

Rygjavegen



Nr.3 - 79

Innhold:

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

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s.	3
SAMARBEID OVER FYLKESGRENSEN	s.	4
SAMARBEIDSUTVALGETS FORSLAGSVIRKSOMHET	s.	5
SØKNAD PÅ KURS	s.	6
AVSKJEDSFEST	s.	7
LØST OG FAST VEGTRAFIKKSTØY	s.	8
H.M. KONGENS SØLV TIL SVIHUS	s.	12
NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET	s.	13
FRA SU	s.	14
TRYGG TRAFIKK	s.	16
HVEM HAR VÆRT PÅ HVILKET KURS	s.	18
DØDSULYKKE AVVERGET	s.	19
PENSJONISTER IN SPE	s.	23
SE OPP FOR KANTSTEIN	s.	24
VEGDIREKTØR KARL OLSEN	s.	25
PRØVEPROSJEKT I HAUGESUND	s.	28
PERSONALIA	s.	30
DEN SOM SER SØNNEN	s.	31
KRYSSORD	s.	32
NY SEKSJONSLEDER	s.	33
PENERE VEGER	s.	35
PERMISSJONER	s.	36
SAMARBEIDS I BRATLANDSDALEN	s.	37
TILLITSMANNENS SPALTE	s.	39

RYGJAVEGEN

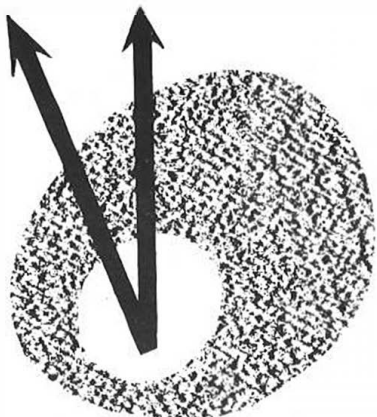
Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redasjonens adresse: Haakon 7. gt. 9, 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen: Berny Lien. Lay-out: Allservice A/S.

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.

Bidragsytere: Ch. Danielsen, O. Hauge, M. Wiik, T. Rein Larsen, B. Lien, O. Hauge, B. Enoksen, K. Rennæs, M. Crosby, P. A. Smedberg, R. Lanne, T. Rypestøl, J. Nesheim, O. Aardalsbakke og S. G. Thorsdal.

Foto: A. Follaug, A. G. Vasbø, H. Haugland og P. A. Smedberg.

Redaksjonen avsluttet: 19/6 - 79. Opplag 1400. Sats og trykk: Allservice A/S.



3 minutt med vegsjefen

Intern kontakt på tvers av fylkesgrenser og ikke minst på tvers av vår plassering i vegvesenet har stor betydning både for trivsel og indre liv i vår etat. Slik intern kontakt kan skje på mange forskjellige måter. Den beste måten er selvfølgelig personlig kontakt der vi kommer sammen og diskutere felles problemer som vi alle er opptatt av. Jeg vil her nevne tre konkrete eksempler på slike kontakter som jeg selv har vært med på i det siste, og som jeg har hatt stort utbytte av.

Det ene er Vegsjefsmøtet i april, det andre er orienteringsmøtet om prøveprosjektet i Haugesund og det tredje er Vegdirektørens tre dagers besøk i Rogaland i mai i år.

Et hovedtema på Vegsjefmøtet i år var driftsformer i vegvesenet. Under dette hovedemnet diskuterte vi slike ting som organisering av anleggsdriften, vegvesenets maskinpolitikk og drift i egen regi kontra entrepriser. Dette er emner som har interesse for alle ansatte i vegvesenet og som i tiden framover vil bli diskutert grundig i hele etaten. Vegsjefmøtene har i de siste årene vært dominert av slike spørsmål som langtidsplanlegging og vegvesenets forhold til politiske myndigheter osv., selv om dette også er viktige spørsmål, var det likevel inspirerende at vi denne gang kunne ta opp ting som var av like stor interesse

for andre ansatte som for vegsjefene.

Den interne kontakten i vegvesenet er bl.a. avhengig av hvilke spørsmål og problemer de enkelte sjikt er opptatt av og ofrer tid på. Når vegsjefene må engasjere seg i spørsmål som f. eks. også Arbeidsmandsforbundet er meget opptatt av, synes jeg det lover godt for etatens indre kontakt.

Prøveprosjektet i Haugesund som blir omtalt i dette nummer av Ryggjavegen, er også i høyeste grad et kontaktskapende tiltak ikke minst mellom våre tjenestemenn ute i driften. Vi på Vegkontoret stiller større forventninger til dette prosjektet og jeg vil gjerne her gjenta de gode ønsker for prosjektet som jeg bar frem for våre tjenestemenn i Haugesundsområdet på orienteringsmøtet i mai. Jeg hadde da inntrykk av at det opplegg som ble presentert fikk en god mottakelse og jeg håper og tror at alle som får med dette prøveprosjektet å gjøre vil gjøre sitt beste for et godt resultat.

Vegdirektørens besøk i Rogaland i mai hadde i høyeste grad noe med intern kontakt å gjøre. Vegdirektøren har som kjent alltid vært levende interessert i vegvesenets personale, organisasjon og interne liv. Opplegget for hans besøk var at han skulle få

Over til side 38

Samarbeid over fylkesgrensen

BESØK FRA HORDALAND VEGKONTOR

Den 25. og 26. april var administrasjonssjef Åland, anleggssjef Sellevold, avdelingsingeniør Handeland (Biltilsynet) og konsulent Axelsen fra Hordaland gjester ved Rogaland vegkontor.

Programmet for besøket var presentasjon av personaleksjonen og drøfting av POU- og opplæringstiltak. Det var også satt av tid til uformelle samtaler mellom de enkelte «fagfolk».

PRESENTASJON AV PS

Hordaland har ennå ikke opprettet personaleksjon slik vi har. Personaleksjonen er fordelt utover i driften og administrasjonen. Gjестene var derfor interessert i å få vite hvordan vi var organisert og hvilke erfaringer vi hadde gjort.

Konsulent Hole gjorde rede for bakgrunnen for at vi hadde funnet det hensiktsmessig å opprette personaleksjon. Det ble understreket at i henhold til Målsetting for personalpolitikken i Rogaland, har ledere på alle nivå, innenfor de rammer som er satt av overordnet myndighet, ansvar for rekruttering, opplæring og utvikling av dem de er satt til å lede. Personaleksjonen er et serviceorgan som «ledere på alle nivå» kan benytte seg av i dette arbeidet.

Her i Rogaland har vi erfart at seksjonens tjenester blir benyttet i økende grad.

POU ER EFFEKTIVISERING.

POU er et effektiviseringstiltak. Det er det viktig at vi er klar over. Det har

alltid foregått en utvikling av organisasjoner og personale. Det er imidlertid først i de senere årene at dette er satt i system. Demokratiseringen i samfunnet og den økte medbestemmelse stiller bl.a. nye og endrede krav til ledelsen. Vegsjefen kom i sin velkomsthilsen inn på utbyttet av det første ledertrainingsprogrammet for toppladelsen ved vegkontoret. Det viktigste ved dette programmet er ikke den formelle opplæringen, men at det ble startet en prosess. Det nytter ikke med en ferdig oppskrift. Alle må gjennom denne prosessen. Hver enkelt må få sine egne erfaringer og finne sitt eget mønster.

Hordaland har opprettet en egen gruppe til å ta seg av POU-arbeidet. Denne gruppen føler at den mangler ideer og nødvendig støtte. En del av hensikten med besøket var å få praktiske råd og å hente ideer. Svein M. Olsen gjorde rede for arbeidet i Rogaland og det ble notert flittig.

INFORMASJON? — KONTAKT?

Under diskusjonen kom det fram at vi aldri kan gi for mye informasjon. Det ble satt et spørsmålstegn ved nytten av den skriftlige informasjon. Den beste måten å informere på — fant vi ut — er direkte kontakt med muligheter for spørsmål og diskusjoner.

Under arbeidet med POU har vi prøvd og feilet, prøvd og lyktes. Denne prosessen er viktig, og det er også viktig at det skjer noe hele tiden, at vi ikke stopper opp.

OPPLÆRING

En av grunnene til at vi i Rogaland satte i gang med opplæring mer in-

Samarbeids- utvalgets forslagsvirksomhet



VI GRATULERER:

Ole Brendeland,

Biltilsynet i Haugesund

Forslag nr. 67—11. Arkivordning for rundskriv i forbindelse med teknisk kontroll av kjøretøy.

Lokal premiering kr. 400,—. Forslaget er sendt HSU for videre behandling.

Kjell Østensvik,

Biltilsynet i Haugesund

Forslag nr. 68—11. Hjelp ved utekontroller. Hodelykter i forbindelse med utekontroller. Gjennomsliktig plastpose til bruk ved utekontroller i regnvær.

Lokal premiering kr. 400,—. Forslaget er sendt HSU for videre behandling.

Andreas Gjesdal,

Bærheim vegsentral

Forslag nr. 73—562. Detaljløsning i forbindelse med oppheng av «store» (5 tons tallerkenspredere) strøpparater.

tenst enn vi hadde gjort før, var at vi registrerte et stort og udekket behov.

I løpet av denne tiden har vi etter hvert utviklet et godt samarbeide med driften, og vi har lært en del om det å drive opplæring. Vi delte de erfaringene vi hadde gjort med Hordaland og håpet at de kan komme til nytte.

BARE EN BEGYNNELSE

Vi håper at dette besøket er en be-

Lokal premiering kr. 1000,—.

OPPMUNTRING FOR

IKKE PREMIERTE FORSLAG

Under sak 5/78 tok nemnda opp spørsmålene vedrørende informasjonsplakat, diplom og «trøstepremie». På grunn av den faste sekretærens sykdomsfravær er det ikke blitt gjort noe med dette.

Når det gjelder oppmuntringspremie ble vi enige om å få gjort noe med dette snarest mulig. Berny Nilberg fikk i oppdrag til neste møte å undersøke hvorvidt en kan få laget en pen gjenstand hos lokale leverandører til ca. 60 kroner. Den gjenstanden vi kommer fram til, bør bestilles i 100 eksemplarer slik at vi har en gave til den pensjonistene som har mindre enn 15 års tjenestetid.

Vi er nå kommet så langt i dette arbeidet at vi bare har to gjenstander å velge mellom. Dette valget må vi gjøre før sommerferien, slik at i neste nummer håper vi å kunne presentere oppmuntringspremien.

Nil.

gynnelse på et videre samarbeid over fylkesgrensen, både når det gjelder POU og annen virksomhet. Slike besøk gir nye impulser og verdifull erfaringsutveksling. Ikke minst viktig er den personlige kontakten mellom folk som arbeider innen de samme saksområder.

Vi takker for besøket og sier Vel møtt neste gang.

Nil.

Søknad på kurs

Hvem innvilger/avslår?

Det er opplæringsutvalget som innvilger eller avslår søknader om deltakelse på kurs, og som styrer de midler vi har fått tildelt til opplæring.

For å kunne ta en riktig avgjørelse må utvalget ha en uttalelse fra søkerens overordnede. Denne uttalelsen skal inneholde begrunnelse for at søknaden anbefales eller ikke anbefales.

Hvordan søker du?

Det er mange som er usikre på hvordan de skal gå fram når de skal søke på kurs. Nedenfor har vi forklart framgangsmåten og en del av saksbehandlingen.

Sentrale kurs og konferanser

Vegdirektoratet står for den sentrale opplæringen. Melding om kurs/konferanser blir sendt vegkontoret med opplysning om hvilken type deltakere kurset/konferansen er beregnet for. Personalseksjonen sender kopi av meldingen til de aktuelle avdelinger som så gir beskjed tilbake til Personalseksjonen om hvem de ønsker skal meldes på, og i hvilken rekkefølge. Prioriteringen er viktig fordi vi ikke alltid får med alle de vi ønsker å ha med.

Personalseksjonen sender så påmelding/søknad om deltakelse til Vegdirektoratet.

FAD-kurs:

Forbruker- og administrasjonsdepartementet driver også en utstrakt opplæring av statsansatte. Søknad til disse kursene skrives på skjema P-013. Dette skjemaet får du på Personalseksjonen. Søknaden sendes via din

foresatte, som skal gi en uttalelse på skjemaet, til Vegsjefen i Rogaland

Personalseksjonen sørger for at søknaden blir sendt videre. Er det flere som søker på samme kurs, setter opplæringsutvalget opp en søkerliste i prioritert rekkefølge.

Eksterne kurs:

Søknader på eksterne kurs skal også gå «tjenesteveg». Det vil si at du skal legge søknaden og kursprogrammet fram for din foresatte og få en uttalelse om kurset i forhold til ditt arbeid. Når dette er gjort, sendes søknaden med uttalelsen til Vegsjefen i Rogaland. Er det flere fra avdelingen som søker, skal den foresatte sette opp en liste som viser prioriteringen av søkerne.

Opplæringsutvalget behandler søknaden så snart som mulig, og du får beskjed om resultatet.

Det er DU SELV som sørger for påmelding til eksterne kurs når opplæringsutvalget har innvilget søknaden.

Brevkurs

Ved søknad på brevkurs skal du gå fram på samme måten som ved eksterne kurs.

Hvis opplæringsutvalget innvilger søknaden, er det regelen at du selv betaler kursavgift m.m. Denne får du refundert når kurset er slutt og du legger fram bevis for fullført kurs og kvittering for betalt kursavgift.

Reiseregning.

Du vil som regel bli bedt om å sende inn separat reiseregning for det kurset du har vært på. Dette må gjøres umiddelbart etter at kurset er slutt. Spesielt viktig er dette på slutten av

Avskjedsfest

FOR KONSULENT JONAS SKRETTING — BILTILSYNET I STAVANGER

Fredag 30. mars d.å. takket konsulent Jonas Skretting av ved biltilsynet i Stavanger, og i den anledning laget UFO-gruppen en tilstelning ved stasjonen.

Jonas Skretting ble ansatt ved bilsakkyndigkontoret 1. oktober 1960. Han hadde tidligere vært ansatt som politi ved Rogaland politikammer.

Spesielt innbudte gjester var vegsjef Ch. Danielsen, biltilsynssjef Ch. Fr. Hansteen, konsulent P. Hole og fra bilbransjeforeningen K. Rosenberg, samt alle våre pensjonister og Skrettings frue. Avd.ing. E. Brigtsen var blitt forespurt om å lede tilstelningen.

Etter nydelig kaffe og kaker sa først vegsjefen noen velvalgte ord og overrakte blomster til Skretting. Et vell av blomster var kommet til Skretting i anledningen at han har vært ansatt i nesten 20 år ved biltilsynet (tidl. Statens bilsakkyndige). Hansteen, Hole og Rosenberg rettet også en takk og hilsen til Skretting, samt tidligere stasjonssjef Joh. Jacobsen, som muntert ønsket den «nybakte» pensjonisten «velkommen etter». Nåværende

stasjonssjef O. Aardalsbakke takket Skretting hans innsats gjennom alle år og overrakte gavekort og blomster fra kollegaer. Til slutt reiste hovedpersonen seg og takket varmt for gaver, blomster, gode ord og godt samarbeid, og la til at han gledet seg til å gå inn i pensjonistenes rekker og få bedre tid til bl.a. sin store hobby, ha-gen.

Vi ønsker lykke til!

T. Rypestøl/R. Lanne



Jonas Skretting

Foto: H. Haugland

regnskapsåret. Når du har fått innvilget et kurs, har opplæringsutvalget «øremerket» midler til å betale utgiftene. Venter du for lenge med å sende reiseregning på slutten av året, blir disse midlene stående unyttet, og vi taper dem.

Tidsfrister.

Det er viktig at de tidsfrister som er

satt, overholdes. Personalseksjonen og opplæringsutvalget må få en rimelig tid til saksbehandlingen, og du må ta hensyn til postgangen.

Derfor — VÆR UTE I GOD TID
MED SØKNAD PÅ KURS.

Nil.

Løst og fast om vegtrafikkstøy

Støy er et stadig økende samfunnsproblem. Anslagsvis er det ca. 300.000 mennesker her i landet som er sterkt berørt av støy fra vegtrafikken. Miljøverndepartementet har i St.meld. nr. 50 (1976—77) «Tiltak mot støy» gitt uttrykk for at støyproblemet skal bekjempes slik at forholdene ikke forverrer seg, men blir gradvis bedre.

Karsten Rennæs er vår «støymann» og vi har pratet litt med ham om støy.

— Hvordan skal vi bli kvitt, eller få redusert støyen?

— Det er mest naturlig at støyen angripes ved kilden — dvs. bilen. I så henseende vil myndighetene etter hvert legge opp til en politikk hvor det legges en større avgift på de mest støyende kjøretøyer. Det vil ta mange år før vi oppnår noe konkret støyreducerende effekt av et slikt opplegg. I mellomtiden må vi ty til andre midler for å bedre forholdene, og vegvesenet vil i første rekke være engasjert med tiltak for å hindre støyutbredelse, dvs. bygging av vuller og skjerm mellom veg og støyømfintlig bebyggelse.

— Vuller og skjerm vil kreve plass, ikke er det pent heller. Hva annet kan vi gjøre?

— På de vegstrekninger der det ikke er praktisk mulig å bygge skjerm eller voll p.g.a. manglende areal eller ut fra hensynet til estetikk, vil det bli aktuelt med fasadeforbedring av boligene, dvs. at isolasjon i veggene forbedres, og vinduer og ventiler skiftes ut med nye, som gir en bedre støydempende effekt.

— Hvem skal sørge for at det blir gjort?

— Arbeidet med fasadeforbedring vil bli administrert av Husbanken og kommunen i fellesskap, men vegvesenet vil også bli trukket med i arbei-

det da skjermingstiltak og fasadeforbedring må vurderes i sammenheng.

— Hvem skal betale for støytiltak?

— Generelt er vegvesenet pålagt det økonomiske og faglige ansvar når det gjelder å gjennomføre støydempende tiltak ved bygging av nye veger. Men utbyggeren (kommunen) må også være med å finansiere støytiltak når det planlegges boligområder m.v. i nærheten av riksveger. St. meldingen tilrår en kostnadsfordeling i følgende tre tilfeller:

Ved nyanlegg eller utbedring av eksisterende veg i boligområder vil vegvesenet som en hovedregel bære de nødvendige kostnader for å oppnå et akseptabelt støynivå etter utbyggingen. Ved utbedring av eksisterende veg som ikke medfører noen vesentlig forverring i støyforholdene, men hvor støynivået fra før var for høyt, kan det være aktuelt at kommunen helt eller delvis dekker utgiftene.

I nye utbyggingsområder hvor riksveg og boligområde planlegges samtidig, burde spesielle støydempende tiltak være nødvendig ved en fornuftig arealplanlegging. Eventuelle merkostnader som følge av dyrere trase vil bli dekket av vegvesenet. Likeledes forutsettes at boligbyggeren dekker merkostnadene med spesielle løsninger i boligområdet.

Ved bygging av boliger inntil eksi-

sterende ved gjelder som hovedregel at utbyggeren skal betale.

— Det er jo like mye støy langs eksisterende veger. De som bor der, skal de koste støyskjerming selv?

— Langs **eksisterende veger** vil vegvesenet fullfinansiere støyskjermingstiltak, men dette gjelder selvfølgelig innenfor visse kostnadsrammer. I planperioden 1978—81 er det bevilget 105 mill. kr. (for hele landet) som skal brukes til skjermer/voller og fasadeforbedring. Ca. 2/3 av midlene vil bli benyttet til skjermer/voller og 1/3 til fasadeforbedring. Foreløpig har Rogaland fått 1,5 mill. kr. av disse pengene for 1978—79, og med muligheter for tilleggsbevilgninger. Stavanger kommune har fått bevilget kr. 350.000,— til fasadeforbedring for 1979.

— Hvordan har dere fått oversikt over støyforholdene?

— For å få en oversikt over støyforholdene i fylket og for lettere å kunne foreta en fornuftig prioritering, har vi registrert boliger som er utsatt for et støynivå større enn 60 d B (A). Registreringen går ut på at vi har tatt for oss alle riks- og fylkesveger med ÅDT større enn 1000 kjøretøyer, og har benyttet en forenklet bilregistreringsmetode som tar utgangspunkt i ÅDT, avstand fra veg, hastighet og stigning. Denne registreringen samt et grovt kostnadsoverslag viser at ved å gjennomføre tiltak for de støyutsatte boligene vil kostnadene beløpe seg til ca. 75 mill. kr. og ca 55 mill. kr. for henholdsvis riks- og fylkesveger.

— ÅDT? Hva betyr egentlig det?

— ÅDT er en forkortelse for årsdøgntrafikk, dvs. den totale trafikkmengde som passerer et snitt av en veg i løpet av ett år, dividert med antall dager i året, som er 365.

— Takk! Hva gjør dere så videre?

— Neste skritt i planleggingen er ut-

arbeidelse av oversiktsplaner, dvs. vi tar for oss en kortere vegstrekning som er sterkt belastet støymessig, og utarbeider en hovedplan for støytiltak. Stavanger kommune har fått høyeste prioritet, og den første oversiktsplanen som er blitt utarbeidet, gjelder E-18, motorvegen fra Kielandsmyr til tunnelen.

En liknende oversiktsplan er under arbeide for Madlavegen. Planarbeidet foregår i samarbeid med kommunen. Det er en klar forutsetning i Stortingsmeldingen at kommunen skal delta i arbeidet og at eventuelle kostnader til konsulenthjelp skal deles likt mellom kommunen og vegvesenet.

— Kan vegvesenet sette igang dette arbeidet uten videre?

— Før bygging kan settes i gang må det utarbeides deltallplaner som skal godkjennes av bygningsrådet. Foreløpig har vi vedtatte planer for deler av motorvegen på østsiden ved Tjodolvsgt. og ved Barnas hus. Godkjent plan foreligger også på Rv 14 i Randabergvegen. Anleggsarbeidene vil i løpet av året bli utført av vegvesenet i egen regi.

— Når du sammenlikner skjermer og voller, hva er å foretrekke?

— Sett fra et estetisk synspunkt er det ønskelig å bygge voller fremfor skjermer. En voll vil lettere kunne tilpasses terrenget og bli en naturlig del av landskapet. Voller er plasskrevende, i byer og tettsteder hvor behovet er størst er det sjelden plass til voll. Den akustiske dempningseffekten for voll evt. skjerm er omtrent likeverdige. Vollen har den fordel at den i en viss grad er lydabsorberende og det vil ikke medføre høyere støynivå på motsatt side av vegen p.g.a. refleks.

— Kan noe gjøres for at skjermene får mer ti lalende utseende?

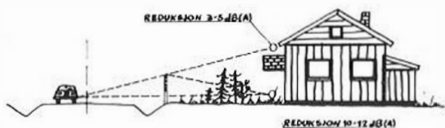
— En skjerm bør nødvendigvis ikke bli et uromoment langs vegen og i

landskapet. Ligger forholdene til rette, bør det beplantes langs skjermen, slik at den delvis blir skjult.

— Vil en skjerm gi tilfredsstillende reduksjon av støyen?

— I hvilken grad en skjerm gir en støyreducerende effekt, er avhengig av flere faktorer — en tung skjerm i betong bør nødvendigvis ikke være bedre enn en lett skjerm av tre, noe av lyden vil alltid gå over skjermen. Det som er viktig for å oppnå god effekt er skjermens høyde og dens plassering i forhold til støykilden og mot-takeren. Dette illustreres best ved en skisse:

SKISSE A



— Hva slags materialer lages de fleste skjermene av?

— Det finnes en rekke prefabrikerte skjermmer på markedet som produseres i Norge og utlandet av ulike materialer som stål, aluminium, betong, tre og plast. Tre synes å være det materialet som folk flest er fortrolig med. De første støyskjermene vi skal bygge vil bli treskjermer i trykkim-

pregnerte materialer.

— Hva er prisen?

— Treskjermer er også de billigste, for en 3 m. høy skjerm koster det ca. 1000 kr. pr. m. som også inkluderer fundamenteringen. En betongskjerm er ca. 200 kr. dyrere pr. m. Fundamenteringen utgjør en vesentlig del av kostnadene — ikke minst her på vestlandet hvor en må regne med større vindbelastning enn for landet for øvrig. Støyskjermingsanlegg kan bli adskillig dyrere enn antydnet ovenfor hvis en må bygge forstøtningsmur for å få plassert skjermen.

— Hvordan måler dere støyen?

— Vegkontoret har gått til anskaffelse av en støymåler — et engelskprodusert instrument (CEL 126 E) som måler ekvivalent støynivå, dvs. en gjennomsnittsverdi over en tidsperiode. Innebygd i instrumentet er det en elektronisk regnemaskin som behandler data statistisk og gir blant annet verdier for maksimal- og minimumsnivå. En «printer» gir automatisk utskrift av alle data. Instrumentet kan være i drift ubetjent i flere timer eventuelt døgnet om det er ønskelig. Vegkontoret utfører støymålinger hos folk som klager på støyen, og vil følge opp med målinger før og etter et støyskjermingsprosjekt er gjennomført.

— Det er vel en støygrense som det må tas hensyn til?

— Det foreligger idag ikke vedtatte normer for støygrenser. Miljøverndepartementet arbeider med saken og har bedt om en uttalelse. Vegdirektoratet har oversendt et forslag til støynormer og tilrår at Normer for vegtrafikkstøy bør være *veiledende og ikke bindende*.

En forenklet fremstilt anbefales følgende grenseverdier for vegtrafikkstøy:

	Ekvivalentsnivå i løpet av døgnet dB (A)		Maks nivå inne om natten dB (A)
	Inne	Ute	
Boliger, hytter	55—65	35—40	50—55
Helseinst., skoler, barnehager	50—60	30—35	45—50

— Her er det noe jeg ikke forstår. Hva er dB (A)?

— dB (A), det leses desibel A, og er en skala for lydtrykk, som opprinnelig ble laget av ingeniøren A. G. Bell. A er betegnelsen for et spesielt filter som støymåleren er utstyrt med, og som korrigerer de innkomne lydene slik at det er i samsvar med det menneskelige ørets måte å oppfatte lyd på.

For å få en ide om hva dB (A) står for kan nevnes at 40 dB (A) tilsvarer lydnivået mellom to mennesker som fører en fortrolig samtale. 60 dB (A) tilsvarer lydnivået fra radioen i stuen. En reduksjon i støynivået på 8—10 dB (A) oppfattes av det menneskelige øret som en halvering av lydnivået.

— Noen spesielle synspunkter til slutt?

— Mange mennesker er plaget av støy og det er viktig at en arbeider med problemet for å bedre forholdene. Spesielt bør vi ved planlegging av nye veger vurdere støynivået og legge forholdene til rette slik at støydemningstiltaket enten kan gjennomføres under selve veganlegget eller på et senere tidspunkt når trafikk og støynivå tilsier det.

— Er det noen motforestillinger vedrørende bygging av skjermer og voller?

— Langs eksisterende veger er det ofte vanskelig å gjennomføre støytiltak som voller og skjermer. Skjermer og voller har også negative innvirkninger, f.eks. voller er arealkrevende, skjermer gir dårlig sikt i kryss og kan

føre til flere ulykker, skjermer påfører vegvesenet større vedlikeholdsutgifter og vanskeliggjør det generelle vedlikeholdet langs vegene. Skjermer hindrer utsikten både for beboerne og trafikanter. Tatt i betraktning en del av disse motforestillinger bør en ikke bygge skjermings tiltak i «hytt og vær». Forholdene bør ligge til rette og det som bygges bør gjøres ordentlig.

— Det må da være andre løsninger for å redusere støyen inne i husene?

— For å bedre støynivået innendørs synes fasadeforbedring å være en meget god løsning. Vinduer med 3 glass gir en støyreduksjon på ca. 35 dB (A). Med et utendørs støynivå på 80 dB (A) — som er meget høyt — vil en få redusert støynivået innendørs til 45 dB (A) som regnes for å være akseptabelt. Utbedring av fasaden gir også besparelse i fyringsdriften.

— Vi forstår at mye gjøres for å bedre støyforholdene, men det koster penger, og der er et stort gap mellom bevilgninger og behov. Er det vilje hos de bevilgende myndigheter å satse så mye på dette miljøproblemet?

— Det er riktig, støyskjerming er kostbart og eventuelle utbedringer som gjennomføres må gå på bekostning av andre prosjekter. Vegmyndighetene vil uten tvil stå ovenfor meget vanskelige prioriteringsoppgaver i tiden fremover.

H. M. Kongens sølv til Svihus

**LENGER ARBEIDSTID
I VEGVESENET
ENN GJENNOMSNITTS-
ALDEREN ER
FOR DE ANSATTE**

Familien og alle arbeidskameratene til Lars Svihus var til stede da han ved en enkel høytidelighet på Bærheim Vegsentral, fikk overrakt H.M. Kongens fortjenstmedalje i sølv.

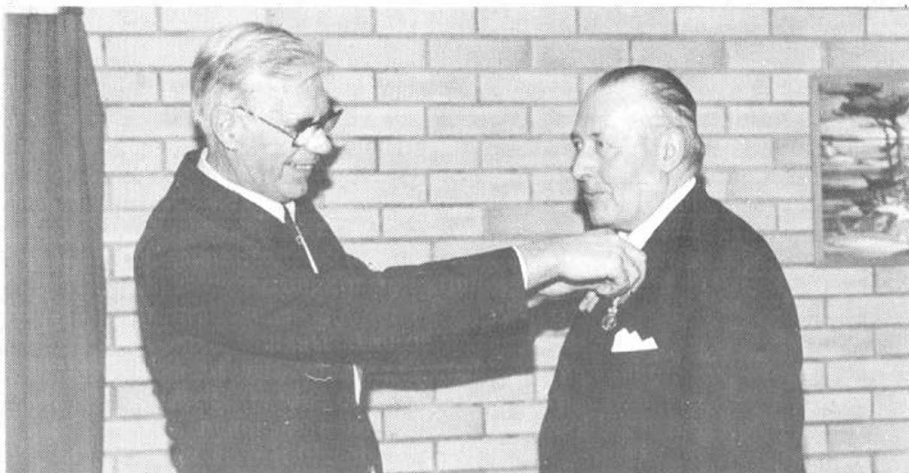
Det var vegsjef Danielsen som på vegne av H.M. Kongen overrakte medaljen og diplommet. I sin tale kom Vegsjefen inn på bakgrunnen for at Lars Svihus fikk denne utmerkelsen. Det er ikke bare hans lange tjenestetid - 54 år - som har hatt betydning, men også den måten han har skjøttet sin tjeneste på. Stikkord for Lars Svihus sitt forhold til vegvesenet er lojalitet, trofasthet, pliktoppfyllelse, initiativ, tiltakslyst, fantasi og arbeidsglede.

Overingeniør Løken, leder for Maskinavdelingen, sa i sin hilsen at da han begynte i vegvesenet for 30 år siden, var Svihus alt en gammel mann. Ikke så mye av år, men av erfaring. Det sies at nordmenn er født med ski på bena. Om Svihus kan vi si han er født med en skyffel i hånda. Det var alltid lett å spørre Svihus om en tjeneste. Han svarte aldri nei - eller et tvetydig ja. Svaret var et greit ja, og han gjorde jobben med glede.

Bak enhver mann som lykkes, står det en kvinne. I sitt liv har Svihus hatt god støtte av sin kone, og ellers hele sin familie.

Løken overrakte fru Svihus en blomsteroppsats som takk for hennes innsats.

Varaordføreren i Sandnes, A. Sandnes, sa at det var med glede og ære han hadde tatt imot innbydelsen om å være tilstede. Det er ingen vanlig begivenhet i Sandnes kommune at en



Vegsjef Ch. Danielsen overrakte H. M. Kongens fortjenstmedalje til Lars Svihus.

Foto A. G. Vasbø.

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

Nr. 010 VEGEN I LANDSKAPET
(Ryggstiftet i A4)

Med de krav som stilles til teknisk standard, trafiksikkerhet og rasjonell transport er vegene blitt et dominerende byggverk i landskapet. Det er derfor nå mer enn tidligere nødvendig å understreke ansvaret for landskapet og den natur som berøres av veganlegget.

Denne publikasjonen tar sikte på å gi en innføring i den landskapsmessige vurdering av vegprosjektet. Formålet er å gi bakgrunnstoff og anbefalinger ved planlegging og gjennomføring av nye prosjekter.

Nr. 022 HÅNDBØKER —
Oversikt over utgitte hånd-

bøker og enkelte andre publikasjoner fra Vegdirektoratet 4. utgave. (Ny utgave -79). (Ryggstiftet A4).

I denne 4. utgaven av oversikten er det tatt med de håndbøker som er kommet til siden forrige utgave og utelatt enkelte uaktuelle publikasjoner.

Bøkene er gruppert etter samme mønster som tidligere — men i tillegg er det laget et stikkordregister som vil gjøre det enda enklere å finne frem til de aktuelle emner.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l. blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

av innbyggerne får Kongens for-tjenstmedalje. Det å ha samme arbeidsgiveri 54 år er i seg selv en begivenhet. Vi lever i en urolig verden, og stabil arbeidskraft er av vesentlig betydning.

Svihus har nytt tillit og respekt, vist oppfinnsomhet og nevedyktighet. Varaordføreren i Sandnes overrakte blomster og sa det var en glede og en ære å overbringe kommunens hjertelige gratulasjoner.

Markus Wiik fremførte hilsen og overrakte blomster fra arbeidskamerater og Arbeidsmannsforeningen.

Lars Svihus takket Vegsjefen for hans arbeid med å skaffe ham denne utmerkelsen. Han takket for gode ord og velvilje, men han syntes at

«skrøyden va' någe øvedreve».

Olaug Austrått, datter til Svihus, takket for at barna fikk være med på denne begivenheten, og for at de fikk hilse på farens arbeidskamerater.

Driftsjef Njå kom inn på den «samlingen» Svihus måtte ha i hodet av begivenheter og hendelser i vegvesenets utvikling gjennom den menneskealder han har vært der. Dette burde bli skrevet ned.

Det var Personalseksjonen og UFO-gruppe 4 som sto for arrangementet. Per Hole bandt det hele sammen på sin fine, lune måte.

Njå takket på vegne av deltakerne for et hyggelig arrangement og for god mat.

Nil.

Fra SU

UFO = UFORMELLE KONTAKTGRUPPER

Vi synes vi har skrevet mye om UFO i det siste, likevel er der krav om mer informasjon. Vi ber de som er interessert, om å finne fram Rygjavegen nr. 1/75, 1/76 og 2/78.

På oppfordring bringer vi her de retningslinjene som pr. dags dato gjelder for de uformelle kontaktgruppene.

Nil.

RETNINGSLINJER FOR UFO-GRUPPENE

Definisjon

Uformelle samarbeidsgrupper er et supplement til Samarbeidsutvalget (SU) og skal opprettes i hvert vegmesterområdet, ved vegkontoret og ved biltilsynet.

De uformelle gruppene (UFO-gruppene) er et lokalt samarbeidsutvalg i vedkommende distrikt der arbeidere og ledelse er representert. Med ledelsen forstås her vegmester/oppsynsmann.

Ved vegkontoret/biltilsynet har representanter for de ansattes organisasjoner og ledelsen plass i gruppen.

UFO-gruppen er direkte tilknyttet Samarbeidsutvalget. Det området som gruppen skal arbeide i er avgrenset av vedkommende vegmesterområde/vegkontoret/ biltilsynet.

Formål

UFO-gruppen er et bindeledd mellom Samarbeidsutvalget og de ansatte. Gruppen skal arbeide for å supplere og effektivisere det arbeidet SU gjør.

UFO-gruppen er et hjelpemiddel til å føre beslutningsprosess og pro-

blemløsning ut i lokalmiljøet. Den skal i størst mulig utstrekning arbeide for å få avgjort alle saker som tas opp lokalt. Bare når tvister oppstår eller når saken har betydning for hele fylket, bringes den videre til SU.

UFO-gruppen er et organ som skal søke å knytte tjenestemenn og deres foresatte nærmere hverandre i samarbeid. Den skal arbeide for å øke forståelsen for og kjennskapet til hverandres arbeidsfelt og de avgjørelser som fattes.

Arbeidsområde

Gruppens arbeidsoppgaver omfattes stort sett de samme saksområder som Samarbeidsutvalgets.

På grunn av at gruppene er uformelle er de ikke knyttet til samarbeidsavtalen. De kan derfor behandle saker som ligger utenfor denne avtalen. En må være oppmerksom på at saker som ikke omfattes av samarbeidsavtalen ikke kan legges frem for SU.

Gruppene skal innenfor vegmesterområdet/vegkontoret/biltilsynet være et organ for å fremme trivsel og effektivitet. Gruppen skal videre være et organ for informasjon, kommunikasjon og medinnflytelse.

Gruppen kan behandle spørsmål som angår bl.a.

- Drift, driftsplaner og økonomisk status
- Planer på kortere og lengre sikt
- Rasjonaliseringstiltak
- Anskaffelse av teknisk utstyr
- Foreslåtte og planlagte endringer
- Verne- og helsetiltak

- Velferdstiltak
- Yrkesopplæring og etterutdanning
- Orientering av nyansatte
- Forslagsvirksomheten
- Arbeidere med nedsatt arbeidsevne
- Personal- og organisasjonsutvikling

Sammensetning

UFO-gruppene sammensettes slik at alle deler av arbeidsdriften blir representert. Gruppene kan bestå av 4—8 medlemmer. Antallet avgjøres særskilt for hver enkel gruppe.

I distriktene bør en ved sammensetningen ta hensyn til geografisk spredning av medlemmene, men likevel søke å holde antallet medlemmer så lavt som mulig.

En del av et vegmesterområde må ansees som representert uansett fra hvilken avdeling representanten kommer. Gruppens medlemmer må derfor anse seg som talsmenn for alle dem som er bosatt eller har sitt arbeid i den delen av vegmesterområdet vedkommende kommer fra.

I alle gruppene skal oppsynsmennene ha to representanter, en fra anlegg og en fra vedlikehold. De andre plassene i gruppen er for arbeidernes representanter. I enkelte tilfeller kan andre ordninger komme på tale, slike endringer må godkjennes av SU's formann og sekretær.

På vegkontoret og biltilsynet skal minst 2 representanter være fra ledelsen.

Rettigheter

Gruppen kan innby representanter fra vegadministrasjonen til sine møter.

Gruppen har rett til å møtes i arbeidstiden.

Det stilles hvert år et pengebeløp til gruppens rådighet til bevertning på møtene.

Deltakere utenfra er gruppens gjester og har ikke stemmerett.

Valg, funksjonstid og møtevirksomhet

Samarbeidsutvalget tar initiativ til at det holdes valg. Dette skjer ved henvendelse til de ansattes organisasjoner på lokalplanet.

Gruppene skal virke i to år om gangen. Gruppens sammensetning må meddeles SU.

Gruppen velger selv sin leder og sekretær. Disse stillingene kan gå på omgang, men dersom gruppen ønsker det, kan vervet has av samme personer i valgperioden.

Det bør holdes minst to møter i året, ellers etter behov. Møter skal holdes når en av partene krever det.

Det skal settes opp protokoll fra møtene etter de retningslinjer SU trekker opp.

SU's sekretær bør innkalles til gruppens møter og han/hun bør møte i den utstrekning det er mulig. SU's sekretær skal være gruppen behjelpelig med råd, rettledning og informasjon om andre gruppers virke.



Trygg Trafikk



Stor oppslutning om frivillig trafikksikkerhetsarbeid i Rogaland

I Rogaland var det stor interesse for den økonomiske støtten Trygg Trafikk skulle dele ut i år. Det ble delt ut i alt kr 305.000,—. Av disse har ca. kr 62.000,— gått til Rogaland.

Hvert år deler Trygg Trafikk ut ca. kr. 300.000,— til frivillig trafikksikkerhetsarbeid. Pengene må brukes til såkalte ikke fysiske tiltak, som informasjon og opplæring. Videre er det frivillige organisasjoner, lag, foreninger, som kan søke om slik støtte for å bedre trafikkkulturen blant barn og voksne i sitt nærmiljø.

Beløpet som er tildelt Rogaland, er godt fordelt i hele fylket, og de aller fleste av oss som bor her vil bli oppmerksomme på forskjellige aktiviteter i vår og til høsten.

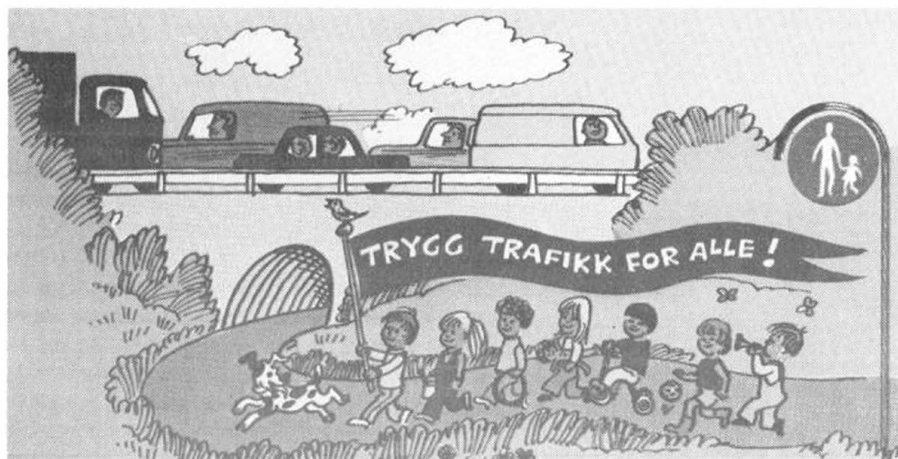
Det klages en del på farlige skoleveger, men det viser seg at svært mange av skolebarna også har dårlige vaner når de ferdes i trafikken. Dette

har samarbeidsutvalgene ved mange av skolene i fylket tatt konsekvensen av, idet de har bestemt seg for å gjøre en ekstra innsats. På denne måten vil også foreldrene få anledning til å delta aktivt.

Det skal bl.a. arrangeres trafikkdag eller -dager, sykkelkurs, sykkelløp, andre konkurranser som bl.a. tegnekonkurranser og utstillinger. Videre vil en del utvalg arbeide med lokalisering av farlige strekninger og punkt på skolevegen, og utarbeide «lokale» foldere til foreldre og /eller andre som bor i skolekretsene.

Disse tiltakene kommer i tillegg til skolens trafikkundervisning som er såkalt obligatorisk emne ifølge Mønsterplanen. På hvert klassetrinn skal det undervises 10 timer pr. år. Vel 30 samarbeidsutvalg har begynt planleggingen, og enkelte steder er de allerede i gang med gjennomføringen av en del aktiviteter.

Haugesund og Karmøy Junior

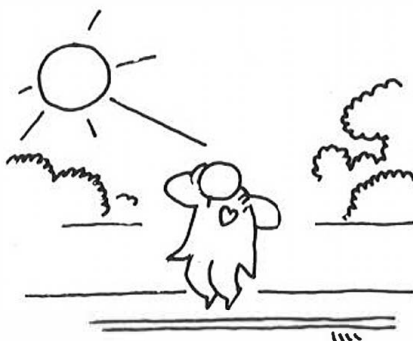


Kumbel

*Vi lærer os at lytte til
alt det, vi burde ville,
saa det der sir os, hvad vi vil,
har lært at tie stille.*

*Kun sjældent kan vi følge frit
hin røst i vore hjerter,
men saa er det til gengæld skidt,
den ikke mere er der.*

Kumbel



Chamber har fått kr 20.000,— til Trafikk -79 som sikkert de fleste i distriktet kjenner til.

Rogaland Krets av Norges Husmorforbund arrangerte i slutten av mars et seminar som de hadde kalt «Heimen og trafikksikkerheten». Seminaret var beregnet på husmorlagene i fylket. Hensikten var å gi husmorlagenes representanter en generell orientering om bl.a. trafikk, trafikkulykker, bygging av vegger og gang/sykkelveger, og gi praktiske tips og opplysninger om hva husmorlagene kan gjøre i sitt nærmiljø for å øke trafikksikkerheten. Til dette seminaret har Rogaland Krets fått vel kr 7.000,—. Resten av pengene som er bevilget til Rogaland, går til bygdeungdomslag i Sola og Nedstrand, barnelosjen «Lyngblomsten», MA-

Midt-Jæren, ungdomsgruppa Cross, og 4 samarbeidende velforeninger i Egersund, husmorlag og bondekvinnelag.

Det vil bli arrangert trafikkdager og traktortevling, trafikk møter, bil- og trafikkurs, mopedmesterskap, sykkelmesterskap, rattmesterskap og sykkelprøver

La oss håpe at disse aktivitetene vil være med på å redusere antall ulykker i fylket vårt. Vi vil også håpe at slike aktiviteter blir satt i gang hvert år, og at det neste år blir enda flere som vil gjøre noe aktivt på dette området.

Trygg Trafikks fylkessekretær
i Rogaland
Berit Enoksen
Postboks 197 — 4001 Stavanger

Hvem har vært på hvilket kurs?



De som har vært så heldige å få komme på kurs, må være forberedt på å dele sine nyervervede kunnskaper/erfaringer med andre.

Disse har vært på kurs siden sist:

Sentrale kurs

Maskinlederkonferansen

28.—30. mai 1979

Overing. Audun Løken, M

Konferanse for anleggssjefer,

6.—8. juni

Overing. Halvor Folgerø.

FAD-kurs

Bruk av EDB, 23—27. april 1979

Konsulent Atle Loen, Biltilsynet i Stavanger.

Eksterne kurs

NIF — kurs i bypolitikk — styrings- og samordningsproblemer med særlig vekt på Statens rolle —

22.—24. april 1979

Vegsjef Ch. Danielsen og overing. Olav Hauge, Mv.

NIF — Vegtunneler — planlegging, bygging og vedlikehold

2.—4. mai 1979

Overing. Per A. Smedberg, Suldalsveganlegget.

Trafikkdagen 1979

Ingeniør Knut Nyland, TT

Norsk Arkivråd, arkiv

og bibliotekkurs, 23.—26. april 1979

Førstesekretær Målfrid Crosby, Kt.

YSF —

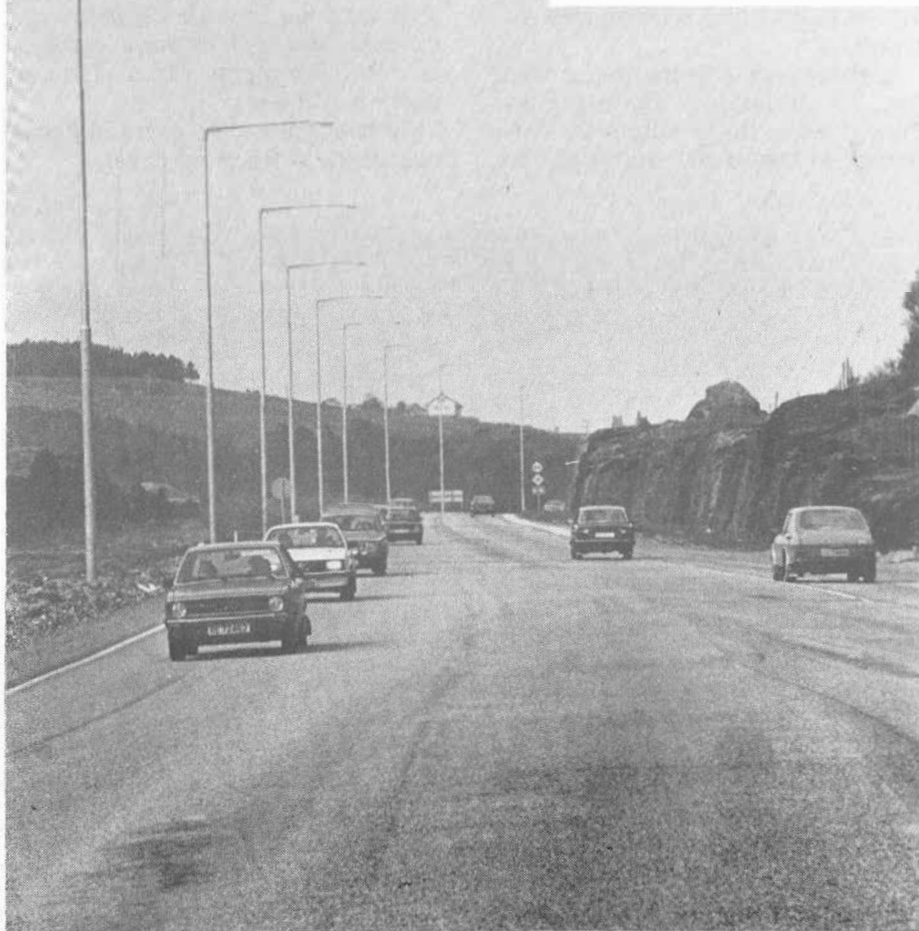
Forberedelser til pensjonistalderen, 26.—28. mars 1979

Førstesekretær Målfrid Crosby, Kt
Adm. sekretær Randi Auestad, Kt.

STOFF TIL NESTE NR. MÅ
VI HA INNEN 22. AUGUST

Sovnet på Motorveien

En bil kjørte natt til søndag utfor Motorveien ved Nesbuveien. Bilføreren ble lettere skadet og en lysmast ble ødelagt. Det var ikke alkohol med i uhellet, men føreren har antakelig sovnet ved rattet.



Dødsulykke avverget ?

Ettergivende master benyttet på parsell Hinna—Forus på E-18 i Stavanger.

DØDSULYKKE AVVERGET?

Ettergivende master benyttet på parsell Hinna—Forus på E-18 i Stavan-ger.

Det er første gang at ettergivende-master benyttes i Rogaland. Det skulle ikke gå mer enn ca. 4 måneder før man fikk den første erfaring med slike master.

Ulykken skjedde om natten like nord for Hinna bru, og utforkjøringen skyldes, ifølge bilførerens forklaring, at han sovnet ved rattet. Fø-

rerer oppdaget ikke uhellet før det smalt, så hastigheten i kollisjonsøyeblikket antas rundt hastighetsgrensen på 80 km./t. Masten ble revet av nede og falt ned på bilen.

Det var to personer i bilen og de ble bare lettere skadet enda sikkerhets-seler ikke ble benyttet. Skadene var hovedsaklig i bryst og ansikt og skyldes støt mot interiør i bilen. Det var ingen besvimelse.

Mastene står ca. 3,5 m fra kjørebane-kant. (2 m fra skulderkant).

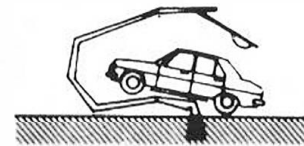
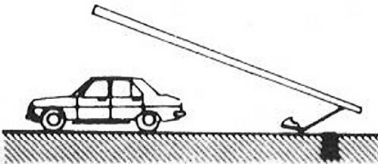
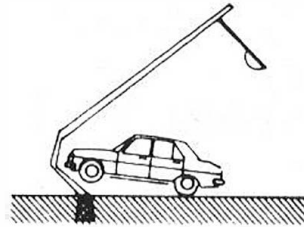
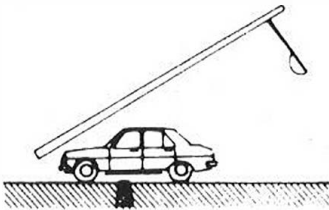
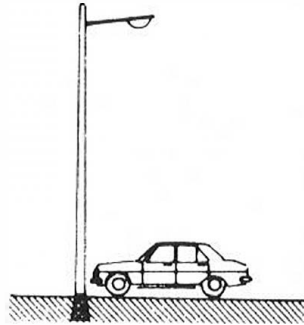
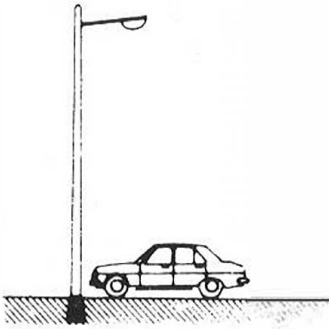


Ulykkesbilen ble totalvrak. Frontpartiet ble trykket krafteg sammen i selve kollisjonen med masten og taket er slått ned da masten falt ned på bilen.

MASTETYPE

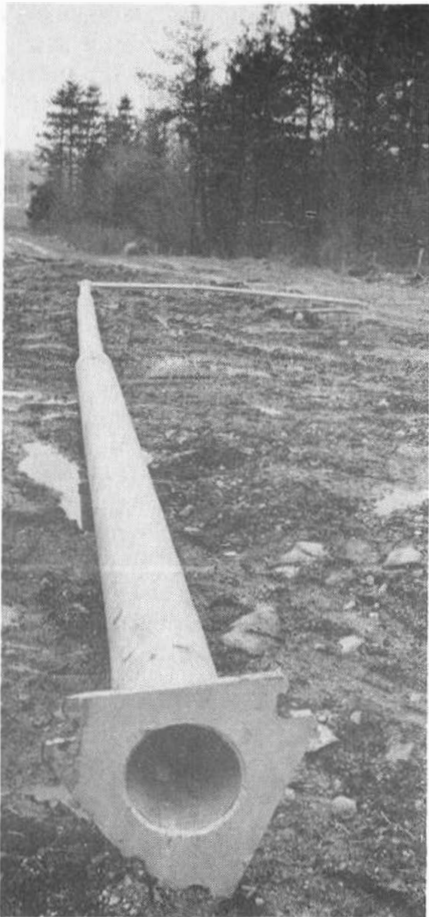
Masten var av typen med avskjæringsledd nede ved bakken som ved påkjørsel lar bilen passere under masten som vippes opp. En annen type mast som deformeres og «fanger» opp bilen ble også vurdert. På E-18 som her har motorvegstandard og

hastighetsgrense som vil bli 90 km./t. med tiden, ansees mast med avskjæringsledd gunstigst. Erfaringsmessig blir selve kollisjonskaden mindre ved denne typen og faremomentene ved at bilen fortsetter fremover noe er relativt små.



Avskjæringsprinsippet.

Deformasjonsprinsippet.



Masten ble noe bøyd under fallet, men kan repareres.

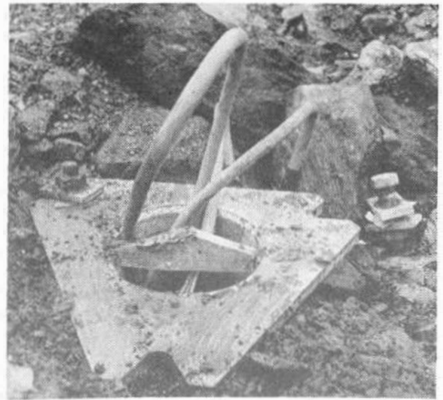
ØKONOMI

Meromkostningene med å benytte ettergivende maste i stedet for vanlige var i dette tilfellet ca. kr. 1600 for selve masten, dertil kommer at oppsetningen blir noe mer omstendelig.

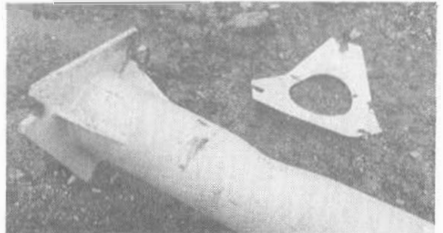
Ettergivende maste er satt opp på en 5 km. lang strekning og representerer en meromkostning på kr. 150—200.000.

ERFARING

Ved den aktuelle ulykke ble person-



Masten er festet til fundamentet med et »avskjæringsledd» de de 3 festeboltene ved påkjørsel glir ut av hakkene i trekantplaten i fundamentet og en tilsvarende trekantplate i masten. »Spissen» rundt i fundamentet gjør at masten får en vipp oppover slik at bilen lettere kan passere under masten.



Masten fikk en relativt liten bulk. Den løse trekantplaten legges mellom fundament og mast for å holde festeboltene på plass.

skadene små, mens bilen ble totalvrak. Masten fikk en relativt liten skade og ble noe bøyd når den falt ned, men den kan repareres.

Masten ble revet av som forutsatt, men bilen stanset så mye opp at masten falt ned på bilen. Dette skyldes antagelig at masten som er 14,5 meter høy veier så mye som ca. 500 kg. Nye forslag til normaler for vegbelysning forutsetter maksimalhøyde på 12—13 meter.

Olav Hauge

Pensjonister in spe

Yrkesorganisasjonenes Studieforbund (YSF) har registrert en del usikkerhet blant arbeidstakere som innen overskuelig framtid går over til pensjonistenes rekker.

I den forbindelse arrangerer YSF i samarbeid med «Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen» kurser. Disse kursene har for en stor del vært holdt i Østlandsområdet både for private og statsinstitusjoner. YSF ønsker nå å føre kursene mer ut i distriktene.

To damer fra vegkontoret ønsket å delta på et slikt kurs og det ble ordnet slik at vi fikk anledning til å reise til Kopervik hvor kurset ble holdt i tiden 26.—28.3 d.å. på Karmøy hotell. Kurset ble en suksess som ikke minst skyldes kjonsulent Karin Hagen som kom fra Fellesutvalget for forberedelse til pensjonsalderen, Oslo, og som ledet kurset på en utmerket måte.

Kjære pensjonister in spe.

Visste dere at det å nyte sitt otium betyr lediggang eller hvile. Javisst ønsker vi alle å kunne trekke oss tilbake til en hvilefull periode etter et strevsomt liv. Men etter en tid er vi sikkert nok uthvilte og kanskje noen av oss savner de vante rutiner og spør oss selv: hva skal jeg foreta meg idag?

Der er nok mange av oss som ikke er klar over at overgangen fra yrkesaktiv til pensjonist innebærer store forandringer, ikke bare i pensjonistens livssituasjon, men også i familien. Vi har hørt om «pensjoneringssjokk», kjennetegnet ved interesseløshet, a p a - ti, hypokonderi, rastløshet, irritabilitet, ja i verste fall til øket alkoholkonsum.

Grunnen til dette er at pensjonisten ikke har lagt noen virkelige planer for hvordan han skal bruke og nytte all den fritida som han nå får.

Overraskende mange, jeg selv innberegnet, har satt seg lite inn i de spørsmål som er av betydning for å kunne oppleve en meningsfylt og trivelig alderdom. Pensjonering er også et familieanliggende. Vi vet at ikke alle gamle er skrøpelige, syke og sløve. For de som er syke og ensomme, kan jo et syke- og aldershjem være løsenet, men de fleste av oss vil nok helst bli i våre egne hjem, kanskje sammen med dem vi er glad i, for å ha det trivelig og meningsfylt.

Trivsel i alderdommen er som i alle andre perioder av livet, avhengig av en rekke faktorer som varierer med det enkelte individs egenart og temperament. Det kan ikke settes opp en standardløsning på spørsmålet om hva den enkelte bør gjøre for å realisere en meningsfylt alderdom.

Det er derfor av stor betydning at alle arbeidstakere som har 15 år eller mindre igjen til pensjonering, får anledning til å delta i et informasjonskurs hvor følgende forhold blir belyst:

- Behovet for forberedelse til pensjonistalderen
- Hobbies og fritidsaktiviteter
- Helsemessige forhold
- Kosthold
- Behovet for fysisk aktivitet
- Pensjonistenes rettigheter
- Behovet for kontakt og samhørighet
- Aldring og personlighet
- Boligen i eldre år
- Økonomiske forhold
- Juridiske forhold
- Pensjonistenes plass i samfunnet

Se opp for kantstein

Sykkelvegnett i Rogaland

I de senere år har det vært bygget mange sykkelveger rundt om i fylket til glede for syklister og bilister.

Undertegnede er en ivrig «Trimtråker».

Det jeg vil spørre om er: De som lager disse sykkelstiene, har de prøvd dem selv, eller kjører de bare bil?

Det er dessverre for mange plasser det er brukt kantstein i vegkryss. Kommer du i stor fart, får du deg en fin «luftetur» om du ikke passer på. Du kan også komme ut av balanse. Alle plasser det er slike gatekryss, **må vi få en mere behagelig overgang.**

Det anbefales at det asfalteres, kantstein bør ikke brukes.

Så vil jeg råde de som steller med sykkelstier selv å teste disse med sykkel.

Motto 1979: «Spar to tanker bensin i året», ta familien med på sykkelturn.

TRL



Å planlegge sin alderdom før man er blitt gammel, vil øke muligheten til å forebygge vantrivsel og svekket helse. Det betyr at man må sette seg inn i de forhold som vårt samfunn i dag har å tilby sine pensjonister. Det sier seg selv at pensjonisten selv må være aktiv på de områder som angår ham.

Vi to fra vegvesenet var overrasket over alle de muligheter en pensjonist kan dra nytte av — om han da kjen-

ner til dem. Foreleserne la stoffet fram på en ypperlig og engasjerende måte.

Studentinstruktør Karsten Myhre fra YSF, Sør Rogaland tilbyr å arrangere liknende kurs for alle som er interessert. Kurset kan anbefales på det beste.

«To takknemlige kursdeltakere»

MC.

Vegdirektør Karl Olsen på avskjedsvisitt i Rogaland

På sin avskjedsrunde til fylkene kom Vegdirektør Karl Olsen i dagene 14., 15. og 16. mai på besøk til Rogaland. Programmet var stramt, men Ryggavegen fikk sitt intervju likevel, på veggen fra fVegkontoret til Biltilsynsstasjonen i Stavanger i Vegsjefens bil. Vi var glade for den vanlige trafikk—korken akkurat da.

—For de aller fleste av oss er Vegdirektøren en fjern person i det daglige, likevel har jeg inntrykk av at De har vært ganske ofte i Rogaland?

—Ja, jeg har jo vært ganske mange ganger i Rogaland. Det er klart det varierer meget fra fylke til fylke hvilket fylke man besøker, avhengig av hvor man har problemer som krever mitt nærvær. Rogaland har jo ikke vært av de fylkene som av den grunn har tilkalt mest oppmerksomhet fra oss i Vegdirektoratet, i alle fall ikke fra et administrativt synspunkt, det må man sikkert kunne si.

På den annen side har det jo vært enkelte forhold her i Rogaland som har ligget på det mer overordnede politiske plan, som har gjort det nødvendig for meg å komme hit. De fleste besøkene her har nok vært knyttet til rene vegpolitiske spørsmål.

—Synes De at De har fått den kontakten som De har ønsket med de ansatte under Deres besøk i fylkene?

—Til det vil jeg svare temmelig klart nei, det er nok ikke tilfelle. Man får vel adri så god kontakt med de ansatte som man egentlig ønsker og håper. På den annen side synes jeg det har skjedd forferdelig mye på det feltet i løpet av de siste årene. Det er blitt ganske mye større mulighet for kon-



Vegdirektør Karl Olsen Foto: Follaug

takt med de ansatte enn tidligere var tilfelle. Jeg har tidligere uttalt at en vegdirektør naturlig nok blir nokså ensom i et så stort administrasjonsbilde som vegvesenet nå er blitt. Tidligere var nok dette riktig, men jeg tror nok man kan si at det nå er blitt adskillig mer kontakt uansett nivå og grenser enn tidligere var tilfelle.

—Når De er ute og reiser slik som nå, hender det at De ønsker at programmet var litt mindre stramt slik at De fikk anledning til improvisasjoner, til å stoppe og snakke med folk på veggen?

—Selvfølgelig, i høyeste grad — i går stoppet vi på Sand og drakk kaffe på vegstasjonen med alle oppsynsmennene og vi har tenkt å gjøre tilsvarende i Egersund i morgen. Hyggelige og givende innslag i en anstrengt reise!

—Men den lille mann med spaden?

—Vel — det er jo ikke så sjelden vi stopper på anleggene når vi er ute og slår av direkte prat med folkene på veganlegg.

Jeg kom til å tenke på en samtale jeg hadde med to litt eldre gubber på et veganlegg oppe i Troms fylke forrige året. Det var virkelig en hyggelig prat vi hadde på vegkanten, vi tre. Begge to var såpass langt oppe i årene at det var like før de skulle slutte av, og det var virkelig ganske oppkvikkende å friske opp gamle minner fra anleggstiden med disse karene.

—Det har vel vært ganske stor utvikling i vegvesenet siden de begynte i 1935?

—Ja, voldsom.

—Hva synes De er den største forandringen da?

—Først og fremst er det jo selve driftsformen. Vi startet jo opp i tiden med hakke, spade, trillebår og stubbebryter, maskiner var jo temmelig ukjent for oss. Og så kommer jo krigen med mer eller mindre stopp i hele driften.

Så startet vi da opp da krigen var slutt med svær maskinpark og moderne utstyr. — Det var på det rent an-

leggsmessige.

Så kan vi jo ta det rent administrative. I dag er jo mitt viktigste redskap som ingeniør i unge år, regnestaven, en saga blott. Nå er det EDB og alt som står i forbindelse hermed som fullstendig har overtatt det hele.

Da jeg begynte i vegvesenet i 1935 var hele vegbudsjettet på 37 millioner kr. Og nå er vi oppe i 4,7 milliarder.

Bilantallet var noe slikt som noe under 80.000 her i landet i midten av av 30-årene, og nå ligger vi på 1,8 mill.

Ja, det har sannelig vært en rent utrolig utvikling både for vegenes behov i samfunnet, innen driften i etaten vår, og jeg kan vel også si i vegnettets utbygging i landet vårt.

—Vi står jo foran ganske store utfordringer i vegvesenet nå, både når det gjelder EDB og POU (Personal- og organisasjonsutvikling).

—Den videre utviklingen på disse felt kommer jo til å falle på min etterfølger, men det er jo klart at vedtak som vi i dag fatter i slike ting, får virkninger i tiden fremover. Derfor kan man ikke ta saker av denne type lett-vint. Et felt som vi hadde oppe til dis-



Fra Vegdirektør Karl Olsens besøk i Rogaland. Fagsjefmøte. Fra høyre rundt bordet: Vegdirektøren, driftsjef Arne Njå, adm. sjef J. Lund, vedlikeholdssjef O. Ø. Hamre, førstesekretær S. M. Olsen, anleggssjef H. Folgerø, o.ing. A. Løken, plansjef S. G. Thorsdal (delvis skjult), o.ing. H. Eldholm (helt skjult), biltilsynsjef Chr. Fr. Hansteen, o.ing. R. Nielsen, konsulent Th. Thomassen, førstesekretær E. Skarveland, vegsjef Ch. Danielsen.

kusjon med tillitsmennene før vi dro fra vegkontoret i dag, var hva den nye EDB-teknikken vil komme til å bevirke rent arbeidsmessig, for dem som er ansatt i etaten. Det er et spørsmål som ligger meg tungt på hjertet. Vil det skape vanskelige arbeidsforhold, vil arbeidet bli monotont, skal man bare sitte og trykke på knapper og lese av på en skjerm, eller vil man også, med den nye teknikken kunne skape hyggelige og trivelige forhold innen etaten? Dette er forhold som kommer til å bety ganske mye for oss som er i etaten i dag og for de som kommer etter oss.

—De har vært meget engasjert i organisasjonslivet, har De fått tid til å dyrke noen hobby?

—Nei, jeg må innrømme at det er blitt lite hobbydyrking. Alt for lite.

—Alle har vi jo planer og drømmer for hvordan livet vårt skal bli når vi blir eldre, om hvordan yrkeslivet vårt skal utvikle seg. Har De fått oppfylt noen av Deres ønsker og drømmer fra den gangen De var ung vegeringeniør?

—Husk på at jeg startet min karriere i de harde 30-åra, som det heter. Det var da ikke spørsmål om å velge, man var jo lykkelig for i det hele tatt å få noe å gjøre. Jeg var av de heldige som fikk en jobb da jeg var ferdig med studiene. Denne jobben var knyttet til vegvesenet. Og det er jo klart at starten i livet betyr mye for den videre utvikling i ens livsbane. Og jeg må innrømme at i de årene fikk jeg en kjærlighet for Statens vegvesen. Det var vel kanskje også det som var bakgrunnen for at jeg søkte meg tilbake til etaten etter å ha vært ute av den i hele 17 år.

—De var i Bærum kommune da. Trivdes De og familien der, eller lengtet dere til Sørlandet?

—Jeg tilbragte jo ikke så svært mange år av mitt liv på Sørlandet. Jeg

måtte jo hjemmefra nokså tidlig, jeg tok artium som privatist mens jeg var hjemme. Men etter at jeg begynte studiene i Trondheim har jeg tilbragt alle mine år utenom Sørlandet. Min kone er ikke fra Sørlandet, hun er trønder. Vi kom til Bærum og slo oss til ro der. Vi har fått vårt eget hus i Bærum og har da våre barn og barnebarn i nærheten av oss, og det blir da naturlig nok at det blir stedet som vi kommer til å tilbringe vår alderdom på.

—Kommer De til å ha vanskelig for å rive Dem løs fra vegvesenet nå?

—Ærlig talt så tror jeg nok at det blir vanskelig å rive seg løs fra etaten. For arbeidet og interessene vil ligge der i alle år fremover. Men jeg må innrømme at jeg ennå ikke har begynt å grue over det å skulle legge opp jobben og slutte i etaten.

—Så De har ikke planlagt noen pensjonisttilværelse ennå?

—Nei, det har jeg ikke. Jeg har ikke hatt tid til det. Vegvesenet er jo i og for seg en grei og ganske hyggelig etat også for pensjonister. Det er ytterst få av dem som slutter i Statens vegvesen, hvis de selv ønsker det, som ikke får en eller annen liten jobb i etaten i de første årene i pensjonistalderen.

Hvorvidt jeg vil havne i denne gruppen det vet jeg ikke. Jeg har faktisk ikke overveid det enda.

—Blir dette Deres siste offisielle besøk i Rogaland?

—Det blir nok siste offisielle besøk i Rogaland, det er helt sikkert. Det betyr ikke at jeg ikke kan komme tilbake til Rogaland i min vegdirektørtid, men i tilfelle vil det bli i forbindelse med helt bestemte saker.

Så var vi fremme ved Biltilsynet, og vi fikk bare tid til å ønske Vegdirektør Karl Olsen velkommen tilbake til Rogaland i hyggeligere vær enn han hadde denne gangen.

Nil.

Prøveprosjekt i Haugesund

Prosjektgruppen for oppsynsmennenes arbeidssituasjon har lagt fram sin rapport. Denne rapporten har vært til uttalelse bl.a. i UFO-gruppene, Samarbeidsutvalget og de ansattes organisasjoner, så den skulle være kjent.

Nå er det vedtatt at det skal startes et prøveprosjekt i Haugesundsområdet. Dette prøveprosjektet startes den 1. september, og skal vare ut 1980.

Vi har spurt avd.ing. Nesheim hva dette prosjektet går ut på, og hvilken betydning det vil få for de ansatte i området.

I Fagsjefmøtet den 6. april d.å. ble det vedtatt at prøveprosjektet skulle legges til vegmesterområde 1, dvs. området omkring Haugesund og videre at prøveprosjektet skulle starte den 1. september d.å. og vedvare ut 1980.

Ut fra de erfaringer vi da har gjort vil det bli bestemt om det foreliggende forslag, eller deler av dette, skal gjennomføres generelt i Rogaland fylke.

Prøveprosjektet er oppdelt i følgende elementer:

- a) Samordningsgruppe mellom A, Vv. og M.
- b) Økonomiske anleggsområder
- c) Delvis selvstyrte grupper
- d) TT-mann ute i området
- e) Lab-mann ute i området
- f) Delegering av driftsplanfunksj.

Vi hadde opprinnelig enda et element, (g) nemlig «Desentralisering av dekkelegging», men på grunn av en relativ kompakt motstand mot dette som kom fram under høringsrunden, ble forslaget utelatt.

a. Samordningsgruppen er opprettet med følgende representanter:

Oppsynsmann K. Støle, Anlegg
Avd.ing. J. Motland, Anlegg
Oppsynsmann A. Sandvén, Maskin
Ingeniør J. Grødem, Maskin
Vegmester R. Kleiberg, Vedlikeh.
Avd.ing. J. Nesheim, Vedlikeh.

Samordningsgruppen er ansvarlig

for igangsettelse og oppfølgelse av prøveprosjektet. Den videre informasjonsordning er på nåværende tidspunkt ikke helt avklart, men inntil videre har samordningsgruppen rapporteringsplikt til «Prosjektgruppen» som er konstituert på ny.

De primære mål for samordningsgruppen er

- å effektivisere driften
- å eventuelt bøte på de ulemper en har ved funksjonsdeling.

b. Økonomiske anleggsområder

Det er foreslått 8 stk. økonomiske anleggsområder og derav 2 stk. mobile. De økonomiske anleggsområdene skal ha fleksible grenser med størrelse fra 12 til 17 mill. kr. En har imidlertid bestemt at grensene for anleggsområdet i prøveprosjektet skal følge vegmesterområdet 1. Dette for å forenkle arbeidet for samordningsgruppen under prøveprosjektet.

De mobile anleggsområdene skal kun plasseres hvor en har større anlegg som ikke den faste stab i området makter å administrere. Den nåværende ordning med vegmesterområder skal bestå.

Forslaget går videre ut på at det skal dannes et «lederteam» for hvert anleggsområde og i tilsvarende grad som vi i dag har i vegmesterområdene i vedlikeholdet. Det vil si at et lederteam i et anleggsområde skal bestå av lederoppsynsmann, oppsynsmann (menn) og oppsynsmannsassistent (er).

De primære mål med økonomiske anleggsområder er:

- bedre styring med ressursene
- en mer stabil arbeidssituasjon for oppsynsmennene
- større grad av mulighet for fast bosetting

c. Delvis selvstyrte grupper

Forslaget går ut på å dele opp arbeidsstyrken i større lag på for eksempel 5—7 mann og med 1 formann.

Ut fra denne gruppen skal det velges ut mindre lag, for eksempel på 2 mann til å utføre spesielle jobber. En skal tilstrebe å få en fordeling i henhold til kvalifikasjoner og interesser, men det må også være en selvsagt ting at alle felt innen anleggs- og vedlikeholdssektoren må dekkes.

Gruppen må tilføres kompetanse slik at de kan

- lede seg selv ved hjelp av korttidsplaner
- foreta egen detaljutsetting etter hovedstillingene
- revidere nødvendige hjelpemidler i henhold til gjeldende regler
- foreta rapportering
- utføre sine oppdrag kvalitetsmessig tilfredsstillende

Formennene skal velges i henhold til overenskomstene, dvs. av gruppen (laget), men skal godkjennes av ledelsen.

Formannen, eller den gruppen ønsker, skal delta i stor grad ved utarbeidelse av korttidsplaner og videre delta på byggemøtene.

Det primære mål med dette forslaget er å

- avlaste oppsynsmennene
- tilføre gruppen en større grad av selvstyre, og dertil en betraktelig jobbutvidelse
- en større grad av medbestemmelse over sin egen arbeidssituasjon.

d. Trafikkteknisk mann ute (TT-mann)

I følge forslaget skal en del oppgaver av trafikkteknisk karakter utflyttes til områdene.

Av slike oppgaver kan nevnes:

- planlegging av arbeidsskilting
- arbeidsledelse av permanent skilting
- oppsyn med lysregulering
- arbeidsledelse med stripemaling
- arbeidsledelse med trafikkteiling
- planlegging av mindre kryssutbedringer
- planlegging av busslommer og oppfølging av vedtak.

Stillingen som TT-mann skal besettes av en oppsynsmann som skal tilføres den nødvendige kompetanse. Vedkommende skal betjene både anleggs- og vedlikeholdsavdelingen, men administreres av vedlikeholdsavdelingen med faglig tilknytning til Trafikkteknisk avdeling ved Vegkontoret.

Det primære mål med dette er å

- styrke arbeidsledelsen i marka på dette området

- effektivisere arbeidet som er av trafikkteknisk karakter.
- styrke kontakten med de berørte parter (grunneiere og kommunale myndigheter m.v.)

e. Lab-mann ute

I følge forslaget skal det vesentligste av service- og kontrollfunksjonene som i dag utføres av folk fra distriktslaboratoriet, med unntak av dekke- og betongkontroll, flyttes ut til områdene.

Av slike oppgaver kan nevnes

- materialprøver (grus og stein)
- høyde-, bredde og lengdekontroll av nyanlegg i henhold til teoretiske profiler m.v.

Stillingen som Lab-mann skal besettes av en oppsynsmann/oppsyns-

mannsassistent som skal tilføres den nødvendige kompetanse.

Vedkommende skal betjene såvel vedlikehold som anleggsavdelingen, men administreres av A, med faglig tilknytning distriktslaboratoriets administrasjon.

Det primære mål er å overføre til lederen ute i områdene en større grad selvkontroll med anlegg og byggverk generelt.

Både TT-mannen og Lab-mannen skal i ledige stunder kunne delta i andre arbeidsoppdrag innenfor anleggs- og vedlikeholdssektoren.

Jeg håper med detyte å ha bidradd til en bedre forståelse for prøveprosjektet.

Jon Nesheim

Distriktsleder i Haugesund og omegn

Personalia

VELKOMMEN I VEGVESENET!

Drifta:

Sigurd Vågane, vedlikeholdsarb. område 3
Berit Sofie Kolnes, kont.ass. Bærheim vegsentr.
Arne Sandven, oppsynsmann, Haugesund vegst.(M)

Byrja:

5.2.79
17.4.79
17.4.79

Vegkontoret:

Siv.ing. Halfdan Ousdal, Mv
Eng. kont.ass. Thorvald Hetland, HDS
Ing. Svein Nybach Nilsen, TT
Eng. kont.ass. Mari-Anne Gjertsen Lunde, RS I
Eng. kont.ass. Sølvi Gryte, Ps
Eng. kont.ass. Lillian Nilsen, RS. II

2.4.79
2.4.79
17.4.79
17.4.79
2.5.79
7.5.79

TAKK FOR INNSATSEN:

Vi har fått vite at disse vil slutte i aktiv teneste i vegvesenet før hausten 1979

Bjarne Amdal, 3.5.79. Georg Gotsfredsen 30.7.79. Petter Mo Eik, 1.8.79.

60 ÅR

Kristian Eriksen 24.05.19
Tore K. Barkved 19.07.19
Sverre Kjellesvik 19.07.19
Alfred Lillehammer 10.08.19
Ingvar Sørbø 10.09.19
Knut Helgeland 25.09.19

50 ÅR

Malvin Hegdal 16.06.29
Sigurd A. Erfjord 17.06.29
Berger Sørheim 24.08.29
Audun Eskeland 02.09.29
Magne Nordtveit 04.09.29
Kasper Fjelde 22.09.29

Runde tall

Gratulerer med dagen!

65 ÅR

Johan Sandvik 15.06.14
Birger Hemmingstad 24.07.14

Den som ser sønnen

Den som ser Sønnen og tror på ham, skal ha evig liv. Joh. 6.40.

Se. Å se er fundamentalt viktig. Ingen av våre sanser betyr mer i vårt daglige virke på arbeidsplassen og hjemme. Synet knytter kontakt mellom mennesker. Det som sees og observeres gir grunnlag for vitenskap og erkjennelse. Synet registrerer bevegelse og det levende. Det er derfor ikke underlig at det å se Sønnen er viktig og det er fundamentalt viktig at Jesus levde sammen med menneskene som et menneske og at øyenvitner har fortalt om ham til oss.

Ser. Men ser likevel ikke. Dette ble i sin tid sagt til jødene som forkastet Jesus som Herre. Dette må sies på nytt til dem som er selvsikker og trygg på sine egne kristne meninger og standpunkter. Et godt syn særmerkes ved et våkent blikk for at virkeligheten og sannheten kan være noe anderledes enn det vi tidligere kan ha trodd og ment.

Ser ikke. Men vil gjerne se. Som kong Herodes som lenge hadde ønsket å se Jesus gjøre tegn. Han søkte bevis for hvem Jesus egentlig var, bevis som ville tvinge, men det fikk ikke Herodes. Jesus Kristus spør i første rekke etter tro og tillit og lar seg ikke begrense til menneskenes forutsetninger og fornuft.

Eller som tolleren Sakkeus. Liten av vekst hadde han problemer med å få se Jesus. Men han var klar over at det var viktig å få se Jesus, og fant en plass i et tre, en plass hvor intet ville stenge for sikten. Denne resepten er fortsatt gyldig, å skaffe seg innsyn, for oss gjennom bibel, bønn og forkynnelse. Da vil Jesus Kristus se oss og slik som med Sakkeus være sammen med en syndig mann, en mann



som folk så seg alt for gode til å være sammen med.

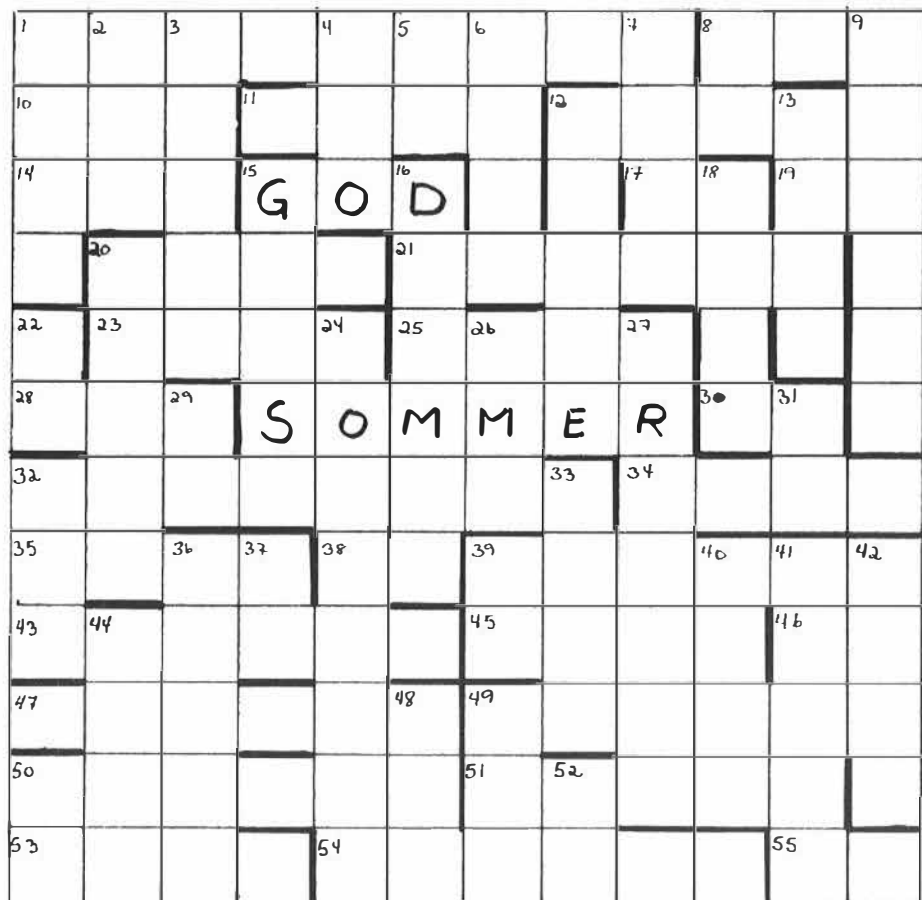
Se Gud. Se den uskyldige. En selvmotsigelse? Ja, for oss, men ikke for Gud. Jesus Guds sønn sier «Den som har sett meg har sett Faderen. Jeg er i Faderen og Faderen i meg». Denne umulighet er kjernen i den kristne tro, at Gud den allmektige skaper har gitt oss en synlig og åpen kontaktmulighet gjennom Jesus Kristus.

Nå ser. «Nå ser vi som i et speil i en gåte, da skal vi seansikt til ansikt. Nå forstår jeg stykkevis, da skal jeg forstå fullt ut, slik Gud kjenner meg fullt ut». Dette uttaler apostelen Paulus. Etter menneskelige mål hadde han forstått hele kristendommen. Men hans erkjennelse er at virkeligheten er langt mer omfattende og rikere.

Skal se. «For vi skal se ham som han er». Dette er innholdet av det fremtidige liv. Det er verdifullt å ha kontakt med en gruppe på avstand utenfor synsvidde. Men langt bedre og mer fullstendig blir kontakten innenfor synsvidde. Anderledes er det ikke med Gud. Vår overbevisning og vårt håp er nettopp dette at i fremtiden skal vi få oppleve Gud med alle våre sanser. Da skal vi få se.

Olav Hauge

Kryssord 3/79



Nil

Innsendt av:

Adresse:

**INNLEVERINGSFRIST:
22. AUGUST 1979.**

KRYSSORD 3/79

VANNRETT

- kanskje
- klok
- fottøy
- fugl
- vanskelig
- det hele
- to vokaler
- månefase
- indisk klesplagg
- sinte
- dekkes
- melkerett
- tenke
- er
- tynn
- blomst
- be om
- senior
- båt
- skinnende

- bante
- ri
- arbeidsredskap
- gleder vi oss til
- brake
- mårddyr
- tre
- oldtidsby
- forkortelse

LODDRETT

- tre
- organisasjon
- hel
- spisested
- byge
- camp
- enkel
- pers. pronomen
- har huset med seg
- ild
- best
- i plenen

- pikenavn
- erte
- esel-lyd
- ikke inn
- vil vi ha i ferien
- varmekilde
- sted i Ryfylke
- mesterskap
- hvile
- under (forstavelse)
- streve
- by i Irak
- tall
- Kari Sørensen
- sang
- mølle
- engelsk grevskap
- land i østen
- nektelse
- grann
- gripe
- åsside

Løsning på kryssord nr. 2/79

VINNERE:

- premie: Agnar Aasheim,
Mor Åsesvei 8, 4300 Sandnes
- premie: Ragnvald Sæbø,
4130 Hjelmeland



NY SEKSJONSLEDER FOR KONTORSEKSJONEN VED BILTILSYNET I STAVANGER

Atle Loen er ansatt som seksjonsleder etter Jonas Skretting som gikk av for aldersgrensen i månedsskifte mars/april.

Atle Loen er godt kjent i Biltilsynet og Vegvesenet forøvrig. Han begynte 16.03.70 som kjøretøykontrollør ved Biltilsynet på Mariero — dvs. ca. 3 1/2 måned etter at vi flyttet fra en heller kummerlig tilværelse i Hillevåg. Han sluttet her 31.12.76 for å overta stillingen som verksmester ved vegsentralen på Bærheim.

Fra 01.09.77 til 30.03.79 var Atle Loen engasjert ved personalkontoret (opplæringsseksjonen) på Vegkontoret.

Vi er glad for å ha Atle Loen tilbake, og ønsker ham velkommen.

O.Aa.



I månedsskiftet mai/juni flyttet Planavdelingen fra Posthuset til Veritasbygget, Musegt. 1.



300 kg. Det er tungt det. Glimt fra flyttingen.

Foto: Follaug

Penere veger?

Utvalg som arbeider for penere veger besøker Rogaland.

Hvordan skal vi planlegge og bygge vegen for å få den til å gli best mulig inn i terrenget? Hvilke hensyn bør vi ta for å få anlegget penest mulig sett både fra landskapet og fra trafikantenes side? Kan vi bruke mer av trær og vegetasjon? Når og hvordan kan vi bruke det? Kan vi kombinere ønskene om penere og mer opplevelserike veger med dagens strenge krav til trafikksikkerhet, økonomi og effektivitet?

Slike spørsmål er det stilt mange av gjennom flere år. Forhåpentlig vil det nå kunne gis noen svar etter hvert.

I det arbeide som Vegnormalkomiteen har stått for gjennom flere år har vi fått en rekke såkalte normaler som for eksempel gjelder vegbygging, vedlikehold, trafikkavvikling og Geometrisk utforming.

Det har lenge også vært avsatt plass til et kapittel om landskapsarkitektur

For å kunne besvare slike spørsmål som nevnt og få mer klar veiledning på dette feltet, er det oppnevnt et utvalg som skal komme med forslag og anbefalinger til Vegnormalkomiteen i løpet av året.

Dette utvalget har nettopp vært på besøk her i fylket. At Rogaland ble valgt som møtested, skyldes bl.a. vekslende og interessante landskaps typer innen rimelig rekkevidde og et frodig klima egnet for varierende vegetasjon. Men ikke minst er det registrert at det allerede er en betydelig interesse for slike saker i fylket.

Utvalget har denne sammensetning: Svein Nesje, fhv. vegsjef i Buskerud Toralf Greve, leder av anleggsavd. ved Telemark vegkontor Ingerlise Mengshoel, landskapsarkit.



Utvalget i arbeid på Jæren.

Planavdelingen, Vegdirektoratet Svein Thorvik, overing ved Vedlikeholdskontr. i Vegdirektoratet Terje Olberg, overing. ved Anleggskontr. i Vegdirektoratet Finn Amundsen, siv.ing., Transportøkonomisk Institutt Søren Gunnar Thorsdal, plansjef, Rogaland vegkontor Thorsdal er formann i utvalget og Amundsen er sekretær.

I tillegg til utvalget deltok også overing. Egil Lundebrække, Vegdirektoratet og arkitekt Mari Kollandsrud på møter og befaringer i Rogaland.

Foruten interne møter i utvalget var det her et felles møte med vegsjefen og flere fra vegkontorets ledelse.

Permisjoner



I Rygjavegen nr. 2/79 skrev vi om fødsels- og svangerskapspermisjoner. Denne gangen skal vi ta for oss Militærtjeneste, sivilarbeidstjeneste, sivilforsvarstjeneste.

1. Arbeidstaker med minst 6 måneders forutgående sammenhengende statstjeneste, utbetales lønn i samsvar med nr. 2 nedenfor under militærtjeneste i sivilforsvaret, pliktig polititjeneste og under avtjening av sivil tjenesteplikt.

2. Arbeidstaker uten forsørgelsesbyrde utbetales 1/3 av den sivile lønn under førstegangstjenesten. Ellers utbetales full lønn. En arbeidstaker regnes ikke som forsørger dersom den andre personen har en inntekt som overstiger satsen i lønnsregulativets lønnstrinn 5. Når tjenesten varer mere enn 1 uke (7 dager), gjøres det fradrag for forsørgerstillegg og botillegg når arbeidstakeren har full lønn.

3. For vernepliktig og utskrevet befal skal det i den sivile lønn trekkes et beløp som svarer til den militære grad/stilling hovedregulativlønn. Er sistnevnte lønn større enn den sivile stillings lønn, faller den sivile lønn helt bort.

4. Ferie opptjenes under militærtjeneste og sivil tjenesteplikt som om arbeidstakeren var i ordinært arbeide, dersom arbeidstakeren utbetales lønn etter nr. 1—3 ovenfor. Opptjent ferie kan anses avvirket under militærtjeneste og sivil tjenesteplikt med maksimum 3 uker i tiden 15. mai — 30. september og resten av tiden 1. oktober — 30. april. Det utbetales i tilfelle full lønn og eventuelt ferielønnstillegg for denne tid. Trekk etter nr. 2 faller da bort. For arbeidstakere som ikke har lønn etter nr. 1—2 gjelder ferielovens § 6 c.

TRL

oppholdet andre dag ble brukt til befarings over Jæren — søndre del av fylket.

Vegdirektoratet har nettopp utgitt et vakkert og innholdsrikt hefte med tittelen «Vegen i landskapet». Dette vil utgjøre et viktig grunnlagsmateriale for en del av utvalgets forslag.

Det vil senere bli utarbeidet et informasjonshefte om bruk av trær og vegetasjon. Dette vil i tillegg til den mer knappe teksten i vegnormalene kunne gi verdifull veiledning for dem som vil få befattning med slike oppgaver i årene fremover.

Det er nokså samstemmig oppfatning innen utvalget om at mye kan

gjøres med omtanke og små midler for å gjøre forholdene langs våre veger bedre enn i dag. Det er mange steder gjort mye godt også hittil, men at ikke enda mer er gjort må nok delvis kunne tilskrives liten veiledning om hva som kan og bør gjøres i de forskjellige situasjoner.

Utvalget er sammensatt av personer med omfattende praktisk erfaring fra mesteparten av vegvesenets virksomhet. Det bør da være grunn til å håpe at vi nå får gode og praktiske forslag som gjør det mulig å gjøre våre veger enda mer bruksvennlige og tiltalende, alle hensyn tatt i betraktning.

S.G.T.

Samarbeid i Bratlandsdalen

Byggingen av Suldalsvegen, Bråtveitvegen, ombygging av Rv. 46 Helganes bro—Solheimsvik, samt bygging av fylkesveg til Hamrabø — alt i løpet av forholdsvis kort tid — har ført til en vesentlig opptrapping av arbeidsstokk og oppsynstjeneste i Øvre Suldal.

Signaler om sysselsettingsproblem fra inneværende år og en tid fremover, var allerede synlige før vareopptelling i statskassen bragte for dagen behov for nedskjæring av alt offentlig forbruk — dermed også reduksjon i vegmidler.

Sommeren 1977 ble det gjort en henvendelse fra Vegkontoret i Rogaland til Vegkontoret i Hordaland med et forslag om samarbeid om ombyggingen

av Rv. 46 Hordaland grense—Horda i Røldal — hovedsaklig begrunnet i ønsket om sysselsetting av arbeidere fra Suldalsveganlegget.

Forslaget falt i god jord, og i september 1977 møttes de to fylkers vegsjefer, samt en skare av medhjelpere, til et fellesmøte med tilhørende befaring på Nesflaten. Møtet trakk opp retningslinjer for et samarbeid i Bratlandsdalen, og videre detaljforhandlinger har ført til at Vegvesenet i Rogaland nå i et halvt år har gnagd på skrenter og knatter på gal side av jernteppet.

Riksvegen gjennom Bratlandsdalen har på en utmerket måte bevart sitt særpreg fra århundreskiftet, og det er således intet lite krafttak som må til for å bringe tilstanden over fra museale til trafikale forhold.

Vegstrekningen på Hordalands side er på ca. 16 km, og disponible midler til ombyggingen er iflg. Revisjon av Norsk Vegplan 9,2 mill. kroner. Til disposisjon for anleggsdriften i 1979 er 3,1 mill. Det sier seg dessverre selv at midlene ikke strekker til ombyggingen av hele strekningen, og Vegkontoret i Hordaland har derfor prioritert utvalgte parseller, og har selv utført planleggingsarbeidet. Vegen bygges etter kl. II e.

Arbeidet startet i desember 1978 med tre mann, og etterhvert som frost og snø trakk seg tilbake (det gikk forresten temmelig seint), har vi utvidet til syv vegarbeidere og fire sjåførere og maskinkjørere.

Bare to av vegarbeiderene bor i Rogaland, fire bor i Hordaland og er ansatt i Rogaland, mens den siste bor



i Hordaland og er ansatt i Hordaland. Også om maskinene og maskinvedlikeholdet er det samarbeide på tvers av grensen.

Anlegget ledes fra vårt anleggskontor på Nesflaten, og Vegkontoret i Rogaland tar seg av innkjøps- og regnskapsfunksjonene.

Foreløpig gjelder samarbeidsavtalen frem til 1. des. 1979, men da det hersker stor enighet om at opplegget er til fordel for begge fylker, har vi håp om at vi også i 1980 kan påkalle trafikantenes vrede ved å sprengre videre i Bratlandsdalen.

P. A. S.



*UTVIDELSE AV RV. 46 ROGALAND GRENSE – RØLDAL.
Stikningsarbeid. Den gamle vegen gir såvidt plass for en lastebil.*

Over fra side 3

anledning til å treffe flest mulig av sine «undersåtter» både på kontorer og ute i driften. Jeg tror mange satte pris på å hilse på Vegdirektøren som viste seg ikke å være en slik fjern person som kanskje mange trodde. Og jeg vet at Vegdirektøren personlig

satte stor pris på å hilse på dere han traff, og kanskje da særlig de møtene han hadde med våre oppsynsmenn. Denne form for kontakt mellom vegvesenets øverste ledelse og ansatte av alle kategorier tror jeg er av stor betydning for at vi skal få en enhetlig og trivelig etat å arbeide i.

Ch. Danielsen

tillits mannens spalte

Den årlige hovedtillitsmannskonferansen ble holdt på Dorvefjell Hotell i dagene 22.—27. april.

Mandagens møte startet med et foredrag om vegvesenet og vegpolitikken av samferdselsminister A. Jordal. Bevilgningsspørsmål og maskinpolitikk var de emnene som opptok forsamlingen mest i debatten etter foredraget.

Vegdirektør Karl Olsen tok for seg emnet om LTP (langtidsplan) arbeidet. Han understreket betydningen av dette arbeidet, som dannet grunnlaget for hele driften, både når det angår bevilgningens størrelse og sysselsettingen. Her fikk han god støtte av utredningsjef Kjell A. Haaland fra Vegdirektoratet, som la fram den historiske utvikling, status og framtidsperspektiver.

Personal- og organisasjonsundersøkelse var et emne som kontorsjef Reidar Mæland kom inn på i sitt foredrag.

Opplæring — utvikling — medbestemmelse — tilrettelegging av arbei-

det m.m. er et nytt uttrykk for rasjonalisering og effektivisering, som på en mer human måte forventer en større produktivitet og innsats av hver enkelt ansatt på alle plan. Alle synes enige om målet, men midlene virker ennå noe uklare.

Tirsdagens møte gikk med til diskusjonen om vegvesenets driftsformer, som ble lagt fram av overing. Terje Olberg (Vegdirektoratet). Dette var et emne som de fleste dro kjensel på.

Hovedtillitsmennene satt igjen med det inntrykk, at tanker og ideer som var fremmet på tidligere konferanser nu var kommet på trykk.

Årets vegsjefkonferanse hadde et par uker tidligere behandlet samme emne, og der er å håpe at vi i fellesskap kan få noe ut av dette produktet.

Møtet i Haugesund den 10. mai, der alle ansatte i område 1 var innkalt, er igrunnen en side av samme sak.

Oppsynsmannsrapporten som den til daglig kalles, tar sikte på en omlegging av driften på mange felter, og et prøveprosjekt er planlagt i område 1.

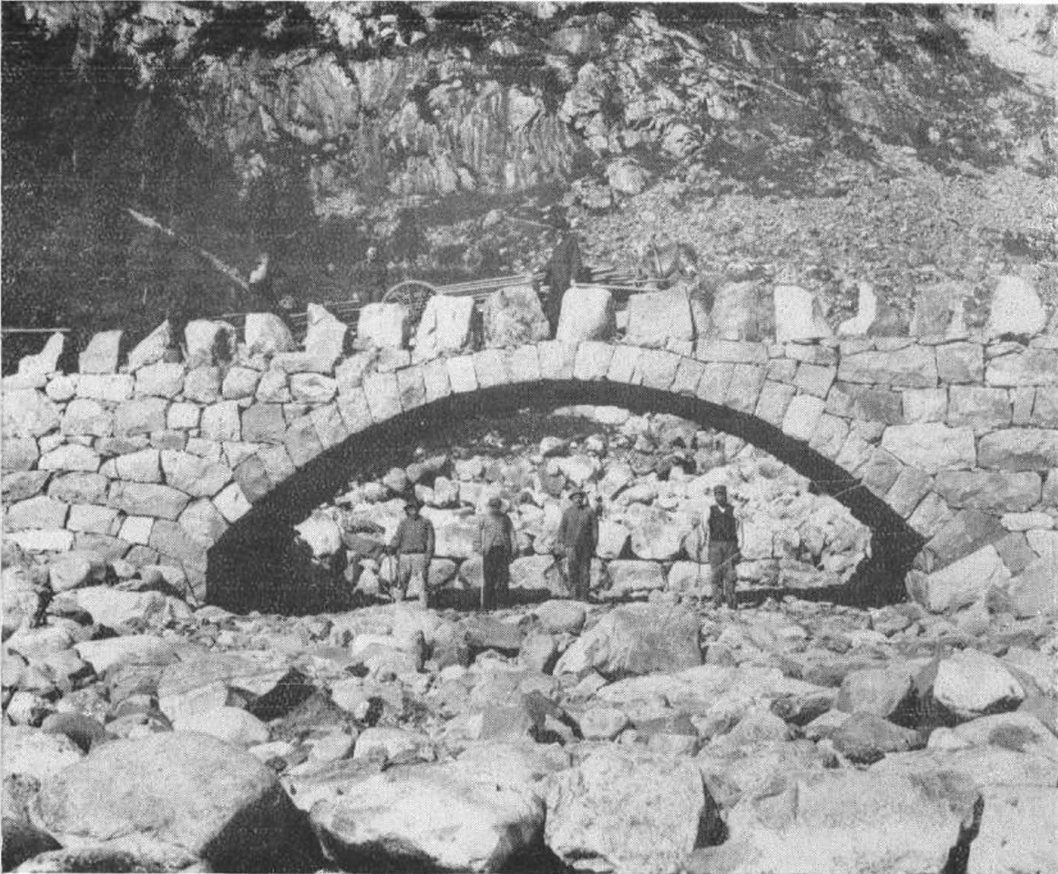
Dette skal starte den 1. september, og vare ut året 1980.

Møtet tok sikte på en bred orientering om prosjektet, og en del uklarheter ble oppklart i diskusjonen etterpå, men spenningen er likevel stor blant de ansatte, hvordan vil det hele virke inn på deres egen arbeidssituasjon.

Inntrykket en sitter igjen med etter møtet, var at alle er positivt innstilt til å prøve ordningen, så får tiden vise om vi oppfyller noen av forventningene som er stillet i utsikt. Vi sier lykke til med prosjektet.

M. Wiik

Gya bro



*Bildet er tatt i 1899. Foto: Bassøe. Reprodusert: A. Follaug.
Gya bro ble beskadiget under flom i 1898. Dette bildet er tatt etter ombyggingen i 1899.*