontortilsette som skal ta den praktiske fagprøva i kontorlag hausten 1999 om der kjem noe ekstra i postkassa utanom eit fint fagbrev? Får dei noe ekstra i høve til kollegaer som ikkje deltar i dette kompetanseløftet for etaten? Sa noen den 1. juli 1995 til dei nyttilsette produksjonsleiarane at lønnsutviklinga deira ikkje skulle bli avhengig

av evna deira til å byggje og drive vegar kostnadseffektivt og med ein «forbilledlig HMS», men vere resultat av kor mange kollegaer som vart leie og gjekk over til privat sektor? Neppe.

Alle veit at kvart år vil ein del personar i SVR få eit lønnstrinn eller tre i samband med lokale forhandlingar. Men kor mange er det som veit kva han eller ho må gjere for å bli med i denne gruppa? Veit alle kva leiinga prioriterer og veit vi i leiinga kva vi vil prioritere. Skal lokale tillegg bli gitt til dei som ikkje fekk i fjor eller skal tillegg komme ut frå kriterier som auka kompetanse, ansvar, effektivitet, mobilitet etc.

Produksjonsavdelinga i Rogaland sin kompetanse innan brubygging og einskildpersonar si evne til mobilitet og produktivitet gjer at Midtbygda bru på Oslofjordsambandet er ein av få parsellar der eigendrift er konkurransedyktig. Eit stivt lønssystem gjer at anleggsleiaren ikkje har meir enn ltr. 36. I den seinare tid har vi sett tendensar til at tilsette søkjer seg bort frå arbeidsplassar dei trivst i, har kompetanse for, røynsle frå og utfører ein jobb som tener etaten, mot nye og kanskje mindre utfordrande stillingar som nett i dag kan gi 10 lønnstrinn ekstra. Eit slikt lønssystem gagnar ikkje etaten, men eg forstår folk som søkjer.

Eg trur at folk flest aksepterer skilnader i lønningane dersom dette er resultat av ein vedteken lønnspolitikk der grunn-gjevinga for skilnadene er opplesne og vedtekne, jamvel om dei ikkje alltid er aksepterte. Eit rettferdig system som taklar alle kjende og ukjende tilhøve klarer vi ikkje å få på plass i år, men noe enkelt og oversiktleg som kan gi eit minimum av ro i rekkene burde vere mogleg å få på plass innan rimeleg tid.

F R U S T R A S J O N S S J U K A

Årsaka til frustrasjon er mange, men enkelte er gjengangarar:

- **IT-teknologien** medfører hyppige og store endringar
- **Papirmengda** auka og aukar, sjøl i denne datatida
- **Opplæring og møte** tek større del av arbeidstida

Vi som arbeider i verne- og helsetenesta opplever at frustrasjonane blant tilsette veks. Plagene frå nakke og

skuldre vert større og etterkvart kryp skuldrene opp til øyrene. Det neste trinnet er søvnløysle på grunn av muskelsmerter og stress. Deretter kjem redusert innsats i arbeidet fordi ein er trøyt, og så må ein kanskje arbeide overtid for å få arbeidet unna.

Det neste er sjukemelding – og ho kan verta lang.

Frå innlegg i Vegstubben, Bedriftsblad for Statens vegvesen Sogn og fjordane

OVERHEAD- KOSTNADER

Uff! Nokon har mobba dei igjen. Eg såg det her om dagen. Denne informasjonsdirektøren i direktoratet som grubla på kvifor han var der han er – i vesenet. Desse ekle som stilte spørsmål om bruk av ressursar – i direktoratet. Desse som heller ville ha asfalt på dårlege vegar – heller enn papir – frå direktoratet. Og som lurte på om ikkje nokon på eit vegkontor heller kunne ha gjort jobben hans. Tenk om han måtte pendla, slik som anleggsfolka har gjort all si tid. Stakkars mann, – det er ikkje enkelt å vera kar, eller var det direktør.

Ja, tenk om vi verkeleg delte ansvaret for å finne opp nytt krudd mellom vegkontora. Sogn tok seg av tunnelane, Rogaland av trafikksikringa, Finnmark av vintervedlikehaldet, trønderane av elektronikken osv.

Det vart regionalisering det! Ja, og så måtte nokon få ansvaret for å skaffe oss eit økonomistyringssystem. Direktoratet prøver jo, men det var dette med å ha viljen og ikkje evnen. Eller kanskje verken viljen eller evnen. Vi kunne kutte ut det meste av heile direktoratet. Vonde tunger kviskrar jo om at det er ute i fylka den praktiske kompetansen er – uansett. Han seier så ein av karane eg kjenner – på ein av utpostane i direktoratet.

Og så lar vi jentene på ein trafikkstasjon, som er vane med å bli avkrevd eit grave-løyve klokka sju om morgonen, sette standarden på saksbehandling. Ikkje eit direktorat der det synes som det snart er ein til ein forhold mellom direktørar, underdirektørar, kontorsjefar og vanlege saksbehandlarar. Er det rart at det tar tid når ei sak skal innom 27 kontor? Og som han seier ordføraren, som av og til ringer og spør om dei etter eit lite år ennå ikkje har fått skreive brevet sitt – dei der inne i tigerstaden: «Kan dei ikkje få inn ein vikar?»

Ja, herr direktør. Det er mulig det er hardt å høyre det, men vi er her for å planleggje, byggje og vedlikehalde. Eg trur eigentleg ikkje dei treng nytt og større bygg i direktoratet. Dørum, høyrer du! Regionaliser!
Just do it!

EGO

Tillitsvalgtes spalte

STREIK - Lønn til nyansatte og trofaste slitere

Petter Sivertsen
Statens Bilsakkyndiges forening (SBF)



Ved trafikkstasjonene i Haugesund og Stavanger er medlemmer av AF i streik frå 28. mai. Om arbeidskonflikten er over når leserne får Rygjavegen vil vise seg.

Hvem rammes av streiken?

Vi for vår del vil stort sett ramme tredje part, nemlig kundene våre. Det vil være utgåtte førerprøver og forvaltningskontroller som «svir» mest, men også saksbehandlingen blir rammet. Periodisk kontroll vil kundene kunne ta andre steder, på verksteder, testestasjoner m.v. Vegvesenet går glipp av gebyrinntekter.

Holde tunga beint i munnen

Det er viktig i en slik situasjon at øvrig personell ved stasjonene holder tunga beint i munnen, og ikke blir fristet til å endre arbeidsrutiner, arbeidsplaner, o.s.v. Dette kan og vil oppfattes som streikebryteri. Jeg mener og tror at ledelsen ved Statens vegvesen Rogaland har en profesjonell holdning til spørsmålene, og ikke legger opp til ytterligere konflikt ved å ville «strekke i strikken».

Lønnsmessige skjevheter

Så til et annet spørsmål i tiden, nemlig fastsettelse av lønn til nyansatte og heving av lønnen til personell som truer med å slutte, de som vifter med andre jobbtilbud oppunder nesen på sine ledere for å heve lønnen. Det er en farlig veg å gå å etterkomme alle disse ønskene/kravene! Det er viktig å tilby konkurransedyktig lønn til nyansatte, men vi må heller ikke glemme de trofaste sliterne som har arbeidet i årevis, og som nå raskt blir forbigått av «de unge». Dette skaper unødvendig mye «gnisninger». Og enkelte føler seg såret og lite verdsatt. Men, vi må også innse at det kan synes som om dette er den eneste vegen å få heve lønnsnivået på. Som organisasjon kan vi vanskelig motarbeide at noen får høyere lønn, men vi må være raskt på pletten for å påpeke skjevheter som oppstår, og sørge for at disse blir rettet opp ved neste korsveg.

VEGVESENTILSETT

– Du Kjell, korfor slo du ihel den snegla?

– Dyret plaga meg.

Trur du ikkje at det beistet
har fylgt etter meg heile dagen!



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Ride foran i kortesjen

Sommeren 1901 fikk veidirektør Hans Hagerup Krag lånt en særdeles nymotens automobil fra Tyskland, i den hensikt å bevise for land og folk at fremtiden hører automobilen til.

Han la ut fra Christiania med Åndalsnes som mål.

For å advare omgivelsene mot mulige uheldige bivirkninger av den fremrykkende fremtid, var en syklist med signalhorn hyret inn for å ride foran i kortesjen.

Det faktum at det i våre dager når det går mot et nytt århundreskifte, i svært mange sammenhenger er dokumentert hvor ufornuftig det er å knytte persontrafikk til bilen, betyr at sykkel – omtrent slik den så ut i 1870 – vil være å se i storbygater og på veiene i fremtiden også.

Sykkelen er overlegent det mest effektive medium for å utnytte ren muskelkraft til transportformål: Konstruksjonen lar menneskekroppens mest kraftfulle muskler slippe til på den mest effektive måten.

Frå boka
Hjulrytterne kommer
av Georg Apenes
J.W. Cappelens Forlag 1993



Statens vegvesen
Rogaland