

# Ryggjavegen



**NR. 4 -76**

# Innhold:

3 MINUTTER MED VEGSJEFEN .....	s. 3
HELÅRS VEGOPPMERKING .....	s. 4
7. SANS TIL ALLE ANSATTE .....	s. 5
UFARLIG JUL .....	s. 6
NY VEGMESTER I DISTR. 4 .....	s. 7
I FOKUS – FØRSTEHJELP .....	s. 8
TILLITSMANNENS SPALTE .....	s. 9
MEN UTPÅ ER DE LIKE .....	s. 10
ROGALAND ULYKKEFYLKE .....	s. 14
EN GOD HISTORIE .....	s. 17
GANG- OG SYKKELVEGPROSJEKT 1976/77 .....	s. 18
RYDDER VI GODT NOK FOR MYKE TRAFIKANTER .....	s. 21
IDRETTLAGETS ÅRSMELDING .....	s. 23
ÅRSMØTE I IDRETTLAGET .....	s. 24
OPPLÆRINGSRÅD – OPPLÆRINGSUTVALG .....	s. 26
NY ANLEGGSSJEF .....	s. 28
TEMADAG FOR SAMARBEIDSUTVALGET .....	s. 29
LØSNING PÅ KRYSSORD 3/76 .....	s. 30
PENSJONISTFEST .....	s. 32
KRYSSORD .....	s. 34
PERSONALIA .....	s. 35

## RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Redaktør. Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Bery Nilberg. Layout: Rolf Møllerin.

Redaksjonsråd: Vegsjef Ch. Danielsen, Overing. O. Ø. Hamre, Bilsakkyndig I. Eikehaug, Fullmektig Magnhild Ødegård, Oppsynsmann A. Oddane, Arbeider M. Wiik.

Bidragstere: Ch. Danielsen, A. Njå, O. Hauge, E. Andersen, A. Lillehammer, M. Wiik, G. Mork, P. Kydland, B. Nilberg, A. G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 10 desember 1976.

Opplag 1350.

Sats og trykk: Allservice A/S.

# 3 minutt med veg- sjefen

Kjære medarbeidere.

Året 1976 nærmer seg sin avslutning, og jeg vil benytte denne anledning til å ønske alle ansatte i Rogaland Vegvesen en riktig god jul. Jeg føler også behov for å gi uttrykk for takk og anerkjennelse for det arbeid hver enkelt av dere har utført gjennom dette året, hver på sin arbeidsplass.

Vegvesenets ansatte har daglig forbindelse med mange – trafikkanter, grunneiere, politikere, massemedia, entreprenører, maskineiere osv. Mitt bestemte inntrykk er at vegvesenets folk ivaretar denne kontakten på en god

måte som er etaten verdig. Det er jeg glad og takknemlig for.

Jeg setter også stor pris på det engasjement og den store interesse alle medarbeidere jeg kommer i kontakt med viser både for sitt eget arbeid og for vegvesenet som helhet. Dette er ikke minst kommet til uttrykk i Samarbeidsutvalget og i de omfattende LTP-diskusjonene vi har hatt dette året. Jeg er oppmerksom på at det er en vesentlig oppgave for oss som er i ledelsen å ta vare på dette engasjement og legge forholdene til rette både for at alle ansatte skal gjøre en best mulig jobb og ikke minst for at de skal kunne utvikle seg og trives i jobben. Vi kommer ofte til kort i denne oppgaven, men jeg forsikrer om at dette ikke skyldes mangel på interesse og lyst til å gjøre forholdene bedre, men heller mangel på tid og evner.

Det er bare en liten del av vegvesenets mange tjenestemenn både på kontorene og ute i driften jeg får personlig kontakt med gjennom året. Jeg beklager sterkt at tiden ikke rekker til en bedre og mer omfattende kontakt og kommunikasjon med dere alle. Jeg er klar over at en liten julehilsen gjennom »Ryggjavegen» på ingen måte kan oppveie denne mangelen. Men det er likevel den beste og eneste måten jeg kan rekke ut til dere alle på.

Jeg ønsker dere alle og deres familier  
EN RIKTIG GOD JUL!

Med hilsen  
Chester Danielsen.

## HELÅRS VEGOPPMERKING

# BRRRUMM!

Hver morgen skvetter vi like ettertrykkelig ut av morgenkøddorskheden og inn i nuet. Støyen i bilen er »feristvirkningen» fra en rekke tversgående striper over et kjørefelt, noen hundre meter sør for motorvegtunnelen.

— Trafikksikkerhetstiltak, svarer oppsynsmann Espevold mildt på vår forespørsel om'ka i all verden. Vi prøver ut slitestyrken på forskjellige merker og kvaliteter av termoplast som er egnet til vegoppmerking.

Vi mener at god vegoppmerking er et trafikksikkerhetstiltak. Slik det er nå maler vi milevis av striper som vi har glede av hele den lyse årstiden, fra mai til ut i november. Etter denne tiden bruker folk flest piggdekk og da slites malingen bort på noen få uker. Vint-eren til tross, hos oss er store deler av vegnettet snøbart det meste av tiden. Det vil si at vi har dårligst vegoppmerking på den tiden av året da vi har mest mørke og regn, og det er lite tilfredstillende. — Er termoplast løsn-ingen?

— Vi håper det. Vi har brukt dette materialet en tid på de fleste fotgjen-gerfeltene som vegvesenet vedlikeholder med godt resultat. Det er en del klager på at platen er glatt, men vår erfaring er at dette gir seg etter kort tid. Trafikken vil gjøre overflaten ru.

Vi har ventet en stund på resultater av en undersøkelse som Veglaborator-iet foretar. Det er kommet få informa-sjoner om denne hittil, men en må regne med at disse forsøkene skal dan-

ne grunnlag for retningslinjer og normal-er, og må derfor være meget nøyaktige.

På grunn av våre gode erfaringer ville vi derfor prøve å danne oss et bilde av termoplastens slitaskeegenskaper på en trafikkert veg under våre klimaforhold.

Vi valgte motorvegen til formålet. Her har vi lagt en rekke striper av for-skjellige merke og fabrikat tvers over et kjørefelt. Alle skryter jo av sitt produkt og vi akter å finne frem til det som tåler våre forhold best på denne måten. Re-sultatet kommer vi frem til etter å ha studert den nedbrytingen som finner sted måned for måned.

— Hva med egenskapene?

— Det er tidlig å si noe om det ennå. Det er fra desember av at vi kan vente den store slitasjonen. Det er forøvrig ikke bare lav slitestyrke som kan gjøre et produkt uegnet. Et merke viser tydelige tegn til å bli gråfarget etter hvert. Vi kan ikke merke med et material som blir likt vegbanen, selv om det er aldri så sterkt.

— Hvordan legger en denne vegmerk-ingen?

— Selve platen har lysreflekterende egenskaper og kommer til oss i blokker. Den må varmes opp til omlag 200 grader før den legges ut med spesialmaskiner. Av fylkene er det bare Hordaland som har sin egen maskin. Hos oss har vi nyt-tet entreprenører. Dette er mer vidløftig enn det gamle opplegget med maling av stripene. Kostnadene er omlag tre gang-er høyere. Vi må regne med at vi legger færre meter hver dag, men at vi kan vin-ne dette inn ved at vi må fornye sjeld-nere.

*Prøvefelt for vegoppmerking med thermoplast.*

Neste år regner vi med å bruke 3–400 000 kroner til vegoppmerking med plast. Dette vil rekke til de fleste hovedtrafikkårene, til veger omkring tettstedene i fylket og der det legges ny asfalt.

– Det koster, det koster . . . .

– Plast er dyrere enn metodene vi har brukt, det er riktig. Vi vet litt lite om holdbarheten ennå, men dersom levetiden er tre ganger levetiden av maling da står vi likt.

Dessuten er det snakk om noe så viktig som økt trafiksikkerhet – og vi må være innforstått med at nettopp det vil koste noe mer.

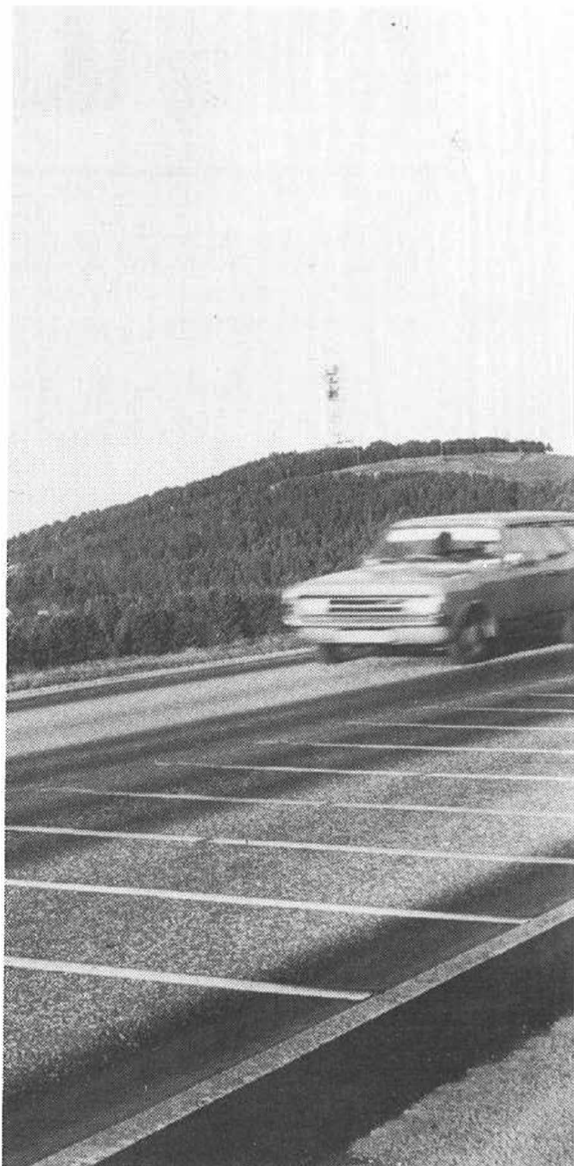
---

## **7. SANS TIL ALLE ANSATTE.**

Det ligger an til en liten, hyggelig hilsen fra Vegsjefen til alle ansatte. Hilsen kommer i form av en 7. sans som skal deles ut ved årsskiftet.

Vi har lenge følt savnet av en håndbok med opplysninger om regler og bestemmelser, og andre forhold som de ansatte kan ha bruk for fra tid til annen. En del fylker har tidligere samlet slike opplysninger i et lite hefte i 7. sans format og delt dette ut hvert år.

En del av disse informasjonene er generelle for hele etaten, og vi går ut fra at blant annet dette gjorde at Vegdirektoratet tok initiativ til å sette opp en disposisjon for en minihåndbok som kunne inngå i en 7. sans beregnet for hvert enkelt fylke. Innlegget består av en generell del som lages av Vegdirektoratet og en spesiell del som lages av fylket selv.



# UFARLIG JUL!

Ja, noe så uskyldig og ufarlig som julen finnes knapt. Bevisstheten og opplevelsen av juletiden som årets høydepunkt av bare glede og godhet er dyp og grunnfestet.

I kontrast til hendelser omkring Jesu fødsel.

Gjeterne på Betlehemsmarkene ble redd da meldingen om Jesu fødsel kom. Kong Herodes ble redd da han fikk forespørsel om hvor jødernes konge var født.

Men reaksjonene videre var så enormt forskjellige. Herodes dreper alle guttebarn i Betlehem under 2 år. Gjeterne tar meldingen på ordet og gleder seg storlig.

Meldingen farlig eller ufarlig!

Meldingen gikk ut på at det var født en frelser. Men frelse har ingen mening uten at det foreligger en farlig situasjon. Hvilken?

Jo, kort og godt den at menneskene var kommet på avstand fra Gud, at deres egen vilje bestemte fremfor Guds

vilje, at deres egen ære og makt var viktigere enn Guds ære og makt. Karakteristiske trekk for mennesker til alle tider.

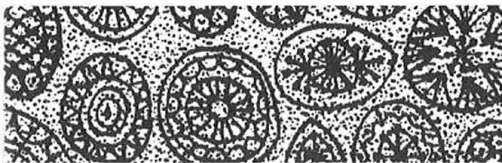
Denne situasjonsbeskrivelse kan møtes på forskjellig vis. Den kan anees som uriktig og ufarlig. Eller problemstillingen føles uinteressant nå og får vente til siden. Dette poengterer Bibelen, er virkelighetensfjerne og farlige holdninger.

Motsatt kan situasjonsbeskrivelsen bli akseptert som riktig og situasjonen som farlig. Men nettopp i erkjennelsen og innrømmelsen av dette forhold ligger nøkkelen til å avverge faren og gjøre situasjonen likevel ufarlig. Ved å fødes inn i vår tilværelse, leve sitt liv blant oss mennesker, dø og oppstå fra de døde, har Jesus Kristus tatt bort avstanden mellom Gud og mennesker.

Derfor er julens innhold grunnlag for glede og godhet: »Frykt ikke! Jeg kommer til dere med bud om en stor glede, en glede for hele folket: Idag er det født dere en frelser i Davids by: han er Kristus, Herren.»

Olav Hauge.





## TORBjørn HOGSTAD – NY VEGMESTER I DISTR. 4

Vegmester Hogstad kjenner vi fra før. Han begynte i vegvesenet våren 1955. Frem til 66 rakk han å bli både assistent og oppsynsmann. Han arbeidet sammen med oppsynsmann Oddane i Egersund disse årene.



Vinteren 66/67 gikk Hogstad på den videregående skolen for vegvesenets oppsynsmenn i Oslo. Etterpå fikk han arbeid ved Telemark vegkontor. Her arbeidet han først for vedlikeholdet og senere med driftsplaner for anleggsavdelingen. Han var leder for denne seksjonen da han søkte seg over til vårt fylke.

Hogstad sier at det var først og fremst ønsket om å komme ut i distrikt som fikk han til å søke på jobben, men det var vel også et ønske om å vende hjem. Han føler seg godt mottatt hos oss og er imponert over det opplegget vi har på drift siden. Han peker spesielt på kontorordningen med felles kontortjeneste i området. Innkjøpsordningen virker også interessant.

Vi spør om han savner snø – og får kontant nei til svar. Ikke så rart når han blir sittende som skyteskive når tingene går galt i et av landets mest trafikkerte områder.

Vi ønsker han vel møtt og lykke til.





# Førstehjelp

Etter å ha deltatt i flere førstehjelpkurs, har jeg gjort meg visse refleksjoner angående oppfølging av det man lærer på disse kursene.

Det bør etter min mening ikke gå så lenge mellom hver repetisjon. Tvert imot, på dette området trenger vi kurs meget oftere. Skal vi kunne følge med i førstehjelp slik at vi kanskje kan klare å redde liv når en skade er inntruffet, må vi perfektionere oss til enhver tid.

Jeg mener derfor at etaten må satse på en egen fast instruktør som kan ha hele fylket som opplæringsfelt. Dette kan igjen gjerne kombineres med en viss instruksjon i brannvern.

Brannvern er etter min mening et forsumt område. Det er vel heller få som vet å behandle det materiell som finnes på de respektive arbeidstedene i en farlig brannsituasjon. Det som kan avverges av brann hurtig og effektivt er vel også en form for førstehjelp verdimelessig sett.

Jeg syns forøvrig at det kurset vi har, er meget godt med dyktige instruktører som har meget å gi oss. Jeg gir opplæringsseksjonen all honnør for godt arbeid.

Eyolf Andersen.

**DETTE ER PRISVERDIG.**

sier driftsjef Njå i en kommentar til Andersens innlegg, jeg setter pris på at

folk engasjerer seg i emnet og kommer med positive forslag slik som dette.

Det blir nå holdt førstehjelpskurs 1 gang i året. Vi har ingen planer foreløpig om å øke takten i denne opplæringsvirksomheten.

Når det gjelder brannvernøvelser må slike holdes oftere enn det som er vanlig hittil.

Tanken på en egen, fast instruktør er interessant, men det er ikke tatt noen beslutning om dette ennå. På lengre sikt kan det bli aktuelt.

**VERNEUTVALGET POSITIVT.**

Vi har lagt saken frem for vernelederen vår, Jarl Honore. Han tok brevet med seg og fikk det behandlet på møte i verne- og miljøutvalget (VMU).

Utvalget slutter seg til Eyolf Andersens uttalelser om betydningen av førstehjelpskurs. VMU pekte på den interessen som dette emnet tydeligvis har blant de ansatte og viktigheten av å spille på denne positive holdningen. Bruk av brannvernutstyr og kjennskap til hvilke faresituasjoner som oppstår under en brann, bør en få så god opplæring i som mulig. Dette må også ses på som et nyttig, forebyggende tiltak.





# tillits- mannens spalte

Så har vi ennu engang mottatt melding om en dødsulykke på en av våre arbeidsplasser i vegvesenet. Denne gang var det sjåfør Bertil Omdal fra Helleland som under arbeid med lossing av en veivals var uheldig og fikk denne over seg, med døden til følge.

At dette kunne hende Bertil er nesten ufattelig, for han var kjent som en meget påpasselig og dyktig sjåfør. Det var nesten utenkelig å forbinde ham med uhell i det hele tatt, og så hender dette likevel.

Vi har gang på gang, både i samarbeidsutvalget og uformelle kontaktgrupper påpekt faren med denne form for transport. Tiden må må være inne for anskaffelse av egnede traller til denne transport, og heller forby den formen som blir brukt idag. Slik som forholdene er idag er det forbundet med stor fare og risiko og flytte disse maskinene opplastet på biler. Det er ikke alltid forholdene er så ideelle når maskinen skal av igjen i en eller annen vegskråning eller grøftekant.

Det blir ofte at man tar unødige sjanser, og da er ofte hellet større enn man har lov å vente. Ingen skal eller kan klandres for det som er hendt, men vi ser frem til resultater av arbeidet med å sikre liv og helse på våre arbeidsplasser.



Tilslutt vil jeg ønske alle en GUD JUL  
og GODT NYTT ÅR.

M. W.

# ...men utpå er de like

Hydrauliske boremaskiner der trykkluft er erstattet med olje under høgt trykk og rørgaten med elektriske kabler, er ved å fortrenge de trykkluftdrevne tunnelriggene.

Vi har truffet distriktsjef Kjell Wiberg som leder Atlas Copco's avdeling i Bergen. Vi spurte han om dette er noe helt nytt.

— I Frankrike er det et firma som heter Montebert. De har arbeidet med hydrauliske boremaskiner nokså mange år. Her hjemme er det blitt aktuelt å vurdere denne måten å arbeide på de siste par årene.

Ved denne metoden er det en del ting som skiller seg vesentlig fra andre. I en tunnel i dag er det vanlig med 4 store pneumatiske maskiner. Støynivået er veldig høgt, vanligvis godt over 100 decibel. Lydstyrken er sterk på de lavere frekvensene og denne støyen er vanskelig å dempe med øreklokker, slik at støyen også inne i klokken er over akseptabelt nivå.

Når vi borer med trykkluft blåser vi inn 70–80 kubikkmeter luft i minuttet. Dette lager kondens på stoffen og skaper problemer med sikten. En får i det hele tatt et miljø på stoffen som er nokså belastende. For å gjøre luften klar er det vanlig å montere et par propanbrennere på riggen.

Normalt vil det være 3–4 mann for å kjøre 4 maskiner. To mann som kjører to maskiner hver og en mann som skifter borkroner. Av og til er de 4.

Om vi går over til hydraulmaskiner vil to mann kunne betjene 3 maskiner.

Denne boremaskinen produserer like mange bormetre som de 4 pneumatiske. Her får man altså redusert både på bemanning og maskiner.

Miljøet vil være bedre idet en får en vesentlig reduksjon i støynivået, og da særlig i det lavfrekvente området.

## PRINSIPPET.

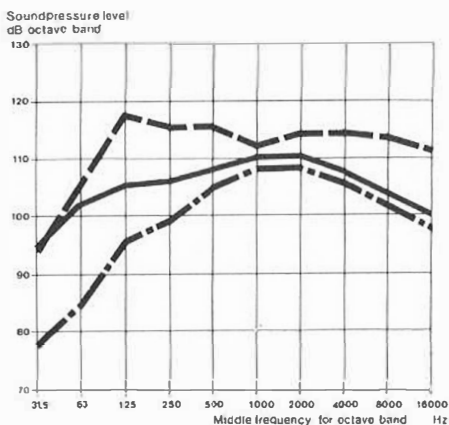
— Prinsippet for selve boremaskinen er det samme for så vidt som det er en slående boremaskin. Vi har eliminert trykkluft og erstattet den med olje under veldig høgt trykk. Oljen går i et lukket system. På riggen har man en elektromotor, en hydraulisk pumpe som fører oljen frem til boremaskinene og så returnerer oljen tilbake til tanken. For å unngå svingninger i det hydrauliske systemet har man montert en buffer på bergboremaskinen som sikrer jevn oljestrøm.

Spylevannet blir i vanlige boremaskiner ført gjennom selve maskinen. Ved det hydrauliske systemet har en del leverandører valgt å tilføre spylevannet utenom boremaskinen. En kan derved operere med høgt trykk på vannet og faren for komplikasjoner blir mindre. Det er også mulig å bruke luftspyling.

— Er manøversystemet forandret?

— Det er det samme som før. Selve kjøreledningen, bommene og bevegelsen av bommene er det samme som tidlegere. Operasjonen av bommene er kanskje noe enklere på hydrauliske maskiner. Det burde i og for seg ikke skape vansker for operatøren å skifte fra en type til en annen.

Støynivået på forskjellige Atlas Copco bergboremaskiner. Kurvene viser gjennomsnitt utslag fra samme arbeidssted og fra 6 forskjellige målestasjoner i en avstand av 1 meter fra maskinen.

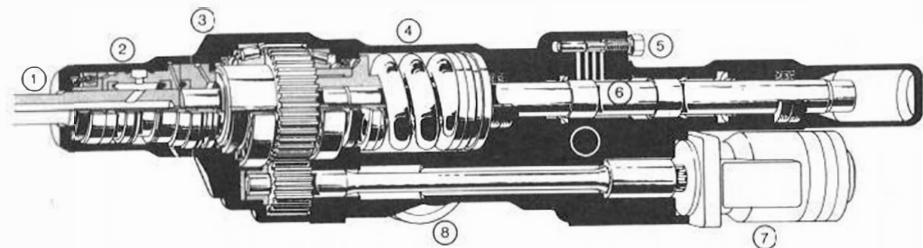


*Eldre udempet luftboremaskin*

*Moderne dempet luftboremaskin*

*Hydraulisk boremaskin COP 1038 HD*

1. Komprimert luft blåser rundt boradapteret og forhindrer urenheter å trenge inn.
2. Separat vannspyling med vanntrykk opp til 10 bar (145 psi) holder borhullet rent.
3. Lav borhammerprofil tillater stikningsvinkel ned til 2 grader.
4. En kraftig fjær mottar og absorberer rekylkreftene fra borstålet og reduserer påkjenningene på borhammer, mating og hydraulisk bom.
5. Ved å skifte reguleringspluggen og oljetrykket kan man variere slag, slagenergi og slagfrekvens.
6. Slagtempelet og hovedventilen arbeider i et oljebad og dette eliminerer praktisk talt slitasjen.
7. Kraftig, reversibel motor med trinnløs variabel hastighet sørger for rotering av boret.
8. To akkumulatorer utjevner trykkvariasjonene som dukker opp i systemet.



En annen ting er at man nå fører elektriske energi helt frem til stoffen. Dette bør føre til en del nytenking både når det gjelder opplegget på anlegget og bruken av maskinen.

— Vi er jo fra gammelt advart mot elektrisk kraft i forbindelse med sprengningsarbeider. Er det her en sikkerhetsrisiko?

— Det er innebygget en rekke sikringsanordninger som overstrømsreleer, jordfeilsreleer og en rekke andre ting som skal beskytte både arbeideren og maskinen.

Man skal likevel alltid være aktsom i arbeidssituasjonen. Behandler vi dynamitt riktig er den ansett for å være ufarlig. Det samme gjelder for elektrisk energi.

#### OPPLÆRING NØDVENDIG.

— Vi er fra før kjent med hydraulikk på anlegg. Det er snakk om store ting som gravemaskiner og showler. Nå introduseres fine komponenter som arbeider under høgt trykk. Er ikke dette sårbare greier som krever finsligere omgivelser enn akkurat anleggsdrift?

— For tunnellarbeiderne behøver ikke dette systemet å bety noe nytt i dette henseendet. På vedlikeholdssiden er det nødvendig at mekanikerne får en ordentlig opplæring. Det er klart at vi etter hvert får finere systemer på en rekke områder. Man kan ikke nå, som for noen år tilbake, forsøke å reparere med slegge og spett. Det kan jo være en fordel for hele vår mentalitet at det stilles krav om renslighet og nøyaktighet i større grad.

Fordi dette er nytt vil vel alle være litt skeptiske til å begynne med. Jeg tror vi bør satse på informasjon og opplæring. Dette bør også innbefatte karene på stoffen, ikke et 14 dagers internatkurs, men en arbeidsdag, slik at de vet hva de arbeider med.

#### KOSTNADER.

— Kan kapitalkostnadene sammenliknes direkte?

— Vi kan sammenlikne kapitalkostnadene mellom to fireboms rigger fra hvert sitt system, da med tilbehør som kompressorer i et tilfelle og transformatorer i det andre

Energiforbruket kommer her inn i bildet idet en hydraulisk rigg har et energiforbruk som er 30% av en pneumatisk.

— Er dette aktuelt bare ved jobber over en viss størrelse. Vegvesenet har ofte korte tunneler og driver langs eksisterende veg der man kan risikere avbrudd i driften.

— Jeg tror at de vegkontorene som har oversikt over de jobbene som kommer de neste par årene vil ha muligheter for å oppnå gunstige resultater ved å gå over til hydraulikk.

Akkurat når det gjelder riggekostnadene er jeg ikke så sikker på at forskjellen trenger å være så stor. Selve anskaffelsen er kostbar. Har man et anlegg med trykkluftdrevne maskiner bruker man kompressorer. Disse kan jo også brukes til andre formål. Hydraulriggeren koster like meget som trykkluft-riggeren pluss kompressorer og den kan bare brukes til tunnel.

Det er ikke nødvendig å ha kilometer lange tunneler. Man må ha tunnelarbeid slik at det er mulig å drive kontinuerlig over en årrekke.

— Hva med levetiden på borestålet?

— Vi mener å vite at vi ikke får dårligere resultat enn med trykkluft. Dette er så nytt her i landet at det er vanskelig å angi noe sikkert på dette feltet. Det ser foreløpig ut til at vi får en noe lavere boreslitasje med hydrauliske maskiner. Dyrere blir den i alle fall ikke.

#### FREMTIDEN.

— Kan vi regne med at stemningen etter hvert har snudd søg til fordel for hydrauliske boremaskiner?

— Jeg tror, og jeg mener at dette er en nokså alminnelig oppfatning, at trenden går mot hydrauliske maskiner der hvor det er krav om mange bormetre pr. tidsenhet og store hulldiametre. Når det gjelder de mindre maskinene er det ikke sansynlig at vi vil få noen endringer på det feltet på mange år. Disse nye maskinene er kommet inn i bildet, og jeg tror de er kommet for å bli, på de store tunnelprofilene først og fremst.

**Vi har bedt ing. Grødem på maskinavdelingen si noen ord om det inntrykk han har av hydrauliske rigger.**

Grødem sier at vi ikke kan regne med en redusert arbeidsstyrke på rigger siden vi i dag kjører med tre mann. Når det

gjelder driftsmetodene på anleggsdrift kan en av og til få inntrykk av at det drives rovdrift på utstyret. Forholdene er mye bedre enn maskinkonstruktørene har forutsatt.

Det er en fordel at driverne får opplæring, men denne kan sikkert være av lenger varighet enn en dag og den kan sikte mot en varsommere behandling av utstyret. Ved et avansert utstyr får brudd større konsekvenser. En ødelagt hydraulslange som skal tåle høgt trykk må f.eks. skjøtes på en helt annen måte enn en luftslange som skal tåle 7 kilos trykk.

Luftrigger må på samme måte som hydrauliske rigger være sikret arbeid på lang sikt. Det er riktig at kompressorene kan brukes på andre steder, men selve luftriggen bør heller ikke stå stille.

Når det gjelder borstål er ikke Grødem så beskjedent som Wiberg. Etter de referanser han har viker det som om det er temmelig sikkert at kostnadene er lavere. Riktignok har begge riggene likt resultat når det gjelder den laveste levetid, men hydraulriggene har topper som er langt over den maskinverdien som vanligvis oppgis for luftrigger.

Grødem mener også at det er mye som taler for at småmaskiner kan komme relativt snart. Vi er inne i en utvikling på dette området der alt kan skje. Dieselhdraulisk drift er en mulighet som en bør se nærmere på. De første prototypene på borvogner med dieselmotor tilkoblet oljepumpen foreligger alt.

# Rogaland -ulykkesfylke ?

I samband med utstillinga »Rogaland Vegkontor» gjorde overing. Gunnar Mork greie for tilhøva omkring ulykkesstatistikken for fylket vårt.

Han seier klårt frå: Vi topper ikkje ulykkesstatistikken, men vi finn fylket på den øvre halvdel av den.

Vi kan sjølsagt ikkje seie oss nøgde med dette. Det er mye som kan og bør gjerast for å betre situasjonen. Trafikksikkerhetsarbeidet er komplisert og tidskrevjande. Ofte er det slik at godviljen er stor så lenge ein driv med å formulere målsetningar, men interessen blir meir laber når konkrete tiltak skal koma til utføring.

Vi har bede Mork gjere greie for dette i avisa vår.

— Både i lokalpressa, blant »folk på gata» og tilmed på Stortingets talerstol blir Rogaland framstilt som ulykkesfylke nr. 1 her i landet. Er dette eit rett bilete, eller er det ikkje? Er det bruk/misbruk av statistikk som er årsaka til den oppfatninga det blir gitt uttrykk for av ulykkesituasjonen i fylket vårt?

Det kan derfor vera interessant å ta for seg litt av denne statistikken både på landsbasis og på fylkesplanet. Eg vil elles ha sagt at det ein kan få med i ein kort artikkel i Ryggjavegen på ingen måte kan vera uttømande. Det seier seg sjølv. Eg vil for det mesta berre referera ein del tal på Norges offisielle statistikk 1975, og frå Landsoversikter, Ulykkesregisteret for riksvegnettet, ajourført pr. 2 kvartal 1976, utgitt av verdirektoratet.

Norges off. statistikk omfatter ulykker som har førd til at ein eller fleire personar er blitt drepne eller skada. Ulykka må dessutan ha skjedd på off. eller privat veg som er open for ålmenn trafikk (inklusive bomveg). I statistikken er vidare »drepne» definert som »død innan 30 dagar etter ulykka».

Når det gjeld vegdirektoratets ulykkesregister, omfatter landsoversikter alle politirapporterte ulykker på riksvegnettet med unntak for Oslo og Bergen by. Dette siste skal vi vera merksam på i første rekkje når det gjeld eventuelle samanlikningar med nabofylket vårt i nord, Hordaland.

Av vegtrafikkstatistikken framgår det at i Rogaland hadde vi 36 omkomne i 1975. Oslo hadde 40. Akershus og Østfold delte tredje plassen, kvar med 35. Ser vi derimot på ulykker i alt har vi, 655 i vårt fylke. Det gir oss fjerdeplassen.

## ULYKKENE LIKT FORDELT.

I 1975 hadde Rogaland og Haugesund politidistrikt 13 ulykker kvar, mens Stavanger politidistrikt hadde 10, Stavanger kommune hadde 7 dødsulykker (12,45%), andre bykommuner i fylket tilsaman 12 (33,33%), mens dei resterande 17 ulykkene (47,22%) skjedd i heradskommunar.

Ser vi på talet på ulykker i alt, er tala i same rekkjefølgje: 228 (34,81%), 139 (21,22%) og 288 (43,97%).

Det er liten skilnad på prosentvis fordeling av dødsulykker og ulykker i alt sett i høve herradskommune/bykommune.

Til samanlikning kan nevast at 56% av folka her i fylket bur i bykommunar og omlag 44% i herradskommunar, jfr. ellers prosentvise ulykkesfordelinga ovanfor. Desse tala må vi elles ikkje leggja for mye i då dei berre representerer eit tilfeldig valt år, 1975.

Ser vi på ulykkesregistret frå vegdirektoratet som byggjer på innsendte rapportar, vil vi finna at Rogaland ligg på 5. plass på ulykkesstatistikken (gjeld berre riksveggar), etter Vestfold, Akershus, Møre- og Romsdal og Buskerud.

Dersom vi ser på dei tre siste kvartala i fjor, og første i år for registreringsperioden 1971/75 ligg vi på 6. plass etter Vestfold, Akershus, Buskerud, Møre og Romsdal og Oppland.

Samanlikning fylker imellom kan nok vera interessant i og for seg, men det gir et dårlig grunnlag for å bedømme trafikksikkerheten på vegane våre. Folketalet varierer sterkt fra 70–80.000 i Finnmark og Vest-Agder til ca. 470.000 i Oslo. (Rogaland har 280.000 og ligg dermed på ein 4. plass). Likeeins varierer talet på personar pr. bil også ein god del frå fylke til fylke. Det same gjeld utkjøyrd lengde pr. bil. Nokre fylke kan ha ein relativt stor gjennomgangstrafikk (framandtrafikk) medan andre har etter måten lite av slikt.

#### ULYKKEFREKVENSEN.

Det beste målet for ulykkes/sikkerhets-situasjonen i dei ymse fylka får ein derfor ved å samanlikna ulykkesfrekvensen. Den er definert med talet på ulykke/mill. vogn km.





Også om vel denne form for samanlikning, ligg Rogaland på 5. plass med ein ulykkesfrekvens på 0,55. Vestfold inntar også nå 1. plassen med ein ulykkesfrekvens på 0,85.

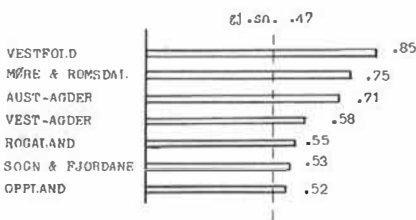
Det andre fylka framfor oss er vidare (2) Møre og Romsdal (0,75), (3) Aust-Agder (0,71), (4) Vest-Agder (0,58). På 6. plass og like bak oss finn vi Sogn og Fjordane (0,53), og Oppland (0,52). Nederst i statistikken finn vi dei to nordligaste fylka Troms og Finnmark. Gjennomsnitt for heile landet minus Oslo er 0,47.

Så litt om dei ymse ulykkestypane. Det kan synast påfallande og verdt og merka seg at ulykkestypen »Einsleg kjørte utfor vegen» på landsbasis utgjør heile 27,7% (gjennomsnitt for tidsrommet 1–1/68 til 31–12/75). Den andre store ulykkesgruppa er »Ulykke ved møteing», 18,4%. Tilsaman utgjør desse to ulykkesgruppene innpå halvparten av politirapporterte ulykker (46,1%)

Først på tredjeplassen kjem dei mjuke trafikkantane med 12,0%, »Ulykker der fotgjengarar kryssakjørebane». Kategorien »Ulykker der fotgjengarar gjekk langs eller oppholdt seg i kjørebane» utgjør berre 2,8%. Dei fleste fotgjengarulykkene skjer på ettermiddagen med ein topp i tidsrommet mellom klokka 15 til 18.

Når det gjeld mjuke trafikkantar, ligg fylket vårt også her på ein 5. plass etter Akershus, Vestfold, Buskerud og Oppland. Den same plassen har vi på ulykkesfrekvens-statistikken på 0,59 mot Vestfold på topp med 0,80.

Dersom vi skulle freista fra ein konklusjon av det som er sagt, måtte det vel bli slik: Rogaland toppar ikkje ulykkesstatistikken, men vi fin fylket på den øvre halvdel av den.



ULYKKEFREKVENNS ( Ulykke/mill. vognkm)

#### VI TRENG KONKRET HANDLING!

Dette er ein situasjon som vi ikkje bør slå oss til ro med. Det er mye som kan og bør gjerast for å betra den.

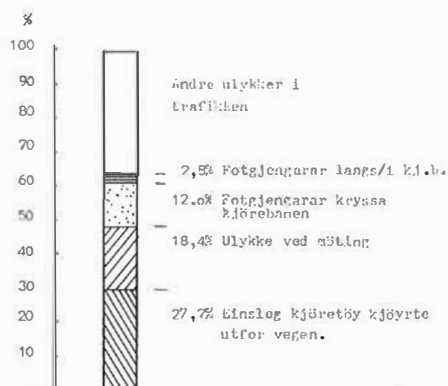
Ulykkesmønsteret, om vi i det heile kan snakka om eit slikt, er så samansett og verkar ofte tilfeldig, slikt at tiltak mot trafikkulykkene må setjast inn på mange feler.

Den diskusjonen som har gått føre seg om det er fysiske tiltak på vegnettet, betre politiovervåking, betre bilkontroll eller »holdningsendring» som må til, finn eg lite interessant. »Holdning» er f.eks. eit resultat av bl.a. opplæring/opplysning, mens på den andre sida den »holdning» vi har til eit spørsmål har mye å seia for den iver/in Loesse vi legg for dagen for å skaffe oss opplysning/opplæring om eit emne. Det er eit samspel mellom alle »gode krefter» som må til, og dei »gode kreftene» er ikkje minst

den daglege trafikkant anten vi finn han til fots, på sykkel eller i bil.

Og kanskje nettopp derfor: at det er så mange »gode krefter» som er implisert i trafikksikkerhetsarbeidet viser det seg at dette arbeidet er komplisert, arbeidskrevjande og ikkje minst tidkrevjande.

Ofte har eg inntrykk av at trafikksikkerhetsarbeidet er eit populært diskusjonstema så lenge ein held seg på eit generelt, inkjeseiande pratestadiet. Men



ULYKKESTYPER

så snart dei då fint formulerte målsetningane skal førast over i konkrete tiltak, då blir interessen temmeleg laber, for ikkje å seia negativ. Der er ofte eit »hav» mellom målsetningsprat og konkret handling.

Og dersom ein i denne samanheng skal tillate seg å generalisera litt, med dei feil som generalisering alltid vil innebæra gjeld dette både menigmann, rundt omkring i mange av administrasjonane i fylket og blant politikarane. G. M.

## EN GOD HISTORIE.

Vi venter  
på den til  
den kommer!

### Fra side 33.

Arne Andersen	1930	46 år
Tore Bamberg	1941	35 år
Selmer Lommeland	1939	30 år
Randulf Våland	1964	29 år
Bernt Hovland	1965	14 år
Erling Fåm	1967	33 år
Theodor Slettebø	1969	14 år
Sten Litlehei	1930	32 år
Erling Johan Svantesen	1945	31 år
Knut Jårvik	1952	21 år
Harald Magnus Hauge	1933	32 år
Harald Brustvedt	1964	10 år
Konrad Vestbø	1933	18 år
Torkel Viland	1930	31 år
Jon Moen	1959	10 år
Toralf Vestbø	1933	30 år
Sverre Klungland	1964	28 år
Alfred Ellert Hetland	1939	28 år
Knut Hermod Karlsen	1929	46 år
Alfred Hagetun	1934	26 år

# GANG- OG SYKKELPROSJEKT

## FYLKESVEGER.

I nummer 3/76 av Ryggjavegen hadde vi eit oversyn over gang- og sykkelvegprosjekt langs riksvegane. Vi skal nå freista gi ei tilsvarande liste når det gjeld gang- og sykkelvegar i tilknytning til fylkesvegar.

### LUND.

Fv. 1. Moi sentrum—Nygård skole. Planlegging er under oppstarting. Lengde ca. 1.650 m.

### SOKNDAL.

Fv. 33 Hauge—Bråsund. Her foreligger godkjente planer for den strekningen som skal byggjast i 1976/77. Grunnspørsmålet er løyst. Lengde ca. 1.000 m.

### EIGERSUND.

Fv. 60 Eigerøy bru—Hovland. Her ligg det føre disposisjonplan der gang- og sykkelvegen inngår. Detaljplanleggingen blir med det første sett bort til konsulentfirma. Lengde ca. 2.000 m.

### HÅ.

Fv. 133 Vigrestad—Valdeland. Gang- og sykkelveg inngår i anlegget og er under bygging. Lengde ca. 1.600 m.

Fv. 132 Varhaug (rv. 504 x rv. 505)—Kydland (x fv. 149) På denne strekningen er planane ferdige for den nordre delen. Resten vil bli planlagt i år. Lengde ca. 800 m.

### TIME.

Fv. 215 Nubben—Bryne. Her er ferdige planer og grunnen er i orden. Opparbeiding starter med det første. Lengde ca. 500 m.

### KLEPP.

Fv. 261 Kleppekrossen—Riskjell. Denne gang- og sykkelvegen inklusiv ein undergang er under opparbeiding. Lengde ca. 1.200 m.

Fv. 247 V/Horpestad skule.

Dette gjeld ein undergang og den er under planlegging. Grunnen er i orden, og arbeidet reknar ein med vil kunna gjerast kring årsskiftet.

Fv. 261 Engelsvoll—Kverneland.

Klepp kommune har laga ferdige planer her. Grunnspørsmålet er ikkje løyst enda. I anlegget inngår også ein undergang. Lengde ca. 2.000 m.

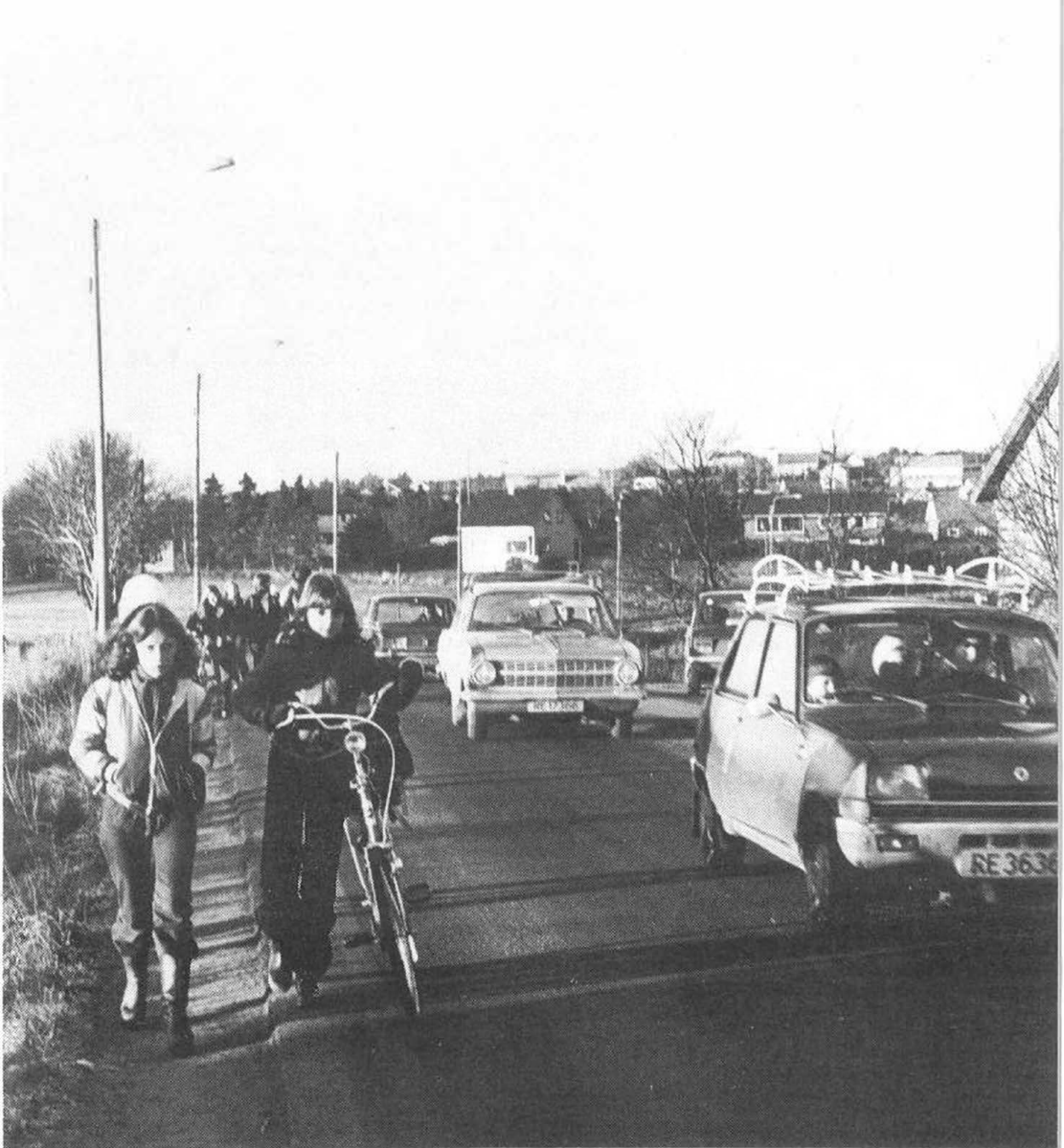
### SANDNES

Fv. 312 Hana—Aspervik. Gang- og sykkelveg inngår i reguleringsplanen. Sandnes kommune lagar også tekniske planar. I flg. byingeniøren—som skal utføre arbeidet—vil dette bli påbegynt midtsumars 1977. Lengde 1.700 m.

### SOLA.

Fv. 372 Sande—Skiljaberget. Planlegging under arbeid. Lengde ca. 5000 m.

*Ikke rart at det kreves sykkel- og gang stier.*



## STAVANGER.

Fv. 402 Tjensvoll—Ullandhaug.  
Denne strekningen inngår i anlegget og er på det nærme-  
ste ferdig. Lengde ca. 1.500m

Fv. Tjensvoll—Øvre Stokka.  
(Fartein Valensveg)  
Gang- og sykkelveg inklusive  
to underganger inngår i anleg-  
get og er under opparbeiding.  
Lengde ca. 1.000 m.

Fv. Adjunt Hauglands veg.  
Også her inngår gang- og syk-  
kelveg i anlegget. Ein reknar  
med anleggsstart i 1977.  
Lengde ca. 500 m.

Fv. Forusbeen.  
Gang- og sykkelveg inngår i  
reguleringsplanen. Anlegget er  
påbegynt. Lengde ca. 2.000m

Fv. 416 Øvre Stokkaveg.  
Planer, grunn og bevilgning er  
i orden. I flg. byingeniøren,  
som skal stå for opparbeid-  
inga vil anlegget bli påbegynt  
i år. Lengde ca. 550 m.

Fv. Kvernevik ring.  
Gang- og sykkelveg inngår i  
anlegget. Arbeidet er på det  
nærmeste ferdig. Lengde ca.  
600 m.

Fv. 391 Nesbuvegen.  
Denne vegen ligg både i Sola  
og Stavanger. Planer er under

utarbeiding, og gang- og syk-  
kelveg vil inngå i anlegget.  
Ein reknar med anleggsstart  
i 1977/78. Lengde ca. 1.770  
m. i Stavanger og 500 m. i  
Sola.

## RANDABERG.

Fv. 409 Hålandskrossen—  
Stavanger gr. L. ca. 1.800 m.

Fv. 410 Stavanger gr.—  
Grødem sole. L. ca. 1.500 m.  
Fv. 472 Bø—Sande. L. ca. 1.000 m.

Fv. 473 Randaberg sentr.—  
Vistekr. L. ca. 500 m.

Fv. 474 Viste hageby—Goakr.  
Lengde ca. 600 m.

Fv. 478 Sentrum—Vardev.  
Lengde ca. 600 m.  
Til saman ca. 6.000 m.

Alle disse strekningane er un-  
der planlegging av konsulen-  
tar. I tillegg er det utarbeidd  
ferdige planer for fv. 474 frå  
rv. 14 til Viste hotell, lengde  
ca. 1.820 m.

Fv. 476 Goakrossen—Håland.  
Inklusive 1 undergang.  
Planer ligg føre, og gang- og  
sykkelvegen inngår i anlegget.

## HAUGESUND.

Fv. 833 Ørpetveitvegen—frå E76 og  
sørøver.  
Arbeidet er nett avslutta.  
Lengde ca. 400 m.

Fv. 831 Spannavegen.  
Planer, grunn og bevilgning er

RYDDER VI GODT NOK FOR

# MYKE TRAFIKANTER

I programposten »trafikk og musikk» siste lørdag i november rettet programlederen et spørsmål til informasjonssjef Ellevset i Vegdirektoratet. Spørsmålet gikk på den holdningen etaten har til rydding av sykkel- og gangstier.

For et par år siden gikk det ut et rundskriv fra Vegdirektoratet der en ba om at gang- og sykkelvegen ble vedlikeholdt på lik linje med det øvrige vegnettet. Det å skille de myke trafikantgruppene fra den øvrige ferdsel er et godt trafikk-sikkerhetiltak. Det nytter bare ikke å tro at en oppnår dette dersom ikke begge grupper tilbys like gode vilkår når det gjelder ting som god vegbane og fremkommelighet.

Utgangspunktet for spørsmålet i NRK var at det virket som om denne oppfordringen etter hvert var glemt, slik at vedlikeholdet av gang- og sykkelveger ikke lenger ble prioritert høgt nok.

Vi har spurt våre to arbeidsbestyrere for vedlikeholdet av vegnettet om de vil kommentere dette.

— Det klages en del over dette, men det er innskjerpet overfor oss at vi må prioritere sykkel- og gangsti på høyde med veger forøvrig, sier avd.ing Nesheim.

Nå skal en være klar over at det er bare noen ganske få av disse vi skal vedlikeholde. Det gjelder bare der sykkelvegen ligger kant i kant og i samme plan. Vi skal også ta vedlikeholdet av fortau med kantstein der hvor politivedtektene ikke gjelder. Som kjent er det grunneierens ansvar å rydde fortauet ifølge politivedtektene.

De øvrige er det kommunene som har vedlikeholdet av. Dette skal det i prinsippet gjøres vedtak om før vi påtar oss å bygge dem.

Vi prøver så godt vi kan å ta sykkel- og gangstiene med oss når vi rydder vegen, men vi har vel ikke alltid klart det. Det er vel naturlig slik at når vi har klart å få bilene frem, da er vi langt på veg, så blir det andre liggende noe etter.

Det blir også et spørsmål om hva vi skal ta først. Skal dette gjøres parallelt må vi ha dobbelt sett utstyr. Jeg syns også at det faller helt naturlig at gangveiene blir tatt senere enn vegbanen. Vi starter brøytingen i midten, og siden kaster vi snøen til side til den er utenfor fortauet og folk kommer frem der.

Dette røper ikke noen uvilje, men i et snøkaos kan det være vanskelig å gjøre alle til lags. Vi starter tidlig opp med snøryddingsarbeidet, ja ofte går vi hele døgnet, nettopp for å være klare med det verste før morgentrafikken. Vi forsøker etter beste evne å legge forholdene til rette for alle grupper med de medlene vi har til rådighet.

Prinsippet hos oss er at det skal gjøres, svarer avdelingsingeniør Bilstad, men det er ikke alltid like lett å få det til. Dette krever en mentalitetsendring som tar sin tid. Vi har i alle år strevd for å få bilene frem. De som går klarer det alltid, slik er vi vant med å tenke. Men det er en klar målsetting for oss å ta like stort hensyn til de myke trafikantene som til bilene.

De fleste gang- og sykkelvegene i midt distrikt ligger konsentrert om Stavanger—Sandnes—Bryne. Det er et snøfattig

distrikt. Dersom det kommer en halv meter snø har vi fres som kan laste fra fortauet rett på bil. Det vanlige er at det kommer 5 eller 10 cm, og det kan vi ikke kjøre tungt utstyr på. Denne snøen må høvles bort og vi må sandstrø etterpå. Vi har lange perioder da vi risikerer glatte veger. Dette tilsier at vi først og fremst må strø om vinteren.

Vi strever en del med å finne frem til hensiktsmessig utstyr. Sandstrøing på fortauene foregår ved at vi bruker samme spreder som for vegbanen, men med halve åpningen sperret. Vi har vært inne på å ha en egen traktor som skal ta seg av fortauene, men de ligger så spredt at det vil ta lang tid å nå over alle.

Meningen er at vegbane og fortau skal åpnes samtidig. Dette kan vi oppnå med å øke ressursene. Da må vi være klar over at vi får en del utstyr med stor dødtid, og vi har jo et budsjett å ta hensyn til.

Dersom det i et gitt tilfelle må prioriteres, henger det da så meget av det gamle igjen at kravet om redskap til å rydde vegbanen vil være det vi gir etter for? Vi spør vedlikeholdsjef HAMRE.

— Det har vært et problem å skaffe godt utstyr til rydding av fortau. Utstyr til vegbanen er utviklet over en årrekke mens gang- og sykkelvegene er forholdsvis nye.

Dersom jeg skulle prioritere i dag ville et sandstrøpparat for fortau komme foran et tilsvarende for vegbanen.

Vi kan etter dette slå fast at vi i Rogaland fortsatt vil prioritere gang- og sykkelvegtrafikken på lik linje med den øvrige ferdsel. Vi er inne i en prosess for å endre vår holdning til disse problemene. Med så klart formulert målsetting vil vi etter hvert komme frem til gode løsninger.





# IDRETTSLAGETS ÅRSMØTE

God sesong for fotballaget, bordtennis fortsatt populær, aktive miniatyrskyttere og O-løpere, sier formannen i idrettslaget, Per Kydland, i sin årsrapport. Det har vært mindre interesse for håndball, og innendørstreningen burde flere kunne benytte seg av.

— Sesongen 1975/76 har vært et aktivt år for idrettslaget. Det har vært gode muligheter for både aktive og passive medlemmer å drive fysiske aktiviteter samt å delta i festlige samvær og på turer arrangert av idrettslaget. De »gamle» idretter har beholdt sin interesse, mens de nye får stadig større oppslutning.

Fotballen har hatt en meget god sesong. 1.-laget havnet på 2. plass i 2. divisjon og rykker dermed opp i 1. divisjon fra neste år. II-laget ser ut til å ha stabilisert seg i 5. divisjon og endte på 4. plass. Det har vært meget god oppslutning om kampene, og det har ikke vært problemer med å stille to lag. Eneste skår i gleden når det gjelder fotballen er at det ser ut til at vi aldri skal vinne vegcupen. I år kom vi til sluttspillene for 6. år på rad, men tapte i finalen for Akershus.

Håndball-laget hadde en såkalt mellomsesong. Mot slutten av sesongen ble det problemer med å stille lag, og vi måtte gå veien ned i 5. divisjon.

Bordtennis er fortsatt populær. Lunch-pausen blir av mange benyttet til bordtennis-trim, mens en del av de mer aktive deltar i turneringer innen kretsen.

Orienteringsgruppen vår er liten, men

aktiv, og har gjort en god innsats i løp rundt om i fylket.

Miniatyrskytingen er som nevnt tidligere startet opp for alvor. Vi har fast kveld i kjelleren i posthuset, og en del benytter lunch-pausen til skyting. For øvrig har vi hatt deltakere både i forsvars-skyting og i miniatyr-konkurranser i kretsen.



I løpet av året ble det avholdt 7 styremøter. Av saker som har vært behandlet kan nevnes: innendørstrening, vegcupen 1976, håndballturnering på Gol og årsfest.

Til slutt vil jeg takke alle medlemmene for god oppslutning om idrettslagets aktiviteter, og håper at dette vil fortsette videre framover.

Per Kydland

# ÅRSMØTE I IDRETTSLAGET

Selv om idrettslaget kan se tilbake på en god sesong, med 110 medlemmer synes interessen for årsmøtet å være la-ber. Det var omlag 20 personer til stede, men de var til gjengjeld så aktive at møtet som startet klokken 19 ikke ble klubbet ferdig før nærmere klokken 23. Vi tar det som et uttrykk for deltaker-nes vilje til å vurdere det som har skjedd og å drøfte den sesongen som laget nå tar fatt på. Det er interessen hos den kjernen som driver laget mye kommer an på, og den ser det ikke ut til å være noe i veien med.

Det knyttet seg få bemerkninger til referatet fra forrige årsmøte. Skirennnet som vi hadde før om årene er ikke arrangert i år. Interessen ble for liten i forhold til det store arbeidet som må legges ned for å forberede det. Noe av den manglende interessen skyldes nok lite snø og store transportavstander for del-takerne.

Orienteringsgruppen er liten, men svært aktiv. Gruppen har et stående til-bud om å holde kurs for innføring i denne flotte idrettsgrenen. Interesserte kan bare melde fra til M. Goa på regn-kapseksjonen.

Håndballaget har ikke hatt noen god sesong 75/76, det endte med nedryk-king til 5. divisjon. Det ser imidlertid lysere ut for inneværende sesong, vi har fått en del nye medarbeidere som viser godt »håndballag». Vi deltok i år på Gol »av hjertens lyst» – og dette flotte arra-ngementet har gitt mersmak å kvalifi-ser seg for.

Innendørstreningen er lagt om de sen-ere år. Til å begynne med var oppslut-

ningen god, men den har blitt lavere etter hvert. Senere ble innendørstrim for damer og herrer slått sammen. Heller ikke denne »vitaminiserte» vri førte til et varig resultat. (Kanskje det heller førte til et sannhetens øyeblikk for noen?) Den trimkvelden er for verdifull til å gå tapt. Derfor vil en i kommende sesong ta kontakt med en fast trener som kan legge opp et konti-nuerlig program i samarbeid med dem som møter opp. Vi får håpe at det vil gå bedre da.

Lagets regnskap viser en nedgang i kontantbeholdningen, men den er li-kevel stor nok til å se neste år i møte med stor ro. Årsmøtet påla styret at de til neste år skal sette opp et budsjett. Dette vil vise hvilke retningslinjer laget skal drives etter, og det bør et årsmøte kunne ta stilling til.

Ø. Komedal og J. Skårdal hadde flest kamper for I-laget i fotball og ligger der- for godt an til innsatspokalen. Møte-deltakerne mente at det samlede antall kamper i begge lag og i cupen burde legges til grunn. Pokalen ble derfor ikke delt ut før dette var sjekket av opp-mennene. På II-laget hadde B. Sørheim flest kamper.

Informasjon om lagets arbeid ble også etterlyst. Årsmøtet i fjor hadde bedt om at styret tok kontakt med konsulent Hole med sikte på å få omtalt idretts-laget i en påtenkt personalhåndbok – og »kanskje» i bedriftsavisen. Vasbø sa at bedriftsavisen regelmessig brakte stoff fra idrettslaget, men at en som regel måtte be om å få det. Det hadde vært hyggelig om styret selv brakte inn

til avisen den informasjon det ville gå ut med, uten påtrykk. Det vil ved årsskiftet foreligge en 7. sans som skal deles ut til alle ansatte. I denne kalend-eren vil det være innlagt en håndbokdel som bladt annet kort omtaler idrettslag-et og dets aktiviteter.

Det ble vedtatt en liten kontingent-forhøyelse slik at aktive nå skal betale 20 kroner året og passive 10 kroner.

Det ble vedtatt en reduksjon i an-tallet styremedlemmer. En mente at et medlem skulle være en av oppmennene for fotball, et skulle komme fra opp-mennene for de andre idrettsgrenene ogendelig et fra de ansatte utenfor veg-kontoret.

Valgene fikk følgende utfall:

#### STYRE.

Formann	P. Kydland	gjev.
Nestformann	B. Alsaker	ny
Sekretær	Hilde E. B. Johnsen	ny
Styremedl.	O.H. Danielsen	ny
Styremedl.	H. Folgerø	ny
Styremedl.	H. Paulsen	ny
Kasserer	K. Flateland	gjev.

#### OPPMENN.

Fotball I	B. Alsaker
Fotball II	O. H. Danielsen
Håndball	O. Kvelland
Orientering	M. Goa
Bordtennis	H. Folgerø
Skyting	N. Egenes

I tillegg ble J. E. Danielsen gjenvalgt til materialforvalter, B. Sørheim, T.Frø-

land og H. B. Johnsen er ny valgkomite. Uttakningskomite for fotball dannes av oppmennene og T. Frøland, Trenings- og aksjonskomite består av Jansen, Hamre, O. H. Danielsen og I. Egedal, og sist, men ikke minst festkomite: E. Sand, Jakobsen og Flateland.

Erling Aardal har etter hvert så lang tid som revisor at han kommer vi ikke lenger utenom.

## FORTSETTELSE FRA SIDE 20

i orden. Arbeidet vil bli påbe-  
gynt i år. Lengde ca. 2.000 m.

Fv. 922 Storasundsgt.  
Planer under utarbeiding. Her  
inngår også ei overgangsbru.  
Ein reknar med anleggsstart  
neste år. Lengde ca. 530 m.

Fv. 925 Austerheimsvegen.  
Her ligg det føre stadfesta re-  
guleringsplan. Omlag 1.000 m  
inklusive ein undergang er  
opparbeidt i år. Neste år vil  
ca. 1.3000 m. pluss tre und-  
ergangar og ei overgangsbru  
bli bygd. Dette inngår i ordi-  
nært anlegg.

#### KARMØY.

Fv. 835 Vormedalsvegen og fv. 875 på  
200 m., og 400 m. vil bli  
planlt i år.

G. M./P. K.

# NYTT OPPLEGG FOR OPPLÆRINGSVIRKSOMHETEN

Opplæringsrådet satte for en tid tilbake ned et utvalg som besto av driftsjef Njå, administrasjonsjef Lund, konsulent Hole, oppsynsmann Olsen og avd. ing. Vasbø, for å utarbeide retningslinjer for opplæringsvirksomheten i Vegvesenet i Rogaland.

Gruppen har i sitt arbeid tatt sikte på å legge virksomheten opp mot de intensjoner og målsetninger som det sentrale opplæringsråd har gitt uttrykk for. En har tilpasset dem forholdene i vårt fylke og bygget inn de erfaringene som er gjort her med den organisasjon vi nå en stund har arbeidet oss frem mot.

Vi presenterer gruppens forslag som i høst ble vedtatt av vårt eget opplæringsråd.

## INNLEDNING.

Med utgangspunkt i intensjonene og målsettingen i «Opplæring i Statens vegvesen» — innstilling fra opplæringsutvalget 1974 er det ved vegkontoret i Rogaland opprettet et opplæringsråd og et opplæringsutvalg.

Opplæringsrådet skal ha rådgivende myndighet for all opplæringsvirksomhet i fylket.

Det daglige arbeidet skal ivaretas av opplæringsutvalget.

Opplæringsseksjonen tar vare på rådets og arbeidsutvalgets sekretærfunksjon.

Med opplæringsvirksomhet menes alle tiltak som settes i verk, herunder også lokale/sentrale/eksterne opplæringstiltak, for å gi ansatte opplæring etter planlagte retningslinjer.

## OPPLÆRINGSRÅDET.

### OPPLÆRINGSRÅDETS ARBEIDSOPPGAVER.

Opplæringsrådets oppgave er å bistå med å utforme den del av etatens personalpolitikk som angår opplæring og informasjon av de ansatte, slik at denne integreres i etatens generelle målsetting.

Dette skal gjøres ved at rådet vurderer det opplæringsbehov som til enhver tid er til stede i fylket, foreslår opplæringstiltak, gir råd om prioritering av tiltak, gir råd om disponering av resurser til opplæringsformål og vurderer konkrete planer for eksternt og intern opplæring etter de intensjoner som vedtas.

Opplæringsrådet skal dessuten være et kontaktorgan mellom de ansatte i ulike avdelinger/seksjoner når det gjelder opplærings saker.

Opplæringsrådet skal ha møte minst 1 gang hvert år.

### OPPLÆRINGSRÅDETS SAMMENSETNING

Rådet skal ha følgende sammensetning:

Vegsjef (formann)  
Driftsjef  
Plansjef  
Administrasjonssjef

Representant fra planavdelingen  
Representant fra anleggsavdelingen  
Representant fra vedlikeholdsavd.  
Representant fra maskinavdelingen  
Representant fra personalseksjonen  
Representant fra regnskapsseksj.  
Representant fra laboratoriet  
Representant fra arbeiderne  
(Arbeidsmannsforbundet)  
Representant fra oppsynsmennene  
(NFATF)  
Representant fra merkantile ansat.  
(STAFO/EFL)  
Representant fra bilkontrollen  
Representant fra samarbeidsutvalg.  
(valgt)  
Representanter fra opplæringsseksj.  
(2)

Hver av de nevnte grupper/avdelinger/seksjoner velger selv sin representant. Funksjonstiden er 2 år om gangen

Dersom NIF eller NITO ikke er representert, kan disse kreve egen representant i tillegg til de faste medlemmer.

## **OPPLÆRINGSRÅDETS MYNDIGHET.**

Opplæringsrådet har rådgivende myndighet i opplæringsaker.

## **OPPLÆRINGSUTVALGET. OPPLÆRINGSUTVALGETS ARBEIDSOPPGAVER.**

Opplæringsutvalgets arbeidsoppgave er å være et styringsorgan for de saksbehandlere som skal sette etatens opplæringsvirksomhet ut i praksis, og å påse at dette skjer etter de intensjoner og den målsetting som er vedtatt. Dette skal gjøres ved at utvalget kontinuerlig overvåker, gir råd og tar stilling til de saker som behandles av opplæringsseksjonen.

## **OPPLÆRINGSUTVALGETS SAMMENSETNING:**

Opplæringsutvalget skal ha følgende sammensetning:

Driftsjef  
Administrasjonssjef  
Repr. fra Personalseksjonen  
Repr. fra Opplæringsseksjonen

Utvalget velger selv sin formann.

Representant for personalseksjonen og opplæringsseksjonen i utvalget, er de samme som sitter i opplæringsrådet.

## **OPPLÆRINGSUTVALGETS MYNDIGHET.**

Opplæringsutvalget har besluttende myndighet i den grad det får dette delegert fra Vegsjefen.

## MYNDIGHET

### OPPLÆRINGSUTVALGETS MYNDIGHET.

Opplæringsutvalget har besluttende myndighet i den grad det får dette delegert fra Vegsjefen.

### OPPLÆRINGSSEKSJONENS ARBEIDSOPPGAVER.

Opplæringsseksjonen skal fungere som et sekretariat for opplæringsrådet og opplæringsutvalget.

Opplæringsseksjonen skal foreta analyser av opplæringsbehov, utforme og gjennomføre i praksis de opplæringstiltak som opplæringsutvalget vedtar, og følge opp statistisk de tiltak som er gjennomført.

Seksjonen skal drive sin virksomhet i et nært samarbeid med de ulike fagavdelinger, og skal jevnlig drøfte sitt arbeid med sitt styringsorgan, opplæringsutvalget.



### OPPLÆRINGSSEKSJONENS SAMMENSETNING.

Ansatte saksbehandlere er for tiden:  
Avd.ing. A. G. Vasbø  
Oppsynsmann S. M. Olsen  
Sekretær B. Nilberg.

### NY ANLEGGSSJEF: HALVOR FOLGERØ

En flyktning krysser sitt spor, det er kanskje en setning som vi kan bruke om den nye anleggssjefen vår, overingeniør Halvor Folgerø, i alle fall nesten.

Folgerø ble født 1940 og vokste opp i Moster kommune i Hordaland. Sin skolegang fikk han på Bryne landsgymnas og senere på Norges Tekniske Høgskole i Trondheim.



Rett etter avlagt siv.ing. eksamen begynte Folgerø ved Østfold vegkontor i januar 1968. Her arbeidet han på planavdelingen under vår egen driftsjef Njå, som den gangen var plansjef i Østfold.

Våren 1973 søkte han på den ledige stillingen som leder for motorvegseksjonen ved Rogaland vegkontor. Han fikk stillingen og kom hit i august samme året. På denne seksjonen har Folgerø arbeidet til han tiltrådte som anleggssjef 1. oktober i år.

Halvor Folgerø har glidd fint inn i miljøet på vegkontoret og han er «ein likandes kar». Vi ønsker han lykke til med arbeidet i årene fremover.

# Temadag

## FOR SAMARBEIDSUTVALGET – LTP-DOKUMENT DISKUTERT

»Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen» heter et dokument som er sendt ut i fylkene fra styringsutvalget for langtidsplanarbeidet i Vegvesenet. Dette utvalget har blant andre hatt vår egen vegsjef som medlem.

Dokumentet er et utkast som skal gjøres til gjenstand for diskusjoner og vurderinger både når det gjelder innhold og form.

LTP-arbeidet er en prosess som nå starter opp og som forhåpnetlig vil gjennomsyre etaten. Det er naturlig at samarbeidsutvalget så tidlig som mulig skaffer seg rede på innholdet og tar opp sin situasjon i forhold til dokumentet. En må regne med at mange av de problemstillinger som blir bragt for dagen etter hvert vil bli forelagt SU for å høre utvalgets mening.

I løpet av et år får samarbeidsutvalget flere store saker til behandling. Ofte er det slik at fristen til å avgi svar er kort. Altfor kort, har SU tydelig gitt uttrykk for hos sentrale myndigheter. For i det hele tatt å ha et ord med i laget, har utvalget ofte satt ned et lite utvalg blant medlemmene som svarer på SU's vegne. Gruppene har hatt fullmakt til å svare direkte, og SU kan si seg fornøyd med godt og ansvarsfullt arbeid.

Det synes likevel klart at flere saker med fordel kunne vært behandlet av hele samarbeidsutvalget. Da får en lagt opp til den brede debatt som det ofte er bedt om. Vi må regne med at der flere er involvert blir kontaktflaten

utad i organisasjonen større. Videre går SU glipp av den informasjonen og innsikten i problemene som en gjennomdrøfting i utvalget vil gi medlemmene. Vi kan vel heller ikke se bort fra at reell diskusjon og rådslaging om et konkret emne er med å forme og tilpasse medlemmene, slik at SU etter hvert vil funksjonere bedre som den samarbeidsgruppen det er tenkt å være.

### TEMADAGER LØSNINGEN.

For å komme frem til en løsning på dette problemet ble det foreslått at SU skulle sette av hele dager til et emne eller to. Det var meningen at slike temadager, som de ble kalt, skulle komme i tillegg til den ordinære møtevirksomheten.

En gruppe som besto av overing. Folgerø, avd.ing. Aske og oppsynsmann Oddane utredet denne saken og konkluderte med at dette var en god løsning. De foreslo avsatt en hel dag der SU skulle drøfte LTP. »Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen» skulle legges til grunn for drøftingene.

I gjennomføringsfasen tiltrådte SU-sekretær Vasbø gruppen. Den la opp til et møte der medlemmene gjennom gruppearbeid skulle søke å trenge inn i hvert sitt avsnitt av dokumentet og kommentere dette. Da vi må regne med at SU vil få befatning med spørsmålstillinger i tilknytning til LTP i hele kommende periode anså gruppen det for å være viktig at SU skulle få så godt kjennskap til hele dokumentet som råd var i løpet av denne dagen. Gruppene skulle derfor legge frem sitt syn i ple-



num og besvarelsene skulle kommenteres der.

Samarbeidsutvalget hadde tidligere bestemt at det nye utvalg, gamle og nye varamenn og styringsgruppen for LTP ved vegkontoret skulle være til stede. En la derfor opp til en første dag med vanlig utvalgsmøte for å gjøre varamenn og nye medlemmer kjent med utvalgets arbeidsmåte. Samme dag innledet vegsjefen temadagen med et foredrag om LTP. Gruppene ble konstituert om kvelden slik at alt var klart til neste dag.

En av hensiktene med dette opplegget var å gjøre medlemmer og varamenn bedre kjent med hverandre. Møtet ble derfor lagt til Eiger hotell i Egersund. En kan trygt si seg fornøyd med oppholdet der.

#### GODE ERFARINGER.

Møtet ble avviklet 22. og 23. november og vi var tilfredse med resultatet.

Arbeidsgruppen hadde etter hvert blitt noe betenkt over at LTP kanskje var et for stort emne å trenge inn i. En kan likevel si at møtet ga medlemmene god kjennskap til hva dokumentet inneholder og hvilke problemstillinger som blir reist.

Ved den avsluttende kurskritikken sa både vegsjef Danielsen og konsulent Meland fra Organisasjonskontoret at mange nye og interessante synspunkter var kommet frem. De hadde begge notert flittig slik at SU's kommentarer blir brakt videre gjennom disse to. Samarbeidsutvalget er nemlig ikke forelagt dokumentet og formelt bedt om en uttalelse ennå.

Vi antar at samarbeidsutvalget holdning til LTP-arbeidet og den rolle ut-

valget skal spille vil kunne være emne for en annen temadag. I denne sammenheng vil utvalget måtte drøfte hvilken rolle de selv skal spille i organisasjonen, hvordan andre ser på utvalget og hvilke forventninger de ansatte har til det.

Vil vil tro at dette vil være en av de best anvendte dager for samarbeidsutvalget. En må kunne forvente at dette vil langt på veg avklare den rollen SU skal spille i organisasjonen og bety en bevisstgjøring av medlemmene overfor de oppgaver Hollerutvalget antakelig legger opp til at det skal utføre.

### LØSNING PÅ FORRIGE NUMMERS KRYSSORD

A	M	T	A	T	T	B	E	R	I	T
V	E	S	V	A	L	S	E	R	O	R
E	B	I	L	I	S	T	A	S	A	E
M	M	D	N	E	K	T	A	R	D	R
H	I	D	E	O	R	T	A	U	K	
E	D	S	T	I	R	R	E	L	S	E
L	D	U	Y	T	N	T	B	T	E	R
I	A	R	K	G	H	F	E	L	T	
N	S	E	R	E	L	E	E	R	T	
E	T	S	M	E	R	I	T	E	R	
F	L	Y	V	E	R	E	T	S	E	
A	R	K	I	P	E	L	E	T	S	

#### VINNERE:

1. premie: Trygg Eriksen
2. premie: Jarl Honore

*Intense drøftinger i Egersund. Fra v. Berentsen, Aske, Thommassen,  
B. Sandvik, Gun Flokketvedt.*



# Pensjonistfesten

Årets pensjonistfest ble en hyggestund som varte helt ut i de små timer. En passelig blanding av høgtid og skjemt som alle satte pris på.

Festen ble avviklet på den måten som etter hvert er blitt en tradisjon. Vi møtes på hotell Victoria i Stavanger. Der har vi en bedre middag med taler og utdeling av diplomer og gaver. Senere samles vi i salongen til kaffe og prat, og da er det alltid innlagt en del underholdning.

Det er 20 som går av med pensjon i år. Av disse hadde 9 møtt frem sammen med sine koner. Fra vegkontoret møtte den øverste ledelsen og ellers de som hadde hatt folkene i arbeid. I tillegg kommer en del personer som har kontakt med folkene ute. Fylkesordfører Bentsen møtte på vegne av Rogaland fylke.

Det er samarbeidsutvalget som legger opp til disse festene, og formannen i SU, Halvor Folgerø, ønsket velkommen.

Etter middagen hilste Vegsjefen pensjonistene og delte ut diplomer og gaver. Han sa seg glad for denne anledningen til å hedre folk som har mange år bak seg i vegvesenets tjeneste. I løpet av sine aktive år har de opplevd mange forandringer i lønns- og arbeidsvilkår. Han håpet at vegvesenet hadde vært en god arbeidsplass og at de hadde fått mange venner der.

Det er tradisjon at Vegsjefen slår av en prat med hver enkel når han deler ut diplomene. Dette er ofte et av de hyggeligste innslagene under feste. Det er interessant å høre hva den enkelte har opplevd og for tilhørerne setter det virksomheten inn i et tidsperspektiv.

I sin tale til »vegvesenkånene» sa administrasjonsjef Lund at han ville sammenlikne disse med støttetroppene i en hær. Slike tropper er en viktig del som sørger for at det hele virker som det skal. De er i stand til å utføre nær sagt en hvilken som helst jobb.

Vegvesenet setter stor pris på den rollen konene spiller i denne sammenheng. Det å ha et godt hjem og trygge forhold rehabiliterer mannen og setter han i stand til å gjøre en bedre jobb. Lund avsluttet med å overrekke blomster til hver enkel som en hilsen fra etaten.

Fylkesordfører Bentsen hilste fra Rogaland fylke. Han pekte på at Rogaland var et lite Norge i miniatyr og hadde mange naturrikdommer. Menneskene i dette fylket har vist at de med arbeid og innsatsvilje kan skape gode levevilkår for alle.

Overalt i fylket brøyter vegene se frem. Vegvesenet lager nye, flotte veganelegg i et terreng der en snaut kan få plass til føttene. Bentsen hyldet de menn som hadde vært med å skape dette og han takket for innsatsen gjennom mange år.

Resten av kvelden var mer uformelt lagt opp med prat ut i de små timer. Haugvaldstad og Tor Salte sto for en del underholdningsinnslag, men om dette vil vi ikke si så mye, bare at senere pensjonister har en god latter og en hyggestund å se frem til.

Her følger en liste over de som blir pensjonert i år med angivelse av når de begynte i vegvesenet og antall års tjeneste.


*Forts. s. 17*

*Visst hadde me de' løye.*



# kryssord

Innleveringsfrist 1/2. Premier – lodd i Pengeletteriet – til første og andre mann.

BLIR TILRENNER ROSINER PRA ØI-MÅSE	EUROPE-ISK ORG.	MILITÆR ARREST	HAR FANT SKITER RENG	PIKE-NAVN TALL	PA FLY	JULE-BAKVERK	--- VAR ØGR	To Like	UNEVENLIG	 FILLE
GRIP I STEDIG			ER ØRF					ILD		RO-BÅT
		GUD-FRKTIG			VETTER				RETNING	
	STER		GENUIN			PRØ POS SION	FAKS UVRK			
FETT TOLIE		GJØR VI TIL JØL				J	U	L	JULE GAVE TIL BARN	STASJON V/SANDNES
SELSKAP HØRE STORE		PIKE NAVN	ULIKH KONS			BYGGE-ARKEN				LAGE S GRØT AV
TØNNE			FOR-TRALE			KRING-CASTING				
				KARER		KORT				
				LYTE						
ENE									TEMPUS	
		UJEVN	TO Like		TO Like	JANNSJØ			SVAR ORD	
						TYGGE-GUMMI				TR-Ø



## SJÅFØR BERTIL OMDAL TIL MINNE

En tragisk ulykke rammet Omdal med dødelig utfall, den 15/11—1976.

Ulykken gav alle i etaten, og da særlig hans nære arbeidskamerater en følelse uforståelighet og avmakt.

Omdal hadde nylig feiret 50 års fødselsdag. Han begynte i Vegvesenet i 1949, og hadde således lang tjeneste i etaten.

Omdal ble ofte brukt til spesialtransporter da han var en rolig, flink og pålitelig sjåfør.

Omdal var alltid i godt humør, han var omgjengelig, og hadde mange venner.

Vi lyser fred over hans minne.

Alfred Lillehammer

## VELKOMMEN I VEGVESENET

Vi har freista å få greie på alle dei som har byrja i Vegvesenet i Rogaland i tida 1. september og til dette nummeret av »Ryggjavegen» kjem ut. Er det nokon som mangler, seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer.

### DRIFTEN:

Torbjørn Hogstad, vegmester, Bærheim, begynt 1.10.76.

Andreas Gjesdal, mekaniker, Bærheim, begynt 15.11.76.

Carl Gustav Meling, mekaniker, Bærheim, begynt 15.11.76.

Toralf Karles Madland, anl. arb., Regimentsvegen—Madlakrossen, beg. 15.11.

### KONTORET:

Gerd Ebeltoft, kont.ass. Arkivet, begynt 1.11.76.

Helge Hågensen, bud, Eksp./arkivet, begynt 15.11.76.

Kjell Arne Øwre, tekniker, Trafikktekn. seksj., begynt 15.11.76.

Arne Hovelsrud, tekniker, Vedlikeholds-avd., begynt 15.11.76.

## TAKK FOR INNSATSEN

I tida 1. september—1. desember 1976 har disse slutta i aktiv teneste. Vegvesenet takker førebels for innsatsen og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar.

Selmer Lommeland, Ålgård.  
Erling Johan Svantesen, Saudasjøen.  
Harald Magnus Hauge, Vikedal.

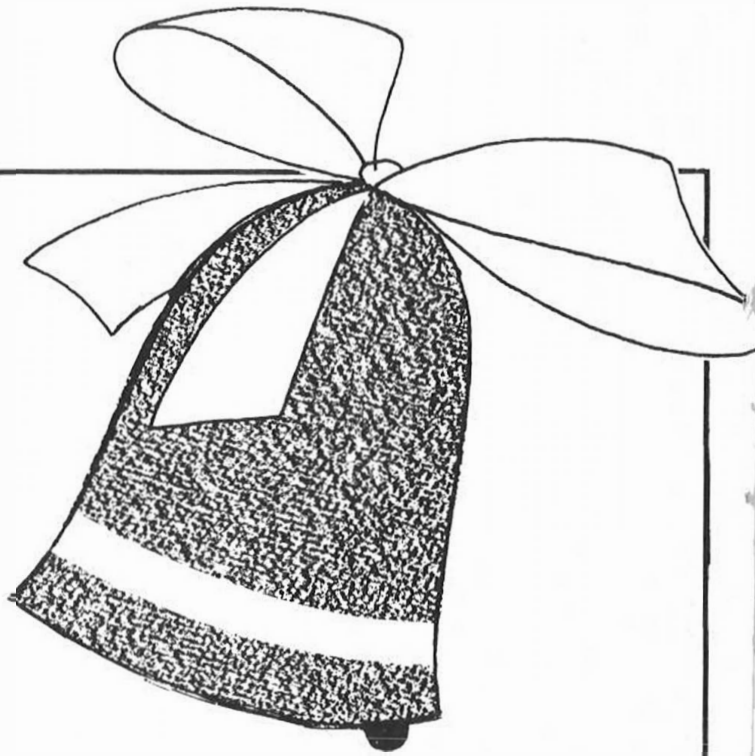
# runde tall\*

## 50 ÅR.

Nils Botnen	19.2.27
Olav Haugland	2.2.27
Georg Meland	4.2.27

## 60 ÅR.

Hallvard Byrkjedal	2.3.17
Hilmar Døske	3.3.17
Tor T. Kvalavåg	25.1.17
Jakob Brun Røkeland	27.1.17
Gunnar Skare	9.2.17
Samuel Halsne	14.3.17



Ryggjavegen  
ønsker sine lesere  
en gledelig Jul  
og et godt Nytt År