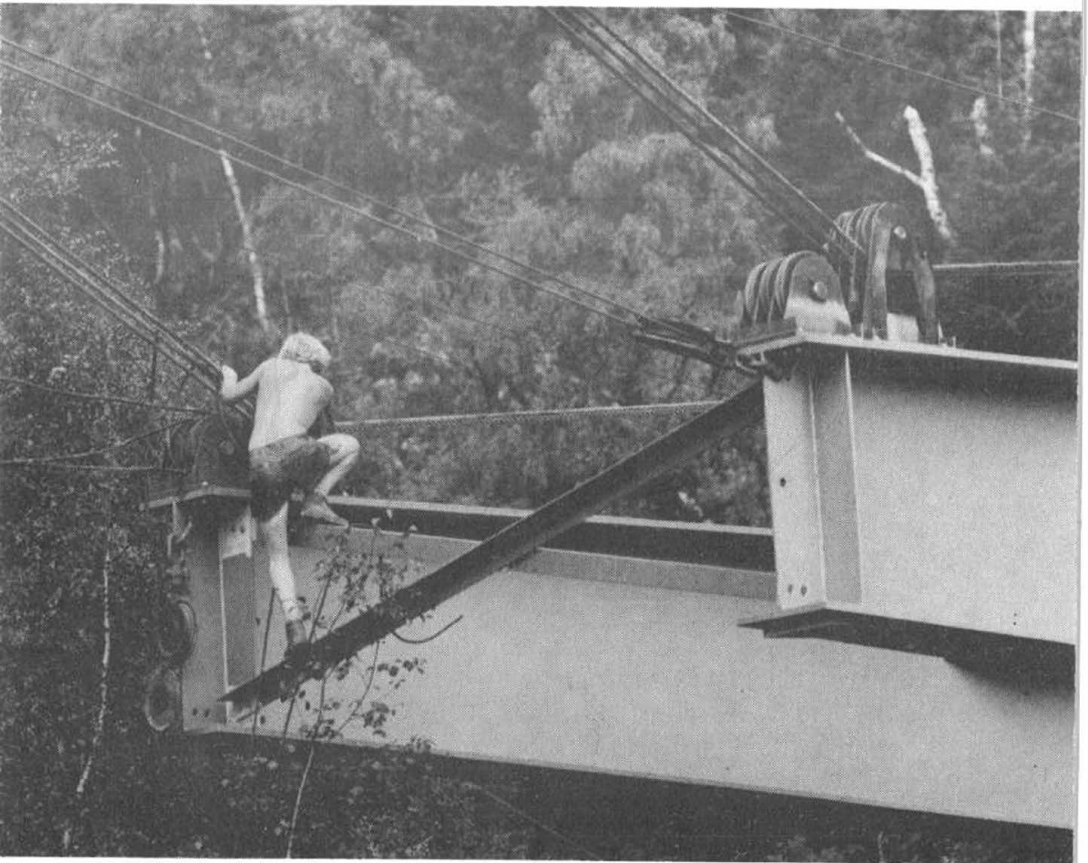


Ps. I



Ryggjavegen



Nr.3- 78

Innhold:

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

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
SU-FELLESMØTE FOR AUST-AGDER, VEST-AGDER OG ROGALAND ..	s. 4
VEGCUPEN -78	s. 6
HVORFOR PERSONALKORT?	s. 8
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 9
»RAKE – VEGEN TIL PASCAL»	s. 10
SKAL DU SNART GÅ AV MED PENSJON?	s. 12
GANG- OG SYKKELVEGER	s. 13
NY PARSELL FOR E-18	s. 19
SAMARBEIDSUTVALGETS FORSLAGSVIRKSOMHET	s. 31
I FOKUS – IDRETTLAGET	s. 33
BILTILSYNET I STAVANGER	s. 34
KRYSSORD	s. 36
BEDRIFTSIDRETTLAGET	s. 38
UFO-FELLESMØTE	s. 40
HAR DU DET FOR TRAVELT	s. 41
AKTUELLE FERIESTEDER I VEGVESENET	s. 39
FRA REDAKSJONEN	s. 43
BEDRIFTSAVISENS FUNKSJON I VEGVESENET	s. 44
DER SØR	s. 46
PERSONALIA	s. 47

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen: Redaksjonssekretær: Berny Nilberg og Arnulf Follaug. Layout: Einar T. Eide.

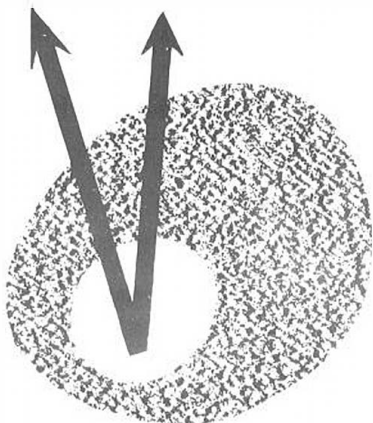
Redaksjonsråd: S. G. Thorsdal, Vegkontr., N. Egenes, Vegkontr., M. Wiik, Bærh. Vegsentr., M. Rullestad, Skjoldastr., K. Heigre, Bærh. Vegsentr., S. M. Olsen, Vegkontr. og Chr. Fr. Hansteen, Vegkontr.

Bidragstyttere: Ch. Danielsen, B. Nilberg, P. Hole, P. Kydland, Ø. Førland, A. Rake, O. Hauge, N. Egenes, K. Dalaker K. Aarøy, S. G. Thorsdal, M. Aske.

Fotos: A. G. Vasbø, N. Egenes, A. Follaug, Stavanger Aftenblad v/Friestad, K. Aarøy, H. Folgerø, Biltilsynet i Stavanger.

Redaksjonen avsluttet 22/9 -78. Opplag 1400. Sats og trykk: Allservice A/S.

Forside: DIMENSJONER. Lali bru, Suldalsvegen.



3 minutt med veg- sjefen

Aktiviteten på riksvegsektoren har aldri vært så stor i dette fylket som nettopp dette året. Særlig anleggsavdelingen har følt presset på seg til å bli ferdige med enkelte anlegg innen fastsatte tidsfrister, – jeg kan nevne Suldalsvegen, Rancaberg ferjeleie m/veg til Høye, parsell av E-18 i Bjerkreim, Strømsund bru og motorvegen fram til Forus. Jeg er glad for å kunne si at vi i år har greid å holde alle tidsfrister. Det har vi greid bl.a. ved at en stor del av arbeiderne, over 40%, er utført ved entrepriser og ved forskotteringer. Aktiviteten på riksveganleggene alene vil i år ligge i størrelsesorden 126 mill kr.

Nå dette nr. av »Ryggjavegen» leses er antagelig statsbudsjettet for 1979 offentliggjort og det er antagelig

kjent at heller ikke vegsektoren vil slippe unna statens innstrammings-tiltak. Disse innstrammningene vil vise mest igjen på riksveganleggene der aktiviteten vil måtte reduseres fra ca. 126 mill. kr. i år til ca. 90 mill. kr. Det blir en utfordring for hele etaten å greie denne store nedskjæringen på en fornuftig måte.

En annen utfordring vil nå stilles overfor er at vi i enda større grad enn tidligere må prøve å strekke våre reduserte midler mest mulig. Vi må alle hver på sin plass, ha øtnene åpne for mulighetene for å spare penger slik at denne reduksjonen i ikke altfor stor grad skal gå ut over vårt arbeid for en større trafikkikkerhet og en bedre trafikkavvikling.

Ch. Danielsen

Su-fellesmøte for Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland

Samarbeidsutvalgene for de tre fylkene, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland møtte hverandre på Utsikten i Kvinesdal i dagene 29. og 30. juni i år.

Vi kjenner i grunnen svært lite til hverandre over fylkesgrensene, så selv om vi hadde en sakliste som inneholdt interessante emner, følte kanskje de fleste at det viktigste ved dette møtet var å bli kjent med hverandre og få nye impulser. Det er også viktig å få andre synspunkt på saker som har vært diskutert i vårt eget Samarbeidsutvalg.

Ved åpningslunsjen ønsket Vegsjefen i Vest-Agder, Sigurd Aas, velkommen til fylket. Han fortalte litt om fylket, og kom spesielt inn på vegsektoren.

Formannen i SU i Vest-Agder, hovedtillitsmann Karl Kolstad, ledet møtet. Han var en effektiv møteleder med mang en god replikk.

BEREDSKAPEN

Første sak på programmet var: Samfunnmessig behov for beredskap i vedlikeholdet.

Etter innledningen fra overingeniør Per Heim fra Vegdirektoratet gikk diskusjonen friskt rundt bordet.

Per Heim sa blant annet at

– Det er klart at ikke noe beredskapsopplegg kan dimensjoneres for å dekke alle situasjoner som kan oppstå under våre klimaforhold. For å sikre noe mer ensartede beredskapsplaner i fylkene, vil Vegdirektoratet sende ut noen forslag til opplegg for beredskapsplanen så snart disse er klare.

Det er nødvendig med en kritisk gjennomgåelse av de etablerte beredskapsordninger med sikte på å skjære vekk unødig eller svakt begrunnet beredskap, og etablere en beredskap som er mer differensiert i arbeidsoperasjoner, tid og sted. Dette er også i samsvar med de foreløpige resultater som foreligger fra vedlikeholdsstandardprosjektet. Arbeidsmiljøloven har påskyndet dette arbeidet. Det samfunnmessige behov kan ikke være absolutt. Det må tilpasses det samme samfunns muligheter til å dekke det.



Samarbeid mellom Biltilsynet og de øvrige avdelinger

Biltilsynssjefen i Rogaland, Chr. Fr. Hansteen, innledet om dette emnet. Han kom blant annet inn på problemene med for liten bemanning, og sa at han ikke tror at en vil være i stand til å løse de oppgaver som Stortingsmelding nr. 79 (1975) trekker opp. Både Hansteen og deltakerne i diskusjonen kom frem med en mengde punkter hvor samarbeidet kunne utvides. Stemningen var i det hele tatt

positiv. Med Biltilsynet innlemmet er Vegvesenet en samlet veg- og vegtrafikketat, det håpes at dette vil virke bra for fremtiden.

Personalpolitikk – Personal- og organisasjonsundersøkelse

Administrasjonssjef Johan Lund fra Rogaland var innleder i saken om Personalpolitiske retningslinjer for Vegvesenet/Personal- og organisasjonsundersøkelse. Han fortalte hva som var gjort med dette i Rogaland og om de erfaringene som var vunnet hittil.

Den prosessen Rogaland har gått gjennom, må alle gå gjennom. Meget av nytten ligger i selve prosessen. Derfor har det ingen hensikt å la Rogalands erfaringer tilflyte andre. En erfaring kan Rogaland likevel dele med andre, og det er at en må være varsom i dette arbeidet, og være oppmerksom på faren ved å gå for fort og å skape forventninger som ikke kan oppfylles.

Medbestemmelsesrett

Konsulent Arne Solhaug fra Vegdirektoratet orienterte om hva som hittil er skjedd vedrørende ansattes medbestemmelsesrett i offentlige virksomhet.

Da saken ble behandlet i Stortinget i vår, sluttet Stortinget seg til innstillingen og saken er oversendt Kommunal- og arbeidsdepartementet. Det vil nå gjennom forhandlinger med hovedorganisasjonene bli trukket opp nærmere retningslinjer for hvilke områder de ansatte skal få medbestemmelse og hvordan denne skal praktiseres. Det vil bli lagt vekt på senere etatsvise tilpassinger. Det vil også bli foretatt en «grensegang» mellom Stortingsmelding nr. 28 og Arbeidsmiljøloven.

På bakgrunn av disse drøftingene vil det bli forhandlinger mellom Staten v/Forbruker og administrasjonsdepartementet og hovedorganisasjonene om en ny samarbeidsavtale.

Med økt medbestemmelse følger økt ansvar, og av dette følger et økt behov for kunnskaper og viten og plikt til å sette seg inn i sakene. Det vil stilles større krav til hver enkelt av oss og spesielt til medlemmene av Samarbeidsutvalgene.

UFO

Kasper Fjelde fra Rogaland fortalte om de uformelle kontaktgruppene i Rogaland og hvordan de fungerte.

Avstanden fra SU til distriktene gjorde at ønsket om underutvalg oppsto. HSU er vegvesenets samarbeidsutvalg. SU i fylkene er underutvalg. En kan ikke ha underutvalg av underutvalg. Men i Rogaland ønsket en disse gruppene, derfor ble disse uformelle gruppene opprettet. UFO-gruppene har fordeler som SU ikke har på grunn av regelverket.

Det er nødvendig med nær kontakt mellom SU og UFO-gruppene, og det er ønskelig med bedre kontakt mellom gruppene. I Rogaland får hver av UFO-gruppene tilsendt referat fra HSU, fra SU og fra møter i de andre gruppene, samt bladet «Samarbeid». Dette er en måte å skape kontakt på. En annen måte er kurs for gruppene om SU's arbeidsrområde og -måte. På et kurs SU i Rogaland holdt i mai 1978, kom det fram et ønske om årlige kontaktmøter mellom SU og UFO-gruppene. Her ble det pekt på en del praktiske fordeler ved slike møter, foruten at en fikk anledning til å bli kjent med hverandre.

Vegcupen – 78

HURRA! VI VANT I ÅR OGSÅ!

Årets vegcup var lagt til Hermannsverk i Sogn. Avreisen foregikk fra Posthuset fredag 25. august kl. 06.00 om morgenen. Til tross for den tidlige avgangen var det ingen som forsov seg. Antallet deltakere var i år 43, det er ny rekord. Transportmidlet var Haga's nye, flotte 55 seter. Sjåfør var som vanlig Flate-land med Dybdal fra Biltilsynet som ekstra sjåfør.

Turen gikk via Mekjarvik, Karmøy, E-76, Kinsarvik, Kvanndal, Voss, Vangsnes, Hella til Hermannsverk. På grunn av bussens størrrelse var det problemer i et par tunneler, men vi kom oss gjennom. Det var enkelte som likte seg dårlig når vi passerte de høyeste stupene med minimal klaring til rekkverket.

Rogaland skulle innkvarteres på Leikanger Fjordhotell som ligger 3 km. vest for Hermannsverk. Dit kom vi i 6-tiden om kvelden. Innkvarteringen var fin selv om enkelte klaget på at det ikke var svømmebasseng. Dette ble kompensert med et bad i Sognefjorden i nattens mulm og mørke for et par ivrige sjeler. Fredagskvelden tilbragte en del av gjengen på hotellet i mer rolige omgivelser, mens de mer ivrige reiste inn til Hermannsverk og tok en svingom på diskoteket på Sognefjord Turisthotell.

KAMPENE

Rogaland skulle i ilden kl. 08.30 lørdag morgen, så oppmann Alsaker var tidlig på dørene for å vekke fotballspillerne. Årets turnering var lagt opp med 6 lag fordelt på 2 puljer. Vinnerne av de to puljene skulle så spille finale.

Vi kom i pulje med Troms og Nord-Trøndelag. Første kampen mot Troms så ut til å gå glatt. Vi gikk opp til 3--0 etter scoringer ved Strøm, men etter at et straffespark ble misbrukt ut i 2. omgang, var det som om piffen gikk ut av laget. Troms fikk to raske mål, og det så skummelt ut, men stormen ble ridd av, og sluttresultatet ble dermed 3--2.

Kampen mot Nord-Trøndelag ble en hard betalje. Særlig Nord-Trøndelags fysiske sterke spillere la ingenting imellom i taklingene, og det ble mange frispark etter hvert. Spillemessig var det en jevn kamp, men vi dro det lengste strå etter et straffespark innsatt av A. Johannessen. Dermed var det klart for finale.

FINALEN

Finalen mot Vestfold, som hadde slått ut Sogn og Fjordane og Østfold, ble en fin kamp der spillet ble satt i høgsetet. Vestfold viste seg som et fair-spillende lag. Spillemessig hadde nok Rogaland et lite overtak, og det var ingen tilfeldighet at vi gikk opp til 1--0 ved Strøm. Dette skulle vise seg å holde helt til slutt. Det var en glad gjeng som gikk av banen med seier for andre år på rad. Jeg vil forøvrig gi ros til den fine heiagjengen som bakket opp laget på en fin-fin måte.

BANKETTEN

Banketten om kvelden skulle foregå på Sognefjord Turisthotell, og det var en glad gjeng som dro innover med bussen. Vi ble møtt med Cocktail



1. rekke fra venstre: Harald Paulsen, Jon Skårdal, Bernt O. Hanasand, Bjørn Alsaker, Johnny Rasmussen. 2. rekke fra venstre: Egil Skarveland, Sigurd Seland, John Eyvind Danielsen, Arne Johannessen, Øyvind Kommeldal, Odd Fuglestad, Ernst Ove Strøm og Rune Sandven.
Foto: H. Folgerø.

i inngangen og ellers var middagen utmerket. Det ble holdt diverse taler, blant annet av vegsjef Rasmus Værn som tidligere har vært vedlikeholdssjef i Rogaland. Ellers holdt Linge fra Østfold som vanlig en fengende tale.

PREMIEUTDELINGEN

Premieutdelingen ble foretatt av Værn, og Alsaker var fremme og tok imot pokalen som må vinnes tre ganger for å fås til odel og eie. Dette regner vi med å ordne til neste år. Pokalen kan forøvrig ses i premieskapet på gangen i 4. etasje i Posthuset.

HJEM IGJEN

Søndag formiddag begynte tilbaketuren, og vi nadde Skudeneshavn i 20 tiden. Her havnet vi midt oppe i søndagsrushet på ferja. Dette medførte at bussen ikke kom med før 22.30, mens resten av følget tok 20.15 ferja. I Mekjarvik var selvsagt siste buss gått, så alle måtte på sitt vis prøve å komme seg videre til Stavanger. Dette gikk visst bra, for jeg hørte ikke om noen som måtte overnatte i venterommet.

Neste års arrangement skal vistnok foregå i Akershus, så vel møtt igjen da.

P. K.

Hvorfor personalkort?

Hvilke persondatasystem legges det opp til og hvilke personopplysninger blir lagt inn i systemet?

Spørsmål av denne art stilles fra tid til annen fra arbeidstaker og har sammenheng med et omstridt spørsmål om bruken og omfanget av persondata.

Behovet for og plikten til registrering av persondata har vært variable opp gjennom tidene og refererer seg til lover og forordninger, samt arbeids- og lønnsavtaler. Selv om det fra arbeidsgiver og arbeidstakers side har vært avvikende oppfatning av omfanget og arten av persondata er det likevel på det rene at opplysningene i stor utstrekning har vært til fordel for begge parter.

Da det ville føre for langt å komme nærmere inn på fordeler og ulemper skal jeg nøye meg med å peke på at den pågående demokratisering av samfunnet og arbeidslivet med en mer aktiv personaloppfølging og personalutvikling, nødvendiggjør en mer systematisert og samlet persondataoversikt. Det økende behov gjelder såvel arbeidsgiver som arbeidstaker.

Hovedsammenslutningene for de ansatte i Staten og Norsk Lærerlag inngikk i november 1975 en rammeavtale om datamaskin baserte systemer m.v. i staten, med Staten v/Forbruker- og administrasjonsdepartementet. Rammeavtalen er forutsatt å sikre de ansatte og deres arbeidsforhold uten hensyn til hvilke persondatasystem som nyttes.

I tråd med nevnte hovedavtale ble det for vegvesenet i Rogaland fylke nedsatt et arbeidsutvalg som skulle

legge fram et utkast til personalkort med henblikk å samle nødvendige opplysninger på ett sted, og med tanke på en mer betryggende oppbevaring og bruk.

Omtalte gruppe som hadde en tverrfaglig sammensetning, la fram for administrasjonen et utkast til nytt personalkort basert på manuell føring. Forslaget ble med mindre endringer fra administrasjonens side sendt avd./seksjonsledere, vegmestere, oppsynsmenn og hovedtillitsmenn for uttalelse.

I omtalte orientering, jfr. rundskriv 85/76, heter det blant annet »Vegsjefen har forutsatt at personalkortene ikke skal inneholde andre opplysninger enn dem som er foreholdt arbeidstakeren».

Da det ikke kom inn vesentlige innvendinger til forslaget, ble det videre arbeid med nye personalkort og registrering påbegynt.

Opplegg av kortene og ajourhold av dem er imidlertid tidkrevende, og det vil av hensyn til andre arbeidsoppgaver måtte strekke seg over en viss tid.

De innhentede opplysninger vil bli betryggende oppbevart og brukt.

Jeg håper denne korte redegjørelse vil virke beroligende på dem som måtte føle seg usikre på bruk og opplegg av personalkort.

For personalseksjonen
Per Hole

tillits mannens spalte

SAMARBEID OG TRAFIKKREGLER

Da jeg har fått inntrykk av at vårt forbund er lite kjent blant tjenestemenn i Vegetaten, vil jeg først ta med en liten orientering. Norsk Tjenestemannslag (NTL) teller idag ca. 35000 medlemmer fordelt på de aller fleste stats- etater. Forbundet er det største av Kartellforbundene og er via Kartellet medlem av LO. Innenfor Vegvesenet og Biltilsynet har en den største medlemstygden på Østlandet og de 3 nordligste fylkene. Vegetatens Landsforening som denne sammenslutning heter til daglig, har således ca. 350 medlemmer på landsbasis, men som landsforening er Vegvesenet nytt område, idet virksomheten startet sommeren 1974.

Som tillitsmann for NTL's medlemmer har jeg i det siste året kunnet registrere en stor aktivitet på flere plan for å gjøre etaten bedre, mer effektiv, og til en bedre arbeidsplass. Det holdes møter, det trekkes opp personalpolitiske retningslinjer for etat-

en og det avholdes diverse kurs. Samarbeid og medbestemmelse er toner som en hører stadig oftere.

Fra 1.1 78 ble Vegvesenet og Biltilsynet integrert. Det overordnede mål var å få fram en enhetlig veg- og trafikketat som skulle ha et mål, å skape veiene bedre og trafikken sikrere slik at ulykkeskurven skulle gå nedover.

Når så mye er sagt må det også understrekes at det fins trafikkregler som regulerer forholdet mellom arbeidstaker og ledelse i stadig sammenheng. Disse reglene er bindende for såvel arbeidstaker som arbeidsgiver. Når disse reglene ikke følges kan det oppstå fare for »kollisjoner». De problemer som oppstår kan være små i den store sammenhengen, men store for dem det angår. Det er vår oppfatning i NTL at man først må lære å praktisere de gjeldende regler før nye blir laget. Det har fra tid til annen dukket opp problemer som det har vært vanskelig å nå fram med fordi en ikke er blitt tatt alvorlig som tillitsmann.

De konkrete sakene vil jeg la ligge i denne sammenheng, men peke på at samarbeid ikke er envegskjøring.

Det gode og fruktbare samarbeid er møtende trafikk hvor problemer kan løses ved en saklig diskusjon på »trafikkreglenes» grunn.

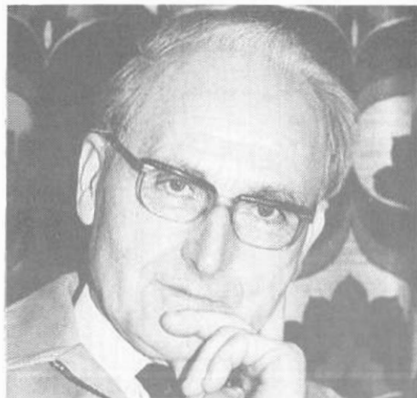
Hilsen
Øivind Førland

PS. Jeg har nå tatt opp utfordringen fra Hovedtillitsmann Markus Wiik om innlegg i tillitsmannens spalte. Andre tillitsmenn utfordres herved.

”Rake – vegen til Pascal”

TANKAR OM LITT AV KVART

Det er artig å rusle litt omkring og ha romsleg med god tid. Det er i slike stunder ein kan fundere og spekulere på litt av kvart og på løgne ting. Og då kan ein til og med tru om seg sjølv at ein veit mykje. Men like visst er det, at det finnes dei som meiner at andre veit lite. Dette er ein fint avmåta balansegang. Og når t.d. ein politikar skal svare på nærgåande spørsmål, så er det heilt klart, at dette problem er grundig vurdert, og at vårt standpunkt er i samsvar med retningslinjene i den utredning som i eit samrøystes vedtak er lagt til grunn i vårt politiske program!! — — Og dermed må det vel vere klinkande klart, at med slik klok tanke må det liggje stor visdom bak kunsten å snakke slik, at ingen forstår kor lite ein veit. Og med god øvelse kan ein lett få folk til å forstå det motsette at det ein ikkje har sagt, og heller ikkje sjølv trur på. Det er slikt ein kallar politikk! Og den som satsar på den næringsvegen, må vere meir enn villig til lettvint omgang med moralbegreper. Men det er ekspertane som trur seg å ha monopol på den sanne lærdom. Og det må vel ligge nær opp til demagogi å tale dei lærde autoritetar imot. Og skulle du vere så ille faren, og like uvitande om teorien kring det daglege brødet som kallane i Ola-Dalen, ja då må du vel vere nær grensa til det naive! Då vil du nok måtte finne deg i å måtte bite i grasrota. Der er du sikker og der finn vi deg heime. — Ja sanneleg er det artig ja, og rusle med god tid som deg sa!!! — — —



Vegmester Alfred Rake.

Og slik var det, at eg her ein dagen snuste meg frampå noko som er reine mirakelet, kan du tru. Eg kom over ei bok som heiter »Tankar». Og der fann eg uavlateleg med kloke ord, sagt av ein verkeleg filisof og stor tenkjar. Sagt så hoggande godt, og passar så perfekt inn i vårt nåverande politiske sirkus, at vel ingen vil tru, at forfattaren levde for over 300 år sidan. (Blaise Pascal 1623–1662): »Vitenskapen har to ytterpunkter som berører hverandre. Det første er den naturlige uvitenhet, som vi alle er i ved fødselen. Det annet ytterpunkt er det de store ånder kommer til, når de har gjennomgått alt som mennesker kan vite, og finner at de ingenting vet. Da finner de seg selv i samme uvitenhet som ved fødselen. Men det er en klok uvitenhet som kjenner seg selv. — De derimot som har forlatt sin naturlige uvitenhet, og ikke kunne nå frem til den annen, de bærer på seg en påsmurt farge av selvsikker vitenskap, og utgjør »de Lærde». — Disse vesener

er til bryderi for all verden, og har feil begrep om alt mulig».

— Ja slik tenkte Pascal for over 300 år sidan, og burde sjølv sagt ha vore pensum for våre finans og miljøvernministerar. —! — Og skulle så utruleg vere, at desse »Lærde» har lese dette, må dei ha gløymt det, — og bør sanneleg lese vår gode Pascal om igjen! Men hva nyttar vel gode råd i desse inflasjonistiske dagar — når det til og med har gått inflasjon i uvitenhet. »Korneret modnast seint her nord-på». — Det nyttar lite å rope skipparen opp på brua når skuta alt står langt inn i åkeren». — Prestisjen ser du, den kortsluttar all logisk tenking. Og vi vil om og om igjen få oppleve at rottene søk-

jer ombord i søkkjande skip!! Folk vil flokkast under fengjande rop og vinkande faner. Vi er stålmenn! Vi er stålslette og stålverk med kurs for tusenårsriket. Vi skal til topps og vi åleine vite! Vi er oss sjølv og vel så det og meir enn nok!!! Heia Norge — — ! Hadde Pascal levd ville han blitt landsforvist.

Her må nok ein annan og større visdom til, men lenger enn til Pascals to ytterpunkter kjem vi ikkje. Og dette må vel vere hardnakka prov på at verda har gått historiens sakte gang bakover på desse 315 år frå Pascals dagar.

Alfred Rake

ROS

Hvor ofte skjer det at noen sier fra når de er fornøyd med noe? Det er vel helst de misfornøyde som lar høre fra seg.

Derfor synes vi det er hyggelig å kunne gjengi det brevet Vegsjefen fikk fra Strand kommunes formannskap i august i år.

MØTE OM NY HOVEDPLAN FOR RV. 13 PÅ STREKNINGEN BOTNE – TUNGLAND

Torsdag 3. august holdt Strand kommune et informasjonsmøte på Jøssang Bedehus om en ny hovedplan for RV. 13 Botne–Tungland. De som først og fremst ble stilt til ansvar overfor et fullpakket bedehus, var Lohne, Eldholm og Skadberg fra Vegkontoret.

Strand kommune føler behov for å gjøre vegsjefen kjent med at vi er meget godt fornøyd med den greie og liketil tone som de tre ingeniørene møtte våre oppsittere med.

Selv om ikke alle var like fornøyd med plasseringen av de orange og gule stripene på kartverket, tror vi at den

psykologiske betydning av å få møte og diskutere med menneskene bak planen er viktig og vil sikkert virke inn på atmosfæren i forholdet mellom oppsitterne og det offentlige ved det videre arbeid med disse arbeidene, skjønt man kan jo aldri vite.

I alle fall — kommunen setter pris på at vegvesenets folk spanderer tid til slikt informasjonsarbeid på overtid, og vil gjerne på denne måten overbringe vår takk til de tre herrer som gjorde turen til Strandlandet denne gangen.

Vil vil også nevne at det på faglig hold innen kommunen flere ganger har vært bemerket at plandokumentene for denne trassen har vært usedvanlig gode. De er velordnet, oversiktlige og meget lette å forstå. Dette har betydning ikke minst når den enkelte oppsitter møter opp på kommunens tekniske etat for å spørre om alle mulige plandetaljer. Så takk også for det.

Med hilsen
Ragnar Mugås
ordfører

Tor Magne Egeland

Skal du snart gå av med pensjon?

En orientering til framtidige pensjonister ute i vegarbeidsdriften.

Aldersgrensen:

Aldersgrensen for vegarbeiderne ute i driften er 65 år, men de som ønsker det kan, uten å søke, fortsette i sitt arbeid til fylte 68 år. Etter fylte 68 år kan vedkommende, etter søknad, få fortsette et år av gangen inntil fylte 70 år.

Det er anledning til å gå av med alderspensjon ved fylte 62 år såfremt alder og tjenestetid til sammen utgjør minst 85 år.

Tjenestetid for beregning av pensjon:

Har du en tjenestetid på 30 år eller mer, få du full alderspensjon.

Hvis du har en tjenestetid på mindre enn 30 år, skal du ha en avkortet alderspensjon som utgjør så mange tredjedeler av full pensjon som du har tjenesteår.

Hva blir pensjonsgrunnlaget?

Pensjonsgrunnlaget blir den lønns-trinnplassering du har ved fratredelsen. I tillegg kommer trinn 15 etter tilleggsregulativet også som pensjonsgrunnlag. Maskinførere gis i tillegg til forannevnte også trinn 2 etter tilleggsregulativet som grunnlag.

Hva blir pensjonen?

Pensjonen fra Statens pensjonskasse blir samordnet med ytelsene fra folketrygden, slik at det er vanskelig på forhånd å si eksakt hva samlet pensjon vil bli. Men ved henvendelse til vegkontoret kan du få oppgitt et ca. beløp du vil få.

Hvordan skal pensjonskrav fremsettes?

Når du har bestemt deg for å gå av med pensjon, er det en del blanketter som må utfylles og sendes til Statens pensjonskasse via Vegkontoret. Ved henvendelse til vegmester, oppsynsmann eller nærmeste foresatte vil du få de blanketter du trenger, samt hjelp til utfyllingen.

Husk at du må være tidlig ute med din pensjonssøknad, gjerne 3–4 måneder før fratredelsen. Dette på grunn av saksbehandlingen i pensjonskassen.

Personalseksjonen



EN GOD HISTORIE

Det var en kone som hadde sønnen sin til sjøs, sønnen omkom. Verken husmann eller prest hadde anledning til å gå med sørgebudskapet. Så var det en vegvesenmann som skulle gå med beskjed, i samtalen løp sier han til moren: »Din sønn er gått inn i den evige hvile». »Du sier ikke det, er han kommet inn i Vegvesenet?» spurte moren.

J. W.

Gang- og Sykkelveger



Hva har skjedd siden 1973 – Hva skal skje i årene som kommer – Erfaringer og planer.

(Fra Ch. Danielsens innlegg på trafikkmiljøkonferansen 1978)

Trafikkmiljøkonferansen 1973

Når en nå fem år etter leser gjennom det utmerkede referat fra Trafikkmiljøkonferansen i 1973, vil en legge merke til på den ene side det sterke engasjement og de ambisiøse planer vi da hadde og på den annen side den usikkerheten som vi da følte med hensyn til å gjennomføre planene. Planene var i sannhet ambisiøse, – det ble vist klart med sammenhengende gang- og sykkelvegnett ikke bare for praktisk talt hele Stavanger, men også for hele Jæren-regionen. Det som til da virkelig var gjennomført var beskjedent, – på det tidspunkt var det bygd i alt 3 km gang- og sykkelveger langs riksvegene og intet langs våre fylkesveger. Vi var den gang i like høy grad som i dag oppmerksomme på behovet for trafikkseparering. Det manglet ikke da heller på propaganda for gang- og sykkelveger. Vi var den gang som nå temmelig sikre på hvor den beste løsningen av både trafikk sikkerhets-, miljø- og helseproblemene lå, – i bygging av mer gang- og sykkelveger. Vi visste også så noenlunde HVOR disse vegene skulle bygges, – vi hadde ferdige prioritetslister. Det vi var usikre på, var vel

- HVORDAN vi egentlig skulle greie å gjennomføre våre store planer
- hvem som skulle ha planleggingsansvaret
- hvorledes planene skulle se ut og behandles



Sykkel- og gangveg ved Sundbråtet på rv. 509.

- hvorledes grunnvervet skulle ordnes
- utgiftsfordelingen mellom stat, fylke og kommune
- hva med f.eks. landbruksmyndighetene?

Hvorledes ville landbruksmyndighetene stille seg til det forholdsvis store forbruk av dyrket mark som gang- og sykkelvegene ville medføre? Og måtte vi ha stadfestede reguleringsplaner for alle gang- og sykkelveger? Ville staten forlange at gang- og sykkelvegene skulle inngå i et integrert trafikksystem der en også trakk inn nåværende og framtidig arealutnyttelse? Gang- og sykkelvegene var etter sin natur beregnet på lokal-trafikk, og etter f.eks. vegloven skulle bygging av disse vegene være et kommunalt ansvar — også finansielt. På den annen side var det ting som talte for at også staten burde komme inn med et visst økonomisk engasjement. Men på dette tidspunkt, i mai 1973, var intet fastsatt.

FRA PRAT TIL HANDLING

Konferansekomiteens formann i 1973 og initiativtaker og formann for dagens konferanse, lege Lars Waage, uttalte bl.a. i 1973:

» — — —. Jeg tror vi har passert agitasjonsstadiet, pratestadiet, og er kommet over til handlingsstadiet. Denne konferansen er derfor først og fremst viet spørsmålet om hvordan vår nye tenking skal settes ut i livet».

ER DRØMMEN FRA 1973 BLITT VIRKELIGHET?

Det spørsmålet jeg skal prøve å gi et svar på er om vi virkelig har greidd å sette tankene fra 1973 ut i livet. Et lite tilbakeblikk på ulykkesbildet i Rogaland gjennom disse siste fem årene forteller oss at selvfølgelig har vi

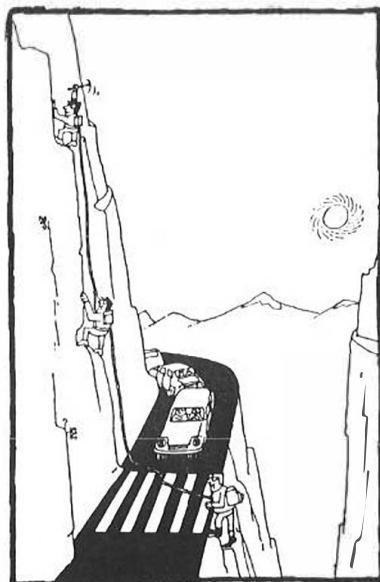
ikke greidd det. Og et blikk på kart og terreng bekrefter det samme. Et sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Jæren og innen våre tettsteder, slik vi drømte om i 1973, er ikke blitt virkelighet, og vi må erkjenne at denne framtidsdrømmen i dag synes å være mer fjern enn den var da.

Men noe er tross alt blitt gjort!

La meg først nevne noen praktiske og håndfaste ting:

Det mest synlige resultat er selvfølgelig at vi pr. 1. januar i år hadde i alt 37 km gang- og sykkelveger og 25 underganger langs riksvegene i Rogaland og tilsvarende 15 km og 6 underganger langs fylkesvegene.

Vi har gjennom Stortingets behandling av Stortingsmelding nr. 83 1974/75 Om gang- og sykkelveger, fått klare og entydige regler for ansvars- og utgiftsfordelingen for gang- og sykkelveger langs riksvegene. Gang- og sykkelveger er kommunale vegger underlagt kommunal vedlikehold og staten yter 100% av anleggsutgiftene, mens kommunen holder grunn, belysning og event. andre ekstratiltak.



For gang- og sykkelveger langs fylkesvegene har vi også fått fastsatt en gunstig utgiftsfordeling sett fra kommunenes side, idet fylket påtar seg 75% av anleggsutgiftene.

Gang- og sykkelveger inngår i dag som en integrert og betydningsfull del av hele vår langtidsplanlegging. Kommunene tar stilling til prioritetslister som så blir innarbeidet både i Norsk Vegplan for riksvegene og i investeringsprogrammet for fylkesvegene. Særlig når det gjelder fylkesvegene har vi fått greie prioritetslister. Vi vet i dag adskillig mer om hva vi skal gjøre, HVOR vi ønsker å sette inn kreftene og hvor mye innsatsen vil koste. Når det gjelder dette siste kan det være interessant å nevne at det i 1973 ble antydnet en total kostnad på 10 mill. kroner for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett på Jæren på i alt 75 km, hvorav 55 km nybygd veg. I dag regner vi med en total kostnad på 80 mill. kroner for i alt 180 km gang- og sykkelveger for Jæren, og for hele Rogaland regner vi med en total kostnad på 160 mill. kroner for 360 km gang- og sykkelveger.

I inneværende år vil vi investere tilsammen 15,5 mill. kroner i rene anleggsutgifter til gang- og sykkelveger i dette fylket, — neste år vil beløpet antakelig nærme seg 20 mill. kroner.

Vi har bygd ut et administrativt og teknisk apparat både innen vegvesenet, i kommunene og hos enkelte konsulentfirma for planlegging av gang- og sykkelveger. Jeg vil i den forbindelse gjerne gjøre oppmerksom på at planleggingsinnsatsen og behovet for intimt samarbeid mellom vegvesenet og kommunene er mye større bak hver krone som investeres i gang- og sykkelvegnett enn for de fleste andre typer veginvesteringer. Det viste seg da også at det i flere år nettopp var planleggingen sammen med grunn-

ervertet som var den begrensende faktor i utbyggingsprogrammet. Slik er situasjonen ikke i dag.

Tvert imot har vi i dag en noe større planleggingsproduksjon enn vi har penger til, — vi er nå for så vidt kommet inn på et normaleie også når det gjelder gang- og sykkelveger — der det er pengesekken som bestemmer hva vi kan få gjennomført.

Vi har fått bygd ut vårt planleggingsapparat, — både innen vegvesenet og i de fleste større kommuner, både med hensyn til kapasitet og kompetanse. Både produksjon og planer og den etterfølgende formelle planbehandling er kommet inn i faste rutiner. Selv om det kanskje enda er mye ugjort på dette området i retning av forenkling og hurtigere saksbehandling, er vi i hvert fall kommet adskillig lengre, — og vi føler oss også adskillig sikrere enn for fem år siden.

Det er skapt større klarhet i og enighet om hvilken standard vi bør ta sikte på ved utbygging av gang- og sykkelveger og bygging av underganger. I 1973 diskuterte vi f.eks. fremdeles bruk av bred skulder som alternativ til en separat gang- og sykkelveg, — det gjør vi ikke lenger i dag. For fem år siden bygde vi også adskillig flottre og dyrere underganger, — egne plassstøpte brukonstruksjoner — enn vi gjør i dag. I dag bruker vi stort sett underganger av betongelementer. Endelig kan nevnes at vi inntil for bare ca. ett år siden måtte diskutere avstanden mellom gang- og sykkelveger og vegkanten for nesten hvert prosjekt. Av hensyn til jordvern, grunnervervskostnader og ulempene for grunneierne ønsket, naturlig nok, både landbruksmyndighetene og kommunene minst mulig avstand, mens vegvesenet av trafiksikkerhetsmessige og vedlikeholdsmessige grunner ønsket større avstand. Den diskusjonen er nå stort

sett avsluttet bl.a. etter at fylkessamferdselsstyret har vedtatt faste retningslinjer for denne avstanden.

La meg i denne opplistingen av hvor vi står i dag i forhold til 1973, til slutt nevne at vi i dag har et adskillig mer nøkternt forhold til de oppgavene vi står overfor. Vi lager ikke lenger drømmeprogrammer som viser sammenhengende gang- og sykkelvegnett for hele regioner og hele byer. Vi erkjenner nå mer enn før at det er hardt arbeid på tegnebrett og ute i marken, og ikke velvilje og gode ord og store konferanser, som gir håndgripelige resultater.

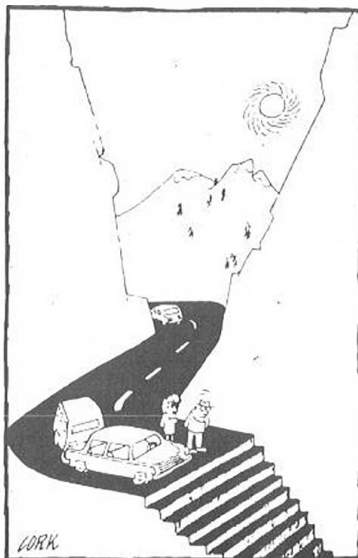
ØNSKER OG ØKONOMI

Hva skal så skje i årene som kommer? Eller rettere sagt, hva tror og håper vi vil skje på dette området? Våre investeringsprogrammer sier noe om våre ønsker. De sier bl.a. at vi i 1. vegplanperiode 1978–81 ønsker å bygge ca. 100 km gang- og sykkelveger og i 2. periode 1982–85 ca. 40 km i forbindelse med riksvegene. Etter gjeldende Norsk Vegplan skal vi således ved utgangen av 1981 ha 133 km gang- og sykkelveger i dette fylket, — det er for øvrig det høyeste fylkestallet i landet. La meg med en gang her innskytte at vi allerede nå kan si at denne målsettingen antakelig ikke vil kunne oppfylles helt ut — selv om vi er innstilt på at de forestående innstramninger i våre vegbudsjetter i minst mulig grad skal gå ut over vårt trafikkerhetsarbeid. På fylkesvegsektoren forteller våre investeringsprogrammer at vi regner med å bygge i alt ca. 90 km gang- og sykkelveger fram til 1985, med ca. 50 km i 1. periode og 40 km i 2. periode. For begge vegkategorier regner vi med en større innsats i 1. periode og en viss nedtrapping i 2. periode. En av årsakene til denne forutsatte nedtrappingen er at vi hit-

til har regnet med å ha dekket praktisk talt hele vårt byggebehov langs eksisterende veger ved utgangen av 1985. For så vidt regner vi bygging av gang- og sykkelveger som en overkommelig og tidsbegrenset oppgave, — i hvert fall hvis vi fortsatt skal bruke de behovskriterier som vi hittil har gått ut i fra.

ENDRING AV BEHOVSKRITERIER

Vi ser for øvrig ikke bort fra at behovskriteriene kan endres og utvides. Allerede i dag er de rene trafikksikkerhets-hensyn ikke lenger enerådende, — noe bl.a. emnene på denne konferansen tydelig viser. Praktisk talt hele spekteret av gode grunner føres etter hvert i marken for bygging av gang- og sykkelveger. Sunnhet- og helsehensyn, hensynet til de funksjonshemmede, ønsket om redusert bilbruk, ressurs-hensyn, fritidstilbud og også hensynet til større sikkerhet og komfort for bilistene er argumenter som før økende gjennomslagskraft. Selv om også dette er legitime behov som vi etter hvert



bør søke å tilfredsstillende, bør vi ikke tape av synet at TRAFIKKSIKKERHETEN må være hovedformålet med vår utbygging av gang- og sykkelvegnett.

HVA TROR VI VIL SKJE I ÅRENE FREMOVER?

Før jeg avslutter dette innlegget med noen tanker om nettopp dette med trafikksikkerhetsaspektet av vår bygging av gang- og sykkelveger, vil jeg si noe mer om hva jeg tror vil skje på flere fronter enn på investeringsiden i årene framover.

Det er naturlig å vente at bygging av gang- og sykkelveger etter hvert vil bli, skal vi si, avpolitisert. Etter hvert som det går rutine i arbeidet, vil behovet for politisk engasjement avta.

Planleggingsrutinene vil bli forenklet. Allerede nå benytter vi i de fleste tilfeller enklere planleggingsmetoder enn bygningslovens reguleringsplaner.

Samarbeidsformene mellom kommunene og vegvesenet bør formaliseres og overføres til et så lavt administrativt plan som mulig.

Bygging av gang- og sykkelveger bør i større utstrekning enn tilfellet er i dag sees som en del av en totalløsning og ikke selve løsningen av trafikksikkerhetsproblemene.

Befolkningens engasjement bør søkes utnyttet maksimalt og aktivisert i riktig retning, slik at befolkningen ikke bare engasjerer seg i å framheve sine behov som pressgrupper, men heller deltar aktivt i planlegging og gjennomføring av de enkelte prosjekter. I enkelte tilfeller har f.eks. foreldreråd og andre engasjert seg aktivt for å løse grunnspørsmålet for gang- og sykkelveger.

PRIORITERING

Prioriteringskriteriene vil etter hvert måtte endre karakter. Det er således

grunn til å anta at midlene i dag ikke settes inn der hvor de ville gitt den maksimale trafikksikkerhetsmessige effekt, — dvs. størst mulig reduksjon av ulykker. Dette skyldes flere ting. En faktor er at vi har prioritert skoleveger, til tross for at statistikken viser at det er leketiden etter skoletid som er mest ulykkesbelastet og at ulykker med barn til og fra skole utgjør en liten andel av barnas trafikkulykker. Det vi i virkeligheten har gjort hittil er å prioritere fravær av trygghetsfølelse for de som er hjemme og har sine barn ute i trafikken framfor fravær av ulykker.

En annen faktor er at vi i for stor utstrekning har ledet investeringene til de kommuner som har vist størst interesse og pågang uten å ta tilstrekkelig hensyn til f.eks. den store forskjellen vi har i ulykker i tettbygd og spredt bebyggelse.

Som en tredje faktor, — eller prioriteringskriterie, kan jeg nevne pressgruppene aktivitet. Vi har en mengde enkeltgrupper rundt i hele fylket som er i sving med å få bygd gang- og sykkelveger langs sin spesielt farlige vegstrekning. Mange metoder blir brukt, fra brev, underskriftskampanjer, trusel om skolestreik og henvendelser til departementet og Storting. Det er vel ikke til å unngå at det ofte er de som skriker høyest, de mest ressurssterke som lettest får sine saker igjennom. Dette kan bety at kanskje like gode prosjekter faller nedover på prioritetslistene både hos kommunene og i vegvesenet.

Det er sannsynlig at prioriteringen i framtiden bør skje på et noe mer objektivt grunnlag enn tilfellet er i dag. Muligens bør slike målbare kriterier som antall kjøretøy, antall gående og syklende, vegbredde, ulykkesstatistikk og registrert aktivitet langs vegen komme mer inn i bildet.

HVILKEN BETYDNING HAR GANG- OG SYKKELVEGEN FOR VÅR TOTALE TRAFIKKSITUASJON?

Til slutt noen ord om den trafikk-sikkerhetsmessige betydning av gang- og sykkelveger. Til tross for at bygging av gang- og sykkelveger i dag er det mest dominerende trafikk-sikkerhets-tiltaket her i fylket og i landet som helhet, er det en illusjon å tro at dette tiltaket er vårt endelige og avgjørende svar på våre trafikk-sikkerhetsproblemer.

For det første utgjør fotgjenger- og syklistulykker bare maksimalt en tredjedel av samtlige personskadeulykker i landet. Langt den største andelen av fotgjengerulykkene — ca. 60% — skjer i tilknytning til kommunale veger, — dvs. bolig-gater.

Endelig kan nevnes at ca. to tredjedeler av fotgjengerulykkene skjer ved kryssing av veg og bare ca. 15% ved

ferdsel langs vegen. Disse tallene forteller oss bl.a. at selv om vi hadde et fullt utbygd gang- og sykkelvegnett langs våre riks- og fylkesveger, vil dette ha forholdsvis liten betydning for vår totale trafikk-sikkerhetssituasjon. Og det forteller oss at det er kryssing av vegbanen som er farlig, — ikke først og fremst å gå langs vegen. Den viktigste funksjon for gang- og sykkelvegene må derfor være å lede ferdselen fram til sikre kryssingssteder, — de har nærmest en mate-funksjon for trafikk-sikre overganger.

Det er mitt håp at det store arbeid som vi nå utfører på gang- og sykkelvegsektoren — og den store politiske interesse som vises for nettopp dette arbeidet, ikke må overskygge eller gå ut over alle de andre fysiske tiltak som kanskje er like berettiget sett fra et rent trafikk-sikkerhetssynspunkt.

Dan.

NY SEKRETÆR I SU



Vi presenterer den nye sekretæren i Samarbeidsutvalget. Hun heter Ellinor Sand og er tilbake hos oss etter et år i «utlendighet». Hun har tilbakt ett år, og vel så det, under paraplyen i Bergen hvor hun arbeidet på Fylkeskartkontoret i Hordaland.

Ellinor er ikke ny i vegvesenet. Hun har vært hos oss i 5 år før, og da på forskjellige avdelinger. I løpet av disse 5 årene var hun en av de heldige som ble tatt ut til å delta i den 1-årige saksbehandleropplæringen som Forbruker- og administrasjonsdepartementet arrangerte i Stavanger skoleåret 1975/76.

Nå i juli begynte hun hos oss igjen, og denne gangen i Personalseksjonen. Arbeidsoppgavene hennes vil hovedsaklig være sekretærarbeidet for SU og AMU.

Som sekretær for SU vil Ellinor Sand gjerne etablere kontakt med UFO-gruppene. Hun har veldig lyst til å bli invitert neste gang gruppen har møte. Hun treffes på telefonen over Vegkontorets sentralbord (045) 22 080 eller Opplæringsseksjonens telefon (045) 31 682. Hun har kontor plass sammen med Opplæringsseksjonen i Norske Liv-gården.

Nil.



Ny parsell på ny E-18

Ny E-18 — motorvegen — i Stavanger blir snart dobbelt så lang. I løpet av 1978 åpnes parsellen fra Hinna til Forus og ny E-18 er fremme ved grensen til Sandnes.

Det er 4 år siden første etappe av ny E-18 ble åpnet. Den har vist seg å ha den tiltenkte funksjon å avlaste Rv. 44 gjennom Hillevåg og Hinna. Nå ses det frem til at den nye parsellen vil føre til avlastning av Rv. 44 gjennom Gausel og Forus. Dessuten vil trafikken mellom Stavanger og Sola i større grad velge Nesbuvegen fremfor Rv. 510 når Hinnakrysset får full motorvegstandard.

Men ny E-18 vil ikke stanse på Forus. Neste år starter bygging av neste parsell fra Forus til Lura som i følge antatt bevilgningstakt vil bli åpnet i 1980. Deretter vil det gå slag i slag gjennom Sandnes. Dersom utbyggingen av Vatenfjellområdet går så fort som det legges opp til, kan dette bevirke en forsert utbygging av E-18 og Rv. 13 gjennom Sandnes.

PLANLEGGING

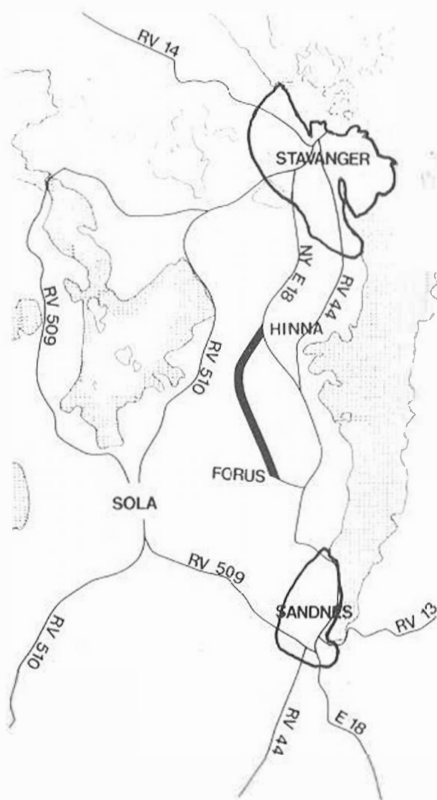
Om det tar tid å bygge ny E-18 så tar det enda lenger tid å planlegge dette veganlegget. Siv.ing. Sveinung Espedal har vært tilknyttet motorvegseksjonen siden 1972 og har arbeidet med planlegging. Når startet planleggingen av parsellen Hinna—Forus?

— Den startet i slutten av 60-årene. Vegdirektoratet som foresto planleggingen av den første parsellen av ny E-18, har i grove trekk planlagt også parsellen Hinna—Forus. I 1972 ble planen sendt til Stavanger kommune for reguleringsmessig behandling og i 1974 ble reguleringsplanen stadfestet.

Detaljplanarbeidet ble satt bort til konsulentfirmaet Norconsult som tidligere hadde utført detaljplanen for parsellen fra Auglendshøyden til Boganes. Kryssområdene på Hinna og Forus er imidlertid planlagt av motorvegseksjonen.

— Har det vært strid om traséen?

— Under den reguleringsmessige behandling fremmet jordstyret en alter-



nativ trase som var mindre til ulempe for jordbruket, men som beskar industriområdet på Forus på en uheldig måte. Kostnadmessig var de to alternativene nokså like. Vegvesenet lot det derfor bli en sak mellom landbruksmyndighetene og Stavanger kommune/industriomteselskapet. Daværende landbruksminister Treholt og flere statssekretærer og høyere embetsmenn fra departementene var på befaring. Den opprinnelige trase ble likevel valgt.

— En motorveg er jo pr. definisjon en veg forbeholdt motorkjøretøyer som kan kjøre minst i 40 km/t og det blir derfor ofte mange planskilte kryssinger. Er det mange på denne parsellen?

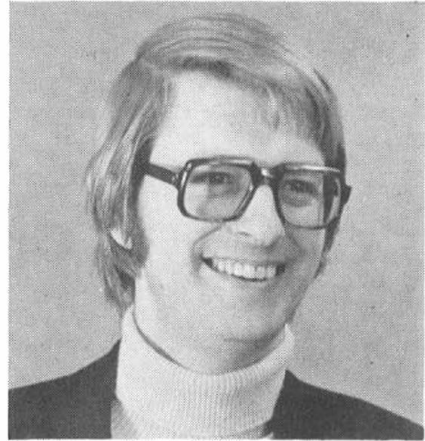
– Ialt er det 8 bruer og underganger. Hinna bru og Forusbeen bru er de største på henholdsvis 130 m og 83 m. Begge bruene er spennarmerte, men Hinna bru har kassetvernsnitt mens Forusbeen bru har massivt tverrsnitt. Ellers er det 3 overgangsbruer på ca. 55 m som gir plass for 4-feltsveg i fremtiden.

– Hva med overbygningskonstruksjon og normalprofil?

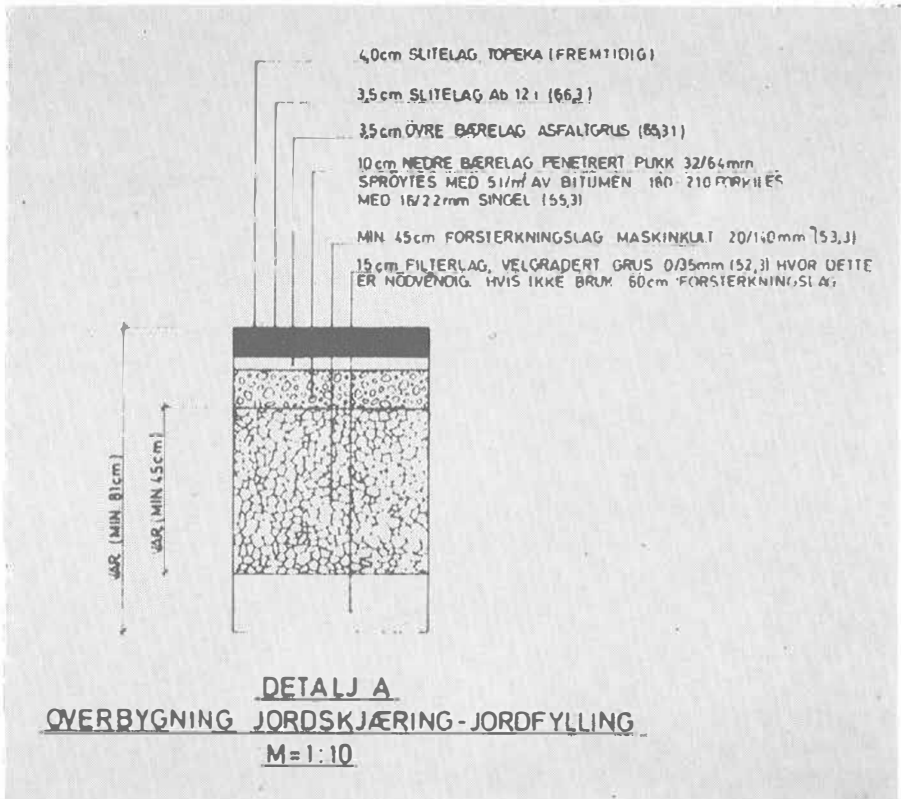
– De er de samme som for foregående parsell. Overbygningen er ca. 80 cm tykk. Den 2-feltsvegen som nå bygges har normalprofil som en halv 4-feltsveg. Skuldrene vil få dekke med enkel overflatebehandling og bli lyse.

Krysset på Forus får forøvrig en midlertidig utforming. I denne omgang etableres en »hank» mellom ny E-18

og fylkesvegen »Forusbeen» med T-kryss på begge vegene. Når trafikken tilsier det vil krysset bli utbygget med av- og påkjøringsramper.

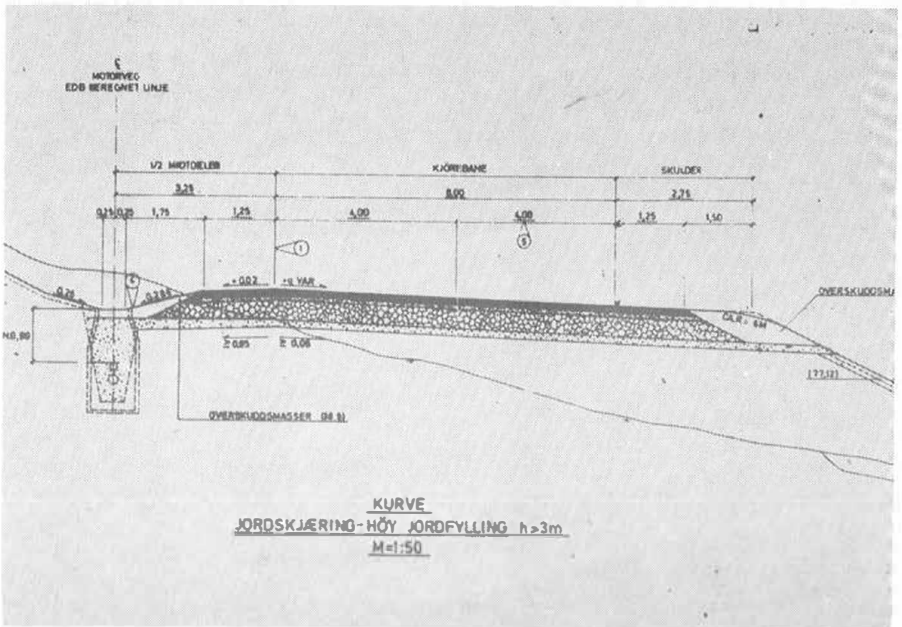


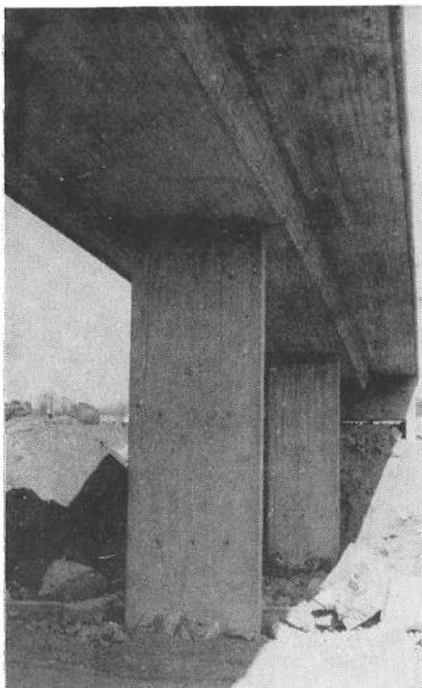
Sveinung Espedal





Bærelag av finpukk oversprøytes med flytende asfalt (bitumen).





En av overgangsbruene med plass til 4-feltsveg under.

ANLEGGSDRIFT

Parsellen går fra ca 250 m nord for Hinna bru og til Sandnes grense i sør, ca 4,5 km (profil 4500–8960). Dessuten bygges diverse kryssende vegger, tilsammen ca 3 km.

Ing. Øyvind Kommedal har stått for den daglige drift ute på anlegget. Han begynte ved Vegkontoret i 1972 og ble tilknyttet motorvegseksjonen.

Når ble anleggsdriften startet på parsel Hinna–Forus?

– Arbeidet ble påbegynt i februar 1976 i egen regi med omlegging av Nesbuvegen. Etter ferien startet entreprenørfirmaet Kruse Smith Stavanger A/S med underbygningsarbeider for en del av parsellen (profil 5300–6900). Parallelt pågikk fortsatt egen regi arbeider med krysset på Hinna.

I februar 1977 startet arbeidene på søndre del av parsellen i egen regi.

Straks etter overlevering av entreprisen i juni 1977 begynte vi i egen regi å kjøre på overbygning på denne delen og det som ellers var klart. I løpet av høsten ble ca 2 km belagt med 1. asfaltlag, samt at forsterkningslag ble lagt ut i Hinnakrysset.

Utover vinteren og våren 1978 fortsatte vi med underbygningsarbeider og »sydde» sammen anlegget i nord ved Hinnakrysset og i sør til Sandnes grense ved Fv. 325.

– En del kryssende vegger må bygges?

– Ja. Foruten Nesbuvegen i Hinnakrysset bygger vi fylkesvegen »Forusbeen» i Foruskrysset. Arbeidene ble igangsatt nyttår 1978. Her skulle det sprenges ca 11 000 m³ fjell. Boringen ble satt bort til entreprenør Tore Eide A/S, mens vi selv utførte sprengningen. Ellers bygges tilstøtende vegger til bruer og underganger.

– Bruene utgjør en stor del av anlegget. Hva har de kostet?

– På Hinna bru, som ble startet opp tidlig på høsten 1977, ga Høyér Ellefsen A/S det laveste anbud på ca 4,2 mill kr. Senere på høsten startet arbeidene med 3 overgangsbruer. A/S Betong fikk kontrakten med anbud



Øyvind Kommedal.

på ca 1,9 mill kr. A/S Betong fikk også kontrakten på Forusbeen bru med ca 1,7 mill kr. I tillegg kommer på denne brua 0,2 mill kr. for endel fundamenter som var gjort i egen regi på forhånd. Arbeidet startet opp vinteren 1978.

— Hva gjenstår av arbeider nå ca 1. september?

— Det gjenstår litt asfaltering. Endel supplerende arbeider som rekkverk, kantstein, skråningspuss mangler, foruten skiltes og oppmerking. Forusbeen er ikke ferdig og likeså mangler tilknytningene til eksisterende veger i sør og nord.

Dessuten gjenstår oppsetting av belysning. Nytt for denne parsellen er at Stavanger kommune bekoster belysning utenom kryssene og dermed blir hele strekningen fra Auglendstunellen til Sandnes grense belyst.

— Og hva blir regningen for Hinna—Forus?

— I 1976/77 ble det brukt 18 mill kr. og i 1978 planlegges et forbruk på 18.5 mill kr. tilsammen 36.5 mill kr.

— Hvor stor har arbeidsstokken vært?

— Vi startet opp i 1976 med 1 oppsynsmann og 6 arbeidere. Dette øket ganske snart, og nå har vi 1. oppsynsmann, 2 oppsynsmannsassistenter og 10 arbeidere. Til stikningsarbeider har vi det siste året benyttet firmaet ANKO A/S.

— Tidligere parseller ble for det aller meste satt ut på totalentreprise, men nå utføres det meste i egen regi. Hvorfor?

— En grunn er at svært mye er maskinarbeid og det kan vi like gjerne administrere direkte selv. En annen grunn er at med de vannømfintlige siltmaterialene vi har i området så må arbeidene tilpasses vær og årstider. Arbeidsopplegget blir som regel mer fleksibelt i egen regi enn for en entreprenør som arbeider under tidsfrister.



Hovedvannledningen til Sola må legges i kulvert hvor det også blir plass til en ny tilsvarende ledning.

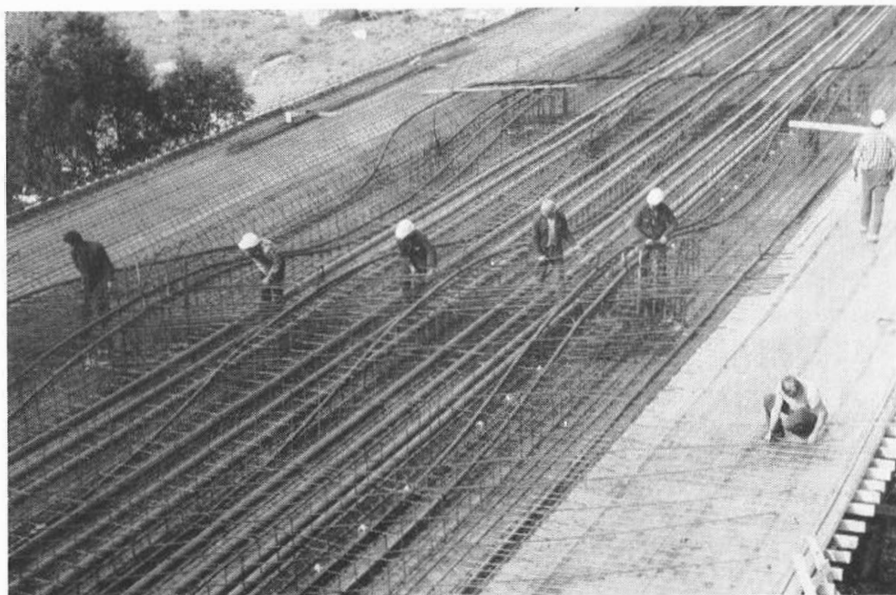
En tredje grunn er at vi nå har kapasitet til å utføre mye selv og vi har en arbeidsstokk med bred faglig erfaring.

En av arbeiderne med lang erfaring er Alfred Høysæter. Det er ca 20 år siden han begynte i Vegvesenet i Rogaland og da på E-18 ved Ålgård. Siden har han så å si sammenhengende arbeidet på E-18.

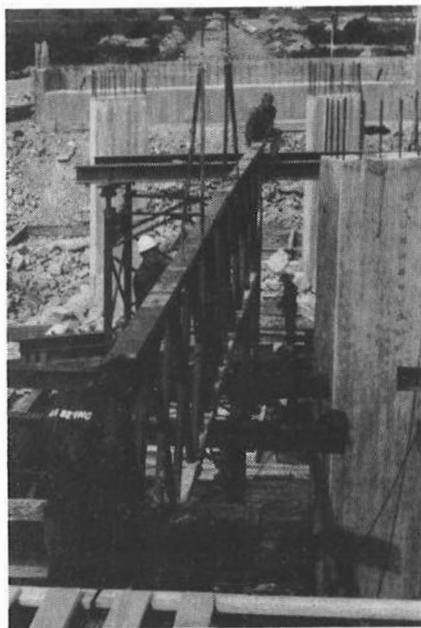
— Hvilken utvikling har du sett på disse 20 år?

— Det har vært en kolossal utvikling i Vegvesenet. Den gang stod vegvesenet tilbake i forhold til entreprenører både med hensyn til maskiner, driftsmetoder, brakker og lønninger. Nå er vegvesenet kommet helt på høyden.

— Vegvesenet er idag en god arbeidsplass. Det er etter min mening sunnere forhold nå når proforma-akkorden er borte. Det er også blitt et langt



Armering av Forusbreen bru. De bølgete kablene er spennkabler og de rette rørene er gjennomføringer for E-verkets 50 kv. kabler.



bedre samarbeid mellom arbeidere og arbeidsledelse.

– Nå om dagen foregår utgjøring av bærelagspukk. Hva er din oppgave i denne sammenheng?

– Jeg ser til at pukklaget blir så jevnt og så nær den teoretiske høyde som mulig.

– Kravene til jevnhed er ± 2 cm på bærelaget og ± 3 cm på forsterkningslaget. Kontrollmålinger har vist at mesteparten av målepunktene tilfredsstillter kravet. Hva må til for å få et godt resultat?

Kraftige forskalingssystemer brukes for å bære bruplatten på Forusbreen bru.

— For det første må man ha egnet utstyr. Til forsterkningslaget må man ha en stor og tung maskin. Vi har brukt en Catepillar D7. For det andre må maskinfører og de som sikter inn høydene være godt samkjørte. Og for det tredje må man være nøye helt fra begynnelsen, man må være pirkete.

Det er jo slik at folk bedømmer kvaliteten av vegen ut fra jevnheten på asfalten, og uten god jevnhet på underliggende lag blir ikke topplaget jevnt.

LABORATORIEOPPGAVERNE

Og overingeniør Reimund Nilsen ved distriktslaboratoriet bekrefter at resultatene av jevnhetsmålingene er meget gode. Statistikken fra 1977 viser at for forsterkningslaget var 84% av målingene innenfor kravet på ± 3 cm og 99% innenfor ± 5 cm. For bærelaget var 74% innenfor kravet på 2 cm og 94% innenfor 3,5 cm.

— Hvilken annen oppfølging er foretatt?

— Vi har tatt komprimerings kontroll av tra. Siltmassene her i området er svært ømfintlige for vann og blir helt umulige å komprimere når vanninnholdet stiger over en terskelverdi på 12%. På bruene har vi tatt



Reimund Nielsen.



Høysæter holder løslukt mens Klaus-en sikter inn om høyden på bærelaget er som den skal.

vanlige trykk-fasthetsprøver (betong). Vi fikk likevel en forskrekkelse da prøver fra siste spenn på Hinna bru viste en fasthet på under halvparten av kravet. Nærmere undersøkelser viste imidlertid spor av islinsedannelser i betongprøvene så prøvene som var lagret på byggeplassen hadde frosset før de herdnet.

— Det er foretatt en mengde grunnundersøkelser. Har det vært noen spesielle forhold?

— På Hinna bru var grunnforholdene veldig varierende. Dybden til fjell kunne variere fra 12 til 24 m over bare 4 m, og det vekslet fra bløtt til hardt innen ett og samme fundament. Brua står på peler som for en del står godt under havets nivå.

Forøvrig var grunnen ikke sterk nok

til å tåle den store fyllingen som var lagt ut i forbindelse med første parsell. Brulengden måtte derfor økes fra 80 til 130 m.

På Forusmyra er grunnen så bløt at bor siger ned av egen tyngde og det er på en lengre strekning over 20 m til fast grunn. Men øverst er det et relativt fast lag, akkurat sterkt nok til å bære vegen som dermed så å si »flyter» i det gamle Stokkavannet. Dette vannet som nå er flyplass og industriområde, ble tappet ut i 1906.

— Men hva med Forusbeen bru og den store fyllingen?

— Den ligger akkurat i overgangen mellom god og dårlig grunn. Fyllingen vest for brua går fra ca 7 m høyde ned til ca 1 m, og det samsvarer temmelig nøyaktig med det grunnen tåler.

PRODUKSJON AV PUKK

Som for den første parsellen av ny E-18 er pukk til forsterkningslag produsert på Bærheim. Knusing startet opp vinteren 1976 og ble avsluttet til ferien 1977. Da var det sprengt 70 000

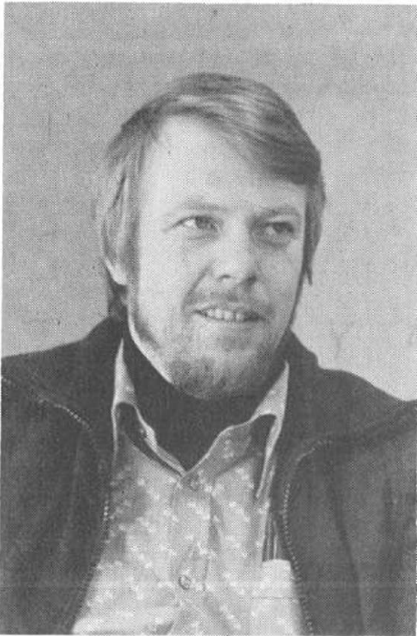
m³ fast fjell som var blitt 100 000 m³ pukk med fraksjon 20–120 mm og 25 000 m³ subbus 0–20 mm. Denne pukkmengden vil dekke behovet på ny E-18 fra Hinna i Stavanger til Stangeland i Sandnes. Det ble sprengt 13 salver, den største på 9800 m³ fast fjell, og største pallhøyde var 28 m. På det meste passerte 700 m³ sprengt stein gjennom knuseren på en dag. Totalt er det brukt 5 mill kr. denne gang, forteller avd.ing. Karl Flateland som da var kontrollingeniør på veg-anlegget og stod for pukkproduksjonen.

— Hva var arbeidsstokken?

— En mann stod for boring med borvogn Rock 701 med 2 1/2'' bor-krone en gravemaskin Åkermann H 12, en lastebil med 10 m³ dumperkasse, 2 mann på knuseverket og en hjullaster for utlasting av pukk og subbus. Dessuten gikk 2 mann på spretting av blokker. På grunn av Vegsentralens bygninger som ligger like ved måtte øverste laget lades forsiktig. Derfor ble toppen lite knust.



En salve sprenges på Bærheim.



Karl Flatland.

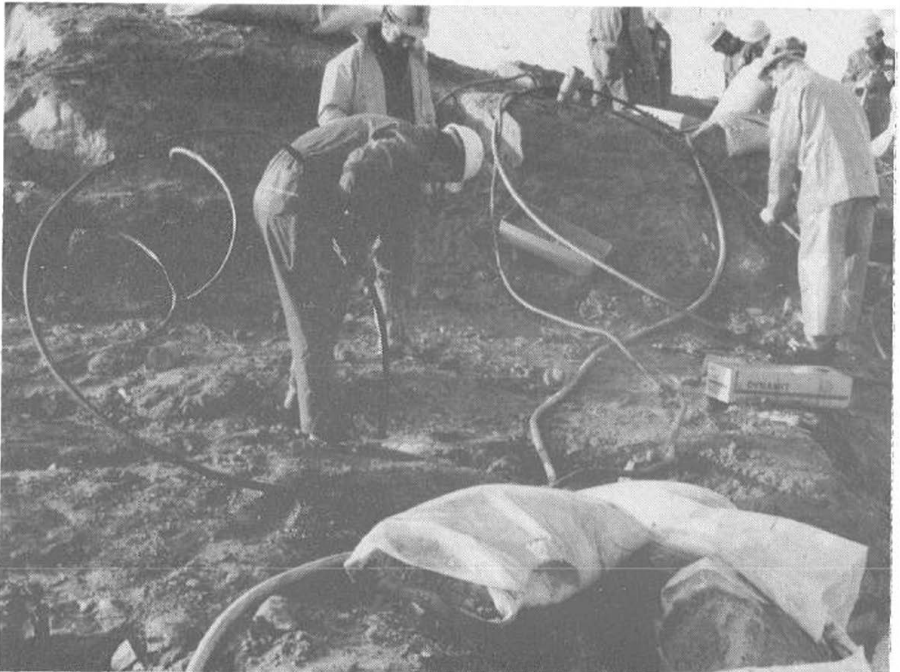
– Det er brukt anolitt som sprengstoff foruten gummidynamitt. Hvilken erfaring har dere?

– Det ble innkjøpt et nytt ladeapparat som etterhvert fungerte godt.

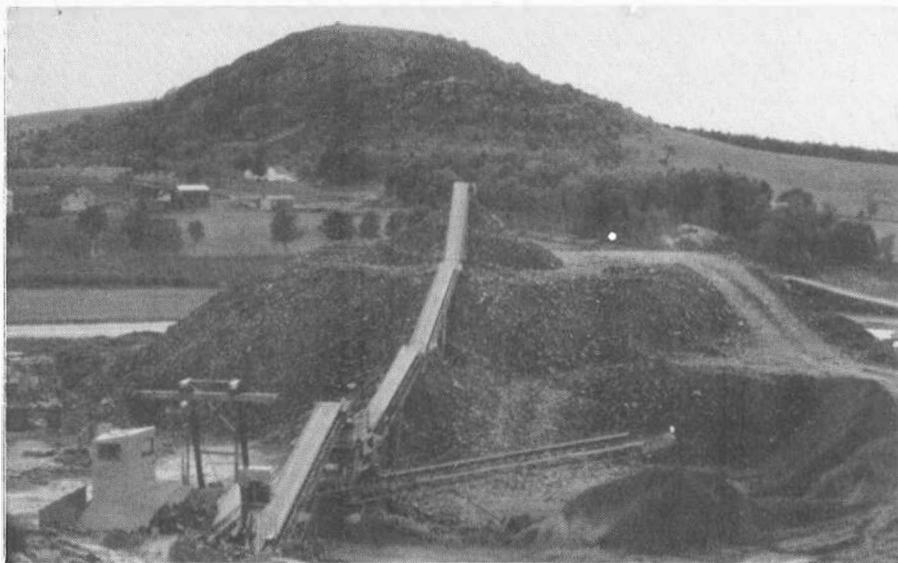
Til sine tider var det mye regn og vannet fulgte sleppene i fjellet. Det kunne være helt på grensen av hva anolitten tåler, men alle salvene ble vellykkede.

Kostnadmessig var resultatet godt. Sprengningskostnaden ble kr. 14,47 pr. m³ løse masser og i tillegg kommer kostnaden for spretting på kr. 6,68 pr. m³. I forhold til bruk av glynitt var besparelsen kr. 2,53 pr. m³, som tilsvarer 20% av de totale sprengningsutgifter eller 60% av sprengstoffutgiftene.

– Er så denne pukken prismessig konkurransedyktig med annet disponibelt forsterkningslagsmateriale?



Sprengstoff av anolitt blåses ned i borehull av et nytt ladeapparat.



Den knuste pukken går på transportbånd og bygger opp et konkurrerende fjell i landskapet.

— Produksjonskostnaden ble kr. 40 pr. m³, så ferdig utlagt på vegen blir det omtrent som for grus. Vurdert ressursmessig er vel knusingen avgjort fornuftig. I tillegg kommer at Vegsentralen har stort behov for det ekstra lagerareal som skaffes. Og de ønsker ser mer plass så sprengning og eventuelt knusing kan igjen komme på tale.

ÅPNING AV HINNA—FORUS

Når den nye parsellen åpnes i løpet av 4. kvartal i år blir kjøremønsteret nytt i Hinnakrysset. Dagens overgang mellom motorvegen og »Diagonalen» som har tovegstrafikk, blir nå envegskjørt og påkjøringsrampe for trafikk fra Hinna—Gausel i retning nordover. Den motsatte kjøreretning fra Stavanger må nå fortsette over den nye brua, svinge av til høyre og inn på Nesbuvegen/Diagonalen som går under brua. Tilsvarende må trafikk fra Hinna kjøre under brua for å komme inn på ny E-18 sydover.

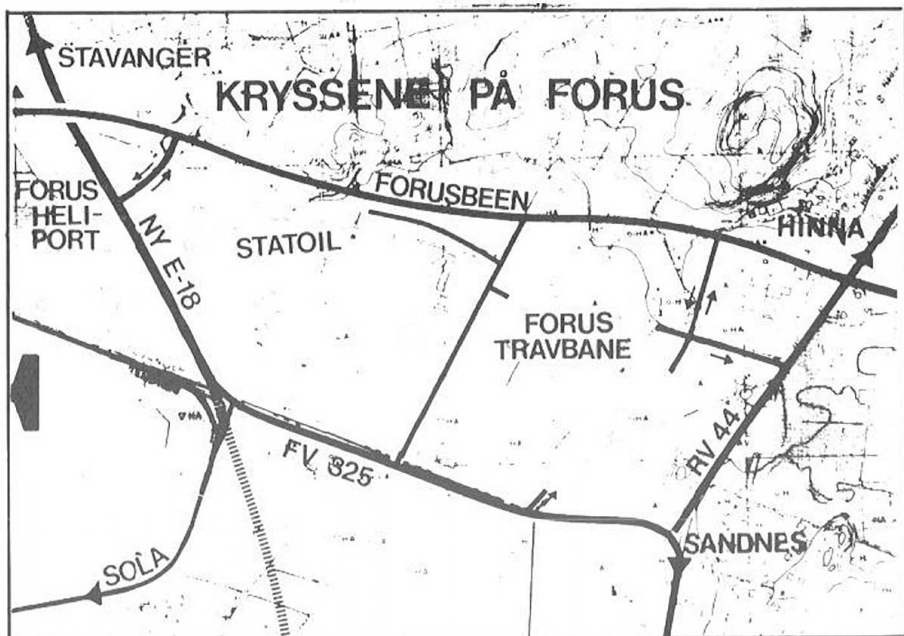
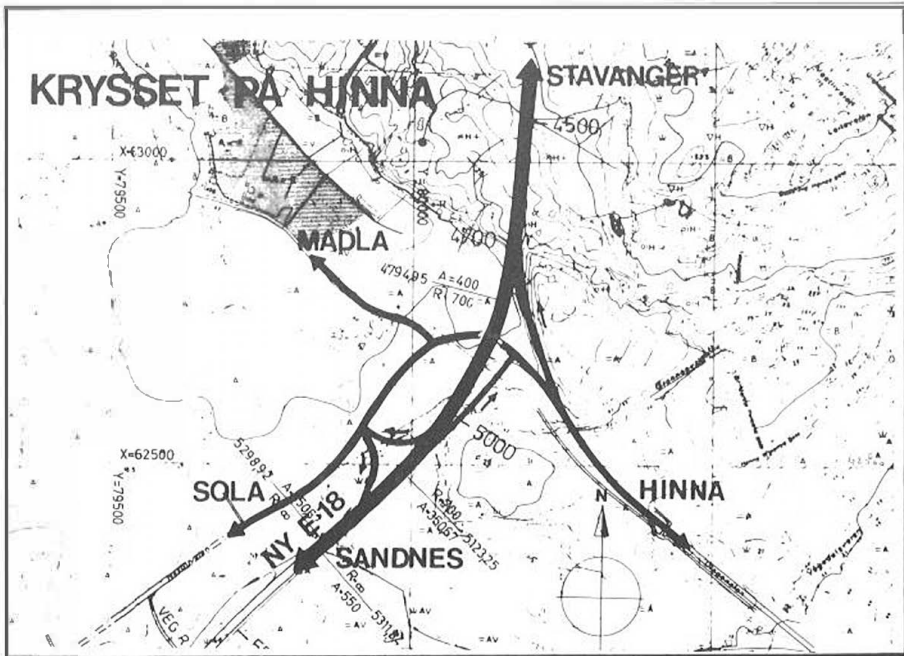
På Forus vil den gjennomgående trafikk bli ført inn på Fv. 325 (Forus—Sande) som vil fungere som midlertidig forbindelsesveg mellom ny og eksisterende E-18. Kryssene i begge ender blir ombygget slik at denne trafikken får direkte føring.

Trafikk til og fra Industriområdet, Statoil og Helikopterbasen må ta av i krysset med Forusbeen.

Adkomst til Forus travbane blir lagt om noe idet hovedadkomsten nå blir fra Forusbeen bak Limaterminalen. Eksisterende adkomst fra Fv. 325 skal bare kunne benyttes for innkjøring og for trafikk fra syd. Eksisterende adkomst fra Rv. 44 forutsettes bare benyttet for utkjøring.

Det blir altså en viss omlegging av trafikkmønsteret, men forandringene er ikke så store at det skulle være behov for en egen brosjyre som da første parsell ble åpnet. Det satses istedet på å få inn orienterende stoff og informasjon i aviser og radio.

O. Hauge



Samarbeids- utvalgets forslagsvirksomhet



Ny forslagsnemnd

Den gamle forslagsnemnda besto av ing. Vasbø, avd.ing. Moi og overing. Løken. Etter mange års virksomhet har de nå fått avløsning.

Den nye nemnda, som ble valgt på møte i SU den 21. juni 1978, består av:

Avd.ing. Heigre, Maskinavdelingen
avd.ing. Kleven, Anleggsavdelingen
avd.ing. Thu, Biltilsynet i Stavanger
avd.ing. Lindefjell, Planavdelingen
kont.ass. Larsen, Biltilsynet i Hauges.
vegmester Hogstad, Vedlikeholdsavd.

Vi takker den gamle nemnda for vel utført arbeide gjennom mange år og ønsker den nye nemnda lykke til med arbeidet.

DET FØRSTE MØTET

Den 18. august hadde den gamle forslagsnemnda møte med den nye for å overlevere sakene og orientere om arbeidet.

Vegmester Thorbjørn Hogstad, Bærheim, ble valgt til formann i den nye nemnda. Sekretær blir Ellinor Sand, som også er sekretær i SU fra den 1. september 1978.

Det er ikke meningen at hele nemnda skal møte i hver enkelt sak. De som har kjennskap til saksområdet møter når det er aktuelt.

SEKRETÆRFUNKSJON I FORSLAGSNEMNDA

Sekretæren for forslagsnemnda tar imot og registrerer de forslagene som kommer inn, og sørger for at de som trenger hjelp til fotografering og tegning, får det. Sekretæren må også til enhver tid holde seg orientert om de bestemmelser som gjelder for premiering av forslag og sørge for at de ansatte blir informert om eventuelle endringer.

I brosjyren for sekretærfunksjonen for SU står bl.a. om forslagsvirksomheten:

Arbeidet består i:

- gjøre ordningen kjent i sin etat/ institusjon ved hjelp av brosjyrer, plakater, oppslag, småartikler i husorgan osv.*
- ta imot forslag, registrere dem på en forsvarlig måte og slik at oppfølging blir lett*
- innhente uttalelser fra faginstanser og eller sakkyndig nemnd*
- legge fram saken med dokumenter for samarbeidsutvalget eller premieringsnemnd*
- Underrette forslagsstiller om utfallet, ta søg av premiering, undersøke om godtatte forslag blir gjennomført*
- sørge for at forslag som kan ha interesse for andre statsetater blir*

videresendt til Den sentrale forslags-
 ordning
 — sørge for at premierte forslag får
 behørig publisitet
 — sørge for å etterprøve forslag som
 viser seg å få større betydning enn fra
 først av antatt.

ENDRING I BESTEMMELSENE OM PREMIERING

Når det gjelder premiebeløp som
 kan utbetales lokalt, vil »Ryggjavegen»
 gjøre de ansatte kjent med bestemmel-
 sen i forslagsordningen. I den anled-
 ning viser vi til rundskriv fra Vegdirek-
 toratet datert 31. mai 1977, som lyder
 slik:

»Etter vedtak i Hovedsamarbeidsut-
 valget den 25. februar d.å. gis samar-
 beidsutvalgene muligheter til å premi-
 ere forslagsstillere opp til en verdi av
 kr. 1.200,— mot tidligere kr. 1.000,—.
 Økingen i premiesatsene er i samsvar
 med den øking som har funnet sted for
 premiebeløpene i den sentrale forslags-
 ordning. Det er derfor utarbeidet nye
 oversiktsskjemaer for premievalg for
 gjeldende premiegrupper slik:

Gruppe I	— kr. 600,—
Gruppe II	— kr. 800,—
Gruppe III	— kr. 1.000,—
Gruppe IV	— kr. 1.200,—

Da det blir forholdsvis stort sprang
 fram til kr. 600,—, som er laveste
 premiegruppe, kan det hvis ønskelig i
 noen tilfeller fortsatt anvendes premier
 tilsvarende kr. 400,—.

Gjenstandspremier er fortsatt fritatt
 for skatt, og det henvises til bestemmel-
 sens pkt. 6.2, 8.1 og 12.1, hvor beløp-
 et kr. 1.000,— skal endres til kr.
 1.200,— i samsvar med ovenstående.
 Kopi av gjeldende valgskjemaer (nr.
 1/77) vedlegges».

De nevnte »valgskjemaer» blir sendt
 forslagsstillerne, som da kan velge
 hvilken form for premie som ønskes
 innen de bestemte premiegrupper,
 f.eks. gavesjekk (skattepliktig) eller
 askeskål i sølv, krystallkaraffel, lito-
 grafi, bøker, reiseradio, dame- eller
 herresportsur, gullarmbånd, kikkert,
 mixmaster, grillovn, filmfremviser m.m.

Nil.

SLUTT PÅ KONTORPLASSPROBLEMENE?

Etter årsmeldingen for 1977 har vi
 følgende disponible kontorplasser:

Stavanger Posthus Administrasjon, driftsavdel- inger, del av planavdelingen og regnskap	2200 km ²
Knud Holmsgt. 1 Motorvegseksjon	140 km ²
A/S Veritashuset Trafikkteknikk/ konstruksjon	275 km ²

Norske Liv-gården Opplæring/Møtelokaler	109 km ²
Rosenkildegården Del av regnskapsseksj.	110 km ²
Hillevåg Distriktslaboratoriet	320 km ²
Transportabel brakke Forus Anleggsdrift E 18	75 km ²
SUM	3229 km ²

Til sammenlikning kan opplyses at
 Sokndal kommune har 3435 km² j
 flateinnhold.

Nil.



Idrettslaget

I siste nummer av Ryggjavegen ble det opplyst at det på et UFO-kurs var kommet fram en del misnøye med at idrettslagets aktiviteter var konsentrert i Stavangerområdet. Til det er å si at idrettslagets aktiviteter er åpne for alle, men vi er klar over at de som bor langt borte ikke har anledning til å reise til Stavanger. Det er imidlertid vanskelig for oss å vite hvem som er interessert i hva. Vi er selvsagt interessert i å få i gang aktiviteter rundt om i fylket, og så snart vi får et hint om at noen vil sette i gang med en eller annen idrett, setter vi oss i sving for å ordne det nødvendige.

For de som kan tenke seg å sette i gang med noe, vil vi foreslå følgende

fremgangsmåte: Undersøke med arbeidskamerater i nærheten om det er interesse for tiltaket, og prøv å finne tu noenlunde hvor mange som er interessert. Kontakt deretter undertegnede, så skal vi prøve å skaffe det nødvendige utstyr som trengs for å kunne sette i gang, og dersom det skal ordnes diverse formalia, f.eks. påmelding av lag etc., ordner vi også dette.

Vi har dessverre liten anledning til å reise rundt og drive propaganda for bedriftsidretten, så vi ser gjerne at henvendelsene kommer utenfra.

Til slutt: Velkommen til Statens vegvesens bedriftsidrettslag.

Per Kydland
formann

»DEN LILLE GULE»

Redaksjonen er i gang med arbeidet for 1979-utgaven av Vegvesenets 7. sans.

For di 7. sansen skal ligge ferdig trykket til 1. desember 1978, har vi tidsfrist 10. september for innsending av opplysninger. Siste korrektur skal leveres innen 20. oktober.

Årsmøtene i klubbene og i Idrettslaget er ikke før i november/desember. Dette gjør at vi aldri vil være helt ajour med disse når 7. sansen gis ut.

I de fleste andre fylker har det lyktes å få inn de opplysningene en ønsker før siste korrektur den 20. oktober. Vi oppfordrer nå klubbene og idrettslaget til å ha sine årsmøter tidligere på

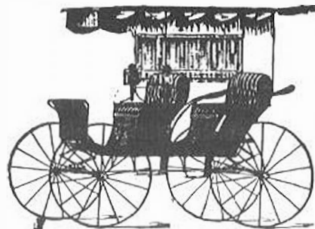
høsten slik at vi også kan klare det.

Hvorfor kan ikke vi, når de andre kan?

Nil.

FOTOGRAFIAPPARAT FUNNET!

I et skap på Tjelmane har en eller annen etterlatt seg fotografiapparatet sitt. Det må ha skjedd tidlig i sommer. Nå ligger det til avhenting på vegstasjonen på Sand. Savner du apparatet ditt? I så fall — ring Fure på Sand, telefon 045 — 51 251 — 51 338.



Biltilsynet i Stavanger

Bildene har de tatt selv på oppfordring fra redaksjonen.



Stasjonsjef
Olav Aardalsbakk.



Kjøretøykontr.
Johannes Bø.



Kjøretøykontr.
Erling Drange.



Kjøretøykontr./
Sigurd Samsonsen.



Kontorassistenter
Marit Iversen og Liv Rettedal.



Avd. ing. Sverre M.
Thu.



Kontorassistenter
Mette Skjerve og Jenny Børkja.



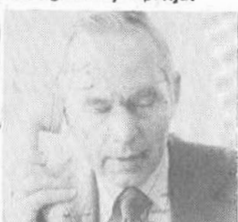
Inspektør
Per Østhus.



Inspektør
Anfinn Midtsæter.



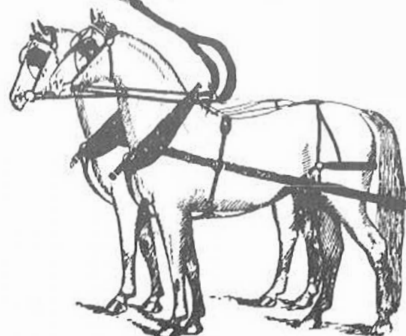
Avd. ing.
Endre Brøgtson.



Adm. sekretær
Einar Getløsen.



Bilførerkontr.
Tormod Langsech
og inspektør
Reidar Dirdal.



1987



**Adm. sekretær
Guro Hokketvedt.**



**Kontorassistent
Helene Larsson.**



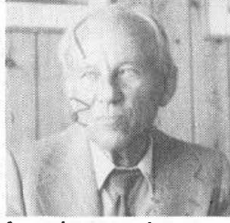
**1. sekretær Sigmund
Garborg.**



**Adm. sekretær
Marit Øverland.**



**Adm. sekretær
Janna Gilje.**



**1. sekretær Jonas
Skretting.**



**Adm. sekretær
Inga Stephensen.**



**Kontorassistent
Tone Kolnes.**



**Inspektør
Jakob Lund**



**Inspektør
Harald O. Baadseig.**



**Kontorassistent
Oddbjørg Kristiansen**



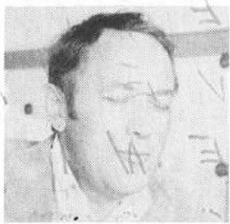
**Kjøretøykontr.
Alf K. Kristiansen.**



**Adm. sekretær
Øivind T. Førland.**



**Kontorassistent
Gro Øksnevad.**



**Avd.ing.
Thorstein Thorsen.**



**Kjøretøykontr.
Algot Olsson.**



**Kontorassistent
Liv Havnerås.**



**Adm. sekretær
Reidun Lanne.**



**Adm. sekretær
Harald Haugland.**



**Adm. sekretær
Liv T. Rypstøl.**

kryssord

1	E	2	N	3	S	T	4	R	A	N	5	U	6	M	M	7	E	8	R
9	T	A	10	I	11	D	Y	12	L	13	L	14	F	I	15	L	M	E	
16	A	L		U	17	G		18	O	S	O	N	A						
19	T	V		20	E	G		21	E	T		23	B	E	L				
24	N	E	25	A	26	N	J	A	L	27	M	28	E	E	29	L	I		
30	E	R	U	31	S	A	F	T	E	T		32	V	A	S				
33	34	S	K	R	I	V	E	35	R	36	D	37	R	E	T	T			
38	T	R	E	39	D	E	L	E	40	V	E	G	41	G	I				
42	43	O	I	44	L	E	45	G	T	46	N	E	V	E	R	S			
47	R	S	48	O	V	E	49	V	A	R	50	B	R	O	K				
51	N	E	V	E	52	N	I	R	V	A	53	N	54	A	E				
55	S	T	E	G	56	S	N	E	57	L	L	E	R						

Innsendt av:

Svarfrist 1. november 1978

VANNRETT:

1. etter taktfast applaus
9. grip
10. et fint sted/en fin plass
14. ta levende bilder
16. tang, ta'e
17. moro
18. kjemisk forbindelse
(finnes i skogsluft)
19. tosidig
23. stund
24. vassdrag
26. ga navn til en saga
28. to like vokaler
29. åsside
30. beredskapsfunksjon
31. syltet og. . .
32. tull og tøys
33. gjør du med pennen
36. fangst
38. tall
39. romskiller
43. kilde

45. Grand Tour
46. hender
47. regnskapsseksjonen
48. trene
49. bukk
50. bukse
51. hånd
52. utslettelse, evighet
55. skritt
56. er det tråd på

LODDRETT:

1. Vegvesenet er en. . .
2. får kyra
3. gli
4. bedriftsavis
5. uformelle kontaktgrupper
6. tapt
7. tema
8. virkelighetsnære
11. pers. pron.
12. stable
13. beskyttelse

15. smilte
20. ubest. art.
21. striper i vege
22. kna
23. leer
24. eldste
25. fisk
27. retning
29. lyd
31. avstikker
34. vanskelig situasjon
35. ordne
37. rovdyr
40. oppgave
41. vokse
44. rovdyr
46. ikke fjerne
49. drikk
50. kav og mas
51. Norsk Standard
53. månefase
54. flatemål

LØSNING**Kryssord**

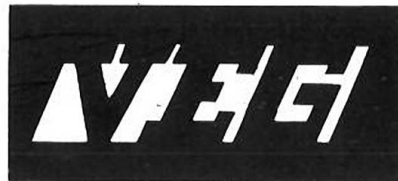
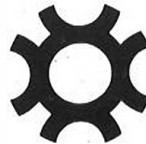
H	A	M	U	E	S	K	E	R	P	N	B
E	R	E	T	N	I	N	G	S	A	L	
L	E	R	O	S	N	U	R	O	L	L	E
E	D	S	P	O	R	T	E	L	S	A	I
R	A	M	I	M	E	E	S	S	N	B	E
B	K	A	S	S	E	R	S	K	V	F	R
U	T	K	K	I	L	D	E	I	E	R	O
N	Ø	R	E	A	L	A	N	N	R	E	R
D	R	A	M	M	E	U	K	N	E	K	K
E	S	P	E	N	R	E	E	F	T	U	R
T	I	E	N	D	E	R	L	E	E	R	I
E	L	S	N	U	P	L	A	S	S	V	G

VINNERE AV**KRYSSORD NR. 2/78****1. premie**

Birger Tonhaugen,
Svend Foynsgt. 18, Stavanger

2. premie:

Agnar Aasheim, Bærheim

**BILLEDGATE:**

Løsningen er VEG.

Bedriftsidrettslaget

Her følger en kort oversikt over hva som har skjedd i bedriftsidrettslaget siden forrige nummer av Ryggjavegen.

Først og fremst har det gledelige skjedd at vi på ny har fått i gang håndballag for damer. På grunn av manglende interesse har det i de siste år ikke vært mulig å stable på bena tilstrekkelig antall damer til å ha lag i bedriftsserien. På grunn av et prisverdig initiativ fra en del damer ved Biltilsynet i Stavanger har det lyktes å komme i gang igjen, og laget er påmeldt til vinterens serie. Samtidig håper vi at vi også kan få til et damelag ved den årlige landsomfattende håndballturneringen på Gol i slutten av oktober.

Ellers pågår fotballen for fullt. I-laget hadde en fin vårsesong i 1. divisjon og lå på 1. plass før ferien, men etter to sviende tap etter ferien har vi nok dratt ned et par plasser. Vi håper imidlertid på en oppsving igjen etter den fine innsatsen i årets Vegcup.

RESULTATER:

R-sport I – Vegv. I	3–1
Fellesen – Vegv. I	1–4
Vegv. I – Norsk Hamv.	5–1

ETTER FERIEEN:

Vegv. I – Telesport	4–0
Brannvakta – Vegv. I	3–0

I cupen nådde vi 3. runde med der måtte vi gi tapt for Blockklubben I med 2–3.

For II-laget har det gått litt opp og ned. Sesongen begynte dårlig, men det har tatt seg en del opp etter hvert.

RESULTATER:

Vegv. II – Sandnes lærerne	1–2
Soko I – Vegv. II	1–1
Vegv. II – Dreyer	3–2

ETTER FERIEEN:

Dreyer – Vegv. II	1–2
Vegv. II – Blockklubben	0–2

I orientering drives det aktivt på kretsplanet. Det har vært arrangert 7 løp siden forrige nummer av Ryggjavegen utkom. Hilde Johnsen har gjort en fin innsats og vunnet et par løp i nybegynnerklassen for damer.

P. K.

MINIATYRSKYTING

Skytterlaget er fremdeles aktivt. I mai deltok laget på det andre miniatyrskytterstevnet i BIS 1978. Laget oppnådde en del fine plasseringer, og det skal nå bli spennende og se hva som kan skje på det tredje og siste stevnet som skal avvikles i september-oktober. Da vil vi få det samlede resultatet i kretsmesterskapet.

Her er resultater fra det andre miniatyrskytterstevnet i BIS 1978:

KLASSE 2, MENN (49 deltakere)

Nr. 2. B. Alsaker	272 p.
Nr. 3. N. Egenes	264 p.
Nr. 4. A. Follaug	263 p.

PLASSE 1, DAMER (12 deltakere)

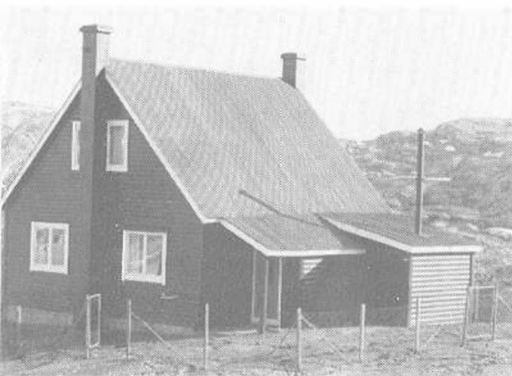
Nr. 1. Hilde Berg Johnsen	263 p.
---------------------------	--------

»Hilde våres» var dessuten stevnets beste kvinnelige deltaker.

N. E.

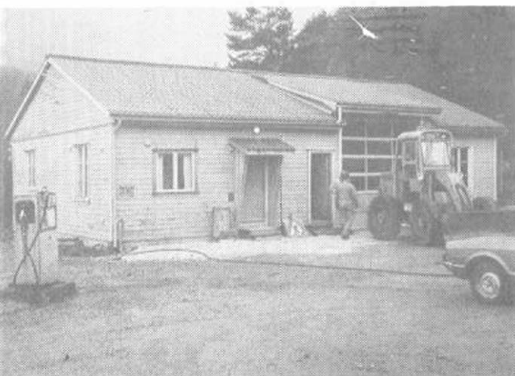


Aktuelle feriesteder i vegvesenet



I forrige nummer presenterte vi Litla-
støl, Storli, Saudasjøen, Sand og Brei-
land.

Her er hytta ved Svartevann. Fint
høyfjellsterreng, fjellvann og fiskemul-
ligheter, men ikke båt.



Og her er Vikedal veggarasje. **Fin sand-**
strand 1 km fra veggarasjen. En fin
plass når det gjelder bademuligheter.
Fiskemuligheter i elva.

UFO- Fellesmøte



På UFO-kurset i Sauda i mai kom det frem et sterkt ønske om nærmere kontakt SU—UFO. En måte å gjøre dette på er å ha et stort fellesmøte en gang i året.

På møte i Samarbeidsutvalget den 29. august 1978 ble spørsmålet tatt opp.

Medlemmene i SU syntes det var en god ide og det ble vedtatt at et slikt møte skulle holdes en gang i året, og da i løpet av mars/april.

I begynnelsen av året er det jo at »alling skjer». På et slikt møte vil:

- SU få anledning til å orientere om både det ene og det andre,
- eventuelle uklårheter og misforståelser bli oppklart på stedet.
- UFO-gruppene få komme med forslag og ønsker såpass tidlig i året at planlegging og samordning av det som skal skje glir adskillig lettere
- UFO-gruppene få kontakt seg imellom og med SU på en måte som ellers ikke ville være mulig.

OPPFYLLTE ØNSKER

SU's sekretær har allerede oppfylt noen av ønskene fra Sauda.

Alle UFO-gruppene får nå tilsendt fra sekretæren:

- Referat fra møter i de andre gruppene.
- Referat fra møte i HSU.
- Bladet Samarbeid.

ADRESSELISTE — UFO

Et annet ønske fra Sauda-kurset er en adresseliste for UFO-gruppene og medlemmene.

Noen grupper har reagert på det brevet de har fått, og sendt inn en slik liste. Nå venter vi på resten, slik at de kan komme med i neste nummer.

MIDLER TIL UFO-GRUPPENES VIRKSOMHET

Denne saken ble tatt opp i Samarbeidsutvalget under sak 30/78. Vi har fått en ny UFO-gruppe ved Biltilsynet i Haugesund og vi vet at de er positive til en slik gruppe ved Biltilsynet i Stavanger også. Disse gruppene skal ha samme mulighet til å bruke SU-midler som de andre gruppene.

Det stilles et beløp til rådighet for hver gruppe. Disse pengene skal brukes til bevertning, leie av møtelokaler og liknende som er knyttet til gruppens møtevirksomhet. Noen grupper har benyttet seg av muligheten, andre ikke.

Gruppenes behov for penger varierer. For å ha styring på økonomien ber vi om at gruppene som før, sender regningene inn til Samarbeidsutvalgets sekretær.

HJELP

Dette er ikke noe nødrop fra SU-sekretæren. Det er et tilbud. Trenger UFO-gruppene hjelp til noe, har de spørsmål om et eller annet, kan de ringe til SU-sekretæren. Hvis hun ikke kan svare med det samme, vil hun i allefall gjøre hva hun kan for å få gitt et svar så snart som mulig.

Nil.

Har du det for travelt

— — — aldri tid til å slappe av. En del arbeid å gjøre her, reparasjoner på bil og hus f.eks. møter, konferanser, forretningsforbindelser, innkjøpsrunder, barnepass og hundre andre ting som legger beslag på din tid. Å — hvor dette bildet passer på de fleste av oss.

Kanskje noen av dere som leser disse linjene er så opptatt at dere ikke har tid til å lese dette lille innlegget ferdig. Men enten vi har det travelt eller slapper av, legger vi kanskje merke til hvordan denne verdens problemer mer og mer hopet seg opp. Vi legger også merke til store fremskritt på vitenskapens område, og i kontrast til dette, mangel på fremgang når det gjelder våre sosiale og moralske problemer. En kan spørre seg: Hvor fører dette hen? — — — Hva skal det bli av denne verden? Enten vi har det travelt eller ikke, så skylder vi oss selv å overveie disse spørsmål.

Mord, bedrag, hat, opptøyer m.v. hører til dagens uorden. Disse ting er



»tidens tegn» og sterke bevis på at profetiene i Bibelen blir oppfylt i våre dager.

Spørsmålet er: Hvordan stiller DU deg til dagens situasjon? Ignorerer du disse tydelige tegn og gjør som om de ikke finnes? Har du råd til å la være å se saken i øynene når det gjelder DEG og DIN evighet?

Jesus kan komme når som helst, i et nu, for å hente sine til seg. Er du da rede til å møte Ham? Dette spørsmål er meget alvorlig. Din beslutning avgjør sin evige skjebne. »Se, nå er frelsens dag» 2. Kor. 6,2. Idag har du valget. Derfor »søk Herren mens Han finnes, kall på Han, den stund Han er nær!» Es. 55,6. Hvis du gjør det, vil Jesu forgjettede gjenkomst bli ditt »Salige håp».

Kjell Dalaker

GLIMT FRA ANLEGGET GRINDE-SKRE E-76

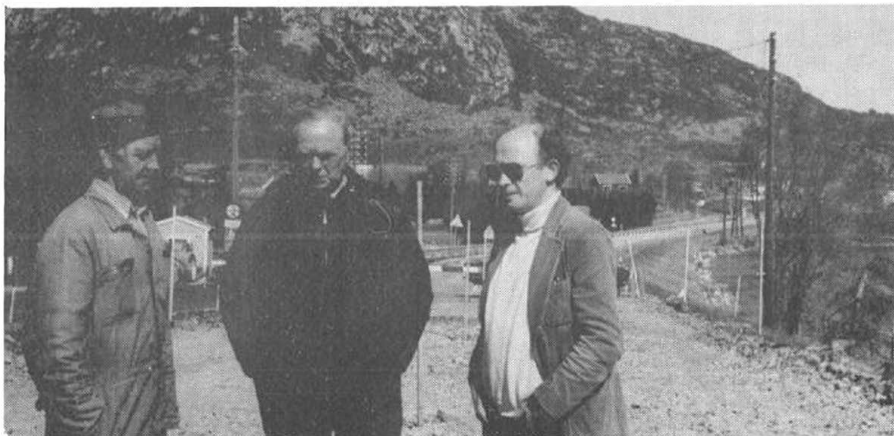
Det ble satt trafikk på en parsell til ferien. Det har tatt forholdsvis lang tid å bygge denne parsellen som er ca. 1300 m lang. Grunnene til dette er flere, blant annet har det vært noen vansker med grunnavstøelsen og det er blitt revet en driftsbygning og et våningshus.

Vi har bygget 2 fotgjengerunderganger, 1 jordbruksundergang og 1 overgangsbru.

Da stigningen på en del av parsellen er 60‰ (1:16,7) har vi bygget krabbefelt i en lengde av 700 m.

I august hadde vi skjønn for neste parsell, og vi håper å få starte opp med den nye parsellen i desember i år.

K. A. Aa



Sammenføring av ny parsell til forrige parsell i Aksdal. Sett fra venstre ser vi ellers vegformann Sverre Helland, avd. ing. Motland og anleggssjef Folgerø.

Foto: K. A. Aarøy.



Oversikt over den nye E-76 mot Haugesund. I forgrunnen formann Sverre Helland

Foto: K. A. Aar

Fra Redaksjonen

REDAKSJONSUTVALG

På møte i Samarbeidsutvalget den 21. juni 1978 ble det valgt redaksjonsutvalg. Det skulle velges tre medlemmer, men det ble bare valgt to. Det tredje medlemmet skulle helst være fra driften eller ha nær kontakt med driften. Dessuten bør vedkommende være om seg og for seg og litt pennefør.

Redaksjonsutvalget består av:

Berny Nilberg, redaksjonssekretær
Arnulf Follaug, foto.

Har noen forslag til et tredje medlem sier vi tusen takk.

REDAKSJONSRAÐ

På møtet i Samarbeidsutvalget den 29. august, ble det valgt nytt redaksjonsråd. Følgende er nå medlemmer av redaksjonsrådet:

Tegner Norvald Egenes, Vegkontoret
Hovedtillitsmann Markus Wiik,
Bærheim Vegsentral
Avdelingsingeniør Kåre Heigre,
Bærheim Vegsentral
Oppsynsmann Magne Rullestad,
Skjoldastraumen
Førstesekretær Svein Magne Olsen,
Vegkontoret
Biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen,
Vegkontoret
Plansjef S. G. Thorsdal, Vegkontoret.

Det tidligere redaksjonsrådet har bestått i flere år. Vi takker dem som var med der, og håper de fortsatt vil være like positive til Ryggjavegen.

AVDELINGSAVIS?

Vi har fått et forslag om at de enkelte avdelingene skulle få anledning til å

dominere hver sitt nummer av »Ryggjavegen» og være ansvarlige for den delen av bedriftsavisen hvor stoffet kom fra avdelingen.

Hva sier avdelingene til det?

Tenk å få lov til å reklamere for seg og sitt uten hemninger?



Skal vi få ut et nummer til jul?

Da må vi ha stoffet innen den 6. november.

Vi tar gjerne imot bilder, historier og annet som kan sette liv i avisene.

TENK BEDRIFTSAVIS!

Hillem
Redaksjonen

Bedriftststavisens funksjon i vegvesenet

Den første bedriftststavisen i Statens Vegvesen var Veggen og Vi. Første nummer av den kom ut i mars 1961. At utgangspunktet var datidens samarbeidsutvalg, var vel ikke noen tilfaldighet.

At samarbeidstanken gis kummerlige vilkår uten informasjon, det vet vi. At en bedriftststavis på den tiden var et sentralt ønske i en så stor etat som vegvesenet, er også forståelig.

Når det gjelder utviklingen av våre bedriftststavisener vet vi at det har skjedd svært mye i de siste år, selv om starten kanskje har vært vanskeligere i enkelte fylker enn andre.

I et utsendt forslag til retningslinjer for bedriftststavisens arbeid fremgår det bl.a. at:

- Bedriftststavisens formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten
- Bedriftststavisene skal være et forum for fri meningsutveksling
- Bedriftststavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten.

Ser vi f.eks. på utviklingen av Veggen og Vi, er mye endret i de senere år. Både utstyr og innhold er forandret. Dette skyldes flere forhold som vil kunne ha gyldighet for alle våre bedriftststavisener.

– Vårt forhold til informasjon generelt er atskillig mer krevende i dag enn for bare få år siden. Skal leselysten mobiliseres, må vi ha appetittvekkende stoff tilberedt på en måte som både apellerer til vår leselyst og interesse.

– Svært mange får i dag så mye informasjon og lesestoff, også av rent fag-

lig verdi, at problemet kanskje heller er å få sortert ut det som er av verdi enn å få tak i aktuelt stoff.

At vi blir klemt inne blant andre giganter og må konkurrere om leselysten bør virkelig få oss til å tenke nøye gjennom hvilke kvaliteter vi bør ha som kan stille oss ut.

At det er vår arbeidsplass avisen stort sett omtaler, gjør vel heldigvis at vi i utgangspunktet ligger gunstig an. Det vi da må huske på er at vi er en stor etat og at det må være en viktig oppgave å holde etatsinteressen varm. Med store geografiske avstander og til dels stor faglig oppsplitting er ikke det noe vi skal regne med å få gratis. Følgelig må det være en viktig funksjon å binde etaten sammen ved alle faggrupper i etaten. Selvsagt kan ikke det gjøres i hvert nummer. Det vesentlige er at det blir god balanse sett over et visst tidsrom.

Jeg nevnte at det var gjennom samarbeidsutvalgene initiativet til bedriftststavisener kom. Jeg tror det fortsatt er aktuelt å la samarbeidstanken være noe av den ideologiske ballast for alle våre bedriftststavisener.

De nyopprettede arbeidsmiljø- og verneutvalgene vil få mange oppgaver i tilknytning til og i forlengelsen av samarbeidsutvalgenes virksomhet. Jeg tror bedriftststavisener vil ha en betydelig funksjon som informasjonsformidler også fra dette arbeidet.

Utenom bedriftststavisener foregår informasjonen normalt via brev, rundskriv notater m.v. Vanligvis vil denne form for informasjon være preget av

stor nøkternhet uten særlige muligheter for å vise de mer menneskelige sider av vårt arbeide.

Det bør da være en viktig funksjon for bedriftsavisene å utfylle bildet og også å presentere de menneskelige sider av etaten — og her finns det mange muligheter.

I de midlertidige retningslinjer står det som nevnt at noe av formålet er å informere de ansatte om det som skjer i etaten.

I første omgang kan det se ut som en »ovenfra og nedover» informasjon. Tenker vi oss om, innebærer vel dette noe mer.

Vi er alle ansatte, uansett skikt. Et eksempel på hva jeg mener faller inn under dette punkt, er bl.a. uttalelser fra Vegdirektoratets øverste ledelse. Nemlig at bedriftsavisene ikke bare er den eneste naturlige måte den kan komme i kontakt med flest av etatens folk på. Men den motsatte situasjon er ikke mindre viktig. Nemlig at bedriftsavisene ofte er den måten ledelsen får inn spesielle opplysninger, synspunkter og nyheter fra fylkene på.

Vi skal tenke på at trass i gode informasjonskanaler kan den formelle vegen være lang og omstendelig fra grasrot til topp. Så langt at mange kan miste motet allerede i starten.

Våre bedriftsavisers sendes nå til kommunene, fylkene, Stortinget og massemedia. Dette betyr at vi får en ypperlig anledning til å informere både publikum og politikere. Selv om bedriftsavisene i første rekke tar sikte på å være informasjon for de ansatte, er det klart at de også kan ha betydning for vårt forhold til omgivelsene, og kanskje er forholdet til våre omgivelser nettopp noe av det vi bør være litt mer opptatt av i tiden fremover.

Etter min mening har vi gjennom bedriftsavisene en enestående anled-

ning til å informere, også utad om det vi er opptatt av. I negativ retning vil jeg nevne at det muligens kan skremme noen fra å skrive at stoffet blir lest både av Vegdirektør og stortingsmenn. Det må bli en felles oppgave å få bort noe av denne frykten. En så omfattende leserkrets bør også kunne gi seg positive utslag i form av økt inspirasjon.

Her i fylket har vi med glede konstatert at dagsavisene er blitt flinke til å plukke ut nyheter både fra Ryggjavegen og Vegen og Vi. En slik bruk av bedriftsavisene kan gi mange interessante perspektiver.

Vi har nå etter hvert fått et styrket informasjonskontor i Vegdirektoratet. Vegen og Vi lå forholdsvis lavt i terrenget i en periode hvor det i første rekke ble arbeidet med å få i gang fylkenes egne bedriftsorganer. Senere er det blitt en opptrapping både i fylkene og av Vegen og Vi.

Så vidt jeg har forstått vil det i nær fremtid bli oppnevnt et forholdsvis hurtigarbeidende utvalg for å utrede informasjonsvirksomheten i vegvesenet. Det er naturlig at også bedriftsavisene fremtidige stilling og status da blir drøftet. Det synes også å være et bevisst ønske fra vår øverste ledelse om å tillegge våre bedriftsavisers økt vekt og betydning i årene fremover.

Når jeg nå har vært inne på flere av de seriøse funksjoner bedriftsavisene bør ha, kan det være passende å avslutte med en oppfordring om at vi ikke må bli så seriøse at vi glemmer rollen som formidler av godt humør og gode historier. — Både i tilknytning til vegvesenets virksomhet og eller er det mange kilder. Sansen for gode replikker tror jeg er velutviklet i etaten vår. Dette bør vi ta frem flere eksempler på å bedriftsavisene våre.

Tho.

Der sør.....

OMLEGGINGEN AV E-18

- ferdig til planlagt tid
- ingen overskridelser
- utført i egen regi
- utmerket forhold til grunneierne

I noen år har trafikkantene på E-18 fra Vikeså og fra Krossmoen støtt på et skilt som fortalte at Statens vegvesen holdt på å bygge ny veg og at vegen var ventet ferdig sommeren 1978. Nå er skiltene borte – for nå er vegen ferdig.

Vi har bedt avdelingsingeniør Martin Aske å gi oss noen fakta i forbindelse med denne omleggingen:

Parsellen Krossmoen–Bjerkreim – Vikeså er 14,5 km. lang.

Arbeidet ble påbegynt sørfra vintren 1973, og det er blitt åpnet bit for bit fra Krossmoen og nordover.

I 1976 var vegen fram til Gjedlakleiv bru, i alt 7 km., åpnet for trafikk.

Parsellen Gjedlakleiv–Gjedrem sør, 3,5 km., ble åpnet for trafikk i 1977. Ved denne åpning ble trafikken satt utenfor Bjerkreim sentrum. I forbindelse med byggingen av denne parsellen forbi Bjerkreim ble også 1,2 km. av fv. 51 omlagt for lokal trafikk. Fylkesvegen har også fått gang- og sykkelveg.

Strekningen Gjedrem-Sør–Vikeså som ble åpnet i år, er 4 km. lang.

Det kan videre nevnes at langs hele E-18 fra Gjedlakleiv til Vikeså (7 km.) er enten gamlevegen beholdt for lokaltrafikk eller det er anlagt gang- og sykkelsti, slik at syklende kan trafikere hele strekningen uten å komme i forbindelse med hovedvegen.

Alt arbeidet er utført i vegvesenets egen regi med egne arbeidere, men

for det meste leide private maskiner. Antall arbeidere har variert fra ca. 30 i begynnelsen til 15 mann, men for det meste en fast stamme på ca. 20 mann.

Hele tiden var det et utmerket forhold til grunneierne. Det er ikke holdt skjønn på noen grunneiere, bare avtaler med dem og faste takster.

Kostnadene for anlegget fordeler seg slik:

Krossmoen–Bjerkreim 8,5 km.:
kr. 28,7 mill. = kr. 3350,- pr. m.

Bjerkreim–Vikeså 6,0 km.:
kr. 19,0 mill. = kr. 3150,- pr. m.

Tidspunktet for åpningen av hele denne vegen ble da planene var klare i 1975 satt til FERIEEN 1978 med en fast bevilgningstakt.

Disse bevilgningsrammer som da ble satt i 1975 kroner, har anlegget fått, og vegen ble åpnet uten overskridelser.

M. A.

Forts. fra side 5

NYTTEN AV SU-FELLESMØTER

Nytten av slike møter er ikke til å ta og føle på. Enkelte av deltakerne kan få en ny giv, andre får nye ideer og impulser. Det er uten tvil nyttig å møte andre som arbeider med stort sett de samme saker og problemer som vi gjør selv, og utveksle erfaringer og meninger. Det får oss til å føle oss mindre isolert, mer som en del av det hele. Det kan også være med å dempe det fenomen som har fått det lite hyggelige navnet »fremmedgjøring».

Nil.

Personalia

TAKK FOR INNSATSEN

Vi har fått beskjed om at disse vil slutte i aktiv teneste i tredje kvartal 1978.

Vegvesenet takkar førebels for innsatsen og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar

Olav Stokkeland,	24.9.78
Berge Torvestad,	30.9.78

VELKOMMEN I VEGVESENET

DRIFTA

Byrja:

Kari Vaage, kont.ass.	
Suldalsanlegget	5.6.78
Jorunn Liv Løvik, vikar kont.ass.	
Bærheim	31.7.78
Grete Jacobsen, vikar kont.ass.	
Bærheim	21.8.78

VEGKONTORET

Bjørg Marit Håland,	
eng. kont.ass. Rs	12.6.78
Bente Petersen,	
eng. kont.ass. Rs	26.6.78
Egil Skarveland,	
jur. saksbeh., Øk	17.7.78
Ellinor Sand, adm.sekr., Ps	28.7.78
Jens Oddvar Aanderaa,	
avd. ing., vikar, P	7.8.78

BILTILSYNET

Sigurd Simonsen,	
kjøretøykontr., Stavanger	21.8.78

Runde tall

Gratulerer med dagen!

65 år:

Berge Torvestad	20/ 9 – 13
Henry Michalsen	7/12 – 13
Manfred Fransson	17/12 – 13

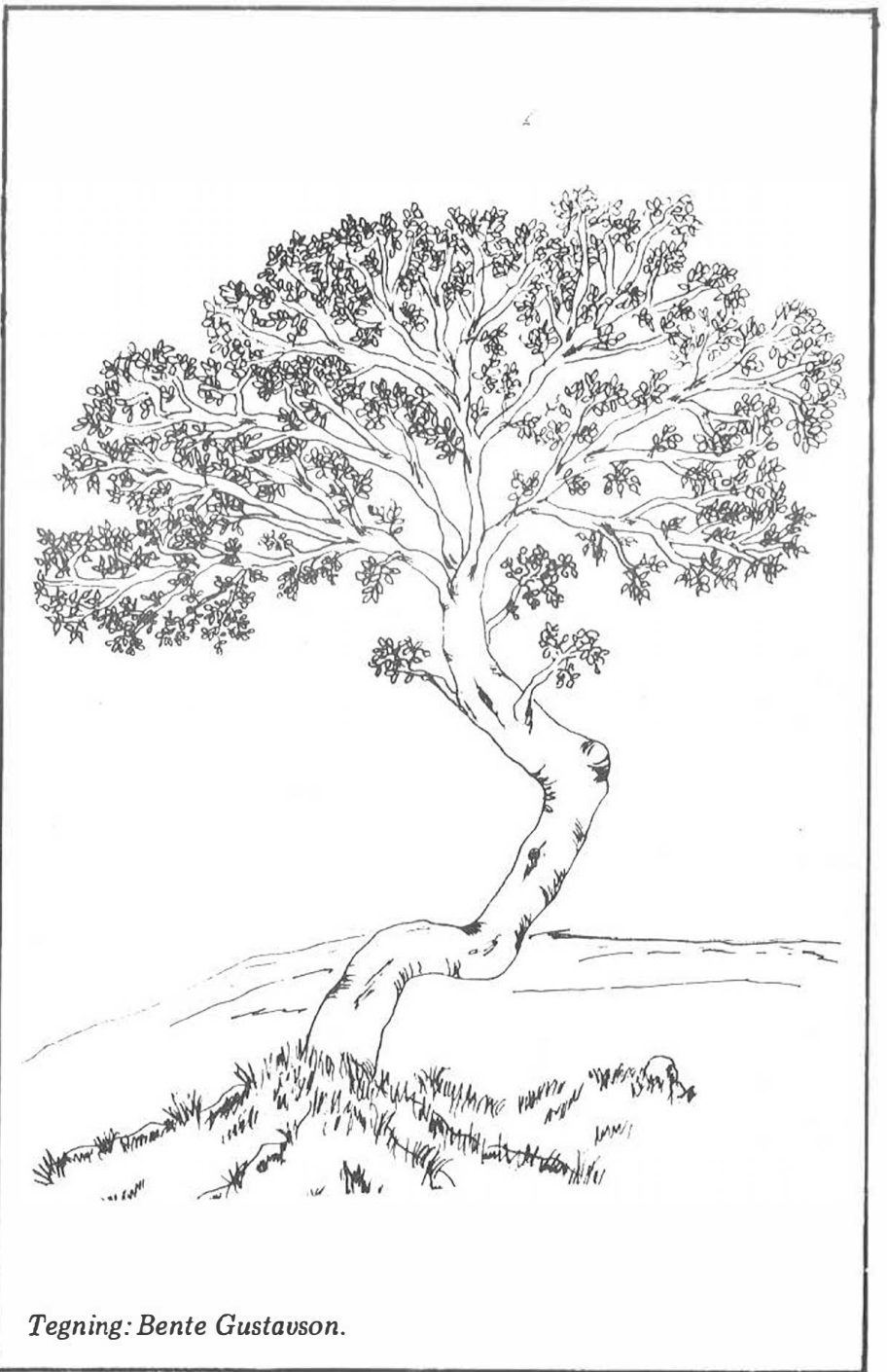
60 år:

Harald Gederø	22/ 5 – 18
Nils Gudmestad	18/10 – 18
Magne Torvestad	19/10 – 18
Henry Risberg	1/11 – 18
Karl Brekke	3/11 – 18
Ragnvald Idland	16/11 – 18
Inga Stephensen	28/11 – 18
Ingolf Johan Øvrebø	16/12 – 18
Agnes Jonassen	21/12 – 18
Severin Heggelund	25/12 – 18

50 år:

Bjarne Opedal	12/ 7 – 28
David Trælhaug	27/ 7 – 28
Birger Sandvik	11/ 9 – 28
Jon Skårdal	12/ 9 – 28
Tom Høyland	13/ 9 – 28
Osmund Helgeland	20/ 9 – 28
Ingvald Mæland	9/10 – 28
Einar Hetland	8/11 – 28





Tegning: Bente Gustavson.