

Rygjavegen

Nr. 2 - juni 1988

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland





RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 2 - juni 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

Forsidefoto:

Driftsjef Arne Njå (t.h.) overrekker nøklene til det nye kontorbygget ved Nærbø vegstasjon til vegmeister Per Skårland, ved den offisielle åpning av nybygget.
(Foto: Harald Sel.)

INNHALD

- 3 Prosjektprogrammet
- 4 Nytt kontorbygg på Nærbø
- 5 Nytt samband motorvegen-Hillevåg
- 6 Fra Verne- og helsekontoret
- 7 Mi meining
- 8 Kryssord
- 9 Dødsulykker i Rogalandstrafikken 1987
- 10 Ansgard Trodahl ser tilbake
- 11 Personalnytt
- 12 Organisering - kvalitetsikring - krav - kontroll
- 13 Det nye likestillingsutvalget i arbeid
- 14 Helgøysund bru åpnet
- 15 Ti bud for god helse
- 16 Pensjonstyper og regler for vegvesentilsette
- 17 Vegbrukarspalta
- 18 Politikarkomentaren
- 19 Storlygaren
Tillitsmannens spalte

*Arbeidslag frå arbeidet med Suldalsvegen ved Solheimsvik i 1937.
Frå venstre: Magne Ås, Odd, Odd Sogra, Odd Ivars-
flaten, Engen (fornamn ukjent), Matningsdal (for-
namn ukjent), Johan Andersen (kalt Villmarkens
sønn) og Alfred Lillehammer.
(Biletet har me lånt av Alfred Lillehammer.*



Prosjektprogrammet – samordningsystem for planleggings- og byggeprogram

Av plansjef Halvor Folgerø

Et vegprosjekt gjennomløper mange faser fra det fattes vedtak om at prosjektet skal bygges fram til tidspunktet da den første trafikanten får ta anlegget i bruk. Og det er ikke alltid like enkelt å løse prosjektene gjennom de mange portene som må passeres før det endelige resultatet trer fram i praksis.

Men noen av disse fasene har vegvesenet likevel relativt god kontroll med. Særlig gjelder det fasene

- detaljplanlegging inkludert detaljplanvedtak
- byggeplanlegging
- grunnnerv
- anleggsstart

En effektiv gjennomføring av vegprosjekt er avhengig av at det er satt av tilstrekkelig tid og ressurser til de ulike fasene, og at tidsfrister blir overholdt.

Vegvesenet har idag systemer som f.eks. planleggingsprogram og byggeprogram som skal sikre at det blir foretatt en riktig prioritering og samordning av de ulike oppgavene vi står overfor på planleggings- og utførelsessiden, og hvordan de tilgjengelige ressursene skal disponeres for å oppnå oppsatte sektormål.

De eksisterende systemene sikrer imidlertid ikke en god nok sammenkobling av de ulike fasene fra detaljplanlegging til anleggsstart. Særlig avsettes det for liten tid til grunnnerv.

Grunnseksjonen ved vegkontoret utviklet i 1987 et EDB-basert system med sikte på å oppfylle de kravene som er nevnt ovenfor. Systemet har fått benevnelsen prosjektprogram og kan defineres som et styringssystem for å koordinere detalj-/byggeplanlegging, grunnnerv, budsjettering og anleggsstart.

I samsvar med ledermøtets vedtak i september 1987 ble systemet tatt i bruk fra 1.12.1987. Det er i utgangspunktet forutsatt at opplegget skal omfatte alle prosjekt som skal gjennomføres i 1988. Men vi må nok regne med en del «barnesykdommer» som forhåpentligvis blir rettet opp i løpet av året. Systemet er nærmere beskrevet i rundskriv nr. 69/87 fra vegkontoret, og jeg viser til dette for mere detaljert informasjon.

Jeg vil her begrense meg til en kort omtale av opplegget. Som jeg nevnte tidligere, er hensikten med programmet:

- å koordinere prosessene planlegging – grunnnerv – budsjettering – anleggsstart for de aktuelle prosjektene enkeltvis og samlet ut fra gitte rammer og disponible ressurser
- å fungere som et styringsverktøy for ledelsen.

Dermed vil vi oppnå følgende:

- sikre at omforente tidsfrister blir overholdt



- få til en bedre gjensidig orientering mellom avdelinger/seksjoner om prosjektstatus, framdriftsplaner og om-prioritering
- få klarlagt ansvarsforholdet for de ulike fasene (prosjekt-ansvarlig)
- bedre ressursutnyttelse.

I prosjektprogrammet inngår følgende elementer:

Prosjektprogram – overordnet styringsdokument.

Prosjektplan – styringsdokument på seksjonsledernivå.

Prosjektrapport – internt styringsdokument for grunnseksjonen.

Hele programmet er basert på bruk av EDB, og dette er avgjørende for effektiv drift og vedlikehold av programmet.

Det legges opp til at prosjektprogrammet skal drøftes og godkjennes av vegkontorets ledermøte. Leder møte bør særlig behandle spørsmål i tilknytning til prosjektprioritering, tidsfrister og kostnader (årsforbruk). I senere møter vil ledermøtet foreta rullinger av prosjektprogrammet, og da særlig nødvendige justeringer av tidligere oppsatte frister og prioriteringer.

Når ledermøtet har gitt klarsignal, er det så opp til neste nivå å sørge for den mere detaljerte koordinering og gjennomføring av prosjektprogrammet. I praksis vil det være seksjonslederne på de berørte avdelingene som i fellesskap står for dette arbeidet. Siden det er grunnseksjonen som utviklet systemet, vil denne seksjonen i begynnelsen fungere som sekretariat for seksjonsleder-gruppen og forestå den løpende driften av prosjektprogrammet.

Arbeidsdelingen mellom de berørte avdelinger vil senere kunne endres ut fra de erfaringer som gjøres med systemet i innkjøringsperioden.

Opning av nytt kontorbygg på Nærbø

Tekst og foto: Harald Sel

Det nye kontorbygget ved vegstasjonen på Nærbø blei offisielt opna i april. Som kjent er bygget blitt landskjent, iallfall innan Statens vegvesen, på grunn av dei låge byggekostnadane og dugnadsinnsats frå dei tilsette ved stasjonen. Om bygget hadde me ein omtale i Rygjavegen nr. 1/88, så dei som ynskjer fleire opplysningar kan bli tilbake i dette. Her nøyer me oss med å gje nokre glimt frå bygget og frå opningssermonien.



Jon G. Husveg, som er tillitsmann for Statens Veitjenestemannsforbund, helsa frå dei tilsette i utedrifta. Arbeidarane hadde valt å feira nybygget med eigen fest saman med ektefeller/sambuarar, i staden for å veru med på opningssermonien.



Må Vegmuseet flytta?

Norsk Vegmuseum kan verta flytta frå Hundsfossen dersom ikkje forsvaret og Lillehammer kommune vert samde om reguleringsplanen. Forsvaret har protestert mot utbygginga på grunn av skytebana i området. Dagleg leiar av museet, Geir Paulsrud seier at dei alt har mist mykje tid, og har alvorleg vurdert å flytta det planlagte vegmuseumet, melder bladet Gudbradsdølen.



Vegmeister Per Skårland orienterer om nybygget. I Bakgrunnen: Torleiv Haugvaldstad, Chester Danielsen, Alv Moi, Audun Løken og ordførar i Hå, Kjell Lund.



Ordførar i Hå, Kjell Lund, held tale og gratulerer vegvesenet med nybygget. På biletet ser me elles frå venstre: Alv Moi, Audun Løken, Per Skårland, Jon G. Husveg, Arne Njå, Kirsten Smedvig, Johan Lund og Chester Danielsen.



Anne Elise Njærheim (t.v.) og Eli Undheim har fått gode arbeidsforhold i nybygget.

Nytt samband motorveien – Hillevåg

Av Tore Eilersen Tegning: Sissel Norland

Som en fortsettelse på Ytre Ringvei Vest er vi nå kommet til parsellen mellom E18 (Motorveien) og Rv 14 (Hillevågsveien). Parsellen er også kalt «Ny Fritjof Nansensveg».

Det er nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra Stavanger kommune og Vegvesenet som arbeider med de forskjellige aldernativene.

Traseen følger eksisterende Fritjof Nansensveg fra E 18 og forbi Svend Foynsgt. Her fortsetter den rett fram inn på tidligere Brynes planteskole, nå overtatt av Rogaland sjukehus, og munner ut i Hillevågsvegen ved «Speilhuset».

Den øvre delen, fra E 18 til krysset ved Svend Foynsgt. vil gå i samme trasee som nå, men det vil sannsynligvis bli foretatt endel omlegging av kryss, stenging av avkjørslser osv. Dette er endel av de ting vi arbeider videre med i gruppen.

Vi arbeider med to forskjellige forslag til trasee. Den ene forutsetter tunnel under området til sykehuset, dyp trasee, og den andre kulvert (cut and cover), grunn trasee. Begge disse traseene går ned ca. 50 m etter krysset ved Svend Foynsgt. og er inne i kulvert etter 150–200 m.

Av disse to aldernativene er det kulvert som har pekt seg ut som den mest sannsynlige løsningen. Grunnen er fjellets beskaffenhet i linjen (retning på fjellets glideflate) og liten overdekning over tunnelen. Kulvert ser ut til å bli den billigste, beste og enkleste løsning.

Fra Speilhuset til Strømsbrua må det også foretas utvidelser, ombygging av kryss og avkjørselsanering, men så langt er ikke arbeidsgruppen kommet.

Etter hovedplanen er riksvegen tenkt bygd som vegtype 8, avkjørselfri, og med en hastighet på 60 km/t. Kjørebanebredde 3,25 m med 0,5 m skulder mot kantstein og 1,0 m mot grøft.

En eventuell tunell vil bli bygd som type 8, dvs. 45 m² tverrsnitt med fri høyde på 4,5 m og kulvert i begge ender.

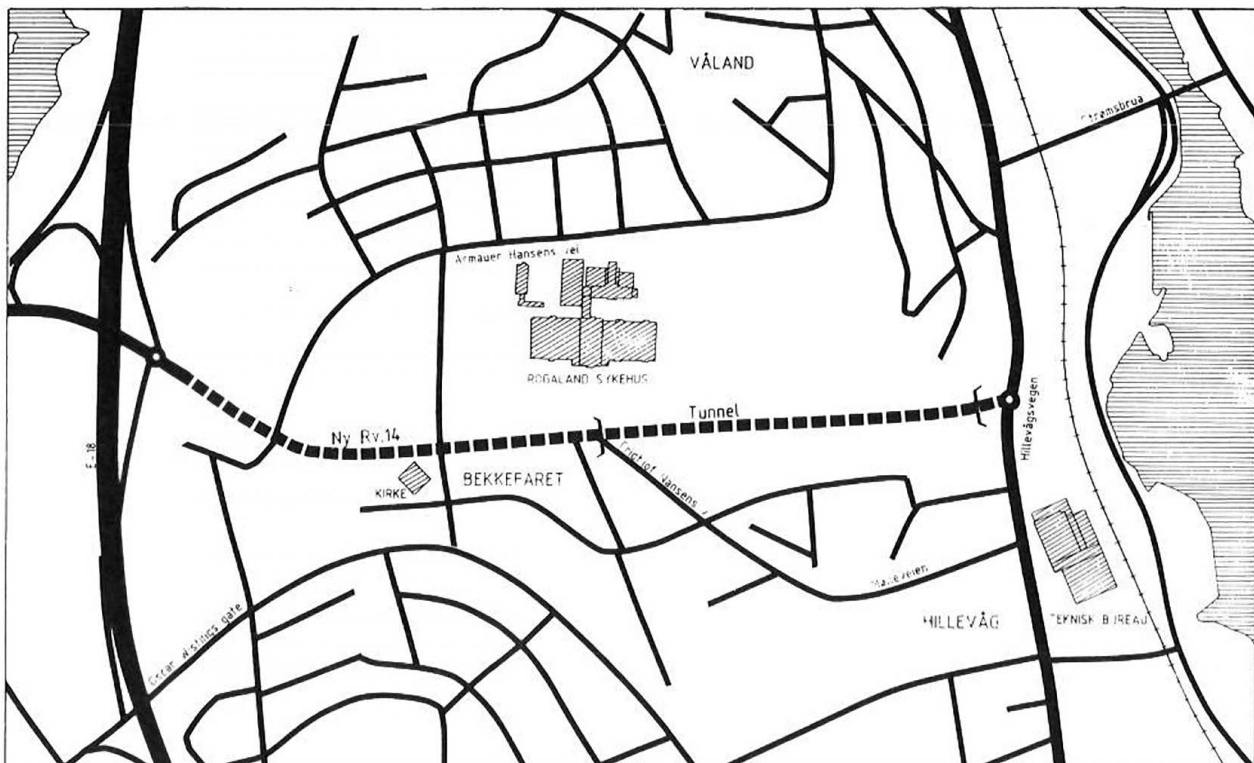
En eventuell kulvert løsning, vil ha samme kjørebane og skulder som tunnel, men en fri høyde på 5,0 m.

Ved full utbygging av Rv 14 regner en med en trafikkmengde på ca. 15300 kjøretøy i døgnet (ÅDT).

Det foreligger en støyvurdering med forslag til tiltak som er datert august 1981. Her foreslås det støyskjerm på nordsiden av Fritjof Nansensv. mellom Armauer Hansensv. og Svend Foynsgt. Videre støyskjerm på sydsiden av F. Nansensv. fra S. Foynsgt. til Andrees gt. På nordsiden på samme strekning er det foreslått støyvoll.

Målsettingen for prosjektgruppens koordinerende planfunksjon er at det skal foreligge ferdige byggeplaner og tilgjengelig grunnpr. 1.1.1990. Dette er begrunnet i at denne parsellen har høyest prioritet innen Stavanger kommune for perioden 1990–93, og at en antar at det vil være skaffet midler innen nevnte tidspunkt.

Også av hensyn til arealutnyttelsen på sentralsykehusets område er det viktig at planleggingen forseres.



Skissen viser den aktuelle traseen for sambandet motorvegen (E 18)–Hillevågsvegen. 500 meter av total lengde på 1100 m vil bli bygd som tunnel eller kulvert.

Fra Verne- og helsekontoret

Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani (AKAN) 25 år

Tekst: Turid Nordbø Tegninger: Guri Eriksen

Gudmund Harlem, sosialminister 1955–61, startet aksjonen «Bred Front». Denne aksjonen ga støtet til AKAN som LO og NAF stiftet i 1963.

Den gang var holdningen at de som jobbet med alkoholmisbruk var avholdsfolk, og det tok tid å få bukt med denne misoppfatningen. I starten var det oftes personalsjefene som var med i det praktiske arbeidet. I dag er det Arbeidsmiljøutvalget (AMU), med underutvalget AKAN som ivaretar AKAN's retningslinjer.

Historikk

Alkohol har vært kjent i årtusener. Funn fra et ca. 8000 år gammelt spansk hulemaleri viser motiv som kan tyde på at alkoholen var kjent allerede den gang. Ikke minst forteller Bibelen om alkoholbruk. Den første systematiske avholdsmann, matematikeren Pytagoras, finner vi i det gamle Athen.



Norrøn tid

Drikkeskikkene var i norrøn tid også knyttet til hedensk gudedyrking. Gamle norske lover påbød ølbrygging til de store høytider. Magnus Lagabøter avgrenset denne plikten, fordi det ble så store utglidninger at det gikk utover rettssikkerheten.

Kristen tid

Det merkelige ved de hedenske drikkeskikker var at de fortsatte etter kristen-

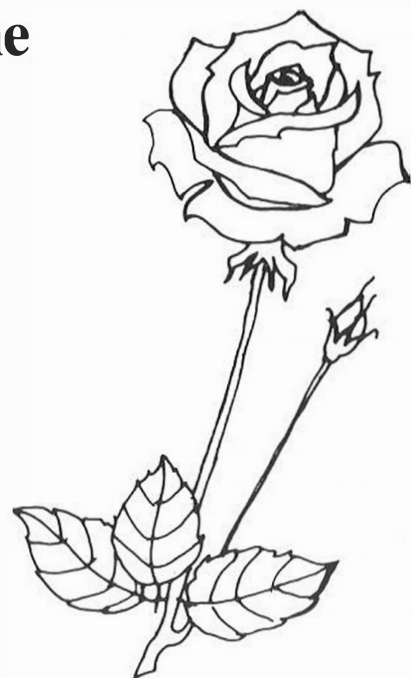
dommen ble innført. Vindyrkingsområdene i Europa økte påfallende med utbredelsen av katolisismen. De katolske prester og munke i mellomalderen, var i regelen ikke mer avholdne enn de gamle vikingene. Tradisjonene ble ført videre med byliv og Håndverklaug og «gilder» som grodde opp. Det ble i samband med disse drikkelagene nødvendig å fastsette nøyaktig hvor mye det var tillat å spy. Skikken med «blåmandag», og retten til å sove ut rusen på tirsdag hørte med «arbeidsmiljøet» og var svært populær hos håndverkervennene.

Brennevin

På 1500 tallet dukket brennvinet opp som en mirakelmedisin, og ble kalt aqua vitae, livets vann, akevitt. Til og med straffefanger fikk utdelt dette «styrkemidlet». Det hørte og med til barnefødsler, både for mor og den nyfødte. Brenneriene var den viktigste industri da Norge ble fritt i 1814. På midten av 1800-tallet dannet Stavangermannen Asbjørn Kloster det første avholdslaget.

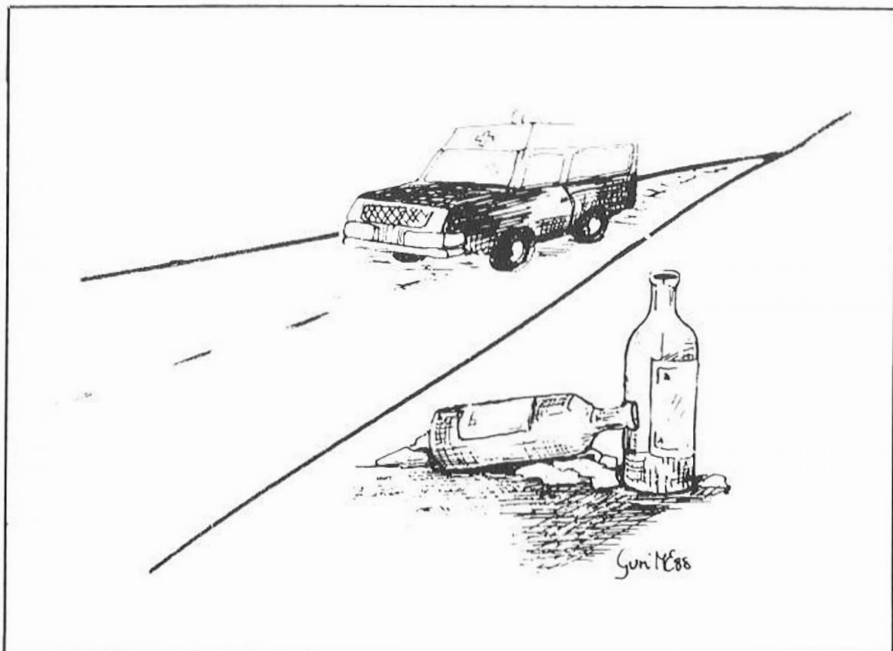
Rusproblematikk

I dag er alkohol og narkotika et av de vanskeligste problem samfunnet strir



med. Dødsulykkene er bare toppen av isfjellet. De fleste ulykker ender ikke så alvorlig, men resultatet blir til stor belastning for samfunnet. Ikke minst rammes helsevesenet på en slik måte at andre pasientgrupper blir tilsidesatte. Et annet problem er kriminalitet og voldsbruk som økes i takt med rusmiddelbruk.

Nye forskningsresultat fra nasjonale og internasjonale helseorganisasjoner gir samme konklusjon. FN har gjennom verdenshelseorganisasjonen (WHO), satt som mål å redusere alkoholforbruket med 25 % for sine medlemsland, innen år 2000.



Norge har sammenliknet med f.eks. Danmark en mer restriktiv alkoholpolitikk. Blant annet fordelen av at alkohol på arbeidsplassen ikke blir akseptert.

AKAN sentralt

Den teknologiske utvikling har også ført til at arbeidslivet må stille store krav til edruskap. Ved opprettelse av AKAN for 25 år siden, viste hovedorganisasjonene LO og NAF at de var villig til å møte utfordringene.

Resultatet etter 25 års AKAN-arbeid har vist at det nytter, Gjennom AKAN's jubileums-avis gis det eksempel på hvorledes arbeidet har båret frukter. Resultat som slår tilbake og gir økonomisk gevinst for bedrifter, og ikke minst har mennesker fått hjelp til å komme ut av en vanskelig livssituasjon.

AKAN lokalt

Det er 10 år siden AKAN ble opprettet i vegvesenet. Arbeidet må ses i forbindelse med arbeidsmiljøet som helhet. Et ansvarlig og godt arbeidsmiljø bør ha en holdning til rusproblematikk.

Få synbare rusproblem er registrert i etaten. Dette er svært positivt, både for etaten og den enkelte. Statistikken viser forøvrig negative tall for rusproblematikk generelt. Akan-utvalget ser som viktig å formidle opplysning, skape åpenhet, for å komme rusmisbruk i forkjøpet, — FØR — problemet blir synbart.

Målsetting

Alle som ønsker det skal få støtte, og støtten skal utøves åpent og positivt innenfor AKAN-avtalen. Samtlige som deltar i AKAN-arbeid har taushetsplikt.

Hva gjør AKAN?

Kunnskap er kilde til bevisstgjøring. AKAN har til formål å spre opplysning, påvirke holdninger for å forebygge rusmisbruk. AKAN har utgitt hefte som gir opplysning om utvalgets sammensetning, funksjon og retningslinjer. Heftet er sendt til alle ansatte i etaten.

Dessuten har AKAN startet en opplysningskampanje. Etter planen skal informasjonen gis ved vegstasjoner, biltilsyn og vegkontoret. AKAN har i den forbindelse fagfolk fra A-senteret i Haugesund, Stavanger og Basesenteret i Sandnes som foreleser om emnet. Dette temaet, sammen med bedriftshelsetjenesten, vil være en verdifull samarbeidspartner i det videre AKAN-arbeidet.

MI MEINING

Verne- og arbeidsmiljøarbeidet

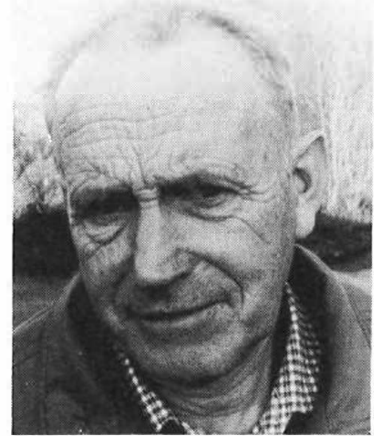
Arbeidstilsynet har rosa Statens vegvesen Rogaland for arbeidsmiljøarbeidet, og mellom anna kalla etaten for ei mønsterbedrift på området.

Kva meiner du om arbeidsmiljøarbeidet i Statens vegvesen Rogaland?



*Herbert Steinberg, Helleland
Mekanikar, Egersund*

Når det f.eks. gjeld bruk av verneutstyr har det blitt bra hos oss. Informasjonen har vore god og forholda er lagt godt til rette for at me skal kunne sikra oss på beste måte. Men enno er det ting som kunne vore betre, f.eks. i verkstadane våre.



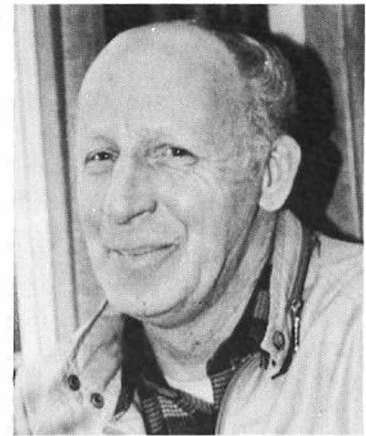
*Peder Løe, Nedstrand
Fagarbeidar, anlegg Haugesund*

Eg syns at arbeidsmiljøet har kome seg veldig dei siste åra. Arbeidsmiljøarbeidet blir lagt godt til rette, slik at me veit korleis arbeidet skal utførast på ein sikker måte. Verneutstyr har blitt betre og blir stort sett brukt av alle.



*Asbjørn Bakkevik, Skjoldstraumen
Formann, vedlikeholdet Haugesund*

Eg er eining med Arbeidstilsynet. Arbeidsmiljøet har blitt godt, spesielt når det gjeld maskinparken og bruk av verneutstyr. Elles har me fått god informasjon om farer ved bruk av kjemikalier og ved asfaltlegging.

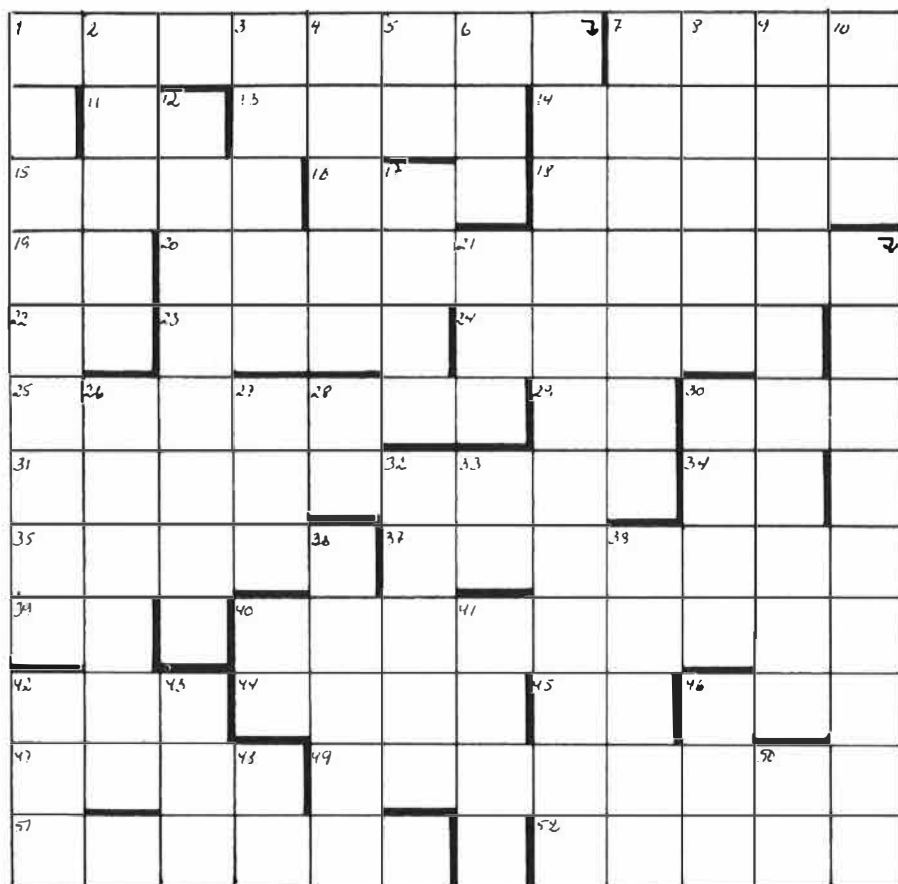


*Torleif Samsonsen, Hommersåk
Fagarbeidar, Motorvegen*

Arbeidsmiljøet er godt, sjøl om det har blitt meir stress enn tidlegare. Vernetiltak og bruk av verneutstyr er det blitt lagt større vekt på i seinare år. Det har gitt som resultat at det er lite skader mellom arbeidarane.

Kryssord nr. 2/88

Løsning nr. 1/88



Disse ble trukket ut som vinnere:

O. Helgeland,
Tau vegstasjon.Eli Undheim,
Nærbø vegstasjon.Løsningen sendes Rygjavegen 197, 4001 Stavanger
innen 1. august 1988

Innsendt av:

Adresse:

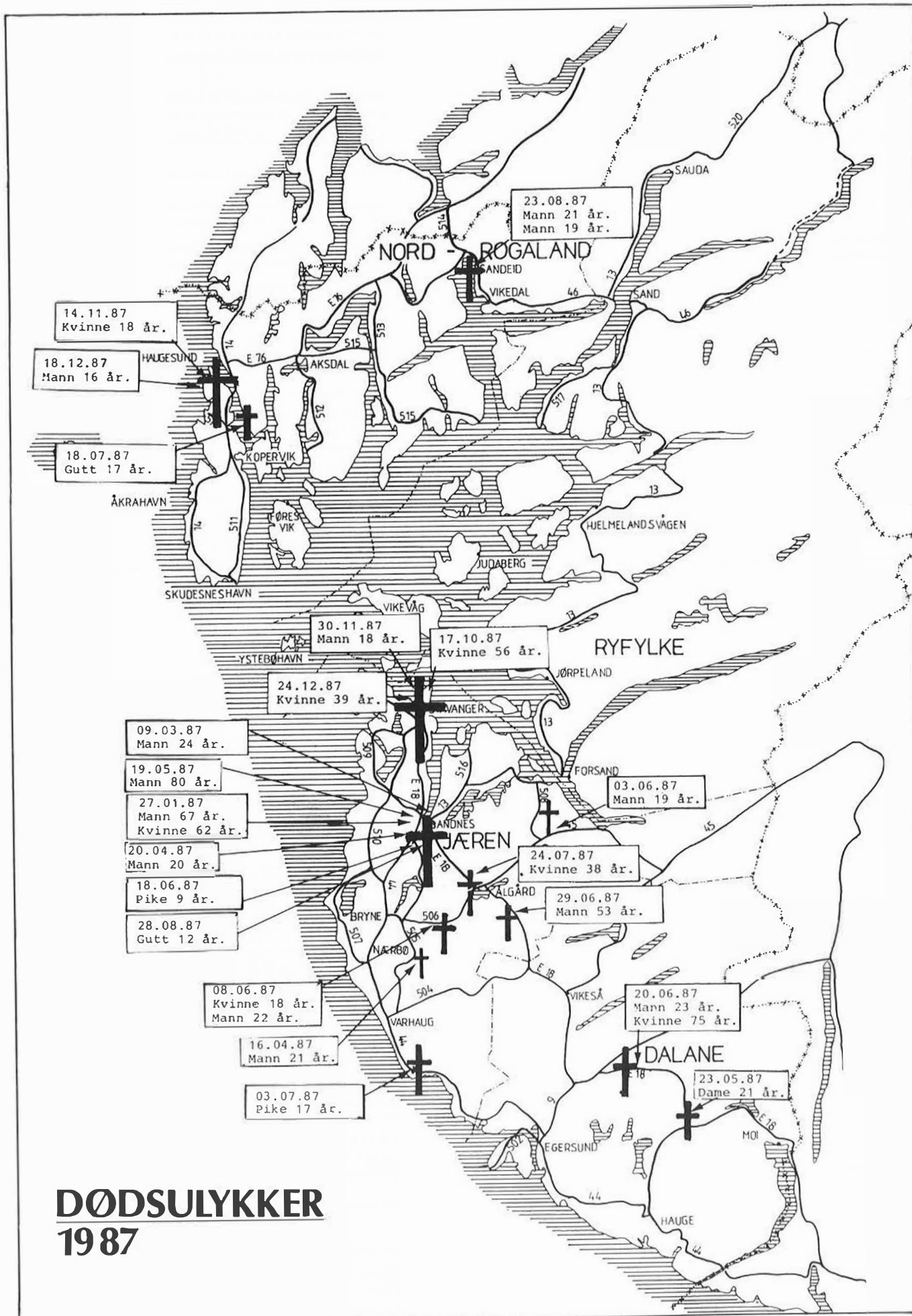
Vannrett:

1. Aktuelt i vegvesenet
7. Lure
11. Fork. av 1. vannrett
13. Løfteredskap
14. Guttunge
15. Vekster
16. Adv.
18. Gjøres klar
19. Konsonanter
20. Målingsopplegget
22. Nektelse, bakv.
23. Svar
24. Ser på
25. Empire
29. Smile

30. Signal
31. — en 24.
34. Konsonanter
35. Militærtjeneste til sjøs
37. Bestemme
39. Tallord
40. F.eks. sovepose
42. — en Krogtoft
44. Ener
45. 3,14 bakv.
41. Fylke
47. Land
49. Plage
51. Nedl. gruvesamf.
52. Bilutstyr

Loddrett:

1. Fritak
2. Tidsavsnitt
3. Avfall
4. Punkt
5. Natrium
6. Kv. navn
7. Risikoen
8. Fisk
9. Lekse
10. Tidligere
12. Grønnsak
17. Klovn
21. Doven
26. Reisende
27. Pave
28. Org.
30. Sæter
32. Dyreverden
33. Fjernsyn
36. Passe på
38. «hurra»
40. Våpen
41. Kv. navn
42. Tre
43. Like
46. Eng. luft
48. Arbeidsform fork.
50. Fase



**DØDSULYKKER
1987**

Ansgar Trodahl ser tilbake:

- Nye utfordringar og ny lærdom heile tida

Tekst og foto: Harald Sel

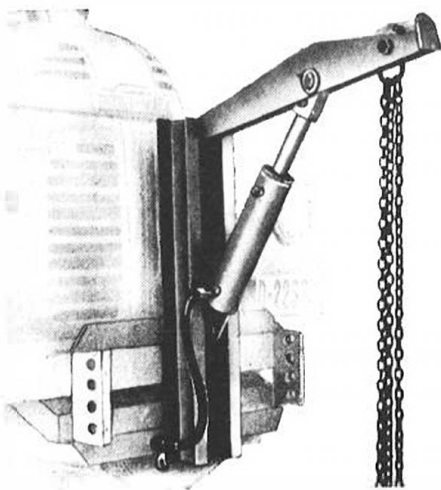
I vel to år har Ansgar Trodahl vore pensjonist.

— Eg har det godt, og kjedar meg ikkje, seier han. — For det meste blir det til at eg steller heime, hjelper kona med å rydde og koka og slikt.

Ansgar Trodahl har 38 års tenestetid i vegvesenet. Han tok til på verkstaden i Hillevåg i 1948. Jobben baud på mange utfordringar, fortel han, sjøl om han hadde god bakgrunn både teoretisk og praktisk.

— Eg hadde ikkje vore borte i dieselmotorar tidlegare, Dessutan var mange av maskinane overtatt frå tyskarane etter krigen. Dei var gamle og nedslitne. Me hadde f.eks. ein eldgammal vegvals, som det nesten ikkje var råd å styra.

I 1948 arbeidde det 3 mann på verkstaden i Hillevåg. Karl Horve var sjef, og han var ein god læremeister, seier Trodahl. Etter kvart blei oppgåvene fleire og talet på tilsette auka. Arbeidsforholda var temmeleg kummerlege og arbeidsmiljøet deretter. Det var difor ein stor dag i 1971, då verkstaden blei flytta til Bærheim.



Hydraulisk plogløftar, produsert av Ankerløyken Maskin A/S.

Ansgar Trodahl har vore med og konstruert denne maskinen. Før den kom i bruk, var det eit hjul framme på plogen som ein måtte sveiva opp manuelt når snøplogen gjekk på «tomgang».



Ansgar Trodahl.

— Å hjelpe meg. Det var nesten som å koma til himmelen. Det hadde vore snakka om nytt verkstad i 15 år, og me blei temmeleg utolmodige etter kvart med forholda i Hillevåg. Verst var det om vintrane. Plogar og strøpparat, som var i dårleg forfatning og trengte reparasjon, hopa seg opp. Då var det ofte harde tak, skal eg fortelja deg. Til oppvarming hadde me bare ein ved-omn, og det monna lite.

Alt mange år før flyttinga til Bærheim, i 1958 overtok Trodahl stillinga som verkstadformann. I 1964 blei han maskinoppsynsmann og leiar for verkstaden. Det var eit arbeid han likte godt. Trodahl fortel at han aldri har trenga på at han brukte det meste av si yrkesaktive tid i vegvesenet.

— Det var nye utfordringar og ny lærdom heile tida. F.eks. då snøfre-

sarane kom rundt 1960. Det var ein revolusjon, men du verda så mykje arbeid me hadde med dei den første tida. Ein gong arbeidde eg over 40 timar overtid på 14 dager.

Ansgar Trodahl minnes kammeratskapen og det gode samarbeidet frå dei mange åra i vegvesenet, med stor glede.

— Eg hadde aldri uvenner mellom kolegane mine. Petter Pettersen arbeidde eg saman med i over 25 år. Ein gong då Petter nærma seg pensjonsalderen, fortalde eg maskinsjef Audun Løken at eg aldri hadde hatt ein einaste uoverenstemmelse i alle dei åra me hadde arbeidd saman. Då sa Løken: De må setta i gang å slåss med ein gong. Men eg oversåg maskinsjefen sin ordre, humrar Trodahl.

Personalnytt

Nye medarbeidere



Borghild Bakka Andreassen
kontorfullmektig ved Egersund veg-
stasjon.



Gretha Tollefsen
førstesekretær ved vegkontoret.



Terje D. Kallekodt
spesialarbeidar ved anleggsavdelingen
i Haugesund.

Takk for samarbeidet

Eivind Sivertsen
oppsynsmann ved anleggsavdelingen,
Egersund.

Viktor Trosten
kontrollingeniør ved motorveg-sek-
sjonen.



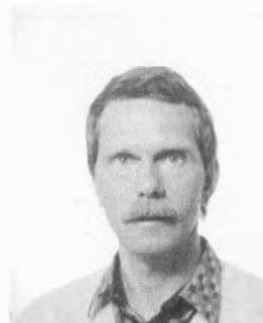
Svein Egil Skaar
oppsynsmann ved anleggsavdelingen
i Egersund.



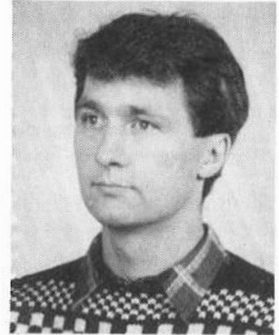
Leif Skorge
inspektør ved Biltilsynet i Stavanger.



Jorunn Haaland Milje
kontorfullmektig ved Haugesund veg-
stasjon.



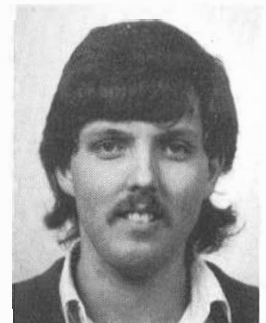
Helge Gunnar Nessa
avdelingsingeniør ved planavdelingen,
vegkontoret.



Kjell A. Løvvik
inspektør ved Biltilsynet i Haugesund.



Einar Heskja
spesialarbeidar ved Bokn-prosjektet.



Arild Netland
inspektør ved Biltilsynet i Stavanger.



Lars Jan Haaland
ingeniør ved Biltilsynet i Egersund.

Organisering – kvalitetssikring – krav – kontroll

Av Karl Støle Foto: Tønnes Frøyland

Vegvesenet i Rogaland har i de siste 10–15 årene stadig arbeidet med prosjekter/ideer for å få en mer effektiv organisasjon. Det har vært nedsatt større og mindre prosjektgrupper for å løse og effektivisere arbeidsoppgaver på forskjellige områder. Et av de områdene som er blitt mest berørt av slike omorganiserings-tiltak er nok utedriften, oppsynstjenesten, kontorpersonalet ved stasjonene og ikke minst formenn, maskinførere og arbeidere.

Det største prosjektet var vel arbeidssituasjonen for oppsynstjenesten, som ble ganske omfattende og ikke bare berørte oppsynstjenesten, men i like stor grad arbeidslagene ute. En god del av de tiltak som den gang ble foreslått ble også igangsatt, men til tross for, ja jeg vil påstå elendig oppfølging fra ledelsens side, kan vi idag høste fruktene fra disse tiltakene. Honøren for dette skal iallefall ikke ledelsen ved vegkontoret ha, men oppsynstjenesten og spesielt formenn, maskinførerne og arbeidere som nok fikk den største omstillingsfasen som har vært i vegvesenet.

I min nåværende situasjon i vegvesenet har jeg ikke satt meg så veldig godt inn i den nye organisasjonsplan eller dette med kvalitetssikring. For 2 år siden på det årlige anleggsmøte i Haugesund ble effektiviseringen og kvalitet mye diskutert. Hovedtillitsmann Tamburstuen mente da at det var vel grasrota, arbeiderne som igjen skulle stå for dette, og mente at det kanskje også var på tide å se på effektiviteten på andre områder og kanskje begynne på toppen (ledelsen) og nedover.

Dette ga jeg dengang min fulle støtte til. Denne plan som nå er igang ser ut til å ha tatt hensyn til dette, da visst nok samtlige avdelinger/seksjoner er tatt med.

Kvalitetssikring

Så over til kvalitetssikring.

Vi har nå i en årrekke hatt teknisk kvalitetskrav og kontroll og dette har etterhvert blitt bedre og bedre, men enda har vi ikke nådd det mål som er nødvendig. Årsaken til at vi ikke har nådd vårt mål kan være forskjellige grunner, men ledelsen i utedriften får nok ta en del av skylden for dette. Opplæringen av de som skal utføre kontrollene har vært mangelfull. Andre årsaker er at tidsfrister for ferdigstillende anlegg ofte medfører hastearbeider sånn at det ikke blir tid til de nødvendige kontroller og eventuelle rettelser. Detaljplanene har vel heller ikke alltid vært av topp kvalitet, spesielt på forskjellige utbedringsarbeider, men også når det gjelder drenering, stikkrenne, kummer med mer. Så skal man få god kvalitet er det ikke bare det utførende arbeid som er viktig men også planleggingen.

Kvalitet på samarbeid

Jeg har ikke den nødvendige kompetanse til å uttale meg om det helst store i dette med kvalitetssikring, men etter driftsjef Njå's innlegg i Rygjavegen, ser jeg at dette ikke bare skal gjelde driften men alle avdelinger/seksjoner i Statens vegvesen. At vi på flere områder bør øke vår kvalitet betraktelig er jeg ikke i tvil om. Skal her nevne noen få av de.

Service både innad og utad (publikumservice), er denne god nok? Svaret må bli nei. Dette bygger jeg på den så ofte negative omtale Vegvesenet får ute blant publikum, og også blant våre egne forekommer dette. Jeg skal nevne et eksempel på meget dårlig kundeservice. Biltilsynet i Haugesund bruker en møtebrakke til teoretiske prøver for førerkortkandidater. Venterommet for disse er ute i den frie natur uansett vær og vind. Her kan disse bli stående opptil en halvtime og vente. De fleste møter nok opp i god tid, men det hender også ofte at den fra Biltilsynet som skal ha denne teoritesten ikke møter til fastsatt tid. Dette har pågått i et par års tid uten at det ser ut for at noe blir gjort for å bedre dette. For det første er dette dårlig kvalitet på service, og for det andre får Vegvesenet dårlig omtale.

kvalitet på samarbeid

Samarbeid både innad og utad må også kunne bedres. Vi vet at samar-



Biltilsynets «venterom» for førerkortkandidater i Haugesund, til venstre på en godværsdag og til høyre på en uværsdag. Hvordan skal man karakterisere kvaliteten på etatens publikumsservice i dette tilfellet?

beidet innad mellom avdelinger/seksjoner ikke alltid er av høy kvalitet selv om det i de senere år er blitt en bedring. Men det gjenstår nok enda en del før man kan kalle dette god kvalitet. Utad har vi vel heller ikke alltid vært like heldig med vårt samarbeid. Eksempler på dette er fartsnedsettelsen på Rv. 14 over Karmøy, hvor Karmøy kommune følte seg helt overkjørt av Vegvesenet. Dette fikk jo stor omtale i presse og nærradio, noe som da er med på å gjøre Vegvesenet til den store stygge ulven som ikke tar noe hensyn til hva andre måtte mene. Her burde nok samarbeidet vært bedre så hadde vi sluppet de negativesidene ved dette. Jeg håper dette trafikksikrings tiltaket blir viet en aktiv oppfølging slik at vi kanskje kan påvise at ulykkesstatistikken går nedover, og om så skulle skje, at publikum og kommune blir kjent med dette gjennom presse/radio.

Kvalitet på informasjon

Informasjon er et annet emne som også kvaliteten kan økes betraktelig på. Jeg vil bare her henstille til Vegvesenets administrasjonsavdelinger og seksjoner, bruk vårt bedriftsblad Rygjavegen i langt større grad enn hittil til dette formål, da vil man nå ut med informasjon til alle.

Bedriftshelsetjenesten

Her i nordfylket har vi nå i flere år vært uten bedriftslege og slike tjenester. Henstillinger både fra organisasjoner og ansatte har det ikke manglet på. Men hva gjør administrasjonen med dette? Jo, de gir løfter som politikerne for så og gjemme de i en skuff. Det er en skam for en etat som Vegvesenet å ikke ha en bedriftshelsetjeneste som alle ansatte kan benytte seg av. Her kan man snakke om **DÅRLIG KVALITET**.

Forkortelser

Tilslutt litt om alle forkortelsene som brukes.

Her kan nevnes SVR, KS, AFU og en masse andre. Snart blir det vel at vegsjefen forkortes til VC som kan være VegChester. Kanskje dette er kvalitet med besparelser av skiving og papir. Ser i Veggen og Vi nr. 1 at det fra tid til annen dukker opp forkortelse for Statens Vegvesen med SVV. Den eneste forkortelsen som er tillatt er Vegvesenet med stor V. Jeg har her bare påpekt endel ting som kan gjøres adskillig bedre og uten store økonomiske løft.

Lykke til med prosjektet.

Det nye likestillingsutvalget er i arbeid

Av Unni Evang

Likestillingsutvalget skal arbeide for å fremme likestillingen i Statens vegvesen Rogaland. Det er en stor oppgave, og det lar seg ikke gjennomføre over natten.

Utvalget består av to menn og fire kvinner. De seks er:

Johan Lund, leder og ledelsens representant
Marit Garborg, også ledelsens representant
Kjell Torgersen, N.A.F.
Solveig Yndesdal, NITO
Marit Øverland, ELF
Unni Evang, sekretær

Til nå har utvalget arbeidet med prioritering av oppgaver i 1988/89. Det er blitt lagt vekt på at vegvesenets handlingsplan for likestilling skal følges opp. Her inngår bl.a. opplæring i «Lov om likestilling», utarbeiding av årlig rapport om likestilling samt en del andre punkter som kan settes i verk forholdsvis raskt. Det arbeides også med å få til et motivasjonskurs for kvinnene i etaten.

Det er viktig for utvalget å få reaksjoner på arbeidet som gjøres. I tillegg bør de som føler at de har noe på hjertet når det gjelder likestilling, ta kontakt med et av medlemmene i utvalget. Og husk, likestilling er et rettferdighetskrav og en fordel for både menn og kvinner!

Ingen «gule» bilar utan kjørelys

Av Svein Dahle

Som kjent skal alle motorvagnar **alltid** bruka lys frå 1. april 1988. For dei som kjører nyare bilar med automatisk kjørelys er saka grei. Dei som ikkje har slike bilar, må leggja seg til ein ny vane — nemleg å «tenkja» lys også om dagen.

Påbudet er innført som eit tiltak for auka trafikksikkerhet. Det er viktig at Vegvesenet, som ein sentral sikkerhetsetat, tek påbudet alvorleg. Målet må vera: Ingen «gule» bilar å sjå på vegane utan lys etter 1. april.

Til slutt vil vi understreka at dette er sjåføren sitt ansvar. Han må sjølv svare for eventuell bot/forenkla forelegg. Kostnaden for å kjøra utan lys er for tida 400 kroner.

For sikrere transport —
MED KJØRELYS.

Klasseinndeling for motorsykler: Ingen endring

Vegdirektoratet har en tid arbeidet med planer om en endring i klasseinndelingen av motorsykler.

Dette skyldes at en mente å kunne påvise en sammenheng mellom alvorlige ulykker med tung motorsykel og unge førere.

Tanken var bl.a. at det ikke ville bli tillatt å kjøre tung motorsykel uten at en først hadde erfaring fra kjøring med lett motorsykel. Eller noen års kjørepraksis på bil før ervervet førerkort på tung motorsykel.

Samferdselsdepartementet mener at det foreløpig ikke er bevist at de store motorsyklene er så farlige som Vegdirektoratet tror, og har inntil videre lagt saken på is.

DYRERE Å KJØRE MED OVERLAST

Fra 1. mars er det innført høyere satser for overlastgebyr. Samtidig kan det innkreves gebyr på overskridelse av bl.a. vogntogets totalvekt. Tidligere har det bare vært gebyr for overskridelse av aksellastene.

Fra og med 1. mars vil det høyeste gebyr som fremkommer, beregnet ut fra totalvekt- og aksellastoverskridelser, bli ilagt eieren av kjøretøyet.

Før gebyret beregnes, trekkes det fra frimarginene som avhenger av type akselkombinasjon kjøretøyet har. I forbindelse med totalvekt trekkes det fra 2000 kg.

Ny brubyggingsteknikk

HELGØYSUND BRU ÅPNET

Av Unni Evang Foto: Sigurd Sæland

Den 167 meter lange Helgøysund bru ble heist på plass av krankipet «Uglen» tirsdag 3. mai, og dermed var Nord-Talje og Helgøy knyttet sammen. 1. juli åpnes brua for trafikk. Da blir det også mulig for Helgøys eneste bil å komme over til Nord-Talje. At bilen ikke har skilter, er kanskje ikke så farlig, for det blir vel neppe politikontroll første dagen.

Både for Rosenberg Verft og Statens vegvesen Rogaland var dette nye veier å gå. Det er første gang ei bru er blitt laget på land for så å bli fraktet til stedet der den skal monteres. Det er også første gang vegvesenet har brukt «Uglen» for å få ei bru på plass. Rosenberg Verft pleier ellers å holde seg til skip og olje, men nå satser de på nye oppdrag på vår sektor, og da særlig i forbindelse med utbyggingen av Kyststamvegen.

For oss som var tilskuere, var det en fantastisk operasjon. Å se rundt 150 tonn bru sveve i lufta, var imponerende. Det falt riktignok en del bemerkninger om lengde og passform, men alt gikk bra. En stund så det ut som om det kunne bli noe vanskelig å plassere brukar på sjøkartet, men den som sto ved spakene på «Uglen» hadde drevet med pressisjonsarbeid før. Denne siste seksjonen skulle tilpasses ikke mindre en tre steder; på land, seksjonen som allerede var på plass og betongelementene i sjøen!

Befolkningen på de to øyene er fornøydde med den nye forbindelsen som da håper skal øke øyasamfunnets økonomiske utviklingsmuligheter.

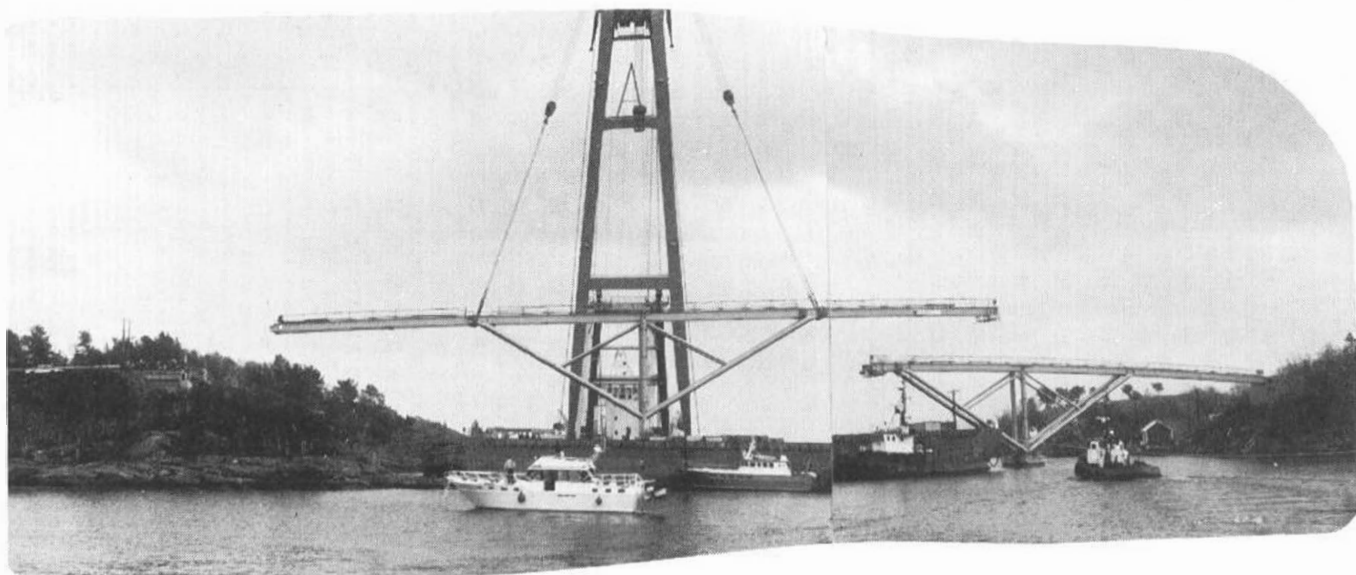
Kyst-Norge:

163 Ferjestrekninger
248 Ferjer
20 mill. kjøretøy
41 mill. passasjerar
140 Riksvegsamband
227 Riksvegferjer

Totalt koster bru, tilstøtende veger og nytt ferjeleie på Helgøy 19 millioner kroner. Det er staten og fylket som deler på kostnadene. I tillegg til brua på 167 meter blir det bygget rundt 1,3 km veg.

Data:

- Lengde 167 meter
- Bredde kjørebane 5,4 meter inklusiv fortau
- Høyde over vannet 15 meter
- Stålvækt totalt 280 tonn
- Seksjon på «Uglen» 130 tonn, 74 meter lang
- Seksjon på lekter 150 tonn, 95 meter lang
- Bærebjelker vekt 75 tonn stk. tilsammen 150 tonn.
450 kg pr. meter stålbjelke
- Høyde bærebjelker 1 meter
- Understøttelse stålvækt totalt 90 tonn, 45 tonn/stk.
- Avstand mellom landkar-sjøkar 48 m, sjøkar-sjøkar 72 m





FOR
GOD
HELSE



Pensjonstyper- og regler for vegvesentilsatte

Av Torstein Rein Larsen

Pensjonstyper

Staten har følgende pensjonstyper:

- Alderspensjon
- Invalidepensjon
- Enke og/eller barnpensjon

Aldersgrenser

Det er 3 forskjellige aldersgrenser for vegvesen-tilsatte, avhengig av hva for en stillings-kategori en tilhører. Disse er:

- 70 år - Vegsjef
Driftsjef
Plansjef
Ingeniører (0031)
Merkantile
- 68 år - Overingeniører (0034)
Avdelingsingeniører (0032/0033)
Oppsynsmenn
- 65 år - Vegarbeidsdriften
(68 år før de som har begynt før 1/1-1974)

Hvis alder og tjenestetid er 85 år, kan du slutte 3 år før din aldersgrense.

NB! Folkepensjon er fra 67 år.
Full pensjon er etter 30 års tjeneste.

$$\frac{\text{Grunnlønn} \times 66 \% \times \text{tjenesteår}}{100 \% \times 30 \text{ år}} = \text{Pensjon}$$

Alderspensjon

Når det gjelder søknad om alderspensjon bør dette gjøres i god tid, helst 3 måneder før du skal slutte.

Alderspensjonen utgjør altså 66 % av lønn + evt. tillegg (B-regulativet). For hvert barn under 18 år du forsørger, ytes et tillegg på 10 % av alderspensjonen.

Pensjonsgivende tjenestetid regnes den tid du har vært medlem av Statens Pensjonskasse.

Samordning med folketrygden er ved fylte 67 år. Etter bestemmelsene i samordningsloven skal pensjon fra Statens Pensjonskasse også samordnes med pensjon fra andre offentlige tjenestepensjonsordninger, f.eks. arbeid i kommunen (KLP).

Eksempel på utregning av pensjon med samordning:

Eksempel 1:

Ugift tjenestemann født 1919 slutter i tjenesten ved fylte 67 år og har da en tjenestetid på 30 år. Sluttlønn kr. 120.000. Pensjonen blir utregnet slik:

Brutto pensjon fra
Statens Pensjonskasse:
 $120.000 \times 0,66$ kr. 79.200

Folketrygdpensjon

Grunnpensjon	kr. 28.000	
Tilleggs pensjon (poengtall 3,2)	kr. 34.822	
Kompetansetillegg	kr. 500	<u>kr. 63.322</u>

Samordning:

Brutto tjenestepensjon		kr. 79.200
Fradrag for grunnpensjon ($28.000 \times \frac{1}{4}$)	kr. 21.000	
Fradrag for tilleggs pensjon	kr. 34.822	<u>kr. 55.822</u>
Netto tjenestepensjon		<u>kr. 23.378</u>

Pensjon til utbetaling:

Fra Statens Pensjonskasse	kr. 23.378
Fra folketrygden	kr. 63.322
Til sammen	<u>kr. 86.700</u>

Eksempel 2:

Ugift tjenestemann født 1919 slutter i tjenesten ved fylte 67 år og har da en tjenestetid på 20 år. Sluttlønn kr. 120.000. Pensjonen blir regnet ut slik:

Brutto pensjon fra
Statens Pensjonskasse:
 $120.000 \times 0,66 \times 20/30$ kr. 52.800

Folketrygdpensjon:

Grunnpensjon	kr. 28.000	
Tilleggs pensjon (poengtall 3,2)	kr. 34.822	
Kompensasjonstillegg	kr. 500	<u>kr. 63.322</u>

Samordning:

Brutto tjenestepensjon		kr. 52.800
Fradrag for grunnpensjon ($28.000 \times \frac{1}{4} \times 20/30$)	kr. 14.000	
Fradrag for tilleggs pensjon ($34.822 \times 20/30$)	kr. 23.215	<u>kr. 37.215</u>
Netto tjenestepensjon		<u>kr. 15.585</u>

Pensjon til utbetaling:

Fra Statens Pensjonskasse	kr. 15.585
Fra folketrygden	kr. 63.322
Til sammen	<u>kr. 78.907</u>

Invalidepensjon

Når det gjelder invalidepensjon bør det søkes i god tid, helst 4 måneder før sykelønnsordningen opphører, d.v.s. etter 12 ½ måneder.

Fremgangsmåten er slik. Det første året går du på sykelønn. Deretter går du over på invalidepensjon med 66 % av lønn + evt. tillegg (B-regulativet). Tretti års tjeneste er full pensjon. Beregning av pensjonens størrelse fastsettes på grunnlag av

VEGBRUKARSPALTA

Refleksjoner etter en snøfattig vinter

Som rutebilsjåfør, og dermed daglig trafikant på fylkesvegene i Rogaland sitter jeg med en del tanker og spørsmål som angår brøyting og strøing av fylkesnettet.

Det er i vinter innført en nyordning som medfører at fylkesveiene ikke blir brøytet mellom kl. 22.00 og 06.00, og ikke strødd mellom kl. 14.00 på lørdager og kl. 06.00 mandag morgen.

Jeg er på det rene med at dette er gjort for å tøye de knappe bevilgningene Statens vegvesen har fått til vintervedlikehold av fylkesveinettet. Riksveinettet ser ut til å være bedre stilt. Det samme brøytemateriellet som skal til å holde fylkesveiene åpne brukes jo til å holde temmelig perifere riksveier åpne til alle tider. Er det ikke mulig å åpne litt på de tette skottene som tydeligvis finnes mellom budsjettpostene?

For oss som er fastboende i de delene av fylket som er særlig utsatt for snø og glatte veier er nyordningene til klare ulemper. I perioder hvor været er utrygt er vi faktisk isolert i 1/3 av døgnet. Videre er det i slike perioder direkte farlig for dem som

ikke er lokalkjente i området eller har lest kunngjøringene i lokalavisene. Den manglende brøytingen er nemlig ikke skiltet på noen side av aktuelle fjelloverganger, så her kan ukjente bilister bli sittende fast i snøfener nattetid uten mulighet til å vite på forhånd at veien ikke blir brøytet før kl. 06.00 morgenen etter.

Manglende sandstrøing i helgene er heller ikke direkte distriktsvennlig. Men har man først bosatt seg i utkant-Norge så får en holde seg hjemme i de helgene eller begi seg ut på glattisen.

Jeg er som nevnt klar over at dette gjøres for å tøye knappe midler, men undres likevel om det er så mye å spare ved å la veiene fyke så kompakt igjen i løpet av nettene at det må snøfresere til for å få åpnet dem om morgenen. For ikke å snakke om samfunnsøkonomien i å la dem som skal avgårde på jobb og skole om morgenen vente til freseren er på plass og har fått åpnet veiene.

Til slutt vil jeg gjerne få komme med et par spørsmål til den nye vedlikeholdsordningen: Hvem har ansvaret for det som i verste fall kan skje



Av Kjell Håland
Rutebilsjåfør – Frafjord

med ukjente som kjører seg fast på ubrøytete og ikke skiltede veier om nettene?

Denne vinteren har som kjent vært både mild og med lite snø, men hva skjer dersom vi får en virkelig snøvinter igjen, vil brøytinga da bli avsluttet kl. 16.00 om dagen og sandstrøingen i november?

Jeg bare spør. . .

- pensjonsprosent og uføregrad
- pensjonsgrunnlaget
- pensjonsgivende tjenestetid

Fra fylte 67 år går uførepensjonen fra folketrygden over til alderspensjon. Eksempel på utregning av uførepensjon:

Eksempel 1:

En uførepensjonist født 1923 har full tilleggspensjon i folketrygden. Blir han tilstått 100 % invalidepensjon fra Statens Pensjonskasse etter et pensjonsgrunnlag på kr. 120.000 blir samordningen slik:

Pensjon fra Statens Pensjonskasse:
(120.000 × 0,66) kr. 79.200

Folketrygdpensjon	
Grunnpensjon	kr. 29.900
Tilleggspensjon	kr. 31.153
Kompensasjonstillegg	kr. 500
Samlet folketrygdpensjon	kr. 61.553

Samordningsfradrag:	
Grunnpensjon 29.900 × 3/4	kr. 22.425
Tilleggspensjon	kr. 31.153
	kr. 53.578

Redusert pensjon fra Statens Pensjonskasse	kr. 25.622
Pensjon av folketrygden	kr. 61.553
Samlet pensjon	kr. 87.175

Eksempel 2:

Er invalidepensjonen regnet av tjenestetid 20 år, og bruker vi samme pensjonsgrunnlag kr. 120.000 og for øvrig samme tall som i eksempel 1, blir samordningen:

Pensjon fra Statens Pensjonskasse: (120.000 × 0,66 × 20/30)	kr. 52.800
Samordningsfradrag: (53.578 × 20/30)	kr. 35.719
Redusert pensjon fra Statens Pensjonskasse	kr. 17.081
Pensjon av folketrygden	kr. 61.553
Samlet pensjon	kr. 78.634

POLITIKARKOMMENTAREN

Bompenger — eller bom for videre veg-utbygging?

Det er neppe tvil om at vi på Vestlandet har vanskelige vilkår fra naturens side når vi skal bygge ut våre veinett, ikke minst når vi skal ta bort de hindringer som sjøen legger i veien for den slags kommunikasjon. Av og til kunne en fristes til å tro at det var en viss fornuft i den som Sig. Bergesen i sin tid sa. «Ting skal ikke bevege seg på hjul, ting skal flyte». Moderne maskiner og teknologi gjør nær sagt alt mulig i dag. Hindringen er av økonomisk karakter, og et spørsmål om hva vi er villige til å betale, og hvordan.

Staten har i alle år sett på bilen som en god melkeku, og tar hvert år inn enorme pengesummer på bilismen. Hadde disse summer tilnærmet blitt brukt hvor de blir tatt inn, nemlig til veibygging og samferdselsformål, kunne vi i det minste hatt en utbyggingstakt som sto i stil med veksten i behovet. Men staten bruker ca. 10.000 millioner bilkroner til andre formål, og da så.

Kommune- og fylkespolitikere i det ganske land er i ferd med å ta konsekvensen av dette og ser seg om etter andre finansieringsformer for å tilfredsstille befolkningens behov. Stikkord her er ekstra bensinavgift, ekstra veiavgift og bompenger.

Bergen har allerede slått ring om sin by med bompenger. Trondheim har vedtatt å gjøre det samme. Tromsø har søkt om å innføre ekstra bensinavgift på 50 øre literen. Kristiansand vurderer nå bompengering og Ålesund har løst sine prekære behov med bompenger. I

Rogaland har vi alt vedtatt kjempeprosjekter som ferjefri Ryfylkevei og Rennesøyprosjektet som for det meste skal finansieres med bompenger, og sist men ikke minst har vegsjefen i Rogaland sendt et høringsutkast til berørte kommuner med forslag om bompenger rundt Stavanger, eventuelt andre egenfinansieringsformer.

Vi nordmenn er vant med, og har etter hvert utviklet store evner til å tilpasse oss nye skatter og avgifter. Men er det rett at den gruppen som fra før er flådd til skinnen med avgifter, skal finne seg i å betale for de samme tjenestene flere ganger?

Bompenger er i og for seg ikke av noen ny dato, f.eks. til å finansiere en bro der det tidligere gikk en ferje. Dette har også i stor utstrekning blitt akseptert såvel som vi aksepterer å betale for å bli fraktet med ferje. Situasjonen blir en helt annen når det blir snakk om å slå ring om befolkningen, slik at vi ikke skal kunne bevege oss pr. bil nær sagt noe sted uten å sitte med lommeboken åpen, samtidig som pengene renner inn i statskassen så snart vi beveger oss innom en bensinstasjon.

Men har vi noe alternativ, dersom vi ikke ønsker å tilbringe fremtiden i evindelige bilkøer? Sannsynligvis ikke, desverre, men visse avgrensninger har våre bilister i det minste krav på, som f.eks.

1. Bompenger må avgrenses til det enkelte prosjekt, slik at bilisten



Av Ola O. Ingvaldstad (Fr.p.)
Nestformann fylkessamferdselstyret

betaler for bruken av den konkrete veien eller broen, og ikke for mer eller mindre udefinerte prosjekter andre steder.

2. Ved innføring av bompenger til utbygging av veinettet på fastlandet, må det sikres at det alltid er alternative omkjøringsveier uten bom, slik at vi har et reelt valg.

Slik situasjonen er, må vi nok i fremtiden rekne med bompenger på noen av våre veier og bruer. Med dagens skatte- og avgifts nivå skal vi likevel ikke akseptere dette som en del av systemet, men betale «under protest» hver gang vi passerer en bom.

Fase 2:

Dispensasjon for vernepliktige

Inntil 1. januar 1988 har vernepliktige som var inne til førstegangstjeneste, hatt mulighet til å få utsettelse med fase 2 opplæringen (glattkjørings- og mørkekjøringskurs).

Nå har Samferdselsdepartementet bestemt at ordningen skal forlenges og skal omfatte vernepliktige som møter til førstegangstjeneste i Forsvaret før 1. januar 1990.

Hvis en har midlertidig førerkort i klasse B som utløper under avtjening

av førstegangstjenesten i Forsvaret, vil en ha mulighet for å få utstedt nytt midlertidig førerkort med gyldighet 3 måneder etter dimmiteringsåret.

Skjer dimmitering i den lyse årstid, og søkeren har gjennomført mørkekjøringskurs, vil førerkortet kunne gis gyldighet til utgangen av dimmiteringsåret.

Ordningen omfatter også sivile tjenestepliktige.

Hvis en ønsker gyldig førerkort i hele tjenestetiden, må bekreftet søknad sendes til biltilsynet i rimelig tid før det to-års midlertidige førerkortet utløper.

Lite å vinne

Risikoen øker etter hvert som du trår gasspedalen mot bunnen. Men risikoen øker ikke i samme takt som farten — den øker betydelig raskere. Dette har sammenheng med bremsestrækningen, som øker med kvadrat av hastighetsøkningen. Med andre ord: Når du øker farten til det dobbelte av det du hadde, vil bremsestrækningen bli fire ganger så lang som før.



Storlygaren



Storlygaren

Ei ung dame frå vegvesenet var til legeundersøkelse. Ho fekk beskjedd om å kle av seg. Då ho hadde kledd av seg, spurde ho:

Kor skal eg gjera av klærne?

— Du kan leggja dei på stolen der borte saman med mine, svara legen.

(Apropos. Koss går det med bedriftshelsetenesten i nord-fylket?)

**Vitsestafetten går vidare til
Håkon B. Tolleshaugen**

Torleif Prestegård

TILLITSMANNENS SPALTE

Kan vi samle kreftene?

NITO (Norges ingeniørorganisasjon) har idag ca. 60 medlemmer tilsett i Statens vegvesen Rogaland. Våre medlemmer er lokalisert over hele fylket, med hovedvekten av medlemmene ansatt på selve vegkontoret. På vegkontoret er vi den av fagforeningene som organiserer flest medlemmer.

Igjenom NITO-gruppens arbeid og våre medlemmers engasjement i arbeidssituasjonen, er vi i stor grad med og påvirker etaten på godt vondt. Dette gir oss et stort ansvar, og vi er nødt til å ha et åpent forhold til ledelse og de øvrige fagforeningene. I den senere tid har forholdet mellom fagforeningene, og mellom ledelse og fagforening, blitt vanskeligere. Dette synes bl.a. å ha sammenheng med ledelsesfilosofi, organisasjonsform og «press» fra egne rekker om å ivareta særinteressene best mulig.

Vi synes nå å være kommet til en korsvei m. h. t. etatsgruppens engasjement i vår etat. En gruppe har allerede signalisert at engasjementet bare vil omfatte ansettelsessaker, mens øvrige forhold da må ivaretas av ledelsen? En annen gruppe ser nå store muligheter gjennom den vind som blåser delegering i øst og vest. Alle er vi opptatt av å oppnå noe, og vurderer engasjementet ut fra dette. Vi må se muligheter.

NITO har foreløpig tatt det standpunkt at det er bedre å være på en utenfor banen. Dette ut fra den klare filosofi at ingenting kommer av seg selv. I tillegg synes situasjonen som aldri før å kreve at ledelse og fagforening drar «lasset» sammen. Dette er enkelt å lese igjennom langtidsplaner/budsjetter, samtidig som kravet om konkurransedyktighet med det private næringsliv bare øker.

Vi må i tiden som kommer heller tenke felles interesser enn kamp om posisjoner på organisasjonskartet. NITO vil derfor om kort tid oppfordre de øvrige foreninger og ledelsen til å delta i et prosjekt kalt «Teknologi & Push», hvor man gjennom ny teknologi tar for seg konkrete prosjekter/forhold for å bedre arbeidsmiljø, kvalitet samt bli mer effektiv. Hvilken «case» som skal velges, avgjøres i fellesskap. NITO vil imidlertid komme med forslag.

Vi håper at vi gjennom felles prosjekter mellom ledelse og organisasjon kan få fram en positiv trend i vegvesenet, og få bruke våre krefter til å skape en bedre og mer effektiv etat. Igjenom felles prosjekter håper vi også å kunne finne større forståelse for hverandres synspunkter, slik at vi kan samle kraftene mot de utfordringer vi nå står overfor.

Med hilsen

**NITO's styre
Arne Johannessén**

Effektiv informasjon

Kjære Statens Vegvesen?

Det er en nydelig informasjonsbrosjyre nr. 3 om ny E 18 jeg har fått i hendene. Ikke bare jeg, men samtlige husstander i Stavanger, ser jeg. Allikevel blir det kjørt i hytt og vær p.g.a. vegen som bygges. Altså er det mange som ikke har studert brosjyren. Kanskje den gikk i søppelet sammen med reklamen.

Min første tanke da jeg fikk den, var, «Hva koster denne fornøyelsen kommunen?» Hadde feil-kjøringene vært verre om informasjonen bare hadde stått i dagspressen? Personlig har jeg inntrykk av at få gidder studere en sånn brosjyre, dessverre. Så kanskje det kunne blitt en mindre utgiftspost på et stramt budsjett. «Mange bekker små gjør en stor Å» har jeg lært.

Som ansatt i kommunens pleie- og

omsorgsavdeling har jeg fått føle sparekniven, derfor er jeg klar over at alt unyttig skjæres bort, hvert fall hos oss!

Kanskje neste informasjon kan bli like effektiv (eller lite effektiv?) på en billigere måte. Avispapir er vel billigere enn det speil-blanke papiret brosjyre 3 ble trykket på?

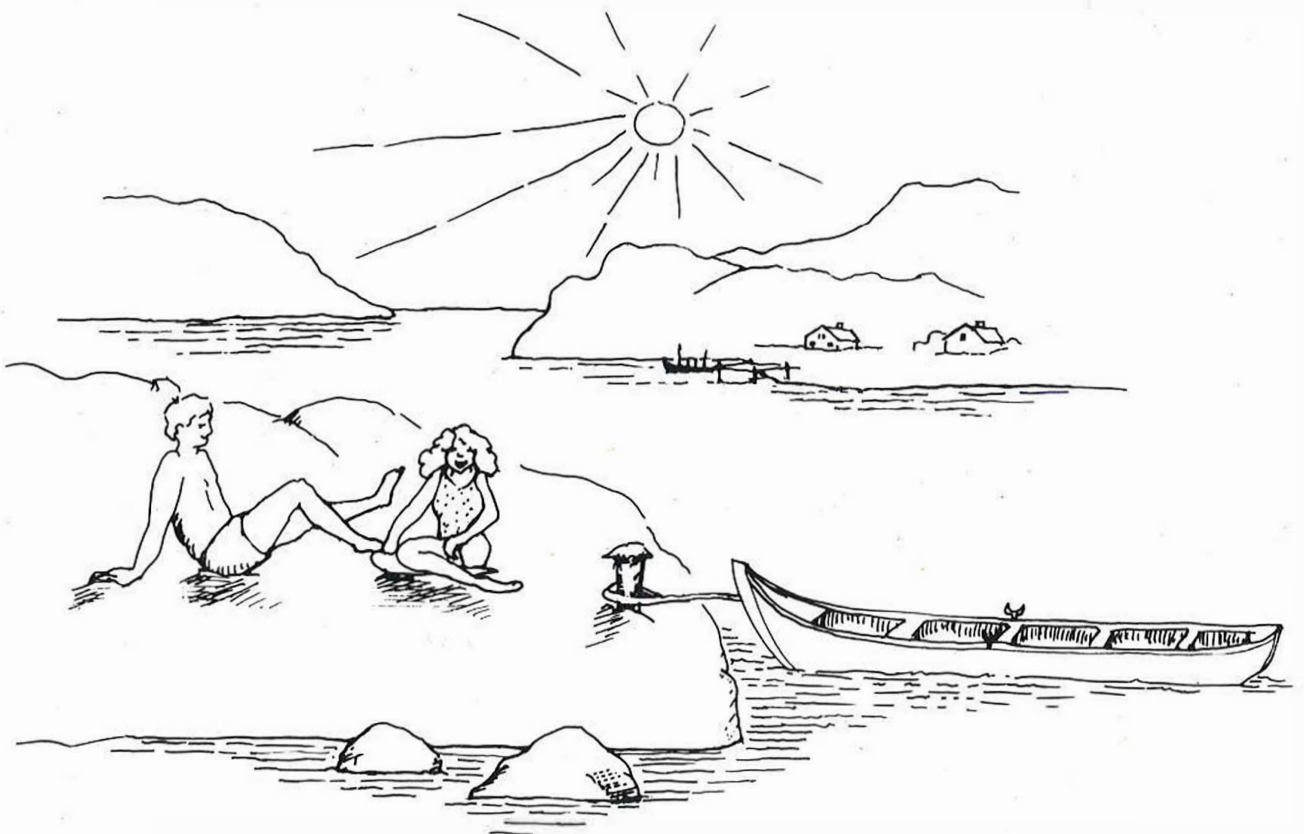
Lykke til!

Hilsen Venke Holm

C

Sjøvettregel nr. 10:
«Vær uthvilt og edru når du fører båt.»

Omtrent 40 % av de som drukner har
vært påvirket av alkohol.



GOD SOMMER!