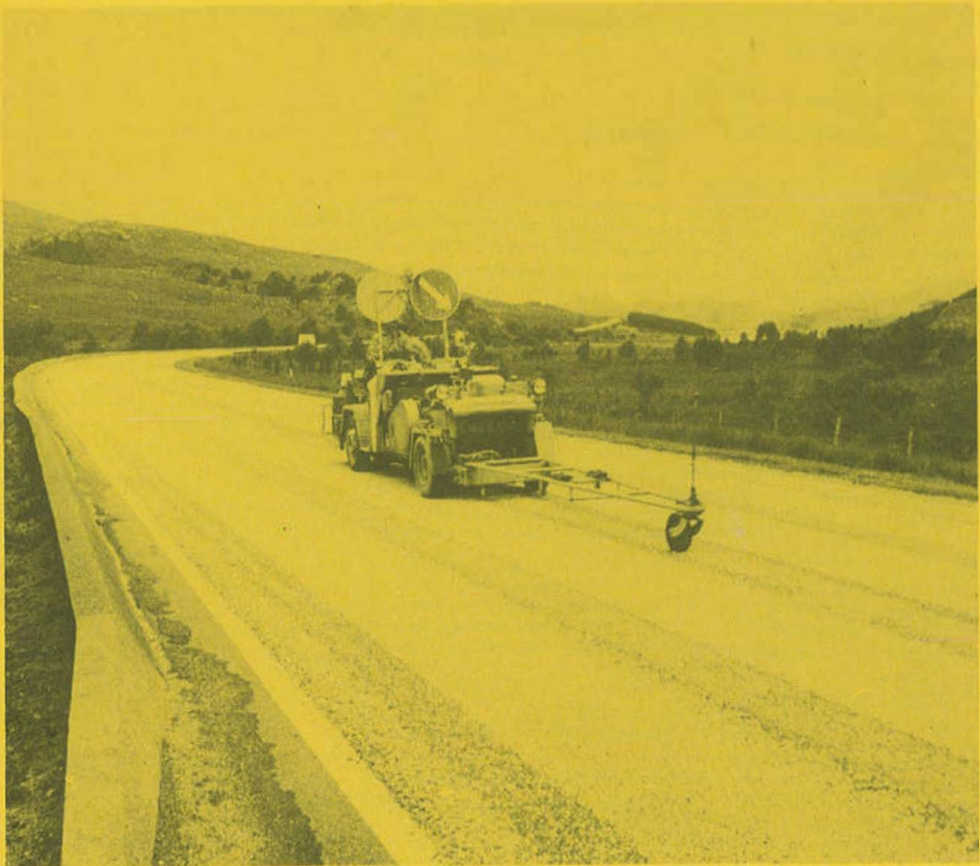


Ryggjavegen



Nr.4-81

Innhold:

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

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonenes 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.

NYE ULYKKESKART	s. 3
NYE HÅNDBØKER	s. 6
NYE BØKER	s. 7
MINNEORD	s. 7
MOTORVEGEN FORLENGET	s. 8
REINLENDER PÅ E 76	s. 10
HVOR OFTE HAR DU NESTEN KJØRT PÅ EN SYKLIST	s. 11
VEGKANTENE BØR RYDDES	s. 12
VERNEKROKEN	s. 14
BILBELTEBRUK	s. 18
ANSETTELSESRÅDENE PÅ SKOLEBENKEN	s. 19
BOLIGSITUASJONEN	s. 19
SIKRING AV SKRÅNING	s. 20
TUSENVIS AV FØRERKORT I FARE	s. 23
UTEKONTROLL	s. 24
JERIKOS MURER	s. 27
KVITSTEIN OG ASFALT	s. 28
SPEEDOMETERKONTROLL	s. 31
BEDRIFTSTUR	s. 32
VEGDIREKTØREN PÅ FRANSK VISITT	s. 33
PERSONALIA	s. 33
KRYSSORD	s. 34
GLATTKJØRING, NÅ OGSÅ I ROGALAND	s. 36
STRATEGI C	s. 38
ETABLERING AV PENSJONISTFORENINGER	s. 40
TRAFIKKPROBLEMER I 1906	s. 41
NYE PROCESSKODE FOR STATENS VEGVESEN	s. 41
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 42

FORSIDEBILDE: Stripemaling på E 18. Foto: Ole Handeland.

NYE ULYKKESKART

Flest ulykker i tettstedene

Vegdirektoratet har utarbeidet nye ulykkeskart for hele landet. Kartene viser trafikkulykkene på riksvegene i perioden 1977—79.

Omkring 60 prosent av ulykkene skjer innenfor ca 7 prosent av det samlede riksvegnettet, viser kartmaterialet. Det er bystrøk og tettsteder med randbebyggelse som er mest ulykkesbelastet. Dette er også de stedene hvor påkjørselulykkene dominerer, noe som kan ha sammenheng med at fotgjengere og syklistene i stor grad er nødt til å krysse vegbanen i slike strøk. I tillegg er selve vegnettet ofte uryddig i seg selv, og trafikken stor.

Kartene viser ved hjelp av symboler hva slags ulykker som har skjedd. Blant annet viser de at utforkjøringer er en hyppig årsak til ulykker utenfor tettbebygde strøk

Mest aktuelle som informasjon

— Hvordan har dere tenkt å benytte dette materialet, Per Kydland på trafikkteknisk seksjon?

— De nye kartene er mest interessante som informasjon om ulykkesituasjonen på de forskjellige strekningene.

For noen år siden laget vi selv slike kart for Rogaland. Imidlertid fant vi ut at nytten ikke sto i forhold til alt arbeidet som skulle til for å framstille dem.

De nye kartene vil ha mindre betydning når det gjelder arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten, vi trenger kart med en helt annen målestokk til det. Derimot er tallmaterialet bak kartene av stor interesse. Ut

fra det kan vi lokalisere spesielle ulykkespunkt, såvel med hensyn til antall som type ulykker, og forsøke å forbedre sikkerheten.

Til nå har vi stort sett arbeidet med å forbedre spesielt utsatte punkter på vegnettet. Nå må vi gå mer over på vegstrekninger. Det er vanskeligere, både fordi virkemidlene er vanskeligere å bestemme og fordi kostnadene som regel blir betydelig større.

— Driver dere mye med analyse av ulykkene?

— Det er et område vi til dels har forsømt, og som vi må forbedre framover. Vi må nok prioritere arbeidet med å finne sikrere viten om hvorfor ulykkene skjer og hvordan vi kan unngå dem. Dermed kan vi bli sikrere på hva som bør gjøres, og bruke midlene bedre.

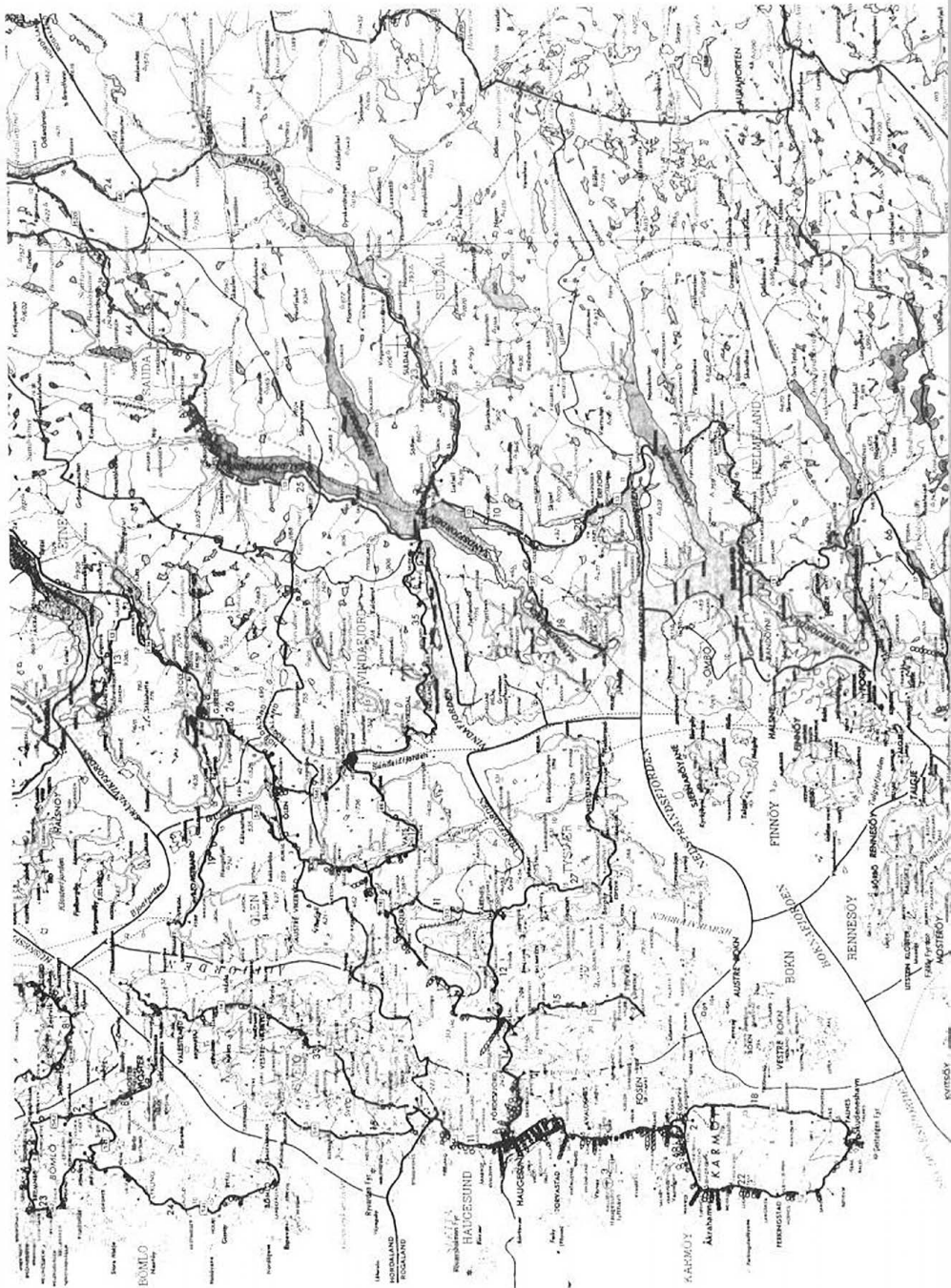
— Ja, hvordan er det med bevilgninger til dette arbeidet?

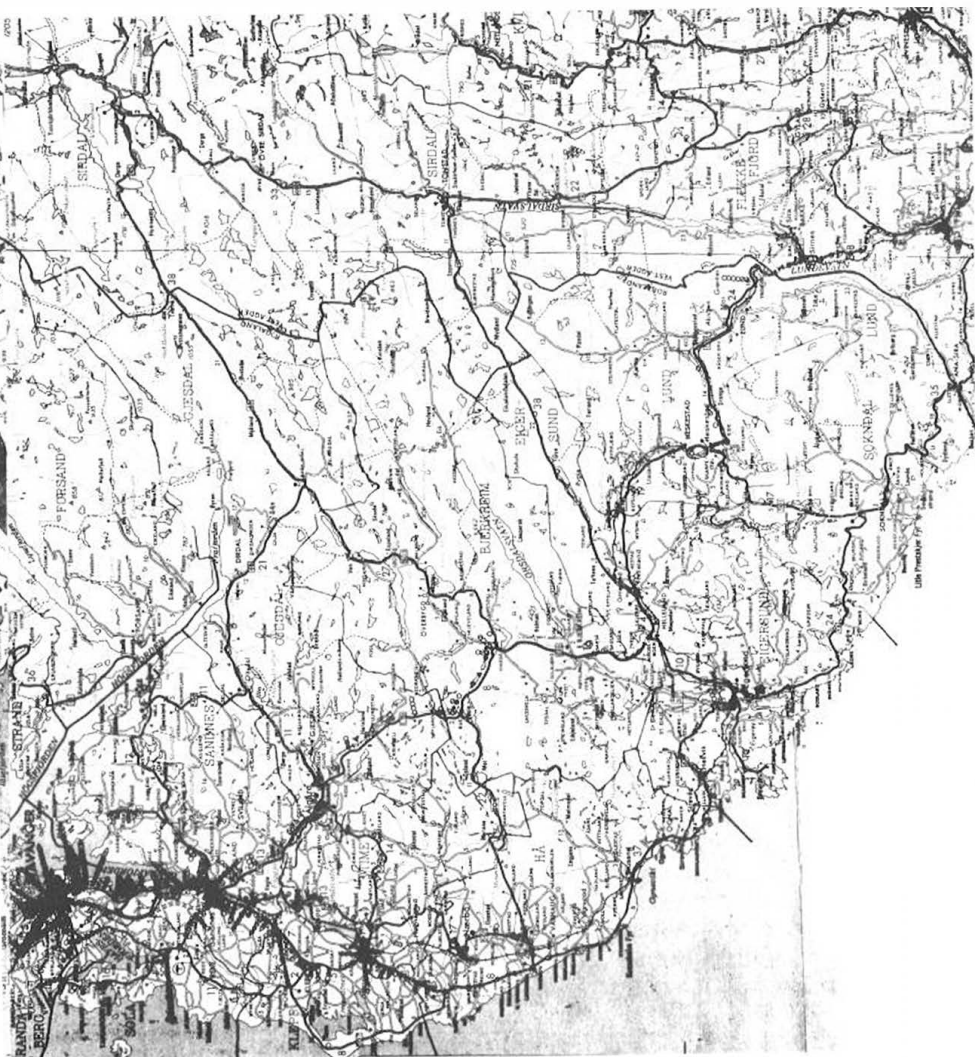
— Det er satt av 10 millioner kroner for perioden 1982—85 til dekning av kryssutbedringer og andre trafikksikringstiltak. I tillegg kommer bevilgningene til gang— og sykkelveger.

— Har dere planer for mange forbedringer?

— For ulykkesbelastede punkter har vi mange planer klar. Når det gjelder strekninger har vi ikke mange ferdige planer, de er til nå stort sett blitt tatt i forbindelse med bygging av gang— og sykkelveger.

Den nyutgitte kartserien er utarbeidet i samråd med Justisdepartementet. Plottingen er utført av en EDB-styrt tegnemaskin.





NYE HÅNDBØKER

060-Trafikkreglene (ny utgave)

Første utgave kom i september 1979. Siden da er såvel trafikkreglene som skiltforskriftene endret. Den nye utgaven er å jourført med hensyn til endringene, og annet stoff som er kommet til siden forrige utgave er innarbeidet.

056-Driftsregnskap — Driftsstatistikk '80

Håndboken presenterer regnskaps- og driftsresultatene, og får fram endringer i fordeling på kostnadsarter og kostnadsprosesser fra år til år. Den viser også fordelingen på entreprenørdrift og egen drift.

Med denne oversikten kan vegkontorene bl.a. foreta regnskapsmessige sammenligninger med landsgjennomsnittet. Håndboken kommer ut hvert år.

061-Vegstatistikk

Håndboka inneholder oversikter over: Vegnettet, veg- og ferjetrafikk, registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort, kjøretøyverksteder, utgifter, inntekter og sysselsetting.

Utvalget av statistikker er gjort blant de som erfaringsmessig er mest etterspurt.

080-Vegtrafikkloven

Håndboken inneholder fortolkninger, praksis m.v. Den i første rekke ment som en veiledning for ansatte i vegvesenet.

009-Rundskriv

I denne utgaven av rundskrivoversikten er alle gjeldende rundskriv fram til 1. april 1981 tatt med. 18 rund-

skriv er gjort ugyldige siden forrige utgave.

022- Håndbøker '81

Dette er en oversikt over bøkene i vegvesenets håndbokserie. Bøkene er satt opp i stigende nummerorden, i tillegg til et stikkordregister.

059-Driftsstatistikk for egenmaskiner '80

Publikasjonen omfatter to deler. Første del inntekter, kostnader og driftsresultater for egenmaskiner.

Den andre delen er et driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskin.

I tillegg inneholder håndboken tabeller med opplysninger om aldersfordeling av maskinparken.

Håndboken kommer ut hvert år.



NYE BØKER

— Trafikkanters skaderisiko i bytrafikk.

Prosjektrapport — Trafikkøkonomisk institutt.

— Norwegian Bridge Building.

— Lokal og regional regelbunden flytrafikk med mindre fly i Norden.

— Forslag til informasjonshefte om trafikkøyer.

— Effektiv lederutvikling
Med Management by Objectives.
2. utgave.

— Trafikkmåningsteknik (NVF-rapport nr. 19. 1981.)

— Veiledning for beskrivelse av synlige betongoverflater, plasstøpte konstruksjoner. (Norsk betongforenings publikasjon nr. 9).

— Risikoanalyse. Grovanalyse i forebyggende vernearbeid.

— Ferieloven og bestemmelser om ferie for sjøfolk.

— Regnskaper for Rogaland fylkeskommune 1980.

— Rally Monte Carlo. 50-års jubileum over Tronåsen 29. august 1981.

— Trafikksikkerhetseffekt av gang- og sykkelveger. Rapport.

† Minneord

Det kom som eit sjokk på oss alle i vegområdet vårt då me fekk melding om at endå ein av våre arbeidskameratar var gått bort. Det var Trygve Wigestrاند som var død den 7. juni 1981, berre 55 år gamal.

Han hadde det siste halvåret hatt nokre korte sjukepermisjonar, helst for undersøkingar, men ingen rekna med at dette var noko som ville ha ein slik ende.

Trygve Wigestrاند kom i området i 1964 ved overføringane av kommunale vegar til fylkesvegar.

Trygve Wigestrاند var ein dugande arbeidskar, og spesielt god å skjøtta om plantingar og liknande ved vegstasjonen og rasteplassane.

Trygve Wigestrاند var svært godt likt av alle han arbeidde saman med, og vil verta sterkt sakna.

Trygve vart gravlagt frå Jelsa kyrkje fredag den 12. juni. Kyrkja var meir enn fullsett av arbeidskameratar, slekt og sambygdingar som fylgde han til siste kvilestaden.

Alle arbeidskameratar i område vårt vil med dette lyse fred over hans minne.
Harald Gederø

MOTORVEGEN FORLENGET

av ●le Handeland



Vegen er offisielt åpnet. Ordfører Arne Sandnes, vegdirektør Eskild Jensen og vegsjef Chester Danielsen.

Den nye parsellen på E 18 mellom Stavanger og Sandnes ble åpnet for trafikk 17. juni. Parsellen strekker seg fra Forus til Lura, og er den første delen av motorvegen i Sandnes kommune. Vegdirektør Eskild Jensen foretok den offisielle åpningen.

Den nye parsellen er 2 km lang og har kostet omlag 20 millioner 1981-kroner.

Motorvegseksjonen har stått for all detaljplanlegging, bortsett fra markarbeid og bruprosjektering som er utført av konsulenter. Det aller meste av anlegget er også bygget av personell som er tilknyttet motorvegen. Bru- og asfaltarbeidene er utført på entreprisse.

Vegdirektøren sa bl.a. at vegåpningen er karakteristisk for noen av de nye trekk i vegbyggingen. Den gamle vegen mellom Stavanger og Sandnes har etter hvert blitt helt utilstrekkelig. Den nye vegen vil lette belastningen for lokalmiljøet, den vil gi økt trygghet og velvære i de strøk som ligger nær den forhenværende hovedvegen. Sandnes og Stavanger vil samtidig bli brakt noen minutter nærmere hverandre, til glede for arbeidsreisende, godstrafikk og andre vegfarende.

— Bruk den godt, bruk den trygt, sa Vegdirektøren.

Deretter kunne han kutte over båndet som var strukket over vegen, og trafikken kunne settes på.

Første bilist som kom fram til åpningsstedet fikk overrakt en bukett blomster fra Sandnes kommune og vegvesenet. Sjøføren het Gert Nygaard og var heller nervøs da han ble stoppet av en politimann, bare for å få en blomsterbukett av ordfører Arne Sandnes.

— Jeg lurte jo fælt hva galt jeg hadde gjort, siden politiet stoppet meg, fortalte Nygaard.

Etter åpningen inviterte Sandnes kommune til lunsj. I sin tale under lunsjen sa Vegsjefen blant annet:

— Mange vil nok si at det nå var på tide at det skjedde noe også her i Sandnes, og jeg er ikke uenig i det. De som har opplevd trafikken i Sandnes sentrum i rushtiden mener nok at vi er alt for sent ute, og det er jeg heller ikke uenig i. Antakelig er det nettopp her i Sandnes sentrum vi har de største trafikkavviklings- og miljøproblemer i Rogaland i dag.

Vegsjefen sa videre at Sandnes er

den kommunen som vil få flest riksevegmidler i årene framover.

— Av de stakkars 343 mill kr som vi har fått til disposisjon i perioden 1982-85, vil 77,5 mill. kr. eller 23% — gå til Sandnes kommune.

Vegsjefen minte om at han og ordfører Sandnes i fjor høst syklet gjennom gang- og sykkelvegen mellom Ålgård og Austrått skole sammen med en hel skoleklasse.

— Det var den første vegåpningen jeg har vært med på i Sandnes. Bare noen få måneder etter, er vi med på en annen stor begivenhet på vegsektoren. La oss håpe at det nå vil fortsette med åpninger i samme tempo.

Det er tidligere bygget 9 km motorveg i Stavanger. Parsellen mellom Madlaveien og Hinna ble åpnet for trafikk i juli 1974, mens Hinna-Forus ble åpnet i desember 1978.

Etter planen skal E 18 bygges videre til Osli. Den skal være ferdig fram til Stangeland i 1984, til Sandved i 1986 og til Osli i 1990.

Hektisk innspurt før åpningen. Ottar Nilsen setter opp gjerdestolper mens jord legges på vegskråningen.



REINLENDER PÅ E 76



I forrige nummer av Ryggjavegen fortalte vi om en søknad til vegkontoret fra Hardanger Ungdomslag om å få danse reinlender på E 76. Og dans ble det. Danserne ankom Haugesund presis i rute, 3. juli. Da hadde de danset nærmere 28 timer uten stans. Avisene kunne fortelle om 10 lykkelige,

Danserne i aksjon på E-76. Spillemannen var heldig og ble trukket av hest.

Foto: Vidar M. Solheim, Hgsd. Avis.

men slitne par som ved ankomsten fikk overlevert en spesialkomponert reinlender. Og danserne var ikke snauere enn at de også tok med seg den før de ga seg — i det minste for den dagen.



Nyttig påminnelse fra Trygg Trafikk:

Hvor ofte har du nesten kjørt på en syklist?

Å kjøre forbi en syklist i vei- og gatekryss for å svinge til høyre i krysset er forbudt. Mange bilister foretar denne livsfarlige manøveren foran syklisten — i stedet for å holde seg bak og la syklisten passere krysset uhindret. I det bilen svinger foran er avstanden mellom sykkel og bil minimal. En liten endring i fart eller manøver hos bilist eller syklist kan være nok til at det blir sammenstøt. Det levnes ingen tvil om hvem som blir den skadelidende.

I Trafikkreglenes §16 punkt 5 om vikeplikt heter det: «Når kjører vil

Bilen har her kjørt forbi syklisten like før krysset og svinger like etter til høyre. Syklisten opplever dessverre denne situasjonen daglig. Etter trafikkreglene er det forbudt å kjøre slik bilen gjør på bildet.

Foto: Trygg Trafikk

svinge i vegkryss, har han vikeplikt for motgående trafikk og for gående eller syklende som krysser den kjørebane han vil kjøre på». Vikeplikten gjelder overfor syklist som krysser den kjørebane en kjører inn på, og den gjelder uansett om det er gangfelt eller ikke. Vikeplikten gjelder også når syklisten kjører på sykkelbane eller gang/sykkelvei som krysser den veien en vil kjøre inn på, når sykkelbanen/sykkelveien ligger nær inntil veien som en naturlig del av veianlegget i krysset.

VEGKANTENE BØR RYDDDES

— Det er viktig for trafikksikkerheten å fjerne vegetasjon som står nær vegbanen, sier overingeniør Kjell Levik i Vegdirektoratet.

— Hvert år er det omkring 1500 kollisjoner mellom vilt og kjøretøy her i landet. Mange av disse kan unngås dersom vegetasjonen fjernes i et 5—7 meter bredt belte fra vegkanten. Dessuten vil bedret sikt redusere muligheten for ulykker i svinger og vegkryss, sier Levik.

Kjemiske midler

En del av dette arbeidet gjøres ved å sprøyte med kjemiske midler. Folk flest synes å ha en inngrodd mistro til bruk av slike midler, en holdning som nok mye skyldes de brune trær og busker man kan se enkelte steder langs vegen.

Det er som sagt først og fremst hensyn til trafikksikkerheten vi gjør dette. Dernest er det for å lette vedlikeholdet. Ugraset kan tette igjen grøfter og dermed hindre drenering, og det kan vokse inn i vegkroppen og bryte ned denne, sier Levik.

Økonomiske hensyn

— Er sprøyting eneste måte å fjerne vegetasjon på?

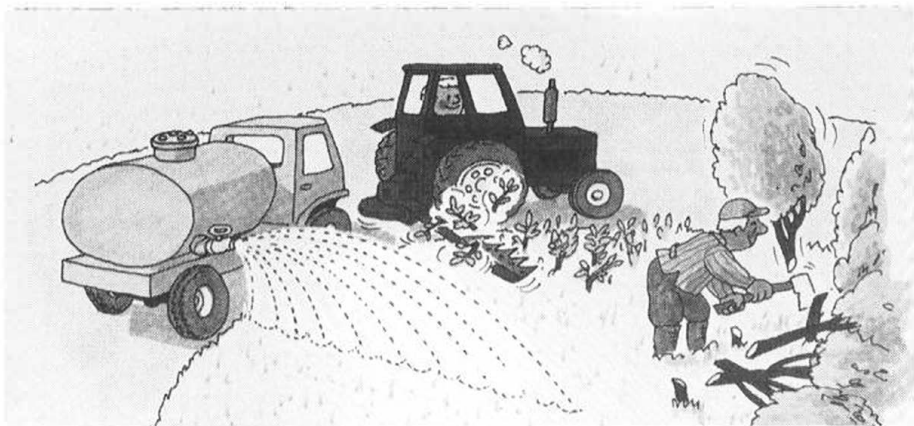
— Vi benytter både maskiner og folk så langt som råd er, og da mener jeg bokstavelig talt **råd**. Det er nemlig svært mye rimeligere å sprøyte enn å rydde manuelt, og med begrensede bevilgninger er vi tvunget til å tenke økonomi.

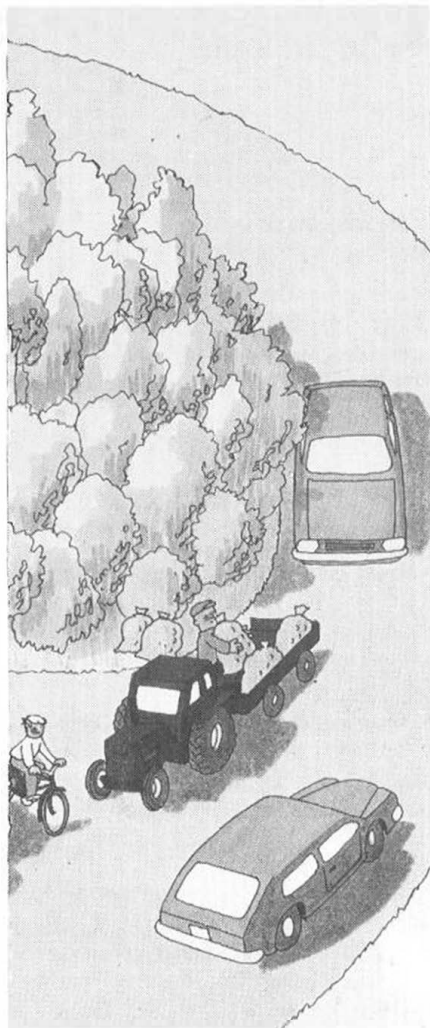
— Vil det si at det er ønskelig å bruke folk eller maskiner i stedet for kjemiske midler?

— Ut fra et miljøsynspunkt, ja. Vi forsøker å begrense bruken av kjemiske midler nær tettbebyggelse, ved åpne vannforekomster eller nær matnyttige vekster. Hittil har vi kanskje ikke vært flinke nok til dette. Andre hensyn, slik som rekkevidde fra vegkant og de usunne arbeidsplasser ryddingsarbeidet gir, teller imidlertid i favør av kjemiske midler, sier Levik.

Lite giftige

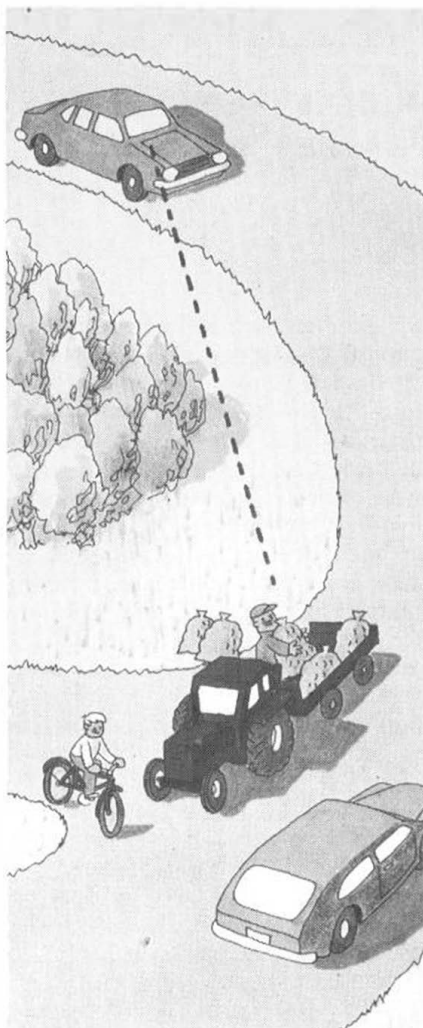
De kjemiske midlene Vegvesenet bruker er velprøvde og lite giftige ifølge Levik.





— Alle sprøytemidlene tilhører fareklasse C, hvilket betyr at de regnes til de mindre farlige plantevernmidler. Mest brukt er MCPA, som landbruket har benyttet i 30 år. Faren for helseskader på grunn av disse midlene er minimal.

— Betyr det at folk trygt kan plukke bær i vegkanten selv om det er sprøytet?



— Det vil jeg ikke anbefale. Vekster som står i vegkanten kan i alle tilfeller være forurenset av asfaltstøv, bly og andre avgasser. Sprøytemidlene bedrer slett ikke dette, men uansett om det er sprøytet eller ikke vil jeg fraråde folk å drikke vann og spise bær som man finner langs vegen, sier overingeniør Kjell Levik.

VERNEKROKEN

VERNETJENESTEN

Av verneleder Sigve Næsheim

Statens Vegvesen i Rogaland fylke er en stor og allsidig arbeidsplass hvor de fleste arbeidsmiljøproblemer kan oppstå. Det gjelder såvel fysiske, psykiske som sosiale forhold. Arbeidsplassene er geografisk spredd over hele fylke med lange fjorder hvor vi i mange tilfeller er avhengig av båt for å komme frem. Veganleggene er såkalte midlertidige arbeidsplasser. Når vegen blir offisielt åpnet for fri ferdsel, blir som regel arbeidstakerne overflyttet til andre veganlegg innen fylke, hvor de gjerne må bo i brakkeleir i lange tider. Dette er et stort trivselmessig problem og svært lite populært. Heldigvis er det få som idag bor i brakker over et lengre tidsrom.

Når det gjelder faremomenter så er det mange av dem.

En stor del av våre arbeidstakere har selve vegbanen som arbeidsplass på årsbasis. De utfører vedlikeholdsarbeid, lapping av vegdekke, nytt vegdekke, oppmerking av vegbanen, malearbeid, skilting, rensk, oppsett av rekkverk, grøftarbeid o.s.v.

Vegbanen er statistisk den farligste arbeidsplassen som fins. Arbeidet på vegbanen medfører stor fare for liv og helse, uansett om de bruker personlig verneutstyr eller ikke. De er helt avhengig av at trafikantene respekterer arbeidsskilting og redusert fartsgrense. Det er i alle tilfeller en

stor sikkerhetsfaktor å bruke orange personlig verneutstyr for å bli bedre synlig for trafikantene. Dessuten er det påbudt.

For å få et fullt forsvarlig arbeidsmiljø på slike arbeidsplasser måtte trafikken stoppes helt mens arbeidet pågår, men dette er lite realistisk å få gjennomført i praksis.

Det arbeides stadig med forbedringer slik at arbeidstakerne som til daglig arbeider på vegbanen skal bli best mulig vernet mot trafikken, men det er ingen lett oppgave.

Når det gjelder skader som har oppstått i løpet av de siste årene, så har det vært en gledelig nedgang i antall skader ved Statens Vegvesen i Rogaland. Det har også vært få såkalte stygge skader.

I 1976 hadde vi en topp på 34 skader, mens vi i 1980 har fått halvert dette antall til 17. Dette er en positiv utvikling. Det totale sykefraværet i 1980 utgjorde 9120 dager. Dette blir ca. 12,5 dager pr. ansatt i gjennomsnitt. Det viser seg at skadene i 1980 utgjorde bare 2.2% av det totale sykefraværet.

En viktig faktor i denne sammenheng blir bedriftshelsetjenesten. Vi har nå fått etablert en brukbar løsning i Posthuset sammen med endel andre statsetater. Vi får bare håpe dette blir en varig løsning til gode for alle våre ansatte på lenger sikt.

VERNEREGLER

PERSONLIG VERNEUTSTYR

1

Det er påbudt å bruke oransje vareklær ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor kontor.

Ved bruk av regntøy, skal dette være utført i vernefarge.

Etter mørkets frembrudd skal det i tillegg brukes perlereflekstelte og/eller – armbind.

2

Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f. eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand- og grustak, større grøftarbeid, alt sprengningsarbeid m. v. Hjelm bør også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.

3

Det skal brukes vernefottøy ved alt arbeid som kan medføre fare for fotskader.

4

Hensiktsmessig hørselvern bør brukes hvor støynivået overstiger 85 dB (A) f. eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet og ved enkelte arbeid på verksted m. v.

Ved langvarig støypåvirkning bør det også nyttes hørselvern ved støynivå under 85 dB (A).

5

Det skal brukes vernebriller ved alt arbeid som kan medføre fare for skade på synet, f. eks. v/hogging av stein, sliping, sveising m. v.

6

Bilbeltene som er montert i vegvesenets kjøretøyer skal brukes.

MASKINER OG UTSTYR

skal behandles i henhold til instruksjer.

SPRENGSTOFF

skal lagres, transporteres og brukes i henhold til gjeldende bestemmelser.

PÅ SPESIELT FARLIGE ARBEIDSPLASSER

skal de instruksjer som omhandler disse følges. Jfr. arbeid i sand- og grustak, rensk av fjellskjæringer, arbeid på stillas m. v.

FØRSTEHJELPSUTSTYR

skal finnes i vegvesenets bygninger og i alle biler og maskiner med fører. Brukerne plikter selv å melde fra til arbeidsleder om eventuelle mangler.

BRANNVERNUTSTYR

skal finnes i vegvesenets bygninger, brakkeleirer, biler og i en del viktige maskiner med fører.

RENHOLD

i brakker og spisebuer skal utføres i henhold til gjeldende overenskomst.

DET MÅ UTFØRES SLIK ORDEN

på arbeidsplassen at utstyr og redskap ikke kan medføre fare for de ansatte ved arbeidsstedet. Det påhviler den daglige arbeidsleder å legge forholdene til rette slik at dette kan oppnås.

Lover, forskrifter og bestemmelser kan rekvireres fra vernelederen.



BRUDD PÅ VERNEREGLENE VIL BLI Å BETRakte SOM TJENESTEFORSØMMElse OG KAN MEDFØRE AVSKJEDIGELSE.



Bruk av personlig verneutstyr

Av Sigve Næsheim.

Det har ved flere anledninger blitt hevdet fra arbeidstakere at enkelte oppsynsmenn og ingeniører ikke bruker personlig verneutstyr når de arbeider eller ferdes ute på arbeidsplassene.

Etter «Vernereglene» våre er det påbudt å bruke orange personlig verneutstyr ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste utenom kontor. Påbudet gjelder såvel arbeidere som ledere. En viktig del av vernelederens oppgaver ved inspeksjon eller befarung av arbeidsplassene er å påse dette.

Det står i Vernereglene våre at brudd vil bli å betrakte som tjenesteforsømmelse og kan medføre avskjedigelse.

Videre har Vegsjefen for å sikre våre egne og andres arbeidstakere påbudt alle private som arbeider i vegvesenets tjeneste å bruke det personlige verneutstyret som er pålagt våre egne tjenestemenn og at de betaler dette selv.

Pålegget skal tas med i alle leieavtaler og anbudspapirer. Vegsjefen har bedt oppsynsmenn og verneombud å følge opp dette påbudet.

Dersom det skulle vise seg at noen ikke vil rette seg etter påbudet, skal forholdet påtales. Har dette ingen virkning, skal vedkommende fjernes fra arbeidsplassen inntil forholdet er brakt i orden. Jeg vil håpe det aldri blir aktuelt å fjerne noen fra arbeidsplassen på grunn av uvilje mot å bruke personlig verneutstyr. Det gjør at arbeidstakerne blir bedre synlig og verner arbeidstakerne mot skader.

Personlig verneutstyr har reddet liv og livet er viktig for oss alle.



STATENS VEGVESEN
VEGSJEFEN I ROGALAND
POSTBOKS 197, 4001 STAVANGER

S. Nasheim

Rundskriv nr. 6/81
Ark.nr. 104.3
AN/BK
12. januar 1981

Til teknisk personell, biltilsynet, vegmestere,
oppsynsmenn og verneombud.

BRUK AV PERSONLIG VERNEUTSTYR FOR PRIVATE BIL- OG
MASKINFØRERE SAMT ARBEIDERE

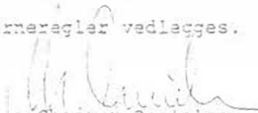
Som et ledd i arbeidet med å sikre våre egne og andres arbeidere på våre arbeidsplasser og langs vegene, og også av hensyn til trafikantene, har vegsjefen funnet det nødvendig i henhold av arbeidsmiljølovens § 15 å pålegge alle private som er i vegvesenets tjeneste å bruke det personlige verneutstyr som er pålagt vegvesenets egne tjenestemenn å bruke.


Pålegg om bruk av personlig verneutstyr skal tas med i alle anbudsaftaler og anbudspapirer med krav om at disse skal følges.

Vegsjefen vil be spesielt oppsynsmenn og verneombud i vegvesenet om å være med på å følge opp dette påbudet, slik at sikkerheten på våre vegger blir best mulig.

Skulle det vise seg at noen ikke vil rette seg etter påbudet om bruk av personlig verneutstyr, skal oppsynsmannen eller verneombudet påtale forholdet. Dersom ikke dette har noen virkning skal oppsynsmannen eller verneombudet forlange at vedkommende fjerner seg fra arbeidsplassen inntil forholdet er bragt i orden.

Vegvesenets verneregler vedlegges.


Chester Danielsen
vegsjef


Arne NÅ
driftssjef

Bilbelte - Bruk

— Folk bruker bilbeltene mindre i år enn i 1980, forteller politibetjent Johannes Mehammer i utrykningspolitiet til Ryggjavegen.

På landsbasis var det vel 90 prosent som brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk, omlag det samme som for 1980. Imidlertid er det en nedgang i antall som bruker belte innenfor tettbygd strøk, 83 prosent, mot 89 prosent i fjor.

Utrykningspolitiets tellinger i Rogaland tyder på at bilistene her er noe flinkere til å bruke beltet enn på landsbasis. I første halvår brukte 94,5 prosent belte utenfor tettbygd strøk og 89 prosent i tettbygd strøk.

— Tyder disse tallene på at «husk bilbelte-skiltene» ble tatt ned for tidlig, Mehammer?

— Det ser faktisk slik ut. Vi mente at når beltene hadde vært i bruk en tid, ville de fleste bilistene «fått dem i kroppen», det vil si de ville automatisk ta beltet på før de startet kjøringen. Nå synes det som om en del må ha en påminnelse for å ta på seg bilbeltet.

— Jeg tror knapt det har hatt noen betydning for bruken at vi har fjernet dette skiltet, sier overingeniør Sidsel Sandelien på planavdelingen i Vegdirektoratet.

— Skiltene hadde nok en viss effekt så lenge de hadde nyhetens interesse, men jeg tror mange bilister overså skilet etter som de vendte seg til det. Nedgangen kan heller ha en sammenheng med at det er en stund siden vi sist hadde bibelt-kampanje.

Forøvrig må det legges til at vi i Norge kan vise til langt bedre resultater for bruk av bilbelte enn andre land med tilsvarende lovgiving.

Stasjonssjef Olav Aardalsbakke ved biltilsynet i Stavanger synes skiltene burde fått stå.

— Jeg mener selv å ha registrert dem mange ganger, selv om jeg satt i beltet. Jeg tror vi som bilførere trenger en påminnelse en gang i blandt, også om bruk av bilbelte.

La oss legge til at vi bare har krefter i armene til lå stemme imot en eventuell kollisjon når den skjer i hastigheter under 10 km/t. Allerede ved «bare» 30 km/t kan en forsetepassa sjer bli kastet hardt mot frontruten. De aller fleste bilulykkene, med alvorlige skader eller dødelig utgang skjer ved hastigheter under 60 km/t. Det skulle tyde på at bilbeltene er minst like stor betydning i tettbygde strøk som utenfor.

Slutt på Krabbefelt

De nye trafikkbestemmelsene som trådte i kraft fra 1. mai i år, gjorde slutt på krabbefeltene. De har nå fått status som vanlige kjørefelt. Høyrefelt er hovedfelt, mens venstre er til forbikjøring

Innsnevringen på toppen av bakken blir etter dette endret; venstre kjørefelt har vikeplikt, altså motsatt av det som tidligere var tilfelle.

I vedlikeholdsavdelingen får vi opplyst at alle tidligere krabbefelt i fylket nå er malt og skiltet om.

Ansettelsesrådene på skolebenken

I «Handlingsplan for likestilling, med særlig vekt på å bedre kvinnenes stilling i utdanning og arbeidsliv» (Stortingsproposisjon nr. 122 for 1980—81) er foreslått obligatorisk kurs om offentlig likestillingspolitikk for administrasjonens medlemmer av innstillings- og ansettelsesråd. Av en eller annen grunn er kurset ment å være frivillig for organisasjonenes medlemmer av rådene. Disse medlemmer må åpenbart være bedre motivert for likestilling enn administrasjonens medlemmer. I alle høve er ansettelsesrådene tillagt en viktig rolle i arbeidet for likestilling innenfor den offentlige sektor.

Men lenge før konkrete ansettelsesaker skal avgjøres er det aktuelt med ulike tiltak. Den nevnte stortingsproposisjon omtaler bl.a. følgende:

- opplæring av lærere i likestillingssarbeid i skolen
- rekruttering til lederstillinger i grunnskole og videregående skole
- læremidler og undervisning i grunnskole og videregående skole
- informasjon om utdannings- og yrkesvalg
- inntak til videregående skoler og høyere læresteder
- voksenopplæring
- utdanningsfinansiering
- likestillingsarbeid innenfor universitets-, høyskole- og forsknings-systemer.
- kvinnekonsulenter
- likestillingstilskott
- informasjon og kurs innen arbeidsformidling
- kurs for de som arbeider med selsettingsspørsmål

— offentlig personalpolitikk

Interesserte kan få stortingsproposisjoen hos personalseksjonen.

J.L.

Boligsituasjonen

Presset på boligmarkedet er fortsatt stort, særlig i Stavanger-området. Vegvesenet disponerer 2 leiligheter av Stavanger Boligbyggelags eiendommer. Leilighetene er overgangsleiligheter beregnet for inntil 2 år. De utleies for tiden til en ingeniør ved vegkontoret og en kontorassistent ved biltilsynet.

Vegkontoret har videre meldt seg på som interessert i å få overta en eller flere leiligheter som Bygge- og Eiendomsdirektoratet skal overta av Stavanger kommune. Denne sak skal avgjøres i slutten av inneværende år.

Endelig disponerer vegkontoret i alt 15 andelsbrev i Stavanger - Hetland — og Sandnes Boligbyggelag. I kraft av disse melder vegkontoret seg på som interessert i å overta leiligheter i nybygg eller i gamle bygg. For tiden er søknad inne på Hetland Boligbyggelags prosjekt på Mjughaug i Madla og på leilighet i eldre hus i Sandnes. Sjansene i det siste er minimale på grunn av dårlig ansiennitet.

Skulle vegvesenet få søknaden godtatt, er det opp til den enkelte boligsøkende å ordne med finansiering. Vegvesenet disponerer ikke midler til finansiering av innskott, og kan kun stille andelsbrev og tildeling av leilighet til disposisjon. Som «motytelse» må boligsøkeren stille nytt andelsbrev til vegvesenets disposisjon.

I Statens pensjonskasse kan fast ansatte få inntil kr. 22.000,— som boliglån.

J.L.

SIKRING AV SKRÅNING

Ved Hestestadvannet
Av Ole Handeland

Skråningen etter tunnelen ved Hestestadvannet er nå sikret med nett. Den som kjørte forbi i vår, kunne bli fælen av å se de store steinblokkene som lente seg mot gjerdet øverst på støttmuren.

— Totalt gikk det med 9.200 m² nett. Alt i alt vil sikringsarbeidene komme på omlag 500.000 kroner, forteller Tor A. Andreassen på vedlikeholdsavdelingen.

Nettet koster kr 30,— pr m², og det skulle bety en kostnad på kr 276.000 inklusive monteringen.

Før nettet kunne henges opp måtte skråningen renskes og det ble satt opp fester for nettet.

— Renskingen var ingen enkel jobb, forteller Arvid Støle og Einar Svalestad, som sto for denne delen av arbeidet.

— Du vet aldri når det kommer en stein, og det er ikke godt å beregne hvor den havner, den forandrer jo retning for hver gang den kommer bort i jord eller stein.

Arvid Støle ble truffet en gang, men heldigvis unngikk han alvorlige skader.

Det er firmaet Fjerby A/S som har montert nettet.

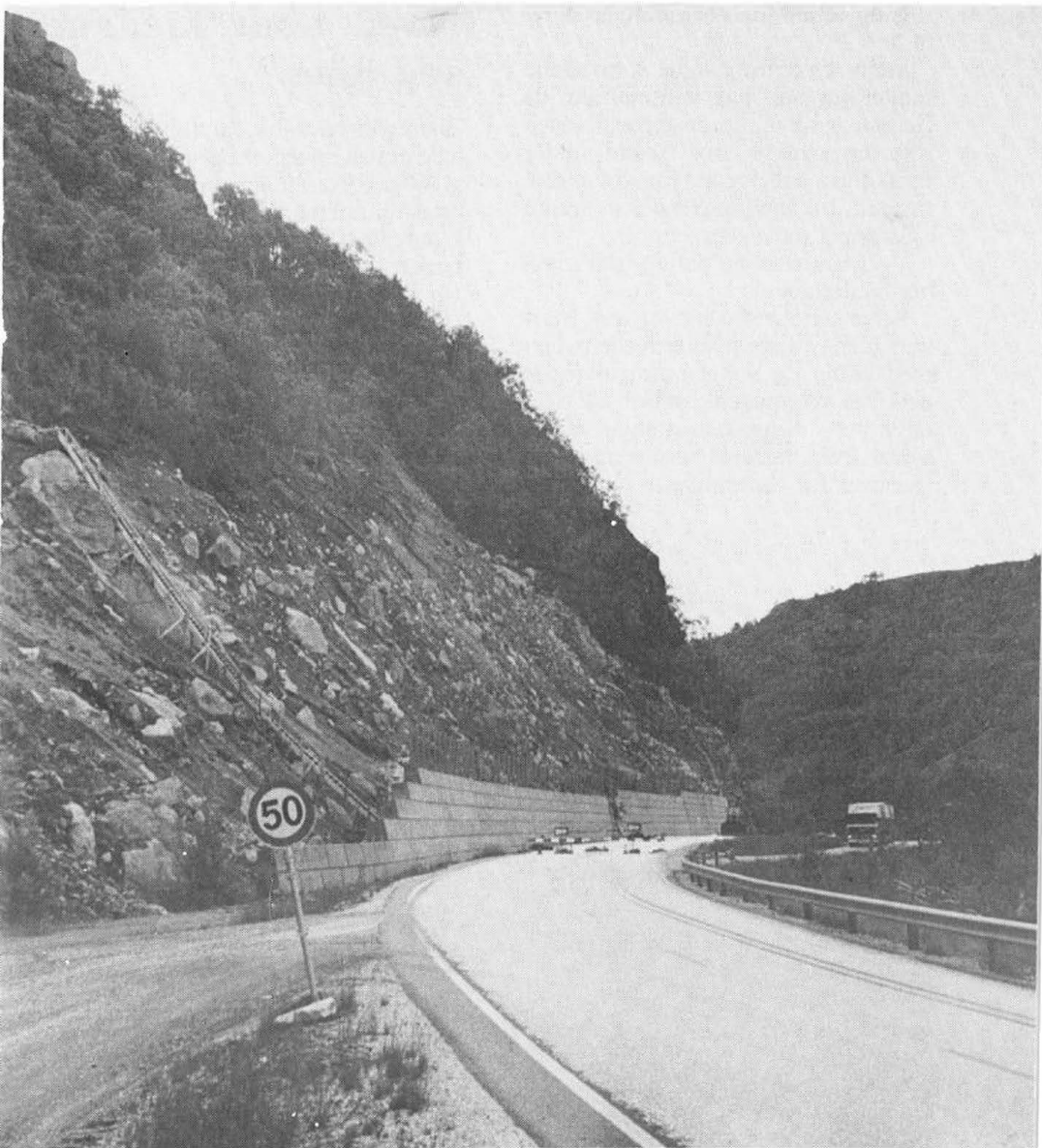
— De karene var ikke skvetne, sier Støle og Svalestad.

— De for opp skråningen som apekatter.

Nettet var på plass i løpet av første del av fellesferien.



Det skulle gå fram av dette bildet at det er en del stein i skråningen. Øverst kan vi skimte Arvid Støle og Einar Svalestad som gjør klar festene til nettet.



Skråningen som skulle dekket med nett. Trafikken måtte ledes over rasteplassen nede til høyre på bildet mens arbeidene pågikk.

Etter ferien tok det videre arbeidet til.

Stein- og grusmassene som hadde samlet seg opp bak støttemuren ble fjernet og selve muren reparert. Den fikk en ganske stor skade under renskings—arbeidene. En stor blokk raste ut, tok med seg en del av muren og stoppet på veien.

— den var vel på omlag 10m³, mener Svalestad.

Selve nettet er laget av nylon. Maskevidden er 4 cm. Det er festet øverst med bolter og boltet i større steiner nedover skråningen, slik at det skal ligge tett. Sommertrafikken måtte kjøre over rasteplassen som ligger rett over for skråningen.

Noen som kjenner seg igjen?

Bladet Økonomisk Rapport kan fortelle om en undersøkelse som avslørte at 60% ikke kunne huske registreringsnummeret på bilen sin, 30% ikke kunne huske nøyaktig hvor de hadde parkert og 25 % ikke husket hva de var kommet for å kjøpe.



Nettet blir pakket inn i presenninger før det heises opp til toppen av skråningen.

Tusenvis av førerkort i fare

Tusenvis av bilførere over hele landet står i fare for å bli uten gyldig førerkort utover høsten, ifølge Vegdirektoratet.

Årsaken er at mange ikke har gjennomgått fase to av opplæringen etter at de avla førerprøven. Alle som har tatt førerprøven etter 15. september 1979 må gjennomgå kurs i mørkekjøring, teori og glattkjøring, innen to år etter at førerkortet ble utstedt første gang.

15. september

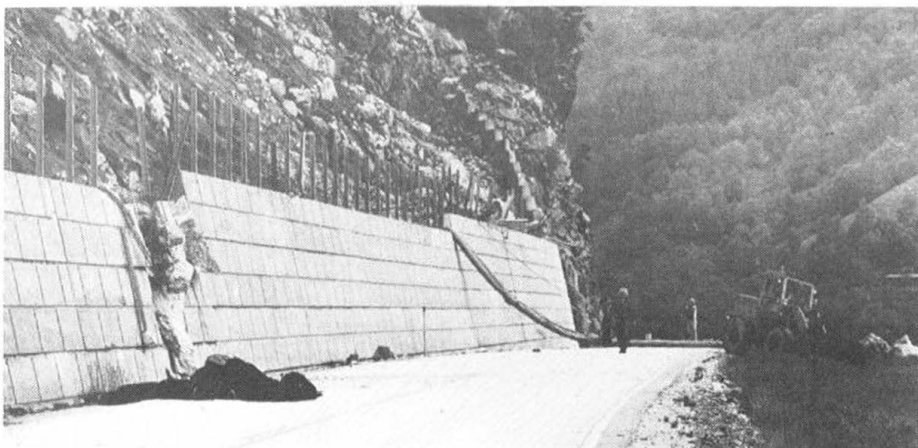
Den første glattkjøringsbanen her i fylket ble — som omtalt annet sted i dette nummer - først åpnet 26. august i år. Vi spurte derfor biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen hva som skjer med de som ikke har gjennomgått glattkjøringskurs innen to-års-fristen er gått ut her i fylket.

— Det vil bli gitt dispensasjoner, sier Hansteen.

— Reglene sier at den som ikke har hatt tilbud om glattkjøringskurs senest tre måneder før to-års-grensen overskrides, skal få dispensasjon.

— Det innebærer ikke at de også får dispensasjon fra bestemmelsen om repeterende teorikurs og mørkekjøring. Der har vi hatt tilbud i lengre tid. Så det kan godt hende en del vil komme i tidsnød; førerkortet blir nemlig ugyldig fra utløpsdatoen dersom ikke bevis for avlagte kurs kan fremlegges. Og dersom det går mer enn et halvt år fra førerkortet er ugyldig og til nødvendige kursbevis legges fram, må føreren avlegge helt ny førerprøven med både teoretisk og praktisk eksamen.

— Jeg vil også si at erfaringen tyder på at det ikke går å være ute i siste liten med å bestille plass på kurs, som regel vil det være en viss ventetid, og det bør bilførerne ta med i beregningen så de slipper å være uten førerkort en tid.



Så har oppheisingen begynt. Hjul-lasteren til venstre trekker nettet opp. Første dag brukte man håndkraft og

taljer, men det ble for tungt. Noe som er lett å tenke seg.

Utekontroll

Av Ole Handeland

Ingen avskiltinger

Forholdsvis få og små feil.

Gode dekk.

Det var status Biltilsynet i Egersund kunne sette opp etter utekontroll på E 18 i Søylandsdalen i slutten av juli.

Leif Ødegård, Petter M. Sivertsen og Ola A. Undheim begynte kontrollen fra morgenen av og holdt på til godt ut på ettermiddagen. På denne tiden fikk de kontrollert en rekke kjøretøyer av forskjellige kategorier, vogn- tog, lastebiler, personbiler, camping- vogner, tilhengere, mopeder osv.

Brukskontroll

Brukskontroll er kontroll av løyvepa- pির, nødvendige dokumenter om las- ten osv. for biler over 3500 kilo som

plikter å ha med seg slike dokumen- ter. I tillegg sjekkes kilometerteller og fartsskriver, den siste for lå se om kjøre-og hviletidene er overholdt.

— Brukskontrollen ble introdusert i vinter. I første fase skulle det føres en «myk linje» hvor mangler bare ble påtalt, uten videre reaksjon. Er den- ne fasen nå over, stasjonssjef Leif Ødegård?

— Vi har ikke forlatt den myke lin- jen, men det skal være et møte i Sam- ferdselsdepartementet etter ferien hvor man skal drøfte om vi nå skal ta i bruk reaksjoner. Det er imidlertid ikke fastlagt hvem som skal foreta eventuelle administrative forføyning- ger. Jeg mener Samferdselsjefen er den rette instans. Der ligger jo løyve- myndigheten, og da bør de også fore- ta reaksjonene.

— Sjåførene er blitt ganske flinke til å ta med seg de nødvendige papirene, spesielt de som kjører langturer. De lokale bilene, som bare har transport her i distrikt, slurver noe mer.

Endel bilførere fikk nærmest "hetta" da de så biltilsynets folk stå og vinke dem inn for kontroll.



Campingvogner

— Hva slags kontroll foretar dere på campingvogner?

— Vi sjekker de vanlige tingene, som lys og dekk. Ellers ser vi i bilens vognkort om vogna er for tung i forhold til hva bilen har lov til å trekke. Vi har ikke med vekt i dag, ellers ville vi veid trykket på trekk-kula. Det er ganske viktig. Både for lite og for stort trykk på kula er galt. Det er enda en viktig ting med campinvogner - akslingen må stå nøyaktig 90 grader på lengdeaksen. Gjør den ikke det, vil vogna trekke i bilen, og under uheldige omstendigheter kan det få katastrofale følger. Desverre er det vanskelig å oppdage på en kontroll som den vi har i dag, vi må helst kjøre bak vogna et stykke og se om den «kaster» på seg. Det skyldes nemlig ofte skjev aksling.

Mopeder

— Vi har med prøvebane for mopeder i dag, forteller Ødegård, og der komme vi til lå sjekke alle mopedene som passerer.

— Hva er dere ute etter?

— Ombygde motorer. Vår erfaring er at svært mange mopeder bygges om for å få større hastighet enn de tillatt 50 km/t. Sylindere skiftes, det samme med tannhjul for å få høyere utveksling. Etter en slik ombygging kommer gjerne mopedene opp i 80—90 km/t, og det er ganske enkelt livsfarlig. Mopedene er ikke konstruert for slike hastigheter, den er for lett og føreren er oftest nok så uerfaren. Tenk deg da en slik farkost i 80—90 km/t som møter er stort vogntog som kommer i motsatt retning med samme hastighet. Vinddraget etter vogntog kan godt merkes på en personbil, og en moped i den has-



Ola A. Undheim kontrollerer at ingen har fingret med mopeden for å få den opp i høyere hastighet enn tillatt.

tigheten blir det ikke lett å holde på veien.

Det kom bare to mopeder forbi under kontrollen. De kjørte i følge, og var på veg fra Bergen til ferie i Kristiansand. Og - gledelig nok - begge var slik de skal være.

— Det er uvanlig ved utekontroller, sa Ødegård etter at de hadde kjørt videre.

—Har dere hatt problemer i ditt distrikt med ombygde mopeder?

— Jeg tror vi har fått brukt med uvesent, i det minste for en tid. Vi hadde en god del kontroller en stund - ved en kontroll tok vi 6 mopeder, og jeg vet at de fikk store bøter. Jeg tror det hjalp. Men det vil antakelig komme igjen når nye årskull kjøper moped.

— Hva med de store motorsyklene?

— Derharvismåproblemer. Desom kjøper store motorsyklar er såpass interessert at de setter sin ære i å ha sykkelen i god stand. I tillegg kan de behandle sykkelen.



Leif Ødegård kontrollerer papirene til en lastebil.

Biler

De fleste kjøretøyene som ble kontrollert var naturlig nok personbiler. Det som gikk igjen var pærer som ikke lyste. — Vet dere av erfaring at spesielle bilmerker og årsmodeller vanligvis har tekniske mangler?

— Åja, sier Petter M. Sivertsen, vi kan med nokså stor sikkerhet si at «der har vi en mangellapp». Men bevares, det hender vi tar grundig feil. Noen merker vet vi har spesielle svakheter - f eks bremseslanger som lett sprekker. Da må vi ta en ekstra sjekk på det svake punktet.

— Hvordan er tilstanden på kjøretøyene i dag i forhold til tidligere?

— Bedre, sier Ødegård med overbevisning. Spesielt på lastebilsiden. Der var det mye rart før 1970, kan du tro. Men etter at vi fikk gebyrbestemmelsene i 1971 ble det en stor bedring. Jeg tror også personbilene er blitt såpass dyre at de fleste beholder dem lenger enn for 5—10 år siden. Og da **må** de vedlikeholdes skikkelig.

Jeg tror folk vet det.

— Har dette vært en god kontroll?
— Ubetinget ja. Det er alltid en god følelse å se at materiellet er i orden. Spesielt er jeg glad for at dekkstandarden er så høy. Det ser ut til at dekk-kampanjen har hatt sin virkning. En del av bilene må ha en tur innom et verksted for mindre reparasjoner, men det er normalt — og det var jo ingen grove mangler.

Under kontrollen ble en personbil med tilhenger stoppet. Det viste seg at bilen var fullastet med høy, såvel på tilhengeren som i bagasjerommet og i baksetet. Ødegård kunne da fortelle at vel ville det nok bli mye arbeid for føreren å få gjort bilen ren etterpå, — men på kontroll i Bjerkreim en gang stoppet vi en helt ny personbil. Det viste seg at føreren hadde plassert en heller skitten og ustelt sau i baksetet. **Den** bilen hadde ikke jeg hatt lyst til å gjøre ren.

JERIKOS MURER

Her om dagen leste jeg en vits i en avis. Den lød slik: — Far, hvor liker Himalaya?

— Spør mor, det er hun som rydder.

Har så dette noe å gjøre med Jerikos murer?

Både ja og nei.

Jeg kom nemlig på en annen historie som jeg første gang hørte for flere år siden. Også den handler om å uttale seg om saker en ikke har greie på:

I en klasse spør læreren om hvem som ødela Jerikos murer.

— Ikke jeg, svarte han som ble spurt.

Læreren syntes gutten var uforskammet og sendte lapp til guttens forel-

dre. På lappen sto: «Lars sier det ikke var han som ødela Jerikos murer».

Faren sendte lapp tilbake til læreren: «Sier Lars at han ikke har gjort det, stemmer det nok. Han sier alltid sannheten.»

Læreren syntes bibelkunnskapen var heller svak, og ønsket å gjøre ordføreren i bygda oppmerksom på det. Ved første anledning sa han til ordføreren:

— Lars sier at det ikke var han som ødela Jerikos murer, og faren er av samme mening.

— Det kan nå også være det samme, svarte ordføreren, det blir likevel kommunen som må betale reparasjonen.....

Ole H.



Kvitstein og Asfalt

Av Ole Handeland

Strekningen mellom Runaskar og Helleland har fått kvitsteinsbelegg i løpet av sommeren. I alt er det lagt ca 21 km.

Arbeidene tok til i begynnelsen av juni, og skulle etter planen ha vært avsluttet omkring st. Hans. Imidlertid ødela regnet denne tidsplanen, leggingen var faktisk ikke avsluttet før i begynnelsen av juli, slik at en del av ferie-folket måtte kjøre strekningen med nedsatt hastighet.

Sverre Andersen på Vedlikeholdsavdelingen forteller at det totalt gikk med vel 440 tonn emulsjon (binde-middel) og ca 3.400 tonn singel til overflatebehandlingen. Han regner - noe grovt - at kostandene med å legge kvitsteinsbelegg er omlag en tredjedel av av hva det ville koste å legge asfaltdekke.

— Hva med levetiden for et kvitsteinsdekke?

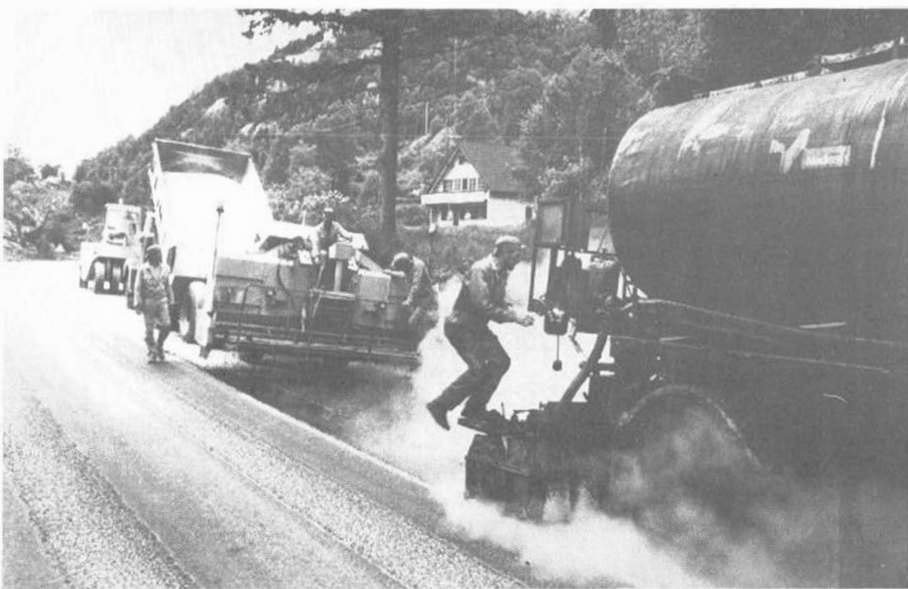
— Vi vet ikke helt nøyaktig, men for de dekkene som tidligere er lagt regner vi en levetid på 5—6 år, mens et asfaltdekke tåler 8—9 år med samme trafikkbelastning.

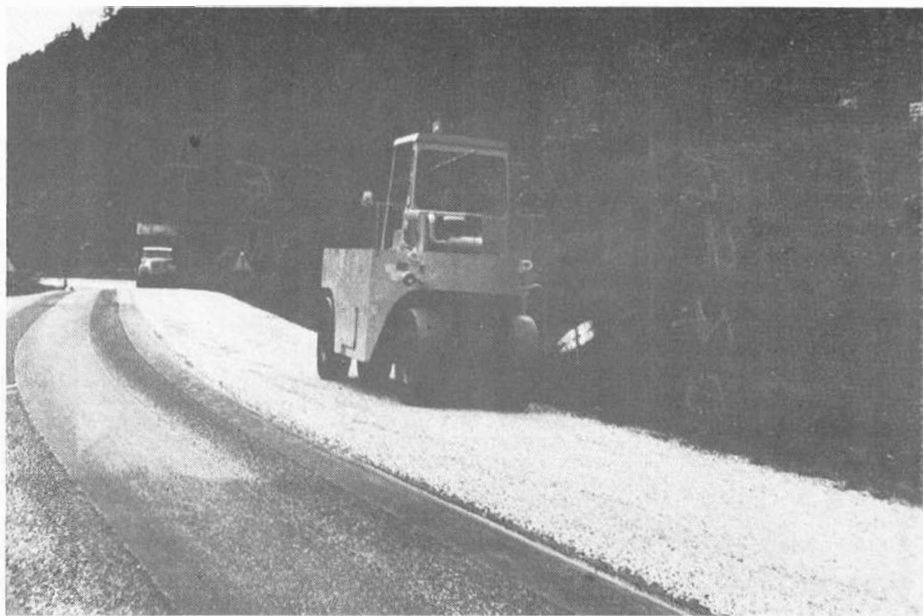
Etter planene skal omlag 170 km av Rogalandsvegene ha fornyet dekke i år. Vedlikeholdsavdelingen har satt av ca. 26 mill kroner til dett arbeidet. I tillegg kommer dekkene som blir lagt på grusunderlag.

— Hvordan har dekkleggingen gått med alt regnet vi har fått i sommer?

— Stort sett bra, sier Andersen. Vi

Festemiddelet sprøytes på vegbanen. Like etter kommer steinutleggeren med lastebil på slep.

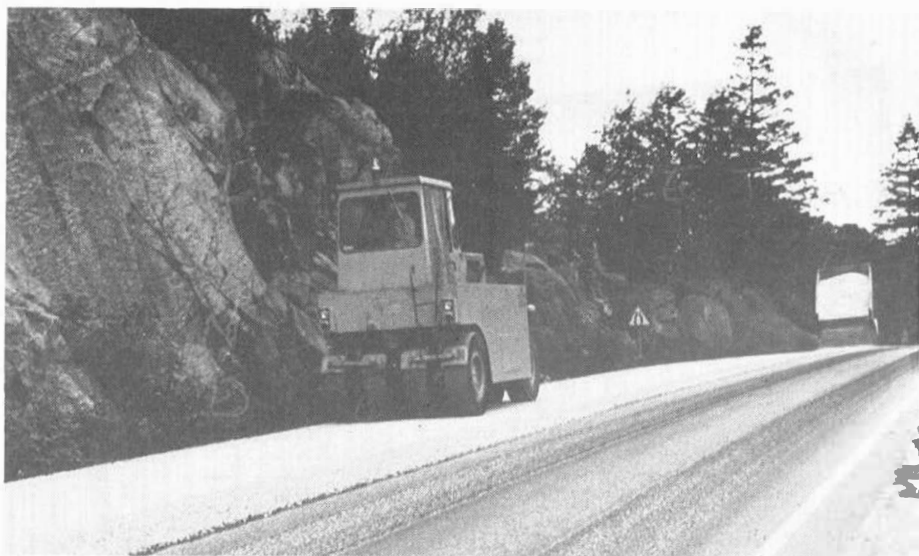




Så blir steinen valset

Etter valsen kommer en lastebil og strør fin sand på kvitsteinen





Og det hele valeses på ny.



Etter at kvitsteinen har festet seg, blir all overflødig stein sopt bort. Feie-bilen kjører stadig over strekningen for å fjerne stein som måtte løsne.

ligger i rute. Været har forsinket oss mindre enn en skulle tro, når en ser bort fra kvitsteinsleggingen. Binde-middelet er svært omfintlig for fuktighet, så der var vi avhengige av pent vær.

Med det nye kvitsteinsdekket har E 18 sammenhengende dekke av denne typen fra Vest-Agder grense til Ålgård.

En del bilister har klaget over at denne dekktypen gir mye støy i bilen -det kan vi til dels være enig i. Vi tok imidlertid kontakt med en del lang transportsjåførere for å høre deres mening om kvitstein. Svaret vi fikk var temmelig samstemmig:

— På dagtid merker vi ikke så stor forskjell, men i mørket er dekket mye lettere å kjøre på. For ikke å snakke om kombinasjonen av regn og mørke. Da merker vi forskjellen på øynene, det er ikke på langt nær så anstrengende å kjøre på kvitstein som på vanlig svart asfalt.

SPEEDOMETERKONTROLL

Du behøver ikke stå i kø i en av bilorganisasjonenes arrangementer for å finne ut om speedometeret på bilen din viser korrekt hastighet. Du kan bruke vegvesenets kilometerpeler og en (stoppe) klokke.

Kjøredistansen mellom hver pel er 500 meter. Nøyaktigheten skal ligge innenfor ± 1 meter, det vil si maksimalt 2 promille.

Finn en strekning med to peler — det letteste er naturligvis om strekningen er forholdsvis rett, det gjør det lettere å holde riktig gjennomsnittsfart. Kontrollen blir dessuten lettere dersom du har med deg en passasjer som kan kneppe av klokka i

det bilen passerer stolpene.

Så tar du tiden du bruker på å kjøre fra den ene stolpen til neste med **konstant hastighet**. Den virkelige hastigheten finner du ved å se i tabellen nedenfor. Dersom speedometeret ditt viste 60 km/t, og du brukte 31 sekunder på strekningen, kjørte du i virkeligheten med en hastighet på 58 km/t.

Vi har tatt med tiden det tar å kjøre mellom to kilometerpeler med hastigheter helt opp til 90 km/t, men kom ikke etterpå å si at vi oppfordrer deg til å kjøre for fort. Det går an å vente til du kommer til enstreking hvor du har lov å kjøre 90.

TIDSTABELLER:

Hast.	Tid i sek.	Hast.	Tid i sek.	Hast.	Tid i sek.	Hast.	Tid i sek.	Hast.	Tid i sek.	Hast.	Tid i sek.
40	45,0	50	36,0	60	30,0	70	25,7	80	22,5	90	20,0
42	42,9	52	34,6	62	29,0	72	25,0	82	22,0	92	19,6
44	40,9	54	33,3	64	28,1	74	24,3	84	21,4	94	19,1
46	39,1	56	32,1	66	27,2	76	23,6	86	20,9	96	18,8
48	37,5	58	31,0	68	26,5	78	23,1	88	20,5	98	18,4

Bedriftstur

Årets bedriftstur for de ansatte ved vegkontoret og biltilsynet foregikk med buss til sør-fylket 12. juni. Deltakerne fikk orientering om Nubben bru i Time og Tronvikanlegget ved Moi. Dessuten ble virkemåten til den nye sikringslåsen vist. På campingplassen ved Tronvik var det bål med forfriskninger.



Turdeltakerne fikk demonstrert sikringslåsen vi omtalte i forrige nummer av Rygjavegen, og Karl Flateland firte seg ned fjellsiden i Tronvik for å vise hvordan låsen fungerer i praksis.

Turdeltakerne følger nedstigningen.



På campingplassen ved Tronvik var det bål med steking av pølser.

Foto: Johs. Thomsen

Vegdirektøren på fransk visitt

Vegdirektør Eskild Jensen var på en liten visitt i Rogaland i forbindelse med åpningen av glattkjøringsbanen i Tysvær i slutten av august. På grunn av den korte tiden fikk Vegdirektøren bare besøkt et par av våre arbeids-

plasser, Biltilsynsstasjonen i Hauge-sund og anleggskontoret for Førdesbotn-anlegget på E-76. Han fikk også anledning til en liten befarings i Kårstø-området.



På anleggskontoret for Førdesbotn-anlegget ble Vegdirektøren orientert om prøveprosjektet av oppsynsmann Karl Støle.

Personalia

Vi fikk desverre ikke med denne spalten i forrige nummer, så en del «nytt» er blitt av eldre dato.

Vi vil ønske følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Marit Hansen	renholdsbetj.
Liv Margot Voll	renholdsbetj.
Ingeborg Sørensen	renholdsbetj.
Inger Gravelseter	kontorass. Personalseksjonen
Terje Hodne Nilssen	Tegneass. Tegneseksjonen
Gunnleiv Aareskjold	Førstesekretær Personalseksjonen

Beklageligvis har mange gode medarbeidere sluttet. Vi takker for samarbeidet.

Astrid Husberg	Regnskapsseksjonen
Elfrid Landa Steinsvik	Regnskapsseksjonen
Reimund Nielsen	Laboratoriet
Bernt Skarås	Egersund vegstasjon
Harald Berglie	Økonomiseksjonen
Terje Moi	Økonomiseksjonen
Egil Skarveland	Juridisk/Alm.seksjon
Atle Loen	Biltilsynet i Stavanger
Arnljot Eiane	Vedlikeholdsområde 3
Ivar Lygren	Anleggsavdelingen
Henning Dale	Motorvegen
Jostein Grødem	Maskinavdelingen
I tillegg har disse sagt opp og skal fratte i løpet av høsten:	
Martin Aske	Anleggsavdelingen
Karl Flateland	Anleggsavdelingen
Wenche Løvik	Vedlikeholdsavdelingen

KRYSSORD NR. 4/81

1	T	2	E	3	L	4	E	5	V	6	E	7	R	8	K	9	E	10	T	11	L	12	E
13	E		14	N	O	E	A													11	i	i	
16	L	A	M	D	17	N	E	K	18	F	O	L	R										
	L		19	R	20	E	21	I	E	R	22	U	K	E	R								
23	E	24	S	25	K	E	R	26	S	K	R	E	K	K									
27	R	A	R		28		W		29					30	R	O	A	U					
32	S	R					A			33		34		35	A		S						
36	K	A					37	38						39	E	N	S						
41	R	U			43											44	N			45	E	L	
46	i			48						49							50	S	51	A	N	E	
	T	52	G	A	53					54	A			55	S	56					U	T	
57	T									G				A							T	E	

04/81

Løsninger sendes redaksjonen innen 23. oktober 1981

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT

1. Statsetat
11. Flire
13. Europeisk kringkastingsunion
14. Lite
15. Nektelse (gammel skrivemåte)
16. Stat
17. Til fuglene
18. Mennesker
19. Yrke
22. Tidsrom
23. Emballasje
26. Gru
27. Merkelig
28. Kv. navn
30. Fred
31. Utrop
32. Land
35. Nyhetsbyrå (fork.)
36. I klemme
40. Etterskrift
41. Kort
44. Stund
46. Tett ved
49. Være stille
50. Kv. navn
52. Spasere
53. Vintersport
54. På korn
56. Væske
57. I spill

LØSNING KRYSSORD NR. 3/81

1	M	2	O	3	R	4	V	5	R	6	I	7	U	8	F	9	R	10	E	11	D		
9	S	10	O	11	M	12	M	13	E	14	R	15	F	16	E	17	R	18	I	19	E	20	N
14	O	15	S	16	L	17	O	18	G	19	O	20	D	21	V	22	I	23	L	24	J	25	E
18	L	19	E	20	A	21	R	22	M	23	M	24	E	25	T	26	L	27	Y	28	D		
25	S	26	S	27	N	28	A	29	U	30	A	31	N	32	N	33	I	34	E	35	D	36	O
26	K	27	U	28	D	29	L	30	S	31	N	32	U	33	T	34	D	35	R	36	E	37	V
30	I	31	T	32	K	33	N	34	E	35	P	36	M	37	Y	38	R	39	T	40	R	E	
35	N	36	E	37	R	38	O	39	U	40	R	41	E	42	R	43	G	44	O	45	T	46	R
41	N	42	R	43	O	44	R	45	M	46	E	47	T	48	E	49	R	50	M	51	A	52	L
43	U	44	T	45	N	46	M	47	B	48	S	49	T	50	R	51	Y	52	K	53	E	54	R
49	L	50	E	51	E	52	I	53	E	54	S	55	V	56	I	57	N	58	R	59	I	60	O
55	L	56	A	57	R	58	S	59	R	60	E	61	V	62	S	63	T	64	Y	65	R	66	E

VINNERE:

1. premie: Eva Sørensen, Biltilsynet i Stavanger
2. premie: Lovise Helgesen
5515 Utsira.

Det kom inn 42 løsninger.

LODDRETT

- | | | |
|---------------------------|-------------------------|--------------|
| 1. Ved telefonsamtale | 12. Kommune (gml. form) | 34. Gammel |
| 2. Tidl. utenriksminister | 20. Kv. navn | 37. M. navn |
| 3. Kommune | 21. Dessert | 38. Stolpen |
| 4. M. navn | 24. Kv. navn | 39. Like |
| 5. Håp (nyn.) | 25. Brukes på skolen | 43. Gass |
| 6. Tre like | 28. Stemme | 45. Søke |
| 7. Rette | 29. Ukjent | 48. Tidsadv. |
| 8. Støye | 30. Morene | 51. Fjell |
| 9. Klare | 33. Til vindu | 54. Sølv |
| 10. Leketøy | | 55. Uttalte |
| 11. «Instrument» | | |

GLATTKJØRING nå også i Rogaland

Av Ole Handeland

Glattkjøringsbanen i Tysvær, den første i Rogaland, ble offisielt åpnet av vegdirektør Eskild Jensen i slutten av august.

Øvingsbanen er den 18. NAF har bygget. I alt er det meningen at det skal bli 28 baner over hele landet. Anlegget har kostet 2,7 millioner kro-

ner. Banen i Tysvær skal dekke distriktet som ligger under biltilsynet i Haugesund/Stord. Det regnes med at omlag 3.200 får utstedt førerkort i klasse B i dette området.

Baneanlegget dekker et område på ca. 30 da. Det består av en rettstrekning med et 90 m langt glattfelt for

Glattkjøringsbanen ble offisielt åpnet av vegdirektør Eskild Jensen assistert av NAF's president Olav Markhus.





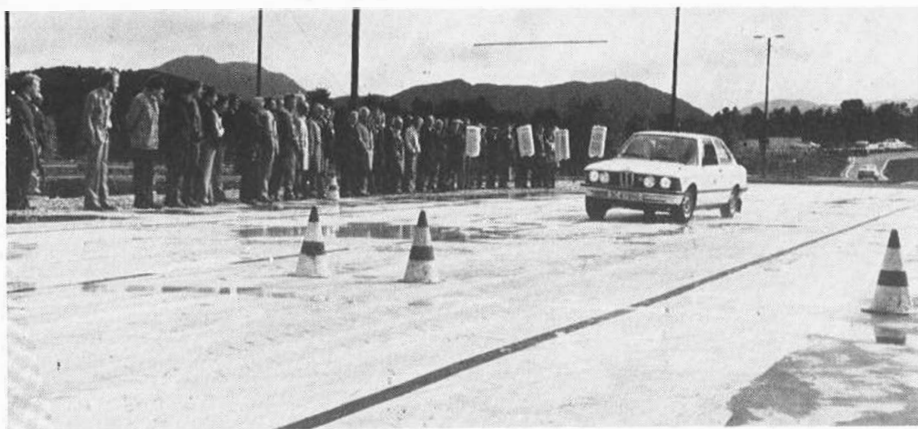
Oversikt over banen i Tysvær.

bremse- og unnvikningsmanøvre og et S-formet glattfelt for svingmanøvre.

Glattfeltene er belagt med et to-komponents epoxy-belegg.

For å få dem glatte utenom vinterseongen blir det lagt på en tynn hinne rensset parafin og sprøytet vann på dette belegget. Parafinen brytes ned i naturen og innebærer ingen fare for forurensning.

Etter åpningen var det demonstrasjon av feil og korrekt kjøring på glatt føre. Bilen på bildet holder på å passere skumgummiputene som markerer hindring i vegbanen og skal føreta unnvikelsesmanøvrer for kjeglene i forgrunnen.



STRATEGI C

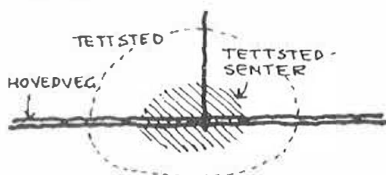
Av Ole Handeland

Strategi C er et av alle disse moteordene som svirrer rundt oss, uten at vi vet så mye om hva det står for. Kort fortalt er strategi C betegnelsen på en metode for å sette ned hastigheten for gjennomgangstrafikken i tettbygde strøk, og gjøre forholdene mer trivelige for lokalbefolkningen.

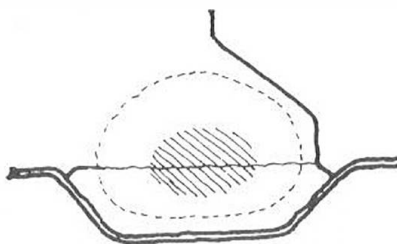
Avvikling av gjennomgangstrafikk

Tradisjonelt har planleggerne forsøkt å løse konflikten mellom gjennomgangstrafikk og lokalmiljø ved hjelp av tiltak som har tatt mest hensyn til gjennomgangstrafikken. De tradisjonelle tiltakene kan beskrives som:

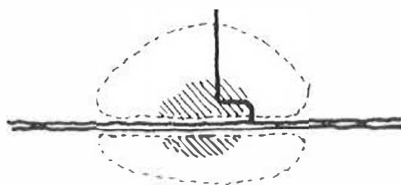
— Strategi A — bygging av omkjøringsveg. Den gamle vegen vil da bare være adkomstveg til tettstedet, gjennomgangstrafikken ledes på omkjøringsvegen.



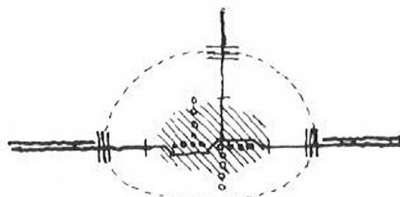
DAGENS SITUASJON



"STRATEGI A"



"STRATEGI B"



"STRATEGI C"

Omkjøringsvegen vil oftest være dyr å bygge, i tillegg til at det går lang tid før den er ferdig. Dersom den legges på en hensiktsmessig måte, kan den føre til at tettstedet befries for gjennomgangstrafikk. Ikke alle vil se det som positivt — handelsstanden vil ofte merke en nedgang i omsetningen.

— Strategi B — forbedring av fremkommeligheten for gjennomgangstrafikken. Det innebærer gjerne oppretting av kurver, øket vegbredde og tiltak for å bedre trafikksikkerheten, lysregulering, gang- og sykkelveger, under-/overganger o.l.

Den økede hastigheten på gjennomfartsvegen og den store vegbredden vil ofte gjøre det usikkert for fotgjengere og syklister å ferdes på og i nærheten av vegen. Trafikkreguleringen vil i tillegg sinke lokaltrafikken.

— Strategi C — derimot — innebærer at gjennomgangstrafikken underordnes lokaltrafikken.

Biltrafikken får lavere hastighet, syklister og fotgjengere får bedre forhold samtidig som ulykkesrisikoen og støybelastningen blir mindre.

Motsetningsforhold

De forskjellige typer trafikk gjennom en tettbebyggelse med gjennomgangstrafikk vil kreve ulike krav til hastighetsnivå:

— Lavest mulig kjøreomkostninger (drifts— og tidsomkostninger) tilsier en jevn hastighet på 80 km/t.

— Minst mulig forbruk av brennstoff og forurensing tilsier en jevn hastighet på 50—60 km/t.

— Maksimal trafikkavvikling skjer ved ca 50 km/t.

— Sikkerheten for syklist og fotgjenger (spesielt barn og eldre) tilsier en hastighet på ca 30 km/t.

— Voksne fotgjenngeres mulighet for å bedømme bilers hastighet krever maksimalt 60 km/t.

— Størst mulig sikkerhet for bilistene krever liten spredning i hastigheten.

Disse krav til hastigheten skulle illustrere konflikten mellom gjennomfartstrafikken og den lokale trafikken.

Virkemidler

Det er flere måter å redusere hastigheten på gjennomfartstrafikken:

— Hastighetsdempende tiltak (humper, kurver m.m.)

— utvidelse av gangarealet, innsnevring av kjørebanelen

— anlegge trafikkøyer

— lyssignaler, belysning osv.

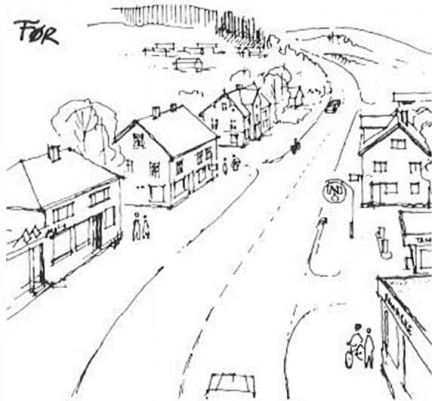
Disse virkemidlene kan kombineres slik at trafikken blir nødt til å sette ned hastigheten. Minstekravet er at kjørehastigheten skal være høyest 50 km/t.

Planleggerne må imidlertid ha to forhold i mente når de skal velge virkemiddel:

— de må tilpasses trafikkmengden slik at en unngår køproblemer som gir større ulemper enn de samlede fordelene.

— det bør ikke finnes sideveger som kan virke som «snarveg» for gjennomgangstrafikken.

Strategi C er vanligvis relativt rimelig å gjennomføre. De vil også ha en positiv effekt dersom det senere skulle bli bygget omkjøringsveg etter strategi A.



Tegningene viser situasjonen på et tettsted før og etter bruken av Strategi C.



Etablering av pensjonistforeninger

Ved pensjonisttilstelninger våren 81 er det etablert pensjonistforeninger og valgt styrer for disse på følgende steder:

Vedlikeholdsområde 1 Haugesund
Vedlikeholdsområde 2 Sand
Vedlikeholdsområde 3 Tau
Vedlikeholdsområde 4 Egersund
Vedlikeholdsområde 4, 5, 6, og vegk. og bilkontr. Stavanger

Styrene vil på forestående høst-samlinger foreta nødvendig konstituering og påmelde foreningene til Norsk Pensjonistforbund.

Det utpekte styret for dannelse av pensjonistforening benytter anledningen til å takke vegsjefen og de yrkesaktive for den hjelp som er ytet. For at tiltaket skal være liv laga og være et tilbud for nåværende og nye pensjonister i vegvesenet er det ønskelig at administrasjonen fortsatt deltar aktivt i dette arbeid.

Styret er gjort kjent med at det blant de ansatte hersker en del tvil om den hjelp som kan ytes til pensjonist-sammenkomster. Vi vil derfor be vegsjefen medvirke til at fagsjefmøtets vedtak i sak 47/79 blir gjort kjent.

Styret har oppfattet nevnte vedtak og S.U.s utsagn derhen at etaten skal stille møtelokale til rådighet, være behjelpelig med transport til og fra møtestedet i den utstrekning dette

trengs, samt bidra med orientering - (underholdning), skrivearbeid o.s.v.

*For styret
Per Hole
Form.*

For at alle skal være kjent med fagsjefmøtets vedtak i sak 47/79, bringer vi det her:

"Fagsjefmøtet stiller seg positivt til saken (etablering av pensjonistforening, red. anm.) og er glad for det initiativ som er tatt. Fagsjefmøtet antar at det ikke vil være noe problem å skaffe møtelokale, bidragsyttere til møtene og servering på møtene."



RETTELSE

I forrige nummer av Ryggjavegen hadde vi med navnene på arbeidsgruppen for den psyko-sosiale undersøkelsen. Ved en feil fikk vi ikke med Marit Øverland fra Biltilsynet i Stavanger. Vi beklager.

TRAFIKKPROBLEMER I 1906

Uforsvarlig kjørsel

Hr. Politimester!

Skulde det ikke la seg gjøre at innskjerpe vore vedtekter, som forbyder at kjøre i trav rundt gadehjørner? Det synes som om yderst få kjørere har forstaaelse af sine i saa maade. Atter i gaar indtraf et saadant tilfælde: Nede ved Victoria hotel stod en barneskare udenfor Kinematografen, da en kjører med et kasselæs kom i voldsom fart forbi; en forbigaende

skreg ud, da han saa faren, og kjøregutten fik stanset hesten, men saa sent, at en liden gutt kom indunder hesten; barnet blev imidlertid i sidste øieblik grebet af modige hænder og rykket bort.

Saavidt vi ved, har politikammeret nylig indskjærpet kjørerreglene gjennom bekjendtgjørelser. Tilfellet viser — tillige med diverse andre — at det skal skarpere lud til.

Fra Stavanger Aftenblad 29.4.1906

Ny prosesskode for Statens vegvesen

Den gir god fleksibilitet ved at det er opp til brukerne hvor spesifisert en planlegger å følge opp hvert enkelt kostnadssted eller arbeidsoperasjon.

Revisjonsarbeidet har foregått i regi av Vegdirektoratets driftsavdeling med avdelingsdirektør Borchgrevink formann i en bredt sammensatt arbeidsgruppe. Sjefingeniør Thorleif Sagbakken har vært prosjektleder.

Resultatet av revisjonsarbeidet fore-
ligger nå i form av håndbøkene 025 og 026. Håndbok 025 inneholder de hovedprosesser som beskriver og systematiserer vegarbeidene, mens håndbok 026 inneholder tilsvarende for brukarbeider.

Det er av praktiske hensyn at Prosesskoden utgis som to håndbøker. De to bind utgjør én enhet og skal brukes sammen. Ved en arbeidsoppgave av noe omfang vil det være nødvendig å ta i bruk stoff fra begge håndbøker.

Den reviderte prosesskoden har et betydelig større innhold enn førsteutgaven, men er bygd opp på samme måte. Det er spesielt hovedprosess 8 «Bruer og kaier» som har fått de

mest omfattende endringer. Ellers har revisjonen tatt sikte på å bringe innholdet i samsvar med anvisningene i de siste utgaver av vegnormalene og asfaltretningelinjene.

Som en del av revisjonsarbeidet er det foran i boka laget en brukerveiledning med sikte på å gi brukerne av koden en oversikt over innhold og rett bruk.

Den reviderte prosesskoden skal tas i bruk fra 1. desember 1981. Alle anbudsbeskrivelser fra Statens vegvesen skal fra da av være basert på prosesskoden. Også som kontoplan skal den reviderte utgaven tas i bruk fra den nevnte dato.

Det er forøvrig under utarbeidelse en forenkelt kode «Minimumsspesifikasjon» i likhet med den som finnes fra 1974. En revidert utgave av denne vil også foreligge i høst.

I forbindelse med bruken av den nye prosesskoden vil det bli holdt interne kurs på alle nivå innen vegarbeidsdriften. Forøvrig ønsker vegvesenet at flere kommuner tar «Prosesskoden» i bruk. Dette er i alle fall nødvendig ved samarbeidsprosjekter mellom vegvesenet og kommunene.

Tillits mannens spalte

FANEFLUKT FRA VEGETATEN?

Det VIO's medlemmer er mest opptatt av for tiden er flukten av medarbeidere fra vegkontoret og lønns-spørsmålet, som er hovedårsaken til utviklingen. Tillitsmenn fra NIF og NITO har sammen med Vegdirektoratets og vegkontorets ledelse nylig drøftet årsaker til og følger av denne utviklingen. Den store flukten av medarbeidere vil uten tvil redusere vegkontorets muligheter for å løse oppgaver i rett tid og på en forsvarlig måte. For oss som er igjen betyr det tap av etablerte samarbeidsformer og

en svekkelse av det faglige miljøet. I skrivende stund kan det virke som om opplysningene om hva som tilbys på det frie marked vil få flere til å ta sin situasjon i etaten opp til fornyet vurdering. Vi mener at denne alvorlige utviklingen fortjener full oppmerksomhet fra vår ledelse og at den først og fremst er et lederproblem. At saken ville ende der vi nå er kommet, det har tillitsmennene hevdet for mer eller mindre døde ører i et par-tre år.

Da Vegdirektøren besøkte Rogaland høsten -80, hadde de lokale tillitsmennene en meningsutveksling med han og hans følge om personal- og lønnspolitiske problemer. Vegdirektøren ga inntrykk av forståelse, og vi satt igjen med håp om at man ville gjøre noe for å bedre situasjonen. Behandlingen av vår henvendelse kunne tyde på at man på sentralt hold ikke forsto alvoret, eller ville ta den alvorlig. NIF tok da initiativet til et åpent brev til Vegdirektøren som NITO sluttet seg til senere. I brevet er lønnsforskjellen stat/privat/annen offentlig virksomhet, bokostnader i Stavangerområdet, dårlige lånemuligheter, administrative og faglige konsekvenser stikkord. Det ble presisert at vi ikke kunne godta passive holdninger i denne sammenheng, lovlig aksjoner ville bli vurdert om intet skjedde.

Tillitsmennene sitter igjen med et forholdsvis positivt inntrykk etter møtet nylig. Vi hadde en følelse av at sakens realiteter denne gangen ble

oppfattet. Skuffelsen gjelder vel først og fremst bekräftelsen på at systemet er så tregt.

Vår hverdag her i fylket møter oss med krav og forventninger. Det er også her i fylket at prestasjoner og måloppnåelse iakttas. Vi skulle tro at det på denne bakgrunn var naturlig at også belønning og oppmuntring kunne skje av de samme som formulerte kravene. Men nei, de sakene avgjøres i en høyblokk øst for Sinsenkrysset og resultatene betrakter vi ofte med både skrekk og undring. Den senere tid har vist at vilje og forståelse i vegdirektoratet også må overprøves av FAD, altså bak enn noen blåner og fjernt fra byens bråk og larm. Vi har ikke til i dag hatt inntrykk av at disse folkene har forstått hva det dreier seg om når en organisasjon er ved å falle fra hverandre. Heller ikke kan vi forstå hvilke regnestykker som settes opp når rimelige krav fra en yrkesgruppe ikke blir veid opp mot de store økonomiske tap som etaten kan stå over ikke mer enn andre, men det samme som andre ingeniører i tilsvarende for ved redusert handlekraft. Vi krever stillinger. At også Staten vil det slik står på trykk i de forskjellige utredninger om Statens lønnspolitikk.

Vi mener at den sterke sentraliseringen av vår personalpolitikk reduserer mulighetene for rasjonell utnyttelse av ressursene i vår etat, og

sikkert andre statsetater også. At lydheteren overfor et håpløst system har kunnet fortsette i årevis kan tyde på at ledere på alle trinn har lagt for lite vkt på personalpolitiske virkemidler. Det vil etter vårt skjønn være naturlig at lederne på fylkesplan og i vegdirektoratet krever delegert så pass handlekraft at de kan være realpolitikere i personalsaker. I en demokratisk organisasjon ønsker vi å være på talefot med vår overordnede i alle forhold, til daglig, om dette skulle være nødvendig.

Vi syns det er leit og beklagelig å se at gode venner og medarbeidere forsvinner. I svært mange tilfeller gjelder det personer som vi har vært sammen med om å bygge opp en god arbeidsplass. La oss derfor håpe at det skjer ting som kan snu trenden før vi bare sitter igjen med fragmenter av en organisasjon. La oss håpe på at situasjonen her i fylket har vært en alvorlig varsko om å handle før det er for sent. Som tillitsmenn får vi håpe at vi for ettertiden opplever å bli tatt alvorlig – i tide. Vi har nemlig også som mål å være med å bygge en effektiv og sterk organisasjon fordi det gir oss ansatte de beste arbeidsvilkår. At vi berører omtålige og vanskelige emner betyr ikke nødvendigvis at vi sutrer!

Ernst Owe Strøm/Arne G. Vasbo
NITO

Tengesdal bro.

