



Rygjavegen



Nr.1 - 81

Innhold:

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

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

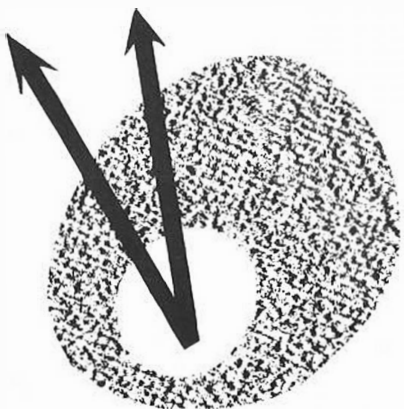
Redaksjonsråd: M. Wiik, S. M. Olsen, N. Egenes, A. Follaug, M. Rullestad, K. Heigre og Chr. Fr. Hansteen.

3 MINUTT MED VEGSJEFEN.....	s. 3
TRONVIK-ANLEGGET.....	s. 4
KRYSSORD 1/81.....	s. 6
FILMER TIL UMLEIE.....	s. 7
PERSONALIA.....	s. 8
SYKKEL- OG GANGVEG ÅPNET.....	s. 9
NEDBØYNINGSMÅLINGER.....	s. 10
POU-ARBEIDET.....	S. 12
PENSJONISTFESTEN 1980.....	s. 16
ETTERLYSNING.....	s. 17
LØFTER DU RIKTIG?.....	s. 17
STOR PREMIE TIL JOSTEIN GRØDEM.....	s. 18
BARN OPPLEVELSE AV BILISMEN.....	s. 20
NYE BØKER.....	s. 23
AKSJON SKOLEVEG.....	s. 24
ANLEGGSDRIFTEN I 1981.....	s. 26
MENS DET ER I «MANN'S MINNE».....	s. 32
VERNEOMBUD.....	s. 34
DYSTRE TALL — OPPMUNTRENDE TALL.....	s. 36
SKADESTATISTIKK.....	s. 37
KILOMETERTELLERE.....	s. 37
1.000.000.000 ??????????????????.....	s. 38
TILLITSMANNENS SPALTE.....	s. 39
KURSPROGRAMMET 1981.....	s. 40
PREMIERTE FORSLAG.....	s. 41
NYE HÅNDBØKER.....	s. 42
KURS I NIVELLERING.....	s. 43
ROGALANDSPROSJEKTET.....	s. 44

"Litt opp" — Alfred Littlehei trener seg i bruk av nivelleringskikkert på kurs på Moi.

Foto: T. Haugvaldstad.

3 minutt med veg- sjefen



Først av alt vil jeg takke alle lesere av Ryggjavegen for godt samarbeid i året som nå er gått og ønske dere alle et riktig godt nytt år.

Jeg tror de aller fleste i vegvesenet synes at det arbeid de har er både interessant og engasjerende. Det gir seg bl.a. utslag i en sterk arbeidsinnsats som mange ganger går ut over det vi med rimelighet kan forlange. Når forholdene er slik er det både trist og nedslående å måtte konstatere at de lønns- og avansementsforhold mange stillingsgrupper i vegvesenet blir tilbudt, ligger langt under det som næringslivet og annen statlig virksomhet i dette fylket gir.

Etaten får p.g.a. dette misforhold store problemer med å rekruttere og beholde kvalifisert arbeidskraft. Det

største problem er imidlertid den uro og misnøye mange av våre ansatte føler. Dette går ikke bare utover arbeidsiveren og interessen, men er også en sterk belastning på tillitsforholdet mellom vegvesenets ledelse og de ansatte. Jeg tror nok at de ansatte føler at vi i ledelsen ikke er flinke nok til å ivareta deres interesser på dette viktige område.

Og jeg skal være den første til å innrømme at vi står mer eller mindre maktesløse overfor disse problemene. Men det skyldes ikke at vi ikke er oppmerksomme på problemene eller at vi ikke tillegger dem sterk nok vekt.

En årsak til at vi ikke er kommet lenger er selvfølgelig at vi i likhet med de fleste statsetater er bundet opp av rammen som statens lønnspolitikk og de sentrale lønnsavtaler setter. En annen årsak er at sentrale organer — og da tenker jeg både på statlige organer og på den sentrale ledelse av arbeidstakerorganisasjonene — har vanskelig for å innrømme og ta konsekvensene av at Rogaland er i en særstilling når det gjelder lønnsforhold.

Dette er et av de mange problemer som vi tar med oss fra det gamle året. La oss håpe at vi i fellesskap skal greie å løse i hvert fall dette problemet i året som kommer.

Chester Danielsen

Tronvik-anlegget

Tekst og foto: Ole Handeland

Arbeidene på den nye tunnelen i Tronvik på E-18 sør for Moi pågår for fullt. Anleggsarbeidene startet opp allerede i slutten av 1978, men på grunn av den store rasfaren på vestsiden av tunnelen, måtte det utføres nettsikring før arbeidene kunne tas opp for fullt. Disse sikringsarbeidene ble omtalt i en artikkel i forrige nummer av Ryggavegen.

Tunnelen blir omlag 200 m. lang. Anleggsbestyrer Karl Flateland håper den skal stå ferdig i løpet av 1981.

— Det er avhengig av fjellet, sier han. Dersom det er bedre enn fryktet, kan vi sette trafikk på tunnelen, men blir sikringstiltakene i tunnelen omfattende, f.eks. med mye betongsikring, må vi nok vente til godt ut i 1982 før vi kan slippe trafikk inn.

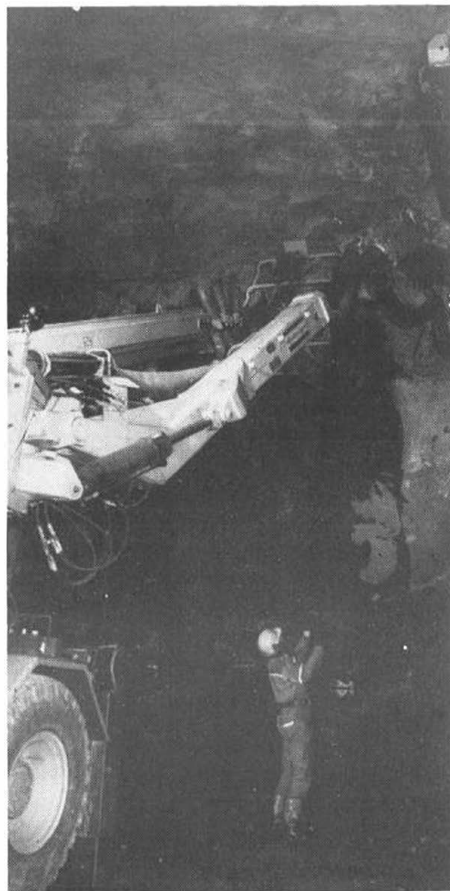
Vegen skal også legges om mellom den nye tunnelen og avkjørselen til den gamle veggen over Tronåsen. Til denne delen hører det også med en bru over jernbanelinja. Totalt er det nye anlegget på 1,8 km., og kostnadene er beregnet til 10,5 mill. kr.

— Arbeidet har gått bra til denne tid, forteller Flateland. Inndriften i tunnelen har ligget på omlag 15 m. pr. uke. Anlegget skal være ferdig i slutten av 1982 eller begynnelsen av 1983 — avhengig av hvilke bevilgninger vi får.

NY BORERIGG

Vegvesenets nye borerigg er satt inn i arbeidet. Det er en elektrohydraulisk rigg produsert av Atlas Copco. At riggen er elektrohydraulisk vil si at den får borekraften fra elektrisitet. I Tronvik er riggen koblet til det offentlige elektrisitetsnett, men den

kan også drives ved hjelp av et dieselaggregat, som da kan plasseres utenfor selve tunnelen. Alle operasjoner styres fra førerhuset. Riggeren veier 28,5 tonn, den har tre bommer på 18 fot, en ladekorg, kan ta borekroner opp til 3 1/2 tomme, trekker opp til 160 kw elektrisk kraft, er 2,6 m. bred og kostet 3,2 millioner kroner.

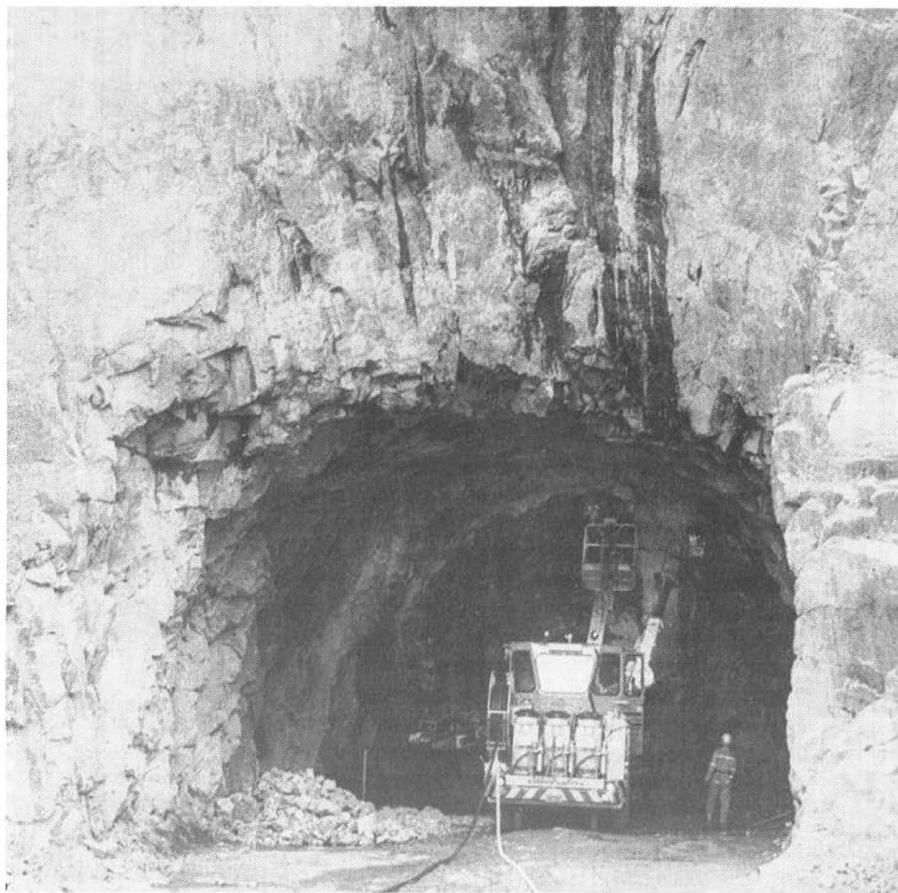


Bommen dirigeres på plass.

NYTT TENNINGSSYSTEM

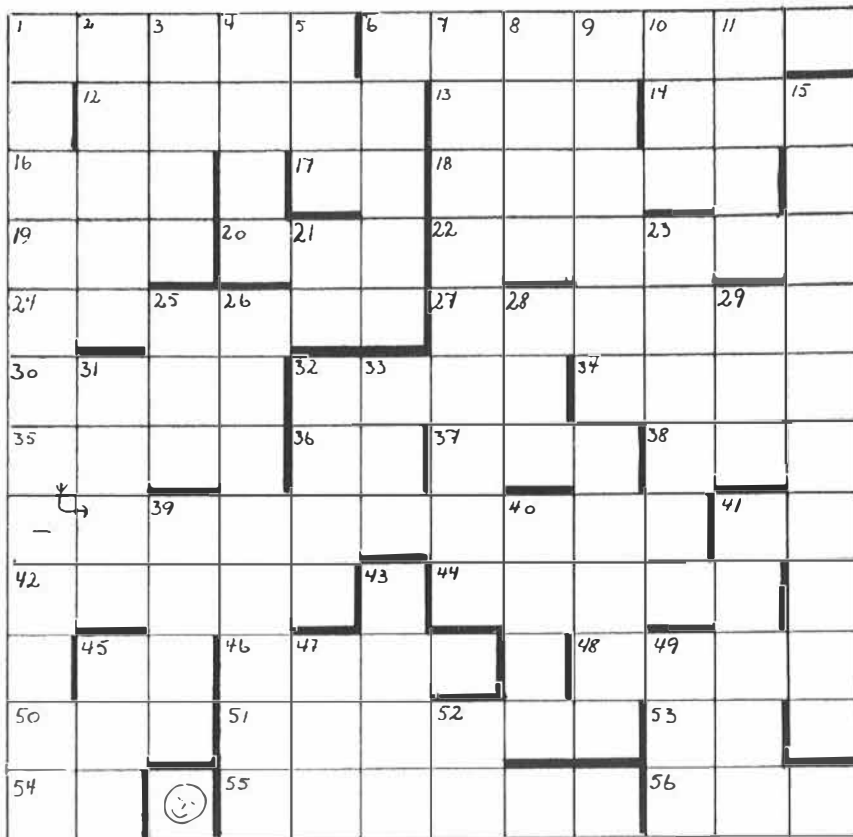
Karl Flateland forteller at det benyttes et nytt tenningsystem under sprengingen i Tronviktunnelen — såkalt nonel-tenning. Dette er en ikke-elektrisk tenning. I stedet for en elektrisk impuls fyres ladningen av ved hjelp av en sjokkbølge i tilkoblingsslangen. Fordelen ved denne

metoden er at den kan benyttes under tordenvær, ved høyspentlinjer, inntil radiostasjoner og sammen med elektriske pumper og hydraulrigger uten spesielle sikringstiltak. Tronvik-anlegget er det første i Rogaland hvor slik tenning benyttes, og Flateland forteller at det har fungert utmerket.



Bildet er tatt i november. Arbeidet på tunnelen er kommet betydelig lenger nå.

Kryssord 1/81



VANNRETT

1. edelsten
6. uselskapelige
12. loviig
13. stolt
14. varm
16. toncart
17. tone
18. sterk vind
19. tykk
20. sint
22. delikat
24. ta i bruk
27. disipler
30. kose
32. legemsdel
34. støtte
35. til å bære i
36. tittle
37. etterlatenskap
38. tre like kons.
41. utrykningspolitiet
42. delikate
44. farget
45. slette
46. lage ost
48. ren
50. vakker
51. sjømerker
53. United Nations
54. artikkel
55. trett
56. tre like vok.

LODDRETT

1. tilstrebes i trafikken
2. — — — — driver. Drikk
3. epidemi
4. Indisk by
5. rom
6. bringe i uorden
7. myke trafikkanter
8. sted på Jæren
9. for myke trafikkanter
10. bydel i Oslo
11. etternavn
15. tøys
21. ve
23. skade
25. spedbarn
26. korsvei
28. slu
29. like
31. blomst
32. etternavn
33. bevege
39. bilde
40. løfte
41. uekte
42. bebude
43. støkk
45. konjunksjon
47. stabil
49. fugl
52. Kjell Nilsen

Filmer til utlån

Det er fortsatt like populært å låne filmer. Vi har kjøpt inn noen nye, og bringer derfor en fullstendig oversikt over hva vi har på lager. Alle filmene er i super 8-format.

LÅNEBETINGELSER: Filmene sendes over hele fylket. Utlån er gratis. Ikke mer enn 4 filmer av gangen (til jul, påske, 17. mai osv. må antallet begrenses til 3. Det MÅ ALLTID gis beskjed når filmer er røket, eller andre feil, så vi kan få dem reparert.

LISTE OVER STUMFILMER:

B 1: Bambi og vennene hans.
C 1: Cinderella's fairy Godmother (Askepøtt)
C 2: Clock cleaners (Mikke mus, Donald, og Langbein)
C 3: Chaplins greatest comedies
C 4: Chef Donald
D 1: Duel and the Wizards (tryllekonkurransen)
F 1: Katten Felix (ny)
G 1: Goofy's glider (Langbein)
H 1: Hawaiian Holiday (Mikke, Donald og Langbein)
L 1: Lonesome ghosts (Mikke, Donald og Langbein)
L 2: Laurel and Hardy in the hoose-gow
M 1: Mikkes avtale
O 1: On ice
P 1: Plutos fledgling (Plutos flyveferdighet)
T 1: Tea for two hundred
T 2: Three little pigs
T 3: Trick or treat (Donald)
T 4: Trailer horn (Donald)
T 5: Tortoise and the hare (Skilpadden og haren)
T 6: Three for brakfast (Donald)
T 7: Toys film (ny)
W 1: Winnie the Pooh and the honeytree (Ole Brum)
W 2: Working for panuts (Snipp og Snapp)
W 3: Woody Woodpecker (Hakke Hakkespett)

LISTE OVER LYDFILMER:

LA 1: America on parade (Disneyfigurene i parade)
LA 2: Askeladden og de gode hjelperne (Caprino)
LA 3: Alice og den hvite kaninen (ny)
LD 1: Donald in the High Andes
LD 2: Den standhaftige tinnsoldat (Caprino)
LD 3: Daffy Duck (svensketalende)
LD 4: Donald Ducks Dilemmas
LD 5: Disneys gratest chases (Bilkjøring)
(Passer ikke for de helt små) (ny)
LF 1: Flåkltya grand prix (Caprino)
LH 1: Herbie i Monte Carlo (ny)
LK 1: Karius og Baktius
LL 1: Langbein (ny)
LM 1: Match of the century
(Århundrets fotballkamp)
LM 2: Mowgli the Jungelboy
LP 1: Pink Panther (Innesnødd) (ny)
LP 2: Pink Panther i pink tail fly
LP 3: Popcy (Skipperen) (ny)
LR 1: The Rescuers Albatross Airlines (ny)
LS 1: Sjuende far i huset (Caprino) (ny)
LT 1: Tom and Jerry-Cat napping

Vil du låne filmer? Ring (04) 52 20 80 og spør etter Torill Gabrielsen eller Marit Garborg.

Vinnere av julekryssord:

1. premie — to lodd i pengelotteriet
Alf Geir Folgerø, Austråttveien 79, 4300 Sandnes

2. premie — ett lodd
Ansgar Trodal, Bærheim vegsentrall

En gledelig økning i antall løsninger,
denne gang kom det inn hele 41.

Løsningen står på side 38

Personalia

Det har ikke skjedd så veldig mye på denne fronten siden sist.

Bare en har sluttet, det er Olav Drivflåt som var spesialarbeider ved Tau vegstasjon.

Ellers kan vi ønske fire nye medarbeidere velkommen til vegvesenet. to av dem begynte tidlig i fjor, og vi kan bare beklage at de ikke er kommet med i tidligere oversikter. Det gjelder Terje Kydland og Rolf Eia som begge er spesialarbeidere i henholdsvis område 5 og 7. Jan Ivar Mygland begynte som spesialarbeider på motorvegen i november i fjor. I samme måned fikk vi kantine i vegkontorets nye lokaler. Henni Olsen er ansatt for å ta seg av våre kulinariske behov.

Eivind Sivertsen, oppsynsmannsassistent, har flyttet fra Egersund vegstasjon til Nærbø. Han har arbeidet i oppsynet siden 1973, først i vedlikeholdet, og fra 1975 på anlegg.

Henning Dale er blitt ny leder for motorvegseksjonen. Han begynte i vegvesenet i 1969 og arbeidet først på planavdelingen (det var før den ble delt opp i seksjoner), siden på hovedplanseksjonen til han ble ansatt som leder for trafikkteknisk seksjon i 1977.

Karl Flateland har overtatt stillingen som anleggsbestyrer i Dalane og Sør-Jæren etter Torleiv Haugvaldstad. Flateland begynte i vegvesenet i Rogaland i 1967 som kontrollingeniør på motorvegen, var leder for «skiltregion vestlandet» i fire år, kom så tilbake til motorvegen før han begynte på driftsplansseksjonen i Anleggsavdelingen i 1977.

RUNDE TALL

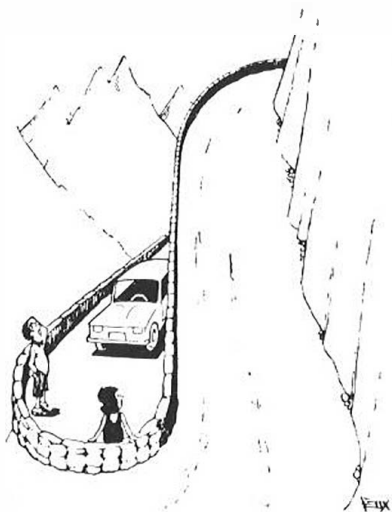
Disse fyller runde tall i 1. kvartal. Vi gratulerer.

60 år:

Svend Gismarvik	21.1
Jakob Vadla	31.1
Sigvald Malmin	8.2
Odd Torland	24.2
Henry Nesvold	27.2
Peter Nødland	23.3
Peder Hustoft	16.4

50 år:

Gunnar Gjedrem	3.2
Toralf Birkeland	30.3
Liv Havnerås	5.4
Magne Skjeggestad	8.4
Magnhild Ødegård	23.4
Einar Skåtevik	30.4



Sykkel- og gangveg åpnet

Av Ole Handeland

Sykkel- og gangvegen langs E-18 mellom Sandnes og Ålgård ble åpnet tirsdag 18. november. En elev fra klasse 6 c ved Austrått skole, Frode Kjosavik, hadde fått det ærefulle oppdrag å klippe snoren, og derved markere at vegen var offisielt åpnet. Deretter syklet Vegsjefen, ordførerne i Gjesdal og Sandnes og endel andre innbudte sammen med skoleklassen fra åpningsstedet til Austrått skole. I skolens «grotte», et innredet rom i kjelleren, ble det servert kaffe, brus og boller.

Frode, som hadde åpnet vegen fikk overrakt en sykkelveske i åpningsgave fra Vegvesenet, og måtte tåle en del misunnelige kommentarer fra klassekameratene.

Sykkel- og gangvegen er 12 km.

lang, og inntil det motsatte er bevist, hevder vi at den er landets langste. I sør mangler det omlag en kilometer før den er helt ferdig, Gjesdal har ikke løst grunnspørsmålet helt. Totalt har det kostet ca. 7,7 mill. kr. til denne tid å bygge vegen. Byggingen har foregått i regi av kommunene og Vegvesenet i nært samarbeid. Vegen er delvis bygget i samband med legging av kloakk, og lange strekninger av den ligger oppå kloakken. Kommunen oppnår på den måten en betydelig gevinst, bl.a. får de momsfristak for en del av kloakken.

Alle som deltok på sykkelturen hadde bare godord om standarden på vegen, og alle uttrykte håp om at den må bli mye brukt i framtiden.



Frode Kjosavik klipper over snoren assistert av Vegsjefen og ordfører Stokkeland i Gjesdal.

Nedbøyningsmålinger

Av Ole Handeland

Først en liten forklaring — nedbøyningsmålinger er en metode for å finne ut hvor stor belastning en veg kan tåle, dermed kan også det høyeste tillatte akseltrykket bestemmes.

Målingene kan gjøres på to måter:

1. BENKELMANSBJELKE

Benkelmansbjelken (fig. 1) er blitt brukt til slike målinger i mange år. Det er en enkel metode som krever lite spesialutstyr. Vi trenger en lastebil som lastes opp slik at akseltrykket på bakakslingen er 8 tonn. Når bilen står på vegen, vil vegen bøyes under hjulene. Kjører så bilen framover, hever vegbanen seg igjen, og vi kan lese av hvor mye den hever seg på et måleut. Normalt krever denne metoden tre mann, en lastebil og en personbil.

2. DYNAFLECT DEFLECTOMETER

Dynalect'en, som den vanligvis kalles, er en tilhenger som kan trekkes av en personbil. Når målinger skal foretas, senkes to stålhjul som tilhengeren da trekkes på. Stålhjulene står i

forbindelse med to konsentrisk opphengte svinghjul i tilhengeren. At svinghjulene er konsentrisk opphengt vil si at akslingene de roterer på ikke går gjennom sentrum. Svinghjulene roterer med åtte omdreininger i sekundet, og svingningene som oppstår på den måten, forplanter seg til bakken via de to stålhjulene.

Tilhengeren har påmontert såkalte geofoner som registrerer hvordan svingningene brer seg i vegkroppen. I prinsippet blir det på samme måte som en mikrofon registrerer svingninger i luften. Det kan monteres opp til åtte geofoner på dynaflect'en.

Signalene fra geofonene registreres på instrumenter, og vi får vite hvor stor påkjenning vegen kan tåle.

Dynalect'en kan betjenes av én mann, men til vanlig vil det være to med på målingene. «Vår» dynaflect er stasjonert i Hordaland. Den kan også brukes til å måle når telen går ut av vegkroppen, men i vårløsningen går den mest på høgfjellovergangene i Hordaland, så vi benytter Benkelmans-bjelken til slike målinger.

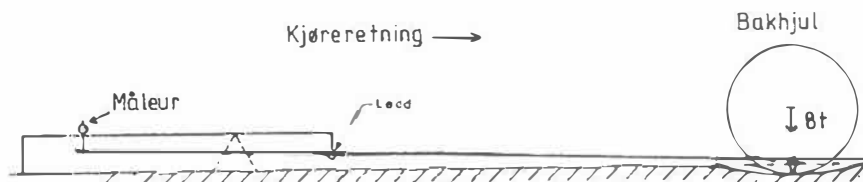


Fig. 1



Dynaflect'en i sving i sommer. Foto: H. Noräs.

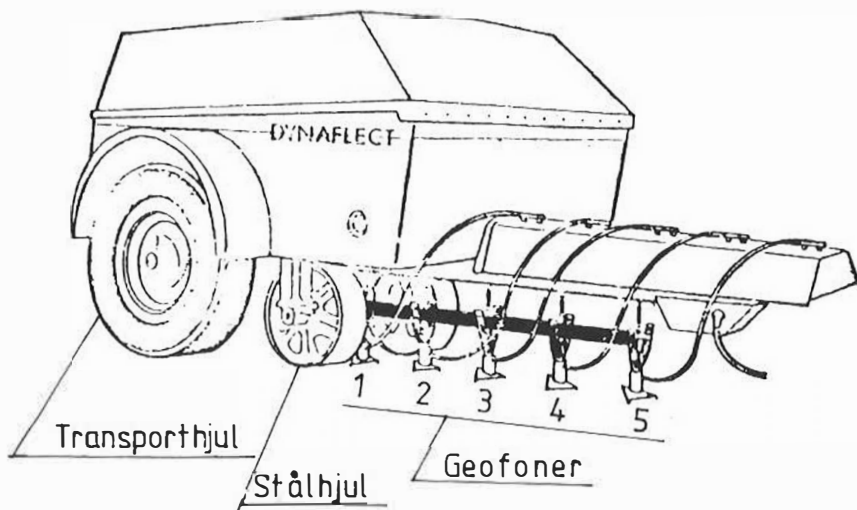


Fig. 2

POU-arbeidet

Av Hilde Berg Johnsen og Svein Magne Olsen

Som nevnt i forrige nummer av «Rygjavegen» skulle vi komme med en orientering om arbeidet innen de forskjellige POU-prosjektene i Rogaland.

Prosjekt vedrørende oppsynsmennenes arbeidssituasjon
POU-prosjektet ble iverksatt våren 1976 ved at en prosjektgruppe skulle utrede og fremme forslag til bedring av oppsynsmennenes arbeidssituasjon.

Det ble igangsatt et prøveprosjekt i Haugesundsområdet i tråd med gruppens forslag høsten 1979 og dette prøveprosjektet ble avsluttet 31. desember 1980.

Prosjektgruppen vil nå utarbeide en rapport om erfaringer fra prøveprosjektet og fremme forslag om mer permanente endringer. Denne rapporten tar sikte på å ha klar innen utgangen av februar 1981.

Prosjekt innen Regnskapsseksjonen

Personalseksjonen fikk henvendelse fra Vegsjefen (februar 1978) om å vurdere hva som kunne gjøres for å styrke Regnskapsseksjonen. Med bakgrunn i dette opprettet SU et POU-prosjekt innen Regnskapsseksjonen våren 1978.

Prosjektet startet med en registreringsfase, men er ikke blitt videreført i nevneverdig grad på grunn av flere ulike forhold.

Vi har nå søkt kontakt ved Vegdirektoratet for å få støtte derfra til videreføring av prosjektet, og antar at arbeidet vil kunne bli tatt opp igjen vinteren 1981.

Prosjekt innen Anleggsavdelingen
Anleggsavdelingen har planlagt å sette igang et POU-prosjekt ved avdelingen i lengre tid. Imidlertid kom arbeidet først ordentlig igang høsten 1980.

Avdelingen har nedsatt en prosjektgruppe som har utarbeidet prosjektplan og som leder prosjektarbeidet.

Gruppen vil nytte ekstern konsulent i deler av sitt arbeid.

Vi regner med at vi vil få den første delrapporten fra gruppen i løpet av våren 1981.

Prosjekt innen Biltilsynet i Stavanger

Etter ønske fra såvel ledelsen som de ansatte ved Biltilsynet i Stavanger ble det satt igang et POU-prosjekt høsten 1979. Prosjektet omfattet i første omgang bare kontorseksjonen.

Prosjektet ble ledet av en prosjektgruppe med representanter fra såvel ledelsen som de ansatte.

Prosjektgruppen leverte sin første delrapport i juni 1980. Denne omhandler m.a.

- organisasjonsplan
- bemanningsplan
- plan for den fysiske plassering i lokalene

Rapporten har vært til høring og er blitt underlagt den formelle behandlingen, og en er nå i ferd med å gjennomføre de tiltakene som ble foreslått.

Prosjektet vil bli videreført i 1981 ved at en da vil analysere arbeidsrutinene mer inngående, samtidig som prosjektet nå vil bli utvidet til også å omfatte de tekniske seksjonene.



Personal- og organisasjonsutvikling (POU) settes i gang for å rasjonalisere og effektivisere arbeidet.

Prosjekt for vurdering av fakturamengden og fakturabehandlingen i Statens Vegvesen

Det ble holdt innledende drøftinger i august 1979 med representanter fra Vegdirektoratet og disse sa seg interessert i å følge opp et forslag som var kommet fra Innkjøpsseksjonen om å analysere fakturabehandlingen og fakturamengden.

Gruppens mandat er å

— analysere og finne forslag til et effektivt opplegg for fakturabehandlingen under forutsetning av at gjeldende regler for attestasjon, anvisning m.v. blir fulgt.

Arbeidet skal bestå i 3 faser:

1. Innsamle data
2. Vurdering av forslag
3. Gjennomføring av nyordninger

På grunnlag av arbeidet i fase 1 og 2 har gruppen utarbeidet en rapport angående fakturabehandlingen i Rogaland fylke.

Fase 3, gjennomføring av nyordninger, er enda ikke påbegynt.

Prosjekt innen Trafikkteknisk seksjon

SU foreslo at det skulle settes igang et POU-prosjekt på Trafikkteknisk seksjon p.g.a. at denne seksjonen har størst turn-over, og har dessuten arbeidsoppgaver som er mer publikumsrettet enn andre.

Prosjektplanen for gruppens arbeid ble utarbeidet i desember 1979 og ble godkjent på SU-møte den 15. januar 1980.

I følge gruppens mandat skal gruppen

— se på den interne organisasjon på TT

— diskutere TT's forhold til resten av vegkontoret og biltilsynet

— diskutere TT's forhold til publikum, offentlige og private institusjoner

— fremme konkrete forslag til eventuelle endringer

— utprøve endringsforslag når de måtte ønske det

Sluttrapporten skulle vært utarbeidet innen utgangen av mars 1981, men p.g.a. manglende kapasitet ved seksjonen har prosjektet ikke kunne fulgt fremdriftsplanen.

Prosjekt innen Personalseksjonen

POU-prosjektet ble vedtatt opprettet på SU-møte den 11. september 1979.

Prosjektet er inndelt i 4 hovedfaser:

1. Informasjon og introduksjon
2. Kompetanseoppbygging
3. Analyse av seksjonens oppgaver/ arbeidsforhold/rolle i den totale organisasjon
4. Gjennomføring av tiltak

Seksjonen gjennomførte 1. fase og deler av 2. fase etter planen, men har brukt mer tid på analysefasen enn antatt.

Seksjonen tar sikte på å legge fram en rapport om oppgaver, bemanning m.v. i løpet av vinteren 1981.

Brukcompetansegruppen

På møte den 19. februar 1980 behandlet SU utbygging av vegkontorets brukcompetanse. SU vedtok på møtet å oppnevne en prosjektgruppe, Brukcompetansegruppe, bestående av en representant fra Anleggsavdelingen, Planavdelingen og Vedlikeholdsavdelingen pluss 3 fra Konstruksjonsseksjonen.

Gruppens mandat:

- Kartlegging av dagens situasjon
- Økning av oppgaver ut over det som gjøres i dag
- Alternativer til framtidig organisasjon av Konstrukssek-

sjonen, samt fordeler og ulemper ved disse

- Vurdering av de fremkomne alternativer

Gruppen la fram sin sluttrapport 28. oktober 1980 og denne er senere sendt til høring.

Gruppen konkluderte med at det burde opprettes en egen brukseksjon som skulle betjene alle avdelinger.

SU vedtok den 7. oktober 1980 at en skulle etablere seksjonen som en prøveordning for ett år. Seksjonen skulle i denne perioden tillegges Anleggsavdelingen.

POU-prosjekt organisering av ferjesaker ved Vegkontoret

På møte i SU den 11. september 1978 ble det vedtatt å opprette et POU-prosjekt for å se på organiseringen av ferjesakene.

Gruppens mandat har vært å

- utrede flere alternativer for organiseringen av ferjesakene, og til å foreta en vurdering/konsekvensanalyse av de ulike alternativer

- fremme forslag til SU når det gjelder valg av alternativ organisering og bemanning

- gruppen står fritt i utredningsarbeidet, men det er ønsket om at gruppen skal fremme forslaget innen utgangen av 1980.

Gruppen har etter fremdriftsplanen utarbeidet sluttrapport og har m.a. foreslått at det opprettes en intern, fast ferjegruppe for å bedre den interne kommunikasjonen. Gruppen

bør bestå av representanter fra Anleggsavdelingen, Vedlikeholdsavdelingen, Trafikkteknisk seksjon og Økonomiseksjonen.

Dette ble vedtatt på SU-møte den 7. oktober 1980, og de nevnte representantene er oppnevnt.

Rapporten konkluderer også med en del andre endringer for å bedre forholdene:

— utpeke avdelingsvise kontaktpersoner med ansvar for bestemte oppgaver

— fordeling av arbeidsoppgaver innen de berørte avdelinger/seksjoner og fordeling av oppgaver der DSD er involvert

— anbefale at informasjonen fra vegkontoret blir drøftet både med Vegdirektoratet, DSD og Ruteskipenes Informasjonstjeneste

Det vil bli tatt endelig avgjørelse på sluttrapporten etter at fagsjefene har drøftet rapporten i utvidet fagsjefmøte i slutten av januar 1981.

POU-prosjekt innen Kortorteknisk seksjon

I SU-møte den 14. april 1980 ble det vedtatt å opprette et POU-prosjekt som skal vurdere arbeidsoppgaver, rutiner, bemanning og utstyr ved Kortorteknisk seksjon.

Det er oppnevnt en gruppe som skal lede prosjektet.

Prosjektet er inndelt i følgende faser:

- Kompetanseoppbygging
- Registreringsarbeid
- Analysearbeid
- Info-møter

Prosjektet har i store trekk fulgt fremdriftsplanen.

I analysearbeidet har prosjektgruppen i første omgang konsentrert seg mest om skrive- og kopitjenesten. En har her nyttet ekstern konsulent som har levert rapport til POU-gruppen i desember 1980. POU-gruppen vil oversende administrasjonen forslag til endringer i skrive- og kopitjenesten i løpet av januar 1981.

POU-prosjekt for vurdering av Motorvegens organisasjon

Prosjektgruppen som skulle vurdere behovet for fortsatt å ha en egen Motorvegseksjon, ble vedtatt opprettet i SU-møte den 14. april 1980.

Mandatet var å

— vurdere organisasjonsformen for motorvegseksjonen

— komme med forslag til en eventuelt ny organisasjonsform

Gruppen har utarbeidet slutt-rapport som i hovedtrekk konkluderer med at

— motorvegseksjonen i sin nåværende form oppløses,

— det opprettes en egen prosjektgruppe som skal forestå planleggingen og utbyggingen av ny E-18/rv. 13 i Sandnes.

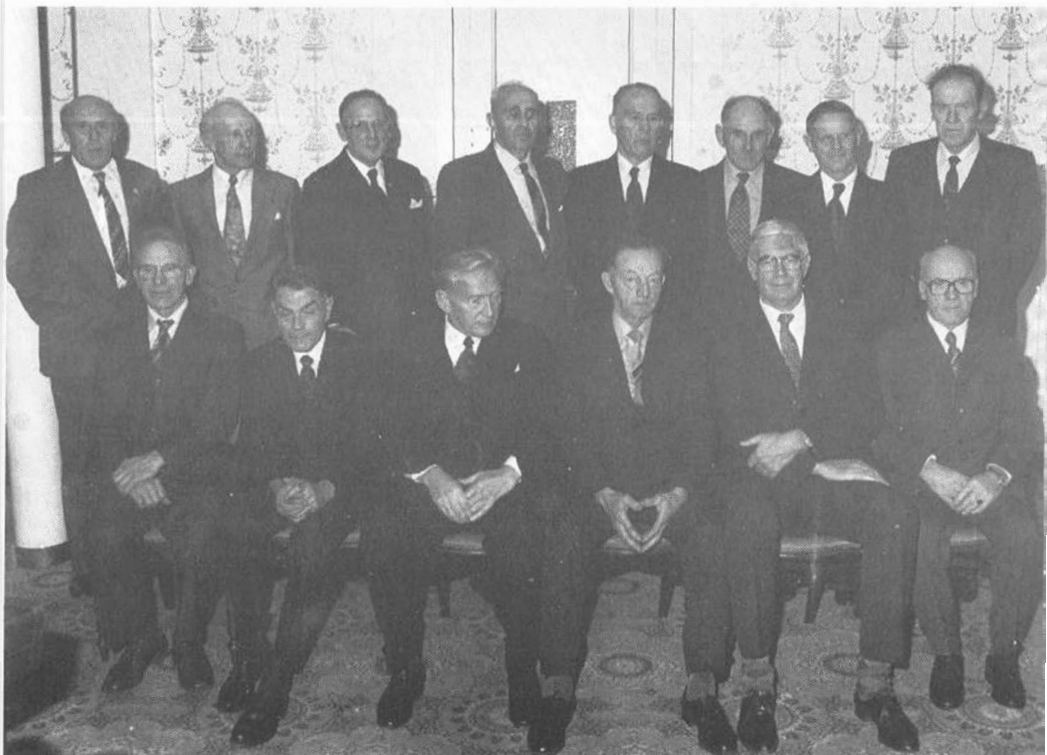
Sluttrapporten ble sendt til uttalelse i løpet av desember 1980 og en regner med å kunne forhandle med tillitsmennene om saken i løpet av tidlig vinter 1981.

Pensjonistfesten 1980

13 pensjonister fikk sin velfortjente hyllest for arbeidet i Vegvesenet under pensjonistfesten på Victoria Hotell 13. november i fjor. Vegsjefen overrakte hver enkelt diplom og gave, mens Arne Njå holdt tale for

konene og overrasket dem med en bukkett blomster til hver. Fylkesordfører John Tveit hadde også mange rosende ord til pensjonistene.

Etter maten og kaffen underholdt Erik Svendsen fra Rogaland Teater.



Første rekke fra venstre: Jonas Tjåland, Erling Kleppa, Laurits Austbø, Alfred Thu, vegsjef Ch. Danielsen, Erling Sikveland.

Andre rekke fra venstre: Ingebrigt Vormestrand, Henry Michalsen, Arne Kvia, Olav Olsen, Arne Rød, Wilhelm Østebrod, Erluf Horpestad, Alf Meltveit.

Foto: O. Handeland

IKKE LES DETTE: IKKE LES DETTE:

Etterlysning

Rogaland Vegkontor etterlyser en Savo kontorstol som forsvant fra korridoren i 7. etasje i Atlantic onsdag 10. desember mellom kl. 14.35 og 15.00. Etterlyste er av variabel høyde. Den hadde på seg grønt trekk med sørgerand, aluminiumsunderstell med fem tvillinghjul og hadde armlener. Etterlyste er antakelig godkjent av arbeidstilsynet. Den var ikke påført ytre merker eller arr, i det den var svært lite brukt, knapt nok utprøvd og langt fra formsittet.

Etterlyste er velsmurt og skrek ikke under bortførelsen. Mulige opplysninger om den etterlyste Savo kontorstolen kan gis til Rune Sandven,

Hoved- og detaljplanseksjonen, telefon 181. ● Opplysninger som fører til oppklarelse av denne sak, KAN bli honorert (men vær ikke for sikker).

— Skal jeg måtte sitte på gulvet? spør den ulykkelige bruker.

Dersom stolen skulle være kommet tilbake innen Rygjavegen er kommet ut, kan du bare glemme det hele.

SISTE:

Stolen er nå kommet tilbake til eieren, plutselig sto den bare på sin vannte plass. Så du leste alt dette for ingenting. Vi føler imidlertid ingen skyld for bortkastet tid, vi sa jo at du ikke skulle lese dette.

Løfter du riktig?

De fleste har gjerne hørt dette før, likevel ser vi ofte at lærdommen ikke praktiseres. Du vet sikkert at feil løfte-teknikk kan påføre deg skader — alvorlige skader dersom du er uheldig.

Dersom du ønsker å løfte på riktig måte, bruker du de kraftige lår og leggmusklene i stedet for de svakere ryggmusklene. Du bøyer deg altså ned så langt du kan, uten at hælene løftes fra gulvet. Deretter tar du godt tak i gjenstanden du skal løfte og reiser deg ved å strekke beina. Du bør ikke bøye deg for langt ned, for det ene har du lett for å komme ut av balanse, for det andre må du bruke ekstra mye kraft for å komme deg opp

igjen. Du bøyer deg heller ikke for lite ned, da arbeider du straks ved hjelp av ryggmusklene.

Altså: Du bøyer knærne, holder ryggen strak og lar beinmusklene utføre arbeidet.

Skal du sette ned en gjenstand, gjør du det hele motsatt; strak rygg, beina gjør arbeidet. Pass bare på at fingrene ikke kommer i klem mellom gjenstanden og underlaget.

En ting til — undersøk først om gjenstanden er for tung til at du kan orke den alene, spesielt om du også skal bære den et stykke.

Etter dette løfter du vel riktig — eller?

Stor premie til Jostein Grødem

Hovedsamarbeidsutvalget har premiert Jostein Grødem med kr. 8000,— for hans forslag «enboms borerigg». Normalt er høyeste premiesum 5000,— kroner, men utvalget har altså valgt å gå utover denne rammen i Grødems tilfelle.

Bedømmelsesutvalget har lagt vekt på at Grødem har vist initiativ til nyttenkning, hatt evne og vilje til å bryte ned skepsis både hos leverandører og innen etaten.

Det er nå tre rigger av denne type i drift i vegvesenet og den fjerde skal leveres. Denne siste riggen har fått den opprinnelige oppbygging som Grødem foreslo, men som Atlas Copco først ikke var villig til å bygge.

Nordland vegkontor har hevdet at enhetskostnadene er blitt senket til 30% av det alternative driftsmetoder ville ha gitt.

Med fire rigger i drift i vegvesenet, og en årsproduksjon på 40 — 60.000 m³ pr. rigg, blir det betydelige summer som er inntjent.

Grødem fikk tildelt premien under juletilstelningen i postverkets kantine like før jul. Driftssjef Arne Njå overrakte sjekken. Han tok utgangspunkt i byggingen av Suldalsvegen og de vanskene arbeidet på dette anlegget hadde i den første fasen, med sprengning av arbeidsveg, slik at det var mulig å komme til med maskinelt utstyr.

«De maskiner som ble brukt hadde sine svakheter,»sa Njå.

«Det var problemer med borestøvet. Videre krevdes meget riggarbeid. Driften av maskineriet baserte seg nemlig på pressluft. Dette førte til at det måtte skaffes plass til kompresso-

rer og fra disse måtte det legges ut hundrevis av meter med luftrør.

I disse tider dukket opp for alvor en helt ny type boreutstyr, nemlig boremaskiner som er drevet hydraulisk. D.v.s at borhammeren blir drevet med olje i stedet for trykkluft. I dette tilfellet kreves trykkluft bare til å fjerne borstøvet, og til dette kreves bare en liten kompressor som kan sitte på selve boremaskinen, og lange ledninger og annet utstyr blir overflødig. Dette gir mulighet for å få en mobil enhet som kan flytte seg fra sted til sted og gjøre godt arbeid.

Nå gjensto bare den oppgave å få istand en slik maskin som var praktisk til formålet. Hos Smeberg og hos Kleven var systemet med liggerboring prøvet og ut fra denne driften hadde driftsfolkene tanker om hvordan maskineriet burde virke.

Grødem var meget interessert i det som skjedde her. Dette var interessant. Dette var noe utenom det vanlige, noe utenom å trække i de gamle spor. Han gikk ivrig inn i diskusjonen med driftsfolkene, og var opptatt av å få i stand en maskin som kunne virke. Han tok kontakt med maskinfirma som hadde arbeidet med boreutstyr tidligere, i første rekke Atlas Copco.

Til å begynne med var det ikke lett å få solgt ideene. Han måtte først bevise at han hadde noe å fare med. Det er klart at maskinfirmaet ikke ønsket å legge ut hundretusener av kroner hvis det ikke kunne gi praktiske resultater.

Her kom Grødem med sin logiske sans, oppfinnsomhet og utholdenhet til sin rett. Han brøt ned motstand og

skepsis både hos maskinfirma og i våre egne rekker. Promec'en ble en realitet, og den har gått sin seiersgang de få årene den har vært i bruk.

I forhold til håndholdt boreutstyr innspares nå flere millioner kroner årlig ved å bruke liggerboring og det utstyr som Grødem har vært med på å utvikle. Denne rasjonalisering er av stor betydning for vegvesenet.

Det er pekt på de økonomiske fordeler. Vi skal i denne forbindelse ikke glemme de sikkerhetsmessige og

miljømessige fordeler dette har ført med seg.

I tillegg til Promec'en har Reiersdal Maskin levert rigger hvor noen av prinsippene for Promec'en blir benyttet. Vi venter oss meget også av disse riggene».

Driftssjefen sa videre at det er slike ting som er med på å løfte vegvesenet oppover og framover, og det gir alle en gildere arbeidsplass.

Nå rettet også en takk til fru Grødem, og overrakte henne blomster.



Jostein Grødem mottar premien fra driftssjef Arne Njå.

Barns opplevelse av bilismen

Av Magne Raundalen

Dagens bilisme har i stor grad tatt i bruk arealer som barn skulle ha brukt i sin lek og utfoldelse. Samtidig har bilen gjort barns tilværelse utrygg.

Hva synes barna selv om dette?

Forskeren Magne Raundalen har bekjeftegnet seg sterkt med barns forhold i trafikken og deres opplevelse av bilen og dens bruk. Om dette forteller han i denne kronikken.

Mange barn er redde i trafikken hver dag. De er redde med rette. Et forbausende stort antall barn forteller at de kjenner noen eller vet om noen i de nærmeste omgivelsene som er blitt påkjørt eller drept i trafikken.

Hovedkilde til angst er fenomener i trafikken som kommer så fort at de er uberegnelige og som barn ikke kan forstå. Reddest blir barna som må gå i bytrafikken når bilene svinger og kommer mot dem når barna har grønt lys. Enkelte forteller at dette fører til at alle systemer rakner, grønt er ikke grønt lenger. Barna kan ikke føle seg trygge noe sted. I tillegg har de også sett biler som har kjørt oppå fortauet.

De få reglene barn kan forstå blir ikke overholdt. De føler seg som jaget vilt over alt. Det finnes til og med barn som klager over at de er spesielt utrygge for biler eller skolebusser som kjører inn i skolegården når det er mange barn og mye trengsel.

En spesiell redsel føler barn når de har dårlig tid og må skynde seg. Barn har en klar formening om at redselen de da har, nedsetter muligheten til å beregne og se trafikken. Svært mange barn klager over at fortauet er smalt eller at det ikke er fortau. Utro-

lig mange barn sier rett og slett at de «går i grøften».

I en drabantby utenfor Oslo var hele 2/3 av førsteklassingene redde i biltrafikken. Selv om trafikkangsten hos de små synker noe når vi forflytter oss til Vestfold og Sørlandet, er den likevel aktivt til stede hos nærmere halvparten av førsteklassingene.

Trafikkangsten synker med alderen, men i Oslo-skolen holder den seg hos 1/4 av annenklassingene og hos hver femte tredjeklassing!

Barn føler seg usikre overfor trafikkreglene og den opplæring de har fått. Under observasjon av barn som krysser trafikken, viser det seg at mange ikke ser seg for. De går fram til det punkt de skal krysse, stopper litt og går.

En gang stod jeg på den andre siden og spurte dem hvorfor de ikke så seg for. Svaret var: «Jeg hører». De forklarte at det ble altfor vanskelig å se seg for. Det var så kort avstand, og de måtte se så mange ganger. Derfor hadde de lært seg å bruke ørene.

Som syklist har jeg observert at dette også er vanlig blant voksne. En må passe spesielt på å ikke kjøre på folk i vanlig trafikk fordi de går rett ut i gata når de ikke hører noe. Hos barna var det imidlertid ganske gjennomført.

Undersøkelser viser også en tendens hos de minste til å gå over på andre steder enn i fotgjengerfeltene. På spørsmål om hvorfor de krysser utenfor, er svaret at det er så vanskelig.

I en annen undersøkelse i en forstad utenfor Bergen med 30.000 innbyggere ble 4.000 barn og foreldre interv-

juet om skoleveien.

Blant svarene som kom inn, viste det seg relativt små forskjeller over klassetrinn når det gjaldt angivelse av farlige skoleveier. Det var en sjokkerende stor andel av foreldre og barn som var redde i trafikken helt opp til 10—12 års alder. I noen grad hang dette sammen med at barna da hadde begynt å sykle og måtte friste en mer risikofylt tilværelse mellom bilene. Men i hovedsak skyldtes trafikkangsten mangel på planlegging for fotgjengere og syklist.

Svært mange foreldre beskrev sterk angst når barna var et kvarter eller en halvtime seinere hjemme fra skolen

enn vanlig. Hørte man da i tillegg sykebilsirener i det fjerne, steg angsten. Den var ikke ugrunnet i og med at 4 barn hadde mistet livet i løpet av en 6-års periode på et av disse områdene.

Når man leser 4.000 foreldrebeskrivelser av egne og barns angst i trafikken, bryter det med forestillingen om at dette var en fredelig forstad til Bergen. Man får mer følelsen av at man er kommet bakom piggråden i et krigsherjet område, hvor sivilbefolkningen og deres barn er truet av miner og granater.

Foreldrene har gått i protestmarsj, de har laget folkemøter, de har truet



"Her må jeg passe meg". Foto: O. Handeland.

med skolestreik. De har vist til at 4 barn har mistet livet på samme vei-strekning i løpet av få år. Myndighetene har stort sett ignorert deres bøtner.

Eksos blir nevnt av mange barn. De synes det lukter vondt på skoleveien især i de kalde høstmorgenene og når de må løpe fort eller sykle raskt. Mange beskriver konkrete plager med hoste og kvalme. Andre forteller at de har astma eller luftveisinfeksjoner slik at de føler seg dårlige innen de er framme. Flere gjør seg også refleksjoner om eksosens virkning: «Vi røyker ikke, men vi kan få lungekreft likevel, slik som det er her med all den eksosen».

Litt større barn er også opptatt av luftforurensning på kort og lang sikt og kan ikke begripe at ikke flere benytter seg av buss i dagens situasjon. Barna er svært kritiske til både foreldre og politikeres forhold til bilismen.

Støy er både en plage i seg selv og angstskapende. De små barna skriver at bussene dytter dem liksom ned i grøften. De store trailerne drar dem etter seg. Følelsen av å være uten kontroll kommer av den brakende støyen.

Mange barn klager over biltrafikken der de bor, støy på lekeplassen, i barnehagen, på skolen, på verandaen. En 9-klassing har lagt merke til at hun nå kan snakke med moren når de går sammen langs veien. Nå er de like høye og kan snakke inn i øret på hverandre når de snur det til. Da hun var liten, leide moren henne helt taus fram og tilbake til butikken.

Fra forskning vet vi at utforskning-

lyst og vennlighet blir redusert i et miljø der støyen øker. Forsøk har vist at folk er langt mindre innstilt på å være i kontakt med hverandre — enn si hjelpe hverandre — i en vanskelig situasjon når støyen kommer over et visst nivå.

De voksnes adferd i trafikken opp-tar barn meget. Svært mange er opp-tatt av foreldres og andre voksnes lemfeldige omgang med trafikkregler og fartsgrenser. «Jeg må lære min far å gå på grønt — merkelig!» sier en 7-åring. En undersøkelse fra Bergen sentrum bekrefter at voksne er dårlige modeller for barna i trafikken. Her observerte man hvordan mange voksne gikk mot rødt lys samtidig som barn sto og ventet på grønt. I løpet av 6 timer ved trafikklys i sentrum kunne man telle 179 voksne som gikk på rødt mens barna så på, dvs. en gang i minuttet. Forskerne talte også antall barn som ble dratt over gata på rødt lys av voksne — mot barnas egen vilje. Det skjedde i gjennomsnitt 3 ganger i timen.

Barn i bil er et kapittel for seg. Vi vil her bare understreke at antall skadde og drepte barn som bilpassasjerer er sterkt økende.

Når barna selv skal berette om livet i bilen er det imidlertid ikke angsten som er den mest fremtredende, det er kjedsomheten. Mange barn blir bil-syke og opplever det som ren terror å måtte kjøre hundrevis av mil hvert år innesperret i baksetet uten særlige bevegelses- eller aktivitetsmuligheter for øvrig. Barna selv har formulert et program for bilferie: Hvert barn skal ha rett til pr. dag å oppholde seg utenfor bilen nøyaktig like lenge som

Nye bøker

Arvid Frihagen: Offentlige anbudsregler — innkjøp.

TØI: Prosjektrapport — Vegplanlegging etter bygningsloven og vegloven.

TØI notat av 30. mai 1980.
Kjørefart i gatekryss. En undersøkelse av fart og retardasjonsmønstre i uregulerte gatekryss.

Ichak Adizes: Ledelsens fallgruver — og hvordan man unngår dem.

Riktlinjer for gators geometriske utforming.

Norges lover 1979-utgaven,

Nordiska Vägtekniska Förbundet. Rapport 25:1980. Presentasjonsteknik. Fotomontage. Metoder och användning.

Nordisk Vegteknisk Forbund. Rapport nr. 2:1979. Utforming og plassering av støyskjerm.

Retningslinjer for utførelse av bituminøse vegdekker og bærelag. 3. utgave.

Samverkansspiralen. Människan i informations- och kommunikations-samhället.

Stavanger Museum Årbok 1972.

Bøkene kan lånes ved henvendelse til Målfrid Crosby på biblioteket.

de er nødt til å sitte inne i den.

Holdningen til barn i bil avslører noe av holdningen til barn og trafikk rent generelt. Mens vi nå i flere land har lover som påbyr bruk av sikkerhetsbelte, finnes i verden i dag ikke noe land som for alvor har tatt opp sikringen av barn i bil. Gjennom årene er det blitt solgt innretninger og seter som har vært langt farligere enn å la være å gjøre noe i det hele tatt.

Det er imidlertid ikke mangel på forskning omkring ulykkesreduserende tiltak, f.eks. betydning av polstring av sidevindue og karmene i baksetet ved barnas skuler- og hodehøyde. Intet av dette er blitt satt i system som påbud eller lov. Forsetene er nå lovregulerte, men bak svever

barna lovløst omkring.

I vår undersøkelse av 4.000 barns miljøtrivsel svarte annenhver førsteklassing at det hendte at de ikke våget å gå ut. Hver fjerde under 10 år sa at de ønsket flytte fordi det var så utrygt og farlig der både blant kamrater og biler. Hver femte over 13 år ønsket å flytte fordi det ikke var noe å gjøre i nærmiljøet, fordi de måtte «pendle» til fritidstilbud andre steder. Hele 1.200 av 4.000 barn kjedet seg der de bodde.

Det er mange faktorer i moderne miljøplanlegging som rammer barns trivsel, men i dobbelt forstand er den omsegripende bilismen den mest drepende.

Aksjon skoleveg

Av Berit Enoksen og Anne Grete Liahaug

La oss først repetere det som har skjedd under aksjon skoleveg. Skolebarn, foreldre og foresatte registrerte farlige punkt og strekninger på vegene og kom med forslag til tiltak.

Kommunene mottok dette materialet og foretok en videre behandling.

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) har vært det koordinerende ledd mellom kommunene og den sentrale aksjonskomiteen. Utvalget har også fordelt de statlige ekstramidlene til tiltak. Rogaland fikk 1,1 mill. kr.

Tiltakene er delt inn i grupper etter hvor fort de bør utføres — strakstiltak, kortsiktige- og langsiktige tiltak. Det skilles også mellom kommunale veger, riks- og fylkesveger.

Kommunene utfører selv tiltak på kommunale veger. Det har vist seg at arbeidene på kommunale veger er avhengig av den enkelte kommunes økonomi. Oppmerking av gangfelt, skilting og fjerning av sikhindringer er stort sett gjennomført — dette er alle tiltak som ikke krever store uttelling. Tiltak som koster mer — som gateløp, bygging av fortau og gang- og sykkelveg — er utsatt på grunn av økonomien i kommunene. Bare to kommuner kan si seg ferdig med de foreslåtte tiltak på kommunale veger.

Vegvesenets rolle

Aksjon skoleveg er gitt høy prioritet i vegvesenet, i første rekke straks- og kortsiktige tiltak på riks- og fylkesveger.

Sakene som kommer til FTU er blitt fordelt på saksbehandlerne ved vegkontoret som vurderer dem ut fra

trafikksikkerhetshensyn. De sendes deretter over til vedlikeholdsavdelingen. Mannskapet ved vegstasjonene utfører det praktiske arbeidet.

Vegmestrene opplyser at de tiltakene hvor grunn er ordnet, stort sett er gjennomført.

Svært mange steder i fylket har vegvesenet fjernet busker, kratt og trær ved avkjørsler og kryss for å bedre sikten. Flere steder er det satt opp rekkverk ved dype bekker og bratte skråninger. Arbeidet med å forlenge fortau for å sikre barna langs vegen er kommet i gang flere steder, og noen er ferdig. Svinger er gjort mer oversiktlig ved at knauser er fjernet, samtidig får barna bedre plass. Enkelte steder er det satt opp fysisk skille mellom bilveg og gangveg. Det blir også endel nye gangfelt rundt om i fylket, men det har ikke latt seg gjøre å sette opp gangfelt alle steder det var ønsket. Flere steder var f.eks. siktforholdene for dårlige til å sette opp nye gangfelt. Det er oppsatt mange nye skilt, spesielt for nedsett hastighet og ved gangfelt. På noen steder er arbeidet i gang for å opparbeide busslommer, snuplass for buss og sette opp leskur.

Fortsatt står det mye arbeid igjen med kortsiktige tiltak og strakstiltak. Årsaken ligger ofte i problemer med å skaffe grunn. Endel av disse tiltakene er også gått over til å bli mer langsiktige.

Ekstramidlene

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget har fordelt ekstramidlene slik:



Eigersund	— bygging og utbedring av snuplass for buss —	kr. 50.000
Sandnes	— fortau og tilskudd til utbedring av kryss —	kr. 70.000
Stavanger	— tilskudd til ulike tiltak —	kr. 105.000
Haugesund	— belysning av gang- og sykkelveg, busslomme, rekkverk og regulering av kryss	kr. 72.000
Sokndal	— tilskudd til belysning	kr. 40.000
Lund	— fysiske hindringer i boligområde og forlengelse av fortau —	kr. 40.000
Bjerkreim	— tilskudd til belysning —	kr. 40.000
Hå	— rekkverk, kryssutbedring, vegbelysning, lys i undergang —	kr. 55.000
Time	— kanalisering av kryss, forlengelse av fortau, ombygging av kryss, opphøyde gangfelt —	kr. 42.000
Gjesdal	— regulering av kryss —	kr. 60.000
Sola	— humper i boligfelt, snuplass og busslomme, tilskudd til belysning	kr. 68.000
Randaberg	— utbedring av tre kryss, lys i undergang, oppsetting av guardrail —	kr. 48.000
Strand	— guardrail og tilskudd til belysning	kr. 50.000
Hjelmeland	— tilskudd til snuplass for skolebuss	kr. 45.000
Suldal	— tilskudd til vegbelysning —	kr. 50.000
Sauda	— belysning	kr. 50.000
Bokn	— belysning	kr. 50.000
Tysvær	— to busslommer	kr. 40.000
Karmøy	— bygging av bussholdeplass, belysning	kr. 70.000
Vindafjord	— to busslommer og vegbelysning	kr. 45.000
Utsira	— tilskudd til ulike tiltak	kr. 40.000

Anleggsdriften i 1981

Av Halvor Folgerø

Aktiviteten i anleggsdriften i 1981 blir omtrent som forrige år. Riktignok er det fremdeles en nedgang i anleggsbevilgningen regnet i faste priser, men reduksjonen er ikke så stor som den vi opplevde for et par år siden. Til riksveganlegg er det i inneværende år bevilget i alt 90,8 mill.kr. fordelt slik:

Ordinære anlegg	69,5 mill.kr.
trafiksikkerhet og miljøtiltak	14,6 mill.kr.
ekstraord. sysselsetting	1,5 mill.kr.
til disposisjon	2,0 mill.kr.
tillegg for økte eiendomsutgifter	2,7 mill.kr.
refusjoner	0,5 mill.kr.

Det foreligger i skrivende stund ikke noe vedtatt fylkesvegbudsjett. Dette har sammenheng med den usikkerhet som for tiden råer med hensyn til fylkeskommunens økonomi. Imidlertid vedtok fylkestinget i desember i fjor å låne midler for å opprettholde investeringstakten til fylkesveganlegg, slik at størrelsen på budsjettet ventelig blir omtrent som i 1980, d.v.s. noe under 30. mill. kr.

På denne bakgrunn regner vi ikke med vesentlige sysselsettingsproblemer for våre egne ansatte i arbeidsdriften i 1981. Vi vil antakelig beskjeftige omtrent samme arbeidsstyrke som i 1980. Det er imidlertid en viss skjev geografisk fordeling mellom arbeidsplassen og tjenestemennenes bosted som på lengre sikt vil gjøre det nødvendig å forflytte deler av arbeidsstyrken, dersom vi fortsatt skal satse på å gjøre mest mulig av arbeidene i egen regi.

Et annet punkt som bør påpekes, er at vi er kommet svært lavt når det gjelder andelen av entrepriser i arbeidsdriften. Den ligger nå på omlag 10—12%, og kan vanskelig presses lavere. Dette gjør at vår anleggsdrift vil være meget sårbar dersom vi får en ytterligere reduksjon i anleggsbevilgningene i tiden framover. På denne bakgrunn er det ønskelig at vi øker entreprisandelen noe i forhold til dagens nivå.

Når det gjelder riksveganlegg, har vi fått tydelige signaler om å vise stor varsomhet med å starte opp større anlegg som vil binde investeringer over et lengre tidsrom. Som et eksempel kan jeg nevne Suldalsvegen, som ut fra slike vurderinger vanskelig kunne blitt startet opp i dag. Foreløpig har vi ikke fått tilsvarende signaler for fylkesveganlegg.

Driften i de enkelte deler av fylket

Jeg skal så redegjøre nærmere for driften på de enkelte anleggene. For oversiktens skyld er beskrivelsen knyttet til en inndeling av fylket i 3 distrikt: Sør-Rogaland, Ryfylke og Nord-Rogaland.

Sør-Rogaland

Riksveger

E 18 Tronvik

På E 18 vil arbeidene med ombygging av riksvegen ved Tronvik fortsette. vi regner med å gjøre ferdig Lundevatn tunnel slik at ca. 700 m. ny veg kan åpnes for trafikk i løpet av året.

Rv. 45. Dirdal—Rage bru.

Langs rv. 45 vil arbeidene mellom Morkadalen og Ragsvatnet fortsette. Deler av strekningen vil bli tatt i bruk etter hvert som den blir ferdig. Det kan også bli aktuelt å sette i gang visse forarbeider med tanke på framtidig sikring av riksvegen i Giljajuvet.

Rv. 45. Vest-Agder grense — Høgaleite

Vi fortsetter et samarbeid med Sira-Kvina Kraftselskap om mottak av tunnelstein langs den nye traséen for Hunnedalsvegen. Det kan derfor være mulig at vi kommer i gang med endel forberedende arbeider her allerede i 1981.

Rv. 502. Eie stasjon — Eigerøy bru

På rv. 502 gjenstår det fortsatt å bygge strekningen langs Eie jernbanesta-

sjon øst for den nye Lauvåsen tunnel. For tiden vurderes alternative løsnin-ger, og vi kan derfor ikke si noe med sikkerhet om arbeidene kommer i gang i løpet av inneværende år.

Rv. 509. Rektor Oldes gate — Madlakrossen

Vi regner med å kunne fortsette byggingen av bussfelt videre utover fra R. Oldens gt. mot Madlakrossen.

Rv. 510. Hinna—Røyneberg

På denne strekningen vil arbeidene med ombygging av Nesbuvegen fortsette.

Trafikksikkerhetsarbeidet

Midlene til trafikksikkerhetsarbeidet for 1981 er ikke fordelt. Av viktige prosjekt i sør-fylket som antas å bli satt ut i livet kan nevnes:

E 18 Helleland skole — Skjærpe

E 18 Forussletta

(refusjon Sandnes kommune)

Rv. 44 Tu — Klepp

Rv. 44 Kryss med Kvellurveien, Sandnes

Rv. 44 Kryss med Zetlitzveien

Rv. 505 Varhaug kryss rv. 504

Idrettsplassen

Rv. 506 Rettedalen, Algård

Rv. 509/Rv. 510 Stangeland

Rv. 509 Madlavegen

Rv. 510 Dysjaland — Reke kapell

E 18 Kryss med Roald Amundsens gate

Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveg

Trafikklys for fotgjengere

Fotgjengerundergang

Gang- og sykkelveg

Trafikkregulering

Kryssomlegging, undergang,

gang- og sykkelveg

Fotgjengerundergang ved R.

Oldens gate.

Fotgjengerundergang

Kryssomlegging

E 18 Forus—Lura

Vi regner med å få ferdig den ca. 2 km. lange parsellen mellom Forus og Lura slik at den kan åpnes for trafikk før sommerferien.

Endelig vil vi sette i gang byggingen av to ramper i krysset mellom Motorvegen og Haukåsvegen i Stavanger, slik at krysset blir utbygd til et fullverdig to-plans-kryss.

Rv. 13. Bjønnbåsen—Lauvvik

På rv. 13 vil vi starte opp arbeidene med ombyggingen av riksvegen gjennom Høle. Første byggetrinn er parsellen mellom Bjønnbåsen og Lauvvik.

Rv. 44. Rekeland—Saurdal

På rv. 44 har vi fullført parsellen mellom Hauge og Rekeland. I år vil vi sette igang arbeidene mellom Rekeland og Saurdal, og vi regner med at den ca. 1000 m. lange parsellen skal bli ferdig i løpet av året.

Rv. 44. Skjæveland bru — Ganddal

Vi vil fortsette arbeidene med ombygging av riksvegen i Ganddal og mellom Skjæveland bru og Leitevn.

Fylkesveger

Hå

Arbeidene på ringvegen på Nærbø vil bli avsluttet i 1981. Videre regner vi med å starte opp arbeidene på ringvegen på Vigrestad.

Bjerkreim

Endel gjenstående arbeider på anlegget Hovland — Bjordal vil bli utført i løpet av året.

Time

På anlegget Myrebø — Undheim regner vi med å få lagt fast dekke på en tidligere opparbeidet parsell. Videre regner vi med å bygge Nubben jernbaneundergang med tilstøtende veg.

Gjesdal

Anlegget Brådland — Eikeskog blir antakelig ferdig til sommeren.

Sandnes

Anleggsarbeidene på parsellen Aspervika — Gramstad antas å ville bli startet opp i 1. halvår 1981

Trafikksikkerhetstiltak — Fylkesveger

Følgende prosjekt antas å ville bli påbegynt eller oppstartet i 1981:

Sokndal	Brådsund — Tørmskog	Gang/sykkelveg
Hå	Nærbø — Vigrekrossen	Gang/sykkelveg
Time	Orrevegen Rv. 44 — Klepp	Gang/sykkelveg
Klepp	Riskjell — Klepp st. (Stasjonsv.) Fjermestadsvn. — Stasjonsvn.	Gang/sykkelveg Kryssomlegging
Sandnes	Hovedvegen	Gang/sykkelveg
Randaberg	Torvmyrvegen	Gang/sykkelveg

Stavanger

Som en følge av åpningen av E 18 Forus—Lura vil en del av Forusbeen vest bli opparbeidet slik at den blir knyttet til det øvrige vegnettet på Forus.

Dessuten kan det bli aktuelt å starte opp arbeidene på den nye vegforbindelsen Ullandhaugveien — Grannesvegen. Deler av dette anlegget ligger i Sola kommune.

Ryfylke

Riksveger

Rv. 13

På rv. 13 vil arbeidene på parsellen Nesvik—Vindsvik fortsette. Vi regner med at anlegget kan bli offisielt åpnet for trafikk til høsten i år.

Videre vil vi muligens begynne utstrossingen av endel tunneler mellom Vindsvik og Hålandsosen.

Driften her må i år imidlertid sees i sammenheng med aktiviteten på anlegget Ås — Ilstad — Saudasjøen (Ropeidvegen) hvor det vesentligste av driften vil bli konsentrert om de to Varstad-tunnelene. Det vil også pågå en del arbeider ved Ås og Hustveit (ekstraordinær sysselsetting).

Rv. 46

På Sand vil ferjeleiet midlertidig bli flyttet til Bekjartorget.

Det vil også bli en del aktivitet på Suldalsvegen i år, blant annet planlegger vi å få lagt fast dekke på den delen av anlegget hvor det fortsatt er grusdekke.

Fylkesveger

Forsand

Etter mye fram og tilbake synes det nå være avgjort at vi kan sette i gang med arbeidene på Oanes—Høllesli.

Rennesøy

I 1981 planlegger vi å komme i gang med anlegget Sokn — Askje. I første omgang vil vi starte med utfylling i sundet mellom Sokn og Askje med stein fra dyrkningsarealer på de to øyene. Dessuten kan det bli aktuelt å starte opp arbeidene med de tilstøtende vegparsellene fram til fyllingen.

Hjelmeland

Det gjenstår endel restarbeider på Vadla — Indre Eiane i tunnelen gjennom Sillafjellet som vil bli utført i år.

Trafikksikkerhetstiltak

Det er planlagt å gjennomføre følgende trafikksikkerhetstiltak langs riksvegene i Ryfylke i år:

rv. 13 Bjørheimsbygd	Gang/sykkelveg
rv. 13 Hjelmeland	Gang/sykkelveg
rv. 13 Saudasjøen — Nes bru	Gang/sykkelveg
rv. 46 Sandeid — Østabøfeltet	Gang/sykkelveg

Suldal

vi regner med å starte opp arbeidene på den nye vegen mellom Tengesdal og Bjerga våren 1981.

Trafikksikkerhetstiltak

Av aktuelle tiltak kan nevnes:
Sauda
Høllandsfossen—Brekke.
Gang/sykkelveg.

Nord-Rogaland

Riksveger

E 76

Arbeidene på parsellen Skrevegen — Frakkagjerde vil fortsette for fullt i 1981.

Rv 14

På rv. 14 vil arbeidene på parsellen Eide—Østrem bli opptrappet. Videre vil rv. 14 bli delvis ombygget samtidig med at det anlegges gang/sykkelveg mellom Saltveit skole og Viksevn. like sør for fylkesgrensen. Her vil det i vinter også pågå sysselsetningsarbeider.

Trafikksikkerhetstiltak

I 1981 forutsetter vi at bl.a. følgende trafikksikkerhetstiltak vil bli utført langs riksvegene i nordfylket:

Haugesund	E 76 Lindangervn. — Bellevue	Gang/sykkelveg
Karmøy	Rv. 14 Sandve — Haga	Gang/sykkelveg
Karmøy	Rv. 14 Hemnes — Ådland	Gang/sykkelveg
Haugesund	Rv. 14 Saltveit skold — Viksevn.	Gang/sykkelveg
Karmøy	Rv. 511 Kopervik — Eide	Gang/sykkelveg

Rv. 511

Det vil også i vinter bli ekstraordinær sysselsetting på rv. 511 på en parsell like nord for Skudeneshavn.

Rv. 515

På Nedstrandsveger vil parsellen sørøst fra Skjoldastraumen bli ferdigstilt. Videre vil det bli utført endel arbeider mellom Voksåna bru og Skorpevatnet.

Fylkesveger

Karmøy

Vi regner med å kunne starte opp arbeidene med omlegging v/Storasund i år.

Haugesund

Som en følge av at det skal bygge ny havarivernskole i Haugesund må det bygges ny veg fram til området. Vi regner med å sette i gang anleggsarbeidene på den nye vegen i år.

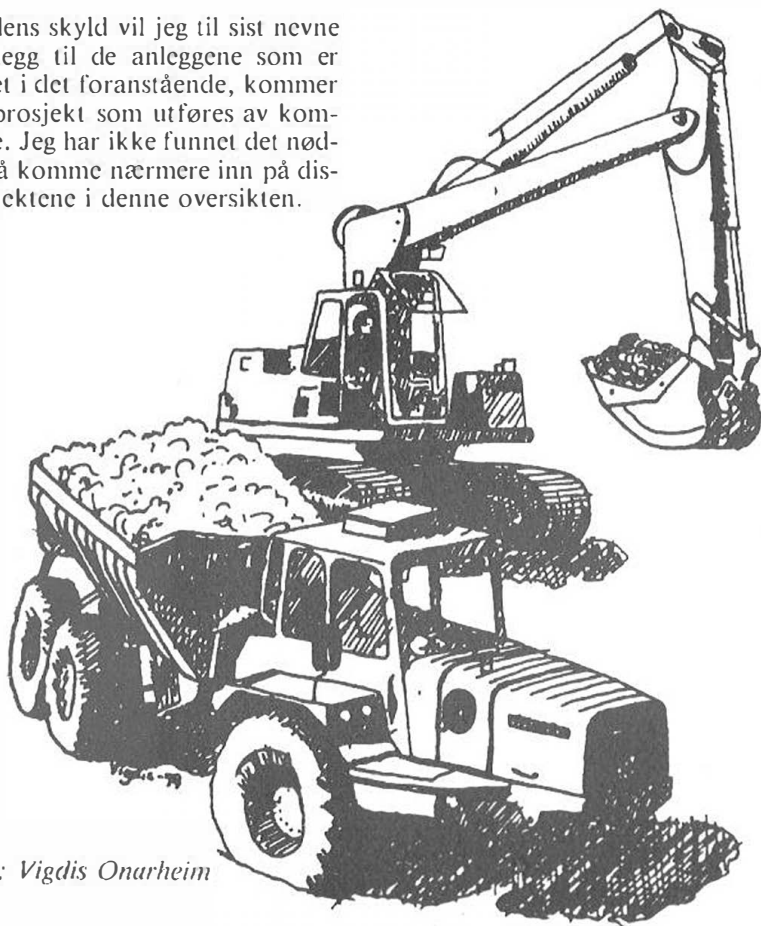
Trafikksikkerhetstiltak

Det antas at følgende trafikksikkerhetstiltak langs fylkesvegnettet vil komme til utførelse i år:

Karmøy Sevland — Vea
Tysvær Førre skole — kryss E 76

Gang/sykkelveg
Gang/sykkelveg.

For ordens skyld vil jeg til sist nevne at i tillegg til de anleggene som er opplistet i det foranstående, kommer en del prosjekt som utføres av kommunene. Jeg har ikke funnet det nødvendig å komme nærmere inn på disse prosjektene i denne oversikten.



Tegning: Vigdis Onarheim

Mens det er i «Manns minne».....

Av Ole Handeland

Fire pensjonister med lang tid bak seg i vegvesenet, Per Hole, Ole Taffjord, Lars Svihus og Karl J. Seime, var samlet på Laland ved Klepp i desember i fjor.

Ja, og hva så?

Jo, de skulle gå gjennom det som er samlet av gjenstander fra svundne tider. Og det var ganske mye, mye mer enn vi hadde trodd, vi som ikke hadde vært der tidligere. Det mest gledelige var at gjenstandene var tatt godt vare på. De var rustbanket, innsatt

med rusthindrende middel og oppbevart på et forholdsvis bra sted.

Der var kantskjær og vegskrape, utstyr til feltsmia, bor og feisel, kilometermerker av stein, den første kompressoren som kom til Rogaland, trillebør av tre, gamle skilt og mye mer. Vegvesenets museum i Rogaland ligger altså på Laland — foreløpig. Skjønt ikke alt ligger der. Noe er å finne på vegstasjonene og vegkontoret. Tanken er å få samlet mest mulig på Laland inntil vi får et bedre, permanent sted, hvor gjenstandene kan vises for interesserte.



Karl J. Seime, Ole Taffjord, Per Hole og Lars Svihus i arbeid på Laland.

Men denne dagen var det registrering som skulle foretas. Som naturlig er — minnene kom, minner som knyttet seg til arbeidet i vegvesenet og til gjenstandene som ligger på Laland.

— Husker du den tiden vi varmet sprengstoffet under skjorta?

— Å ja, det har jeg gjort flere ganger. Det var før vi fikk frostfritt sprengstoff, det. Og så vondt du fikk

i hodet av å ha det under skjorta, samtidig som du skulle holde på med annet arbeid.

— Vondt i hodet, ja, og ikke skjønte vi hva det kom av heller.

— Jeg husker forresten de første dynamitt-varmerne vi fikk. Det var en slags kjel med to rom, varmt vann i det ene, og dynamitt i det andre.

— Det kan jeg ikke huske vi har hatt her i Rogaland.

— Nei, det var ikke her, det var før jeg kom her.

Praten og registreringsarbeidet går parallelt. Alle gjenstandene registreres og fotograferes. Kjølen kryper inn i benene, men det merkes først etterpå — her gjelder det å få med seg så mye som mulig.

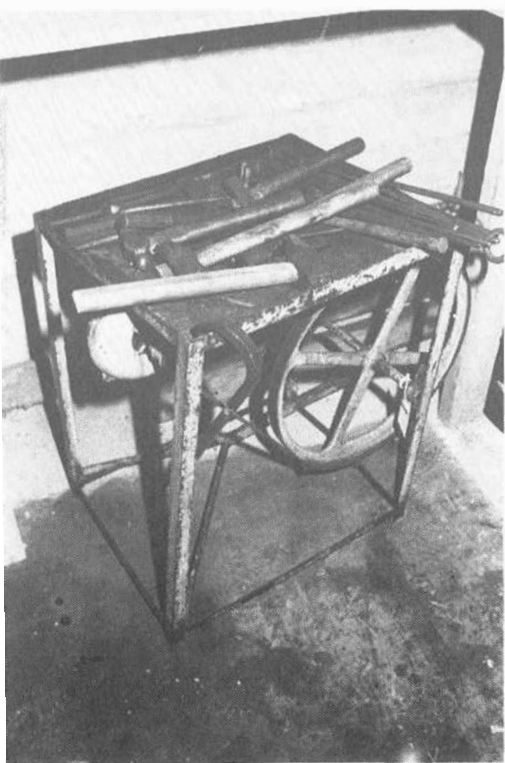
Hva er så hensikten med denne samlingen?

Vi har vel alle på et eller annet tidspunkt angret på at vi kastet noe gammelt skrot. Spesielt det «skrotet» som senere ble kalt aktivitet.

Tanken er å samle gjenstander som kan gi et bilde av utviklingen vegvesenet har gjennomgått i årenes løp. Og — som vel de fleste vet — den er ikke liten, og har gått spesielt hurtig i de senere år.

lite kunnskap om disse gjenstandene, hva de ble brukt til og når. Det er derfor svært viktig at vi har pensjonister som kan tilføre verdifulle opplysninger og personlige minner. Derfor dette registreringsarbeidet «mens det er i manns minne».

Til slutt en oppfordring — du som vet om noe som kanskje er skarp, kanskje verd å ta vare på, vær vennlig å ta kontakt med Per Hole på vegkontoret. På forhånd takk.



Utstyr til feltsmie.

Verneombud

Det har vært valg på verneombud for perioden 1981/82. Verneleder Sigve Næseheim opplyser at det ble en god del utskiftninger ved det siste valget.

— Mange av de «gamle» verneombudene syntes de hadde sittet lenge nok, og ville ikke ta gjenvalg, sier han. Desverre er den «lille gule» ikke ajour på dette felt, manuskriptet til den ble levert i begynnelsen av september, mens valgene ble avholdt i desember.

Vi bringer derfor navnene på alle verneombud og varamenn.

Verneområde 1:	Verneombud	John Olsen, 4262 Avaldsnes'
	Varamann	John M. Vikingstad, 4260 Torvastad
Verneområde 2:	Verneombud	Olav Tørresdal, 5574 Skjold
	Varamann	Arne E. Lindanger, 5565 Yrkje
Verneområde 3:	Verneombud	Helge Valskår, 4208 Saudasjøen
	Varamann	Harald Eknes, 4220 Sandeid
Verneområde 4:	Verneombud	Nils Fisketjønn, 4240 Suldalsosen
	Varamann	Harry Helgeland, 4140 Erfjord
Verneområde 5:	Verneombud	Kasper Fjelde, 4100 Jørpeland
	Varamann	Harald Østerhus, 4137 Ardal
Verneområde 6:	Verneombud	Jan Undset, Eikebergv. 6 a, 4000 Stavanger
	Varamann	Kjell Torgersen, Gamle Forusv. 31 a, 4033 Forus
Verneområde 7:	Verneombud	Tor A. Rosland, 4340 Bryne
	Varamann	Ommund Mellomstrand, 4350 Nærbø
Verneområde 8:	Verneombud	Fred H. Gilja, 4335 Dirdal
	Varamann	Martin Gilja, 4335 Dirdal
Verneområde 9:	Verneombud	Kjell Navrestad, 4460 Moi
	Varamann	Willy Åmodt, 4460 Moi
	Hovedverneombud	Jan Undset
	Varamann	John Olsen

ANDRE FASTE VERNEOMBUD

VEGKONTORET I STAVANGER

Verneombud Berger Sørheim
Varamann Marit T. Olsen

BILTILSYNET I STAVANGER

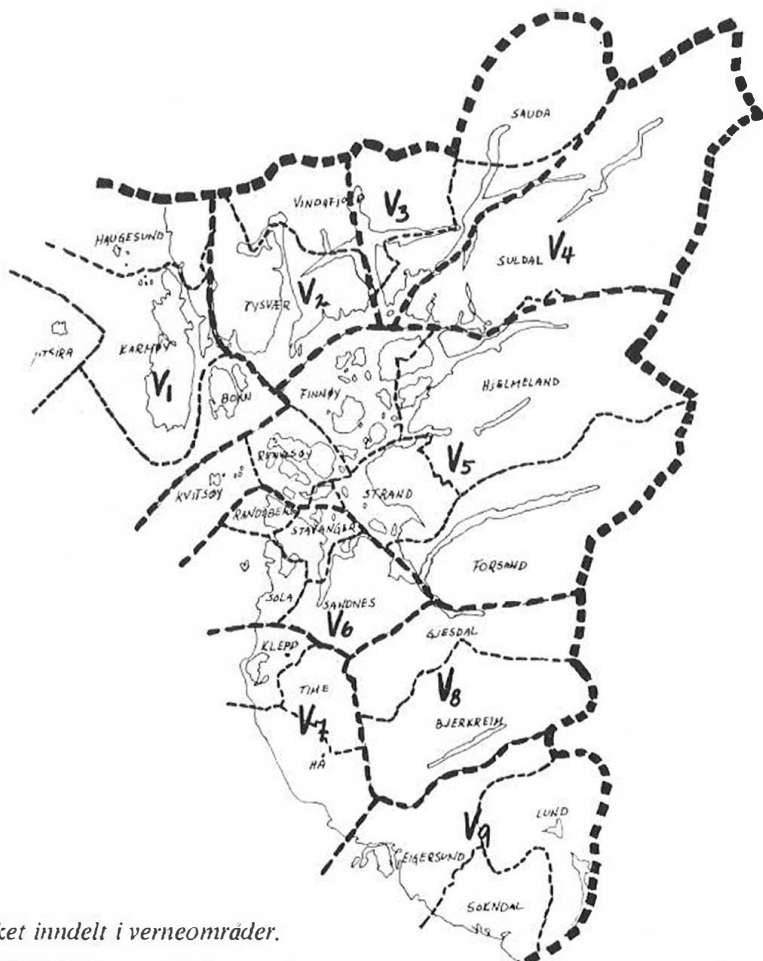
Verneombud Endre Brigtsen
Varamann Guro Flokketvedt

BILTILSYNET I HAUGESUND

Verneombud Einar Wahlberg
Varamann Olav Klyve

BILTILSYNET I EGERSUND

Verneombud Georg Eie
Varamann Petter M. Sivertsen



Kartet viser fylket inndelt i verneområder.

MIDLERTIDIGE VERNEOMBUD VED LUKKEDE ANLEGG OG TUNNELER

SULDALSVEIEN (RV 46) SOLHEIMSVIK—BRATLANDSDALEN

Verneombud Tor Vetthus, 4244 Nesflaten

ANLEGGET VADLA—NESVIK

Verneombud Kjell Helgeland, 4140 Erfjord

TUNNELDRIFT VED TRONVIK (E-18)

Verneombud Jan Hamre, 4460 Moi

Varamann Selmer Litlehei, 4460 Moi

TUNNELDRIFT VED SAUDASJØEN (RV 13)

Verneombud Erling Hauge, 4200 Sauda

Varamann Otto Lunde, 4240 Suldalsosen

Dystre tall — oppmuntrende tall

Av Ole Handeland

Tilsammen 24 mennesker mistet livet i trafikken i Rogaland i fjor. Året før var tallet 19. De som er flinke i prosentregning, har antakelig allerede funnet ut at dette vil si en stigning på noe over 26%.

På landsbasis har det vært en gledelig nedgang. Det er registrert 358 drepte i trafikken i 1980, mens det var 437 i 1979. En må faktisk helt tilbake til 1962 for å finne et lavere tall enn fjorårets.

Rogaland er blant de fem fylkene hvor det har vært en oppgang, de øvrige fylkene er Østfold, Akershus, Buskerud og Sogn og Fjordane. Både i absolutte tall og i prosent er Buskerud værre stilt enn Rogaland, uten at det gjør statistikken bedre for oss.

Fortsatt er gruppen mellom 15 og 24 år mest utsatt. Hele 9 av de omkomne var i denne gruppen. Ellers var det 7 i aldersgruppen 25—64 år, 5 over 65 år, 1 i gruppen 8—14 år og 2 under 8 år.

Ni omkom i såkalte singelulykker, eller utforkjøringer. Dersom vi deler dagen inn i fire tids-soner, 06.00—09.00 (morgen), 09.00—16.00 (dag), 16.00—23.00 (kveld) og 23.00—06.00 (natt), oppdager vi at ingen ulykker skjedde om morgenen, over 50% om dagen, 33% om kvelden og resten altså om natten.

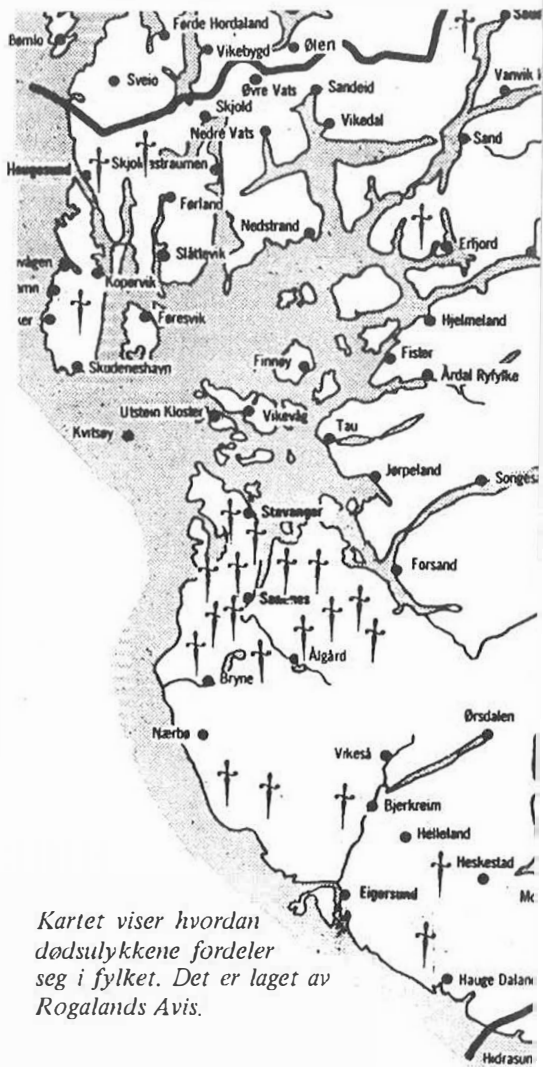
Blir vi for trette til å kjøre bil etterat dagens strev har tatt sitt? Statistikken skulle tyde på nettopp det.

Så over til mer oppmuntrende tall.

Tallet på antall ulykker med personskaade, det vil si de ulykkene som blir rapportert til politiet, har gått

kraftig ned i løpet av 1980. Den fullstendige oversikten foreligger ikke, men de foreløpige tallene vi har fått, tyder på en nedgang på minst 25%.

Det var de tørre tall, la oss bare håpe de kan vise seg å være bedre når vi skal gjøre opp status om et år.



Kartet viser hvordan dødsulykkene fordeles seg i fylket. Det er laget av Rogalands Avis.

Skadestatistikk

Like før innleveringsfristen for dette nummer var ute fikk vi skadestatistikken for 1980 fra vernelederen.

Og — la det være sagt med det samme — det var hyggelig lesing. Etter tidligere å ha gått gjennom den dystre statistikken for dødsofre i trafikken som står på annet sted i dette nummer, var det gledelig å kunne konstatere at det hjelper med forebyggende arbeid.

Statistikken forteller at det har vært en jevn nedgang i antall skader i vegvesenet siden 1976, da vi opererte med en topp på 34 skader. I fjor hadde vi 17 skader med 195 fraværsdager. I 1979 var tallene 20 skader og 332 fraværsdager.

Ser vi på antall skader i hvert kvartal, finner vi at det ikke var en eneste i løpet av tredje kvartal — en rekord som ikke kan slås! I 1. kvartal var det 6 skader, 5 i 2. kvartal og 6 i tredje. 6 av skadene var benskadene, 4 på hen-

der og 5 på kroppen.

4 skader oppsto ved arbeid med se-mentrør, 4 i forbindelse med bergboremaskiner, 3 med motorsager. Ellers var det en skade i forbindelse med arbeid med rekkverk og de øvrige fordelte seg på arbeid med ulike maskiner. 9 av skadene oppsto ved klemming, 3 ved gliing og fall, 1 ved sprut fra høgtrykkvaskemaskin, 1 ved kutt fra redskap, 1 ved hugg fra motorsag, 1 ved slag fra slegge og 1 ved velt av lastebil.

6 av skadene oppsto ved arbeid for anleggsavdelingen, 10 for vedlikeholdsavdelingen og 1 for maskinavdelingen.

Statistikken gjelder alle arbeidstakere i Vegvesenet i Rogaland.

— Vi har fått mindre av de såkalte «hendelige uhell», sier verneleder Sigve Næsheim, og det kan tyde på at det forebyggende arbeidet gir resultater — folk tenker seg mer om.

Kilometertellere

Fra neste år har myndighetene godkjent stemplende kilometertellere for å beregne kilometeravgift. Toll- og avgiftsdirektoratet vil i samarbeid med Vegdirektoratet forberede overgangen som trer i kraft fra og med 1. januar 1981. Telleren stempler tellerstand og skattnummer på et avstemplingskort som blir stemplet i to eksemplarer. Den ene delen sendes til

Toll- og avgiftsdirektoratet, mens bileieren kan beholde det andre for egen kontroll. Det regnes med at den nye telleren vil spare tid og penger både for direktoratet og bileieren. De nye kilometertellerne vil ikke bli påbudt for de omlag 80 000 diseldrevne bilene som i dag ruller på norske vegger, men på nye biler blir de obligatoriske fra 1982.

1.000.000.000 ??????????

Ja, hvor mye er egentlig en milliard?

Egentlig er det bare et tall, og bare de færreste har et bilde av verdien bak tallet.

Vi har imidlertid fått en illustrasjon fra Arne G. Vasbø, den gir i det minste inntrykk av hvor mange penger en milliard kroner er.

En sjeik kastet sine øyne på en vakker ung pike. Han var glad og forelsket, og på grunn av store oljerikdommer kunne han overøse henne med gaver. blant annet ga han henne 500 kroner dagen til lommepenger.

Men som det ofte går her i verden, også blant sjeikene, så mistet han etter hvert interessen for henne. Han begynte å gi henne 1 000 kroner av gangen. Siden hun da bare dukket opp hver andre dag, hadde han bedre tid til å myse på de andre kvinnene i haremet.

Så en dag rammet Amors piler sjeiken midt i hjertet. Det var en annen mørkhåret skjønnhet som var blitt sjeikens alt på jord, og da den første kom for å hente sine penger, ga sjeiken henne 1 000 000 kroner med beskjed om å bruke 500 kr dagen.

Da ble piken borte fra sjeikens øyne. Men 5 år og 6 måneder senere kom hun tilbake og sa at millionen var brukt opp. Nå måtte sjeiken — som rimelig var — følge opp løftene sine og gi henne mer.

Den 22 år gamle piken gjorde lite inntrykk på sjeiken. Amors piler hadde skutt han i hjertet mange ganger i disse fem og et halvt år som hadde gått, og i haremet var det flere skjønnheter som hadde hete løfter i øyenkastene. For å bli kvitt sin gamle flamme, ga han henne 1 000 000 000

kroner denne gangen. Kvinnen gikk og sjeiken så henne aldri mer.

Livet har en sikker utgang for oss alle, så også for den unge haremsdamen. Hun var en gammel kone på 82 år da hun døde. Til sin siste time hadde hun fortsatt å bruke 500 kroner dagen. Arvingene kjente til dette og de hadde ikke store håpet om å finne noe særlig penger da de begynte å telle seddelbunkene.

Og hva fant de? Av de 1 000 000 000 kronene sjeiken hadde gitt henne var det 989 050 000 igjen. Spør om arvingene vart glade og de holdt klokkelig munn.

Dersom den unge haremskvinne skulle levd til hun hadde brukt opp en milliard kroner, måtte hun ha blitt 5.501 1/2 år gammel. Og så gamle blir ikke folk, ikke en gang haremskvinne fra 1001 natts rike.

Løsning på julekryssord 1980

1	L	2	A	3	B	4	I	5	L	6	T	7	B	8	R	9	E	10	V	11	E	12	T
13	P	14	R	15	E	16	N	17	T	18	E	19	M	20	O	21	S	22	E	23	S	24	R
25	R	26	I	27	N	28	O	29	R	30	A	31	T	32	A	33	N	34	T	35	E		
36	E	37	E	38	L	39	E	40	V	41	A	42	R	43	A	44	B	45	I	46	A	47	G
48	G	49	L	50	E	51	D	52	E	53	L	54	I	55	G	56	O	57	L	58	A		
59	S	60	E	61	H	62	E	63	I	64	F	65	A	66	R	67	U	68	L	69	V		
70	T	71	I	72	E	73	N	74	T	75	B	76	E	77	A	78	O	79	R	80	T	81	A
82	E	83	M	84	M	85	A	86	E	87	R	88	L	89	E	90	S	91	I	92	N	93	T
94	K	95	A	96	I	97	K	98	R	99	Y	100	B	101	E	102	A	103	V	104	E		
105	A	106	R	107	A	108	R	109	A	110	T	111	U	112	F	113	S	114	E	115	R		
116	S	117	S	118	T	119	Y	120	R	121	E	122	R	123	O	124	L	125	I	126	G		
127	S	128	I	129	A	130	L	131	V	132	R	133	O	134	S	135	L	136	O	137	E		

Tillitsmannens spalte

Bemanningssituasjonen ved vegkontoret

I forrige nummer i Rygjavegen avsluttet NIF's tillitsmann, Ivar Lygren, sitt inngang med at vi venter spent på Vegdirektørens utspill angående bemanningssituasjonen ved vegkontoret.

Svaret fra Vegdirektøren er kommet, og de skriver at det er urealistisk å ta opp de problemene vi ved Vegkontoret i Rogaland står over for med departementet.

ELF har sendt brev til Vegdirektøren om saken, og vi håper det er en ren misforståelse at tidligere henvendelser både fra Vegsjefen og organisasjonene ikke er blitt tatt alvorligere opp.

En stor del av søkerne til nye stillinger i vegvesenet er søkere som ikke har vunnet fram i konkurransen om jobbene i den private sektor. Privatbedriftene skummer fløten av et allerede sprengt arbeidsmarked. Dette skjer fordi de har så mye mer å tilby sine ansatte. Ikke bare er de bedre stilt lønsmessig sett, men også på en rekke andre områder, f.eks. med lån til boliger, bedre kantineordninger, barnehagetilbud, reiser, fritidstilbud etc. Alt dette er tilbud som frister.

Når vi i tillegg vet at det skal settes i gang store utbyggingsprosjekt i Stavanger-området, kan vi også forventende at konkurransen om arbeidskraften bare vil øke.

Vi må derfor i fellesskap prøve å løse problemene vi her står over for, og håpe at vårt brev til Vegdirektøren blir tatt alvorlig.

Norvald Egenes,
ELF.

Kursprogrammet 1981

Vi har fått en oversikt fra personalseksjonen som viser hvilke kurs som skal arrangeres i år. Seksjonen presiserer at programmet ikke har vært til behandling i opplæringsrådet, og det kan bli endringer.

Førstehjelp grunnkurs	Et kurs for valgte førstehjelpere, verneombud, vara-verneombud og andre inviterte.
Utvidet førstehjelpskurs	For ansatte som tidligere har gjennomgått grunnkurs.
Miljøkurs	Dette kurset er delt i en teoretisk og en praktisk del, og er beregnet på «nøkkelpersonell».
Brannvernkurs	Maskinførere, sjåførere og verkstedpersonal.
Bruk av motorsag	Kurs for arbeidere og verneombud.
Cobra	Kurset er beregnet for arbeidere.
Yrkesbevis for maskinførere.	Dette er et kurs som er beregnet for erfarne maskinførere.
Trafikkdirigering, skilting og vedtak	Kurs for oppsynsmenn og vegmestere, samt arbeidere i anlegg og vedlikehold
Driftsplanlegging	Det skal arrangeres to kurs i dette emnet, et for vedlikeholdets ansatte i område III og et for anlegg i område II og III.
Arbeidslederopplæring	To kurs for oppsynsmenn og formenn.
Bruk av salt og sand i vintervedlikeholdet	Et kurs som skal arrangeres regionalt og omfatter oppsynsmenn og formenn
Sprenging i tett—bygde strøk	Kurset er beregnet på oppsynsmenn og arbeidere.
Regionalt kurs i is-og snøskredfare	For teknisk personell og oppsynsmenn.
Jus for vegfolk	Et kurs for teknisk og merkantilt personell på vegkontoret og i biltilsynet.
Entreprenørkontrakter	For teknisk personell
Trafikkteknikk	Teknisk personell på vegkontoret og i biltilsynet.
Driftsøkonomi og styring	Kurs for teknisk personell
Sykkel- og gangveger fra planlegging til ferdig veg	Kurset er beregnet på teknisk personell og representanter fra noen kommuner.
EDB	To kurs som henvender seg til ansatte i biltilsynet.
Regionalt saksbehandlarkurs	For teknisk og merkantilt personell i biltilsynet og på vegkontoret.
Regionalt regnskapskurs	Et kurs for de ansatte på regnskapsseksjonen.
Opplæring for oppsynsmenn.	Dette er et prøvekurs som skal arrangeres til høsten.



Premierte forslag

Til det siste møtet i Samarbeidsutvalget forelå innstillinger fra forslagsnemnda om tre forslag:

— Sladdeutstyr for oljegrus

v/Gunnar Gjedrem og Håkon Evjent

Det sladdeutstyret som tidligere har vært i bruk var tungvint å justere slik at en fikk ønsket tykkelse på oljegrusen. Forslagstillerne laget derfor en automatisk regulering, og resultatet er jevnere og kvalitetsmessig bedre dekke.

Samarbeidsutvalget vedtok å premiere forslaget med kr. 1.200,—.

— Nytt tverrprofileringsark

v/Bjørn Alsaker

Alsaker har endret de gamle tverrprofileringsarkene med målestokk 1:250 til 1:200 for å få arkene til å passe sammen med EDB-systemet.

Forslaget ble premiert med kr. 600,—.

— Forenkling av rapporteringsrutiner for kostnadsbelastning/lønnsberegning i verkstedsdriften

v/Arne Sandven

Forslagsnemnda sier at forslaget er oversendt prosjektgruppen som ar-

beider med en omlegging av hele det nåværende planleggings-, budsjetterings- og regnskapssystemet.

Samarbeidsutvalget tildelte Sandven oppmuntringspremie.

Norsk i embets medfør

Dette er navnet på et brevkurs Forbruker og administrasjonsdepartementet har satt i gang for å myke opp språket i forvaltningen.

Kurset krever ingen spesielle ferdigheter. Det er først og fremst beregnet på de som bruker skiftspråket til daglig — enten det er som leder, saksbehandler eller i kontorsektoren. Kurset kan tas som enkeltleiv eller sammen med andre i en brevring.

Kurset er på åtte brev og spenner over mange temaer som har med språk å gjøre, f.eks. fremmedord, lett og tungt språk, personlig og upersonlig stil, gammeldagse ord og vendinger og mye mer.

De som er interessert i å delta i en brevring, kan ta kontakt med Ellinor Sand på personaleseksjonen for nærmere opplysninger.

Nyansatte

Kursets navn skulle vel gi beskjed om hvem dette kurset er beregnet på.

Nye vegnormaler

Kurs for teknisk personell.

Vegnormalene vedrørende

Også et kurs for det tekniske

kruss og sykkel- og

personale

gangveger

Det kommer antakelig flere kurs til denne listen. Vi skal forsøke å få dem med i senere nummer.

Nye håndbøker

Håndbøkene fås ved henvendelse til Målfrid Crosby.

055 EDB Program PEL.

PEL programmet er en viderutvikling av programmet PILE. Programmet er nå utvidet til å kunne gi pelene plassert i rutenettet og med utskrift av pelplassering og snittkrefter i fundamentet.

076 Bruprogram — Generelt

Dette heftet inneholder det som er felles for de fleste BRU-EDB-program, hvordan man gir data til programmene, hvordan man får kjørt dem.

077 Vegplanlegging.

Denne håndboka inneholder Samferdselsdepartementets forskrifter om planlegging av riks- og fylkesveg.

I tillegg til selve forskriftene er det tatt inn kommentarer.

079 Mobilstasjon CN 602

Automatic/SVV

Dette er en håndbok med instruksjon i bruk av den nye «vegvesenets mobilstasjon» som nå tas i bruk i stort omfang. Den inneholder også en kort systembeskrivelse, forklaringer/definisjoner og regler for bruk av radiosambandet.

018 Vegbygging

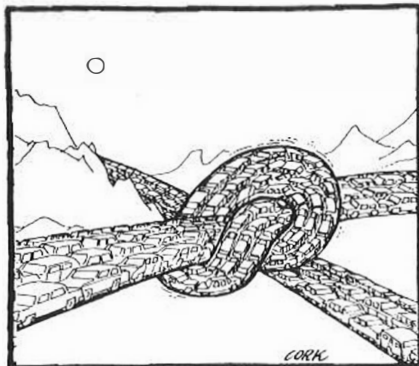
Denne håndboka har i de siste to årene gjennomgått en omfattende utvidelse og revisjon. Fire kapitler er kommet til siden forrige utgave:

- snøsikring
- vinterbygging
- gang- og sykkelveg
- forsterkning

Et nytt kapittel om støyskjerming vil bli utgitt separat, i første omgang som veiledningshåndbok.

De opprinnelig kapitlene er revidert, enkelte ganske omfattende, og «Vegbygging» består nå av følgende kapitler:

1. Berg- og jordarter lite omarbeidet
2. Frostsikring fullstendig omarbeidet
3. Underbygning noe omarbeidet
4. Overbygning betydelig omarbeidet
5. Drenering betydelig omarbeidet
6. Forsterkning nytt kapittel
7. Vegdekker betydelig omarbeidet
8. Vegskråning betydelig omarbeidet
9. Vegrekkverk nytt kapittel
10. Tunneler noe omarbeidet
11. Gang- og sykkelveg nytt kapittel
12. Snøsikring nytt kapittel
13. Vinterbygging nytt kapittel

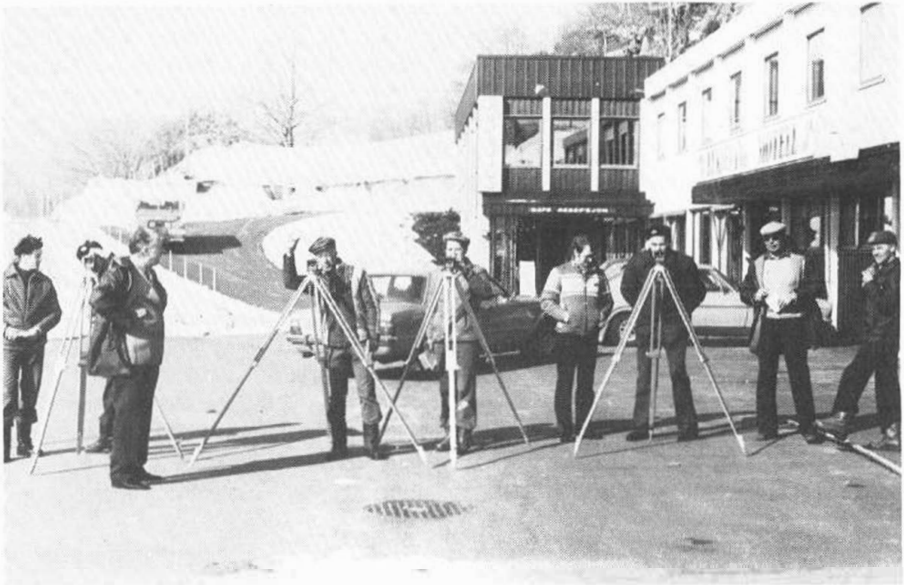


Kurs i nivellering

På senvinteren i fjor ble det holdt kurs i nivellering på Moi. Deltakerne var formenn fra sør-fylket. Kursleder var Torleiv Haugvaldstad som også har tatt disse bildene. Asbjørn Oddane og Tor Tagholt var instruktører. Kurset gikk over en dag.



Selmer Litlehei. Foto: T. Haugvaldstad



Kursdeltakerne i full sving bak kikkertene. Fra venstre: Sverre Hellenen, Bernt Mong Asbjørn Oddane, Alfred Hetland, Georg Åsen, Tor Tagholdt, Selmer Litlehei, Georg Midtbrød, Sverre Kjellesvik.

Foto: T. Haugvaldstad

Rogalandsprosjektet

Av Ole Handeland

Er det mulig å lagre kart i en data-maskin?

Både ja og nei. Selve papiret med kartet kan maskinen i og for seg ikke lagre, men den kan ta vare på alle de data som skal til for å få tegnet ut et kart, og den kan selv tegne kartet.

Per Skadberg og Nils Heskestad på grunnseksjonen har utviklet et system for kart over vegnettet, et system som går under betegnelsen «Rogalandsprosjektet» i Vegdirektoratet.

Bakgrunnen for prosjektet var de- loven og dens krav til nøyaktighet for oppmåling og kartlegging.

Skal vi forsøke å beskrive framgangsmåten, får vi starte med første ledd i kjeden, målebilen. På denne bilen er det montert en avansert teodolitt (skal vi være nøyaktige kan vi kalle instrumentet et elektro-optisk teodolitt-tachymeter), det vil si et instrument som måler avstander og vinkler.

Bilen kan plasseres hvor som helst. Deretter bestemmes posisjonen i forhold til geometriske punkt, (polygonpunkt/triangelpunkt), d.v.s. samme punkt som brukes av Norges Geografiske Oppmåling når de skal konstruere sine kart.

Når posisjonen er bestemt, kan andre terrengdata innhentes. Det kan være vegregiisterdata, som plassering av lysstolper, stikkrenner, skilt, kabler, osv. Eller vi kan innhente data om grenser, terrengprofil o.l., som er interessante når veger skal planlegges eller eiendomsgrenser bestemmes.

Instrumentet «noterer» disse data på en vanlig kassett. Den som bruker det behøver ikke skrive et tall, men

retter apparatet inn mot et speil på en stang som plasseres der vi ønsker, trykker på en knapp, så lagres data om dette punktet i terrenget på kassetten. Det har vist seg svært rasjontelt å ha utstyret på en bil, men det er ingenting i veien for å ta det med ut i terrenget på et stativ.

Når vi så har samlet inn de data vi trenger, tar vi kassetten inn på vegkontoret. Her legges den i en avspiller som overfører innholdet til en elektronisk regnemaskin, en liten datamaskin som heter Olivetti P 6060. Vi har dermed lagt grunnlaget for flere typer beregninger. Vi kan beregne utsettingsdata, langdeprofiler, tverrprofiler, foreta linjeberegninger etc. For å kunne utføre disse beregningene må maskinen ha et program å arbeide etter, den må få vite hva den skal gjøre og i hvilken rekkefølge.

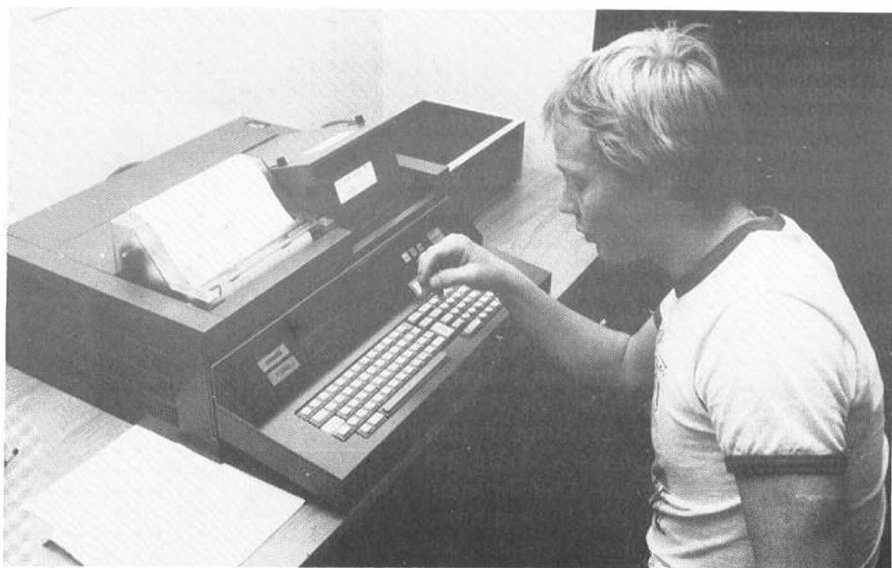
Beregningsresultatene vi får ut av maskinen, kan lagres på en diskett, en liten, magnetisk plate, omtrent på samme størrelse som en 45-grammofonplate.

Disketten kan nå legges i en stor tegnemaskin — og ut kommer det ferdige kartet.

Det som tidligere var en svært arbeidskrevende operasjon, er nå blitt å «skytte» med kikkerten, og lede en datamaskintrykke på de riktige knappene.

Innhenting av data for kartlegging og planlegging av veger har alltid vært avhengig av store mengder tall. Tidligere måtte tallmaterialet leses av på instrumentet, noteres, overføres til lister og punches. Når de beregnede resultatene forelå, skulle det fore-

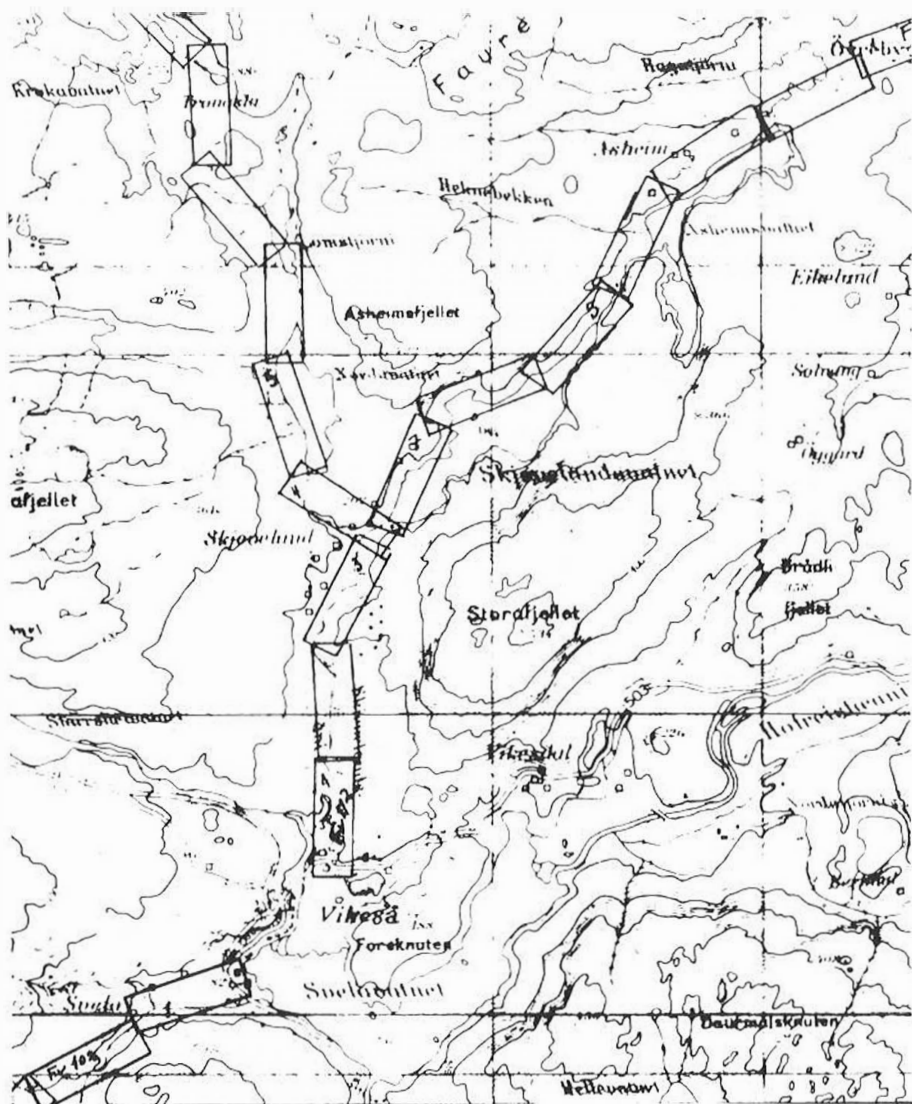
forts. s.47



Tor Oscar Walskaar i arbeid ved datamaskinen.



Målebilen. Foto: P. Skadberg.



Fra kart m/inntegnet 800 m – lengder. Utsnittet vi har valgt er fra Vikeså i Bjerkeim.

tas et møysommelig konstruksjonsarbeid.

Det systemet som er utviklet på grunnseksjonen, gjør både markarbeidet og etterarbeidet enklere.

Grunnseksjonen har behov for ferdig uttegnede kart hvor alle eiendoms grensene langs vegene er inntegnet. Seksjonen er også interessert i ferdige målebrev som kan bringes til Sorenskriveren for tinglysing.

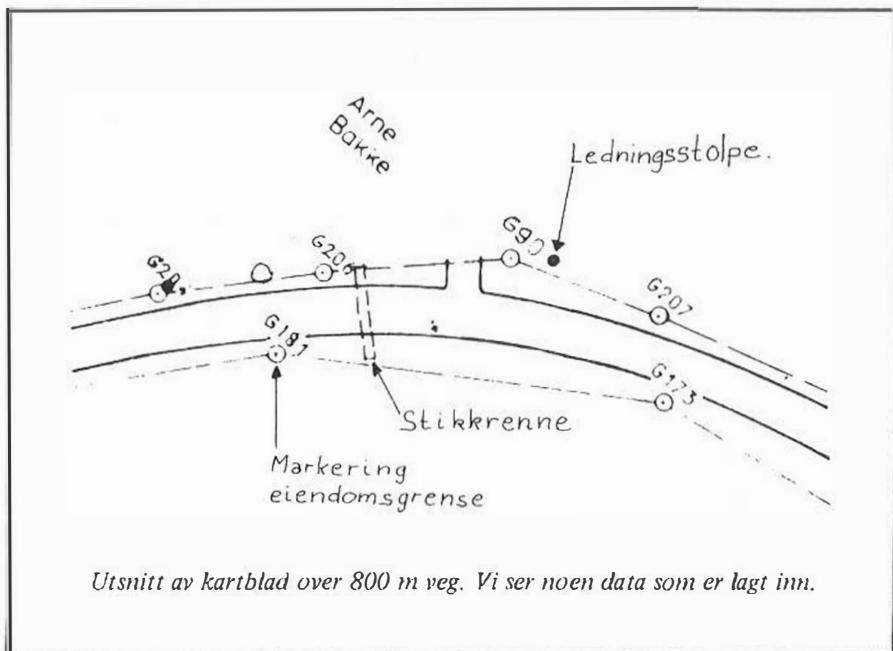
Heskestad har laget et system for kartene. Alle riks- og fylkesveger deles inn i lengder på 800 m. Hver 800 m. utgjør et kartblad i målestokk 1:1000 som kan inneholde de vegregi-sterdata vi måtte ønske.

Seksjonen har fått hjelp fra flere kanter i arbeidet. Vegdirektoratet

stilte nødvendig dataekspertise til rådighet, slik at de nødvendige programmene kunne utvikles. Andreas Gjesdal på Bærheim vegsentral konstruerte det nødvendige utstyr for å kunne plassere teodolitten på en bil.

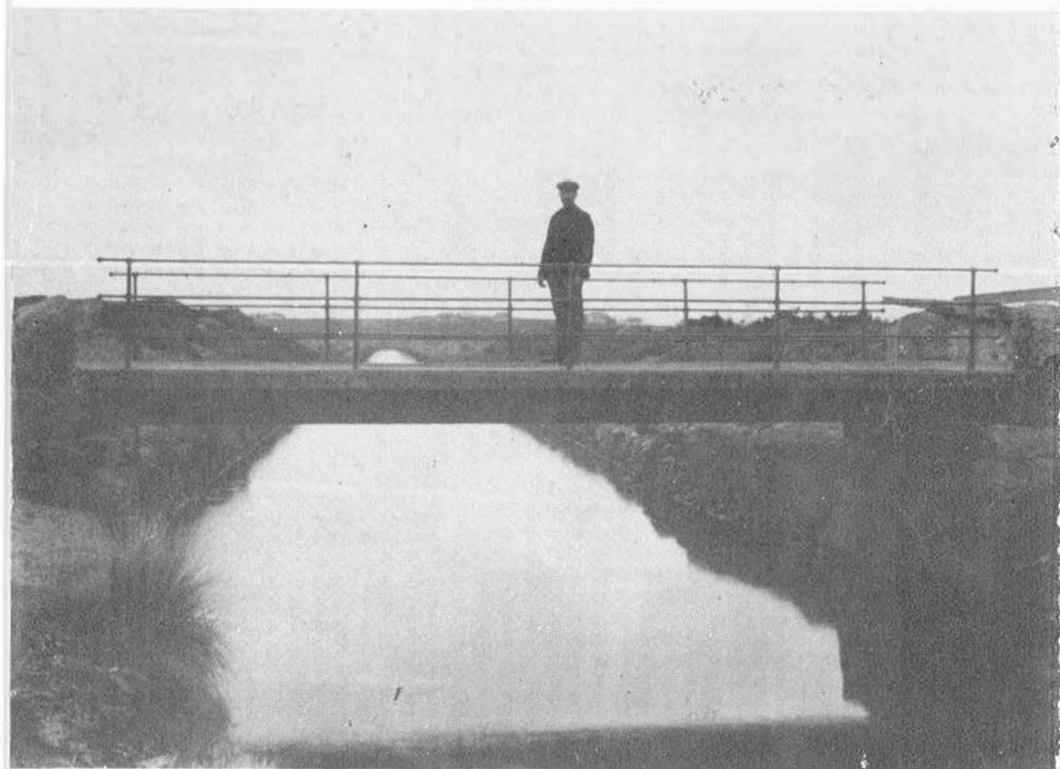
— Det er ikke minst takket være han at vi har klart å gjennomføre målebil-prosjektet. Det går utrolig kjapt å samle inn de nødvendige data når instrumentet står på bilen, forteller Heskestad.

Utviklingen på data-feltet går uhyre raskt. Om noen år smiler vi kanskje over det som er beskrevet her. Men ingen kan benekte at dette er den første, spede begynnelse til en utvikling som også kommer til å gripe om seg i vegvesenet.



Utsnitt av kartblad over 800 m veg. Vi ser noen data som er lagt inn.

Saltaa bro



Saltaa bro. Kalles også Refsnes bro. Bygget i 1906. Lysåpning 7,6 m. Kjørebredde 2,50 m. Tre staaibjelker nr 32 malt med blackfernis. Brodække af gamle skibsplanke af pitchpine. Rækværk af jern med tre rækker af 3/4" rør. Brukarene er fundamentert på puklag. Total kostnad kr. 88,72.

Reprodusert fra Bassøes platearkiv av A. Follaug.