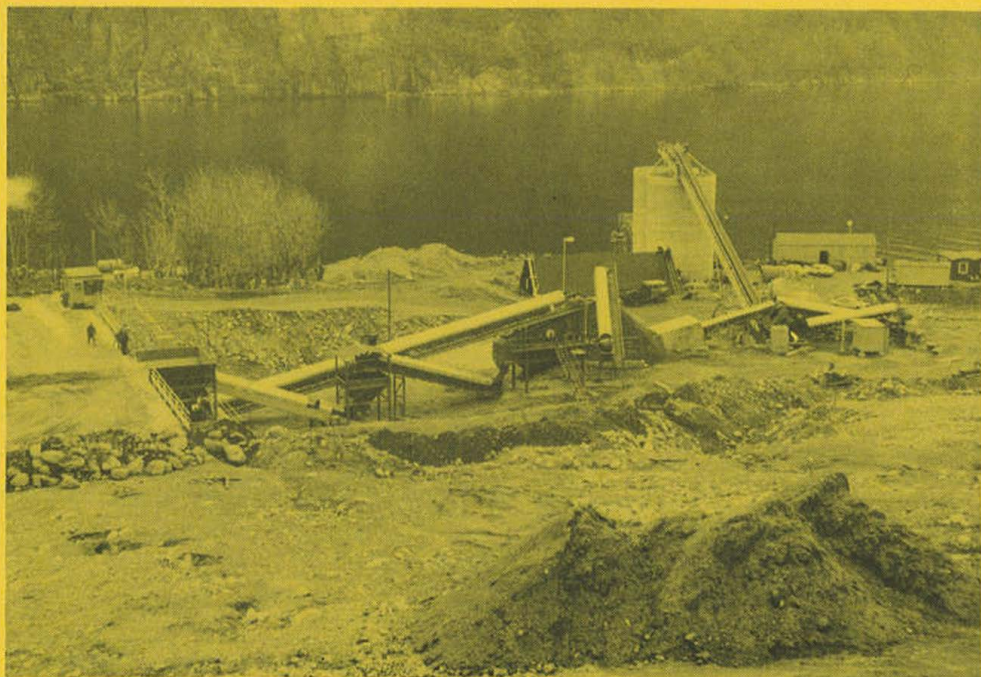


# Rygjavegen



Nr.3-81

# 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.

ANLEGGET ROPEID—SAUDASJØEN .....	s. 3
INSTRUKS .....	s. 4
LASTEBIL-VELT PÅ FV. 58 .....	s. 5
VEKK MED SKVETTLAPPENE .....	s. 6
FORDELING AV VELFERDSMIDLER .....	s. 7
AUTOSYS	
— EDB-SYSTEM FOR MOTORVOGN OG FØREROPPLYSNINGER ..	s. 8
MEDBESTEMMELSESAVTALEN .....	s. 11
MINNEORD .....	s. 14
GANG- OG SYKKELVEGER — FÆRRE ULYKKER .....	s. 15
SOKN — ASKJE .....	s. 17
KRYSSORD 3/81 .....	s. 22
NYE SKILT .....	s. 24
VERNEKROKEN .....	s. 29
KVA MED TID OG MÅL? .....	s. 31
OG SÅ HENGER DE DER .....	s. 32
DALEVEGEN .....	s. 33
RUNDKJØRINGER .....	s. 34
MARKERT NEDGANG I VEGTRAFIKKEN .....	s. 35
FOTBALL — BORDTENNIS .....	s. 36
PSYKO-SOSIAL UNDERSØKELSE .....	s. 37
ETTER KONGELIG BESØK .....	s. 39
STAVAKRONA .....	s. 41
REINLENDER PÅ E 76 .....	s. 42
PENSJONISTTREFF .....	s. 44
MILJØTANKER I DYREVERDEN .....	s. 45
TILLITSMANNENS SPALTE .....	s. 47

*Knuseverket i Vadla. Kontrollbua helt til venstre. Oljegrusanlegget til høyre: Taket til siloene var ikke kommet på da bildet ble tatt. Det ligger på bakken ved siloene.*

*Foto: Ole Handeland.*

# Anlegget Ropeid — Saudasjøen

Av Ole Handeland



*Tunnelrensk i Varmkro tunnel.*

*Foto: Ole Handeland.*

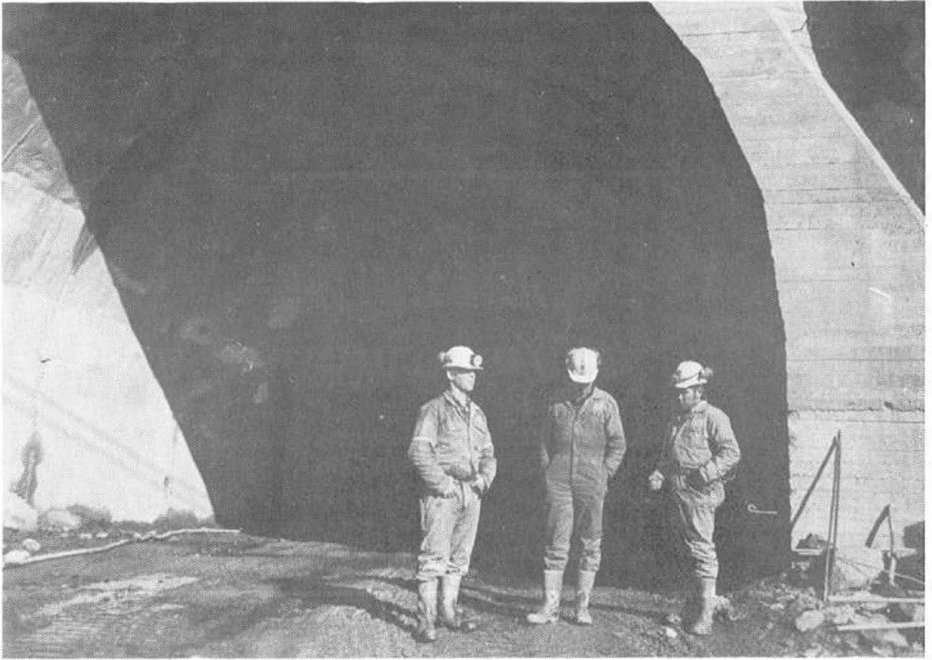
Det har foregått en hektisk aktivitet på dette anlegget, med drift på tre forskjellige steder. På parsellen Ropeid—Hustveit har det vært ekstraordinær sysselsetting fra januar og ut april. 8 mann arbeidet med å utvide vegen i en lengde av omlag en km.

Ellers er det drift i to tunneler. I høst var det gjennomslag i Varstad tunnel. Den er 870 m lang og vil ha kostet omlag 10 mill kr når den står ferdig i løpet av oktober. Det har vært utført en del sikringsarbeid i tunnelen, ca 40 m måtte støpes, i til-

legg til en del bolting og ca 20 m sikringshvelv.

Varmkro tunnel er fortsatt under arbeid. Tunnelen skal bli omlag 1350 m, og overslaget lyder på 14 mill kr. Rapporten fra laboratoriet forutsa dårlig fjell til å begynne med, og en bedring senere. Til nå har den vist seg å være korrekt. I tunnelåpningen er det støpt hvelv med dobbel armering på grunn av det dårlige fjellet, i tillegg har en boltet såvel vertikalt som horisontalt innover i tunnelen.

Olav Kleven opplyser at han venter gjennomslag i tunnelen til høsten neste år.



*Nils Fisketjønn, Ivar Lunde og Tor Nordmark foran inngangen til Varmkro tunnel.  
Foto: Ole Handeland.*

## **Instruks**

**for de underordnede veiingeniører i Rogaland fylke. Vedtatt av fylkesveistyret den 26. august 1914.**

### § 1.

Ingeniørene må ikke ta bolig utenfor Stavanger bys grenser uten fylkesveistyrets spesielle tillatelse.

De bør såvidt mulig bo i nærheten av overingeniørens kontor.

### § 2.

De forpliktes til å arbeide på overingeniørens kontor i den av ham fastsatte kontortid, medmindre de ved reiser er forhindret i å møte på kontoret.

Den bestemte kontortid er 7 timer daglig de 5 første dager i uken - om lørdagene 5 timer.

### § 3.

De er forpliktet til å utføre det arbejde, som overingeniøren pålegger dem.

### § 4.

De må ikke påta sig noget lønnet hverv uten fylkesveistyrets tillatelse.

### § 5.

De er forpliktet til på egen bekostning å holde sig Wredes nivellerspeil og bestikk.

### § 6.

De tilkommer årlig 3 ukers ferie.

★

Dersom denne faller i smak, kan vi love å bringe andre instruksjer og sirkulærer i senere nummer.

## Lastebil-velt på Fv 58

Av Georg Romslo

Etter en strevsom vinter, med snøbrøyting på rv 9 i Gyadalen, ser det ut til at lastebilen har gått seg trett.

24. mars, i fin vårsol, var det liksom vårslappheten (eller solreven) tok bilen.

Under grusstrøing på fv 58 som vinteren hadde satt sitt preg på, med te-

løsing og bløt vegbane, la bilen seg over på siden.

Den ville ikke mer.

I det minste måtte den ha en pust etter vinterstrevet. Nå står bilen hos Riber Thorsen i Sandnes og puster ut, den hviler seg.



Den vårslappe bilen sammen med sjåfør Einar Puntervoll (til venstre) og høvelfører Tør Efteland.

Foto: Georg Romslo.

# Vekk med skvettlappene?

Av Ole Handeland

Vegdirektoratet har tatt opp behovet for skvettlappet på kjøretøy med totalvekt mindre enn 3.500 kg til vurdering. Spørsmålet er om påbudet om skettlaper nå kan oppheves.

— Hva mener du, biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen?

— Jeg har personlig ingen store innvendinger, jeg tror det alt i alt vil være en fordel å fjerne påbudet.

— Hensikten med å innføre påbudet var å hindre steinsprut. I den tiden var det mest grusdekke på vegene, og derfor mye mer steinsprut enn vi opplever i dag. I tillegg hadde de fleste bilene herdede frontglass. Når de ble truffet hardt nok av en stein, ble

de melkehvite, og føreren kunne se lite eller ingenting. Det resulterte ofte i utforkjøring eller front-til-front-kollisjon, dersom bilen skjente over i motsatt kjørebane.

— Nå har de aller fleste vegene fått fast dekke, i alle fall de mest trafikkerte, og steinsprut opplever en nesten bare i forbindelse med legging av nytt dekke. Det kan vi forhindre ved å sette ned fartsgrensen på strekning hvor det legges nytt dekke.

— Dessuten er det visse ulemper med skvettlapper. Vann på vegbanen vil kastes mot lappene og «forstøves». Dermed ødelegges sikten for den som kjører bak. Dette



*Vi behøvde ikke gå langt da vi skulle prøve å finne en bil uten skvettlapper.*

*Foto: Ole Handeland.*

# Fordeling av velferdsmidler

Velferdsmidlene er fordelt. Bevilgningen for 1981 var den samme som for 1980 — kr. 80.000,—.

Tabellen viser hvordan velferdsmidlene blir brukt i Rogaland.

Område 1 Haugesund	kr. 5.500
Område 2 Sand	kr. 8.500
Område 3 Tau	kr. 4.000
Område 4 Bærheim	kr. 8.500
Område 5 Dirdal	kr. 2.500
Område 6 Nærbø	kr. 2.500
Område 7 Egersund	kr. 7.500
Vegkontoret	kr. 9.000

Biltilsynet i Haugesund	kr. 1.500
Biltilsynet i Stavanger	kr. 3.000
Biltilsynet i Egersund	kr. 1.000
Innkjøp av filmer	kr. 2.000
Kryssord-premie	kr. 200
Pensjonistfest 1981	kr. 6.000
Bedriftskunstforening	kr. 2.000
Pensjonistforening	kr. 2.500
Fritidslaget	kr. 2.500
Idrettslaget avdeling Stavanger og Haugesund	kr. 6.000
Reserve	kr. 5.300
<hr/>	
Tilsammen	kr. 80.000

gjelder spesielt i piggdekk-perioden. Når vegene er bare, får vi en blandig av asfaltstøv og vann som legger seg som en hinne på frontrutene og gir dårlig sikt.

— Jeg tror dette problemet kan bli mindre uten skvettlapper.

— Er Norge det eneste landet i verden hvor det er påbud om skvettlapper?

— De har et liknende påbud i Sverige, men også de arbeider med å endre reglene.

Bilene er ikke konstruert fra fabrikkens side med tanke på skvettlapper. Det betyr igjen at det er vanskelig i få festet dem skikkelig på noen modeller. Vi vil komme nærmere de internasjonale reglene dersom påbudet fjernes.

— Vil luftmotstanden gå ned, slik at bileierne kan spare bensinutgifter?

— Det er vanskelig å si. Jeg tror be-

sparelsen i så fall vil bli lite merkbar for den enkelte, men for samfunnet som helhet kan det komme til å bety en del. Jeg har hørt tall på 1—1 1/2% besparelse, men som sagt, det er usikkert.

En annen ting er at bileierne vil unngå utgiftene til skvettlapper, og det kan bety litt.

Vi har snakket med Norges Bilbransjeforbund, men de hadde heller ikke sikre tall for en eventuell besparelse. I stedet fikk vi oppgitt forbruket av bilbensin i 1979. Tallet er 1.907.000.000 liter. Bensinsalget har antakelig gått noe ned siden den gang. Likevel, det blir store tall. Dersom vi regner en besparelse på bare en promille, skulle vi bruke 1.907.000 liter mindre. Med dagens bensinpriser vil det si ca 8 millioner kr mindre til bensin. Og der er jo litt....

# Autosys – EDB-system for motorvogn- og førerkortopplysninger

Av Bjørn K. Nærnes

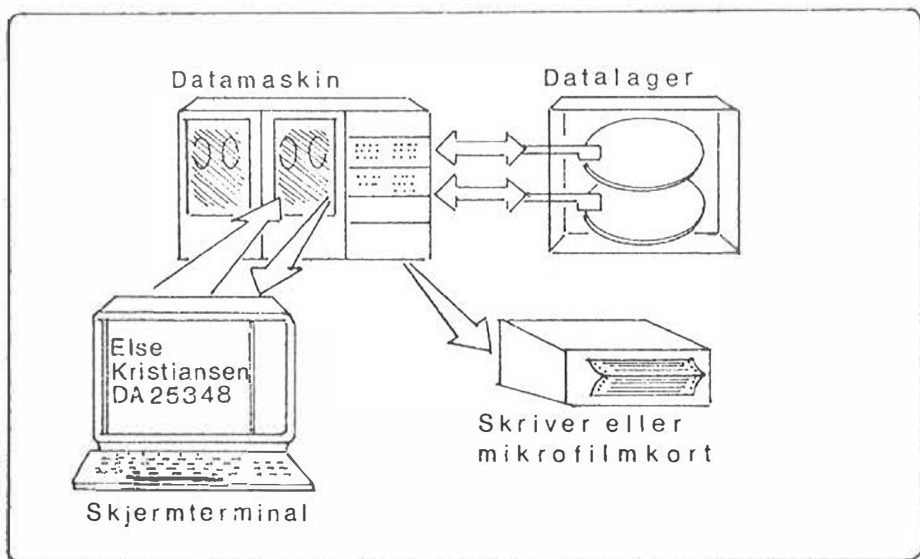
## Hva er Autosys?

Autosys er navnet på et EDB-system for motorvogn- og førerkortopplysninger. Systemet kan opereres fra skjemterminaler som er plassert hos biltilsynet og andre brukere av registreringsopplysninger.

Systemet er bygget opp omkring en sentral EDB-maskin med et stort datalager (database) hvorfra opplysninger om alle registrerte motorvogner og førerkort i landet kan hentes ut på

skjermterminaler, som er koplet til databasen via Televerkets linjenett. Pr. 1. mai 1981 var det registerført ca. 2 mill. motorvogner og 1,8 mill. førerkort på landsbasis. Databasen er således meget stor etter norske forhold.

Opplysningene i databasen blir ajourført på grunnlag av innsendte meldinger fra biltilsynet. Senere kan det komme på tale å foreta ajourføringen direkte fra skjermterminaler i biltilsynet.



*Det sentrale motorvogn- og førerkortregister ligger i maskinens datalager.*



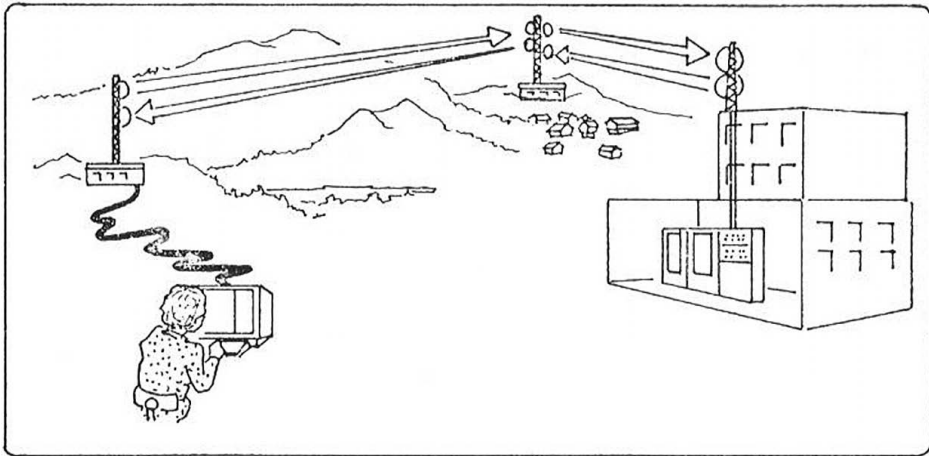
## Prøvedrift med skjermterminaler hos brukere av motorvogn- og førerkortopplysninger

Fra mars/april 1981 er det installert skjermterminaler for uthenting av opplysninger fra Vegdirektoratets landsomfattende database ved biltilsynstasjonene i Moss og Oslo (2 kontorsteder i Oslo) samt i Vegdirektoratet.

Erfaringene hittil fra prøvestedene er lovende, men det er ennå for tidlig å trekke endelige konklusjoner fra prøvedriften.

Både innen politiet og i Toll- og avgiftsdirektoratet arbeides det med å bli knyttet til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler. Dette vil antakelig skje i løpet av høsten 1981.

Også trafikksikringselskapene forutsettes gitt adgang til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler. Dette vil ventelig skje i 1982.



*Brukeren er knyttet til den sentrale datamaskinen via telenettet.*

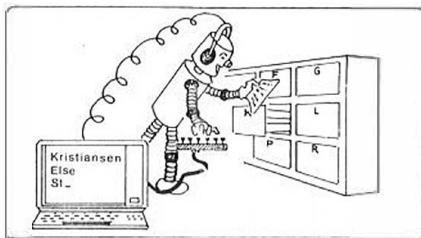
## Opplæring for berørt personell og tillitsvalgte

I forbindelse med innføring av skjermterminaler ved prøvestedene er det lagt stor vekt på opplæringsspørsmålet både for berørte ansatte og de tillitsvalgte.

### Opplæringen er delt i 2 faser:

- 1) generell innføring i EDB
  - 2) Opplæring ved skjermterminal
- Opplæringen har bestått av brevs-koleundervisning med innlagte heldagsamlinger og avsluttes med opp-

læring av den enkelte operatør ved skjermterminal.



## Konsesjon etter personregisterloven

Både motorvogn- og førerkortregisteret er konsesjonspliktig etter personregisterloven.

Arbeidet med utviklingen av Autosys er skjedd under full hensyntagen til personregisterlovens bestemmelser og med underhåndskontakter til Datatilsynet. Det er derfor all mulig grunn til å regne med at konsesjon vil bli gitt for det etablerte EDB-system.

## Samarbeid med berørte ansatte og tillitsvalgte m.v.

Autosys-prosjektet blir ledet av en Styringsgruppe med sentanter for de ansattes hovedorganisasjoner, berørte linjeledere og R-direktorater. Som

daglig prosjektleder er oppnevnt kontorsjef Bjørn K. Nærnes, Vegdirektoratet.

Til støtte for prosjektledelsen er det dessuten senere oppnevnt en særskilt Brukergruppe med representanter fra de som daglig har kontakt med Autosys ved prøvestedene.

## Viderføring av Autosys i Biltilsynet

I løpet av sommeren 1981 er det planlagt gjennomført en nærmere undersøkelse av resultatene fra prøvedriften. Denne undersøkelsen vil danne en viktig del av grunnlaget for beslutning for beslutning om den videre utvikling av Autosys i biltilsynet. De rent foreløpige erfaringer hittil kan tyde på at de aller største biltilsyns-stasjonene vil bli prioritert ved eventuell viderføring av Autosys.

### MOTORVOGNREGISTERET

Kjennemerke: AA 10000.	Kjøretøygr.: L ASTEBIL
Eier : KIRKERUD MARTHE	År/Merke : 1972 FORD (ENGL.)
Adresse : TINGVOL L	Type :
Poststed : 1750 HAL DEN	Farge :
Fødselsnr. :	Understell : BC02KR94583
Fylke : 01.	Kjøring : EGENTRAN SP ORT
Distrikt : HALDEN	Egenv/Totv.: 4780/10700
Forsikring :	Avgiftsgr. : 351
Forr. eier : HOLM L ARS	Reg.dato : 08.02.80
	Godkj.dato : 01.10.80
	Avskiltet : 09.02.81

Nr	Kjærke	Navn/Adresse	Rd	Kgr	År	Merke	Regdato
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							

*Eksempel på utskrift av opplysninger fra motorvognregisteret.*

# Medbestemmelsesavtalen

## Lokal del

I forrige nummer av Rygjavegen tok vi med hele den nye medbestemmelsesavtalen, bortsett fra den delen som kalles «lokal avtale for utøvelse av medbestemmelse etter hovedavtalen». Den var ikke klar tidnok til å komme med. Vi bringer derfor den lokale delen i sin helhet i dette nummer.

### Innledning:

Grunnlaget for utøvelse av medbestemmelse finnes i Hovedavtalen for statsansatte av 21. august 1980 og i protokoll (særavtale) for forhandlingsmøte i Vegdirektoratet av 12. desember 1980.

Den nedenstående avtalen skal bare oppfattes som et supplement til disse dokument i den hensikt lå klargjøre noen praktiske forhold som knytter seg til utøvelsen av medbestemmelse.

Denne lokale avtalen må betraktes som midlertidig og en forutsetter å vurdere den på ny når Vegdirektoratet kommer med sine kommentarer til saken.

### Parter ved forhandlinger og drøftinger:

Jfr. pkt. 2.3.2. i Hovedavtalen og tilføyelser for vegvesenet i Særavtalen.

### Tjenestemenn i Vegarbeidsdriften (NAF):

Forhandlinger/drøftinger kan her skje på to nivå lokalt.

Hvem som skal forhandle for Vegsjefen på første nivå avgjøres av Veg-

sjefen etter at han har hatt nærmere kontakt med de lokale fagforeninger.

For arbeidstakerne er det de lokale tillitsmenn som skal forhandle, ikke Hovedtillitsmannsutvalget.

På annet nivå forhandler D - A - VV - M for Vegkontorets ledelse og Hovedtillitsmannsutvalget for arbeidstakerne.

Etter ny kontakt med de lokale fagforeningene har Vegsjefen bestemt følgende ordning for forhandlinger for tjenestemenn i vegarbeidsdriften (NAF):

Forhandlinger kan her skje på to nivå. På første nivå representerer oppsynet arbeidsgiversiden overfor de stedlige lokale tillitsvalgte i vegarbeidsdriften.

Sakslisten skal å forhånd forelegges nærmeste overordnede (distriktsleder/anleggsleder). Denne avgjør om saken (e) har generell interesse slik at forhandlinger i første omgang bør skje på høyere administrativt nivå.

Når plasstillitsmannen i spesielle saker måtte ønske det, kan en representant for hovedtillitsmannsutvalget være tilstede under forhandlingene. Det samme gjelder for oppsynets representant i forhold til hans overordnede.

### Oppsynstjenesten (Rvf.):

Forhandlinger/drøftinger skal bare skje på ett nivå lokalt.

D - Adm - A - VV - M forhandler for Vegkontorets ledeles og inntil 3 tillitsmenn fra Rvf. forhandler for tjenestemannsgruppen.

## **Ingeniører (NITO og RVF.):**

Forhandlinger/drøftinger skal bare skje på ett nivå lokalt.

Vegkontorets ledelse blir representert ved V - D - Adm - P ved forhandlinger og drøftinger. B - VV - A - M kan møte i tillegg til disse når saken(e) det skal forhandles om/drøftes tilsier det.

Tjenestemannsgruppen kan møte med inntil 3 tillitsmenn fra hver organisasjon.

## **Sivilingeniører (NIF):**

Forhandlinger/drøftinger skal bare skje på ett nivå lokalt.

Vegkontorets ledelse blir representert ved V - D - Adm - P.

Tjenestemannsgruppen kan møte med inntil 3 tillitsmenn fra organisasjonen.

## **Merkantilt personale ved Vegkontoret (ELF og NTL):**

Forhandlinger/drøftinger skal bare skje på ett nivå lokalt.

Vegkontorets ledelse blir representert ved V — D — Adm — P — B. Tjenestemannsgruppen kan møte med inntil 3 tillitsmenn fra hver organisasjon.

## **Personalet ved Biltilsynet (ELF, NTL og SBF):**

Forhandlinger/drøftinger kan skje på to nivå lokalt.

På første nivå delegerer Vegsjefen sin myndighet til stasjonssjefen. På dette nivå er det de lokale tillitsmenn

som skal forhandle/drøfte for arbeidstakerne.

Enkelte saker er av en slik karakter at det skal (bør) føres direkte på annet nivå (med Vegkontorets ledelse). Hvorvidt saken skal føres på bare ett nivå må sees i sammenheng med pkt. 2.3.2.1 i Hovedavtalen.

På annet nivå blir Vegkontorets ledelse representert ved V — D — Adm — B og tjenestemannsgruppene med inntil 3 tillitsmenn, herunder hovedtillitsmenn, fra hver organisasjon.

## **Forhandlinger/drøftinger med flere organisasjoner samlet:**

Slike forhandlinger/drøftinger vil ut fra det ovenstående bare skje på ett nivå lokalt.

Vegkontorets ledelse blir representert ved V — D — Adm — P — B.

Vegsjefen foreslår det antall tillitsmenn som skal representere organisasjonene. Vanligvis vil NAF kunne møte med inntil 3 tillitsmenn og de andre organisasjonene med inntil 2 tillitsmenn.

## **Saker det skal forhandles om:**

### **Interne organisasjonsendringer**

Jfr. pkt. 2.3.3.3.a i Hovedavtalen med tilføyelser for vegvesenet.

Endring av arbeidslag (antall og sammensetning) innen ett vedlikeholdsområde/anleggsdistrikt omfattes ikke av begrepet «interne organisasjonsendringer».

## **Anskaffelse av utstyr når det ikke er tale om betydlige kapitalvarer**

Jfr. pkt. 2.3.3.3.c i Hovedavtalen med tilføyelser for vegvesenet.

Forhandlingene begrenses til generelle avtaler om retningslinjer og ikke til avtaler om hvert enkelt innkjøp. Reglene for innkjøp som er vedtatt tidligere skal fortsatt gjelde.

### **Merknader:**

Administrasjonen fremmer forslag til retningslinjer som legges fram for organisasjonene i forhandlinger

## **Forslagsordningen**

Jfr. pkt. 2.3.3.3.e i Hovedavtalen.

Som en midlertidig ordning, inntil retningslinjer gitt av Vegdirektoratet foreligger, opprettes det et partssammensatt utvalg som skal forestå forslagsordningen for partene.

## **Saksbehandlingen:**

### **Ankesaker**

Ved ankesaker vises til pkt. 2.4 i Hovedavtalen med tilføyelser for vegvesenet i Særavtalen.

### **Sekretærfunksjonen**

Ved forhandlinger/drøftinger på første nivå, når det forhandles/drøftes på to nivå, er den som leder forhandlingene for Vegsjefen ansvarlig for oppsetting av protokoll m.v.

Ved forhandlinger direkte med Vegkontorets ledelse er Personalseksjonen sekretariat og ansvarlig for oppsetting av protokoll m.v.

## **Underskrift av protokoll m.v.**

Protokollene skal undertegnes av en for hver av de berørte parter.

### **Merknad:**

For å oppnå en rask distribusjon av protokollene, undertegner først en fra administrasjonen og en fra organisasjonene protokollen. Deretter sendes den ut til alle berørte parter med kort frist (4—5 dager) for at disse skal kunne komme med merknader.

Dersom merknader ikke er kommet inn innen den gitte frist, ansees protokollen for å være vedtatt uten merknader. Protokollen sendes likevel på sirkulasjon til alle berørte parter for undertegning.

Protokollene skal distribueres til medlemmene av Fagsjefmøtet, de berørte tjenestemannsorganisasjoner og andre som er spesielt berørt av saker som er omtalt i protokollene. Protokollene kan dessuten nyttes i generell informasjon.»

---

## **VERNESKO**

En verneleder fra Nordland ble stoppet på flyplassen i det han passerte detektoren som avslører eventuelle skjulte våpen, forteler Rogalands Avis.

Mannen hadde på seg vernesko, og det var nok til at detektoren gjorde utslag. Det var stålinnlegget i skoene som gjorde at detektoren reagerte.

Så moralen må være at du tar av de verneskoene når du skal ut å fly. De er kan hende heller ikke så nødvendige da?



## Minneord

Det er med vedmod ein tenkjer på at heile tre av våre medarbeiderar i vedlikeholdsområde 2 Sand, har døydd på mindre enn eit år. Det er liksom me ikkje kan fatta dette.

Sigurd Tveit, Vikedal, døydde brått den 18. april 1980, 56 år gammal. Han vart gravlagd frå Vikedal kyrkje den 24. april. Det var uvanleg mykje folk samla, og særleg mange arbeidskameratar som fylgde Sigurd til siste kvilestaden. Sigurd Tveit hadde arbeid ei lang tid i vegvesenet på anleggsavdelinga som maskinskjøyrrar. Dei siste åra var han i vedlikehaldet. Han passa sitt arbeid framifrå godt, og var særleg avhalden blandt arbeidskameratar.

Øystein Tveit, Nesflaten, døydde den 11. juni 1980, 60 år. Han vart gravlagd frå Nesflaten kyrkje den 18. juli. Kyrkja var fullsatt av arbeidskameratar og sambygdingar som fulgde Øystein til siste kvilestaden. Øystein Tveit hadde heile si arbeidstid i vedlikehaldet som vegvoktar. Dette var i ein utkant i området som ikkje fekk brukande sambinding før Suldalsvegen kom. Likevel heldt han eit framifrå godt vedlikehald, og var uvanleg godt likt av arbeidskameratar og vegfarande for si rakelege framferd.

Han fekk ein utrivelig sjukdom, og stridde med den i eit års tid. Han hadde eit halvt år på sjukehus, men livet stod ikkje til å redde.

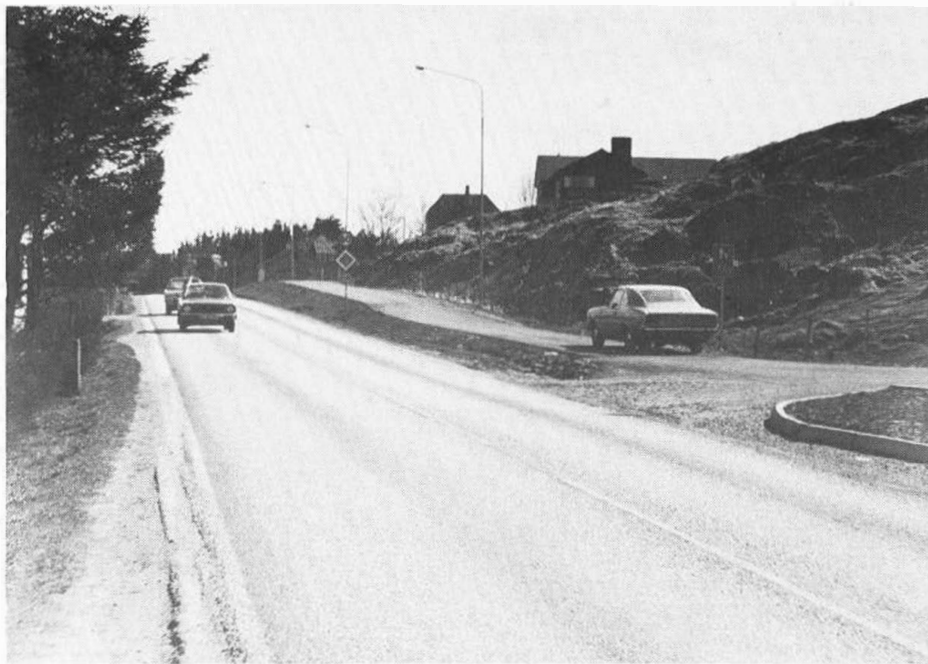
Gunnar Skare, Saudasjøen, heimstad Skare i Odda, døydde brått den 19. februar 1981, 64 år gammal. Han vart gravlagd frå Skare kyrkje den 26. februar. Det var mange av hans arbeidskameratar frå Rogaland som fann vegen over fjellet og til Skare, for å fylgje Gunnar til siste kvilestaden. Kyrkja var meir enn fullsett, også av slekt og sambygdingar. Gunnar hadde arbeid ein del i Hordaland vegvesen før han kom til Rogaland. Her dreiv han den første tida hjå entreprenørar i kraftutbygging og vegbygging, før han blei ansett i vegvesenet. Han arbeide ei tid i anleggsavdelinga før han kom over i vedlikehaldet. Her dreiv han heile tida som formann på utbetringar, og han var ein særleg flink anleggsmann og ein av dei skikkeleg få gråsteinsmurcrane i vegvesenet. Han var ein hard arbeidskar, og real arbeidskamerat så han var godt likt av alle.

Alle me som har streva saman med desse tre arbeidskameratane våre, vil med dette lyse fred over deira minne.

Harald Gederø

# Gang- og sykkelveger — færre ulykker

Av Ole Handeland



*Gang- og sykkelveger gir færre ulykker. Dessuten ser det ut for at noen betrakter dem som høvelig parkeringsplass.*

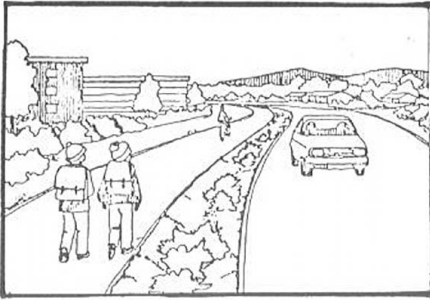
*Foto: Ole Handeland.*

Bygging av gang- og sykkelveger har redusert antall sykkelulykker med hele 62% og antall fotgjengerulykker med 28%, viser en rapport som Institutt for samferdselsteknikk ved NTH har utarbeidet for Vegdirektoratet. 89 gang- og sykkelveganlegg på til sammen 88 km var med i undersøkelsen. Dette er omlag 12% av alle sykkel- og gangveganlegg langs riksvegene i dag. En grov beregning basert på disse tallene viser at gang- og

sykkelveger langs riksvegene «sparer» oss for 150 — 200 ulykker i året.

5 av de undersøkte strekningene ligger i Rogaland. Totalt utgjør de vel 6,2 km. Undersøkelsen viser liten eller ingen nedgang i antall ulykker langs de undersøkte strekningene i vårt fylke, mens andre fylker hadde så stor nedgang som 82%.

Rapporten peker på flere grunner til at sykkel-ulykkene viser større nedgang enn fotgjenger-ulykkene.



Den viktigste årsaken ligger trolig i at det meste av sykkeltrafikken foregår i sommerhalvåret, mens fotgjengerne i større grad er på vegen hele året rundt. Snøfall kan i mange tilfeller gjøre kjørebanelen mer tiltrekkelig for fotgjengere. Over 60% av fotgjengerulykkene langs kjørebanelen har skjedd vinterstid.

Rapporten viser også at lengre, sammenhengende strekninger gir større ulykkesreduksjon enn kortere anlegg.

Gang- og sykkelveger som ligger langs riksveger med randbebyggelse gir større effekt enn i tettbygde strøk. I prosent er nedgangen i ulykker henholdsvis 65 og 20. Rapporten mener dette skyldes at trafikkmiljøet er såpass uryddig og komplisert i tettbebyggelsene at det oftest må flere tiltak til for å oppnå like stor ulykkesreduksjon.

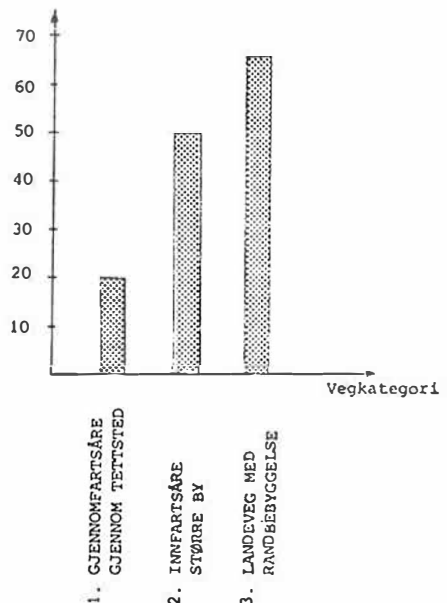
Det er også funnet en viss sammenheng mellom antall ulykker og bredden på trafikkdeleren mellom gang- og sykkelvegen og kjørebanelen. Anlegg med minst 3 m trafikkdeler har noe større nedgang i antall ulykker enn anlegg med kortere avstand. Denne tendensen synes å være klart i tettbygde strøk.

I landssammenheng ligger Rogaland på topp når det gjelder antall km gang- og sykkelveg. I fireårsperi-

oden 1982-85 skal vi etter planen bygge 60 km ny gang- og sykkelveg langs riksvegene. Totalt skal det da være omlag 180 km gang- og sykkelveg i fylket. I Stortingsmeldingen om norsk vegplan for 1982-85 og 1986-89 er det forutsatt bevilget henholdsvis 39,9 og 34,9 mill kr til dette formål.

Rogaland er også blant de fylkene som har flest trafikkuulykker totalt. Målet for trafikksikkerhetsarbeidet er bl.a. å redusere antall ulykker hvor fotgjengere og syklist er innblandet med 50% i 1985 i forhold til tallet i 1977.

% REDUKSJON AV  
FOTGJENGER-/  
SYKKELUKLYKKER





# Sokn – Askje

Av Ole Handeland



*Planene for den nye vegen studeres på eksisterende veg. Fra venstre: Oppsynsmann Arild Gustavsen, avd. ing. Karl A. Egeli og Birger Hodnefjell fra firma Rør og Maskin A/S.*

*Foto: Ole Handeland.*

Arbeidet på fylkesveganlegget Sokn-Askje er nå kommet i gang. Anlegget er totalt på 3 770 m. Det omfatter bru over Askjesundet, veg fram til eksisterende bru mellom Sokn og Bru og veg fram til kryss med fv. 561 i Vaulavika på Mosterøy.

På begge sider av brua skal det bygges fyllinger i sjøen, omlag 200 m på hver side. Selve brua er omlag 320 m med en seilingshøyde på 12 m.

I fyllingene vil det gå med totalt ca. 70 000<sup>3</sup> stein. Storparten av denne steinen skal leveres av omlag 20 bønder på Mosterøy og Sokn. På øyene

er det dannet såkalte steinlag som står ansvarlig for leveringen. Steinen blir tatt fra jorda ved nydyrking.

Ideen om å utnytte nydyrking til å få stein til fyllingene kom fra Berger Sørheim på planavdelingen. Han forteller at han fikk den mens han var på befaring i forbindelse med prosjektet.

— Jeg så spesielt at en bonde på Sokn hadde store arealer hvor vi kunne få stein, forteller Sørheim.

— I første omgang tok jeg ideen opp med ham, og han likte den. Ideen ble deretter lansert på et grunneiermøte



*I Vaulavika var omlag 100 m bygget av den nye vegen da dette bildet ble tatt i begynnelsen av juni.*

*Foto: Stavanger Aftenblad.*

vi holdt i forbindelse med prosjektet og bøndene fattet interesse for den.

Formannen i Mosterøy Steinlag, Nikolai Edland, forteller at bøndene hadde stor interesse av prosjektet.

— Mange hadde nok tenkt å dyrke opp mer jord, men det hadde ikke gått i en slik fart som nå uten vegvesenets medvirkning, sier han.

— Fordelene er jo ganske klare, for



det ene blir vi kvitt steinen på en grei måte, for det andre oppnår vi en rimeligere ny-dyrkning enn vi eller ville gjort.

På forhånd var det regnet med at et mål nydyrket mark ville gi omlag 100 m<sup>3</sup> stein, og det ser ut til å holde stikk. I såfall betyr det nydyrkede

arealer på omkring 700 mål. Spesielt for Sokn betyr ny-dyrkingen et stort tilskudd i dyrkede arealer. På jordstyrekontoret i Rennesøy får vi vite at det var omlag 460 mål dyrket jord før ny-dyrkingen tok til. En ny-dyrkning på 300 mål, betyr at øya får et tillegg på noe over 65%. På Moste-

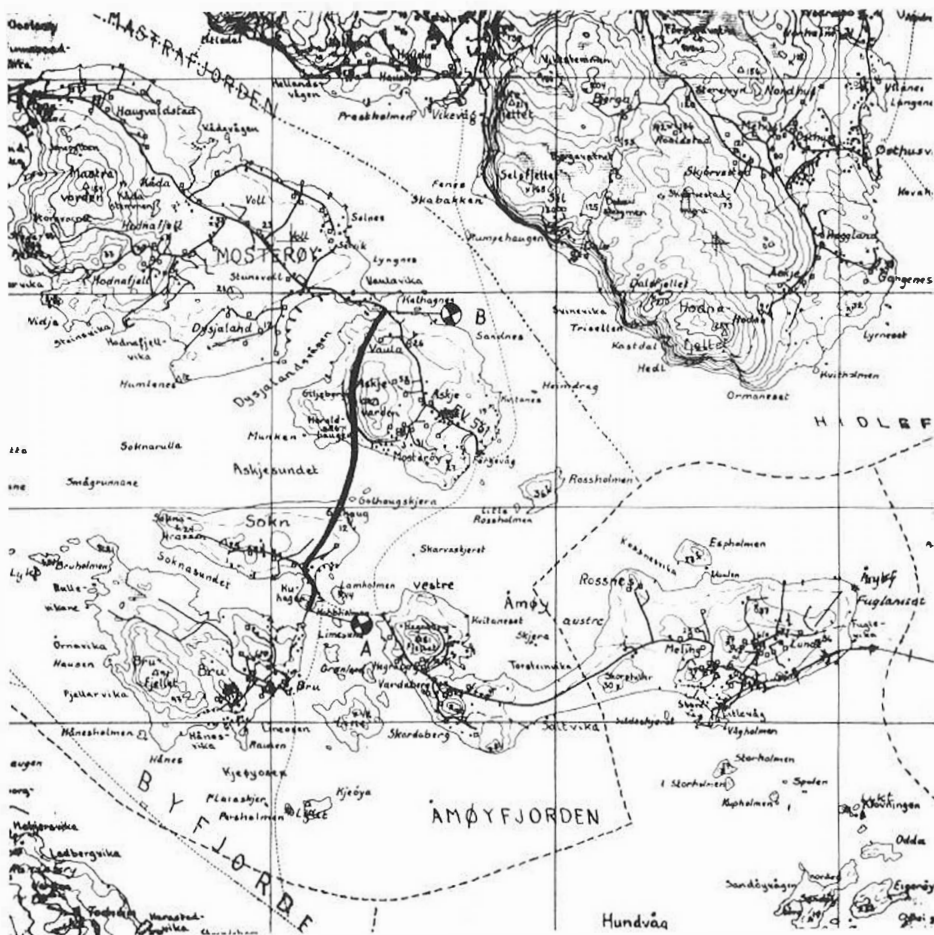


*Nydyrking. Steinen kjøres bort.*

*Foto: Ole Handeland.*



*Ryddingsstein legges i vegkroppen på den nye fylkesvegen. Foto: Ole Handeland.*



røy får bøndene vel 7% mer jord etter dyrkingen.

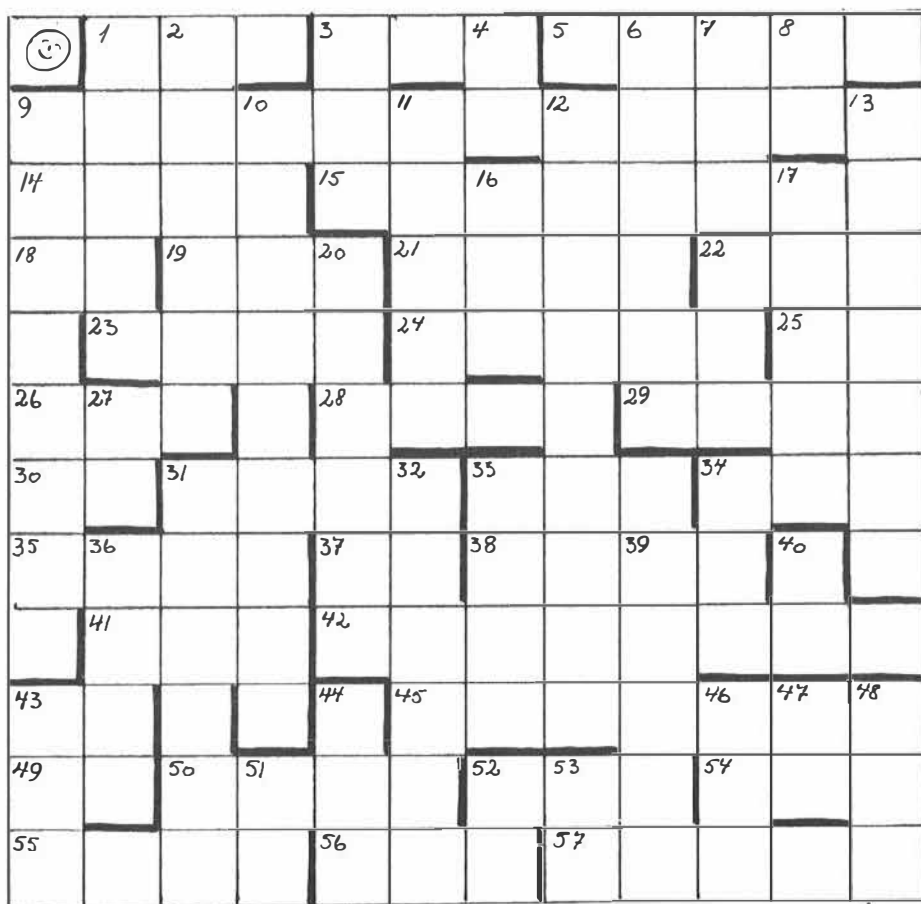
En bonde på Sokn har allerede nesten tre-doblet det dyrkede areal på gården. Han hadde 93 mål dyrket jord og har til nå dyrket opp ca 150 mål. Han forteller at det kan bli aktuelt å nydyrke så mye som 200 mål jord.

Anlegget er beregnet å koste 22,5 mill kr. Av dette utgjør kostnadene til brua 11,5 mill kr.

For 1981 er det bevilget 6,2 mill kr til anlegget. Dersom bevilgningene for 1982 og 83 blir som forutsatt, regner anleggsavdelingen med at prosjektet er ferdig til utgangen av 1983. Arbeidet utføres på entrepris.

Det kan forøvrig være på sin plass å nevne at det ikke er første gang vegvesenet bruker jordbrukstein i veganlegg. Det har bl.a. tidligere vært benyttet under anlegget av Foss bru på rv.505.

# Kryssord nr. 3/81



*Li*

**Løsningen sendes redaksjonen innen 20. august 1981**

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## VANNRETT

1. slektning
3. sno
5. ufred
9. ser vi fram til nå
14. hovedstad
15. lojalitet
18. smile
19. fattig
21. til bruk for å finne igjen fiskeplassen
22. støy
23. bar
24. pikenavn (engelsk)
25. tone
26. Kirke og Underv.dep.
28. kjeft
29. tannhjul
30. sjarm
31. finesse
33. sump
34. tall
35. keiser
37. steinrøys
38. altså
41. ratt
42. måleredskap
43. som 27 l
45. glatter
49. som 18 v
50. has
52. drikk
54. ... de Janeiro
55. guttenavn
56. rovdyr
57. manøvrere

## LODDRETT

1. funnet i sivet
2. omegn
3. trafikkåre
4. berømt dikt
6. ferie
7. furer
8. vokaler
9. ønsker vi i ferien

## Løsning på kryssord nr. 2/81

1	H	2	Ø	3	E	4	T	5	L	6	Ø	7	R	8	I	9	U	10	G	11	☺		
12	O	13	S	14	L	15	O	16	V	17	R	18	I	19	E	20	N	21	O	22	R	23	K
24	V	25	E	26	A	27	N	28	I	29	N	30	A	31	D	32	E	33	Ø	34	R	35	
36	L	37	R	38	N	39	T	40	B	41	U	42	T	43	S	44	I	45	L	46	D	47	A
48	D	49	U	50	K	51	K	52	E	53	N	54	E	55	L	56	A	57	T	58	E	59	E
60	S	61	T	62	R	63	I	64	K	65	O	66	K	67	I	68	N	69	T	70	E	71	R
72	T	73	V	74	E	75	L	76	E	77	L	78	U	79	N	80	S	81	T	82	Ø	83	L
84	A	85	I	86	I	87	D	88	A	89	G	90	T	91	I	92	U	93	R	94	S	95	E
96	D	97	D	98	E	99	P	100	A	101	S	102	H	103	O	104	R	105	E	106			
107	L	108	E	109	A	110	F	111	I	112	N	113	K	114	A	115	M	116	S	117	E	118	R
119	R	120	K	121	I	122	S	123	A	124	125	K	126	127	L	128	E	129	130	131	132	133	134
135	I	136	E	137	O	138	N	139	O	140	L	141	A	142	M	143	R	144	145	146	147	148	149

## VINNERE

1. premie: Jens Motland, vegkont.
2. premie: Åshild Moe, Sand vegst.

Det kom inn 32 løsninger, ikke så mange når en tenker på at premien er opptil kr. 250.000,—

10. etisk norm
11. bok
12. lykkejeger
13. retning
16. art.
17. dansker
20. samling
27. retning
31. penger
32. trykke
33. forsynt
34. bunnskrapt

36. terge
39. lyd fra grisen
40. legemsdel
43. stoff
44. anmoder
46. stolt
47. nektelse
48. rotvekst
51. dessert
52. like konsonanter
53. som 51 v.

# NYE SKILT

## Endel nytt – mest oppussing og ommøblering

Av Ole Handeland

Fra 1. mai har vi nye skiltforskrifter. Imidlertid er det ingen revolusjon, selv om vi får 40 nye skilt, og 12 gamle går ut. Noen helt nye skilt er kommet til, forøvrig er det mest snakk om endringer i utformingen og ny gruppeinndeling.

Det er nå 8 skiltgrupper:

- Fareskilt
- Vikeplikts- og forkjørsskilt
- Forbudsskilt
- Påbudsskilt
- Opplysningsskilt
- Serviceskilt
- Vegvisningsskilt
- Underskilt

### Mange nye opplysningsskilt

Gruppen opplysningsskilt har fått en rekke nye skilt. Vi nevner bl.a. de to som markerer at kjørefelt er avsatt til kollektivtrafikk. Til denne gruppen hører også det nye gatetun-skiltet, som angir at et område er spesielt utformet, slik at det bare kan kjøres med meget lav hastighet. Skiltet «tettbygd strøk», med sin sorte bysilhuett mot hvit himmel, angir at trafikkanten kjører inn i et område hvor trafikkreglens bestemmelser om tettbygde strøk gjelder. Det vil si at fartsgrensen er 50 km/t dersom ikke annet er spesielt angitt ved skilting.

Det er også en del nytt innen underskiltene. For eksempel underskilt til stans og parkeringsskilt. Tidligere sto som kjent pilene som angir utstrekningen horisontalt. Nå blir pilene montert vertikalt.

En av hensiktene med de nye skilt-

forskriftene er at skiltene skal være mer i overensstemmelse med internasjonal standard.

Den mest iøynefallende forandring i så måte vil være at alle forbudsskilt for bestemte grupper trafikkanter nå har en rød skrå-strek gjennom seg. Ellers er skiltene stort sett som tidligere, bortsett fra to nye skilt som angir forbud for gående/syklende og for ridende.

### Fartsgrensesone

Kommunene har hatt anledning til å sette opp skilt for fartsgrensesone på kommunale veger siden 1. november i fjor. Dette skiltet angir at vi kjører inn i et område hvor høyest tillatte hastighet er den som er vist på skiltet. Disse nye skiltene burde kunne bidra til å minske «skiltjungelen» i en del tettbygde strøk. Når dette skiltet står langs vegen, må vi i tillegg regne med at det kan være humper eller duper i vegbanen uten nærmere varsel. Hastighetsgrensen oppheves av tre skilt: «slutt på fartsgrensesone», «slutt på tettbygd strøk» eller «gatetun».

For interesserte tar vi med alle de nye skiltene.

### 104.1 Bratt bakke – stigning







104.2 Bratt bakke - fall



140 Avstand til gangfelt



146 Dyr



152 Sidevind



154 Kryssende skiløype



155 Kryssende rideveg



156 Annen fare

### 306.1 Trafikkforbud

Forbudt for motorvogn.



### 306.2 Trafikkforbud

Forbudt for motorvogn med flere enn to hjul.



### 306.3 Trafikkforbud

Forbudt for traktor



### 306.4 Trafikkforbud

Forbudt for motorsykel og moped.



### 306.5 Trafikkforbud

Forbudt for lastebil og trekkbil.



### 306.6 Trafikkforbud

Forbudt for syklende.



### 306.7 Trafikkforbud

Forbudt for gående.



### 306.8 Trafikkforbud

Forbudt for gående og syklende.



### 306.9 Trafikkforbud

Forbudt for ridende.



318.2

Totalvektgrense for vogntog



322 Boggitrykkgrense



366 Fartsgrensesone

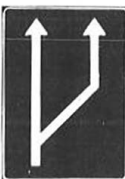


368  
Slutt på  
fartsgrensesone

376 Parkeringssone



378  
Slutt på  
parkeringssone



506 Krabbefelt



507 Kjørefelt slutt



508 Kollektivfelt



510 Slutt på kollektivfelt



512 Holdeplass



516 Gangfelt



518 Gangveg



522 Gang- og sykkelveg



526 Envegskjøring



540 Gatetun



542 Slutt på gatetun

544 Tettbygd strøk



546 Slutt på tettbygd strøk



600 Nødstasjon



606 Brannsløkningsapparat



612 Toalett



622 Hytter



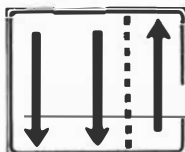
634 Turistinformasjon



## 636 Infomasjonskart



704 Blindveg

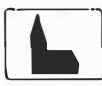


706  
Sideplassert  
kjørefeltskilt



722 Veiviser

722.4



730 Symboler for  
vegvisningsskilt



742

Midlertidig omkjøringsveg



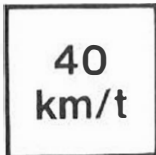
744

Omkjøringspil



11

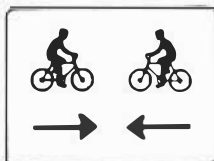
746 Opplysningstavle



812 Anbefalt fart



818 Svak skulder



826 Sykkeltrafikk  
i begge kjøreretninger



828.1



828.2



828.3

828 Utstrekning av stans-  
og parkeringsregulering

832 Reservert parkering



832.1



832.5



832.2



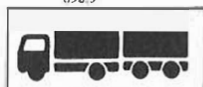
832.6



832.3



832.7



832.4



832.8

836

Utvidelse av servicetilbud



# Vernekroken

## VERNEOMBUD

På anlegget Tengesdalsvegen er det valgt verneombud. Det er Inge O. Jensen. Varamann er Torjus Hagen

## AMU

Det har vært formannsskifte i Arbeidsmiljøutvalget. Som ny formann er valgt hovedverneombud Jan Undset. Varaformann er oppsynsmann Sigurd Sandsmark.

## OMPLASSERINGS- UTVALGET

vi går ut fra at de fleste er kjent med at det er et utvalg med dette navn i vegvesenet. Oftest forkortes navnet til OPU.

For de som eventuelt ikke kjenner til utvalgets arbeidsområde, tar vi med noen punkter fra retningslinjene for omplasseringsutvalget:

— OPU velges av Arbeidsmiljøutvalget og er et underutvalg av AMU.

— OPU består av tre representanter, en fra ledelsen, en fra arbeidstakerne og verneleder.

— OPU kan fritt ta opp alle saker som berører omplassering og personlige forhold.

— OPU's representanter har taushetsplikt.

— OPU's viktigste arbeidsoppgave er å kartlegge arbeidstakernes ønske og behov for omplassering på grunn av helsemessige årsaker.

— OPU skal forsøke å finne egnede arbeidsplasser for dem som på grunn av helsemessige årsaker har behov

for omplassering. Dette gjelder såvel innen samme avdeling og område som ved andre avdelinger og områder.

— OPU skal i hvert enkelt tilfelle lage forslag til løsning som kan diskuteres med den omplasseringen gjelder. Alle saker forsøkes løst i minnelighet.

— alle ordninger om omplassering skal ha skriftlig form. Oppnås ikke minnelig ordning, sender OPU saken til Arbeidsmiljøutvalget med uttalelse/forslag til løsning.

Registreringsskjema for arbeidstakere som søker omplassering av helsemessige årsaker kan fås på alle vegstasjonene og hos verneleder Sigve Næsheim.

## SYKEFRAVÆR

Vi har fått statistikken for sykefraværet i vegvesenet i fjor.

Totalt var fraværet 9.120 dager mot 7.727 i 1979. Driften sto for 75,8% av fraværet. 58,9% av alle ansatte arbeider i driften. Fraværet var lavest blant de som arbeider ved vegstasjonene 3,7%, mens de har 11% av alle ansatte.

---

## FORVIRRET?

*Jeg ønsker jeg var det jeg var da jeg ønsket jeg var det jeg er.*

*Vi vet ikke hvem som har sagt dette. Kanskje var vedkommende også forvirret til å vite hvem han/hun var.*



Fra "Trafikkåra", bedriftsavisen for Vegvesenet i Nord-Trøndelag har vi sakset følgende ærklæring:

## *Kan du få din kone med på dette?*

### HUSTRUERKLÆRING

Jeg ..... gir herved min mann tillatelse til å arbeide uten beskyttelsesbriller, vernesko, beskyttelseshjelm og ethvert annet vernemiddel som han misliker.

Om dette fører til at min mann blir blind eller krøpling, vil jeg påta meg følgende plikter:

1. Aldri bebreide ham for det han har gjort.
2. Lede ham dit han vil.
3. hjelpe ham med påkledning og spising.
4. Beskrive for ham omgivelsene der vi er.
5. Lese for ham istedenfor å se på fjernsyn.
6. Beskrive for ham gleden i barnas øyne juleaften, hvordan deres bryllupsdager og andre festdager arter seg.
7. Lære ham å gjøre husarbeid så jeg kan ta jobb for å bedre økonomien.
8. Gjøre alt utendørs og innendørs arbeid som han pleide å utføre, f.eks. snømåking, hagestell, vedlikehold.
9. Lære barna å sykle, gå på ski, bygge modellfly, skyte, fiske. Dra på tur med dem.

Undertegnet

/

19

.....  
HUSTRU

Det er alt for mange som glemmer at synsnerven ikke kan fornyes, fingre ikke erstattes, og at hodeskader kan gi livsvarige sykeleier. Av likegyldighet, hensyn til egen makelighet eller av ren egenhet lar de være å bruke påbudte arbeidsmetoder og verneutstyr. De glemmer at et uhell rammer ikke bare dem selv, men også familien.

Hustruen vil få store tilleggsbyrder hvis mannen blir alvorlig skadet. Hun bør derfor få adgang til å si fra at hun er villig til å betale den prisen for at mannen skal få ture fram vordsløst og etter eget hode. Det kan hun gjøre ved å undertegne ovenstående hustruerklæring.

Ingen hustru ville vel utstyre sin mann med en slik fullmakt.

# KVA MED TID OG MÅL?

Av Tormod E. Nag.

Har du tid til å lesa nokre linjer?  
Eller rettare: FÅR du tid.....?

Tida er noko me FÅR i ei viss tid, og så er det opp til oss sjølve korleis me vil nytta ho.

EDB og andre tekniske hjelpemiddel tek meir og meir over i samfunnet vårt. Desse nyvinningane skal hjelpe oss til å få det betre på så mange måtar. Mellom anna skal vi få nytta meir av tida vår på oss sjølve.

Vert så det me ventar oss innfridd?  
På mange område-ja. Men samstundes med at alle godene vert fleir, vert det stadig meir rastløyse og misnøye blant oss.

Kva kjem så dette av?

Trur du ikkje mange er på leiting etter noko? Noko som dei håpar er å finne i gods og gull?

Eller kanskje dei veit at Gud har kalla på dei, men «der er først så meget å utrette». Derfor prøver dei å døyva den indre «uro» (kallet) med å få mykje uro kring seg.

Korleis er det med deg, får du kvila i Frelsarverket som alt ligg ferdig?

Kva mål har du forresten med livet ditt? Kva har du staka livskursen din mot?

Paulus skriv i korintarbrevet at han spring ikke utan mål. Målet hans var å nå fram til den uforgjengelege sigerskransen.

Kjære ven, som slit og kavar, og har tungt å bæra: HAN kan gi deg kvile. Stans opp. Gjer ikkje hjarta ditt hardt. Ta mot sigerskransen som ligg og ventar også på deg. Så kan du kvar dag få lov å feira frigjeringsdag.

Tenker du framleis på å utsettja ei så viktig sak?  
Hugs at ingen veit kva tid me får, men

«Just nu drager Jesus forbi  
Just nu drager Jesus forbi  
Skjønt ond er din vei  
han ser etter deg  
Just nu drager Jesus forbi».

# Og så henger de der....

Trafikkantene på E 18 ved Tronvik i Lund kunne observere flere hengende menn i fjellsiden en dag i begynnelsen av mai.

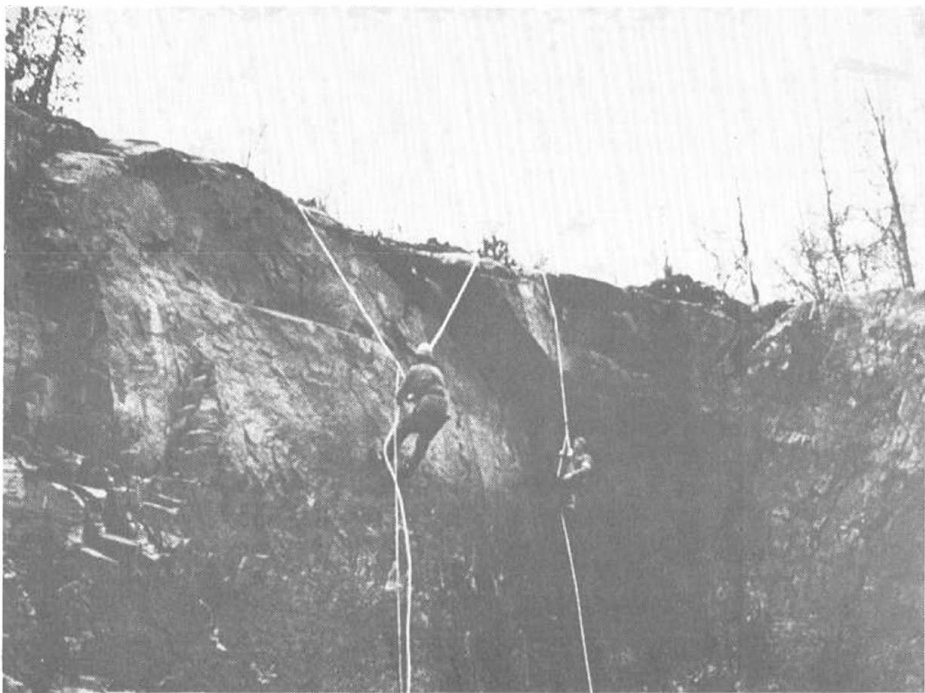
Det hele var en demonstrasjon for å vise en ny type friksjonslås for sikringstau.

Låsen er konstruert av Finn Frestad som arbeider ved vegstasjonen i Flekkefjord. Den er godkjent av Arbeidstilsynet for belastning inntil 3 tonn. Tauet er godkjent for inntil 5

tonn. Så de kunne stole på at utstyret skulle holde, de som våget å fire seg ned den 85 m lange fjellsiden i Tronvik. Og det var visstnok en del.

Vi har allerede kjøpt inn noen sett til vegvesenet her i fylket til bruk ved fjellrensk eller boring i fjellvegg.

Forøvrig vil vi legge til at vi beundrer folk som gir seg i kast med slike høyder. For egen del hadde vi aldri våget å henge der mellom himmel og jord.



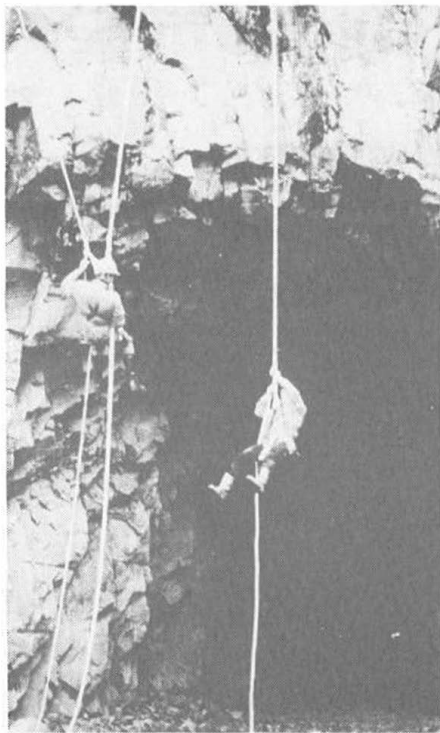
*Nedturen har nettopp begynt.*

*Foto: Tor A. Andreassen.*





*På vei nedover. Pilen viser hvor han henger. Foto: Tor A. Andreassen.*



*Endelig snart nede. Foto: Tor A. Andreassen.*

## DALEVEGEN

Vi vil bare nevne at arbeidene på Dalevegen i Sandnes er kommet i gang. De kommunaltekniske arbeidene tok til like etter 17. mai, mens arbeidene på selve vegen kom i gang i måneds-skiftet mai/juni.

Arbeidene består i omlegging og utvidelse av den eksisterende vegen samt bygging av gang- og sykkelveg.

Anlegget er beregnet å koste 8,5 mill kr. I tillegg skal det utføres kommunaltekniske arbeider for 3,5 mill kr. For 1981 er det bevilget 3,5 mill kr til arbeidet på Dalevegen.

Anleggsarbeidene skal være ferdig i 1983, dersom bevilgningene i årene framover blir som forutsatt.

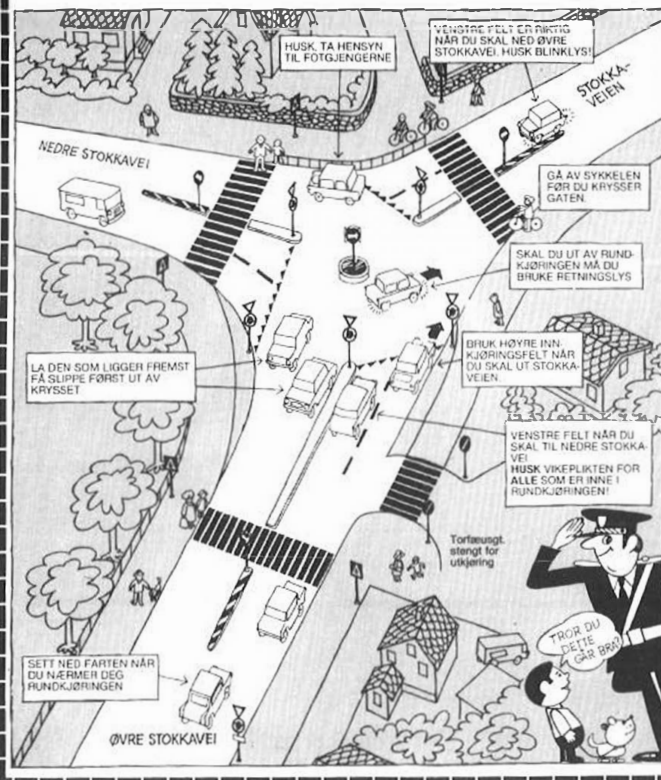
Utbyggingen av Dalevegen er første etappe i byggingen av vegsystemet til boligfeltet på Vatnefjell.

# Rundkjøringer

Av Ole Handeland

Fra i morgen onsdag 27. kl. 10.00 blir det lettere å være trafikkant i Stokkaveien.

## Stavangers første rundkjøring åpnes



### Rundkjøring, hva er det?

Ventrikk til høyre på fargt plass. Der kan det skal slykkan og det hopper barnefaget seg i rusk tidene. For å rydde på dette krysset i Stavanger Kommune 10.4 anlegget rundkjøring i alle retninger i dag.

### Dens første bilner i morgen onsdag kl. 10.00

Derfor skal bilner i morgen onsdag kl. 10.00

Derfor skal bilner i morgen onsdag kl. 10.00

### 50% færre ulykker.

I Stovanger fra England er det utvikkene kan reduseres med opp til 50% i rundkjøringer. Og at trafikkulykkene er færre. Derfor oppger vi som trafikkant i Stovanger.

### Hva du som bilist må huske på i rundkjøringen.

Se deg for i alle retninger når du kommer deg i rundkjøringen. Vælg i god tid. Husk vikeplikten for alle som er inne i rundkjøringen. Vær våken for trafikkant i de pariserne kjørte. Bruk alltid retningsslyt. Ta hensyn til de som er i fargene i alle retninger.

### Hva du som fotgjenger må huske på i rundkjøringen.

Se deg for i alle retninger når du går over gaten. Husk å gå i alle retninger når du skal over gaten.

### Hva du som syklist må huske på i rundkjøringen.

På alle sider av krysset er det gång og sykkelstier. Husk å gå i alle retninger når du skal over gaten.

VEGSLIPPEN I ROGALAND  
STAVANGER KOMMUNE

Denne annonsen ble brukt som informasjon til publikum i forbindelse med åpningen av første rundkjøring i Stavanger.

Vi har fått rundkjøringer på vegene i Rogaland. Denne første ble åpnet i slutten av mai i Stavanger. Og flere skal det bli.

Hvorfor bygger vi så rundkjøringer? Kryss er normalt vanskelige punkt i vegnettet, både når det gjelder avvik-

ling av trafikken (som fort kan hope seg opp i kryss med stor trafikk) og for trafikksikkerheten.

I vårt land er erfaringene med rundkjøringer forholdsvis sparsomme. Storbritannia er vel det landet som har kommet lengst i utviklingen av denne krysstypen. Erfaringene derfra tyder på at små rundkjøringer har mange fordeler framfor alternativer som kryss med signalanlegg og kryss med forkjøringsregulering og kanalisering (flere kjørefelt). Blant fordelene kan vi regne økt kapasitet, redusert forsinkelse, mer effektiv avvikling av venstresving-trafikk, færre ulykker og ulykkene blir stort sett også mindre alvorlige.

Engelske studier tyder på at trafikkkapasiteten kan øke med opp til 20—30% ved små rundkjøringer i forhold til lysregulerte kryss.

En undersøkelse foretatt av det engelske veglaboratoriet TRRL viser en nedgang i antall ulykker med personskaide på 34%. For ulykker med

alvorlige personskaide var reduksjonen 46%.

Resultatene fra denne undersøkelsen tyder også på at fotgjengerne er bedre sikret i små rundkjøringer enn i kryss med trafikklys. Det kan skyldes at de føler seg sikrere med et lysanlegg enn det de egentlig er, mens de passer seg bedre i rundkjøringer fordi faremomentet ved å krysse vegen kommer bedre fram i dagen. Dessuten vil kjøretøyene oftest sette ned hastigheten før rundkjøringen og være ekstra aktsomme.

En rundkjøring vil vanligvis også kreve mindre areal enn en annen kryssløsning som skal ha samme kapasitet.

Som sagt, det vil bli flere rundkjøringer i tiden som kommer. Når dette leses, er det to i Stavanger, og den tredje og fjerde skal komme til neste år. Ellers er planene klar for en rundkjøring på Rv 13 i Sandnes, mens en på Rv 502 i Egersund er under planlegging og to på Bryne skal planlegges i nærmeste framtid.

---

## Markert nedgang i vegtrafikken

Trafikktellingene for mars viste en nedgang i vegtrafikken på hele 4,9% i forhold til samme måned i 1980. Denne nedgangen er svært stor i forhold til tidligere måneder, hvor gjennomsnittet ligger på 0,7%.

Nedgangen for mars gjør at gjennomsnittet for de tre første månedene i år ligger 2,1% lavere enn for samme tidsrom i fjor.

Statistikkontoret i Vegdirektoratet mener nedgangen har sammenheng med påske, som i fjor kom i mars,

mens den i år var i april. Kontoret forventer derfor en tilsvarende økning i vegtrafikken når tellingene for april foreligger.

Nedgangen var størst for trafikken i helgene, med hele 7,6%, mens trafikken på virkedager gikk ned med 4,0%.

Vi får se om statistikkontoret får rett i sine antakelser, eller om det kan ha sammenheng med bensinpriser eller annet.

# Fotball



Vegvesenet har med to lag i årets serie.

Lagene har oppnådd disse resultatene ved utgangen av mai:

## Seriekamper I-laget (1. div.)

Vegvesenet—Helikopterservice	1—0
Vegvesenet—Blockklubben I	3—1
Vegvesenet—Kverneland	5—0
Vegvesenet—Posten I	2—1
Vegvesenet—Serigstad	9—0

Laget leder sin pulje i 1. div.

## Cupkamper

Vegvesenet—Helikopterservice	13—1
Vegvesenet—Hetland Sparebank	
Hetland trakk seg	
Vegvesenet—Rosenberg I	3—0

## Seriekamper II-laget (5. div.)

Vegvesenet—So-ko II	0—1
---------------------	-----

Vegvesenet—Fast	7—2
Vegvesenet—So-ko II	0—0
Vegvesenet—Huset Vårt	1—3

## Cupkamper

Vegvesenet—Datasport	0—1
----------------------	-----

Dermed er cup-eventyret over for II-laget for i år.

## Målscorene I-laget:

Ernst Owe Strøm	17 mål
Odd Ragnar Fuglestad	5 mål
Tor-Oscar Walskaar	3 mål
Sigurd Sæland	1 mål

## II-laget:

Nils Heskestad	3 mål
Per Kydland	2 mål
Egil Skarveland	2 mål
Tønnes Frøiland	1 mål

---

# Bordtennis

Bordtennisgruppa har vært ganske aktiv i vinter. Resultatene de har oppnådd er også gode. Vegvesenets lag har spilt i 2. divisjon, men rykker opp i 1. divisjon neste sesong. Laget vant nemlig sin pulje. Og som ikke det var nok, tok de også divisjonsmesterskapet ved å slå den andre puljevinneren. Av i alt 10 kamper ble 8 vunnet, en endte uavgjort mens en endte med tap. Laget besto av: Bjørn Alsaker, Sverre Andersen, Halvor Folgerø og Arne Njå.

Vegvesenet hadde også med tre deltakere i kretsmeesterskapet for Sør-Rogaland, bedrift.

Bjørn Alsaker vant klasse B, Sverre Andersen ble nummer to i klasse C, Marit Th. Olsen ble slått ut i de innledende kampene.

# Psyko-sosial undersøkelse

Av Ole Handeland

Undersøkelsen går ut på å kartlegge arbeidsmiljøet i vegvesenet. De som husker godt, vil erindre at det sto en artikkel av administrasjonssjef Lund om emnet i Ryggavegen nr. 1/80. Vi skal likevel repetere noen av hovedpunktene i undersøkelsen:

I arbeidsmiljøloven pålegges administrasjonen å foreta løpende kartlegging av arbeidsmiljøet. Hensikten er å ivareta de ansattes helse og velferd.

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har valgt å kartlegge de psyko-sosiale forhold gjennom en undersøkelse i form av spørreskjema.

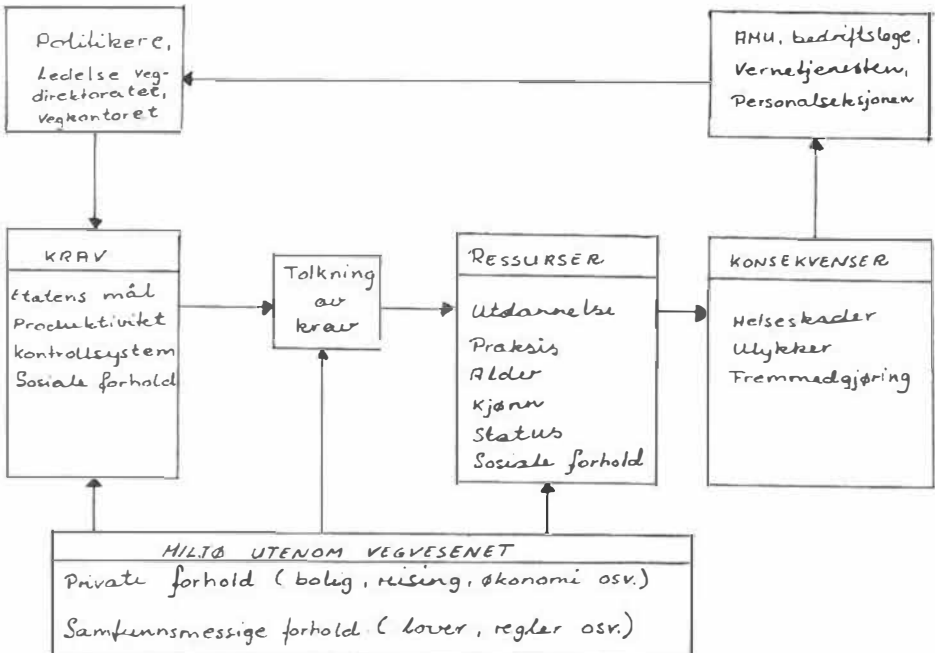
## Psyko-sosialt

Ordet er i seg selv vanskelig. Hva så med betydningen av det? I et par enkle setninger kan det hele summeres slik:

Som mennesker har vi alle ressurser — erfaring, utdanning, status osv.

Vi blir også stilt over for visse krav: produktivitet, forhold til arbeidskamerater, etatens mål, kontroll osv.

Uheldige sammensetninger av ressurser og krav kan gi uheldige resultater som ulykker, helseskader, fremmedgjøring o.l.



## Undersøkelsen

I begynnelsen av juni ble det holdt et kurs for verneombud, to tillitsmenn fra hver organisasjon og medlemmene av AMU. Her ble deltakerne orientert om prosjektet.

Umiddelbart etter kurset ble spørsmålene i undersøkelsen gjennomgått med tillitsmennene for å komme fram til eventuelle endringer.

Den videre tidsplanen for undersøkelsen er slik:

— august/september — utfylling av spørreskjema

— arbeidsgruppen klarer skjemaene før EDB-kjøring

— årsskiftet 1981/82 — rapporter etter EDB-behandlingen av spørreskjemaene

Alle rapportene skal forelegges AMU som så skal ta standpunkt til nødvendig tiltak for å rette på eventuelle saker som måtte komme fram.

Administrasjonssjef Johan Lund forteller at verneombud og tillitsmenn hele tiden skal fungere som kontakter i forbindelse med undersøkelsen.

— Vi er avhengig av en fylldig og sann besvarelse fra den enkelte, sier han. Høy svarprosent er også viktig, men ikke så viktig som sannheten i svarene. Alle bør jo huske på at det hele går ut på å få best mulig miljø for den enkelte. Derfor er det i egen interesse en besvarer spørsmålene.

Lund understreker at det ikke skal være navn eller andre kjennemerker på skjemaene. Alle er sikret å være helt anonyme.

Arbeidsgruppen for undersøkelsen består av: Johan Lund, Svein Magne Olsen, Torstein Rein-Larsen, Jan Undset, Sigve Næsheim og Marit Garborg i tillegg til K. Nauste fra or-

ganisasjonskontoret i Vegdirektoratet.

Det har tatt ganske lang tid å få satt undersøkelsen ut i livet etter at den ble lansert i 1979.

Lund forteller at spørreskjemaene som kom fra Vegdirektoratet var uhensiktsmessige. De er nå tillempet lokale forhold. — I tillegg var det en god del skepsis til stede, og jeg tror det var på sin plass med en viss modning før undersøkelsen ble satt i gang. Så vi føler i grunn og bunn at det var godt det har tatt såpass lang tid.

# BRUK BEDRIFTSAVISA



Tegning: Vigdis Onarheim.

# Etter kongelig besøk



STAVANGER KOMMUNE

Stavanger hadde besøk av Dronning Elizabet og Kong Olav i mai. I den forbindelse gjorde også vegvesenet en del ekstra-innsats. Vegsjefen takker alle som deltok i arbeidet for at besøket skulle bli så vellykket som mulig.

*Vegsjef Chester Danielsen,  
Vegkontoret i Rogaland,  
Haakon VII's gt. 9,  
4000 - Stavanger.*

*Etter H.M. Dronning Elizabeth II, H.K.H. Hertugen av Edinburgh og H.M. Kong Olav Vs besøk i Stavanger den 8. mai d.å. vil jeg benytte anledningen til å sende en takk til alle som var med på å gjøre dagen til en festdag for Stavanger og distriktet. Spesielt takker jeg for det arbeid som ble utført ved å gjøre Nesbuvegen så langt ferdig. Jeg ber om at takken blir overbragt Deres medarbeidere.*

*Personlig er jeg overbevist om at de kongelige gjester var meget godt fornøyd med oppholdet i Stavanger.*

ORDFØREREN I STAVANGER, 13. MAI 1981.

Arne Rettedal



SLOTTET, OSLO  
12. mai 1981

*Kjære ordfører Rittedal*

Jeg vil på denne måte få takke Stavanger kommune for den meget vellykkede lunsj som Kommunen gav under H. M. Dronning Elizabeth II og H. K. H. Hertugen av Edinburghs og mitt besøk i Stavanger.

Samtidig vil jeg få bringe Stavanger kommune min beste takk for den vakre utsmykning som Kommunen foretok i anledning av besøket og for den hjertelige mottagelse som ble oss til del.

Jeg vil sette pris på at min takk blir overbragt alle dem som deltok i planlegging og utførelse av arrangementene i forbindelse med besøket.

*Jens Hungen*

*Blarv*

Stavanger kommune,  
Herr ordfører Arne Rittedal,  
Stavanger.



# Stavakrona

Stavakrona er et gammelt stedsmerke på Karmøy. Selve merket var hugget inn i en fjellknaus og tjente som ro-demerke.

Da riksveg 14 ble lagt om i 1957, sørget vegvesenets folk for at krona ble strosset ut og lagt til side. Og siden har den ligget bortgjemt, men ikke glemt.

Klaus Aarøy tok et initiativ for å få reist merket igjen. Han fikk kommunen med på å løse inn grunn hvor den kunne stå, og i slutten av april kom krona på plass.

Det er meningen at den skal støpes

fast, og det skal ryddes rundt den, slik at den kan fremstå som et minne over en type vegmerking som ikke nyttes lenger.

Aarøy opplyser at det står flere kroner av samme slag på Karmøy. Han nevner Sandved, Sæveland og en i Møllesvingen på Nygård på Nord-Karmøy.

Aarøy er opptatt av at kronene burde pusses opp og males, dersom de var malt i tidligere tider. Han vil svært gjerne ha opplysninger om hvilke farger som eventuelt ble brukt.



*Under krona står årstallet 1873 hugget inn.*

*Foto: Ole Handeland.*

# Reinlender på E 76

Vegkontoret mottok en noe uvanlig søknad i begynnelsen av juni. Hardanger Ungdomslag søkte om å få danse reinlender på E 76 fra Odda til Haugesund, en strekning på ca. 120 km.

Noregs Ungdomslag har årsmøte og landsstemne i Haugesund mellom 2. og 5. juni, og Hardanger Ungdomslag ønsket å markere seg på denne noe uvanlige måten.

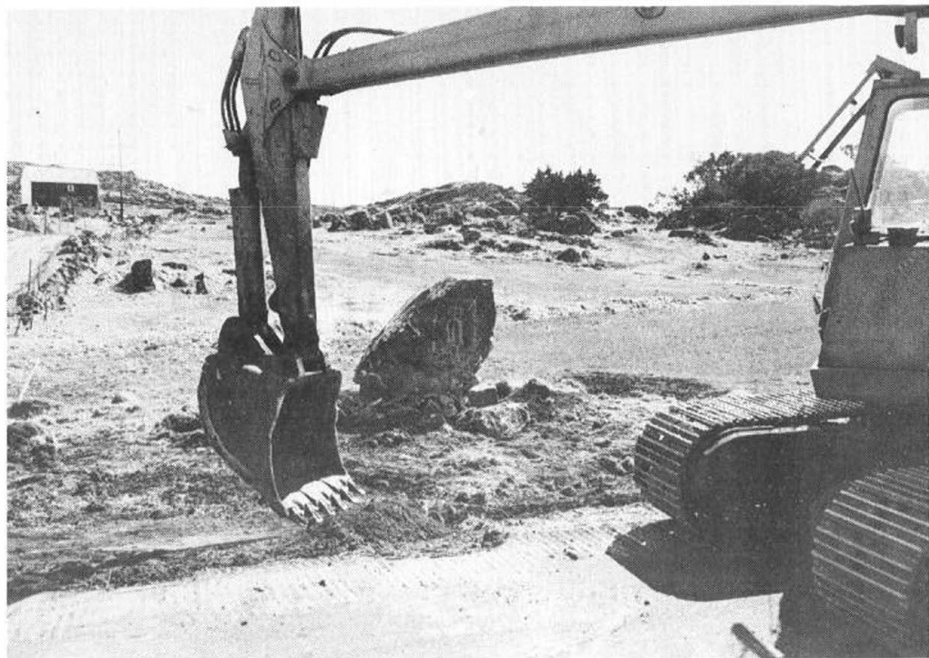
Ungdomslaget opplyser i søknaden at de regner med at to, tre par skal danse til enhver tid, ca. 1/2 time av gangen, og at hele strekningen etter

planen skal tilbakelegges på ett døgn.

Hardanger Politikammer sier i sitt svar til ungdomslaget at de ikke har noe mot dans langs vegen, og at danserne selv må ta seg i vare for trafikken.

Politimesteren i Haugesund har heller ingen innvendinger, men viser til at Vegsjefen må ta den endelige avgjørelsen siden det dreier seg om en riksveg.

Desverre har Rygjavegen så lang trykningstid at vi ikke kan få med svaret fra Vegsjefen. Men vi skulle tro det vil bli positivt.



*Stavakrona er igjen kommet på plass.*

*Foto: Ole Handeland.*

Jnr. 528/61/H - 413.1

Hardanger Ungdomslag,  
v/ Gisle Røystrand,  
5773 HOVLAND.

SØKNAD OM Å FÅ DANSA REINLENDERMARSJ FRÅ "KRYSSEN" VED  
VINTERTUN TIL HAUGESUND PÅ E-76 1. og 2. juli 1981.

Vi har motteke Dykkar søknad dagsett 08.03.81 vedkomande  
ovanemde.

Haugesund politikammer har ikkje noko i mot at det vert  
dansa reinlender langs E-76 innafor Haugesund politidistrikt  
frå fylkesgrensa med Hordaland til Haugesund.

Vilkåra for dette må vera at dei som dansar viser varsemnd  
i samsvar med § 3 i Trafikkreglane.

Då dansen skal gå for seg på riksveg, er det vegstyremakta  
som har den endelege avgjersle i dette høve.

Vi sender difor søknaden Dykkar over til vegsjefen i  
Rogaland som rette vedkomande.

HAUGESUND POLITIKAMMER  
Trafikkavdelingen, den 1. juni 1981.

E.o.



*Steffen Kjetland*  
Steffen Kjetland  
politiavd.sjef.

Kopi:

Vegsjefen i Rogaland, Postboks 197, 4001 STAVANGER.

Virdafjord lensmannskontor, 4210 Vikedal.

Tysvær lensmannskontor, 5570 Grindafjord.

# Pensjonisttreff

Av Marit Garborg og Gabreil M. Sømme

Eiger Motel, Egersund 24.3.81  
Touring Motel Hotel, Haugesund  
7.4.81

Sand Fjordhotel, Sand 8.4.81  
Innbydelse til sammenkomstene var sendt til samtlige av vegvesenets pensjonister, og ca. 100 av dem møtte frem ved arrangementene.

I Egersund, Haugesund og Sand var det representanter fra sosialkontorene som orienterte om pensjonistenes rettigheter, og tilbud fra kommunen.

Ved det offisielle innslaget med overrekkelse av diplom/gave/blomster og takk for arbeidsinnsatsen i vegvesent til nylig avgåtte ar-

beidstakere ble foretatt av driftsjef Njå i Egersund, vegsjef Danielsen i Haugesund og avd. ing. Kleven på Sand.

Forøvrig var vegmestre/oppsynsmenn fra distriktet med og orienterte om driften i området.

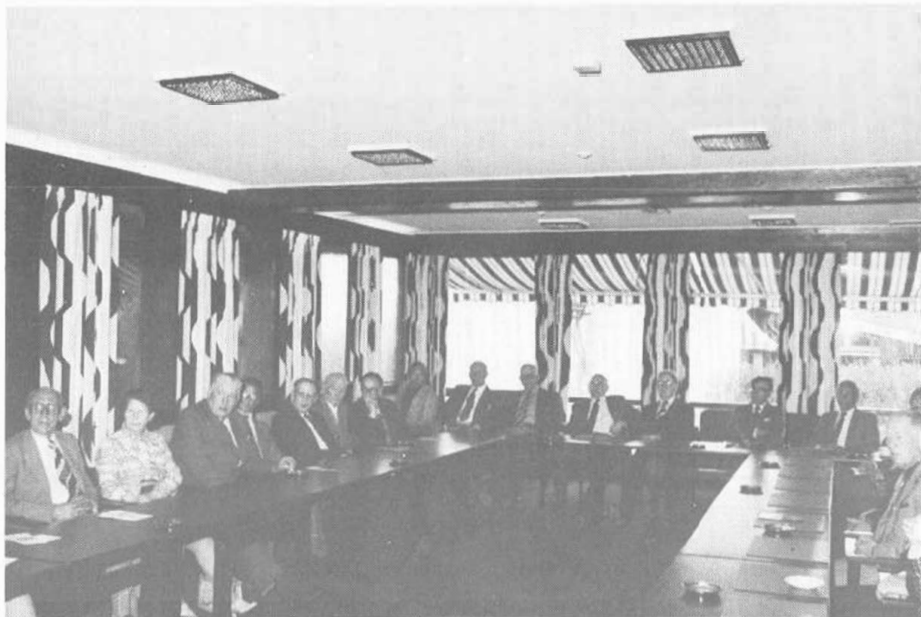
Det ble valgt lokalstyrer for:

Vedlikeholdsområde 7 (Egersund)

Vedlikeholdsområde 1 (Haugesund)

Vedlikeholdsområde 4,5,6, (Bærheim, Dirdal, Nærbø) samt vegkontoret og biltilsynet i Stavanger.

Styret for Egersundsområdet ble:  
Peder Gåsland



*Fra pensjonisttreffet på Alstor.*

*Foto: Marit Garborg.*

Sigurd Ueland  
Arne Leidland  
Erling Flom  
Oppsm. Eivind Sivertsen  
Oppsm. ass. G. Romslo

Styre for Haugesundsområdet ble:  
Torleif Ellefsen  
Lars Olsen  
Manfred Fransson  
Johannes Lindanger  
Rolf Torvestad  
Oppsm. Hallvard Frøyland

Styre for Sandsområdet ble:  
Gustav Bøen  
Birger G. Sandvik  
Toralf Vestbø  
Olaf Vestrhus  
Lagerf. Hallvard Hopland  
Oppsm. ass. Birger Sandvik

## Hotel Alstor 28.4.81

27 pensjonister møtte.

Formannen åpnet møtet og ønsket velkommen.

Henrik B. Aurbakken, drifts- og plansjef i Nasjonalforeningen i Stavanger orienterte om pensjonistenes behov for kontakt og hjelp, og om hvilke muligheter som finnes.

Etter Aurbakkens foredrag var det lunch.

Ole Tafjord kåserte så om sin første tid som arbeider i vegvesent på Trollstigevegen og senere i Rogaland.

Følgende ble valgt til medlemmer av lokalstyret:

Arne Rød  
Lars Svihus  
Karsten Torkelsen  
Ole Tafjord  
Gabriel Sømme  
og Johan Jakobsen

Senere skal det velges styre i pensjonistforeningen som skal overta for interimsstyret som har fungert til nå.

---

## Miljøtanker i dyreverden

Skogens høyeste organ — dyrerådet — besluttet i møte at man måtte få avfallsproblemene løst ved ulike tiltak. Et slikt tiltak var å sette opp dyre-doer hvor dyrene kunne «gjøre fra seg».

Haren, som var en meget samvittighetsfull borger av dyreverden, satt en dag på anvist innretning og gjorde sitt fornødne. Da fikk han se ekornet som bedrev samme aktivitet, men utenfor tilvist område og uten å bruke regelmentert innretning.

Haren signaliserte at ekornet skulle komme og utføre handlingen slik vedtaket tilsa, men ekornet unnlot å etterkomme oppfordringen. Først da ekornet var ferdig, tok han turen bortom haren som spurte om han ikke kjente til vedtaket og hvorfor han ikke fulgte det.

Ekornet bekreftet at han kjente til bestemmelsene.

— Men sa han, i går da jeg satt hvor du sitter i dag, kom bjørnen og satte seg ved siden. Plutselig strøk han meg over pelsen. «Røyter du?» spurte han. «Nei,» svarte jeg, og dermed tok han nærmest kvelertak på meg og tørket seg med meg. Det skal ikke gjenta seg!

Dermed strøk ekornet inn i skogen igjen.

## Sipend — veg og vegtrafikk

Nordisk Vegteknisk Forbund tilbyr stipendier for studium av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene, som også kan benyttes til studiereiser, er begrenset oppad til kr 10 000,—.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiene til Nordisk Vegteknisk Forbund.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av det emnet søkeren ønsker å studere,
- plan for gjennomføring av studiet,
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknad sendes:  
Nordisk Vegteknisk Forbund  
Vegdirektoratet  
Boks 8109 Dep  
Oslo 1

Innen 7. august 1981.

---

## Dagens blødme:

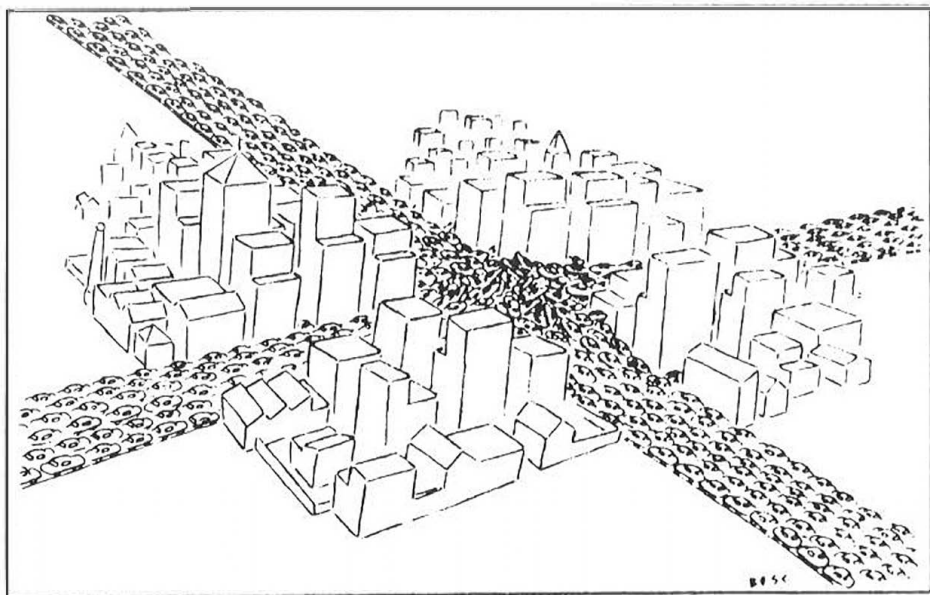
*Ta ikke på veg før du er sikker på at den ikke er nyasfaltert.*

## Gjødning

*Den nybakte landbrukskonsulenten så på bondens åker.*

*— De gjødsler for lite, sa han overlegent, — det skulle forundre meg meget om De fikk noe særlig korn ut av dette.*

*— Mæg au, svarte bonden, — her he' æg sådd gulerøde.*



# Tillitsmannens spalte

Som de fleste vil ha observert sto hele medbestemmelsesavtalen gjengitt i forrige nummer av bladet.

Under punkt 2.2.1.2. ser vi at det skal opprettes Særavtale mellom virksomheten og vedkommende organisasjoner. Denne særavtale foreligger idag, og trekker opp retningslinjer for instansrekkefølge i forhandlings situasjoner. Vi har hele tiden vært av den oppfatning at tvister burde løses så langt nede i organisasjonen som mulig, for derved å unngå at det går prestisje i saken.

Vegsjefen har delegert sin avgjørelsesmyndighet i bestemte saker til vegoppsynet, d.v.s. at forhandlinger på første nivå skal foregå mellom den stedlige tillitsmann og oppsynsmann.

Det står videre i avtalen at saksli- sten skal forelegges distrikts-

leder/anleggsleder, som avgjør om saken kan tas opp til forhandling ute, eller om saken er av en slik karakter at forhandlingene må skje på et høyere nivå.

Dette siste kom med som et kompromiss til kravet fra de andre organisasjonene om å være med i forhandlinger på første nivå, og etter vår mening ville dette skape forstyrrelser i instansrekkefølgen. Nå er imidlertid spørsmålet avklart, og vi fikk det som vi ville.

Til slutt noen ord om yrkesbevis i fagene ARMERING — FORSKALING og BETONG.

Avtalen mellom partene er nå klar, og innebærer at alle som tilfredstiller kravene skal få anledning til å avlegge prøve og få status som fagarbeider.

Videre står det at alle som før 1. januar 1982 fyller 53 år eller eldre, gis lønn som fagarbeider.

Det betyr igjen at alle som er yngre enn 53 år på nevnte dato må gå opp til fornyet prøve for å få dette godkjent.

Dette siste gjelder naturligvis ikke de som fra før av har avlagt og bestått en slik prøve.

Vegkontorene er pålagt å legge forholdene best mulig til rette for de som vil fremstille seg til fagprøve, og jeg vil øve påtrykk for at dette kan skje snarest mulig.

M. Wiik

*Vi ønsker alle  
våre lesere  
en god sommer!*