

Rygjavegen

Nr. 1 - mars 1988

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland



Av innholdet:

- Norsk veg — og vegtrafikkplan 1990-93
- Bokn landfast 1. juni 1990
- Nye bruer i Skjoldastraumen
- «Heimegjort», godt og billig på Nærbø



RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 1 – mars 1988

Redaktør

Harald Sel

Redaksjonsråd

Georg Eie

Tormod Nag

Mette Skjerve

Ole Tambarstuen

Solveig Yndesdal

Layout

Harald Sel

Sats og trykk

Allservice A/S

Opplag

1500 eksemplarer

Fransidefoto:

●pning av Skjoldstraumen bruer. Formann i Fylkessamferdselsstyret, Arne Sandnes klipper snora, assistert av ordførar i Tysvær, Mandrup Hovland (t.v.) og vegvesenets formann på anlegget, Petter Vik.
(Foto: Harald Sel)

Bakside:

Det eine tunnel-laget på Ropeidanlegget i Suldal. Frå venstre: Halvarø Jorøbrekk, Rune Nerheim, Jon Haugslund, Jakob Tednes, Otto Lunne og formannen Magnus Welsin.
(Foto: Bjørn Sandvik)

INNHALD

- 2 Vegarbeidaren er ingen vits
- 3 Kvalitetssikring
- 4 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93
- 5 «Heimegjort», godt og billig på Nærbø
Den nye tidens stemplingsur
- 6 Bokn kommune landfast 1. juni 1990
- 8 Biltilsynsutvalget 1987
Utbetring av Stegabergvegen
- 9 Anleggs-nytt på Sand-området
- 10 Vegen til Ropeidhalvøya
Det «Nye» emblemet
- 11 Utmerkingar for lang teneste på Tau
- 12 Nye bruer i Skjoldastraumen
- 13 Storlygaren
- 14 Krafttak for effektivt EDB-bruk
- 15 Eigenregikalkyler — suksess i Rogaland
- 16 Omorganiseringen av vedlikeholdsavdelingen
- 17 Mi meining
- 18 Opplæring til maskinførar-fagprøve
- 19 Ferjefritt Egersund-Kristiansund
- 20 AMU-befaring til Sogn og Fjordane
- 21 Ras ved Ørsdalstunnelen
- 22 Kontor for kvalitetssikring
- 24 Kryssord
- 25 Sykkelvegar gir flere kryssulykker
Andakt
- 26 Sensor-seminar i Haugesund
Personalnytt
- 28 «For mykje folk hos vegsjefen?»
- 29 Vegbrukarspalta
Utvidet fylkesvegnett og fylkes-vegsjef
- 30 Politikarkommentaren
Innholdsrikt år for pensjonistforeningen
- 31 Tillitsmannens spalte

Vegarbeidaren er ingen vits

Har du høyrte historien om postmannen som var ute på omberingsrunden og traff Ola? Dei slo av ein liten prat attmed mjølkerampa. Dette var under elgjakta, og Ola kommenterte.

— Det er farlig nå. Dei skyt på alt som rører seg.

— Å ja, det er enda verre, kunne postmannen fortelja.

— Nå skyt dei til og med på det som ikkje rører seg. I går skaut dei ein vegarbeidar oppe på heia.

Det fins mange vegarbeidar-vitsar, og me ler godt av dei. Men på den andre sida: Heilt hamlause er dei nok ikkje. Hos nokon kvar kan det vel ha bygt seg opp haldningar om den giddalause og late vegarbeidaren.

Dette er langt frå sanninga. Dei aller fleste vegarbeidarene har vore trugne og hardtarbeidande slitare. Og slita måtte dei, så lenge det meste måtte gjerast med handa-makt.

I dag har maskinane overtatt, med mindre slit. Men andre problem, som enkelte belastningsskader, har kome i staden. Men i dag som i tidlegare tider: Vegarbei-

daren gjer eit arbeid og ein innsats, som alle bør ha den aller største respekt for.

I dette nummer av Rygjavegen har me ein artikkel om eigenregikalkyler. Den viser at vegvesenet ikkje berre har fått arbeid i konkurranse med private entreprenørar, men arbeida er også utført til kostnader som til dels ligg langt under anbudssummen.

I ein anna artikkel kan me fortelja om dugnads-arbeid av dei tilsette ved Nærbø vegstasjon, for å få reist eit nytt og rimeleg administrasjonsbygg.

Me kan også lesa om arbeidsfolk som på fritida legg ned eit omfattande studie-arbeid for å gå opp til eksamen til maskinførar-fagprøven. Me veit at dette er folk som frå før er svært dyktige. Vil du ha ei estetisk oppleving, så still deg opp nokre minutt og studer ein av dei dyktige maskinførarane våre i arbeid.

Nei, det er så visst ingen sidrumpe etat me arbeider i. Om styresmaktene berre tilfører oss ressurser, er det ikkje vegarbeidaren det skal stå på for å få realisert dei mange uløyste vegprosjekta i fylket.

Harald Sel

Kvalitetssikring

Av driftsjef Arne Njå

I Statens vegvesen i Rogaland er kvalitetssikring et av våre 4 satsingsområder.

Det er meningen at kvalitetssikring ikke bare skal angå driften, men alle avdelinger og seksjoner i Statens vegvesen i Rogaland. Alle stillingsgrupper vil bli berørt.

Norsk Standard 5801 definerer kvalitetssikring slik:

«Alle systematiske tiltak som er nødvendig for å sikre at kvalitet blir planlagt og oppnådd.»

Når vi skal få oversikt over hvilke tiltak som er nødvendig for å sikre kvalitet for de enkelte prosjekter, må vi tenke gjennom og få klarlagt følgende:

- Hva skal gjøres?
- Hvordan skal det gjøres?
- Hvem skal gjøre det?
- Kontroll av utførelsen.
- Dokumentasjon av data.
- Vurdering av resultat.

I Statens vegvesen Rogaland har vi etablert et nytt kontor som skal hjelpe til med innføring og videre arbeid med kvalitetssikring i fylket. Avd.ing. Knut Nyland er leder av dette kontoret, og han har nå en tid arbeidet med kvalitetssikring.

Kvalitetssikring har vi hatt i vegvesenet i lange tider, men systematisk kvalitetssikring er nytt i vegvesenet og også i andre etater. Da vi som sagt også tidligere har hatt kvalitetssikring i vegvesenet, vil arbeidet nå i stor utstrekning bestå i å samle og systematisere det stoff som allerede foreligger og bruke det.

Det meste av det stoffet vi trenger finnes i våre håndbøker, lover og avtaler, forskrifter, retningslinjer og veiledninger. I tillegg til dette vil jeg nevne prosesskoden og rutiner.

Når vi skal i gang med kvalitetssikring vil det bli stort behov for informasjon og opplæring. Vi har behandlet kvalitetssikring i ledermøte. Emnet har vært nevnt i Rygjavegen, og i dette organ må vi komme tilbake i denne saken senere.

Nyland vil ta kontakt med avdelingene for å samle nødvendige opplysninger og kartlegge forholdene.

Vi har allerede satt i gang kvalitetssikring i tunneldriften. Dette området er valgt bl.a. av den grunn at det her allerede foreligger en kvalitetssikringshåndbok om vegtunneler.

I Statens vegvesen i Rogaland har vi også innføring av målstyring som et av våre satsingsområder. I forbindelse med målstyring er det nødvendig for den enkelte medarbeider å ha oversikt



over de opplysninger som er nødvendige for å kunne styre sin virksomhet mot de mål som er satt. De samme opplysninger er det nødvendig å ha oversikt over i arbeidet med kvalitetssikring. Kvalitetssikring vil således være et godt hjelpemiddel i arbeidet med å få innført målstyring i vår virksomhet. Ja, delvis vil kvalitetssikring og målstyring være samme sak.

I driften utarbeides driftsplaner for de ulike tiltak. Driftsplanene vil være til god hjelp i vårt arbeid med kvalitetssikring.

Når vi skal gå videre med kvalitetssikring vil det være viktig å satse på de riktige prosjektene. Det må utarbeides kriterier for valg av prosjekter. Videre vil det bli nødvendig at de enkelte avdelinger utarbeider sine kvalitetssikringshåndbøker, dessuten må det utarbeides kvalitetssikringshåndbøker for de enkelte tiltak.

Vegdirektoratet har nå utarbeidet forslag til kvalitetssikringshåndbok for produksjon av veg.

Kvalitetssikringskontoret ved vegkontoret arbeider for tiden bl.a. med materiale som kan bli til hjelp i arbeidet med kvalitetssikringshåndbøker på ulike nivå.

Kvalitetssikring er ment å være et hjelpemiddel slik at vi skal bli i stand til å lage riktig produkt til riktig tid og til riktig pris. Med kvalitetssikring vil vi kunne bli en mer effektiv virksomhet som bedre vil kunne hevde oss i det konkurransesamfunn vi befinner oss i.

For den enkelte medarbeider vil innføring av kvalitetssikring være en prosess som krever innsats. Men for den som har satt seg inn i systemet og som er kommet gjennom prosessen vil kvalitetssikring være en god hjelp og støtte i det daglige arbeidet.

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93:

Mange uløste prosjekt – små investeringsrammer

Av Leif Lindefjeld

Arbeidet med revisjon av norsk veg- og vegtrafikkplan er nå inne i den avsluttende fasen. Vegsjefens forslag for Rogaland vil bli lagt fram for Fylkes-samferdselsstyret i denne måneden. Fylkestingbehandlingen blir i juni. Første juli er fristen for vegsjefens endelige forslag, som oversendes Vegdirektoratet sammen med uttalelser fra de politiske instanser. Vegdirektoratet på sin side skal ha sitt forslag til Samferdselsdepartementet ferdig i oktober. Departementet utarbeider så en stortingsmelding, som får sin behandling i Statsråd og i Stortinget under vårsesjonen 1989.

Når det gjelder investeringsprogram for Rogaland fylke i perioden 1990-93, bærer dette preg av små rammer i forhold til de mange uløste og høgt prioriterte oppgavene. Den oppgitte investeringsrammen for perioden er på 440 millioner 1987-kroner.

Vegsjefens forslag til investeringsprogram (basisprogram), som vil bli lagt fram for lokal politisk behandling, går fram av tabellen. I dette programmet er følgende forutsetninger lagt til grunn.

- Rv. 13 Ropeid-Øvrabø, vegutløsning for Ropeidhalvøya, 15 mill. kroner er medtatt 1990-93.

I tillegg er prosjektet prioritert med 1. marginalprosjekt med 10,0 mill. kroner. Dette i henhold til Stortingsprop. der 10,0 mill. kroner forutsettes bevilget ekstra til Rogaland.

Vi forutsetter dessuten i tillegg til dette, forskuddteringer fra Suldal kommune på 20 mill. kroner. Hele prosjektet Øvrabø-Jårvik-Lovraeid er kostnadsregnet til 115 mill. kroner, inkl. Sandsfjordbrua og sikring av rasparti på Rv. 517 ved Lovraeid.

- Avtale med Tungenes ferjeterminal A/S forutsettes endret slik at refusjon til TFT på 53 mill. kroner fra Boknprosjektet utsettes til etter 1993 mot reduksjonen av forskottering på 10,0 mill. kroner.

Investeringsprogram NVVP 1990-93

(Forutsetning: Refusjon 53. mill. Boknprosjektet utsettes til 1996-98.)

Prosjekt	Restoverslag pr. 1.1.1990	1990-93
Refusjoner:		
Rv 46 Omlegging ved Kårhus	2,0	—
Rv. 14 Ytre Ringv. Vest	33,0	26,0
E 18 Stavanger sentrum	134,0	67,0
Rv. 509 Madlavegen	2,0	2,0
Rv. 44 Boganes-Stavanger	1,0	—
Sola kommune, div. prosjekt	35,0	5,0
Rv. 512 Bokn-prosjekt	53,0	—
Rv. 512 Aksdal-Susort	13,0	13,0
Rv. 504 Varhaug-Bue	1,0	1,0
Rv. 505 Nærbø sentrum	1,0	1,0
Rv. 13 Ropeid-Øvrabø	17,0	—
Rv. 44 Omkjøringsveg Bryne	7,0	2,0
SUM	299,0	117,0
Bundne prosjekt		
Rv. 512 Bokn-prosjekt	50,0	50,0 1)
Rv. 13 Nesvik ferjeleie	6,0	6,0
Rv. 13 Ropeid-Øvrabø	25,0	15 + 10 2)
E 18 Hove-Sandved	7,0	7,0
E 18 Osli-Hove	51,0	36 + 15 3)
Trafikksikring		40,0
Gang- og sykkelsti + kollektivtr.		20,0
Støy		8,0
Planlegging		20,0
Mindre utbedringstiltak		10,0
Til disposisjon		10,0
SUM	139,0	222,0
Øvrige prosjekt		
Rv. 13 Øvrabø-Jårvik-Lovraeid	115,0	0,0 4)
E 18 Hinna-Forus, 4-felt inkl. kryss	60,0	25,0
Rv. 14 4-feltsveg Haugesund	13,0	13,0
E 76 Omlegging ved Isvik	10,0	10,0
Rv. 13 Vatnekrossen-Hove X E 18 5)	50,0	33,0
Rv. 13 Lysefjordbrua 5)	50,0 6)	20,0
SUM	288,0	101,0
Tildelt ramme		440,0

1) Vegsjefens hovedforslag der refusjon til Bokn-prosjektet er utsatt til etter 1996.

2) Forutsetter at rammene utvides med 10 millioner kroner.

3) Forutsetter at Sandnes kommune forskotterer 15 millioner kroner mot refusjon i 1998-2001.

4) Forutsetter at Suldal kommune kan forkottere inntil 20 mill. kroner bl.a. til sikring av Rv. 517 ved Lovraeid.

5) Dersom forutsetningen med utsatt tilbakebetaling av 53 mill. kroner til Bokn-prosjektet ikke går i orden, vil prosjektene falle ut.

6) Forutsetter forskott/tilskott fra Forsand på 30 mill. kroner.

Nytt kontorbygg på vegstasjonen

«Heimegjort», godt og billig på Nærbø



På ein av dei mest forblåste laurdagane i november, stilte heile personalet ved vegstasjonen til dugnad og gjorde unna taktekinga.

Tekst: Harald Sel Foto: Njål Hanasand

Nærbø vegstasjon har fått nytt kontorbygg. Dei kummerlege forholda, både for arbeidsfolk, kontorphersonale og publikum er slutt. Det nye bygget er på 200 kvm, og inneheld 4 kontor for oppsynsfolka i tillegg til arbeidsplassar for kontorphersonalet.

Inngangshallen er på vel 50 kvm, og kvadratisk med dagslys frå eit takvindu i midten. I hallen er det plassert skranke og sofakrok på ein smakfull måte. Her bør publikum kunne føla at dei er velkomne.

Framtidsretta

I nybygget er det lagt til rette for framtidige tekniske installasjonar i samsvar med intensjonane for 90-års vegstasjon (detektorar i vegen for måling av temperatur t.d.).

Mykje for pengane

Den måten Nærbø vegstasjon har realisert husprosjektet på, er lagt merke til både innan- og utanom vegetaten. Den totale kostnaden for bygget er oppsiktsvekkande låg, ca. 1 million kroner. Og æra for at vegvesenet har fått så mykje for pengane; den er det dei tilsette ved vegstasjonen som skal ha. Så godt som alt er nemleg «heimegjort», frå ide-skisse for bygget til ferdig hus. Rett nok gjorde Nærbø Trelast A/S ferdig teikningane, på grunnlag av personalet si skisse. Det kosta 6000

kroner. Men dette er også dei einaste konsulent-utgiftene ein har hatt ved prosjektet.

Dugnad

At vegstasjonen har snekkjarar og altmulig-folk mellom dei tilsette, er kanskje ikkje så oppsiktsvekkande. Meir sjeldan er det at dei tilsette bestemmer seg for å gjera dugnadsarbeid. På ein av dei aller suraste laurdagane i november blei taktekinga unnagjort, med full oppslutning frå heile personalet. Seinare tok dei nok ei dugnads-økt, og gjorde unna isoleringsarbeidet.

— Me er så glade for at me får meir plass og betre arbeidsforhold, at me gjerne tek denne ekstrainsatsen, sa ein av arbeidarane. Og i det synet fekk han tilslutning frå kolegene. Ei slik innstilling fortel mykje om etats-kultur og godt arbeidsmiljø.

Gamlebygget

Det ledige arealet i gamlebygget, vil det bli god bruk for. For det første skal arbeidsfolket få avkledningsrom, tørkerom og dusj. Tidlegare har dei bare hatt ei brakke for å ivareta desse viktige velferds-behova.

Elles skal biltilsynet leiga areal på Nærbø vegstasjon. I kor stor grad folk på Jæren skal kunne reisa til Nærbø i biltilsyns-ærend er ikkje heilt avklara.

Den nye tidens stemplingsur

Du verden for en «finurlig» sak, her kan man kode seg til og fra det meste.

Og så enkelt, ja for hvem da? (Om jeg tør spørre.) Det sier brosjyren ikke noe om!

Her må jeg trykke riktig ellers kan det se ut som jeg har sovet over på kontoret, eller ikke møtt i det hele tatt.

Vet ikke hva som er best jeg, men «ikke møtt» måtte bli det beste for meg. For å være her alene om natten tør ikke jeg (selv i tankene).

Jo, forresten om f.eks. Vegsjefen ble igjen, han er så stor og dessuten har han snille øyne. Da kunne vi kode oss på «Tjeneste» (nr. 1) neste dag.

Eller for å si det på en annen måte, det er jo mye sosialt ved det nye uret. Hva om det kom opp en kaffe-automat der også! Det kan bli noe venting.

Rein-Larsen er en hyggelig fyr, og han har et alle tiders utgangspunkt til å bli kjent med oss alle. Det kan bli de helt store problemer (les oppgaver) og løse . . .

Dessuten er det fin trim å løpe opp og ned alle trappene, han vil helt sikkert føle seg i kjempeform frem på våren. Takket være «uret».

Det må være ganske effektivt dette, men ikke så rasjonaliserende kanskje? Det kommer forresten an på øynene som ser . . . Og hvorfor skal det være enkelt, når det kan gjøres vanskelig.

Jeg synes dette er topp, vi har et felles problem å samle oss om. Litt tid kan det ta, men penger er ikke alt . . .

Og det viktigste må vel være at det merkes når vi IKKE er tilstede.

Turid på VV
19.11.1987

PS! Kast blyanten, vi lever
i plast-kortenes tid. D.S.

To av ett halvt års konsentrert anleggsdrift

Bokn kommune landfast 1. juni 1990

Tekst: Rune Sandven Foto: Jakob Høyland og Rune Sandven

Fra september 1986 har arbeidet vært i gang med å bygge ny Rv. 512 fra Susort i Tysvær kommune til Arsvågen på Vestre Bokn i Bokn kommune. Prosjektet vil gjøre Bokn kommune landfast og åpne for hurtigere forbindelse mellom nord- og sør-fylket.

Ferjekai med molo

Singel & Grus A/S fikk den første jobben med å frakte stein på lektere fra Tau til framtidig ferjekai i Årsvågen. 155.000 anbrakte m³ ble tippet i sjøen mellom fastlandet og Solholmen for å lage tilstrekkelig fundament for den plastringsjobben som skulle starte senere.

Arbeidet med å plastre moloen i Årsvågen tok til i mars 1987. Firma Vassbakk og Stol A/S fikk entreprisen på denne jobben. For å skaffe stein til plastringen ble det sprengt ut masse i det området som skulle bli framtidig oppstillingsareal og parkeringsplass for biler.

Moloen ble ferdig som planlagt i desember 1987. Oppstillings- og parkeringsarealet er delvis utplanert, men arbeidene vil ikke starte igjen i Årsvågen før i midten av 1989.

Start på Susort og Ognøy

I løpet av mai 1987 startet to parseller samtidig.

Veg på Susort ble satt ut på entreprisen til firma Vassbakk & Stol A/S på Karmøy. Det viktigste i denne jobben var å fylle masse 200 m ut i Frekasundet.

Samtidig startet vegvesenet vegbyggingen på Ognøy som er den første øya som blir landfast i dette prosjektet. For begge disse jobbene var det vesentlig at fundamentarbeidene for landkar til Frekasundet bru var ferdig i korrekt tid.

Frekasundet bru

I august 1987 ble anbudet for Frekasundet bru annonsert. Entreprenørene stod fritt når det gjaldt å foreslå hvilken brutype som var best. Det ble foreslått forskjellige kombinasjoner av stål og betong.

Stoltz Røthing A/S i Haugesund i samarbeid med Meråker verk og Taugbøl og Øverland A/S fikk jobben til en pris av kr. 25.953.123,-. Brua blir en samvirkekonstruksjon av stål og betong. Den blir fundamentert på stål-

pler, med langsgående stålbjelker øverst. Dekket blir prefabrikerte betongbjelker med slitelag av betong.

I løpet av januar 1988 vil begge landkar være ferdig støpt, og arbeidet med å ramme stålperler ned i bunnen av Frekasundet startet i februar.

Stor aktivitet i 1988

På Ognøy, der vegvesenet gjør alt arbeid selv, har arbeidene gått som planlagt. Hele jobben er beregnet til ca. 15 millioner kroner, med 5 millioner i 1987 og 10 millioner kroner i 1988.

Pr. i dag har vi 10 anleggsmaskiner i arbeid, av disse er fire stk. egne («gule») maskiner. I den siste tiden har vi forsøkt å få inn tyngre og større



Fra anlegget på Ognøy. I forgrunnen står formann Sverre Kvinnesland.



Parsell av den nye rv. 512 ved Susort fra fyllinga og innover mot land.

gravemaskiner enn de vi har hatt tidligere. Dette vil vise igjen i kortere byggetid og dermed sparte penger.

I begynnelsen av januar gjorde vi strandhugg på Austre Bokn, der hovedtyngden av vegarbeidet vil skje i 1988. Her skal vi til høsten drive en 600 m tunnel. En større massefyllingsjobb skal også utføres i løpet av året.

Økonomi

Finansieringsplanen for anlegget er nå godkjent av Stortinget. Tungenes ferjeterminal skal forskottere og yte tilskudd til prosjektet. I tillegg blir det behov for ordinære vegbevilgninger mot slutten av anleggsperioden.

Totalt vil anlegget koste 196.3 millioner kroner (i 1988 kr.) og det årlige pengeforbruk er foreslått til følgende:

Millioner kroner

1986	1987	1988	1989	1990	1991
3.3	24.0	60.0	62.0	35.6	11.4

Den 1. juni 1990 skal etter planen vegen åpnes for trafikk. Pr. i dag er det intet som tyder på at dette ikke vil holde. Det er imidlertid store arbeider mot slutten av anleggsperioden, både når det gjelder veg, bruer og kaier. Tidspresset vil nok øke betraktelig mot slutten av prosjektiden.

Bemanning

Pr. i dag er vi 4 stk. i prosjektledelsen.

Prosjektleder, kontrollring., oppsynsmann og førstekontorfullmektig. I tillegg til dette kommer den hjelp prosjektledelsen har fra planavdelingen, grunnsseksjonen og anleggsavdelingen på vegkontoret.

Ute i driften har vi 1 formann, 2 spesialarbeidere, 4 maskinførere og 2 lærlinger.

For å ta alt arbeid på Austre Bokn i egenregi, vil vi ta inn 2-3 spesialarbeidere på engasjement.

Av de 60 millioner kroner som det er planlagt å bruke i år, vil ca. 37.0 millioner kroner gå til entrepriser. 23.0 millioner kroner vil bli brukt i egenregi. Hittil har alt gått etter planene, og igangsette anlegg er blitt ferdige til rett tid.

Selv om en del sluttarbeider vil bli utført høsten 1990 og våren 1991 er vårt store mål at vegen mellom Susort og Årsvågen skal åpnes for trafikk den 1. juni 1990. Dette vil være starten på en bedre og hurtigere forbindelse mellom nord- og sør-fylket, noe som det har vært behov for lenge. Ikke minst vil Bokn kommune, som endelig blir landfast, ønske sambandet velkommen.



Fra anlegget på Ognøy. Vegvesenets gravemaskin, Cat 315, med fører Olav Tørresdal.



Skyssbåtfører Lars Sigmund Alvestad.

Framdriftsplan

	1987	1988	1989	1990
Veg på Susort	—			
Frekasund bru	—	—		
Veg over Ognøy	—	—		
Ognøysundet bru		—	—	
Veg over Austre Bokn		—	—	
Boknasundet bru			—	—
Veg over Vestre Bokn			—	—
Årsvågen ferjeleie			—	—

Biltilsynsutvalget 1987

Tiltak til fremme av etatens hovedmål

Av Reidun Lanne

I Stortingsmelding nr. 18 om trafiksikkerhet og trafikopplæring er det sagt at det skal foretas en gjennomgang av biltilsynets samlede virksomhet for å øke effektiviteten og kunne møte de servicekrav som stilles. For dette formål oppnevnte Vegdirektoratet et eget utvalg.

Utvalget har bestått av:
 Trafikkdirigtor Olav Sæfteland,
 Vegdirektoratet (formann)
 Avdelingsdir. Aksel Bruun,
 Vegdirektoratet
 Underdirektor Hermond Tenold,
 Vegdirektoratet
 Vegsjef Odd Bardal, Sør-Trøndelag
 Biltilsynssjef Kjell Hasselgren,
 Hordaland
 Stasjonsjef Erik Nerli, Finnmark
 Seksjonsleder Reidun Lanne, Rogaland
 Pedagogisk konsulent Henny Wåle,
 Østfold

Avdelingsing. Knut Arne Henriksen,
 Troms
 Overing. Rolf Flatum, Oslo

Fra organisasjonene:
 Stasjonsjef Magne Noet, Oppland
 Seksjonsleder Kåre Myklebust,
 Sogn og Fjordane

Sekretær:
 Kontorsjef Arild Nesdal, Vegdirektoratet

Mandat
 Utvalget skal fremme forslag om

hvordan biltilsynet skal bidra til å nå de fire hovedmålene for Statens vegvesen:

- God fremkommelighet
- Høy trafiksikkerhet
- Godt miljø
- God publikumsservice

I arbeidet skal det legges spesiell vekt på å styrke biltilsynets arbeid med trafiksikkerhet og publikumsservice.

Det skal drøftes hvilke arbeidsoppgaver biltilsynet skal prioritere, nåværende og eventuelle nye oppgaver. Videre skal det drøftes hvilke oppgaver som kan reduseres eller utelates helt, mer hensiktsmessig overføres til andre, eller på annen måte gi en betydelig rasjonaliseringsgevinst.

Som grunnlag for utredningen skulle utvalget bl.a. kartlegge meninger om, og forventninger til biltilsynet hos de ansatte i biltilsynet, Statens vegvesen forøvrig og en del eksterne samarbeidspartnere.

Videre skal også utvalget legge til grunn de retningslinjer som er trukket opp i aktuelle offentlige dokumenter som St.meld. 58 om Norsk vegplan 86-89, St.meld. nr. 18 om trafiksikkerhet og trafikopplæring, og tilhørende innstillinger og referat fra behandlingen i Stortinget om retningslinjene for Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93, og liknende.

Satsningsområder

En del aktuelle satsningsområder for biltilsynet i fremtida er:

- 1) Bilpolitikk
- 2) Trafikkantopplæring
- 3) Trafikkantinformasjon
- 4) Kjøretøykontroll
- 5) Publikumsservice
- 6) Miljøkontroll
- 7) Forbrukerveiledning
- 8) Transport

Ved gjennomgang av innkomne uttalelser ser vi at følgende saker er mest omtalt:

Publikumsservice:

- Åpningstid
- Løngdag
- Systemet med innlevering av originalkvittering
- Samarbeid med resten av vegvesenet

Kjøretøykontroll

Alle mener at utekontrollen bør økes, og særlig da kontrollen av tunge kjøretøy.

Utbetring på Stegabergvegen



Stegabergvegen i Tysvær kommune, mellom Akdsal (E 76) til Høye, er ein av dei mange fylkesvegane med heller dårlig standard. Særleg har ein strekning på ca. 400 meter mellom Våge og Høye vore ei skrekken oppleving for skulebarn og andre mjuke trafikantar. Nå er denne parsellen utbeta. Tysvær kommune forskotterte kostnadane, ca. 900.000,-. Om ikkje fylkets veganleggs-budsjett blir betrakteleg auka i åra frametter, kan det ta lang tid før kommuner får desse pengene tilbakebetalt.

Anleggsarbeidet på Stegabergvegen blei utørt av entreprenøren Tveit Maskin frå Sveio. På biletet ser me entreprenør Toralf Tveit til venstre saman med ledar for nordre anleggsdistrikt, Olav Kleven, under ei synfaring på anlegget i november 1987.

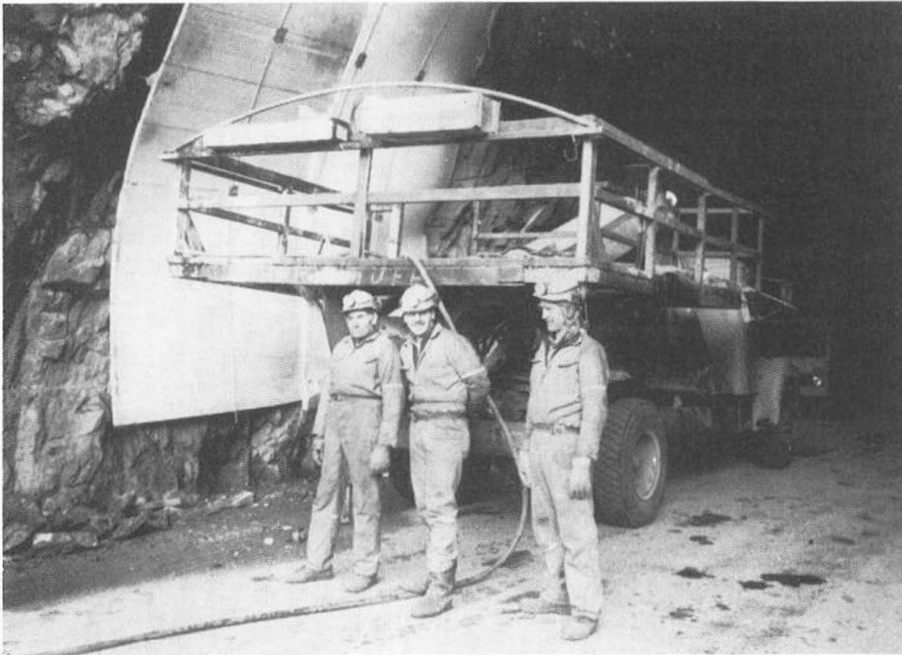
(Tekst og foto: Harald Sel)



Ikkje berre Ropeid-anlegget

Anleggs-nytt frå Sand-området

Tekst og foto: Bjørn Sandvik



Sikringsgjengen i Suldalsporten tunnel. Frå venstre: Lars Roaldkvam, Sigmund Vårvik og Øystein Austarå.

Utvalget går inn for en selektiv utvelgingsmodell, f.eks. tyngre kjøretøy, gamle personbiler, biler med hyppig eierskifte, kjøretøy som eies av unge bilførere, utkjørte distanser.

Alle ønsker at bilverkstedene fremdeles skal kunne drive etterkontroll.

Gebyrmyndighet

Det var stor spredning i svarene om biltilsynet skal ha gebyrmyndighet. De fleste mener at biltilsynet skal være rettleder. Utvalget har gått inn for at biltilsynet får gebyrmyndighet for følgende ting:

- Manglende bruk av bilbelte
- Manglende bruk av hjelm
- Bruk av dekk med mønsterdybde under 1 mm
- Unnlatelse av å ha med vognkort
- Unnlatelse av å ha med førerkort
- Unnlatelse av å ha med mopedførerbevis.
- Ulovlig bruk av piggdekk og kjettinger.

Økonomi/finansiering

De fleste er inne på vanskelighetene

biltilsynet har med bare administrasjonsbudsjettet. En finansiering over driftsbudsjettet burde være den beste løsningen.

Utvalget går inn for at biltilsynet finansieres gjennom vedlikeholdsbudsjettet.

Trafikantopplæring

Alle er enige om at tilsynet med kjøreskolene må bli bedre. Utvalget går inn for at tilsynsarbeidet økes fra 10 dagsverk til 24 dagsverk.

Utvalget går inn for at kjøreskolene ikke får eksamensrett til førerprøven. Det er også delte meninger om dette blant de ansatte. Noen mener at kjøreskoler med høyt faglig nivå, bør få førerprøverett.

Når det gjelder trafikantveiledning ønsker alle at den trafikale delen av kontrollvirksomheten må økes betraktelig. Dette er også noe som utvalget går inn for og en mener at dette er en arbeidsoppgave som bør prioriteres høyt i de kommende år.

Bilpolitikk

Det er få som mener at biltilsynet/Vegdirektoratet bør engasjere seg i bilpoli-

På Suldalsvegen har det vore 6-7 mann i arbeid i hovedsak med vassikringsarbeid. I forbindelse med anbudet på Røynevarden halvbru fekk me anbudet i konkurranse med andre entreprenørar. Eigenregiarbeidet var interessant og vegvesenet tjente pengar. Arbeidet var ferdig til rett tid og formodentleg til rett kvalitet. Byggherren var representert av ei nøytral gruppe frå Vegkontoret.

Sikringsarbeidet på Suldalsvegen skal inntil vidare avsluttast i mars 1988.

Gang og sykkelstien i Saudasjøen skal startas opp i juni, dersom finansieringsplanen vert i orden.

Nytt av året er personalplanen med manifest. Målstyring er ein viktig leiarform, der ein kan gjera avtalar med det enkelte ledd i organisasjonar og lag om å sette mål som kan registrerast. Det er viktig at måla blir realistiske og konkrete.

Til å begynne med har vi fått som satsingsområde:

- Kvalitetssikring av tunnel.
- Ferdigstillelse av alle arbeida som ikkje er ferdige.



tikk. De fleste mener dette er et politisk spørsmål.

Miljøkontroll

Biltilsynet er positive til at miljøkontroll blir et nytt arbeidsfelt i fremtiden og ser det som en naturlig oppgave.

Forbrukerveiledning

Generelt ønsker en mer tid til å rettleder publikum, men dette vil kreve en vesentlig større bemanning.

Rapportutkast i mars

Dette er bare noen av hovedpunktene som har vært diskutert i utvalget.

Utvalgsarbeidet er nå nesten ferdig. Rapportutkastet skal gjennomgås på møte 18. februar 1988, slik at endelig rapport foreligger til biltilsynssjefkonferansen i begynnelsen av mars og vegsjefmøtet i midten av samme måned.

Rapporten skal på vanlig måte sendes ut på høring, så jeg er spent på det endelige resultat.

Som utvalgsmedlem har det vært givende å være med i dette arbeidet og det har også gitt meg mye kunnskap om hvordan slikt utvalgsarbeid foregår.

Vegen til Ropeidhalvøya

Fin framdrift i både fjell og friluft



Åsmund Ramsfjell med ein av dei gule bilane.

Tekst og foto: Bjørn Sandvik

Anlegget Ropeid-Øvrabø vart oppstarta frå Ropeid i juni 1986. Målet var å vera framme til påhogget for Dregstittunnelen i juni 1987, og det klarte vi.

Tunnelen er 1222 m lang, med eit tverrsnitt på ca. 50 m² og stigninga er 65 0/00 mot Øvrabø.

Fjellet i tunnelen har vore dårlig og difor har det vorte forholdsvis mykje sikringsarbeid, som er både dyrt og tidkrevande.

Ved nyttårsskifte var stoffen 611 m inne. Dette er halvveis. Etter planen skal tunnelen vera ferdig 16. mai. Vi

ligg etter tidsplanen, men vert det godt fjell i resten av tunnelen kan det rettast opp att.



Reparasjon av tunnelduken. Rune Nerheim oppå duken, i skuffa står Magnus Welsin.

Det «nye» emblemet

Vegdirektoratet melder at det gamle emblemet framleis blir brukt, både på trykksaker og ei rekke andre stader. Dette trass i at det er fleire år sidan emblemet blei endra.

Alle som brukar emblemet vårt i ei eller anna form får med dette fylgjande oppfordring: Sjekk om det verkeleg er det rette merket du brukar. Det skulle ikkje vera vanskeleg å sjå skilnaden. Studer illustrasjonen nedanfor.



Ventilasjonssystemet som blir brukt i Dregstittunnelen er nytt for Rogaland Vegvesen. Det vert kalla «sugende — blåsende» og skal vera meir effektivt. Røykproppen etter skyting skal forsvinna fortare og miljøforholda i tunnelen vert betre.

I juni skal riggen og 5-6 mann av tunnelgjengen reisa til Bokn.

Anleggsparsell Rv 13 Øvrabø-Midvikdalen vart oppstarta i juni 1987 med 4 mann og ein borerigg. Det var grovplanert ca. 1,5 km til årskiftet. Etter driftsplanen skal tunnel nr. 2 starta opp i august 1989, og innan den tid må dei siste 2,5 km vera grovplanert.

Det er bygd ein mindre brakkeleir på Øvrabø med kontor, spiserom og sanitærbrakke.

I mai-juni skal Fv. Utlebøtjødna-Soland, som skal byggast ut i samband med Ropeidvegen, startas opp. Første parsell er frå Rv. ved Utlebøtjødna til Baklitjødna.

Utmerkingar for lang teneste på Tau



Jubilantane samla i sofakroken på Vaulali, etter overrekkinga på jule-kurset for Tau vedlikehaldsrområde. Frå venstre: Osmund Helgeland (40 års teneste), Jørgen Viken (30 års teneste), Harald Østerhus (35 års teneste), Hjalmar Sæbø (25 års teneste), Olav Bjerga (26 års teneste) og Ingvald Mæland (36 års teneste).

Tekst: Harald Sel Foto: Tor S. Nordbø

Ei ny ordning med påskjøning for tilsette med 25 og 40 års tenestetid, blei sett i verk frå og med 1987.

Ved Tau vegstasjon nytta ein julekurset den 18. desember til overrekking og takk. Vedlikehaldsjef Per Kydland tok seg av gavetildelinga og takka kvar enkelt for lang og tru teneste.

Seks tilsette ved Tau vegstasjon har meir enn 25 års tenestetid. Av desse har ein, Osmund Helgeland, 40 år i vegvesenet. Nest langst tenestetid har Ingvald Mæland med 36 år.

På møtet blei det dessutan gjort ære på ekteparet Kristine og Kasper Fjelde. Kasper var tilsett frå 1. september 1946

og fram til i fjor, då han måtte førtidspensjonera seg på grunn av dårlege

bein. Kristine har vore reinhaldsassistent på vegstasjonen i 20 år. Dei fekk begge takk, gåver og blomar. Mellom anna fekk dei gåver og takk frå dei tilsette på Tau ved Lars Skjervik.



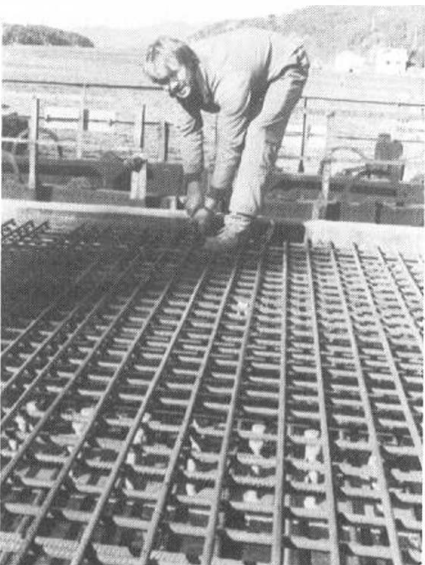
Lars Skjervik overrekker blomar og gåve til ekteparet Kristine og Kasper Fjelde frå kolegane ved Tau vegstasjon.



Nye bruer i Skjoldastraumen



Vegvesenet sine folk som har vore med på arbeidet i Skjoldastraumen, med den nye brua i bakgrunnen. Frå venstre: Johannes Wanberg, Petter Vik, Arne Lindanger, Peder Løe og Asbjørn Bakkevik.



Frå arbeidet med jernbindinga for støyping av dekke på den nye slusebrua. Arbeidet blei utført av entreprenørfirmaet Bauer Nilsen.

Tekst og foto: Harald Sel

Stille ver og vakkert solskinn, flagg frå mange stenger, full musikk frå 2 skulekorps (Straumen og Grinde) og mannjamm oppslutnad frå bygdefolket i Skjoldastraumen. Om ein ikkje visste betre, kunne ein tru det var nasjonaldagen og ikkje bruopning som blei feira i den vakre Tysvær-bygda 25. november i fjor.

Det var formannen i fylkessamferdselsstyret, Arne Sandnes, som foretok den offisielle opninga. Og det var ikkje berre ei men to bruer som dermed blei sett under trafikk. Både den gamle Skjoldastraumen bru og den gamle slusebrua fekk avløyning. Dei gamle bruene, som blei bygde i åra 1931 til 1933, hadde ein breidde på berre 2,5 meter. Den gamle slusebrua i Skjoldastraumen var elles den siste svingbrua i fylket. På same måte som Kopervik bru, blei ho nå avløyst av ei vippebru.

Dei nye bruene i Skjoldastraumen er 11,1 meter breie og lengdene er 52 og 12,2 meter. Arbeidet med bruene og

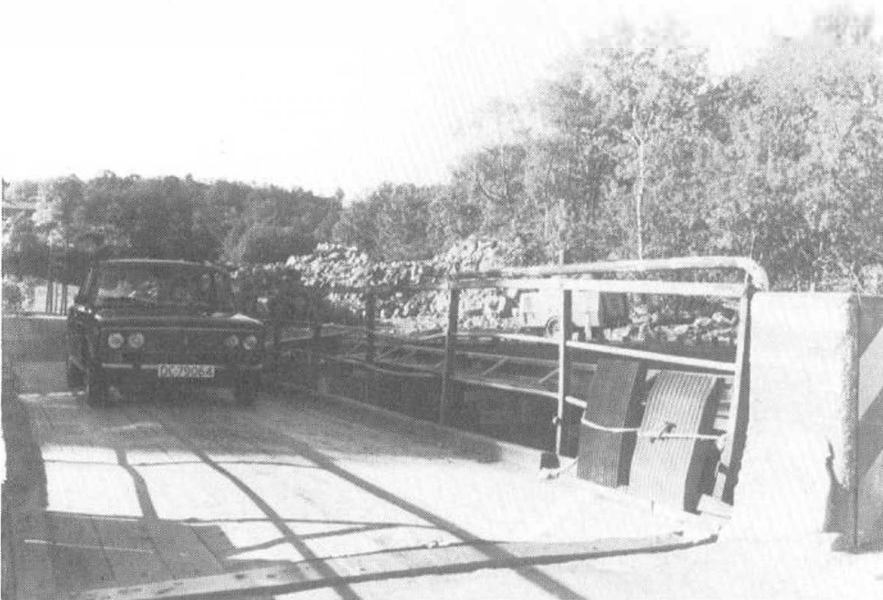
den tilstøytande vegen har kosta omlag 7 millionar kroner.

Dei gamle bruene i Skjoldastraumen var dei siste flaskehalsane på riksveg 515. Akseltrykket på denne vegen er nå skriven opp frå 8 til 10 tonns akseltrykk.

Under opningssermonien var det talar av mellom andre ordførar Mandrup Hovland og vegsjef Chester Danielsen. Som alltid ved vegopningar, var vegsjefen i godlag. Denne gongen var han attpåtil i det «gavmilde» hjørnet. Han avslutta nemleg talen med å «overrekka» den gamle brua til Tysvær kom-



Skulekorpsa frå Skjoldastraumen og Grinde skapte ein festleg ramme rundt sermoneien. Skjoldastraumen skulekorps har den gamle Skjoldastraumen bru som motiv i fana si.



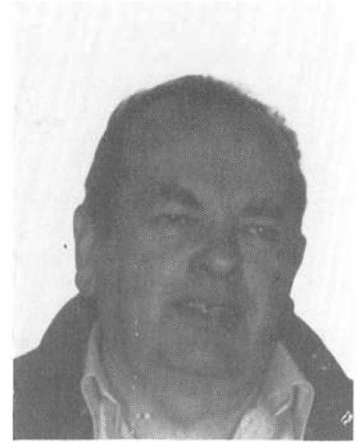
Den gamle slusebrua var den siste svingbrua i fylket. Brua er demontert og lagra på Børheim vegsentrar, med tanke på museal bruk i framtida. Den nye slusebrua, som på biletet er under bygging til høgre for den gamle, er ei vippebru.

mune. — Den skal de gå i gåve, heilt gratis. Eg håpar de tek godt vare på henne, sa vegsjefen. Nokon spontan glede frå ordføraren over gåva, regi-

strerte me ikkje. Men så hadde då også eit fleirtal i Tysvær kommunestyre veka før gått inn for at den gamle brua skal fjernast.



Storlygaren



Hendelsen stammer frå indre Ryfylke, og med tilknytning til ein særleg kald vintermorgen der. Frakteskuta var frosset fast i isen i løpet av helga, men nær råka etter rutebåten. Gammel-Andreas sjøl stod med spett i hand nær skutesida for å løyse henne or det iskalde frammtaket. Han hadde tau kring livet og eit par av mannskapet stod på dekk og heldt i andre enden av taukveilen.

Brått gav isen etter og Andreas plumpa igjennom. Han sokk som ein stein så langt tauet rakk. Dermed sansa kameratane seg og byrja hale kameraten opp. Men Andreas var uventa tung og brått seier Store-Petter, seinare mykje kjend skipper:

— Eg ska forplikta meg på at han ikkje har slept spettet!

Det stemte. Då Andreas endeleg skaut opp mellom småisen ved skutesida heldt han spettet mellom hendene.

Når Store-Petter seinare fortalde historien la han til: — Han Andreas måtte ha vore voldsomt djupt og han hadde sand i augnebrynene då me fekk han opp!

Ellers har eg funne lista! Plunder! Nestemann på den var Thorleif Prestegård.

Helsing
Johan Berentsen

Krafttak for effektivt EDB-bruk

Program for utbygging og samordning

Av Bergfinn Fyljesvoll

EDB er etterhvert blitt et viktig hjelpemiddel i vegvesenet i Rogaland. Etter en del skepsis da vi fikk det første Norsk Data 530-anlegget i begynnelsen av 1985 har bruken av anlegget bare øket, og er nå helt overbelastet.

I tillegg har biltilsynet i Stavanger en Norsk Data 110 Compact. Til denne maskinen er biltilsynet i Sandnes tilkoblet. Også denne maskinen er sterkt overbelastet.

Alle biltilsynstasjonene har vært tilkoblet Statens Datasentral (SDS) i Oslo med egne linjer, men det blir nå bare en felles linje fra vegkontoret. Dette sambandet blir benyttet daglig til oppslag i motorvogn- og førerkortregisteret.

Til vegkontorets maskin er det tilkoblet et samband til Kommunedata Vestlandet i Bergen til overføring av regnskapsdata. Dette sambandet er under ombygging for også å kunne brukes til oppslag mot ajourførte planlegging-budsjettering-regnskap-data (PBR-tall). Alle disse sambandene har ført til meget store linjekostnader og linjene er dårlig utnyttet.

Som tidligere nevnt er maskinene overbelastet. Spesielt ville biltilsynet komme i en vanskelig situasjon når autosys bygges videre ut (trinn 2 og 3) i løpet av våren 1988.

Prosjektgruppe

Alle disse momentene førte til at det høsten 1987 ble satt ned en prosjektgruppe som skulle prøve å løse disse problemene. I dette arbeidet har disse vært med: Svein M. Olsen, Finn D. Eriksen, Per Skadberg, Arnulf Follaug, Kjell W. Utvaag og Bergfinn Fyljesvoll.

Prosjektgruppen fant fort ut at det måtte et stort krafttak til for at vegvesenet i Rogaland skulle klare å løse disse problemene.

Konsulent

Senere ble Jan Tore Odd fra vegkontoret i Sogn og Fjordane kontaktet for å gi råd. Han har vært primus motor for oppbyggingen av EDB-anlegget i vegvesenet i Sogn og Fjordane, og har vært en god støttespiller for prosjektgruppen. Han er engasjert som konsulent under oppbyggingen her i Rogaland.

Investeringer og tiltak

Etter å ha vurdert flere alternativ kom gruppen frem til:

1. samle alle maskinene på vegkontoret
2. oppgradere 110 cx med større hukommelse
3. oppgradere 530 cx til 550 cx
4. kjøpe ny større maskin (5700)
5. kjøpe dataveksler
6. bygge ut et godt kommunikasjonsnett innen fylke

Grunnen til at vi kjøper en så stor maskin som 5700 er at en skal klare å administrere så mange terminaler som biltilsynet har påkoblet samtidig.

I tillegg blir de tunge tekniske programmene lagt inn på denne maskinen for å få utnyttet 500 delen best mulig.

550 maskinen vil stort sett bli brukt til PBR-systemet for regnskap, og 110 maskinen vil vi bruke til tekstbehandling.

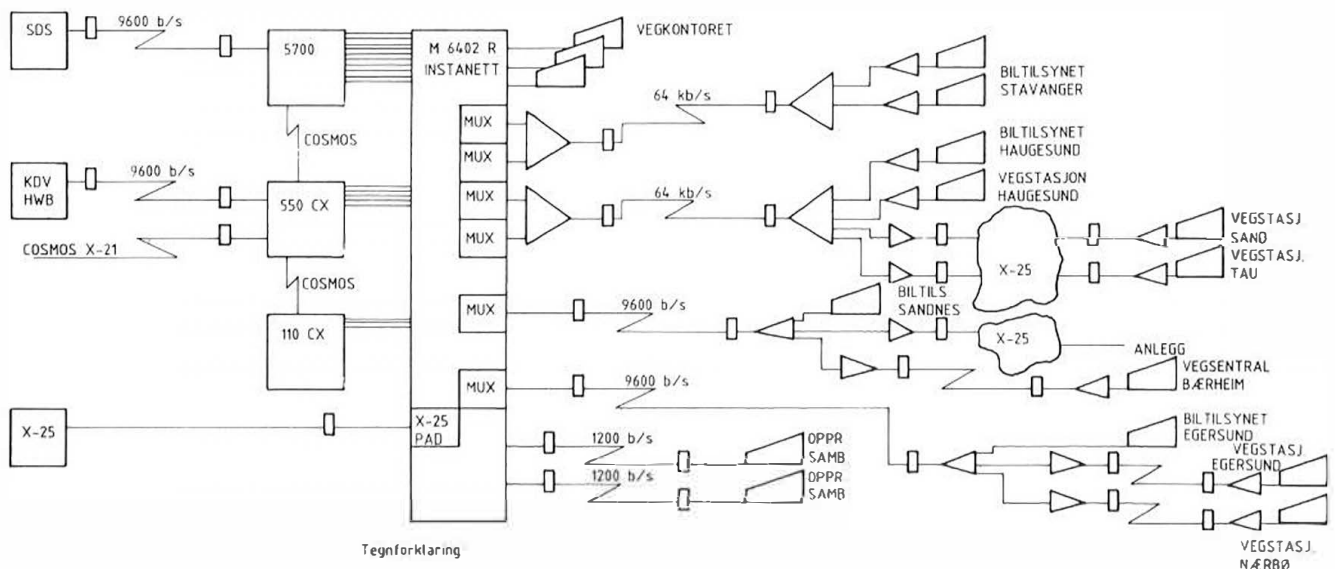
Et sentralt knutepunkt i nettet er dataveksleren som vil lette tilgangen til datamaskinene på vegkontoret. En dataveksler kan sammenlignes med en telefonsentral.

Veksleren er montert mellom brukeren og datamaskinen, og det er den du først får kontakt med når du trykker på mellomromstasten på terminalen og du kan da velge den maskinen du ønsker å arbeide mot.



DATANETT

STATENS VEGVESEN, ROGALAND



Tegnforklaring

SDS = Statens Datasentral
 KDV = Kommunedata Vestlandet
 HWB = Honeywell Bull
 □ = Modem
 ▽ = Multiplexer
 ▢ = Terminaler

64 kb/s = 64 kilobits samband
 9600b/s = 9600 bits
 1200b/s = 1200 bits

Eigenregikalkyler:

Suksess for vegvesenet i Rogaland

Av Solveig Yndesdal

Innføring av eigenregikalkyler er nytt i vegvesenet. 1987 har vore eit prøveår. Ordninga skal halda fram som fast ordning, og ein tenkjer seg at vegvesenet sjølv gir inn anbud på 10 % av arbeida som blir lyst ut på anbud. I Rogaland har vi i 1987 utført 4 arbeid som eigenregikalkyler.

Formål

Ved å rekna på eigenregikalkyler og delta i konkurransen med private entreprenører, får vi eit betre grunnlag for samanlikning mellom eigendrift —

I arbeidet med å knytte vegstasjonene, biltilsynet og vegkontoret sammen i et datanett er det lagt opp til en løsning som skal fungere rasjonelt overalt. Samtidig skal teletgiftene bli så lave som mulig. For å redusere utgiftene til leie av datalinjer, vil biltilsynet og vegstasjonene så langt det er mulig benytte de samme linjene.

I skissen er ikke de større anleggskontorene tatt med, men de kan tilknyttes etter behov.

Opplæring

For å utnytte investeringene i EDB-utstyr best mulig, er det nødvendig å bygge opp og vedlikeholde gode faglige kvalifikasjoner i bruk av program og utstyr. Dette er grunnleggende for at bruken av EDB skal bli verdifull og positiv.

Alle brukerne vil få tilbud om grunnleggende EDB opplæring i de programmene som skal brukes.

Som eksempel kan nevnes:

- Innføring i Sintran
- Innføring i Notis-wp
- Innføring i File-manager
- Opplæring i spesielle programpakker.

Noen personer har fått/må få som oppgave å fordype seg mer i EDB-rettede problem/spørsmål enn vanlige EDB-brukere.

Dette kan være:

- drift av data-anlegg
- opplæring av andre brukere
- oppbygging og vedlikehold av databaser m.v.

entreprise. Vi får dermed eit betre grunnlag til å svara på spørsmål om vi er konkurransedyktige.

Hovudhensikta med innføring av eigenregikalkyler er å setja søkelyset på vegvesenet sin effektivitet i alle ledd i organisasjonen.

Utlysing — innstilling

Anbudsdokument blir utarbeidd på vanleg måte. Vegvesenet reknar ut si eigenregikalkyle på same grunnlag som entreprenørane. Den som har det mest fordelaktige anbudet får arbeidet.

Oppfølging

Arbeidet må fylgjas opp nøye og slutt-rapporteringa er 3-delt:

• Driftsresultat:

Har vi klart å utføra arbeidet til planlagt pris? Vi samanliknar kalkyla in-

kludert tillegg/endingar mot kostnad for utført arbeid.

• Konkurranssevne:

Har vi valt den billigaste entreprenøren? Vi samanliknar her vår kalkyle mot den private entreprenøren som var innstilt på 2. plass. Begge inkludert tillegg/endingar.

• Totale produksjonskostnader:

Økonomisk sluttrapport som gir samanlikning mellom budsjettoverslag og kalkyle inkludert tillegg/endingar, pluss alle påslagskostnader.

Gode resultat

Anleggsavdelinga i Rogaland har i 1987 gitt inn anbud på 5 arbeid og fått 4 av dei. Resultata viser at alle arbeida er utført billigare enn kalkyla, og alt skulle derfor tyda på at vi er konkurransedyktige. Reaksjonane frå dei som har arbeidd på anlegga har vore positive.

Tabellen viser resultat frå anlegga

Anlegg/parsell	Type anlegg	Anbudssum	Utført kostnad
Rv 46 Nesheim-Kårhus	Utbetring veg	2.402 mill.	1.872 mill.
Fv 315 Øvre Hetland bru	Bru	0.299 mill.	0.284 mill.
Rv 46 Røynevarden	Halvbru	0.490 mill.	0.470 mill.
Rv 14 Tjensvollkrysset	Rundkjøring	0.642 mill.	0.595 mill.
SUM		3.822 mill.	3.221 mill.



Frå arbeidet med Øvre Hetland bru, som var eit av anlegga der eigenregikalkyle blei brukt.

Omorganisering av vedlikeholdsavdelingen – fase II

Av Per Kydland

Historikk

Initiativet til en omorganisering av vedlikeholdsdriften ble tatt av Vegdirektoratet for noen år tilbake. Første ledd i denne prosessen — fase I — tok for seg områdeinndelingen, driftsbygninger og ressursbehov i områdene. Hos oss skjedde den vesentlige endringen ved at antall områder ble redusert fra 7 til 6. Dirdal vegstasjon ble delt mellom Nærbø og Egersund vegstasjoner, i første omgang som en prøveordning fram til 1. april 1988, men alt tyder på at denne ordningen vil bli gjort permanent.

Neste fase, fase II, ble hos oss koblet sammen med det store personalplanleggingsprosjekt som bl.a. skulle ta for seg organiseringen av hele vegvesenet i Rogaland. Dette prosjektet startet opp høsten 1986 og ble avsluttet ved forhandlingsmøte 21. august 1987, hvor de forskjellige forslagene ble klubbet gjennom.

Mål og bakgrunn

En forutsetning i forbindelse med omorganiseringen av vedlikeholdsavdelingen har vært at organisasjonen skal bli mer resultatrettet og baseres på målstyringsprinsippet. Dessuten er det kommet sterke signaler fra sentralt hold om at det trafikkrettede vedlikeholdet skal opp-prioriteres. Vegmesterfunksjonen er forutsatt styrket ved økt kompetanseoppbygging og delegering av ansvar og myndighet.

Organisasjonsmodell

Organiseringen av vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret er vist på figuren. Denne er navnsatt med lederne for de forskjellige seksjonene.

Seksjonen for strukturelt vedlikehold har ansvaret for:

- utbedringer
- forarbeid for dekkelegging
- dekkelegging
- oppmerking og deler av skilttingen
- systematisk vedlikehold av bruer og kaier

De to seksjonene for trafikkrettet vedlikehold har ansvaret for de resterende vedlikeholdsarbeider. Disse forutsettes utført innen sine respektive vedlikeholdsområder under ledelse av vegmestrene. Trafikkrettet vedlikehold sør for dekket områdene Egersund, Nærbø og Bærheim, mens nord dekker Tau, Sand og Haugesund.

Seksjon for materialproduksjonen er skilt ut som egen resultatenheter (O-bedrift). Dette betyr bl.a. at seksjonens totale utgifter og inntekter i mest mulig grad skal balansere. Seksjonen har ansvar for

- produksjon og transport av grusprodukter
- produksjon, transport og legging av faste dekker.

Etter omorganiseringen er det nå klart at det er seksjon for strukturelt vedlikehold som har budsjett- og kontroll-

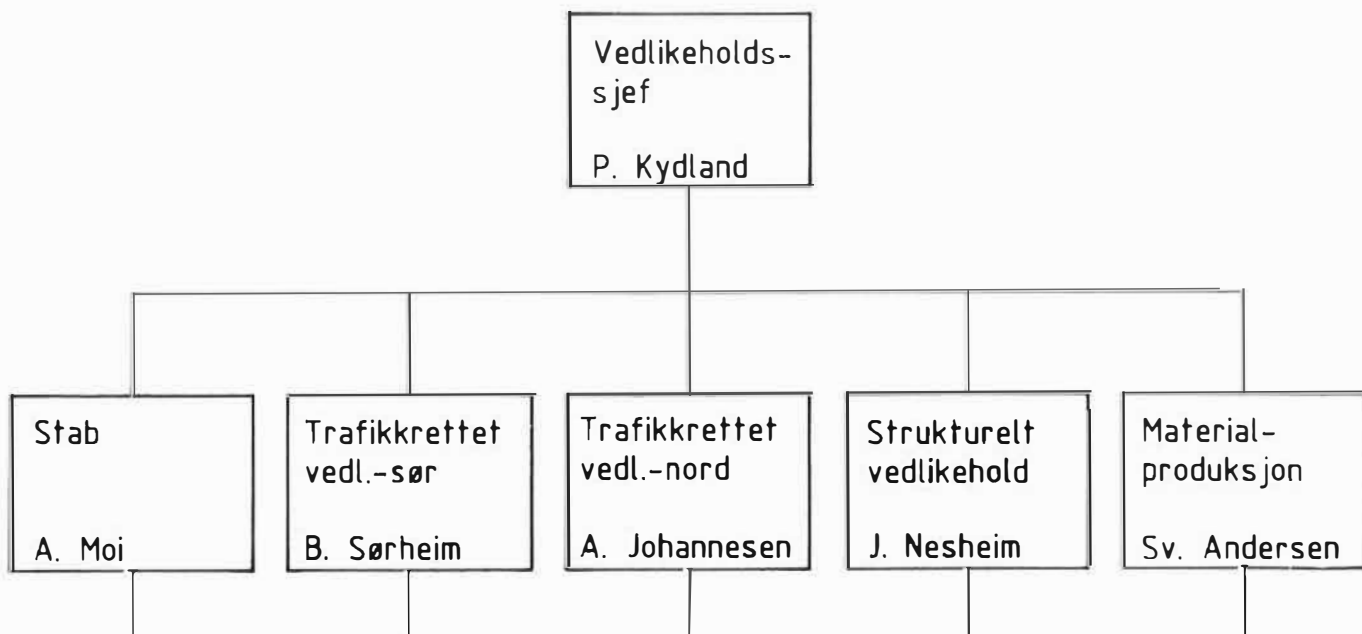
ansvaret for faste dekker, mens seksjon for materialproduksjon mer vil fungere som entreprenør overfor det strukturelle vedlikeholdet og anleggsavdelingen.

Organiseringen i utedriften av den delen av det strukturelle vedlikehold som omfatter utbedringer og forarbeid for dekker har vært et vanskelig punkt å løse. Det var opprinnelig forutsetningen at dette arbeidet skulle ledes av spesialoppsynsmenn direkte underlagt leder for strukturelt vedlikehold og dermed helt utenom vegmestrene for at disse skulle konsentrere seg fullt ut om det trafikkrettede vedlikeholdet. Diskusjoner underveis viste at det ikke var stemning for et slikt opplegg foreløpig. En bredt anlagt gruppe som ble ned-satt, kom til følgende konklusjon som ble vedtatt som en prøveordning over minst et år:

Arbeidsfordeling

1. Arbeidet utføres fortrinnsvis av egne oppsynsmenn og lag som er faglig underlagt strukturell leder, men administrativt underlagt vegmester. Disse kan om nødvendig også utføre arbeid utenfor sine vanlige områdegrenser.

Dette betyr i praksis at de oppsynsmenn og lag som skal planlegge og utføre strukturelt arbeid, fremdeles tilhører området og kan benyttes til f.eks. beredskap, men i den perioden de utfører strukturelt arbeid er de underlagt strukturell leder.



2. Spesielle mindre arbeider som f.eks. busslommer, Aksjon Skolevegsaker etc. kan overlates vegmester/trafikkrettet vedlikehold til utførelse.
3. Dersom vedlikeholdsavdelingen ikke kan påta seg arbeidet, kan arbeidet alternativt utføres ved anleggsavdelingen eller ved entrepriser.
4. Uoverstemmelser drøftes i ledermøte på vedlikeholdsavdelingen.

Staben har ansvaret for en vesentlig del av de administrative oppgaver på vedlikeholdsavdelingen, men har ingen direkte ordrelinjer mot utedriften.

Kompetanseoppbygging, delegering

I det vedtatte opplegget ligger at det forutsettes delegert oppgaver fra Vegkontoret til vegstasjonene. Hvor mange oppgaver som vil bli delegert er ennå ikke avklart. Det er ikke å stikke under stolen at det er delte oppfatninger om dette både innen vedlikeholdsavdelingen og andre avdelinger. Det vil ventelig bli gjort et vedtak om hvilke saker som skal utdelegeres i løpet av første halvår 1988. I dette opplegget vil også ligge plan for hvordan områdene skal bli tilført nødvendig kompetanse og opplæring for å kunne utføre de nye oppgavene på en tilfredsstillende måte, og fra hvilket tidspunkt de enkelte saker skal utdelegeres.

Det forutsettes videre at oppsynstjeneren skal kunne delegerer oppgaver til formenn og lag, også her etter nødvendig kompetanseoppbygging.

Ledermøter

Forutsetningen i planen har vært at vegmestrene skal komme sterkere inn i ledelsen av avdelingen. Dette har medført at det er vedtatt at det skal gjennomføres ledermøter på vedlikeholdsavdelingen annenhver måned. I disse deler vedlikeholdssjef, seksjonsledere og vegmestere. I tillegg deltar spesialoppsynsmennene på noen av møtene.

Gjennomføring

Omorganiseringen av vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret ble gjort gjeldende fra 1. november 1987, men med en overgangsperiode ut året for den delen som hadde betydning for utedriften, dette for å få de nødvendige endringer tilpasset starten på nytt budsjettår.

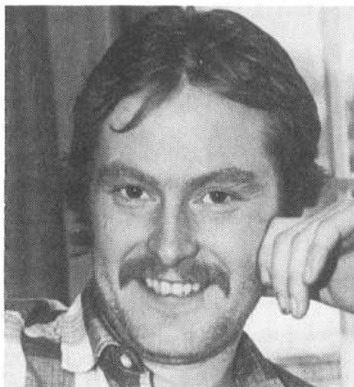


MI MEINING

Ekstraordinær finansiering i vegutbygginga

Behovet for sterkare utbygging av vegnettet i Rogaland, og ikkje minst på nord-Jæren, er stort. Desse oppgåvene lar seg ikkje løysa bare ved hjelp av ordinære midlar. Som ekstraordinær finansieringskjelde er tanken om enten bompengar i Ståvanger/Sandnes-området eller lokal bensinavgift lansert. Lokal bensinavgift kan enten krevast inn på nord-Jæren eller i heile sør-fylket. Ved ei avgift for heile sør-Rogaland, vil også prosjekt sør for Sandnes/Sola få tilført ekstraordinære midlar.

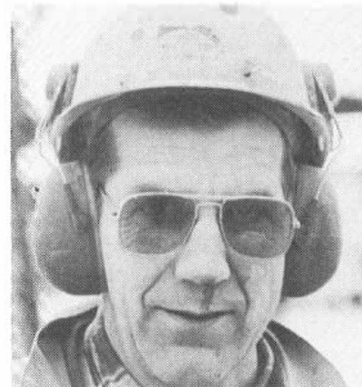
Kva meiner du om desse tankane?



Tom M. Espeland, Dirdal

Fagarbeidar — Motorvegen

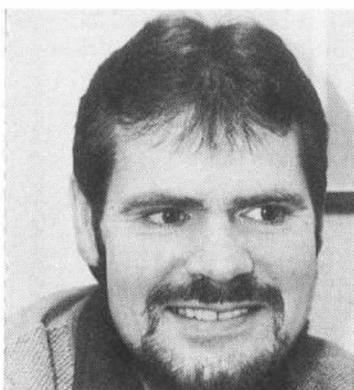
Så lenge me ikkje får meir pengar over det offentlege budsjettet, må me finna på noko. Sett frå bilist-synspunkt er nok bompengar mest rettferdig. Men ser me på heile sør-fylket under eitt, og dei mange uløyste prosjekta på Jæren og Dalane, ville nok bensinavgift for sør-fylket vera best.



Nils Krokedal, Sauda

Fagarbeidar — anlegg Sand

Ekstraordinær finansiering treng me, og då er nok bensinavgift å foretrekka. Men korfor ikkje då ta med heile fylket. Me treng då meir pengar i nord-fylket au, både på Ropeid, Rv. 46, samband frå Tengesdal til Suldalsvegen ved Hysten, E 78 og til flere andre prosjekt.



Tor S. Nordbøe, Tau

Oppsynsmann — vedlikeholdet Tau

Når dei offentlege bevilgningane er så snaue, er det klart at noko må gjerast for å få meir midlar. Eg har mest tru på bompengar, fordi eg er redd for at bensinavgift kan ramma meir tilfeldig. Mange vil nok protestera på bompengar eller ekstra avgift i første omgang, men snart vil dei fleste oppdaga at ordninga er til deira eige beste.



Malvin Hegdal, Hauge i Dalane

Formann — vedlikeholdet Egersund

Eg vil ha bompengering rundt Stavanger. Om me får bensinavgift for heile sør-fylket er eg redd for at me må betala for vegutbygginga i Stavanger. Bensinen i Dalane er forresten ein god del høgare enn i Stavanger og Jæren i dag. Der er det stadig tilbud, mens me betaler full pris. Eventuell bensinavgift bør difor gjelda bare for Stavanger-området.

AMU-befaring til Sogn og Fjordane

Av Turid Nordbø

Vi er på veg mot Sogn og Fjordane. Ferden går over bruer, gjennom og over fjellet, ned i dype daler, der vannet kaster seg utfor fjellsidene i brusende fossefall. Strålende solskinn gjør turen til en naturopplevelse.

En opplevelse som kan nytes fra bussvinduet, takket være vegarbeideren. Han har gjennom tidene hatt

hardt og slitsomt arbeid med å «bryte seg veg», og store vegbyggingsprosjekt ligg fremdeles og venter.

Målet for turen er å se på tunnelarbeid som foregår i Sogn og Fjordane. Og utveksle problem, erfaring i verne- og miljøarbeid.

Fellesmøte

Fellesmøte med Arbeidsmiljøutvalget i Sogn og Fjordane ble holdt i Flåm, der vegvesenet har en brakkeleir i forbind-

else med de store tunnelanleggene. Flåm brakkeleir er bygt opp på gammelt og nytt. God matlukt vitnet om godt stell. Komle sto på menyen den dagen vi var i leiren.

Formann i AMU, Sogn og Fjordane, Kristen E. Midthjell, ønsket oss velkommen. Saker ble drøftet, opplegg og erfaringer sidestilt og sammenliknet.

Gudvangtunnelen

Tunnelen blir Norges lengste og femte lengste vegtunnel i verden. Den bygges med fullt C-tverrsnitt, med 6 meter kjørebane og fri høyde på 4,5 meter.

Målet er et ferjefritt samband mellom Øst- og Vest-Norge. Gudvangtunnelen er siste stykke som står igjen før dette målet er nådd.

Vegplan for Undredal, en liten vegløs bygd med ca. 100 innbyggere, var med på å sikre videreføring av planene for stamvegen mellom Bergen–Oslo.

Sug/blås-ventilasjon

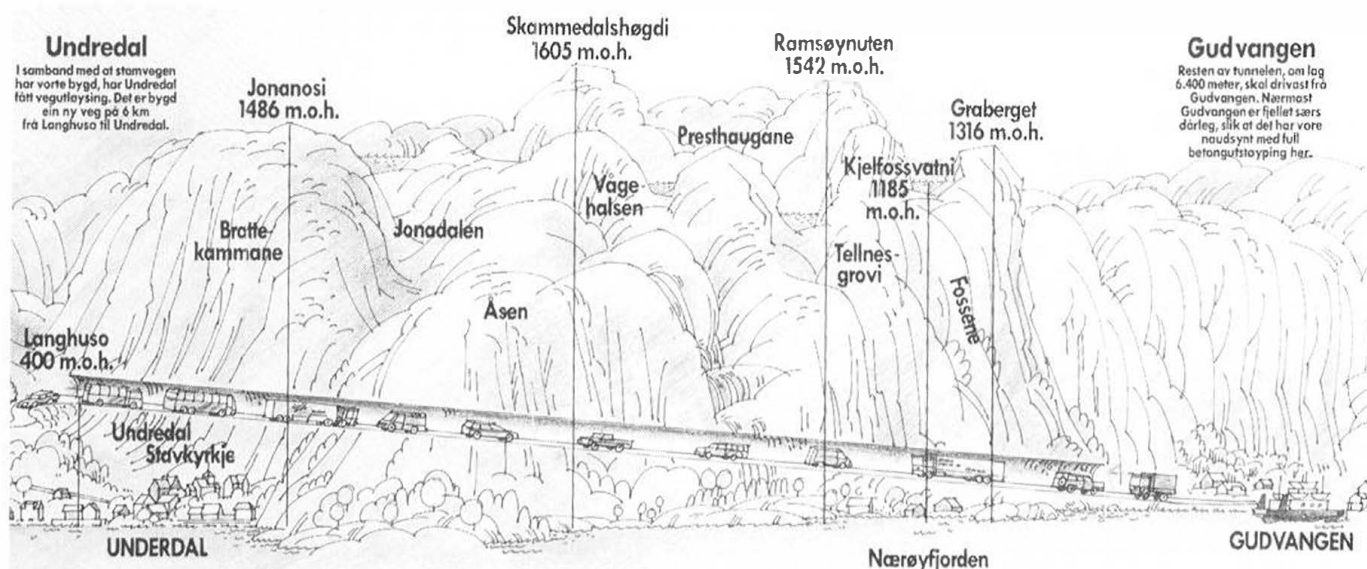
Elektronisk styrt sug/blås ventilasjonsanlegg som fører sprengstoffgasser fra stoff ut i dagen gjennom et ventilasjonsrør, samtidig med at frisk luft føres inn gjennom et annet rør.

Fordeler med systemet er rask fjerning av sprengstoffgassen. Sikten blir bra og arbeidet med uttransportering går hurtigere. Systemet er dyrt og plasskrevende, men fungerer nå bra. Nøyaktig kostnadsberegning var ikke gjort.

Rogaland bruker samme system i Ropeid-tunnelen, som bygges i Suldal. Gudvangtunnelen er første vegtunnel i Norge hvor sug/blås ventilasjonssystemet er brukt.



Bygda Undredalen, som får vegsamband i forbindelse med tunnelanleggene Gudvangen–Flåm.



Skisse av Gudvangentunnelen, som blir 11,4 km og Norges lengste tunnel. Fra Langhuso til Flåm går vegen i en ny tunnel, denne på ca. 5 km.

Befaring

Tunnelarbeidet ble utført fra to sider. 5-6000 meter fra Flåm siden (390 m.o.h.), og resten fra Gudvangen som ligger ved havet. En tunnelstigning på 400 meter (35 0/00).

Det var imponerende hvor fin vegen var innover i tunnelen. Men vi ble brått stoppet av en bastant og loddrett fjellvegg, der erfarne tunnelarbeidere var i full gang med topp moderne utstyr. I kampen mot fjellet er en fire-boms hydraulisk Atlas Copco borerigg, et av de viktigste hjelpemidler. Fjellet må meter for meter gi etter for denne overmakten, og ble sundtsprengt, utkjørt og nytt til utfylling og planering.

Men fjellet er lunefullt, med en sammensatt og skiftende natur. Det medfører mye ekstra sikringsarbeid med fjellrensk og boltring. Som eksempel ble nevnt at dagen før ble 64 bolter, hver på 2,4 meter, forankret i tunnelveggen.

Dårlig tunnelfjell skapte og problem ved Gudvang-siden, som vi besøkte sist. Fra tunnelåpningen og et godt stykke innover var det fiberarmert og sprøytet med betong. Ved stoffen der skiftarbeidet pågikk, sprutet vannet som en dusj ned fra taket. Det så både vått og kaldt ut.

Imidlertid er arbeidsplassen for tunnelarbeideren blitt bedre, både ved ventilasjonssystem og sikringsarbeid.

Underdalen

Med prosjektleder Seim som guide, kjørte vi ned til den vesle bygda Undredalen. Bygda har til nå vært uten vegforbindelse, og den offisielle åpningen er satt til 15. september i år.

Vegen slynger seg 6,3 km nedetter dalføre og krysser over elva med 6-7 bruer. Det er gjort for å unngå kostbare sikringstiltak mot snøskred. Masser fra tunneldriften har og bidratt til å redusere kostnadsutgiftene på vegstrekningen.

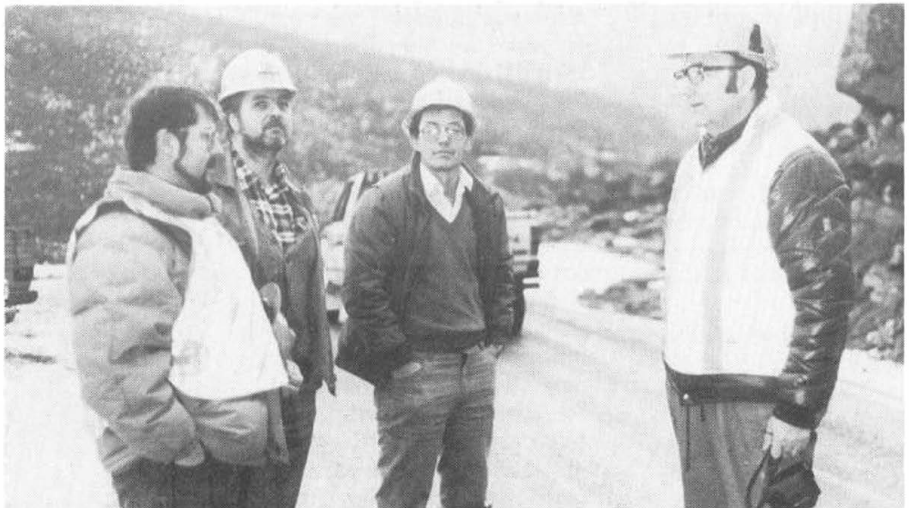
I Undredalen finner vi en av landets eldste stavkirker, anno 1147. Kirken er ikke bare gammel, men er sannsynligvis den minste kirken i Skandinaviens som fremdeles er i bruk.

Kjøpmannen på stedet viste rundt og fortalte fra kirkens interessante historie opp gjennom tidene. Han er imidlertid bekymret for de store kulturskattene som kirken har. I Undredalen har det vært vanlig å henge kirkenøkkelen på veggen. Men med vegforbindelse som åpner for større samferdsel, bør nok nøkkelen på kirkeveggen gå over i historien.



Ras ved Ørsdalstunnelen

Tekst og foto: Harald Sel



Folk fra vegkontoret og vedlikeholdsavdeling på rasplassen for å vurdere situasjonen og leggja opp strategien for sikring og rydding. Frå venstre: Vegmester Lars Eide, maskinfører Willy Åmodt, vedlikeholdsjef Per Kydland og oppsynsmann Leif Romslo.

På biletet øverst er dei ovannemnde på seg innover den anselige røysa. Legg merke til boltane i fjellet, som ikkje var gode nok til å hindra raset.

Søndag 10. januar gjekk det eit større ras ved munninga av Ørsdalstunnelen på Ørsdals-sida. Etter at ryddearbeidet hadde tatt til, gjekk det eit nytt ras. Ryddemannskapa fekk så pass forsvarsel (knaking i fjellet) at dei kom seg unna i tide. Men det var bare snakk om sekunder, så det var ei uhyggeleg oppleving.

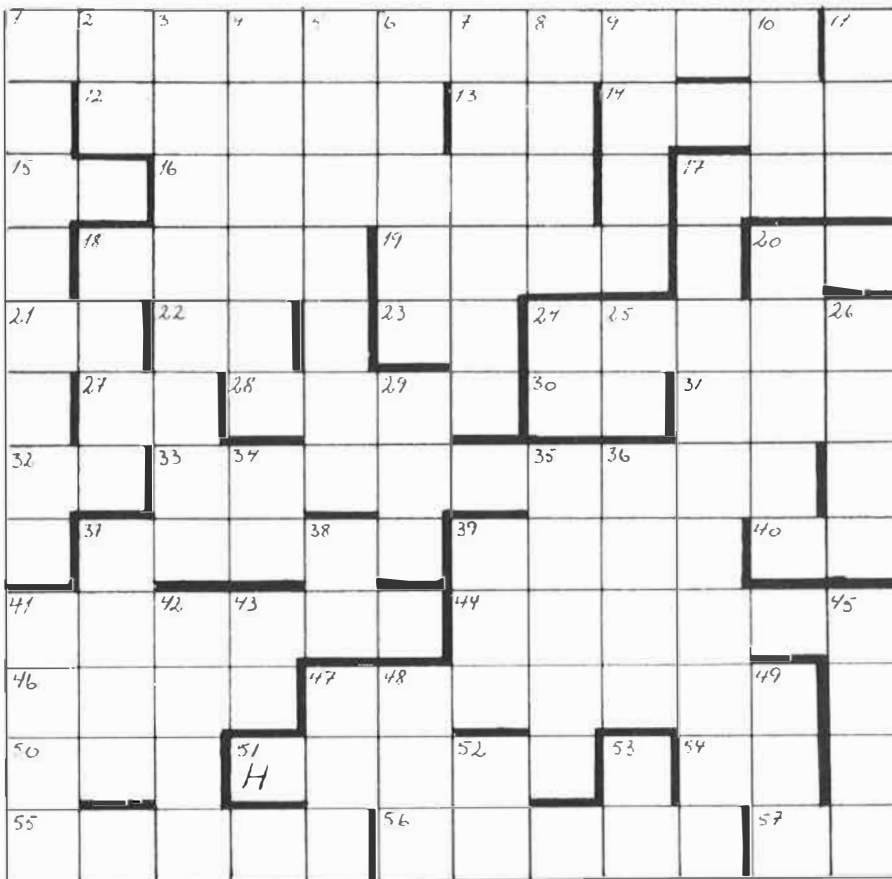
I frykt for at det kunne koma fleire ras, blei ikkje vegen opna før ein geolog frå Vegdirektoratet hadde undersøkt

fjellet. Dette skjedde onsdag, så Ørsdals-bygda måtte klara seg i 4 dagar utan vegsamband.

Det har også tidlegare gått ras i Ørsdalstunnelen. I februar 1984 var bygda utan vegsamband i omlag 14 dagar, etter ras inne i tunnelen. Den gongen blei det utført eit større sikringsarbeid, mellom anna med heilstøyping av vel 30 tunnelmeter. Alt i alt reknar ein difor med at tunnelen er trafikksikker slik han nå står.

Kryssord nr. 1/88

Løsning på nr. 4/1987



Følgende vinnere ble trukket ut:

Halvor Folgerø
Vegkontoret

Arne Andersen
Høyeblokken 1A
4029 Stavanger

Løsningen sendes Rygjavegen 197, 4001 Stavanger
innen 20. mars 1988.

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT:

1. «etat» i etaten
12. sjøfugl
13. pro memoria
14. stråling
15. ly
16. husker
17. vokser blomster i
18. upopulær avgift
19. by i Ukraina
20. ytre
21. neste
22. mesterskap
23. bekreftelse
24. skip
27. ytret
28. genuin
30. utrop

31. negativ følelse
32. like vokaler
33. EDB-språk
37. blodveske
39. Davids borg
40. eksisterer
41. avhendet
44. ukedag
46. beisemiddel
47. Urias' hustru
50. nær slektning
51. herje
54. idrettsleker
55. bib. kvinnenavn
56. vri
57. slette

LODDRETT:

1. kjørende
2. sjarm
3. drikk
4. trene
5. kjennskap
6. kjede
7. holde utkikk
8. forskjellig
9. side på lær
10. tall
11. rekke
17. håndbok
18. glire
20. sjømerke
24. som 27 vannrett
25. husdyr
26. bedøvelsesmiddel
29. er temmet
34. flatemål
35. kirkehøytid
36. blomst
37. alene
38. retning
39. avfall
41. også norsk
42. narret
43. Gunnar Nilsen
45. julebakst
47. anmoder
48. etterlatt formue
49. tre
52. kjem. tegn for strontium
53. gammel hest

Danskene erfarer:

SYKKELVEIER GIR FLERE ULYKKER I VEIKRYSS

Antall ulykker med personskader har steget i veikryss på strekninger hvor det er anlagt sykkelveier. Flere syklistene enn tidligere blir påkjørt av høyre- og venstesvingende biler. Dette viser en undersøkelse i Danmark, går det fram av en artikkel i Trafikken & Vi, som utgis av Trykk Trafikk.

Det er flere årsaker til det stigende antall syklistuhell i kryss. For det første kan sykkelveiene gi en falsk trygghetsfølelse ved kryssinger. For det andre er syklistene og bilistene ofte ikke oppmerksomme nok på hverandre når de ferdes på hvert sitt territorium i trafikken. I langt de fleste tilfellene overser de svingende bilistene syklistene som skal rett frem. Bilistene tenker ikke alltid på farten i sykkelveiene. Syklistene er ofte raskere fremme i krysset enn ventet. Mange syklistene kjører også på gult lys i lyskryss. Det skyldes nettopp at de ofte har for stor fart slik at de ikke rekker å bremse.

Rådet for Større Færdelsessikkerhed — som tilsvaret Trygg Trafikk i Norge — har siden mai drevet en kampanje for å gjøre bilistene og syklistene mer oppmerksomme på den økende risiko i veikryss på strekninger med sykkelvei.

Danskene understreker i sin kampanje at bilistene skal holde tilbake for syklistene når de (bilistene) skal svinge til høyre eller venstre i veikryss. (Den samme vikepliktregelen gjelder i Norge). Danskene anbefaler imidlertid samtidig tohjulingene av hensyn til egen sikkerhet å kjøre mer defensivt når de nærmer seg et veikryss. — Senk farten før krysset og prøv å få øyekontakt med den svingende bilisten før du kjører ut i krysset, lyder rådet.



Herre, kven skulle vi gå til?

Kjenner du igjen dette spørsmålet?

Jo, du hugsar truleg at det var Peter som svara sin Herre og meister på denne måten.

Mange av dei næraste hadde drege seg unna fordi Jesus hadde tala harde ord til dei.

Det kom truleg uventa på dei tolv då Jesus spurde dei: «Vil de og gå bort?»

Eg veit ikkje korleis læresveinane reagerte, men eg kan gjerne tenkja meg at det gjekk ein støkk gjennom flokken. Vidare kan eg gjerne tenkja meg at den ellers så spontane og frimodige Peter ikkje var «så høg i hatten» då han tok mot til seg og svara «Herre kven skulle vi gå til? Du har det evige livs ord og vi trur og veit at du er Den Heilage frå Gud».

Men det var ikkje berre dei tolv som får spørsmålet. Nei — det same spørsmålet får me ofte både du og eg.

Vil også du gå bort?

Kva svarar du? Eller kanskje du finn det lettast å berre vri deg unna?

For min del har eg til denne tid fått bedt om å få vera i Nåden når spørsmålet kjem. Men det betyr ikkje at spørsmålet og vanskar er løyste. Nei striden går ofte vidare — og då ikkje minst mot mitt eige sinn.

Mine eigne kjensler kan skifta frå ei tru så fast som det beste grunnfjell, til svart motløyste då tvilen riv og slit i trua mi. Da får eg på ny oppleva at mitt eige verk og mine kjensler held ikkje. Herre — kven skulle eg vel då gå til?

«Eg ville gjerne eiga ei tru så sterk og stor, ei tru som kunne synast i gjerning og i ord.

Men når mi tru sig i saman — og alt mitt eige verk, då har eg berre Jesus, og då er trua sterk».

Takk og lov! Kom du og å bli med i lovsangen.

Tormod E. Nag



— Hvor lenge har vi egentlig hatt denne søknaden til behandling?

Sensor-seminar ved biltilsynet i Haugesund

Av Petter Sivertsen

«Kjøretentamen er bestått, helhetsinntrykket av kjøreturen er bra, men du gjorde noen feil underveis som jeg vil kommentere . . .»

Omtrent slik ordla kjørelæreren seg etter endt kjøretur med en av sine «tentamenselever». I baksetet på lærevogna satt trafikkpedagog S. Dahle og avd.ing. H. Baadsvig. Dahle tok opp hele kjøreturen på videofilm, mens Baadsvig var med som sensor. Bak lærevogna kjørte en av UP's «videobiler». Fra denne ble så hele kjøreturen filmet utenfra. I UP-bilen satt foruten de to politimennene også 3 sensorer fra biltilsynet.

Baadsvig var litt mer i tvil, men bedømte også kandidatens kjøring til «bestått». Vedkommende ble dermed «premiert» med et førerkort for å være villig til å stille opp i denne meget «pressede» situasjonen.

Ovennevnte er hentet fra et to dagers sensor-seminar som biltilsynet i Haugesund arrangerte i slutten av november. Den første dagen ble viet praktisk gjennomkjøring av kjøreturer etter frokost, med og uten elever. Her ble momenter, vektlegging, feil, prøveområde m.v. diskutert. Her var videofilming et fint hjelpemiddel til etterpå å gjennomdrøfte de forskjellige situasjonene.

Den andre dagen ble muntlige teori-prøver tatt opp, også her med video som et sentralt innslag.

Bakgrunnen for seminaret er et stadig behov for samkjøring av sensorer/kjøreskoler, samt å få i gang en faglig diskusjon om dagens førerprøve.

Er biltilsynet/kjoreskolene enige om hvor nivået på førerkort-kandidatene skal ligge?

Vi tok utgangspunkt i de filmene som ble tatt opp. Det ble vist to parallelle filmer på monitorer, en innen fra bilen (kandidatens blikk, rattbevegel-

ser, giring m.v.) og en som ble tatt opp av UP's bil som kjørte bak kandidaten. Her viste også kjøretøyets nøyaktige hastighet, tidsforskjell og turens lengde på filmen. I løpet av to «førerprøver» hadde vi mer enn nok diskusjonsmomenter.

En erfaring vi gjorde var at det var meget nyttig å ha med fagfolk i trafikk-sikkerhet som ikke kom fra kjøreskoler/biltilsynet på en diskusjon om førerprøven. Dermed fikk endel spørsmål en ny vinkling. UP-betjentene hadde flere engasjerte synspunkter på de forskjellige bedømmelsene og «tvilstilfellene» som oppsto på kjøreturene.

I alle fall fortjener UP en stor takk for at de ville være med oss en dag på dette opplegget. Jeg er sikker på at de fikk med seg litt lærdom, de også, ut på veien igjen.

Den andre dagen var viet muntlige prøver, og her fikk sensorene se seg selv og hvordan de utfører sin oppgave (spørreteknikk, opptreden osv.) Læreri!

Konklusjonene på et slikt seminar? De er udelt positive til bruk av video som et samkjøringshjelpemiddel. Dette må videreutvikles. Det bør også utvides slik at alle kjøreskolene får være med.

I dette «forsøket» hadde vi bare med to kjøreskoler.

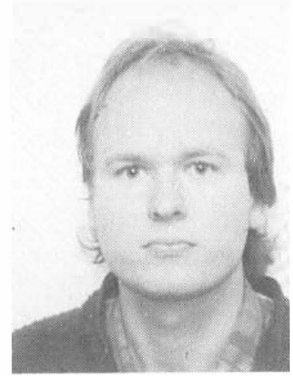
Haugesundar økonomi-direktør i Vegdirektoratet

Frå 1. januar i år har Kjell Håland avløyst Thomas Schiøtz som økonomi-direktør og leidar av Økonomiavdelinga i Vegdirektoratet. Frå same tidspunkt er Budsjettkontoret ført tilbake til Økonomiavdelinga. Budsjettoppfølgingskontoret er nedlagt. Størstedelen av dette kontoret sine oppgåver er overført til Budsjettkontoret.

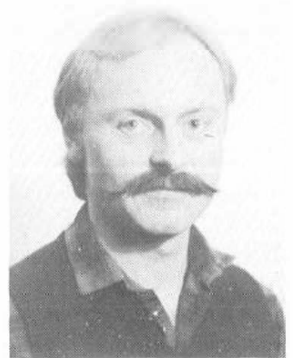
Den nye økonomidirektøren er oppvaksen i Haugesund. Han har også tidlegare arbeid i Vegdirektoratet gjennom fleire år, mellom anna som leidar for Langtidsplankontoret. Dei siste par åra har han vore sekretær for Samferdselskomiteen i Stortinget.

Personalnytt

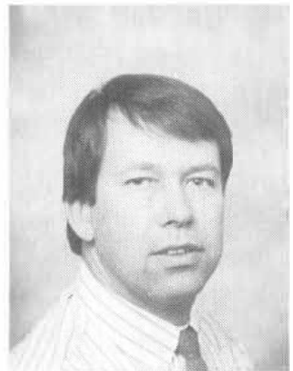
Nye medarbeidarar



Gunnar Nilssen
mekanikar ved Bærheim vegsentral



Jan Østrem
mekanikar ved Bærheim vegsentral



Bjørn Christian Grassdal
planleggar ved Rennesøy (Rennfast)-prosjektet

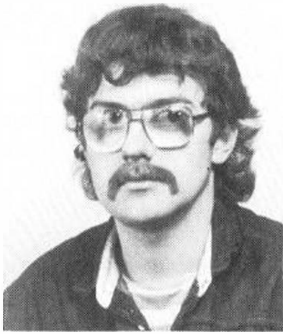
Sjøleigerleilighet i «Fjellheimen»

på Knaben i Vest-Agder, til salgs for tilsatte i Statens vegvesen.

Prisantydning: 50-60.000 kroner.

Henvendelse: Vegoppsynsmann Finn Frestad
Telefon privat (043) 22 071 — Mobil (094) 62 768.

Til minne



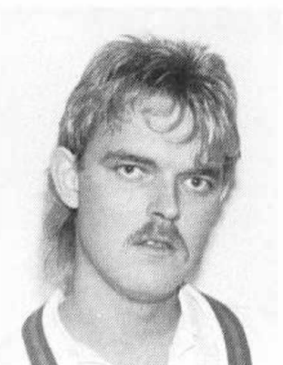
Oddvar Apeland
mekanikar ved Egersund vegstasjon



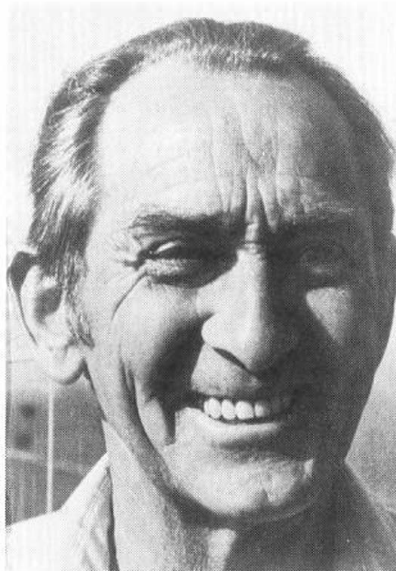
Grethe Marie Samuelsen
kontorfullmektig ved Bærheim vegsentral



Kjell Kvæstad
oppsynsmann, anlegg Sand-området



Kenneth Rott
oppsynsmann, anlegg Haugesunds-området



Gunvald Stange

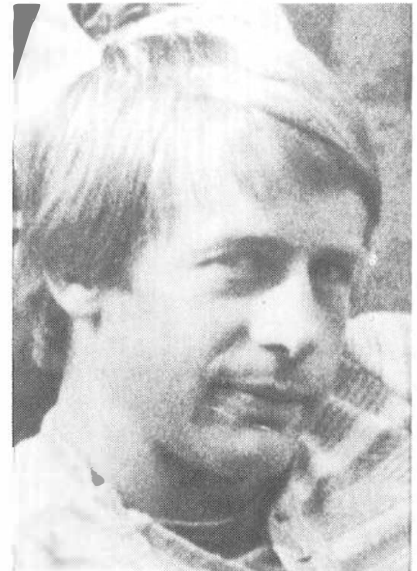
En av vegvesenets veteraner, Gunvald Stange er død. Etter over 40 års tjeneste i vegvesent, de aller fleste av disse årene som sjåfør på lastebil. Stange var en mann som satte sin ære i å gjøre en god jobb for vegvesenet, hans innsats og alltid gode humør var en inspirasjon for mange av hans arbeidskamerater.

Dessverre ble Gunvald Stange rammet av sykdom, så han fikk ikke nyte sin pensjonisttid, slik som han sikkert hadde ønsket seg, med bl.a. hans hobby som hage-drivhus og turer ut i naturen, men humøret var allikevel på topp til det aller siste. Vi som har vært hans medarbeidere er glade for å ha hatt en slik gledespreder og kamerat blant oss.

Vi lyser fred over hans minne.

Karl Støle

Til minne



Ole Helge Danielsen

Overingeniør Ole Helge Danielsen begynte etter endt utdanning ved Stavanger Ingeniørhøgskole, som ingeniør ved Statens Vegvesen Rogaland, anleggsavdelingen i 1970.

Vi lærte fort Ole Helge å kjenne som en åpen og utadvendt medarbeider som vi fort ble venn med. Det var alltid trivelig å arbeide i lag med ham.

Den første tiden deltok han i planlegging av fylkesveganlegg. En oppgave som på den tiden var tillagt anleggsavdelingen. Senere fikk han ansvar for å tilrettelegge og lede anlegg i fylket. Dette var et arbeid Ole Helge trivdes med og utførte med stor dyktighet.

Den siste tiden overtok Ole Helge ledelsen av anleggsavdelingens stab.

Hans positive engasjement og kvikke replikk skapte et godt miljø blant oss, og som vi i dag savner meget.

Vi lyser fred over hans minne.

Olav Kleven

Takk for samarbeidet

Kirsten Alveskjær
kontorfullmektig, regnskapsseksjonen, vegkontoret

Albert Hetland
spesialarbeidar, anlegg Stavanger-området



Olav Audun Østbø
oppsynsmann, anlegg Haugesunds-området



«For mykje folk hos vegsjefen?»

Av vegsjef Chester Danielsen

I avisreportasjen fra fylkesutvalgets møte den 9. d.m. fremgår det at fylkesvaraordfører Kjell Erfjord bl.a. skal ha uttalt at »... jeg oppfatter det slik at det er for mye folk i forhold til arbeidsoppgavene». Han stilte samtidig spørsmålstegn ved om etaten virkelig tar konsekvensene av nedskjæringene.

Bakgrunnen for disse uttalelsene må åpenbart være følgende passus i vår orientering til samferdselsstyret og fylkesutvalget om virkningene av budsjettreduksjonen for fylkesvegvedlikeholdet:

«I denne omgang har ikke vegsjefen funnet det riktig å foreslå oppsigelser eller permitteringer. Selv om mannskapsstyrken vil bli for stor i 1988, vil oppsigelser ha store negative konsekvenser bl.a. for rekrutteringen innen vegvesenet. Dersom reduksjonene fortsetter utover 1988, kan det imidlertid bli aktuelt å ta opp denne saken på ny.»

Det er selvfølgelig budsjettreduksjonen og ikke noe annet som er bakgrunnen for at mannskapsstyrken i *fylkesvegvedlikeholdet* kan bli for stor i år.

Fylkespolitikerne stiller tingene fullstendig på hode ved først å foreta en ganske vesentlig og uventet reduksjon av budsjettet (vedlikeholdet) og deretter nærmest gå til *angrep* på vegsjefen fordi dette ikke i første omgang har resultert i oppsigelser.

Selvfølgelig må vi etter hvert som budsjettene blir skrevet ned og redusert, før eller siden komme i den situasjon at vi har for mye folk. (Den dagen vi ikke får penger i det hele tatt, må vi si opp alle mann.)

Det er flere grunner til at vi foreløpig slipper å gå til oppsigelser:

- Vi har statsbevilgninger og ekstraordinære bevilgninger å falle tilbake på. Vi kan således i en viss utstrekning overføre folk fra vedlikeholdet til andre oppgaver. Hadde vi vært en ren fylkeskommunal etat, hadde situasjonen vært adskillig vanskeligere for oss. Jeg tør ikke tenke på hvorledes vår budsjett situasjon da ville vært.
- Vi har gjennom en årrekke systematisk *reduisert* vår arbeidsstokk. Følgende tall viser dette:
 - 1980-460 tilsette i arbeidsdriften
 - 1981-425 tilsette i arbeidsdriften
 - 1983-396 tilsette i arbeidsdriften
 - 1985-342 tilsette i arbeidsdriften
 - 1987-329 tilsette i arbeidsdriften

Dette gir en samlet reduksjon på 131 tilsatte i løpet av de siste seks årene, noe som tilsvarer en gjennomsnittlig årlig reduksjon på vel 5 %.

Reduksjonen skyldes bl.a. at vi i flere år har hatt ansettelsesstopp i arbeidsdriften.

Vi har også hatt inndragning av stillinger på administrasjonsbudsjettet og likevel maktet å fremme store, nye vegsaker.



Jeg vil tro at det er få, om noen, fylkeskommunal etat som kan vise til tilsvarende reduksjoner i sin arbeidsstokk.

Til tross for den reduksjonen som vi har hatt hittil, vil den helt uventede og meget store (ca. 25 %) nedgangen i fylkesvegvedlikeholdsbudsjettet sette oss i en vanskelig sysselsettingsmessig situasjon.

Under Samferdselsstyrets behandling gav vi derfor muntlig orientering om at vi nå ville gå ut og orientere alle tilsatte over 60 år om muligheten for førtidspensjonering via invalidepensjon. Dette er et tiltak som er følsomt, og som kan virke noe dramatisk. Vi ønsket derfor ikke å fokusere på det før saken var klarert med organisasjonen, og vi tok det derfor ikke med i vår skriftlige orientering.

I dag har vi i alt 51 tilsatte over 60 år i driften. Dette er 16 % av alle tilsatte og illustrerer tydelig den forgubingen som har foregått i etaten de siste årene.

Av avisreferatene fremgår det at fylkespolitikerne irriterer seg over det de oppfatter som en unødvendig høy bemanning. Jeg håper at jeg med ovenstående har vist at denne oppfatningen må være feil og bunne i manglende informasjon til politikere om vår faktiske bemanningssituasjon. Det er i forhold til de disponible midler, dvs. fylkets bevilgninger, at mannskapsstyrken kan bli for høy og ikke i forhold til arbeidsoppgavene.

VEGBRUKARSPALTA

Kva med E 76 i Skjold?

Dette var overskrifta på eit innlegg eg hadde i Haugesunds Avis, etter at budsjettforslaget for 1988 frå vegsjefen i Rogaland ikkje hadde tatt med omlegging av E 76 i Skjold. Eg reknar nå med at denne omlegginga vert tatt med på 1989 budsjettet, noko anna kan eg ikkje skjønna eller godta. Det har lenge vore planar om denne omlegginga. I Haugesunds Avis av 24/9-77 står det: «ein er nett byrja arbeidet med detaljplanen for omlegging av E 76 i Skjold og planen skal vera ferdig neste år. Pengar til arbeidet er først teke med i vegplanen for neste periode, det vil seia etter 1982. «Seinare vart planen lagt til side av omsyn til meir preserande oppgåver, m.a. innfartsvegen til Hauge-sund og revideringa av Norsk vegplan. Er det dei som masar mest som får mest?

I februar 1986 arrangerte difor Skjold husmorlag eit folkemøte der folk frå vegkontoret også var tilstades. Møtet samla mykje folk og ein kan vel kalla det eit folkekrav at det vert gjort noko med vegen i Skjoldavik. Aller helst ynskte ein å ha sykkel/gangveg langs E 76 gjennom

ein heil del av Skjold, frå Ersland til Solheim, men det kan ein ikkje rekne med på svært lang tid. Optimismen var likevel stor då me gjekk frå dette møtet, då vegkontorets folk snakka om byggstart i slutten av 1988, og at ein muligens kunne finne ei mellom-bels løysing rundt Karineset. Noko løysingar her har dei ikkje funne, og der er og blir ein farlig stad. Nå er me komne inn i 1988 og eg vonar inderlig at i dette året må det første spadetaket bli tatt på omlegginga av E 76 i Skjold.

Trafikken aukar her slik som andre stader, og for oss mjuke trafikantar vert faren berre større og større. Berre eit under at det ikkje har hendt fleire ulykker. Sjøl er eg veldig glad i å gå turar, og slik eg bur må eg på E 76. Men etter fleire hendingar nå i vinter er eg verkeleg blitt redd, då eg fleire gongar har vore nær ved å bli påkjørt. Dette har hendt meg, kva med alle dei andre? Mange er dei mødre med barnevogn og ein liten ved sida som eg møter, som berre ristar på hovudet av fortvilelse der dei smyg seg langs støypekanten. Det som skulle vera ein kosetur til handelsmannen eller



Birgit M. Langeland
Skjold

venninna vert eit mareritt. Dei eldre vågar mest ikkje å gå langs E 76, og å sende barn på denne strekningen er livsfarleg.

Kjære vegsjef, vegkontor. Eg veit de prøver å forstå oss og har hug å rette på dette og eg ser med glede fram til at noko skjer i 1988/89, som tidlegare lova, før noko meir alvorleg hender. Om ikkje all grunnavståing vert i orden, må det gå ann å ta til med 1. byggetrinn, Isvik-Skjold skule. Fram til Skjold skule må iallfall sykkel/gangveg gjerast ferdig, om det skal vere til hjelp for barn og ungdom.

Utvidet fylkesvegnett og fylkes-tilsatt vegsjef

Av leder i Norske kommuners sentralforbund Jakob Eng

Vegsjefens betraktninger om staten eller kommunene bør overta fylkesvegene på grunn av fylkeskommunenes økonomiske krise er interessant. Jeg er enig i at en 2-delning synes mest hensiktsmessig og rasjonelt. Begrunnelsen for at staten og kommunene skal overta vegnettet er dog fylkeskommunens stramme økonomi. Dette kan ikke være avgjørende for oppgavefordelingen, og det er kritikkverdig at felles offentlige inntekter ikke fordeles i samsvar med de oppgaver forvaltningsnivåene har. Det er meningsløst at pengeriklighet skal ha betydning for hvor politiske organ og etater ønsker tilknytning. Vegsjefen skriver: «Det er på riksvegsektoren at fylkespolitikere virkelig kan boltre seg.» Etterat en eventuelt får en 2-delning som

foreslått blir det en statlig og en kommunal forvaltning. Prinsipielt vil en bort fra fylkesvalgt oppnevning til statlige nemnder, og at lokalpolitikere skal være «gissel» for statlig politikk. Dette må våre fylkespolitikere ta med i sin vurdering.

Jeg tror at alternativ 3B er best: «Utvidet stamvegnett blir riksveger. Øvrige riksveger omklassifiseres til fylkesveger. Kommunalvegnettet forblir i hovedsak uendret.» Fylkeskommunens økonomi må selvsagt styrkes slik at vegstandard kan opprettholdes. Vegsjefen bør bli fylkeskommunal og samordnes med fylkessamferdsels-sjefen. Dermed får vi bl.a. en felles etat med ansvar for riksvegsamband, og en sannsynligvis mer rasjonell og rimeligere forvaltning.



POLITIKARKOMMENTAREN

Vi må si nei til spiralen

Alle er enige i at bilismen har mange negative sider. Det kan nevnes forurensing, energisløsende, krever store arealer til dyre veier osv.

Alle synes også å kunne enes om at buss og tog er bedre alternativer når flere mennesker skal flyttes fra et sted til et annet. Likevel legges det stadig opp til en ny omdreining av bilismespiralen.

Denne spiralen er vel verdt et studium. Det hele bygger på prinsippet om at når forholdene legges til rette for bruk av bil så øker bilbruken. En amerikansk forsker hevder at et hvert felt på en vei fylles opp. Dette igjen fører til kødannelse og krav om flere og breiere veier.

Et annet moment er mangelen på alternativer. Så lenge buss og tog ikke er konkurransedyktige med bilen, pris- og kvalitetsmessig, er dette med på å gjøre bilen enda mer aktuell.

Det vi har sett er at kollektivtrafikkens kår forringes i takt med privatbilismens framkøst. Bussene kommer ikke fram i ruchttrafikken, inntektene svikter og ruter legges ned. Det siste gjelder også for toget på Jæren. De kollektive tilbudene blir dårligere og dårligere, og folk henvises til å bruke bilen. Dette er

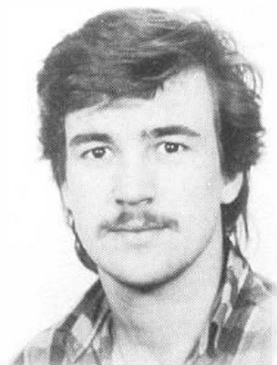
den andre siden ved den samme spiralen.

Vel vitende(?) om denne utviklingen legges det ny ved på bålet. 1500 millioner kroner til veibygging i Rogaland de neste 12-13 åra står i grell kontrast til S.O.T.s årlige støtte på et par millioner. Kollektive løsninger nedprioriteres når transport-tilbudet skal sikres.

Men det er her det må sates. Et godt utbygget kollektivsystem er måten utviklingen kan snus på. Buss og tog må gjøres så attraktive at folk velger å bruke disse framfor bilen.

I dag bygger vi veier for å svelge unna rucht-toppene. Fire timer i døgnet, 7-9 og 15-17, er det kork på motorvei mellom Sandnes og Stavanger. Må vi da utvide denne traséen, eller kan midler brukes til en slik styrking av kollektivtilbudet at videre utbygging blir overflødig? Vi må ikke glemme at en buss tilsvarer 1/2 km bilkø i transportkapasitet.

Kollektive løsninger faller også klart rimeligere for samfunnet. En undersøkelse utført av Transportøkonomisk Institutt for Oslo/Akershus-området viser at løser en transportbehovet fram mot år 2000 ved å satse på privatbilen framfor kollektivtrafikk, faller dette fire



Kjetil Njå

Leder Stavanger Sosialistisk Ungdom

ganger så dyrt! Et viktig moment i disse økonomiske slanketider.

Nå må samferdselspolitikere og vei-planleggere få øynene opp for den utviklingen som finner sted, og tenke kollektivtrafikk. Vi trenger bussfiler, léskur og skjermede bussveier, ikke flotte veianlegg for matpakkekjøriere. Vi trenger flere busser og billigere billetter, ikke bilkøer. Disse tingene henger nøye sammen. Denne sammenhengen må ansvarlige myndigheter se, for så å stanse spiralen.

Innholdsrikt år for pensjonistforeningen

Av foreningens formann, Per Hole

Året 1987 er over i historien. Årsberetninger og statistikk skal i denne sammenheng utarbeides og vise oss årets resultat.

Pensjonistforeningene vil, idet vi takker yrkesaktive for godt samarbeid meddele følgende: Også i året 1987 har vi mistet flere av våre kjendte og trofaste tjenestemenn i vegvesenet. Vi vil minne disse og hedre dem med å lyse fred over deres minne.

Nye pensjonister har vi fått i et antall av 14 personer. Disse ønsker vi velkomne til våre foreninger og som deltakere på våre møter.

Vårt arbeid har som tidligere vært i samsvar med vår lovs formålsparagraf. Det har vært avholdt vår og høstmøter. Tilslutningen til møtene har vært god

og møteprogrammene innholdsrike. Møtedeltakerne er gitt orientering om aktuelle saker vedrørende eldreomsorg og eldres rettigheter. Likeså hvordan den enkelte på beste måte bør innrette seg, samt ta vare på sin helse og trivsel. Vårt arbeid med å heve statspensjonene på linje med K.L.P.-pensjonerte er brakt i havn. Våre årlige turutflukter er opprettholdt med stor deltakelse. Årets tur ble en stor suksess, med mange utfor-glemmelige minner for deltakeme.

Våre foreninger har hatt flere representanter til fylkesforeningens årsmøte og seminarer. Hovedstyret behandler og fremmer saker til administrasjon, fylkesforening og Norsk Pensjonistforbund.

Selv om pensjonister og pensjonistforeninger har liten medbestemmelsesrett, er det en kjennsgjerning at påvirkning har sin store betydning.

Av saker som vi vil fortsette å arbeide med nevnes:

1. Opprettelse av eldreråd i alle kommuner.
2. Styrking av hjemmesykepleien, bygging av nye sykehjemsplasser, bedre og flere aldersboliger, samt utvidet service — tjeneste for handikappede og eldre.
3. At overføringen av omsorgen for syke og eldre til kommunene ikke må medføre ulik behandling grunnet kommunenes økonomi.
4. At pensjonene blir justert i takt med lønningene.
5. At statspensjonene blir beregnet etter samme regler som for regjering og høgsterett.
6. At pensjonisters skattemessige fordel blir opprettholdt (særfradrag grunnet alder).

IKKE TØFT Å VÆRE DØD



-VELG LIVET HOLDNINGSENDRING I TRAFIKKEN

Vegar her vest

— Eg las om Åkrafjordvegen i går. Det er mange slike vegar på Vestlandet. Sjå berre kva som skjer. Byggar veg over fjella, i aust har dei to køyrebanar og dei er fine og breie, her vest let dei det vera. Framleis dei gamle. Det er ikkje så nøye med oss. Skal sjå dei ynskjer avfolka heile landsdelen. «Det er vi som har kongehuset», sa ein austlending ein gong. Ja, ja da 'e' no so.

(Den 80 år gamle diktaren og gartnaren Olav H. Hauge frå Ulvik i Hardanger, i eit intervju med Haugesunds Avis 14. november 1987.)

NITO-årsmøte

NITO hadde årsmøte den 25. januar og nytt styre blei:

Formann:	A. Johannessen
Nestformann:	Ø. Kommedal
Sekretær:	S. Yndesdal
Kasserar:	G. Strømstad
Styremedlem:	M. Iversen

Solvåg Yndesdal

7. At tidligere tellerskrittordning på telefon gjeninnføres.
8. At egenandel ved legebesøk sløyfes.
9. At begravelsesbidraget økes i takt med omkostningene.

Kjære leser: Vårt arbeid vil alltid være til beste for nåværende og kommende pensjonister. Støtt derfor vårt arbeid.

TILLITSMANNENS SPALTE

Rogaland Vegtekniske forening organiserer oppsynet og tekniske tegnere også kalt TT-gruppen.

Våre medlemmer er spredt over hele fylket og kontakten mellom medlemmene og de tillitsvalgte blir ofte nok så tilfeldige.

Som tillitsvalgt i Statens vegvesen har vi anledning til å utføre det meste av dette tillitsmannsarbeidet i arbeidstiden. Samtidig har vi i utedriften et stort ansvar for den daglige driften som ikke uten videre kan legges til side. En stopp i utedriften, også for kortere tid (timer) har store økonomiske konsekvenser.

RVF ønsker seg i fremtiden ordninger på lik linje med NAF's hovedtillitsmann. Helst på heltid, men gjerne på deltid med vikarordning slik at ikke overtid må benyttes.

RVF har i likhet med alle organisasjonene vært gjennom den første prosessen av ny organisasjonsplan for Statens vegvesen i Rogaland. Vi i vår forening har fra første stund vært positiv til en omorganisering som kunne medføre en mer smidig og effektiv etat.

Etter første runde av forhandlingene er vårt inntrykk at så ikke er oppnådd. Derfor er de gjenstående forhandlingene om utdelegering av ansvar og myndighet til utedriften av avgjørende betydning for at intensjonene i personalplan skal oppfylles.

Tross alt er det utenfor vegkontoret at hovedtyngden av bevilgningene blir brukt. Derfor er det viktig å få en organisasjonsform som sikrer den beste utnyttelse av de ressurser vi har til rådighet. RVF mener at dagens lange ordre- og ansvarsspiral, gjennom og innom forskjellige spesialavdelinger på vegkontoret, har byrokratisert og vanskeliggjort arbeide med effektivisering av utedriften.

RVF mener at ansvar og myndighet må plasseres så nærme arbeidslassen som mulig. Derfor har uteledelsen for lenge siden innsett nødvendigheten av at f.eks. formann/lag har og vil få mer og mer ansvar for det utøvende arbeide. Likeledes må uteledelsen få det fulle ansvar for koordineringen av utedriften. Derfor er vi enige med Vegdirektoratet som mener at all detaljstyring fra distriktsledere og spesialavd. på vegkontoret må opphøre straks.

Vegkontorets framtidige oppgave må være å legge forholdene til rette med avgjørelser om bygging, hoved- og detaljplaner samt finansiering av prosjektene. Byggeplaner og gjennomføring av prosjektene må tillegges utedriften.

RVF vil i de forestående forhandlinger stå hardt på for å få til en organisering av utedriften etter intensjonene i manifestet. Vi har sterke signaler på at Vegdirektoratet deler vårt syn i denne sak, så min oppfordring til adm. blir:

Gi utedriften det ansvar og myndighet som trengs for å gjøre utedriften effektiv og konkurransedyktig, til beste for samfunnet og de ansatte.

På tampen vil jeg personlig benytte anledningen til å takke alle kollegar og kjente for et godt samarbeid i Statens vegvesen gjennom snart 15 år. Jeg fratrer min stilling i løpet av mars for å gå over i annen virksomhet.

Jeg ønsker med dette alle ansatte lykke til med en framtidig, god og interessant arbeidsplass i vegvesenet.

Eivind Sivertsen

leder av Rogaland vegtekniske forening (RVF)



Retur adresse: Postboks 197
4001 Stavanger

C

