

Ryggjavegen



Nr. 1 - 78

Innhold:

Bidragene står for innsenderens egen regning og gir nødvendigvis ikke uttrykk for Vegvesenets holdning.

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
REDAKTØREN HAR ORDET	s. 4
VEGSJEFEN: OM PLUS-SAMTALER	s. 5
TILLITSMANNENS SPALTE.	s. 6
HVA SKAL VI GJØRE I 1978	s. 7
VEGMESTER HEDRET	s.15
SKÅRAJUVEET BRU.	s.16
HYTTEFORENING OPPRETTES	s. 18
ARBEIDSMILJØUTVALG OPPRETET	s.20
OMMØBLERINGER VED VEGKONTORET	s.22
EIK BRU.	s.24
VERNEPRAT: LITT OM STØY	s.25
PENJONISTFESTEN 1978	s. 27
PERSONALSEKSJON OPPRETTES	s.28
VEGVESENET I ROGALAND	s.30
VELFERDSMIDLER FORDELT	s.35
NY KILOMETERRING AV RIKSVEGNETTET	s.36
»PERSONALUTVIKLING» HVA ER DET?	s.38
GRUPPEN FOR OPPSYNSMENNENES ARBEIDSSITUASJON	s.39
KJÆRE DATAMASKIN.	s.41
STOR TRAFIKKTELLING I 1978.	s.42
EN HYGGELIG MELDING OM FILMER	s.43
KRYSSORD.	s.44
STUDIETUR TIL ENGLAND.	s.46
ERGONOMI – ATTFØRING, EN FILOSOFI, ET VERKTØY	s.48
PERSONALIA	s.51

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9. – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Berny Nilberg. Foto: Arne G. Vasbø. Layout: Einar T. Eide.

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

Bidragstere: Ch. Danielsen, A. G. Vasbø, M. Wiik, H. Folgerø, J. Honore, O. Tafjord, O. Kveland, Th. Thommassen, R. Nielsen, I. M. Halsne og P. Kydland.

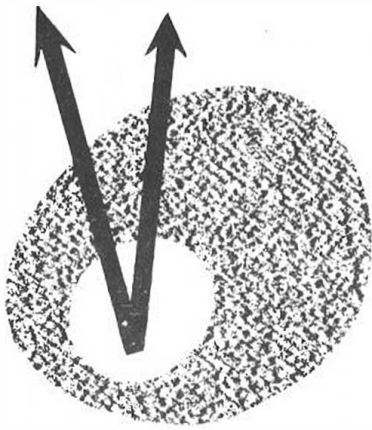
Redaksjonen avsluttet 10. april 1978

Opplag 1400

Sats og trykk: Allservice A/S

FORSIDEBILDE:

Rennedrev i mars, Reke rv. 510.



3 minutt med veg- sjefen

Vegvesenet har et betydelig ansvar for å bedre trafikksikkerheten på våre veger. Dette ansvar omfatter ikke bare planlegging og gjennomføring av fysiske tiltak, som f.eks. bygging av gang- og sykkelveger, kryssutforming m.v., men også kjøretøy kontroll, føreropplæring og trafikregulering. Ved at vegkontoret er tillagt sekretariatarbeidet for fylkets trafikksikkerhetsutvalg, har vi også fått ansvar for å administrere det generelle trafikksikkerhetsarbeidet som dette utvalget tar initiativet til.

Vi vet alle at trafikksikkerhets-situasjonen i Rogaland ikke er god, selv om den kanskje er blitt noe bedre det siste året. Vi har en noe større ulykkesfrekvens for alle typer ulykker enn landsgjennomsnittet – også der gående og syklende er involvert. Statistikken viser også at 50% av alle trafikkulykkene på riksvegene er konsentrert om bare 8% av riksvegnettet.

Det er særlig kryssulykkene, fotgjengerulykkene (kryssing av kjørebane) og kollisjon mellom kjøretøy i samme kjøreretning som dominerer ulykkesbildet i Rogaland i forhold til landsgjennomsnittet.

Denne ulykkesstatistikken tilsier at vi bør konsentrere de fysiske tiltakene om den delen av riksvegnettet som

har flest ulykker, og at tiltakene i første rekke bør gå ut på bygging av gang- og sykkelveger, kryssutforming og reduksjon av antall kryss.

Vi har hittil bygd ca. 35 km. gang- og sykkelveger langs våre riksveger, og målet vårt i dag er å bygge ytterligere 85 km. i fireårsperioden fram til 1981. Jeg er glad for å kunne si at vi nå etterhvert har fått et godt og fruktbart samarbeide med de fleste kommuner om planlegging og grunn-erwerb for gang- og sykkelveger. Alle undersøkelser, både her i landet og i utlandet, viser at en reduksjon av antall kryss og avkjørsler har en positiv effekt på trafikksikkerheten – både kryssulykker, fotgjengerulykker og kollisjoner mellom kjøretøy i samme kjøreretning. Det har imidlertid vist seg langt vanskeligere for oss å få gjort noe effektivt på dette området på grunn av den sterke motstanden vi ofte møter, både fra berørte grunneiere og politiske organer. Dette gjelder i særlig grad de forsøk vi gjør for å sanere avkjørselsforholdene. Det må bli en viktig oppgave for oss i tiden framover å bibringe også våre politiske myndigheter forståelsen av de sammenheng som finnes mellom trafikkulykker og avkjørselsforholdene.

Chester Danielsen

Redaktøren har ordet

Som dere kanskje allerede vet legger jeg pennen fra meg for godt når det gjelder Ryggjavegen. Jeg skal over på driftsplanseksjonen.

Foreløpig driver jeg med å sope opp etter meg i den gamle jobben. En av disse oppgavene som jeg gjør før jeg slutter er å lage dette siste nummeret av Ryggjavegen fra min hånd.

Hvem skal overta? Skal avisen komme ut som før? Bli det endringer for øvrig? Dere må gjerne spørre, men svaret kjenner jeg ikke.

Kanskje er det ikke svar ennå. Vi er inne i en avklaring når det gjelder den nye personalseksjonen. Det er der redaksjonen skal ligge, i alle fall har det vært planen til denne dag.

At dere er interessert i avisens fremtid tar jeg for gitt. Det må være en naturlig konsekvens av den interessen som legges for dagen når det gjelder å skaffe seg ce nummer som etter hvert har kommet ut.

Det hadde vært hyggelig å kunne si noe om det, men vi må kanskje erkjenne at situasjonen ikke har endret seg så meget på disse fem årene. Å bruke bedriftsavisen til informasjon er ingen selvfølge ennå. Det er stort sett opp til den eller de som arbeider med det å hale ting av interesse ut av folk.

Derimot har vi langt på veg blitt møtt med velvilje når vi har bedt folk skrive om dette eller hint. I de fleste tilfeller har produktet havnet på vårt skrivebord, om enn etter et par omganger mas.

Vi må innse at dersom Ryggjavegen skal kunne fortsette, må den i større

grad bli »vår alles avis». Det vil lette arbeide for den/de som skal fortsette at alle legger seg i selen og føler seg medansvarlige. Ja, det er kanskje en forutsetning.

Vi begynte i 1973 med et par prøve-nummer og har siden kommet ut 4 ganger i året. Vår inspirerende tegner dengang Knut A. Pedersen, hjalp til med lay-out i de første par utgavene. Siden er dette gjort av Rolf Mollerin, og nå på slutten av Einar Eide på Allservice.

Dette har ført til at bladet nesten umerkelig endret sitt ytre. Vi mener at det har vært en fordel ikke å stivne i en form.

I redaksjonen har vi hatt hjelp av fru Waldow og senere fru Nilberg. De har begge satt sitt preg på produktet. (Blant annet ligger x-ordmakeri for høgt for red.)



Vegsjefen:

Om PLUS - samtaler

Vi har etter samråd med Vegdirektoratet satt i gang med et prøveopplegg for personalsamtaler. I første omgang er opplegget begrenset til noen få avdelinger/seksjoner, men hvis de erfaringer vi får er gode, er det forutsetningen at alle vegvesenets ansatte med tiden vil bli berørt av dette prosjektet.

Selv om jeg er fullt oppmerksom på at også dette tiltak i likhet med så mange andre nye tiltak på personalsiden har sine faremomenter og kan komme skjevt ut, har jeg personlig store forventninger. Faremomentene ligger bl.a. i det at tiltaket kan skape forventninger som senere ikke vil bli innfridd. En annen fare er at personalsamtaler i enkelte tilfelle kanskje kan skape rene misforståelser og en spent situasjon mellom overordnede og underordnede. Det krever derfor både en viss modenhet (og mot) hos de som skal være med, det krever tillit og åpenhet. Og ikke minst krever det at

de som skal delta stopper opp et lite øyeblikk og tenker over sin egen framtid innen vår etat. Og det krever gode forberedelser. Dette siste tror jeg er i god gjenge.

Hvilke fordeler har så dette med personalsamtaler? Jeg tror at den vesentligste fordelene i første omgang vil være at den tvinger alle ledere til å tenke alvorlig på og interessere seg for deres medarbeideres arbeidssituasjon, — vi kan alle bli mer personorienterte for å si det sånn. En annen fordel er den anledning alle som er med kan få til å legge fram både ønsker og klagemål. Hvis vi er voksne nok til å ta imot både ris og ros, både fra overordnede og underordnede og hvis vi ikke stiller forventningene så høyt at vi nå tror vi har funnet fram til en vidundermedisin som med et slag skal ordne opp i alt vi føler er galt, — da tror jeg personalsamtalene alt i alt vil bli en god ting for vår etat.

Vi har valgt å legge trykningen til den vernet bedrift, Allservice A/S. Det har etter hvert utviklet seg til et godt og forståelsesfullt samarbeid med de ansatte der.

På fallrepet takker jeg dere, og alle andre gode hjelpere, for et godt samarbeid i årenes løp. Jeg sender også en hilsen og varme tanker til alle de kontaktene som jeg har fått i og utenfor fylket i denne tiden, både gjennom

bedriftsavisene og gjennom samarbeidsutvalget.

Jeg har så utvilsomt likt denne jobben. Interessen for, og gleden av å få det til har vært mine drivkrefter. Arbeidet har også skaffet meg en innsikt i organisasjonen som gir nyttige erfaringer å ta med i den nye jobben.

Til slutt vil jeg ønske dem som skal overta tvi, tvi. — De trenger det.

Arne G. Vasbø

tillits mannens spalte

I året som gikk har samarbeidsutvalget gjort en rekke vedtak som vil få meget stor betydning for alle ansatte.

Jeg tenker da spesielt på Hollerutvalgets innstilling om ansattes rett til medbestemmelse i bedriften.

Denne innstilling bygger som kjent på St. melding nr. 28. Retten til medbestemmelse er tillagt de ansattes representanter i samarbeidsutvalget.

Med utgangspunkt i »Grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen» er der utarbeidet målsetting for personalpolitikken i fylket. Sammen med dette dokument ble det sendt ut Prinsipper for vår personalpolitikk, som fikk god mottakelse ute blandt de ansatte.

De få merknader som kom inn er innpasset i dokumentet som vil bli sendt ut i nær fremtid.

Personal- og organisasjonsutvikling er også et nytt begrep i denne sammenheng, og som en konsekvens av alle disse nye tingene er det helt nødvendig å få opprettet et personalkontor ved vegkontoret. Det ser nå ut som om dette skal la seg gjøre, på tross av stor mannskapsmangel. Personalkontoret skal være et sekretariat for samarbeidsutvalget, og det vil lette arbeidet ganske meget.

Det har vært påpekt flere ganger i SU, og jeg vil understreke det igjen. Taktens reformarbeid må ikke gå så fort, at ikke folk får suge til seg utviklingen i den takt som passer hver enkelt på dette området.

M. Wiik

Hva skal vi gjøre i 1978

RIKSVEGER

Vi disponerer i år følgende midler til riksveganlegg i Rogaland:

Overført fra 1977		4,8 mill. kr.
Bevilget 1978:		
Anlegg	74,1 mill. kr.	
Spesielle trafikk- og miljøtiltak	11,0 mill. kr.	
Til disposisjon	1,0 mill. kr.	
Tillegg for økte eiendomsutgifter	2,1 mill. kr.	
Ekstraordinær sysselsetting	0,9 mill. kr.	89,1 mill. kr.
Lånemidler (Mekjarvik ferjekai)		16,5 mill. kr.
Til disposisjon		110,4 mill. kr.

Vi skal så se på hvor disse midlene skal anvendes og hva vi vil oppnå av konkrete resultater i løpet av året. Vi tar først for oss anleggsbevilgningen.

E-18

Bjerkreim—Vikeså ca. 6,5 mill. kr.

Midlene vil bli brukt til ferdigstillelse av E-18 frem til Vikeså, og vi regner med at vegstrekningen vil bli åpnet for trafikk til sommerferien i år.

Hinna—Forus ca. 17,5 mill. kr.

Videreføring av motorvegen fortsetter, og den ca. 5 km. lange parsellen mellom Hinna og Forus vil trolig kunne åpnes for trafikk senhøstes i år. Tilknytningen til nåværende E-18 ved Forus vil skje via fylkesvegen som går langs Foruskanalen sør for Travbanen.

Hinna—Kiellandsmyra 1,9 mill. kr.

Midlene skal benyttes til legging av asfaltdekke (toppdekke) på Motorvegen.

Vikeså ferjekai 0,85 mill. kr.

Arbeidene omfatter utbedring og delvis ombygging av ferjeleiet i Vikeså.

E-76

Grinde—Skre 1,5 mill. kr.

På strekningen Frakkagjerde—Aksdal gjenstår nå stort sett bare overbyggingsarbeidene, og parsellen vil sannsynligvis bli åpnet for trafikk i mai i år. En del av årets bevilgning er videre forutsatt benyttet i forbindelse med eiendomsserverv for ny E-76 gjennom Førresbotn i Tysvær kommune.

Rv. 13

Sandnes—Tøtlandsvik 4,5 mill. kr.

Bevilgningen skal i første omgang benyttes til ombygging av ferjeleiene i Lauvik, Forsand og Oanes, slik at de kan ta imot den nye bilferja som

skal settes inn i Høgsfjordsambandet i år. Arbeidene skal være ferdige innen 1. juni i år.

Videre er det meningen å foreta en mindre omlegging av Rv. 13 ved lms, som antas å ville komme til utførelse etter sommerferien i år.

Nesvik–Vindsvik 4,9 mill. kr.

Arbeidene vil fortsette utover fra Vardane. Driften vil bli noe redusert i år, blant annet må oppstartingen av tunnelarbeidene utsettes til neste år.

Ropeid–Svandalsfossen 4,9 mill. kr.

Den ca. 1200 m. lange ombyggingen

ved Hustveit vil bli åpnet for trafikk i løpet av året. Videre vil det pågå utbedringsarbeider i Åsjuvet.

Rv. 14

Høie–Mekjarvik 10,5 mill. kr.

Arbeider på riksvegstrekingen fram til det nye ferjeleiet i Mekjarvik pågår for fullt, og vi regner med å få den ca. 3,5 km. lange parsellen mellom Finnstad og Mekjarvika delvis ferdig til det nye ferjeleiet tas i bruk til sommerferien i år.

Mekjarvik ferjekai 16,5 mill. kr.

Byggingen av ferjekaien finansieres ved



Den nye E-18 blir åpnet mellom Bjerkriem og Vikeså i sommer.

hjelp av lånemidler som skal tilbakebetales med innkreving av bompenger. Første delen av prosjektet som omfattes hovedpir (Pir A), molo og oppstillingsplass samt betjeningsbygg skal stå ferdig til sommerferien i år. På grunn av endrede grunnforhold ble byggingen av den andre piren (Pir B) tatt ut av den opprinnelige entreprisen og pir B blir i disse dager lyst ut på anbud. Hele ferjeleiet vil stå ferdig i løpet av 1978.

Skudeneshavn ferjekai 0,6 mill. kr.

Det er igangsatt ombygging av det såkalte Cuxhaven ferjeleiet, og arbeidene vil være ferdige til sommeren i år.

Søra Våge bru 1,4 mill. kr.

Arbeidene med ombygging av Rv. 14 ved fylkesgrensen er nå endelig kommet i gang og vil være ferdig til sommerferien i år. Våre folk utfører arbeidene mens kostnadene skal deles likt mellom Hordaland og Rogaland.

Rv. 44

Hauge—Rekeland 0,6 mill. kr.

Det vil pågå mindre arbeider mellom Hauge og Rekeland som vesentlig vil være sysselsettingsarbeider.

Hestvad bru 1,2 mill. kr.

Bygging av ny Hestvad bru vil bli igangsatt i år og ventes ferdig til neste år.

Rv. 45

Dirdal—Rage bru 2,9 mill. kr.

Arbeidet med tunnelen i Røyr dalen fortsetter. Vi har til nå truffet på en del vanskelig fjell og driften er blitt ganske mye heftet og fordyret på grunn av dette.

Rv. 46

Sand ferjekai—Tjelmane bru

0,33 mill. kr.

Midlene vil gå med til avsluttende arbeider langs den nye riksvegen gjennom Sand sentrum.

Helganes bru—Solheimsvik 4,5 mill. kr.

Her vil midlene gå med til ombygging av vegen mellom Helganes bru og Solheimsvik. Den ca. 700 m. lange Suldalsporten tunnel ble slått gjennom den 28. februar i år og hele strekningen vil være kjørbar rundt 1. april d.å. Anlegget forskotteres av Statskraftverkene.

Solheimsvik—Nesflaten 22,0 mill. kr.

Arbeidet på Suldalsvegen er nå blitt forsert med sikte på at hele strekningen kan settes under trafikk ved årsskiftet 1978/79. Dette har sammenheng med bilferjetrafikken på Suldalsvatnet som trolig vil bli innstilt til høsten i år. Forseringen medfører at anlegget trenger ca. 10 mill. kr. ekstra i år. Midlene vil bli skaffet til veie ved forskottering fra Statskraftverkene og trolig ved sperringer i andre fylker. Hele Suldalsvegen vil ikke stå fullt ferdig i løpet av dette året, men den vil være godt kjørbar.

Rv. 502

Eie st.—Egerøy bru 3,0 mill. kr.

Arbeidene med bygging av ny riksveg på denne strekningen er nå igangsatt. Det skal blant annet sprenges en ca. 270 m. lang tunnel som skal utføres i år.

Rv. 510

Bore bru med tilstøtende veg

0,6 mill. kr.

Bore bru er nå ferdig og arbeidet med tilstøtende veg vil bli satt igang umiddelbart. Brua vil dermed kunne tas i bruk i løpet av våren.

Omlagging gjennom Madlakrossen
0,5 mill kr.

Erverv av et hus har forsinket fullførelsen av dette anlegget. Trolig vil vegsystemet ikke stå ferdig før etter sommerferien i år.

Rv. 511
Skjoldastraumen—Nedstrand
3,6 mill kr.

På østsiden av Skjoldastraumen vil en ca. 500 m. lang strekning sørover fra bru bli bygget i år. Ved Klungtveit vil det bli arbeidet videre sørover mot Leiranger. Endelig vil riksvegen bli ombygget på en kortere strekning ved Voksåna bru. Det skal også bygges ny bru over Voksåna.

Rv. 518
Nygård—Helganes flyplass 0,94 mill. kr.
Flyplassvegen er nå satt under trafikk og midlene skal benyttes til gjenstående arbeider, samt asfaltdekke.

Rv. 520
Saudasjøen—Sauda 0,12 mill. kr.
Her skal det foretas kanalisering av krysset ved Grand Hotell.

Bygging av gang- og sykkelveger fortsetter. Parti av Rv. 44 ved Høyland, sør for Bryne.

Trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

Årets bevilgning lyder på 11,0 mill. kr. og vil i det vesentligste bli benyttet til anlegg av gang- og sykkelveger, over/underganger for gående og syklist, samt kanalisering/lysregulering av krys.

Bevilgningen er foreløpig ikke fordelt på enkeltprosjekter. Dette blir foretatt av Vegdirektoratet i løpet av året på grunnlag av innsendte forslag fra vegsjefen.

Det er imidlertid satt opp et foreløpig forslag til fordeling av disse midlene, og jeg kan nevne en del prosjekter som trolig vil komme til utførelse eller bli igangsatt i løpet av året:

E-18 gang/sykkelveg Figgjo—Austrått, undergang ved Austrått skole i Sandnes, lysregulering av krysset E-18/Rv. 13 i Sandnes, utbygging av krysset på Kyrkjehaugen (Boganes), overgangsbru ved Auklend skole i Stavanger.





*Omfattende og komplisert anleggsarbeid
ved omleggingen av Rv. 502 fra Eia til Egerøy bru.*

Rv. 14 gang/sykkelveg Brekke—Eide, Karmøy. Gang/sykkelveg Utvik—Fiskå, Karmøy. Lyskryst Karmsundgt. i Haugesund.

Rv. 44 Gang/sykkelveg Madland—Husvegg i Hå, undergang ved Vigrekrossen i Hå, Undergang ved Tu skole, gang og sykkelveg Storhaug—Skjæveland i Klepp.

Rv. 503 gang/sykkelveg Vikeså sentrum.

Rv. 509 gang/sykkelveg Hagakrossen—Hafrsfjord bru i Sola. Gang/sykkelveg Hamravende—Hagakrossen i Sola.

Rv. 510 gang/sykkelveg v/Tjelta i Sola. Ombygging v/Sande i Sola. Div. tiltak langs Rv. 510 i Stavanger mellom Madlakrossen og Welhavensgt.

Når det gjelder posten »Til disposisjon», vil den i løpet av året bli fordelt på prosjekter hvor det ikke er ordinær anleggsbevilgning.

FYLKESVEGER

På fylkesvegbudsjettet fordeler de disponible anleggsbevilgningene seg slik:

- A. Fylkesveganlegg
- | | |
|-------------------|----------------|
| Overført fra 1977 | 6,0 mill. kr. |
| Bevilget 1978 | 24,5 mill. kr. |
| Sum disponibelt | 30,5 mill. kr. |
- B. Utbedringsanlegg
- | | |
|-------------------|----------------|
| Overført fra 1977 | 5,2 mill. kr. |
| Bevilget 1978 | 19,1 mill. kr. |
| Sum disponibelt | 24,3 mill. kr. |
- C. Ombygging av svake fylkesvegbruer
- | | |
|-------------------|---------------|
| Overført fra 1977 | 5,0 mill. kr. |
| Sum disponibelt | 5,0 mill. kr. |
- D. Trafikksikring
- | | |
|---------------|---------------|
| Bevilget 1978 | 4,5 mill. kr. |
|---------------|---------------|

- E. Diverse avsetninger/
fond (netto)
- | | |
|-------------------|---------------|
| Overført fra 1977 | 4,5 mill. kr. |
| Bevilget 1978 | 1,8 mill. kr. |
| Sum disponibelt | 6,3 mill. kr. |

En fullstendig oversikt over alle prosjektene vil bli for omfattende og jeg vil derfor bare omtale de prosjekter som kommer inn under kategori A Fylkesveganlegg.

Hovland-Bjordal (Bjerkreim) 0,6 mill. kr.

Midlene skal benyttes til bygging av Bjordal bru, samt en del utbedringer langs eksisterende veg mellom Hovland og Bjordal.



Bruarbeider på motorvegen syd for krysset med Grannesvegen.

Stavnheim—Valdeland—Vigrestad (Hå) 0,7 mill. kr.

Det foreligger godkjente planer for anlegget, men spørsmål om å vurdere linjevalget på nytt, er nå blitt tatt opp igjen. Det er derfor usikkert når vi kan komme igang med arbeidene.

Sande—Forus (Sola) 1,2 mill. kr.

Det ser nå ut til at planer og grunn er kommet i orden, slik at dette anlegget kan komme til utførelse i år.

Kyrkjevegen (Randaberg) 0,9 mill. kr.

Arbeidene på dette anlegget kom igang senhøstes ifjor, og vi regner med å ha fullført parsellen fram til Goa-krysset til sommeren i år.

Alsvik—Fiskå (Strand) 1,0 mill. kr.

Det arbeides videre innover fra Vervik. Etter all sannsynlighet vil vi få stillt til disposisjon 1,0 mill. kr. ekstra til dette anlegget i år, og dermed vil hele strekningen inn til Fiskå kunne stå ferdig til høsten.

Vadla—Indre Eiane (Hjelmeland) 9,3 mill. kr.

Det er nå ganske intens drift på dette anlegget både fra Vadla siden og fra Indre Eiane. Den 1100 m. lange tunnelen gjennom Sillafjellet vil ifølge planen være ferdig drevet i midten av september i år, og vi regner med å få strekningen fra Indre Eiane og inn til vestre tunnelinnslag grovplanert i løpet av året.



Kopervik bru. Landkaret på nordsiden.

Foldøy ferjekai (Suldal) 0,5 mill. kr.
Ferjekaien skal ombygges for å kunne ta imot rutegående ferjetrafikk.

Maldal–Molla–Løland (Sauda/Suldal) 5,25 mill. kr.
Arbeidene på Maldalsvegen fortsetter og strekningen fram til Løland ventes ferdig til sommeren i år.

Bjergøy–Kyrkjøy (Finnøy) 7,0 mill. kr.
Byggingen av Kyrkjøy bru med tilstøtende veg er nå igangsatt. Selve bruarbeidene utføres ved entreprise,

mens vegvesenet står for opparbeidelse av tilstøtende veger. Hele anlegget ventes ferdig høsten 1979.

Bru–Sokn (Rennesøy) 2,0 mill. kr.
Selve bruarbeidet er ferdig og brua med tilstøtende veg er åpnet for trafikk. Det gjenstår blant annet legging av oljegrusdekke.

Krabbatveit–Odland (Tysvær) 2,7 mill. kr.
Arbeidene på dette fylkesveganlegget vil pågå for fullt i hele år.

Omlegging v/Storasund (Karmøy) 0,55 mill. kr.
Det foreligger ennå ikke ordnet grunnverv for dette anlegget, og arbeidene vil derfor tidligst komme igang til høsten i år.

Ombygging av 4 kaier i Finnøy 1,0 mill. kr.
Det er avsatt 1,0 mill. kr. til ombygging av eksisterende kaier på Nord-Talgje, Helgøy, Eik og Nord-Hidle, slik at de kan anløpes av rutegående ferjetrafikk.

HF



Omlegging av Rv. 44 med tilhørende gang- og sykkelveg ved Hadland.

Vegmester hedret

Vegmester Bjarne Steinskog har sluttet i aktiv tjeneste. For sin lange tjeneste og medvirkning i politisk og offentlig virksomhet ble han den 20. januar hedret med kongens fortjenestemedalje i sølv. Venner, kolleger og Steinskogs nærmeste familie var samlet i Egersund for å overvære overrekkelsen og feire begivenheten.

Det var vegsjef Danielsen som hadde fått det ærefulle oppdraget å overrekke Steinskog medaljen. Vi bringer hans tale ved denne anledning:

Vegmester Bjarne Steinskog har hatt sin arbeidsplass i Statens Vegvesen i ca. 50 år. Han har mer enn de fleste andre fått opplevd en rivende utvikling både innen samfunnet, i den etat han har tilhørt og i sine egne arbeidsvilkår. Han har selv ved enkelte anledninger fortalt om de primitive bo-forholdene vegarbeiderne, uten å klage, fant seg i for ca. 50 år siden. Utviklingen fra den gang han som ung mann begynte i

vegvesenet og fram til i dag har vært enorm ikke bare på det tekniske plan, men også på det sosiale og menneskelige plan.

Bjarne Steinskog har med sitt plikt-oppfyllende arbeid i etaten også vært med på å prege denne utviklingen, – som vegarbeider, som leder av noen av fylkets største riksveganlegg og i de seneste årene som vegmester og leder av et av våre vanskeligste vedlikeholds-områder.

Det er på bakgrunn av denne innsats at Steinskogs kolleger tok initiativ til at han skulle få en av landets høyeste utmerkelse. Det var et initiativ som fikk full støtte både fra vegsjefen og fra alle andre som ga sin anbefaling. Vi i vegvesenet betrakter det som en heder også for vår etat at en av våre hedersmenn får en slik utmerkelse.

Det er en stor ære for meg på vegne av fylkesmannen i Rogaland å få overrekke vegmester Bjarne Steinskog Kongens Fortjenestemedalje.



Skårajuvet bru

– Jeg forstår meg ikke no' på betong, sier anleggslederen på Suldalsvegen, Per Smedberg. Terrengforholdene i Skårajuvet var så vanskelige at stillasarbeidene ville bli meget omfattende. Dette tatt i betraktning var det mer fristende å skruе noe sammen på fast mark og siden skyve det på plass.

Dette »noe» som er »skrudd sammen» er to veldige ståldragere med vindavstiving mellom. Dragerne ligger 4,5 meter fra hverandre og er 70 meter lange. På det høyeste måler de 3,15 meter, ved enden er høyden 1,70. Dette skal skyves over Skårajuvet.

Stålkonstruksjonen veier 170 tonn. I tillegg kommer et spir som veier 20 tonn. Hensikten med spiret er å ta i mot bjelken når den kommer over, og det må skje før tyngdepunktet av konstruksjonen kommer ut for kanten av landkaret der skyvingen foregår fra.

Som en ytterligere hjelp til dette er det bygget et hjelpelandkar 14 meter fremfor det endelige leiet for bjelken. Dette tjener som et foreløpig opplager mens spiret skrues av mellom dette og det endelige landkaret.

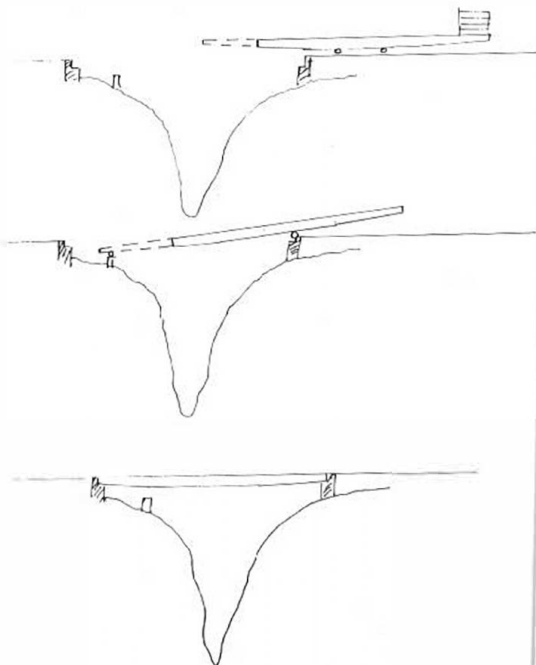
For å være på den sikre siden er det lagt opp 60 tonn ballast på konstruksjonen. Tilsammen driver da arbeidsfolkene ved Skårajuvet på å jekke opp og forskyve en totalvekt på 250 tonn.

Metoden er i grunnen enkel. Bjelkene løftes opp på solide stålruller og ruller på flensene. Forskyvingen skjer ved å nytte luftspill og taljer festet fremme ved landkaret. Den samlede drakraften er 40 tonn.

På grunn av at flensene er skjøtet

med lasker og skruer må rullene flyttes med jevne mellomrom. Arbeidet er tidkrevende, en må ivareta sikkerheten og en skal også ha et øye for styringen av det hele slik at konstruksjonen treffer rett sted. Hele denne platebæreren må derfor forskyves i relativt horisontalt leie inn til spiret skal tippes ned til hjulpekaret.

Konstruksjonen er transportert på plass oppdelt i biter. Den største enkeltlasten var 18 tonn, det var midtdelen av bjelken. Det er brukt laskeskjøter. For å få det hele til å henge sammen er det gått med omlag 2.750 bolter. Arbeidet startet opp i slutten av januar. Selve trekkingen vil ta omlag en og en halv uke.



Når bjelkene er på plass skal det legges på plateelementer på tvers av disse. Det hele skal så bindes sammen og brodekke støpes.

– Svære saker, sier vi til Smedberg.

– Opprinnelig var brua tegnet til 35 meter. På grunn av dårlig fjellfot under det ene landkaret ble brua seinere først 56 meter og til slutt 70 meter. Både lagdelingen og stygge slepper gjorde at vi måtte opp i denne lengden for å føle oss trygge.

– Er dette noe nytt?

– I Rogaland er det meg bekjent nytt, men ellers er metoden kjent. Jeg var i Buskerud å så noe liknende, men der benyttet de hengekabler for å få konstruksjonen på plass. Jeg ser

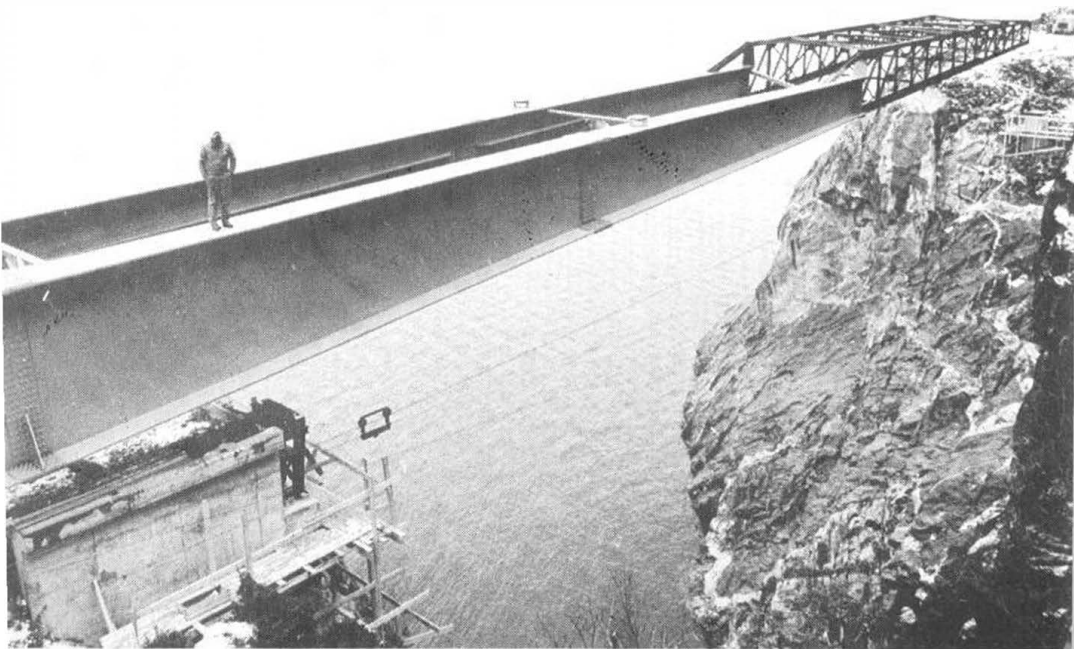
denne metoden som veldig fordelaktig i dette tilfellet. Vi ville fått et omfattende stillasarbeid dersom vi skulle ha bygget betongbru her.

– Har det gitt mersmak?

– Vi har planer om en til på Lalid. Den blir omlag 55 meter lang.

Kostnadene etter utsprenging for landkarene vil være 1,5 millioner kroner. Av dette koster stålkonstruksjonen omlag 1 million.

Det er jo en viss skepsis ute og går når det gjelder stålbruer, men i dette tilfellet tror jeg ikke at vi vil få særlig korrosjonsproblemer. Denne brua ligger jo ved et ferskvatn inne i landet, slutter Smedberg.



*En tredjedel av bjelken henger ut over juvet.
Spiret av fagverk fjernes når det belaster hjelpelandkaret
som skimtes på motsatt side.*

Hytteforening opprettes

Vi har i flere år kunnet glede oss over å kunne bruke vegvesenets brakker og stasjoner til ferieformål eller som ut-fartsted ved ukeslutt.

Ordnningen kom i sin tid i stand etter et vedtak i samarbeidsutvalget. Det het seg da at vegvesenets behov for brakke-ene alltid hadde første prioritet. De som brukte dem måtte underlegge seg den nødvendige styring av en hytte-kommite og for øvrig et vanlig ordens-reglement.

I de siste årene har hyttekommiteen bestått av Tor Frøland og Eva Todnem på maskinavdelingens kontor i veg-administrasjonen, og av hovedtillits-mann Markus Wiik som representant for de ansatte ute i distriktene.

Etter hvert som låneordningen ble kjent har mange nyttet seg av den, både i vegvesenet og i biltilsynet. Enkelte brakker ligger gunstigere til enn andre, og de blir jevnt brukt hele året. Andre ligger mer avsides og bruk-es derfor helst i forbindelse med ferier og store høgtider som påsken.

Hyttekommiteen har flere ganger tatt opp med samarbeidsutvalget saker som angår brakke-ene, særlig har de pekt på det voksende behov for feriesteder. Samarbeidsutvalget har sett med vel-vilje på disse henvendelsene og uttalt at forholdene bør legges til rette slik at tomme brakker i ferietiden kan fylles av feriegjester. Når det gjelder antallet brakker og det utstyret de skal ha, så må vegvesenet, som alle andre etater, rette seg etter etatens eget behov og det regelverket som gir hjemmel for hvilket utstyr brakke-ene kan ha.

VELFERDSMIDLER SKAPER MULIGHETER

I fjor fikk vi øket det beløp som nyttes til velferdsformål fra 15 kroner pr. ansatt til 100 kroner. Den samlede bevilgningen i fylket ble 170.000 kr. Hvordan disse ble brukt tar vi opp et annet sted i avisen, men 22.500 kroner gikk til »hyttestyret».

Dette åpner ikke bare mulighetene for å utstyre brakke-ene bedre enn før, men det gir også muligheter for å gå andre veier for å imøtekomme ønske-ene om flere feriesteder.

Det heter om bruk av velferdspenger at de skal komme fellesskapet til gode, og hvor er vel fellesskapets interesser bedre ivaretatt enn nettopp gjennom en feriestedsordning der alle ansatte kan delta.

Samarbeidsutvalget foreslo i høst at en gruppe som besto av administra-sjonsjef Lund, biltilsynsjef Hansteen og oppsynsmann Frøland skulle se på mulighetene for å opprette en hytte-forening i fylket. Hensikten var å skape et formelt organ som kunne ta imot og forvalte penger.

Gruppen la frem resultatet av sitt arbeid i siste SU-møtet før jul. Den gikk inn for at det ble opprettet en hytteforening og den la fram forslag til foreløpige vedtekter.

Det heter i forslaget at foreningen stiftes av de som er interesserte. Foreningen tar primært sikte på å dekke medlemmenes behov, dvs. at andre bare kan leie/låne hytter på særskilte vilkår. Det er meningen at foreningen i tillegg til å forvalte egen eiendom også påtar seg å forvalte de feriesteder

som driften eier. For denne tjenesten mottar hytteforeningen en del av velferdsmidlene. Foreningen kan også fremme *forslag* om tiltak og eventuelle anskaffelser for driftens folk.

MEDEIERSKAP EN FORUTSETNING

I forslaget til vedtekter er det forutsatt et andelslag. Medlemskap er tenkt betalt med kroner 250 en gang for alle.

Dette medeierskapet antar en vil føre med seg et større medansvar under vegs og det vil gi laget en startkapital som kan være gunstig. Gruppen antar også at det er langt enklere å praktisere forvaltning med en mest mulig stabil medlemstokk med stor kontinuitet. Det er ellers en forutsetning at brukerne skal betale en avgift pr. døgn for feriestedene etter nærmere regler. Inntekter trengs jo under vegs også.

Forslaget til vedtekter ble lite forandret da SU hadde det oppe på julemøtet. Både medlemmenes og styrets plikter blir nøye beskrevet i forslaget. Styret skal bestå av 5 medlemmer med 2 varamenn. Av styrets medlemmer skal minst en være kvinne og en være bygningskyndig.

Vedtektene er foreløpige og må godkjennes på første ordinære generalforsamling. Sienerne kan vedtektene endres når årsmøtet er vedtaksført og 2/3 av de fremmøtte stemmer for.

SU i fylket utnevnte et interimstyre som består av Frøland, Ødegård, Lund, Prestegaard, Wiik og Thommassen til å sette dette ut i livet. Det ble pålagt Wiik og Lund til å kalle inn til det første møtet.

Det blir interessant å følge med i hvilken oppslutning dette får blant de ansatte. Vi får med dette bedre økonomiske vilkår for å drive med denne siden av velferdsarbeidet, og vi får

uten tvil bedre styring med det.

Hytteforeningen vil også kunne gå ut på markedet og knytte kontakter med folk som driver med hytteutleie. På denne måten kan de leie inn hytter i vinterferien og sommerferien, som stilles til disposisjon for de ansatte, og derved øker tilbudet. Det er også trolig at en slik forening vil stå sterkere med sine forventninger til vegvesenet som arbeidsgiver når det gjelder å legge forholdene til rette innenfor de mulighetene etaten har.

Det var til og med de i SU som mente at vi kanskje om noen år hadde »vegvesenets feriereiser». Det vil si en gruppe som samlet kunne forhandle om feriereiser til fjerne strøk når interessen blant de ansatte var stor nok.

Men det er en annen historie.

NYVALG I SAMARBEIDSUTVALGET

Samarbeidsavtalen forutsetter at formannsvervet i SU går på omgang blant ledelsen og de ansatte. I 1978 er det ledelsen som skal ha formannen.

Ordningen er slik at i de tilfeller formannen har frafall er det hans personlige varamann som trer inn, ikke nestformannen.

Valget ga følgende utfall:

Formann	Ch. Danielsen
Form. varamann	S. G. Thorsdal
Nestformann	M. Wiik
N. for. varam.	R. Kleiberg

A. Vasbø vil fratre som utvalgets sekretær. Hvem som blir den nye sekretæren er i skrivende stund ikke avklart. Det vil blant annet bli vurdert en felles ordning for sekretærfunksjonen for SU og AMU. Etter at Personalseksjonen er opprettet er disse arbeidsoppgavene administrativt plassert der.

Arbeidsmiljøutvalg opprettet

Etter en del tautrekking mellom organisasjonene i vegvesenet er omsider det nye arbeidsmiljøutvalget sammensatt. På den ene siden sitter tre representanter fra ledelsen, på den andre tre representanter fra arbeidstakerne. De er alle tilsluttet LO, de har alle sin arbeidsplass ute i distriktene.

Det var først snakk om et utvalg på 8 personer. Det kunne settes sammen av to representanter fra arbeiderne, en fra oppsynsmennene og en fra de ansatte på vegadministrasjonen/biltilsynet.

Da saken var oppe til drøfting i samarbeidsutvalget, kom det frem at de LO-organiserte hadde samarbeidet innbyrdes om representasjon. De ville kunne ta alle plassene ved et flertallsvalg, uansett hvor stort utvalget ble. Et slikt samarbeid er det egentlig ikke noe å si på. Det er gått ut parole fra alle hovedsammenslutningene om at medlemmer i samme hovedsammenslutning bør samarbeide i denne saken.

Det kom til ganske heftig meningsutveksling i SU om saken. Fra de ansatte på kontoret ble det sagt at de fant det urimelig ikke å kunne bli representert i et utvalg som skal samarbeide om viktige spørsmål. Det er ansatt omlag 190 personer tilsammen på vegkontoret og biltilsynstasjonene.

»Under forutsetning av at arbeidstakere ved vegkontoret/biltilsynet blir representert, vil SU anbefale at AMU får i alt 8 medlemmer», heter det i SU vedtaket om saken.

Det endelige resultatet ble at utvalget fikk 6 medlemmer. AMU har en

funksjonstid på 2 år og er satt sammen slik:

FRA ARBEIDSTAKERNE:

1. Jan Undset
medlem hovedverneombud
Markus Wiik
personlig varamann
2. Magne Slettebø
medlem varneombud
Kasper Fjelde
personlig varamann
3. S. Jonassen
medlem oppsynsmann
S. Sandsmark
personlig varamann

FRA ARBEIDSGIVEREN:

1. Driftsjef Arne Njå
medlem
Vegsjef Ch. Danielsen
personlig varamann
2. Adm. sjef J. Lund
medlem
Plansjef S. G. Thorsdal
personlig varamann
3. O. ing A. Løken
medlem
Bil.t.sjef Chr Fr. Hansteen
personlig varamann

Ovennevnte representanter har stemmerett på utvalgsmøtene.

I tillegg til disse er også følgende personer medlemmer av utvalget, men de har ikke stemmerett:

Olav Bjørgaas
Sigve Næsheim

bedriftslege
verneleder

Oppsynsmann Sigve Næsheim er
verneleder fra 1. januar 1978.

VI HAR GÅTT UT TIL EN DEL AV VÅRE ANSATTE OG SPURT

»Hva forventer du deg av det nye
Arbeidsmiljøutvalget?»

HER ER SVARENE:

AVD. ING. M. ASKE —
ANL. BEST. FORM. NITO

Jeg tror ikke at AMU vil få den betydning for NITO som vi håpte, dette med tanke på den sammensetningen blant de ansatte som AMU har fått. Det er lite tilfredsstillende at de ansatte på bilkontrollen og ved vegkontoret er holdt utenfor.

Dette valget virker mer som en maktdemonstrasjon enn et samarbeid. Dersom det blir lagt opp til at AMU skal være et hardt-mot-hardt utvalg, mener jeg at det gamle verne- og miljøutvalget var like bra.

Ellers tror jeg at de fleste NITO-medlemmene, som er i mellomlederfunksjonen, er de som blir mest berørt av de sakene som kommer til behandling i AMU.

TILLITSMANN MARIT GARBORG

Jeg forventer at Arbeidsmiljøutvalget skal være et besluttende og rådgivende organ som skal engasjere seg i planlegging av verne- og miljøarbeidet og nøye følge utviklingen i spørsmål som angår de ansattes sikkerhet, helse og velferd.

Ved behandling av saker som særlig gjelder en bestemt gruppe ansatte som ikke er representert i utvalget, skal representanter for denne gruppe få uttale seg for utvalget.

Ellers forventer jeg at det blir inn-

hentet ekspertise ved behandling av spesielle saker, slik at en kan få en fullt forsvarlig vurdering både på planstadiet og ved gjennomføring av de aktuelle saker.

Videre håper jeg at Arbeidsmiljøutvalget vil bli et effektivt organ, som på en positiv måte kan være med å bidra til et godt verne- og miljøarbeid.

OVERING. HAUGE, MOTORVEGEN
Jeg er skuffet over at ikke kontorpersonalet fikk representant i AMU.

Jeg regner med at AMU primært vil arbeide med vernespørsmål, i noe mer utvidet forstand enn tidligere, og det gjelder ute i driften.

Den nye miljøvernloven vil ganske sikkert bli drøftet i AMU. Avklaring av plikter og rettigheter vil nok gjøre at ledelsen får øket forståelse for kontorpersonalets plikter og rettigheter.

OPPSYNSMANN JONHASSEN
(MEDLEM AV AMU)

Det er noe tidlig å svare for bastant på hvilke forventninger jeg har. Dette er nytt for meg, jeg kom inn i verneutvalget etter Frøland for kort tid siden.

Foreløpig har vi hatt et konstituerende møte i AMU der vi bl.a. snakket om hvordan vi skal arbeide videre.

Jeg mener at det er best om sakene kan løses ute før de kommer så langt som til oss. De tvistesakene som kommer vil vi gå inn for å løse på beste måte.

OPPSYNSMANN ODDANE,
EGERSUND

Vi som er ute føler at vi ofte kan bli stilt til ansvar. Jeg vil føle det som en betryggelse å ha et utvalg å gå videre til med en sak for å få den avklart. Da vet vi hva vi har å holde oss til.

Forts. neste side

Ommøbleringer ved vegkontoret

Å flytte på seg og tilpasse seg andre lokaler og arbeidsforhold, ser ut til å ha blitt en del av virkeligheten for stadig fler av de ansatte ved vegkontoret.

Antall ansatte i vegadministrasjonen øker. Da vi i sin tid flyttet inn i Posthuset var det omlag 90 personer, med årene har tallet blitt 125–130.

I årene etter innflyttingen har vi fått flere »satelitter» i Posthusets nærmeste nabolag. Det er i og for seg greie lokaler, men det har sine klare minussider å være desentralisert på denne måten. Blandt annet er en avhengig av »moderkontoret» når det gjelder en god del utstyr og fellestjenester.

Med tiden følger også forandringer. Vi må tilpasse oss de kravene som etaten selv har til en effektiv organisasjon, og vi må ta hensyn til hva våre omgivelser venter av oss.

Dette har ført til en del endringer i vår organisasjon, som vi ikke skal komme inn på her, – og til mer flytting.

For å gi leserne en oversikt over hvor vi er for tiden, har vi laget en liten kartskisse over strøket rundt Posthuset. For tiden er planavdelingen, regnskapsseksjonen og den nye personalseksjonen plassert ute. Vi sitter da som følger:

AMU bør overvåke den nye lovens intensjoner slik at den blir fulgt. Utvalget bør ta initiativ til å sette i gang en positiv utvikling i den retning som loven gir uttrykk for at vi bør gå.

MAGNE SLETTEBØ,
NAF REPR. AMU

Dersom utvalget skal leve opp til loven, kan vi stille nokså store forventninger. Men hva vil loven endelig bli? Det spørsmålet må vi ha lov å stille.

Vi har allerede sett de første forandringene i og med de dispensasjonene som er gitt for arbeidet når det gjelder snørydding, og som mange mener er for store.

Ellers er alt så nytt. Vi som er med-

lemmer av AMU er ikke eksperter. Samarbeid er et grunnleggende begrep for meg i denne sammenheng. Det er helt avgjørende at vi tar kontakt med, og søker råd hos, alle berørte parter når en sak skal opp.

VEGSJEF CH. DANIELSEN

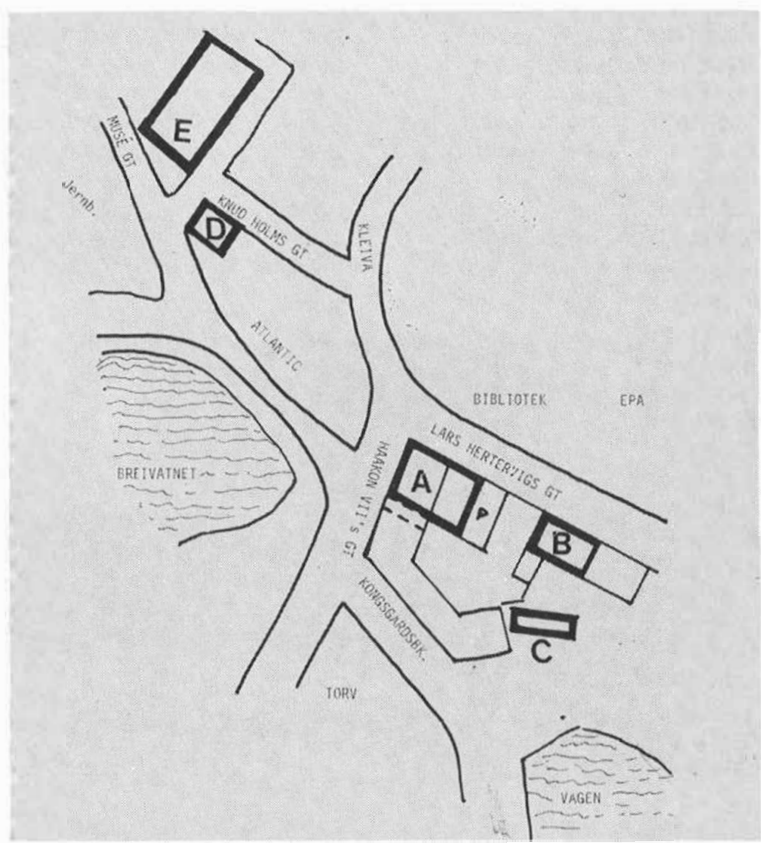
AMU har en vesentlig funksjon i den nye arbeids- og miljøloven. Jeg tror at AMU må få tid på seg til å etablere seg som en felles samarbeidsgruppe, og til en egnet arbeidsform, før vi stiller forventninger til praktiske resultater.

Med den samarbeidsånd og den innstilling til etaten som jeg er overbevist om at medlemmene i AMU har, tror jeg ikke det vil ta lang tid før dette utvalget markerer seg som en betydningsfull faktor i vår organisasjon.

- A. POSTHUSET**
 vegsjef og driftsjef
 Planavdelingen:
 Hoved-detaljplan
 Grunnseksjon
 Anleggsavdelingen
 Vedlikeholdsavdelingen
 Maskinavdelingen
 Innkjøpsseksjonen
 ERU
 Administrasjonsavdelingen:
 Økonomi/budsjetts.
 Regnskapseksjonen (delt)
 Felles kontortjeneste
 Personalseksjonen (delt)
- B. NORSKE LIV-GÅRDEN**
 Deler av administrasjonavd.

Opplæring/Info
 Juridisk/almenn
 Møterom

- C. ROSKILDEHUSET**
 Regnskapseksjonens del 2.
 (Kasse og del 1 i Posthuset)
- D. KNUD HOLMSGT. 1**
 Motorvegseksjonen (Planavd.)
 Deler av bygget må etter hvert
 tas i bruk av andre.
- E. VERITASBYGGET**
 (MUSEGT. 1)
 Planavdelingen:
 Trafikkteknisk seksjon
 Konstruksjonseksjon



Eik Bru

Sist det ble bygget ny bru på Eik i Hovsherad var i 1926. Brua ble skadet for omlag 20 år siden, slik at det østre landkaret ramlet ned. Skadene ble reparert blant annet ved at det ble bygget en hjelpepillar et par meter ute i elva. Fra karet og fram til hjelpepillaren var brua breiere enn den øvrige delen. Meningen var nok at når brua en gang skulle bygges på nytt, kunne vi bare starte på pillaren og gå videre over elva.

Men utviklingen har tatt knekken på den teorien. Nye krav til akseltrykk gjorde at alt det gamle måtte bort før det kunne bygges ny bru på Eik.

Forbindelsen over elva er viktig for dem som bor i området. Vegvesenet la fram flere forslag med sikte på å opprettholde forbindelsen. Blant annet var det på tale å bygge ny bru lenger nede i elva. Men kommunen ville ha brua der de var vant med den, og der-

med måtte vegvesenet lage en provisorisk trebru for folk og til å drive krøtter over.

Brua er kostnadsreknet til 420.000 kr, forteller avd. ing Aske. Den blir på to spenn på 13 meter hver. Bredden blir totalt 8 meter, herav 1,5 meter fortau.

— Guffen arbeidsplass midt på vint-eren, ute i elva, konstaterer vi.

— Arbeidet går veldig fint, sier Aske. Dette er en flomelv som stiger fort ved nedbør. Nå på vinteren kommer jo nedbøren som snø.

Vi startet dette arbeidet 1. februar. 2. mars monterte vi bjelkene. Det vil si at folka har fått på plass landkarene, søylefundamentet og søylen på en måned, og det er fint. Vi regner med at brudekket skal bli ferdig i løpet av mars og at brua kan tåle trafikk 1. april.



Verneprat: Litt om støy

Mange ansatte i vegvesenet arbeider i områder med sterk støybelastning.

Vi ønsker å fortelle deg litt om støy og hva du bør gjøre for å beskytte deg.

For en ting er sikkert — sterk støy kan føre til hørselskader.

Støy og larm defineres som »all uønsket lyd».

Støy og larm måles i decibel (dB).

Decibel er et logaritmisk uttrykk for forholdet mellom intensiteten av den aktuelle lyd, og en annen nøyere bestemt lyd.

Høreområde = ca. 20 dB — 90 dB
Faresonen = ca. 90 dB — 100 dB
Skadesonen = oppover til ørets smertegrense og videre
(Ørets smertegrense ligger på ca. 140 dB).

Lydtrykk på over 90–95 dB kan øret bare tåle i begrenset tid, uten å ta varig skade.

Til sammenligning kan vi ta det som er mest aktuelt for oss, presseluftsmaskiner av forskjellig slag. En borhammer utvikler ca. 95 dB (En flymotor utvikler ca. 125 dB).

Smell og eksplosjoner er meget intense, 180 dB og mere.

Lymbølgene fra en eksplosjon kan være så sterke at de kan forårsake store akutte skader i øret, som må leges ved operative inngrep. F.eks. brist i sneglen eller trommehinnen. Men det kan også føre til varige skader som ikke kan leges. Når trommehinnen sprekker, merker en det som et smell i øret, og en er ofte ikke klar over at

det er blitt hull. Symptomene er lett hørselstap, øresus og en følelse av at det er en »klaff» for øret.

Man bør da søke lege.

Skader som følge av eksplosjoner rammer oftere sneglen enn trommehinnen. Luftpresset kan sette stigbøylen i så sterke bevegelser at sneglen ødelegges. Men den vanligste skaden har sannsynligvis ikke noe med trykkbølgen å gjøre. Den skyldes heller at sansecellene blir påvirket i for sterk grad av den voldsomme lyden. Utsettes øret stadig for skadelig lyd påvirkning før det har kommet seg helt fra foregående lyd påvirkninger, går sansecellene etterhvert til grunne, og hørselen nedsettes. For de aller fleste vil langvarig og hyppig gjentatt larm på 90–100 dB og mer, gi varige hørselsskader.

Det er ingen mulighet for å helbrede slike former for hørselstap. Den eneste måten som en kan hjelpe folk på, er å sørge for at slike skader ikke oppstår.

HVA KAN MAN GJØRE FOR Å HINDRE STØYSKADER?

Ønskemålet for de generelt forebyggende tiltakene er å brige all larmsintensitet ned under skadelig nivå.

Det er her mange muligheter, og ved å utnytte flere av dem samtidig, kan man ofte redusere larmen betraktelig, og kanskje også helt fjerne faren for hørselsskader.

De generelt støyskadeforebyggende tiltakene søker å redusere støyen der den oppstår, hindre den i å bre seg, og sørge for at ingen utsettes for sterkere eller mer langvarig støy enn den hans

eget arbeid fører med seg. Og dette vil nok med tiden kunne redusere faren for støyskade på mange steder.

For å verne om hørselen må en passe på at hvilepausene også blir hvilepause for ørene. F.eks. plassere spisebrakker og eventuelt andre oppholdssteder på god avstand fra de store støykildene, eller hvis dette ikke er mulig stanse støykildene dersom dette er mulig. Man ser mange tilfeller av at f.eks. kompressorer som står inntil spisebrakker er i gang mens arbeiderne har spisepause.

Vanlig bomull har ingen verdi som hørselsvern. Da må det heller brukes såkalt »sov i ro». Dette er imidlertid lite brukt i dag. Så å si alle er gått over til å bruke øreklokker som hørselsvern.

Er hørselsvern organisert, må en sikre seg at den enkelte tjenestemann bruker de øreklokker han har fått, på riktig måte, og i hele arbeidstiden. En må også påse at hørselsvernet er av beste kvalitet.

Det personlige hørselsvern er i dag så godt, og så mye utbredt, at en nå må vende seg mot andre områder i bekjempelsen av støy. F.eks. som

tidligere nevnt ved plassering av brakker og maskiner ved oppstartning av nye anlegg, men selvfølgelig også ved flytting ellers innen arbeidsområdet. Ved bedre isolering av maskiner og redskaper m.v.

Kontroll av hørselen ved toneaudiometri er et nødvendig ledd i all vern om hørselen, ikke minst som et middel til å motivere bruken av hørselsvern, og få såvel folkene ute i marken, som ledelsen til å innse nytten og nødvendigheten av et aktivt hørselsvern, fordi vi da kan ha konkrete tall å vise til.

Det må også en mentalitetsforandring til, og der tror jeg at ledelsen er krumtappen. Ledelsen må i ALLE TILFELLER, FØRST OG FREMST gå foran med et godt eksempel, og følge opp de tiltakene som blir iverksatt. Og jeg tror det er i den enden vi må begynne å nøste opp tråden.

Den som ikke beskytter øynene ved sveiseing, får sveiseblink, det vet alle. Det burde bli like klart for dem som arbeider i, med og om sterk støy, at den skader hørselen.

J. H.



Soren Dole

— — — og en annen ting:

7 kroner og 50 for øreplugger, hva skal det bety?

Pensjonistfesten 1978

Året pensjonistfest ble tradisjonen tro holdt på hotel Victoria i Stavanger. Uvær hindret noen fra å komme, men for dem som trosset stormen ble det en hyggelig kveld.

Bildet viser fra venstre: Første rekke: Ole Lobekk, Peder Severin Arak, Johannes Lindanger, Olav Vetrhus, Bjarne Steinskog. I rekken bak: Oskar Tysdal, Johannes Krog Wågen, Paul Østebø, Ole Wold, Aksel Bernhardt Gilje, Torvald Fosse, Torleif Johan Ellefsen, Anders Reina og Rolf Torvestad.

Forus 12-12-1974.

Hjertlig takk for den meget hyggelige pensjonist-festen. For mig og min kone blev innvirket til.

8-12-1974. Hjertlig takk for gave, diplom + blomster til min frue

Med hilsen

Anders og Gjørdun Reina

Forusveien nr 36

4033 Forus.



Personalseksjon opprettes

Fra februar i år har vi fått personalseksjon. Lederen for den nye seksjonen er konsulent Hole, som hittil har arbeidet med et vidt spekter av saker innenfor sekretariatet og personalbehandling.

I skrivende stund er ikke den endelige bemanningen avklart. Mye tyder på at den vil ligge mellom 10 og 15 ansatte. Her må vi i disse sparsomme tider gå frem med alle avdelingenes personalbehov for øyet. Ikke minst må vi ta i betraktning våre muligheter i oljefylket for å få nye folk ansatt.

Vi har plukket opplysninger fra det rundskrivet som er sendt ut i sakens anledning. Vi mener at arbeidet med personalsaker er viktig, og vi antar at hvordan dette arbeidet legges opp vil interessere de fleste av våre lesere.

På det andre fagsjefmøtet i 1975 ble det nedsatt et utvalg som skulle gjennomgå den bestående oppdelingen av den administrative/økonomiske avdelingen ved vegkontoret. Det heter videre:

»Utvalgets oppdrag gikk blant annet ut på en mer tidsmessig plassering av arbeidsoppdragene og saksbehandlingene, samt utskilling av personalsaker i en ren personalseksjon. Sistnevnte del av oppdraget hadde nær tilknytning til et stigende behov for en styrking og mer systematisk oppfølging av personalproblemer. Jfr. grunnlag og overordnede mål for statens vegvesen og vegvesenets personalpolitikk.

*Gruppen fikk slik sammensetning:
Adm. sjef Lund, driftssjef Njå, konsulentene Hole og Thommassen, avd.*

ing. Vasbø, førstesekretær Olsen og hovedtillitsmann M. Wiik.

Gruppen sammensetning har under utredningsfasen vært variabel, alt etter hvilke saksområder som har vært gjenstand for drøfting. Ved avslutningen besto gruppe av:

Adm. sjef Lund, konsulent Hole, førstesekretærene B. Larssen, K. Torildsen, S. M. Olsen og avd.ing. Vasbø.

Gruppen arbeid har omfattet en kartlegging av merkantile gjøremål og bemanning. Videre har gruppen i samråd med ledelsen søkt å tilpasse arbeidsoppdragene og seksjonsdelingen dagens og fremtidens behov. På grunnlag av innhentede opplysninger internt og eksternt – fra andre vegkontor – ble det fremmet forslag om en slik oppdeling av adm/Øk. avdelingen.»

- a. Økonomi–Budsjettseksjon (Øk)*
- b. Regnskapsseksjon (Rs)*
- c. Felles kontortjenester (Kt)*
- d. Juridisk/almen seksjon (Jur)*
- e. Personalseksjon (Ps)*

En del av de tekniske avdelingene på vegkontoret har så pass mye av det vi kaller merkantilt arbeid, at det har vært hensiktsmessig å plassere kontorhjelp på avdelingen. Forslaget bygger på at denne ordningen fortsetter.

Det er foretatt en opplisting av de arbeidsoppdragene som tidligere ble utført av den kombinerte personal/sekretariat-seksjonen. Disse arbeidsoppgavene er nå sortert og fordelt til de seksjonene der de hører naturlig hjemme. Når dette fullt ut skal tre i kraft er avhengig av rekruttering til nye stillinger, heter det.

PERSONALSEKSJONEN

Personalseksjonen er allerede opprettet med den bemanningen vi har i dag. De ansatte på seksjonen har drøftet hvordan grupperingen på de forskjellige gjøremålene skal være. Sammen med ledelsen har de funnet frem til følgende:

- a. *Personal- og organisasjonsutvikling*
- b. *Lønn/forhandlinger*
- c. *Verne- og velferdsarbeid*
- d. *Opplæring og informasjon*

Av arbeidsoppdrag som i oppstartingen er tillagt de ulike grupperinger innen personalseksjonen nevnes:

- A. **PERSONAL-ORGANISASJONSUTVIKLING**
 - *Personalforvaltning, rekruttering, avskjed m.v.*
 - *Personalplanlegging, bemanning, budsjett, personalutvikling, m.v.*
 - *Personalpolitikk*
 - *Organisasjonsutvikling*
 - *Kontorlokaler*

- B. **LØNN/FORHANDLINGER**
Lønns- og arbeidstidsspørsmål, permisjoner, pensjon, m.v.

Andre oppgaver som bilgodtgjørelse, telefon, omplassering, personalkort, m.v.

- C. **VERNE- OG VELFERDSARBEID**
 - *Registrering og omplassering av helseveike arbeidere, sekr. AMU,*
 - *Skademeldinger*
 - *Bedriftslegeordningen, m.v.*

Velferdsarbeid som sosiale tiltak i forbindelse med sykdom og død, trivsels-tiltak, boligspørsmål, beredskapssaker, m.v.

D. OPPLÆRING OG INTERN INFORMASJON

- *Intern og ekstern opplæring, lokalt og sentralt, opplæringsbehov*
- *Sekretariatarbeid for opplæringsråd og utvalg*

Informasjonsarbeid vedr. bedriftsavis, årsmelding, bibliotek- og håndbokstjeneste,

Sekretariatet for Samarbeidsutvalget

Personalseksjonens arbeidsoppgaver er som det fremgår av forestående mange og tidkrevende.

Det presiseres at personalsaker skal forelegges og løses ved samarbeid mellom linjeleder og personalseksjon. Leder for den opprettede personalseksjon er konsulent Per Hole.

Vi ønsker Hole og hans medarbeidere lykke til.

Forts. fra side 22

MARKUS WIIK, HOVEDTILLITSMANN

Det er klart jeg har forventninger, men jeg er også klar over at det kan ta sin tid å komme i gang, sånn i startfasen.

Jeg venter at de som er valgt skal gå helhjertet inn for saken. De må også ha det klar for seg at de ikke bare representerer sin egen gruppe i utvalget, men også de andre ansatte i etaten. Samarbeid er et viktig stikkord i denne sammenheng.

Nå er det opp til etaten å løse sine egne miljøproblemer. Jeg håper at en i AMU kan bli enig om gode løsninger slik at en slipper å gå videre til arbeidstilsynet med dem.

Vegvesenet i Rogaland

HER KJEM SLUTTEN AV TAFJORD SIN ARTIKKEL

Men me må attende til 1964. Det er eit merkeår i Vegvesenet. Frå 1/1 -64 fekk me oppklassing av ei mengde bygdevegar til fylkesvegar. Sameleis vart mykje av dei tidligare fylkesvegane oppklassa til riksvegar. Før omklassinga var det 455,1 km. med fylkesvegar i Rogaland (oppgåve frå 1961). Frå 1/1 -64 var det kome opp i 1678,8 km. Berre 85,8 km. av desse hadde asfaltdekke, 20,4 km. hadde oljegrusdekke og 1593 km. hadde grusdekke. (I tillegg var det 84,8 km. fylkesvegar i byane som ikkje er med i oppgåva ovanfor.)

Før omklassinga i 1963 hadde Rogaland 608,5 km. med riksvegar av desse var 231,9 km. med asfaltdekke, resten hadde grusdekke.

Etter omklassinga i 1964 var lengda på riksvegar i Rogaland kome opp i 956 km. av desse hadde 277,8 km. asfaltdekke, 17 km. oljegrus og 661,2 km. grusdekker. Omklassinga av vegane, var i samsvar med ny veglov frå 21. juni 1963. Lova kom i bruk frå 1/1 -64, burtsett frå § 29, 30 og 32 som vart gjort gjeldane frå 25/10 -64.

Ein slik auke i veglengdene, førde sjølv sagt til meir arbeid ved vegstasjonane og ute i områda. Mange av bygdevegane som vart omklassa til fylkesvegar, var i dårleg stand og måtte utbetrast med nye stikkrenner, dreneringar og nytt berelag før ein kunne få lagt oljegrus. Dette kravde meir arbeidsfolk. Ein del av dei tidligare komunale vegvaktarane, vart overført til fylkesvegvedlikehaldet. Ei ordning som stort sett gjekk greit. Det var også meininga at det skulle fylgja med ein del brøytemateriell og anna utstyr frå kommunane,

men det vart det lite av.

Vegtilsynet måtte styrkjast. Det hadde til no vore berre ein oppsynsmann i kvart vedlikehaldsomsråde. Dei fleste fekk ein assistent i tillegg. Område nr. 7 vart delt i to frå 1964 til 1968, med ein oppsynsmann i Sokndal. Frå 68 vart område nr. 10 slege saman att til eit område og det var ein del regulering av grensene mellom nokre av områda.

Vedlikehaldet hadde elles nytte av at det hadde vorte tilsett ein oppsynsmann med spesialoppdrag for heile fylket, i 1957. Denne hadde med skilting og oppmerking av vegbanene.

I 1964 vart det elles tilsett ein oppsynsmann som fekk tilsyn med grus og oljegrusproduksjonen. Han hadde også tilsyn med legging av oljegrusdekker i heile fylket og seinare også med riving og oppattnying av eldre dekker. Oljegrusdekkja var etter måten eit nytt dekke i 1964. Det var lagt berre 17 km. på riksvegar og 20 km. på fylkesvegar. Brødrene Eikeland hadde lagt det meste av desse.

Første oljegrusverket som vegvesenet i Rogaland kosta, vart montert på kaia i Åmsosen i 1964. Grusen kom med båtar frå Vadla og gjekk direkte i blandeverket. Det var mange som stilte seg tvilande til oljegrusdekkja i første tida og kalla det for »Husmannsasfalt», men oljegrusen var komen for å bli. Det synte seg å vera eit godt alternativ til asfalt der trafikken ikkje var for stor.

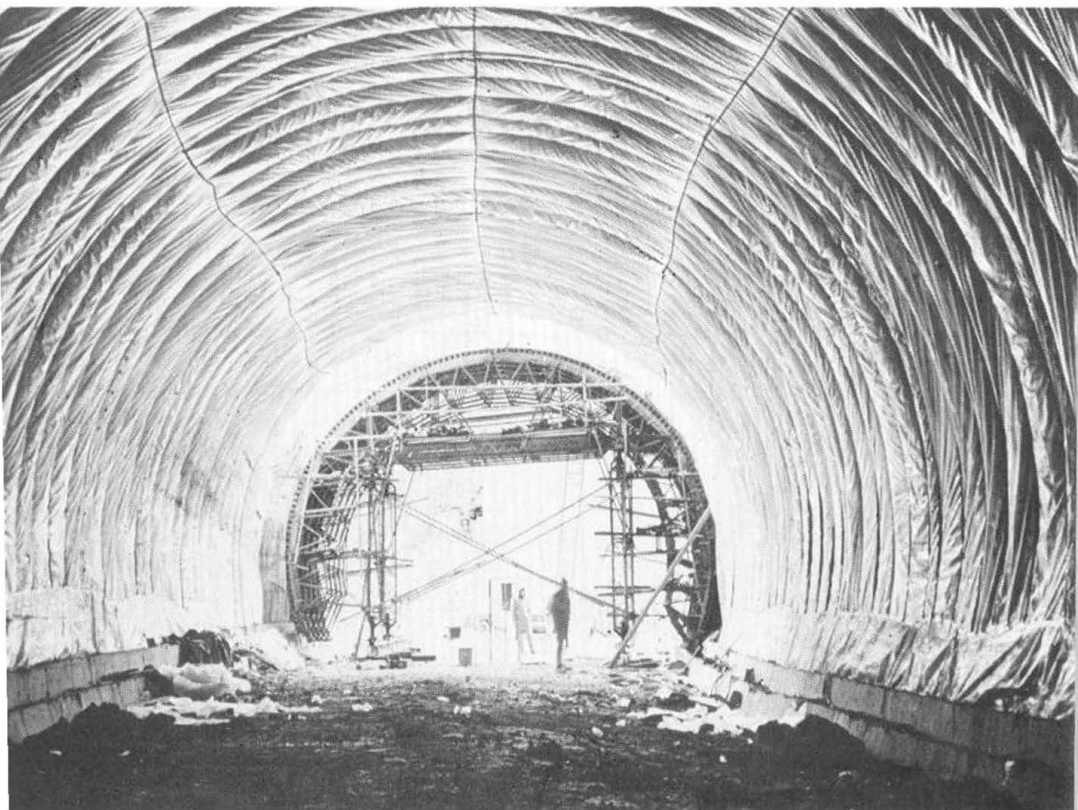
Det vart også tilsett 2 oppsynsmenn ved maskinavdelinga i 1964. Talet på oppsynsmenn, var no kome opp i 20 for Rogaland. 2 av desse var ved vedlikehaldet, 7 ved anlegg og 2 ved maskin-

avd. I tillegg kom assistentane ved anlegg og vedlikehaldet. Ein del av desse var timelønn.

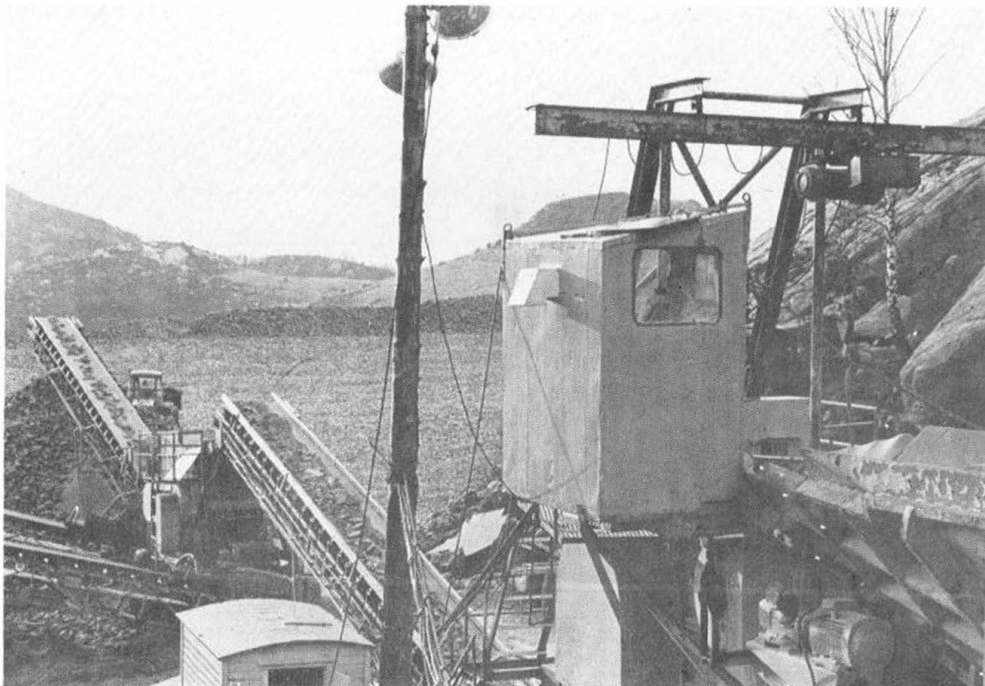
Heilt frå 1964 kan ein vel seia at kontorarbeidet og pliktene for oppsynsmennene hadde auka mykje. For vedlikehaldet var det ei mengde med dispensasjonssaker for avkøyringar, gravingar i vegbana for kablar, kloakkar og vassleidningar. Det vart sett større krav til »beredskapen» i samband med vintervedlikehaldet. Dette kvilte for det meste på oppsynsmennene og assistentane. Dei hadde kvilande vaktar kvar si veke. Men stod det noko på, kunne det verta lite kvild. Det var også innført kvilande vaktar for ein del av mann-

skapet som skulle setja i gang sandstrøing eller snøbrøyting på stutt varsel. Vaktordningane kunne vera litt ulike i dei ymse område, men gjorde god nytte for seg i vedlikehaldet.

Driftsplanlegginga tok også nye former frå 1961 og fram etter. Det vart prøvt med nye skjema og nye måtar for å få kontroll med arbeid og pengebruk. Planane skulle helst også fyljast opp. Det roa seg etter nokre år og me sat helst att med eit Ressurs- og kostnads-skjema. Etter at E.D.B. systemet vart innført, vart det lettare å fylja med. Men det vart mykje papir i fall ein skulle sjå på alt.



Tunnelutstøyping ved Sagland, E-18.



Vegbygging krev store materialmengder.

Men i 1968 fekk me ei ny omskiping av oppsynsmannsordninga i Rogaland. Vedlikehaldsømråda vart regulert ned til 7 for heile fylket. Det vart tilsett ein leiar for kvart område. Frå 1970 fekk desse leiarane tittel som vegmeister. Dei vart plassert i lønssl. 14.

Område nr. 1 (Karmøy og Hauge-sundsomr.) skulle ha ein leiar (vegm.) og 2 oppsynsmenn. Det var 156 km. riksveggar og 319 km. fylkesveggar i området, tils. 475 km.

Område nr. 2 (Vindafjord, Sauda og Suldal. Den delen av tidligare område nr. 9 som låg på fastlandet i førverande Jelsa kommune, vart lagd til område nr. 2). Det skulle vera ein leiar, ein oppsynsmann og ein assistent i dette området, og dei fekk 193 km. riksveggar og

196 km. fylkesveggar til å halda vedlike. (Tils. 389 km.)

Område nr. 3 (Hjelmeland, Strand, Forsand og resten av tidligare område nr. 9 på Ryfylkeøyane vart lagt til dette området). Det vart 101 km. med riksveggar og 380 km. med fylkesveggar, tils. 481 km. Her vart tilsett ein leiar, ein oppsynsmann og ein assistent.

Område nr. 4 (Randaberg, Stavanger, Sola, Sandnes og ein del av Klepp): Dette området skulle ha ein leiar, ein oppsynsmann og ein assistent. Dei skulle ha ansvaret for 128 km. riksveggar og 204 km. fylkesveggar, tils. 332 km.

Område nr. 5 (Bjerkreim og Gjesdal) skulle ha ein leiar og ein assistent. (Seinare vart det vegmeister og ein oppsynsmann).

Område nr. 6 (Time, Hå og halvparten av Klepp kommune og litt av Gjesdal og Bjerkreim). Dette område skulle ha ein leiar, ein oppsynsmann og ein assistent. Oppsynsmann vart tilsett hausten 1969. Det var 127 km. riksveg og 274 km. fylkesveg i området, tils. 401 km.

Område nr. 7 (Eigersund, Lund og Sokndal). Dette var tidligare område nr. 7 og nr. 10 som vart slege saman til eitt. Her skulle vera ein leiar, ein oppsynsmann og ein assistent. Riksveg 180 km. og 254 km. fylkesveg.

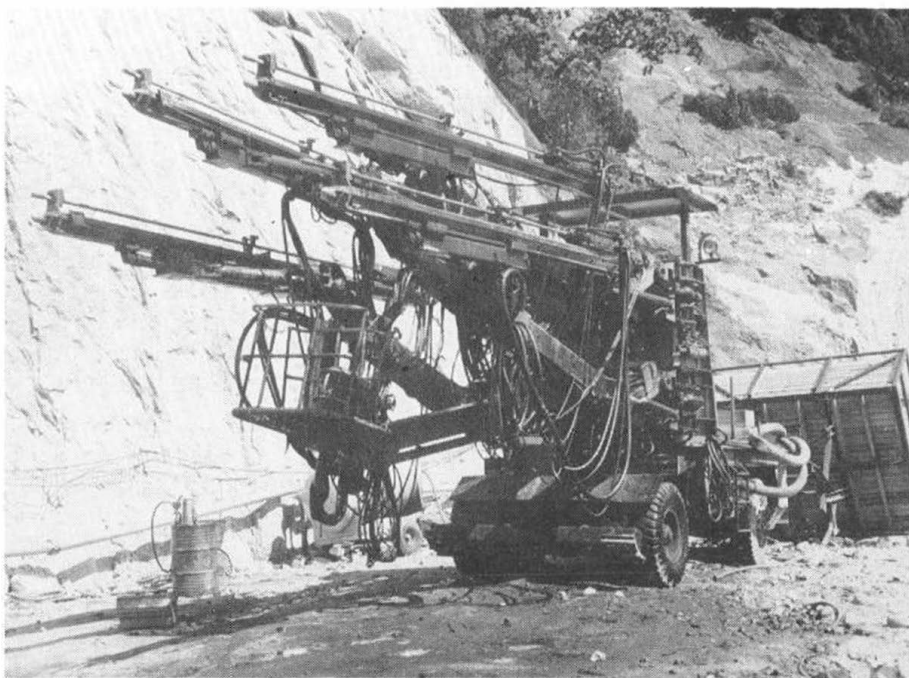
I tillegg til dei spesialoppsynsmennene som er nemde før, vart det i 1968 også tilsett ein oppsynsmann som

skulle ha tilsyn med faste dekker i heile fylket. Han fekk då tilsyn og kontroll med legging av nye asfaltdekker og nye slidedekker. Det meste av dette arbeidet vert utført som kontraktarbeid.

I 1970 vart det tilsett ein oppsynsmann ved Grunnseksjonen og seinare 2 oppsynsmenn ved Distriktslaboratoriet.

Det høver kanskje med eit oversyn om kor mange som er knytt til oppsynsmannstenesta i Rogaland i 1975. Det er samtidskunskap i dag, men etter år 2000 eller seinare, vil dette også vera ei tid som ein gong var.

Ved vedlikehaldet i Rogaland er tilsett:



	Vegmeisterar	7	
	Oppsynsmenn	10	
	Oppsynsmannsassistentar	7	<u>24</u>
Ved anlegg er tilsett	Oppsynsmenn	12	
	Oppsynsmannsassistentar	7	<u>19</u>
Planavdelinga	Oppsynsmenn	2	<u>2</u>
Distriktslaboratoriet	Oppsynsmenn	3	<u>3</u>
Maskinavdelinga	Oppsynsmenn	5	<u>5</u>
Opplæring- og kursverksemd	Oppsynsmenn	1	<u>1</u>
Timeløna oppsynsmannsassistentar	ved vedlikehaldet	1	
	Anlegg	4	
	Distriktslaboratoriet	1	
	Maskinavdelinga	1	<u>7</u>
			<u>61</u>

Talet på arbeidsfolk har likevel gått ned frå 700 for anlegg og vedlikehald i 1968 til ca. 650 i 1975. Ein har rasjonalisert burt ca. 50 arbeidsplassar ved anlegg og vedlikehaldet. Men administrasjonen har auka.

Dette er vel ei naturleg utvikling. Skulle me i dag erstatte den maskinelle arbeidskrafta som vert nytta ved anlegg og vedlikehaldet med manuel arbeidskraft, ville me koma opp fleire tusen mann. Maskinell arbeidskraft krev mykje stikkingsarbeid og mykje tilsyn. Fram for alt, krev det god planlegning på førehand.

I 1974 hadde Rogaland 1007 km. med riksvegar. Av desse hadde 385 km. asfaltdekke, 519 km. oljegrusdekke og 103 km. grusdekke. Det var 1765 km. med fylkesvegar. Av desse hadde 108 km. asfaltdekke, 508 km. oljegrusdekke og 1149 km. med grusdekke.

Ole Tafjord.



Velferdsmidler fordelt

De ansatte i vegvesenet i fylket har i år fått tildelt 70.000 kroner til velferdsformål. Dette er det samme som året før.

Det heter i personalhåndboka at midlene skal brukes til tiltak som tar sikte på å skape trivsel på arbeidsplassen som kan komme alt personell til gode. Det heter også at støtte til velferdstiltak skal disponeres av samarbeidsutvalget der dette er opprettet.

På sitt møte i februar foretok SU følgende fordeling:

(Fjorårets tildeling i parantes)

Idrettslaget	10.000 kr.	(11.000)
Pensjonistfest	6.000 kr.	(9.500)
Hytteforening	5.000 kr.	(22.500)
UFO-gruppene	45.000 kr.	(38.000)
Reserve	4.000 kr.	(2.000)

Som det går frem er det en klar vilje fra SU's side at de uformelle gruppene, og dermed de ansatte selv ute i distriktene, skal ta hånd om en størst mulig del av velferdsmidlene. Tanken er at de ansatte ute kjenner sitt eget behov best og bør gis mulighet for å realisere sine ønsker. Det er bare trukket ut den del av tildelingen som går på felles tiltak for hele fylket.

Den videre fordelingen UFO-gruppene er foretatt etter hvor mange ansatte det er i området, og ser slik ut:

UFO 1 Haugesund	5.000
UFO 2 Sand	8.500
UFO 3 Tau	3.400
UFO 4 Bærheim	7.500
UFO 5 Dirdal	1.700

UFO 6 Nærbø	2.000
UFO 7 Egersund	7.500
UFO 8 Vegkontoret	8.900
	45.000

Meldingen om dette er sendt til gruppene. SU ber i dette skrivet om at det sendes inn forslag til godkjenning. SU har plikt til å overvåke at pengene brukes riktig. Derfor tildeles beløpet i posjoner etter hvert som behovet melder seg og etter et oppsatt budsjett fra gruppene.

Det er derfor opp til hver enkelt ansatt å komme med forslag til sine kontaktmenn i UFO-gruppene. For å gi noen tips, har vi sett gjennom en del SU-referater fra andre fylker og listet opp forslag derfra:

Pensjonisttur/treff, Idrettslag av ymse slag, Skiturer/treff, bedriftsturer/ekskursjoner, sammenkomster av forskjellig slag, kunst/kunstforening, utstyr til brakker og hytter, miniatyrgevær, spill til brakkeleirer, trimutstyr, feriehytter, juletilstelninger, teaterklubb, verktøy og utstyr til hobbyklubber.

Det skulle være nok å velge i og sikkert flere gode formål enn dette.



Ny kilometerring av riksvegnettet

Ing. O. Kvelland har flyttet fra trafikkteknisk seksjon over til vedlikeholdsavdelingen som registerfører. Vi har bedt ham gjøre rede for det nye systemet.

I 1963 ble det satt igang systematisk kilometring av riksvegnettet. Lengdemålingen besto av en gjennomgående kilometring med et nullpunkt for hver vegrute innen et fylke. I marken ble det satt opp kilometeringsstolper av tre for hver 500 m. veg, og kilometreringen ble tegnet inn på flyfoto i format A4 og målestokk 1:5000.

Seinere er så vegnettet inndelt i hovedparseller. Dette arbeid ble påbegynt av vegplankomiteen og siden ført videre i samband med det nedsatte NVP-utvalg.

På grunn av en stadig ombygging av riksvegnettet var det vanskelig å

holde kilometreringen ajour. Vi måtte enten operere med en rekke kilometreringsbrudd, eller måle lange vgstrekninger om igjen når en veg ble ombygget eller på noen annen måte endret. En fant det derfor hensiktsmessig å gå over til kortere lengdemålingsparseller enn hele vegruter, og det var da naturlig å velge hovedparsellens begynnelsepunkt som nullpunkt. Dette endrede prinsipp for kilometring ble vedtatt av fagsjefmøtet i Vegdirektoratet i februar 1973. Det ble samtidig gitt klarsignal til å gå over til kilometeringsstolper av jern og skilt av aluminium.

Arbeidet med nykilometring av riksvegnettet etter det nye system ble påbegynt i 1974 og ventes ferdig 1978.

Som eksempel på hvordan oppbyggingen er, kan en ta utgangspunkt i E 18.

E-18 er inndelt i 9 hovedparseller som alle har sitt nullpunkt.

- E-18 hovedparsell 01, 0,000 km. Vestagder grense
- E-18 hovedparsell 01, 21,683 km. Heskestad X rv. 501
- E-18 hovedparsell 02, 0,000 km. Heskestad X rv. 501
- E-18 hovedparsell 02, 18,616 km. Helleland X rv. 9
- E-18 hovedparsell 03, 0,000 km. Helleland X rv. 9
- E-18 hovedparsell 03, 3,600 km. Krossmoen X rv. 9
- E-18 hovedparsell 09, 0,000 km. Kiellandsmyra X rv. 510
- E-18 hovedparsell 09, 1.765 km. Fjiskepiren

Det er satt opp skilt for hver 500 m. nullpunkt inklusivt, som angir hovedparsellnummer og lengde i km.



En hyggelig melding om filmer – Forts. fra side 43

**Film nr. M 1. Mickey's delayed date –
Mickey's avtale.**

Mickey glemmer sin avtale med Minnie om å være med henne i stort selskap. Ved hjelp av Pluto rækker han det likevel etter et villt løp gjennom gatene hvor det skjer noe på hvert hjørne.

Film nr. O 1. On ice – På isen.

Mange Disney-stjerner er med i denne morsomme spøken på isen. Langbein finner en spesiell måte å drive isfiske på, mens Donald setter skøyter på den sovende Pluto. Selv skøyter Donald med seil og kommer ut for de rareste hendelser.

**Film nr. T 1. Tea for two hundred –
Te for to hundre.**

Tusener av maur forandrer Donald fredelige landtur til et kaos. Donald stakkar, får anfall og du vil få latteranfall.

**Film nr. T 2. Three little pigs –
Tre små griser.**

De tre små grisene, oppfinnsomme som alltid, utfordrer Den store stygge ulven enda

en gang. Enda en Disney Academy award-vinner.

**Film nr. T 3. Trick or treat –
Å narre eller belønne.**

Donald spiller nevøene sine et puss på Alle helgensaften. En heks som rir på kosteskafet sitt gjør det hele til en morsom og spennende spøkelsesnatt for alle sammen.

**Film nr. W 1. Winnie the Pooh and the
honey tree – Ole Brumm og honningtreet.**
Ole Bruums forkjærlighet for honning fører ham opp i mange rare hendelser.

**Film nr. W 2. Working for peanuts –
Arbeid for peanøtter.**

Snipp og Snapp er en sort gnagere som kalles Nord-Amerikansk ekorn. Mens disse to livlige skapningene leter etter nøtter, finner de en peanøtt. De stjeler flere og kommer opp i bråk med en elefant og passerer dens. Snipp og Snapp finner til slutt en meget smart måte å skaffe seg peanøtter på.

Nil.



„Personalutvikling” Hva er det?

I prinsippet er det etter som jeg har forstått det et bedriften og de ansatte begge skal gi og få. Etter de dokumenter som er fremlagt til nå, er det fremhevet at hver enkelt arbeidstaker skal få større innflytelse på sin egen arbeidssituasjon. At hver arbeidstaker skal få et meningsfylt arbeide osv.

Det som imidlertid ikke er kommet så sterkt frem, men som likevel er et viktig punkt, det er at dette tiltaket også skal være et effektiviseringstiltak, slik at hver enkelt arbeidstaker skal måtte yte mer.

Jeg er derfor redd for at det som vil skje, er at vi må yte mer. Men når det blir snakk om å få noe igjen, f.eks. i form av avansement, etterutdanning, rokkeringer o.l., så nei dessverre, på grunn av slik og slik så kan nok dette ikke la seg gjennomføre.

I og for seg er jeg ikke imot dette tiltaket, men jeg stiller meg skeptisk til hvordan det praktisk skal kunne gjennomføres. Hvordan skal det praktiseres? Hva skal prioriteres? Hvem skal prioriteres? Det er i det hele en lang rekke spørsmål som etter min mening bør avklares før dette settes i verk.

Vi har jo mange eksempler på at avgjørelser blir tatt over hodene på de ansatte, ja kanskje også helt motsatt av det de ansatte ønsker og mener. Det blir da sagt at på grunn av omstendighetene så måtte det gjøres sånn og sånn. Jeg tror ikke problemene blir lettere å løse rent praktisk om denne ordningen blir innført.

Derfor mener jeg at først får administrasjonen vise med konkrete handlinger at de virkelig mener dette. At

det ikke bare er et tiltak som i første rekke skal tjene etaten. Men at også de ansatte skal ha fordeler av denne ordningen.

Jarl Honore'

Selv om det er informert en del om de nye tiltakene, så kan det tydeligvis gjøres mer på dette området. Vi oppfordrer dem som starter forandringer til å nytte spalteplass i bedriftsavisen.

RED.

Forts. fra s. 40

Det foreligger enstemmighet på de aller fleste punktene i rapporten. Imidlertid er det dissens på et par av underpunktene. Disse er tatt med i det endelige resultat.

Rapporten vil forhåpentligvis foreligge ferdig behandlet fra gruppen etter et nytt arbeidsseminar i tiden 28. mars — 31. mars. Vi håper å få avviklet et fellesmøte mellom Fagsjefsmøtet og prosjektgruppen for sommerferien. Etter dette vil prosjektgruppen ta opp spørsmålet om oppløsning av gruppen. Et eventuelt oppfølgingsarbeid bør kanskje utføres av en ny gruppe.

Th.

Gruppen for oppsyns - mennenes arbeidssituasjon

Som kjent satte vegsjefen ned en prosjektgruppe som skulle gjennomgå oppsynsmennenes arbeidssituasjon. Det har vært et omfattende arbeidsfelt. I vårt innlegg i »Ryggjavegen» nr. 1/77 ble det antydnet at arbeidet burde kunne bli avsluttet i løpet av vinteren 1977.

Som i alle komiteer eller grupper med respekt for seg selv har det blitt forsinkelser også hos oss. Forholdet ble tatt opp i gruppens møte nr. 10/77 og resulterte i en reise til Solfonn for å avvikle en intensivt arbeidsuke.

Det ble satt opp et stramt program med arbeidstid fra kl. 08.00 til kl. 21.00. Arbeidet ble basert på gruppearbeid, og gruppene og deres arbeid ble opplistet på forhånd. Gruppen fikk med fru Nilberg som utførte en kjempejobb som sekretær.

Arbeidet ble lagt opp med det for øye at rapporten skulle foreligge i konsept ved arbeidsukens avslutning. Det var meningen at rapporten skulle settes opp etter følgende hovedansnitt:

1. Innledning
2. Grunnlag
3. Analyse av nåværende situasjon
4. Forslag til fremtidige ordninger
5. Forslag til gjennomføring av endringer
6. Avslutning

Under arbeidet viste det seg at disse kapitlene måtte utvides og endres noe. I dag foreligger denne oppdelingen og vi vil kort nevne hva som vil bli behandlet i dem:

1. Innledning

2. Grunnlag

I dette omtales det formelle grunnlaget og samferdselspolitiske mål og virkemidler. Videre tar en for seg prinsipper for utførelse av lederfunksjon og vegoppsynets plass og funksjon.

3. Kvalifikasjonskrav, opplæring og rekruttering til oppsynstjenesten.

4. Analyse av nåværende situasjon. Arbeidsoppgaver i.h.t. gjeldende retningslinjer og instruksjer.

Kapitlet har foruten en generell del en nærmere omtale av oppgaver innen anleggs-, vedlikeholds- og maskindriften, foruten den merkantile sektor.

5. Analyse av nåværende situasjon. Arbeidsoppgaver som utføres i dag — med kvalitetsvurdering.

Avsnittet omhandler arbeidsledelse og -kontroll, driftsplaner og oppfølging, kontroll av teknisk kvalitet og utførelse, utsettingsarbeid og utførelse, vernearbeid, merkantilt arbeid, kommunikasjon/informasjon og ordregiving, ressursforbruk, forholdet til omgivelsene og samarbeid.

6. Kvalitetskrav.

Kravene til kvalitet blir belyst i forhold til de punktene som er omtalt under kapittel 5.

7. Fordelingsplan for arbeidsoppgaver. Spesielle oppgaver.

Avsnittet omtaler arbeidet med faste dekker, grusproduksjon, bruer og kaier' skilting og oppmerking, maskinavdelingen og laboratoriet. Også andre om-



En avslappet gjeng ved slutten av et krevende gruppearbeid. Fru Nilberg fikk overrakt gave for sin innsats som sekretær. I kjempeklemmen deltar fra venstre: Olsen, Meland, Hansen, Lærum, Jansen (fr.) Nesheim. (Bak) Nilberg, Støle, Thommassen, Jacobsen og Skårland.

råder der det er ansatt oppsynsmenn, men der disse ikke har lederfunksjoner, er omtalt.

8. Fordelingsplan for arbeidsoppgaver. Generelle.

Ansnittet behandler tekniske planer, innkjøp og lagerhold, driftsplaner og -oppfølging, trafikkteknikk, kontakt med publikum, maskindisponering, merkantile gjøremål, mannskapsdisponering, stikningsarbeider, personalsaker, teknisk kvalitetskontroll, grunn-

ervert og arbeidsledelse.

9. Forslag til organisasjonsplan.

Gruppen har ikke funnet å kunne liste forslaget opp i punkter. Det omhandler imidlertid slike ting som mål/hensikt, samordningsgruppe, mellomledelsen, økonomiske anleggsområder, anleggsleder, delvis selvstyrte grupper, fellesfunksjoner, TT, Laboratoriet, kontorassistenter og maskinoppsynsmenn.

Forts. side 38

Brev fra leserne:

Kjære Datamaskin

Det er med blandete følelser en stakkar på regulativet mottar lønn- og trekkoppgaver. Som vanlig blir en deprimert over hvor lite som er igjen av alt en har tjent. Post 1.1 minus post 4.1 og litt under punkt 3 begriper en stakkar lett.

Men det pleier også å være noe ubegripelig, kjære datamaskin, du skuffet heller ikke for 1977 oppgaven.

Under merknader på et ekstra ark som jeg fikk står det

POST 5.4 = 2 FORH. NATTTILLEGG

FORH må være en forkortelse, men hvilken? Jeg har spurt mange gode og kloke skatteyttere, og dessuten slått opp i ordbøker.

Samlet er vi kommet til at det må være et av disse: forhåpentligvis, forhåpentlige, forhenværende, forhøyete, forhandlete, forhindrete, forherlige, forherligte, forherdete, forhatte, forhastete, forhipne, forhulete, forhistoriske.

Kan ikke du, kjære datamaskin, hjelpe meg? Du vet skattefuten kan spørre!

OPPGITT

Kjære Oppgitt.
Gratulerer!

Du hadde rett — det ER en av de tingene du har listet opp overfor!

Hilsen datamaskinen

Fra vår anonyme medarbeider Durk Dreven har vi fått følgende:

Kjære Oppgitt.

Etter at skattefuten kastet sitt skarpe blikk på nattillegget og truet med å beskatte det regnet jeg med at alle i vegvesenet tok sine forholdsregler i tide.

Jeg mener — for å slippe restskatt, sørg for å bli trukket i tide, og hvorfor ikke året før? Etter dette skulle FORH bety FORHÅNDSBEREGNEDE reiser for neste år (78), men så lure er vel ingen i vegvesenet.

Hilsen Oppgitt! No more!

Nå får det være nok!

Fra pålitelig hold opplyses at FORH betyr forhøyet nattillegg. Det vil si forhøyet i fra nattillegget for landdistrikt til taksten for by, for tiden 92 kroner.

Datamaskinen hadde rett. Jeg sier ikke mer.

Red.

FJÆRENDE PIGGER

Vi har før omtalt forsøk i Sverige med fjærende pigger. Det meldes at Statens veg- og trafikkinstitutt i Lindköping nettopp er ferdig med disse prøvene.

Den vanlige piggen koster svenskene årlig over 200 millioner svenske kroner i vegslitasje, men at piggene bedrer veggrepet er sikkert. Den nye, fjærende piggen har omlag samme veggrepet, men den sliter mindre på vegene. Omlag 40% av vanlig slitasje, har svenskene funnet ut, og det gir en besparelse på omlag 120 millioner svenske kr.

AV-aktuelt

Stor trafikktelling i 1978

Hvert 4. år mobiliseres store tellemannskaper til å samle inn trafikk-tall for 6 ulike kjøretøykategorier i ca. 600 pkt. på riksvegnettet. I Rogaland har vi 38 tellepunkter og på de fleste av disse skal det telles i 16 timer av døgnet. Hensikten med disse tellingene er å

- gi en oversikt over trafikken størrelse på så stor del av vegnettet som mulig,
- gi en oversikt over de enkelte kjøretøykategoriers andel av den totale trafikk,
- gi (på bakgrunn av tidligere telling) informasjon til planleggere og andre om utviklingen i trafikken.
- danne grunnlag for trafikkprognoser.

Det er i all planlegging nødvendig å skaffe seg informasjon om dagens situasjon og om den utvikling som har funnet sted de siste år. Ufra dette kan en danne seg et bilde av hvordan utviklingen vil fortsette.

For vegplanleggingen er den forventede trafikk en viktig faktor i planleggingsfasen. Vegen må dimensjoneres etter trafikken i fremtiden.

De trafikktellinger som Vegdirektoratet tar initiativ til med jevne mellomrom, er ment å være grunnlag for å fastslå trafikken størrelse på vegnettet i det året en teller. Prognosene hjelper oss å finne utviklingen i trafikken i fremtiden.

For å få en fullgod beskrivelse av trafikken på riksvegnettet i Norge, er det like viktig å skaffe seg informasjon om veger med lav trafikk som

veger med høy trafikk.

Opplysningene om de enkelte kjøretøykategoriers andel av totaltrafikken, gir oss nyttige data av interesse både for vegetaten og publikum. Bl.a. har tellingene gitt oss data til å vurdere størrelsen på trafikken med lastebil/trailer og campingtilhengere. Dette er trafikkantkategorier hvis plass på vegnettet, hyppig er diskutert både av publikum og presse.

OPPLEGG FOR DE MANUELLE VEGTRAFIKKTELLINGER

Vårt telleopplegg omfatter 10 telle-dager i løpet av året. Disse telledagene er lagt slik at en skal kunne danne seg et bilde av den gjennomsnittlige trafikk pr. døgn i året. Denne trafikken kalles årsgjennomsnittlig trafikk (ÅDT).

Vegdirektoratet har også et maskinelt telleopplegg. I ca. 50 pkt. i landet telles trafikken kontinuerlig. Ved å sammenligne resultater fra de manuelle tellingene med de maskinelle, viser det seg at resultatene fra de manuelle tellingene gir en meget stor nøyaktighet slik de telles i dag.

I. M. H.



En hyggelig melding om filmer



WALT DISNEY TEGNEFILMER
TIL UTLÅN
HVORDAN ER DET MED UNDERHOLDNINGEN? IMØTEKOMMER VI ET STØRRE BEHOV ENN VI TENKTE DA VI GIKK TIL INNKJØP AV 12 SUPER 8 DISNEY-FILMER?

For en del av velferdsmidlene i år har vegkontoret kjøpt inn nedenstående filmer. De kan lånes gratis. Utlånet skjer fra Opplæringsseksjonen, tlf. 045 – 31 682, Berny Nilberg.

Lånebetingelser:

- Vi sender over hele fylket.
- Utlånet er gratis.
- Ikke mer enn fire – 4 – filmer om gangen.
- Filmene kan kun beholdes i kort tid.

- Det må gis beskjed når filmen er røket, eller om andre feil, så reparerer vi.
- Vi kan dessverre IKKE låne ut film-lerret og fremviser.

Film nr. B 1. Boat builders (Båtbyggere).
Mickey, Donald og Langbein kjøper seg en sammenleggbar båt. De setter den opp på sin vanlige klossete måte. Da Minnie dører båten under sjøsettingen, faller båten sammen og alle ramler i vannet.

Film nr. C 1. Cinderella's fairy Godmother – Askepott og den gode feen.
I den legendariske historien om den fattige piken som vinner den vakre prinsen, har Disney kombinert alle underholdningens ingredienser – romantikk, drama, spenning og humor. Askepott vil glede alle unge i alle aldre.

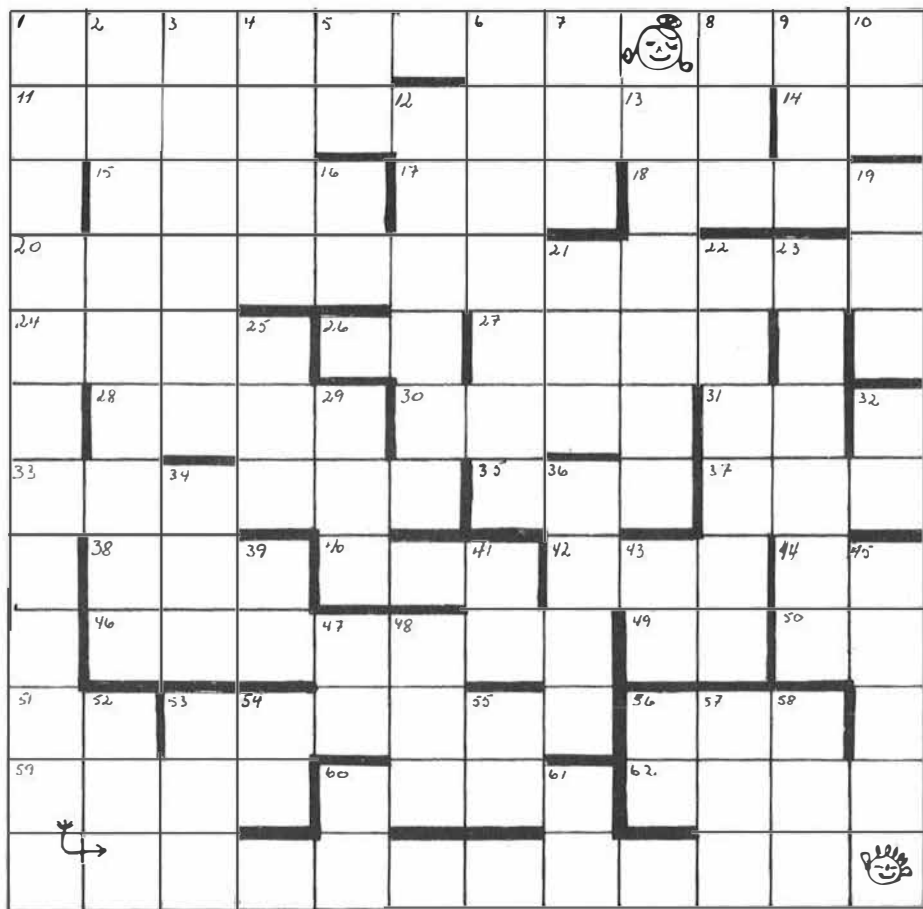
Film nr. D 1. Duel of the Wizards – Tryllekonkurransen.
Trollmannen Merlin tryller unge prins Arthur om til en fugl. Hauken jager fuglen inn i klørne til den fryktelige Madam Mimm. Det blir krig på kniven mellom Madam Mimm og Merlin. De tryller seg om til fantastiske skikkelser. Den komiske konkurransen slutter da Merlin overlister den fryktelige Madam Mimm.

Film nr. H 1. Hawaiian Holiday – Ferie på Hawaii.
Mickey, Donald og Langbein i huladans. Langbein forsøker seg på surfing og ender opp begravd i sand. En morsom ferie for alle.

Film nr. L 1. Lonesome Ghosts – Ensomme spøkelseser.
Mickey, Donald og Langbein driver et byrå som uttrykker spøkelseser. Noen ensomme spøkelseser som kjeder seg, ber dem komme til sitt hus. Etter mange hårreisende episoder blir spøkelsene til slutt jaget bort av Mickey og vennene hans.

Forts. s.37

kryssord



Innsendt av:

SVARFRIST 1. JUNI 1978

KRYSSORD 1/78

VANNRETT:

- Flere musikere
- Kort
- Intrige
- Rekke
- Grepet
- Dunst
- Uendelig
- Er det ny lov om
- Kort
- Grip!
- Tidsnok, i — —
- Mener det samme
- Frost
- Kompassretning
- Guttenavn
- Legemsdel
- Strid
- Som 34 loddrett
- — — Nordmann
- Ledd
- Som 32 loddrett
- Ytterliggående

- Lever
- Tillat!
- Svarord
- Drive idrett
- Belgfrukt
- Hovedstad
- Pikenavn
- Gass

LODDRETT:

- OU (aktuelt i vegv. nå)
- Hunderase
- Nedlagte gruver
- Genuin
- Skue
- Brev
- På bakken etter en frostnatt
- Vannveg
- Sportsutstyr
- Kompassretning
- Rolig
- Stige
- Tall
- Moro

- Lengdemål
- Håndjern
- Gemyttlig
- Gjør rytteren
- Vokse
- Preposisjon
- Nytt varehus i Stavanger
- Teppe
- Ang.
- Forbokstaver på hjelpeorganisasj. (også engelsk bilorganisasjon)
- Fase
- Til å bade i
- Vokaler
- Spisested
- Pers. pron.
- Lur
- Italiensk elv
- Massemidium
- Tall
- Pur
- Framkomstmiddel
- Som 55 loddrett
- Byge

Løsning på kryssord nr. 4/77.

G	R	I	S	G	A	R	3	M	U	S	
O	N	E	K	U	L	E	P	N	A	F	T
D	J	U	L	P	D	E	Ø	U	O		
S	L	U	E	L	G	E	D	F	R	I	R
A	L	V	N	O	R	D	O	E	M		
A	B	E	L	O	R	Ø	N	N	K		
N	I	K	K	T	E	R	N	E	M	A	
B	L	A	N	K	P	N	E	T	Y	V	
E	N	K	E	N	Y	T	T	A	R	P	
F	L	E	R	P	U	T	E	I	R	R	E
A	R	T	E	R	L	E	V	E	E	A	L
L	R	Ø	K	E	L	S	E	R	E	V	

VINNERE:

- premie: Sissel Visted, Mv
- premie: Th. Thomassen, Rs

Nr. 007 – SKAL DU LAGE HÅNDBOK? – En orientering om håndbokvirksomheten i Statens vegvesen (ryggstiftet A5-format).

Hensikten med dette heftet – som vi kan kalle en »håndbok for håndbokmakere» – er å gi enkelte råd og vink om bokfremstilling, trykking etc. – og spesielt om arbeide med håndbøker. Orienteringen er tenkt som en hjelp til selvhjelp for alle de innen etaten som arbeider med håndbøker o.l. publikasjoner. Dessuten inneholder den en mer samlet informasjon om hvordan håndbokordningen er organisert i vegvesenet og hvordan den fungerer.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Fru Crosby på vegkontoret

Studietur til England

Vinteren 1977 var vi tre personer som fant ut at vi ville prøve å få til en studietur til England. Disse tre eventyrlystne personene var Henning Dale, Tor Jansen og undertegnede

Vegdirektoratet utdeler hvert år stipendier til studieturer og lignende tiltak innen Vegvesenet, og vi fant ut at vi skulle slenge inn en søknad sammen med et skikkelig opplegg for turen. Til vår overraskelse ble søknaden vår innvilget, riktignok med en viss reduksjon i størrelsen på stipendiet. Dette medførte at vi måtte legge oss på et spartansk opplegg når det gjaldt hotellopphold for å få midlene til å strekke til.

Som tidligere student i England var Jansen den rette til å sørge for opplegget for turen. Den britiske ambassade ble kontaktet, og denne sørget for et detaljert opplegg for den uken vi skulle være i England.

Lørdag 1. oktober reiste vi fra Stavanger med »M/S Bolero». Overfarten til Newcastle gikk smertefritt, været var fint og sjøen rolig. Grunnen til at vi tok Englandsbåten var at vi hadde med oss bil for å være mer fleksible under oppholdet i England. Valget på bil falt på min Consul 73 som likte seg utmerket på de engelske motorveiene.

Søndag ettermiddag kjørte vi fra Newcastle til London på M 1, og det gikk fort å venne seg til venstrekjøringen (jeg hadde tjuvstartet med venstrekjøring allerede i sommer). Vi tok inn på Janus Hotel i Vest-London, et hotell av under middels klasse.

Mandag morgen tok vi turen til Bri-

tish Council, som hadde stått for det praktiske opplegget av turen. Det skulle vise seg at vi ikke hadde noen grunn til å angre på at vi overlot opplegget til dem. Over alt ble vi mottatt som »konger», og vi traff på akkurat de rette personene som kunne informere oss om det vi var interessert i.

Etter denne korte visitten i The British Council dro vi til The Department of the Enviroment, som nærmest kan oversettes med Miljøverndepartementet. I England omfatter dette departementet også saksområder som hos oss naturlig ville falle under Samferdseldepartementet. Vi fikk en generell innføring i trafikkproblemer i England og de såkalte »New Towns», nye byer som blir bygd opp helt fra grunnen av.

Tirsdag reiste vi ut til Transport & Road Research Laboratory, som nærmest tilsvarer vårt Veglaboratorium, men i tillegg ble det drevet med forskning på trafikk og trafikkikkerhet. Laboratoriet ligger ved byen Crowthorn, vest for London. Laboratoriet disponerer et område på ca. 100 hektar, og inne på området er det anlagt prøvevegstrekkninger med lengde ca. 8 km. Dessuten er det anlagt en sirkelrund prøvebane med diameter 250 m, der det blir utprøvet forskjellige krysstyper og testet kapasiteten. Under oppholdet ble vi informert om kryssutforming, sykkel-ruter og fotgjengerseparering. Vedr. kryssutforming kan nevnes at engelskmennene har en forkjærlighet for rundkjøring. Disse fungerer forøvrig bra både ut fra kapasitets- og trafikkikker-

hetskensyn. Til slutt ble vi vist rundt på området og fikk bl.a. se forsøk med fullprofilboring av tunneler, foruten de remedier som blir brukt ved trafikk-sikkerhetsforskning. Om kvelden var vi på fotballkamp og så oppgjøret mellom Arsenal og Liverpool.

Onsdag var vi på besøk i Milton Keynes, en av de såkalte »New Towns» som ligger like nord for London. Denne »nye byen» vil fullt utbygget romme ca. 200.000 innbyggere (nåværende innbyggertall er 110.000). Under omvisningen fikk vi studere oppbyggingen av vegsystemet, samt utformingen av bomiljøet, i tillegg til detaljer i forbindelse med bilveger, gang- og sykkelveger, over/underganger, busskur etc. Som en kuriositet kan nevnes at byen er anlagt på noe av det beste jordbrukslandet i Sør-England (byen er ca. 10 x 10 km i areal). Ved spørsmål om det ikke var problemer med jordverninteresser ble det svart at slike problemer overhode ikke eksisterte. Vi hadde nærmest inntrykk av at de aldri hadde hørt om jordvern før.

Kvelden tilbrakte vi på teater og så »Oh, Calcutta», som går på sjuende året i London.

Torsdag morgen dro vi fra London for godt. Vi hadde forholdsvis god tid om formiddagen, så vi kjørte inn til sentrum for å handle litt i Oxford Street, men det viste seg fort at det ikke var enkelt. Vi kjørte rundt i en time uten å finne parkeringsplass, så vi ga opp og dro til neste bestemmelsested som var firmaet GEC Elliott, som er forhandler av lyssignalanlegg. De har forøvrig ikke noe marked i Norge foreløpig. Vi fikk en innføring i nyere typer lyssignalanlegg og computersystemer for samordning av flere anlegg. Deretter var det omvisning på fabrikk. Så reiste vi videre mot Newcastle og var en sviptur innom Stev-

enage, en annen av de såkalte »New Towns». Ut på kvelden var vi framme i Newcastle og brukte et par timer på å finne fram til hotellet.

Fredag var siste dag med offisielt program. Vi besøkte da Washington New Town, som ligger like utenfor Newcastle. Denne dagen var vi uheldig med været. Tåken lå tett og regnet silte ned til tider. Det ble derfor ikke så mye vi fikk se under omvisningen. For å bøte på dette tok vi turen tilbake igjen på mandag formiddag for å ta noen bilder å se litt nærmere på »byen». I Washington fikk vi forresten den mest storslagne mottagelse under oppholdet. Vi ble møtt av en typisk engelsk »gentleman» med Oxford-aksent (tror jeg), og ble servert to typer finere konjakk. Middagen var ikke mindre storslagen, selv om den ikke var etter min smak. Dale og Jansen syntes derimot den var utmerket.

Lørdag var handledag. Dale hadde med seg en handleliste fra kona så lang som et vondt år. Jansen og jeg gjorde oss tidlig ferdig med handlingen og gikk på fotballkamp, han i Newcastle og jeg i Middlesbrough.

Søndag kjørte vi på tur rundt i Newcastle-området og var bl.a. innom Sunderland og Durham, som er en gammel by med en imponerende katedral.

Mandag ettermiddag var det tid for avreise. Jansen ble igjen for å ta en ukes ferie (kona er fra England). På hjemvegen som forøvrig var velsignet med like fint vær, var vi innom Bergen før vi ankom Stavanger tirsdag kveld.

Utbyttet av turen syns jeg var meget godt. Jeg tror en har mer igjen for en slik studietur enn de fleste kurs og konferanser. Jeg vil derfor anbefale flest mulig å søke på slike stipend dersom de har et opplegg for en interessant tur.

Per Kydland

Ergonomi – Attføring, En filosofi, et verktøy

Vi støtter stadig oftere på ordet – ergonomi – Fra bedriftslegen vår, dr. Olav Bjørgaas, har vi fått denne artikkelen. Den er skrevet av Bjarne Løken, Norsk Hydro, a/s og har vært gjengitt i »Tidsskrift for Den Norske Legeforening».

Ordet *ergonomi* er formet av de greske ord – *ergon* for arbeid og *nomos* for lov. Det kan enkelt oversettes med »lover for menneskelig arbeid». Ergonomibegrepet ble formet og fikk sitt ideinnhold i England i 1949. Siktepunktet for ergonomi går i korthet ut på å tilpasse arbeidet med dets miljø til menneskets behov, muligheter, begrensninger.

Tilpassingen av arbeidet til mennesket bør skje i planleggings- og prosjekteringsfasene. Det er i disse faser de teknologiske rammebetingelser fastlegges. Når rammebetingelsene først er bestemt, er dermed også mulighetene for tilpassingen til mennesket i det alt vesentlige gitt.

Menneskene er imidlertid ikke like, og gjennom utvalg og trening kan man i beskjeden utstrekning også oppnå en viss tilpassing av mennesket til jobben. Denne del av tilpassingen bør også finne sted i planleggings- og prosjekteringsfasene.

Ergonomi representerer noe mer enn abstrakt filosofi. Den representerer i høy grad et konkret arbeidsprinsipp.

Det primære siktepunkt er å optimalisere tilpassingen av teknologi/ arbeidsmiljø til mennesket på menneskets premisser.

Ergonomi er en tverrfaglig disiplin

som blant annet støtter seg til anatomi, biologi, arbeidspsykologi, arbeidsfysiologi, sosiologi, yrkeshygiene, yrkesmedisin m.fl.

Begrepe ne ergonomi og yrkeshygiene brukes delvis om hverandre. Forskjellen ligger i at yrkeshygiene er et vernebegrep. Ergonomi rommer både hensynet til vern mot skader og overbelastning, og behovet for fysiske og psykiske utfordringer og påkjenninger.

Ergonomiens virkefelter

Et av utgangspunktene er utformingen av en arbeidsplass er gitt ved menneskets kroppsmål. Disse opplysninger er det antropologen som leverer. Fysiologen har innsikt i hvordan »den menneskelige maskin» fungerer. Psykologen har innsikt i hvordan våre sanser fungerer og hvordan vi reagerer på våre omgivelser og de informasjonen som mottas. Organismens funksjoner, det anatomiske og biologiske livsmønster, er det ingen som kjenner. Ingeniører og arkitekter har innsikt i utformingen av bygninger og det utstyr som skal betjenes.

Bedriftslegen har som oppgave å arbeide med mennesket i et teknisk miljø og på en teknologisk bakgrunn. Ingeniørens gjøremål vil mer og mer bli preget av å løse de teknologiske spørsmål på menneskets premisser og forutsetninger.

Ergonomiske betraktninger kommer inn i mange av dagliglivets gjøremål f.eks. i verksted, fabrikk, kontor, skole, hjem og når det gjelder utformingen av våre transportmidler. Det er både et ønske og et behov å sitte

behagelig i bussen, bilen eller toget uten å skumpes eller ristes. Det er videre viktig for oss å unngå larm så samtaler hindres.

Belysningen må gi muligheter for å lese, og den må være uten for store kontraster. Temperaturen må passe oss, og luften bør være fri for forurensninger.

God ergonomi bør begynne i hjemmet og på skolen. En vel utformet stol og skrivepult med tilfredsstillende belysning og klimatiske forhold har man etter hånden erkjent behovet for.

Den fysiske fostring som gir variasjon og utfordringer til videre vekst, har for lengst funnet sin plass i skoleene. Men for de fleste stopper den fysiske aktivitet her. Behovet stopper imidlertid ikke ved skoleporten. De fysiske aktiviteter burde være en selvfølgelig del av menneskets hverdag i arbeidsliv og fritid.

Ergonomiske betraktninger og tankegang er aktuelle og nødvendige ved:

Utforming av nye og ved omforming av foreliggende arbeidsplasser

Kartlegging av omforming av arbeidsplasser for yrkeshemmede

Anskaffelser av maskiner, verktøy, redskap, transport- og løfteutstyr, kontormaskiner etc. etc.

Kartlegging av arbeidsplassens krav til utøveren ved å fastlegge utøverens muligheter til å møte kravene (helseprofilen).

Systematisk og utstrakt bruk av ergonomi gir muligheter for å innfri følgende målsetting:

Øke sikkerheten

Redusere tretthet og slitasje både fysisk, psykisk og sosialt og dermed forbedre bruken av de menneskelige ressurser.

Redusere frekvensen og yrkessyk-

dommer, sykefravær og uførhet

Øke plasseringsmulighetene for eldre og yrkeshemmede

Redusere personalgjennomtrekk

Øke de personlige utviklingsmuligheter gjennom læring

Ergonomi blir ut fra dette et virkemiddel/verktøy rettet mot alle sider av arbeidsmiljøet, både det fysiske, det kjemisk/biologiske og det psykososiale.

Ergonomi representerer således en aktiv holdning til arbeidsmiljø og jobben: en holdning som inneholder både utfordringer og krav til mennesket og ikke bare et passivt vern.

Ergonomi og attføring

Ut fra den tankegang som ergonomi står for, omfatter den de arbeidsbetingelser og -muligheter som må skapes dor å:

Drive et forebyggende arbeid (prehabilitering) med tanke på å redusere eller så vidt mulig unngå attføring

Attføre (rehabiliterer) de mennesker som støtes ut på grunn av sykdom eller uførhet

Dekke alle grupper av befolkningen i arbeidsdyktig alder.

Denne ærgjerrige målsetting baserer seg på bruk av det ergonomiske arbeidsprinsipp: tilpassing til mennesket. Rent praktisk må dette komme til uttrykk som tidligere nevnt i prosjekterings- og planleggingsfasene. Arbeidsprinsippet må videre få anvendelse, når produksjonsmidler og annet utstyr er tatt i bruk, ved kartlegging, av jobbkrav og arbeidsmiljø. Og det er ergonomisk tankegang som må til når en jobb må omformes, dvs. tilpasses utøveren under dennes rekonvalesens eller når yrkeshemminger foreligger. Parallelt med tiltakene i den tekniske sektor løper tiltakene i den medisinske og sosiale. Uten harmonisering av de

tekniske og medisinske tiltak kan utføringen mislykkes.

Legen, fysioterapeuten og teknikeren må etablere et omfattende samarbeid. Når dette lykkes, er ergonomien blitt uttrykk for hva den skal være – en symbiose mellom yrkesmedisin, teknologi og vern. Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø stiller helt nye krav til bedriftene. Dette gjelder også attføringssektoren, jfr. lovens § 13 Særlig om yrkeshemmede arbeidstakere. Denne paragraf inneholder følgende:

1) Adkomstveier, sanitæranlegg, tekniske innretninger og utstyr m.v. skal så langt det er mulig og rimelig være utformet og innrettet på en slik måte at yrkeshemmede kan arbeide i virksomheten.

2) Hvis en arbeidstager er blitt hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sykdom, slitasje e.l. skal arbeidsgiveren, hvis forholdene ligger til rette for det, iverksette de nødvendige tiltak for at arbeidstageren skal kunne få eller beholde et arbeid som er høvelig for vedkommende. Arbeidstageren skal fortrinnsvis gis anledning til å fortsette i sitt vanlige arbeid, eventuelt etter særskilt tilrettelegging av arbeidet, endringer i tekniske innretninger, gjennomgå attføring e.l.

3) Dersom det i medhold av reglene i nr. 2 er aktuelt å overføre en arbeidstager til annet arbeid, skal arbeidstageren og vedkommende valgte tillitsmann tas med på råd før saken avgjøres.

4) Departementet gir nærmere regler om gjennomføringen av bestemmelsene i denne paragraf.

Morgendagen vil derfor stille ytterligere krav til bedriftshelsetjenesten, ikke minst til legen som har en sentral posisjon i dette arbeid.

**NY HÅNDBOK
FRA VEGDIREKTORATET
Nr. 017 – VEGNORMALENE –
GEOMETRISK UTFORMING** (limheftet i A5-format).

Vegnormalenes del – Geometrisk utforming – er opprinnelig utgitt i løysbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Geometrisk utforming også som bok i mindre format. Denne boka er ajourført som normalene forelå pr. 1. november 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1978.

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden fram til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

Håndboka kan fås ved henvendelse til Fru Crosby på vegkontoret.

**VENSTRESVINGEN –
FARLIG MOMENT
I TRAFIKKEN**

Det finnes mange trafikkfarlige situasjoner i trafikken, venstresvingen ved landevegskjøring er en av dem. Det rapporteres hvert år om mange stygge ulykker ved denne manøveren. I tillegg kommer uhell og nære-på situasjoner som vi ikke får vite noe om.

Skal vi komme dette til livs må vi vite mer om de spillereglene vi skal følge i en slik situasjon, mener svenskene. De hevder at økt kunnskap om trafikkreglens bestemmelser vil senke ulykkestallet. Folk må vite hvordan de praktisk skal oppføre seg for å klare seg gjennom den situasjonen som oppstår når de skal svinge til venstre.

VV-aktuelt

Personalia

VELKOMMEN I VEGVESENET

Vi har freista å få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet sidan siste avisa kom ut, for å ynskje dei velkomen til oss. Er det nokon som manglar, seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer.

Drifta	begynt
Jan Nordhagen, Fv. Randaberg—	
Håland	10.10.77
Leif Kjell Oaland, Fv. Randaberg—	
Håland	24.10.77
Toralf Haugen, Fv. Randaberg—	
Håland	2. 1.78
Jostein Aadnøy, Fv. Randaberg—	
Håland	1. 2.78
Børge Gimra, Klepp	23.11.77
Torfinn Liestøl, distrikt 5	2. 1.78
Ingvald Vestly, Motorvegen	2. 1.78
Petter Vik, Motorvegen	2. 1.78
Tor Klausen, Motorvegen	30. 1.78
Ottar Nilsen, Motorvegen	1. 2.78
Oddbjørn Stokka, Bærheim vegsentral	16.12.77
Johnny Johnsen, Bærheim vegsentral	2. 1.78
Odd Malmin, Bærheim vegsentral	7.11.77
Inger Marie Pedersen, Suldalsveganlegget	31. 1.78
Kontoret	
Dag Kjell Søyland, ing., TT	5.12.77
Sigurd Sæland, eng. avd. ing., Mv	2. 1.78
Rune B. Sandven, vikar avd. ing. HDS	13. 1.78
Biltilsynet	
Jakob Lund, Inspektør, Stavanger	2. 1.78

TAKK FOR INNSATSEN:

Vi har fått beskjed om at desse vil slutte i aktiv teneste i vegvesenet i første kvartal av 1978. Vegvesenet takkar førebels for innsatsen og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar.

Gabriel Solberg, Moi	31.3.78
Martin Klingsheim, Førland	31.1.78
Torger Lindanger, Yrkje	31.1.78
Ivar Kristensen, Sandeid	1.2.78
Adolf Schei, Stavanger	1.3.78

Runde tall

Gratulerer med dagen!

50 år

Agnes Eide	10.6.28
Kåre Hjorteland	3.6.28
Olav Kjellesvik	28.4.28
Magnus Nødland	20.4.28
Petter Rodvelt	23.3.28
Martin Torland	12.4.28
Georg Viken	12.3.28

60 år

Herman Hovland	7.2.18
Arne Ildstad	21.3.18
Ingemann Leidland	20.5.18
Hallvard Laland	21.6.18
Reinert Omdal	8.4.18
Einar Reime	7.5.18
Nils Ødegård	27.4.18
Bernt Østrem	1.5.18

65 år

Selmer Nødland	23.5.13
Olav K. Olsen	31.5.13
Arne Rød	9.3.13
Gunvald Tjøstheim	10.1.13
Wilhelm Østebød	23.3.13



**Slagordet alle
støtter:
Vernesko på
alle føtter!**