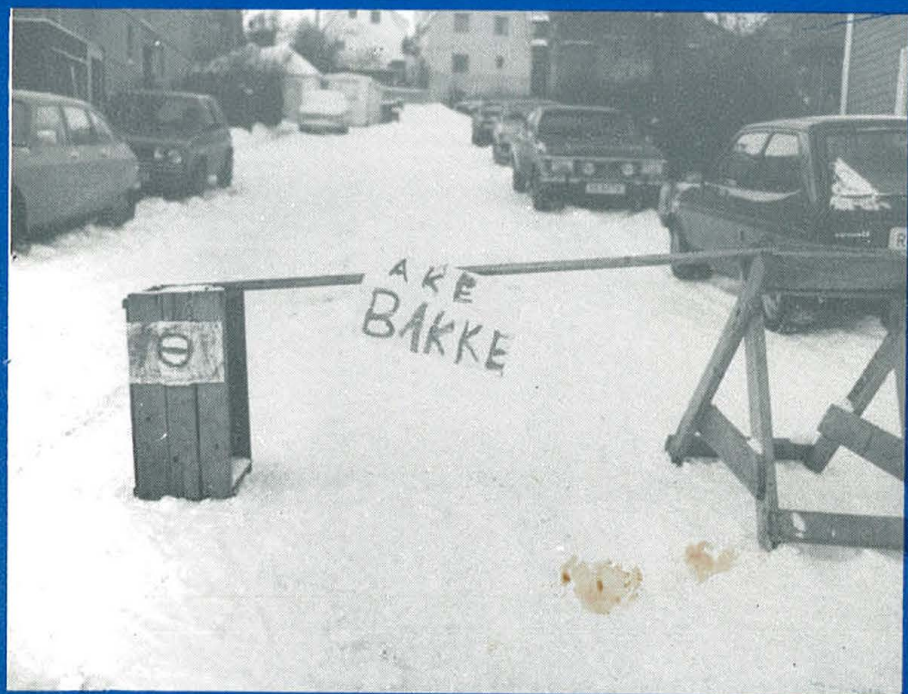


Rygjavegen



Nr. 1 - 82

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: Georg Eie, Olav Hauge, Vigdis Onarheim, Arne G. Vasbø og Markus Wiik

FLIMER TIL UTLÅN	s. 4
TEMADAGER OM OPPLÆRING	s. 4
221 UTSATT FOR STØV	s. 6
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 7
PRODUKTIVITETSKAMPANJE OG NYE ORGANISASJONSFORMER	s. 8
DEFEKTE MOTORVARMERE	s. 9
BREILAND BRØYTESATSJON	s. 10
MOI VEGGARASJE AVLEVERT	s. 12
EN NY HØLDNING	s. 15
MANNEN I LØEN PÅ PLESS IGJEN	s. 16
DIKT	s. 17
UNDER EN FREMMED HIMMEL	s. 17
MASKINFØRER GUNVALD TJØSTHEIM	s. 18
VANSKELIGSPRENGNINGSARBEID	s. 19
REKELAND - SAURDAL	s. 21
NY INFORMASJONSSJEF I VEGDIREKTORATET	s. 22
FORDELING AV VELFERDSMIDLENE	s. 22
TILLAT Å MONTERE EGNE KJØRELYS	s. 23
FORKORTELSER	s. 23
OPPSYNSMANNSRAPPORTEN	s. 23
NORGE RUNDT PÅ SOKN - ASKJE	s. 24
PERSONALIA	s. 27
KRYSSORD	s. 28
MINNEORD	s. 30
INGEN KJØRING MED TOTAL VEKT OVER 52,5 TONN	s. 30
NYTT REDAKSJONSRAÐ	s. 30
TRAFIKKSIKKERHET	s. 30
ANDAKT	s. 31
TILDELING AV VARMETØY	s. 32
AKSELTRYKK PÅ ANLEGGSSVEG	s. 32
KONGEN SENDTE SAKEN TIL BILTILSYNET	s. 33
NOEN PUNKTER TIL Å MOTARBEIDE NYE IDEER!	s. 33
SPRENGNING AV RADIOSENDERE	s. 33
SYSSELSETTING AV ANLEGGSDRIFTEN FRAM TIL 1985	s. 34
HVA ER LOVLIG	s. 36
VÆR FORSIKTIG NÅR DU STARTER MED HJELPEBATTERI	s. 32
DEKK, LYSBRUK OG AVGASS	s. 38
NYE BØKER	s. 39
SKADESTATISTIKKEN	s. 40
NYTT HOVEDVEGNETT FOR EGRSUND	s. 41

Forsidefoto: Ikke godkjent skilt, men dog

Foto: Ole Handeland

Filmer til utlån

Filmene personaleseksjonen har til utlån er svært populære. Vi bringer derfor her en fullstendig liste over filmene, med og uten lyd.

De som er interessert i lån, kan kontakte Sissel Tvedt. Hun ber om at filmens kode oppgis ved bestilling over telefon.

Filmene bør leveres tilbake så snart som mulig, det er alltid noen som venter på den filmen du har lånt.

Dersom du oppdager brudd på filmen eller andre feil, gi beskjed om det ved innlevering. Da slipper nestemann å ergre seg over den samme feilen.

Filmer med lyd må *aldri* kjøres på fremviser uten lyd.

Temadager om opplæring

Personalseksjonen arrangerte temadager om opplæring i midten av desember i fjor. Deltakere på temadagene - som strakte seg over to dager - var medlemmene av opplæringsutvalget, representanter fra avdelingene på vegkontoret og fra tillitsmannsorganisasjonene.

Programmet omfattet en rekke temaer innen opplæring:

- synspunkt på opplæring i dag
- opplæringsvirksomhet satt i sammenheng med en systematisk personalplanlegging/personalutvikling
- disponerer vi våre ressurser riktig

med tanke på en utvikling av vårt personale?

- hvilke erfaringer har vi med arbeidsplassopplæring - hva kan vi gjøre for å forbedre denne?

- Lederopplæring - har lederopplæringen gitt de forventede resultater? Hvordan bør vi drive vår ledertrening i fremtiden?

- Hvordan kan vi forbedre samarbeidet med eksterne læreinstusjoner?

- Gjennomgang av opplæringsplanene for 1982.

Foto: Ole Handeland



FILMER MED LYD

Kode Tittel

- LA1 America om parade (Disneyfigurene i parade)
- LA2 Askeladden og de gode hjelperene (Ivo Caprino)
- LA3 Alice and White Rabbit (Alice og den hvite kaninen)
- LB1 Bambi and his friends (Bambi og vennene hans)
- LD1 Donald in the Andes (Donald i Andesfjellene)
- LD2 Den standhaftige tinnsoldaten (Ivo Caprino)
- LD4 Donald Duck's dilemmas
- LD5 Disney's greatest chase (Bilkjøring)
- LF1 Flåklypa Grand Prix (Ivo Caprino)
- LF2 prino)
- LH1 Herbie i Monte Carlo
- LH2 Herbie rides again
- LH3 Hervie - the love bug
- LK1 Karius og Baktus (Ivo Caprino)
- LL1 Goofy's Colden Cags (Langbein)
- LM1 Match of the century (Århundrets fotballkamp)
- LM2 Mowgli - the jungle boy (Jungelgutten)
- LP1 Pink Panther in pink tail fly
- LP3 Pink Panther in Congratulations - its pink
- LP4 Popeye (Skipperen)
- LP5 Pink Panther in the pink og the night (Gjøkuret)
- LR1 The Rescuers - Albatross airlines
- LR3 Road Runner
- LS1 Sjuande far i huset (Ivo Caprino)
- LT1 Tom and Jerry - Catnapping
- LT2 The ugly duckling (Den stygge andungen) Micky Mouse
- LW1 Winnie the Pooh and Tiger Too (Ole Brum)

FILMER UTEN LYD

Kode Tittel

- B1 Boat builders (Båtbyggere) - Donald-film
- C1 Cinderellas fairy godmother (Askepott)
- C2 Clock cleaners (Klokkerensere) Donald-film
- C3 Chaplins greatest comedies
- C4 Chef Donald
- D1 Duel og the Wizards - (Tryllekonkurranse)
- F1 Felix Le Char (Katten)
- G1 Goofy's Glider (Langbeins glidefly)
- G2 Goofy (Langbein)
- H1 Hawaiian Holiday (Ferie på Hawaii) Donald-film
- L1 Lonesome Ghost (Ensomme spøkelser) Donald-film
- L2 Laurel and Hardy in the hoosegow (Helland og Halvand)
- M1 Mickey's delayed date - (Mickey's avtale)
- M2 Mary Poppins
- M3 Mickey Mouse (Mickey Mus)
- O1 On ice (På isen) Donald-film
- P1 Plutos fledgling (Plutos flyferdigheter)
- T1 Tea for two hundred (Te for to hundre) Donald-film
- T2 Three little pigs (Tre små griser)
- T3 Trick or treat (Å narre eller belønne)
- T4 Trailer Horn (Donalds husvogn)
- T5 Tortoise and the hare (Skilpadden og haren)
- T6 Three for breakfast (Frukost for tre) Donald-film
- T7 Toys film
- W1 Winnie the Pooh and the honey tree (Ole Brum og honning-treet)
- W2 Working for peanuts (Arbeid for peanøtter) - Donald-film
- W3 Woody Woodpecker (Hakke Hakkespett)

Vernekroken 221 UTSATT FOR STØV

Av Sigve Næsheim

221 arbeidstakere i utedrift i Rogaland har hatt støvutsatt arbeid, enten i Statens Vegvesen eller hos andre arbeidsgivere, viser en undersøkelse foretatt av Vegdirektoratet. Dette utgjør omlag 44 prosent av alle arbeidstakerne i utedriften, som regnes som et forholdsvis lavt prosenttall. 85 arbeidstakere oppgir at de har hatt støvutsatt arbeid før de begynte i vegvesenet.

STATENS VEGVESEN ANNEN ARBESGIVER

Arbeid	Antall år	%	Antall år	%
Tunnellarbeid	179,0	8,2	148,0	24,3
Knuseverk	363	16,5	60,0	9,9
Håndholdt				
borhammer	1066,0	48,7	159,0	26,2
Borvogn	113,0	5,1	20,0	3,3
Sandblåsing	54,0	2,5	3,0	0,5
Annet arbeid	414,5	19,0	217,5	35,8
Totalt	2189,5	100,0	607,5	100,0

Tabellen viser antall år med støvutsatt arbeid fordelt på arbeidstype og den prosentvise fordeling mellom arbeidstypene.

Registreringen viser at det helst er arbeidstakere med mange års arbeid i vegvesenet som har svart at de har hatt støvutsatt arbeid. Det bekreftes også av det høye gjennomsnittstallet for antall år med støvutsatt arbeid - hele 17,7 år pr arbeidstaker.

Registreringen er kommet i gang

på initiativ av overlege Roald A. Jensen i Vegdirektoratet. Den foregår i samarbeid med Statens Skjærbildefotografering. Verneleder står ansvarlig for den praktiske gjennomføringen i fylket. Undersøkelsen er landsomfattende.

Tabellen viser antall arbeidstakere innenfor hvert vegmesterområde som har hatt støvutsatt arbeid.

Vegmesterområde 1 (Karmøy-Haugesund-Tysvær)	33
Vegmesterområde 2 (Sauda-Sand-Suldal)	66
Vegmesterområde 3 (Hjelmeland-Strand-Forsand)	10
Vegmesterområde 4 (Stavangerområdet)	26
Vegmesterområde 5 (Dirdal-Ålgård-Bjerkreim)	14
Vegmesterområde 6 (Jærenområdet)	10
Vegmesterområde 7 (Moi-Egersund-Hauge)	62

SUM	221
-----	-----

Mye er gjort for å begrense støvplager i vegvesenet. Ved tunneldrift er boreriggene utstyrt med lydisolert og støvtett førerhus. Vannspyling demper borstøv og godt dimensjonert ventilasjonsanlegg blåser friskluft i stoff.

De nye knuseverkene våre er støvdempet og blir fjernstyrt fra eget lydisolert hus med god oversikt til alt utstyret.

Borvognene er utstyrt med støvsugere, og for de håndholdte borhammerne har vi støvdempingsutstyr.

Sopemaskinene er utstyrt med støvsugere og vanddemping for støv.

Konklusjonene må bli at det i dag er forholdsvis lite støvutsatt arbeid i vegvesenet. Miljømessig er det et stort framsteg.

Tillitsmannens spalte

Tillitsmannens spalte ser nå endelig ut til å fange den interesse blant tillitsmenn som den var tenkt å gjøre. Flere og flere våger seg frampå, og det er et gledelig tegn som tyder på at organisasjonene i større grad enn før bruker spalten som en informasjonskanal for å nå ut til sine medlemmer.

Her står en fritt til å ta opp nær sagt alle mulige ting som det ellers er vanskelig å nå ut med.

Jeg for min del vil denne gang rette søkelyset på den innsats og offer-

vilje som ble vist ved innsamlingen vi hadde i utedriften, til forel for det polske folket.

Oppfordringen gikk ut på å gi en timelønn, eller avrundet til 50 kroner, og spør om vi fikk respons.

14 210 kroner er overlevert Stavanger Aftenblad fra oppsynsmenn og arbeidstakere i utedriften, og vi sender gjerne pinnen videre til ansatte ved vegkontoret for en lignende aksjon.

Det har vært lett å stå i spissen for denne innsamlingen, takket være god hjelp fra klubbformenn og tillitsmenn, som helhjertet har gått inn for oppgaven.

Hjertelig takk til dere alle, både innsamlere og givere. (Regnskapet er kontrollert og funnet i orden av Jan Undset og Irene Stangeland).

Hva det nye året vil bringe av godt og vondt er ikke lett å spå, men sikkert er det at både stats- og fylkesmidlene skrumper inn, og det stiller oss alle overfor store utfordringer.

Det medfører blant annet at vi må innstille oss på å bli mer mobile enn vi har vært vant med de senere år.

Dette har ført til at 19 mann er forflyttet fra Suldalstraktene utover til Kårstø og Haugesund, og til sammen ser det ut til at vi får en ny runde med forflytninger etter hvert som midlene tar slutt på de enkelte anlegg.

Selv om utsiktene er heller mørke og triste, får vi håpe at vi kan ri av stormen uten oppsigelser.

Markus Wiik
NAF



Produktivitetskampanje og nye organisasjonsformer

Av Arild Gustavsen

Siktemålet for denne kampanjen er å skape bred forståelse for betydningen av økt produktivitet, gi informasjon, motivere til og foreslå tiltak som kan øke produktiviteten.

Jeg håper etatens anstrengelser for å skape effektive organisasjonsformer har et samme mål for øyet. Etter hvert er det nedlagt et formidabelt antall kostbare arbeidstimer med dette arbeid.

I 1978 lanserte Vegdirektoratet arbeidsdokumentet "Nye Driftsformer". I 1979 fikk vi kommentarhefte til samme. I 1980 fikk vi servert Vegdirektoratets forslag til organisering av fylkenes anleggsdrift. Alle dokumenter vel gjennomarbeidet.

I Rogaland har vi hatt eget prosjekt: "Haugesundsprosjektet". Nye erfaringer er høstet. Utallige referat og orienteringer vitner om det. I øyeblikket, januar 1982, er enkelte avdelinger ved vegkontoret delvis lammet på grunn av arbeid med nye organisasjonsplaner. Er det tillatt å undres?

Som forvalter av samfunnets

midler har vi alle et stort ansvar. Til å vokte oss har vi en instans som kalles seg riksrevisjonen. Ikke få av oss har følt den på nakken.

President Truman skriver i sine memoarer at grunnen til at atombomben ble sluppet over Hiroshima og Nagasaki var hensynet til riksrevisjonen. Man hadde brukt så mange penger på å utvikle en atom-bombe at det ville være utenkelig å avslutte krigen uten å ha brukt den.

Nå skal vi imidlertid være forsiktige med parallellføringer. Det lærte vi av Gro og Kåre under siste valgkamp. Likevel vil jeg driste meg til å rope et lite "varsku her".

I stortingets første spørretime dette året ga samferdselsministeren signalert il vår etat. Dersom jeg oppfatter disse riktig, var de slik å forstå: Bli mere effektive! Hvis ikke, står private entreprenører klar til å overta.

Nå må alle være klar over at økt produktivitet er i dag noe annet enn økt fysisk slit. Riktignok må hver enkelt av oss gjøre jobben bedre, men økt produktivitet er et langt videre begrep enn dette. Ikke minst er økt produktivitet hos ledelsen av stor betydning.

Organisasjonsmønsteret må være så fleksibelt at det til enhver tid kan tjene etatens skiftende behov. I det ordinære marked hvor man produserer og selger varer og tjenester, skjer slike omstillinger til stadighet. Gjennom kjøperens endrede preferanser kommer en stadig strøm av informasjon til produsenter og selgere. Knottfabrikkene er gått ut, sinkbøtteprodusentene er avviklet og fiskepølsefabrikantene har trange tider.

Men hvilken mekanisme er det som sørger for at "Statens Supperåd" blir avviklet, når det ikke

lenger er et rimelig behov for det? Ingen. Derimot har vi en mekanisme som heter sektortenkning.

Sektor-forkjemperne er vanligvis selv både premisseleverandører- utredere og beslutningstakere. De er vanligvis i stand til å motstå ethvert angrep på sine posisjoner fra allment orienterte amatører.

Hvilke årsaker ligger så til grunn for denne maktesløshet?

Misforstått demokrati! Hard påstand? Javel.

Hva er demokrati? Det er betegnelsen på en politisk styreform. Den går ut på at folket som helhet har rett til å delta i styringen av samfunnet, og det er flertallet som avgjør hvilke linjer det skal styres etter.

Det var en velkjent og banal definisjon. Og jeg skal henge på den en like velkjent og banal distinksjon - skillet mellom direkte og indirekte demokrati. Direkte demokrati har vi når hele befolkningen samles og bestemmer, uten noe mellomledd av valgte representanter, - slik idealiserte beretninger hevder at det skjedde i greske bystater, eller i Kalvinistenes Geneve.

Indirekte demokrati - derimot -

har vi når folket velger representanter, som utfører styringsfunksjonene på befolkningens vegne.

Direkte demokrati har vi ikke i noen moderne stat. Heller ikke i noen moderne bedrift. Det er nemlig en styreform for små og uutviklede bedrifter.

I vår etat har det indirekte demokrati utviklet seg gjennom interesseorganisasjoner. Og våre representanter har deltatt i arbeidet med de innledningsvis nevnte dokumenter. Derfor er det nå på tide at vi slutter med produksjonen av stadig nye organisasjonsplaner, og i stedet gjennomfører de som er opplest og vedtatt. Både "Nye Driftsformer", og "Forslag til organisering av fylkenes anleggsdrift" har den nødvendige fleksibilitet. Det er bare for den øverste ledelse å innføre nødvendige endringer.

Dersom vi ansatte ikke kan akseptere dette, skal vi få erfare at de politiske myndigheter en dag innfører "solnedgangsloven" også for vår etat. Det er en lov som sikrer oss en myk overgang til annet arbeid- eller pensjonisttilværelse. La oss håpe det ikke vil skje.

Defekte motorvarmere

Folk fra Time elverk har funnet en del defekte motorvarmere i bruk på Jæren, forteller Jærbladet. Karosseriet på bilen ble strømførende, noe som kan være livsfarlig i visse situasjoner.

NEMKO har gjort undersøkelser og funnet at tendensen går igjen på en viss type motorvarmere. Typen har

vært godkjent i Norge, men det viser seg at isolasjonsstoffet som har vært i bruk ikke holder mål. I visse tilfeller har motorvarmeren vist seg å være defekt etter noen få timers bruk.

Typegodkjennelsen for denne motorvarmeren er nå trukket tilbake, forteller Jærbladet.

Breiland brøytstasjon

Av Alfred Rake

Breiland brøytstasjon er ein ettertrakta feristad for dei tilsette i vegvesenet. Alfred Rake gir i denne artikkelen ein kort historikk om korleis han vart bygd.

Riksveg 13 frå Hjelmeland til Tøtlandsvik er omlag 20 kilometer lang. Høgste delen av vegen ligg omlag 250 meter over havet. Her var det ofte vanskar med vedlikehaldet vinterstid. Snøfall og storm kunne sperre vegen i dagevis.

Med stigning på 1:6,5 (15 prosent) var det store problem for brøytebilen, både oppover og nedover.

Vegvokter Ragnvald Sæbø kom med ideen om å bygga ein brøytstasjon på Breiland, omlag midtvegs mellom Hjelmeland og Tøtlandsvik. Breiland ligg omlag 200 meter over havet, og skulle vera eit høveleg utgangspunkt til både sider, meinte Sæbø. Avd.ing. G. M. Sømme fann forslaget både klokt og praktisk, og vi fekk i oppdrag å finna ei høveleg tomt.

Vegvokter Sæbø var så lommekjent i området at han straks visste plassen for ein brøytstasjon.

Den utpeika tomta var 40x50 m og låg i felleseige for Breilandsgardane. Hos grunneigarane møtte vi berre velvilje. Kjøpesummen var på 1000 kroner, og det vil vel i dag helst måtte kallast ei gåve. Summen skulle delast etter skyldmark, og det var dei som berre fekk nokre få kroner utbetalt. Nå til dags ville vel ein slik godviljug handel blitt stoppa av restriksjonar og byråkrati!

Men dette var berre første steget på det som skulle bli brøytstasjonen på Breiland. Nå måtte det utarbeidas byggeplanar, og det måtte søkast om løyvingar.

Vi fekk uventa gode kort på handein gåvepakke datt rett ned i fanget på oss: "gratis" byggematerialer.

Vegvesenet hadde på den tida ei stor anleggsbrakke ståande tom etter anlegget Botne-Jøssang i Strand kommune. Det var eit tømmerhus i 1½ høgde på 36x9 m, med utvendig og innvendig pløgd tre-toms plank og fint tømmer på alle vis.

Her var byggemateriale i overflod.

Men dette huset var utsett for herjingar av mange slag. Ingeniør Arne Njå og eg var på synfaring ein sumardag i 1955. Vi fann då at huset hadde vore nytta. Eit rom var låst med kjetting og hengelås. Det fant vi meir enn mystisk! Njå klatra opp på på akslene mine og fekk sjå inn i det skjulte - fulle gassballongar med skummande sats i rekke og rad langs veggane. Heimbrenning i stor stil. Her hadde vi altså funne den argaste konkurrenten til Vinmonopolet.

Njå vart alvorleg - her må handlast raskt og effektivt, huset må rivast. Alle materialer køyrer vi til Årdal og lagrar på tomta til Vegvesenet.

Då vi kom med lastebil og rivingsfolk dagen etter, var det i siste liten. Ein svær haug med plank og bord var alt komen ut på tunet, ferdig for henting. Her kom vi ein eller annan hyttebygger i forkjøpet.



Breiland brøytestasjon.

Foto: Arnulf Follaug

Huset vart rive, og vi fekk berga det meste av materialane. Desse førsteklases pløgte planker og golvbord vart altså det vi i dag så stolt kaller

”Hotell Breiland”.

Vegkontoret vart kobla inn for fullt. Ein slik stasjon måtte vel og kunne nyttast til meir enn berre snøbrøyting?

Funksjonarane ved vegkontoret kom med i planlegginga. Ferieopp-hald, friluftliv og Weekendar for vegvesenets folk var gode argument for å få til ei nyttig og praktisk utfor-ming av bygningen. Kursverksemd og samankomster av ymse slag måtte og med fordel kunne avviklast på ein så ideell stad som Breiland.

Pensjonert vegsjef Olav Ødegård vart engasjert som arkitekt, med rådgjevande assistent førstesekretær

Arvid Simonsen. Og at planarbeidet nå låg i dei beste hender, var det ingen tvil om. Det kom og løyvingar - kr. 80 000,- til bygging av brøytesta-sjonen på vegvesenets tomt ”So-lhaug” på Breiland.

Men var så dette berre ein brøyte-stasjon?

Det var delte meiningar om det.

Vi meinte helst det var eit høg-fjellshotell i luksusklassa: 8 soverom med 20 senger, førsteklases kjøk-ken, peis-stove, vannklosett, varmt og kaldt vatn, finsk badstu, solve-randa og flaggstang.

Fjernsyn og telefon var ikkje med i planane - det kom først nokre år seinare, saman med elektrisk straum.

Kontordamene på vegkontoret gjekk ivrig i gong med innkjøp av kjøkkenutstyr, syng av gardiner, sengetøy m. m.

Det meste av grunnarbeidet og

tømmerarbeidet vart utført av dei faste arbeidarane til vegvesenet sumaren 1959.

Seinhaustes same året vart brøytestasjonen offisielt opna. Folk frå vegkontoret, med vegsjef Trygve Gimnes i spissen sette eit høgtideleg preg på festen.

- Her manglar nærre på ingen ting, sa Gimnes mellom anna. Det einaste eg ba om å få med, var eit enkelt spiskammers. Men det er visst og det einaste som mangler.

Brøytestasjonen på Breiland har nå vore i bruk i over 20 år.

Både somar og vinter er det stor søknad, og trangt om opphaldsløyve på Breiland.

Det er her på sin plass å gå attende til utgangspunktet: mannen bak ideen, som i alle år har ofra fritid og helgefred på tilsynet og vakthald på Breiland - Ragnvald Sæbø. Han har i alle år vore ivrig med i alt vedlikehaldsarbeid på brøytestasjonen, han vart difor også offisielt tilsett som ulønna "Vaktmeister".

Men alderen krev sitt. Sæbø var 80 år sist sumar, og han har nå måtte be seg friteken.

Vegvesenet er denne mannen stor takk skuldig.

Og til slutt eit sitat frå første side av hytteboka, skrivne ein gong seinhaustes i 1959:

TIL BREILAND

Fryd deg over livet i skog og ved strand.

Ta turen hit så ofte du kan.

Slapp av og kvil deg midt på dagen.

Hald magen i orden, det er hovedsagen.

Ver måteholden med mat og drikk.

Men framom alt: Øv sjølvkritikk.

Alfred Rake

Ragnvald Sæbø

Moi veggarasje avlevert

Av Ole Handeland

Moi veggarasje ble offisielt overlevert til brukerne i begynnelsen av januar. Og la det være sagt med det samme - de som arbeider i området har nå fått et ypperlig bygg.

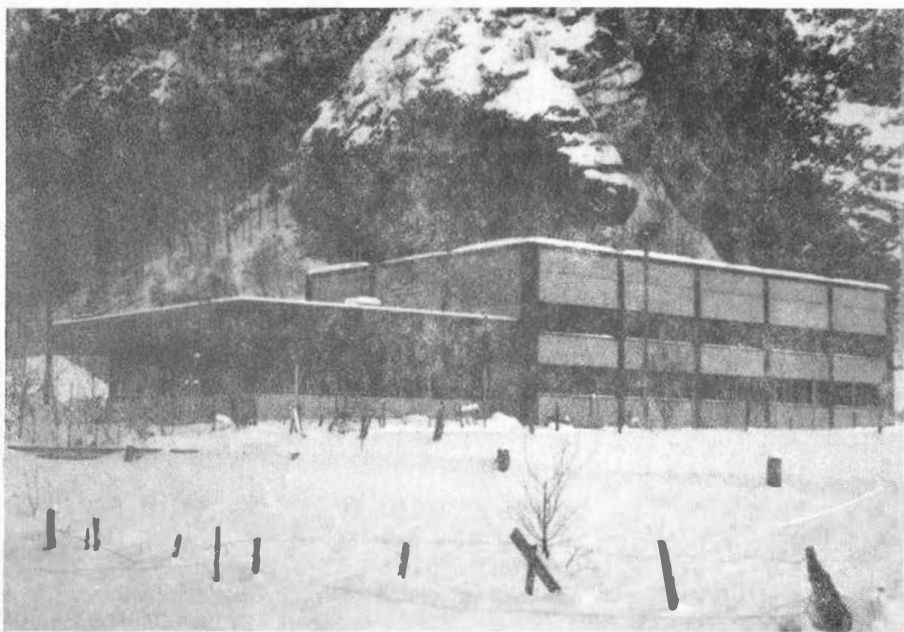
Bygningen er på omlag 400 m² og har kostet 2,7 mill. kroner. Den inneholder varmgarasje med verksted, kaldt lager, tilfluktsrom og det som kommer under fellesbetegnelsen sosiale rom. I denne kategorien finner vi to kontorer, garderobe med to dusjer, toaletter og spiserom med kjøleskap og kokemuligheter.

Veggarasjen ligger ved fylkesveg 3 mot Eik, omlag 500 meter fra E18. Tomten ble kjøpt inn til vegvesent i 1972.

Oppvarmingen er et kapittel for seg. Det er tatt i bruk varmegjenvinning, noe som gir store besparelser i kraftforbruket. Varmen fra "brukt" luft tas ut i en såkalt varmeveksler og brukes til å varme opp frisk luft. For den som ikke vet hva varmeveksler er, kan vi opplyse at kjøleskap også bruker varmeveksler, da er vi ute etter å bli kvitt varmen. Fabrikanten opplyser at anlegget kan gjenvinne 80 prosent av varmen i den brukte lufta.

Ved avleveringen var vel 30 gjester til stede. Det var folk fra vegvesenet, entreprenører, arkitekter, Lund kommune og pressen.

Veggarasjen ble overlevert ved en



Moi veggarsasje.

Foto: Ole Handeland

Vi har her samlet noen av de som arbeider i Moi-området, foran den "gamle" veggarsjen

Foto: Ole Handeland



nøkkeloverrekkelse som er blitt en tradisjon i Rogaland. Nøkkelen gikk fra hand til hand, fra arkitekt, via Vegdirektoratets representant, Vegsjefen, Driftssjefen og endte hos vegmester Alfred Lillehammer.

Audun Løken fra Maskinavdelingen kunne opplyse at det var sjettede gang nøkkelen var blitt overlevert i forbindelse med avlevering av et nytt bygg. Siste gang var i 1975, og vegsjef Danielsen mente det var for lenge siden - det tyder på at vi har fått bygge for lite de siste årene, sa han.

Sivilingeniør Bjørn Bjørnstad A/S,

som har vært arkitekt og konsulent for byggingen overrakte et veggur med inskripsjon til vegmester Lillehammer, mens hovedentreprenøren Ing. Thor Furuholmen A/s ga et maleri til veggarsjen. Lillehammer satte øyeblikkelig ned en hurtigarbeidende komite for å bestemme hvor gavene skulle henges opp.

Underentreprenørene for bygget har vært:

Ventilasjon: Aaircomfort.

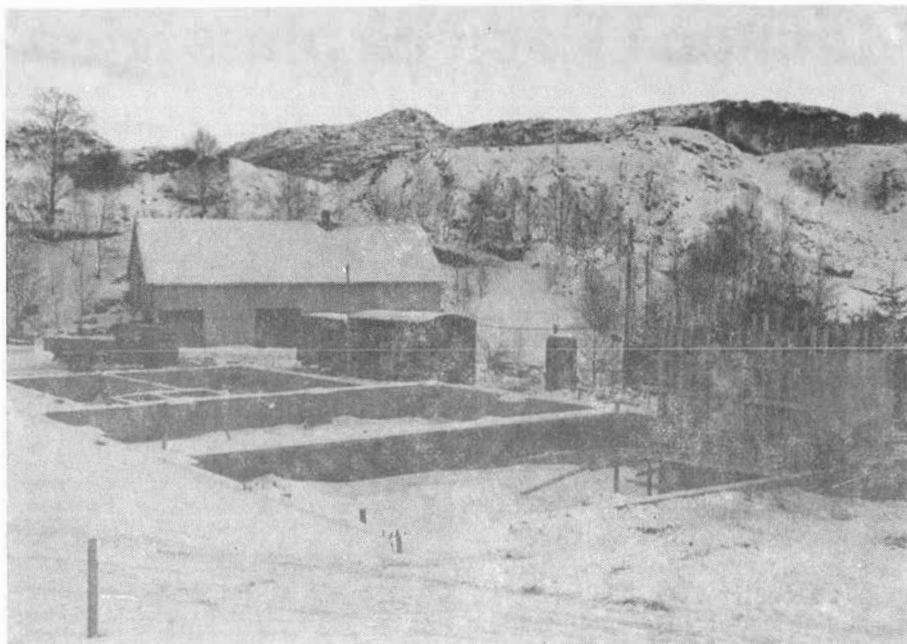
Elektriske opplegg: Bryne Elektriske A/S.

Rørleggerarbeid: Birkeland Rør.

Driftssjef Arne Njå overrekker nøkkelen til vegmester Alfred Lillehammer.

Foto: Ole Handeland





Arbeidet med ny veggarsjje på Vikeså er godt i gjenge.

Foto: Ole Handeland

En ny holdning

I forrige nummer av Ryggavegen hadde tillitsmenne fra NIF/SVE Rogaland et innlegg i "Tillitsmannens spalte" under tittelen: "En ny holdning". I den forbindelse ønsker vi å presisere følgende: Henvendelser fra ledelse og foreninger har foreløpig ikke gitt konkrete resultater. Ingeniørene og sivilingeniørene finner derfor å måtte ty til sterkere midler for å sette søkelyset på problemet. Vi ønsker problemet løst snart, for derved å forhindre ytterligere skadevirkninger.

I denne forbindelse tror vi det er riktig å vise hvilken innsats mange av

de ansatte gjør utover vanlig arbeidstid.

Vi er av den formening at ekstraarbeid bør pålegges av ledelsen, for derved å få en riktigere prioritering av oppgavene samt å få registrert *all* overtid. Det er også av betydning at vår ledelse er klar over all overtid ved kontoret.

Vi vil til livs alt ekstraarbeid som ikke blir registrert, fordi vi tror dette bidrar til å skjule problemene og utsette en løsning av disse.

Det er på denne bakgrunn vi finner slikt arbeid ukollegialt og lite samfunnstjenlig.

For NIF/SVE

T.K. Lone, J. O. Aanderaa

Mannen i Løen på plass igjen

Den gamle bautasteinen ved Svalestad i Helleland er nå kommet på plass etter å ha ligget bortgjemt i om-lag 25 år. Lokalt ble steinen kalt Mannen i Løen og stedet den sto Svalestadløen.

Harald Polden fra Helleland forteller at ridevegen i gammel tid gikk over Svalestadåsen, mens fotfolk kunne ta seg fram over opplødde, grove gangsteiner langs fjellveggen.

I 1830 ble det anlagt kjøreveg forbi Svalestadløene, og til minne om vegbyggingen ble det reist en bautastein med årstallet 1830 innmeislet.

Da vegen (nåværende E18) skulle utvides noe etter 1945, ble bautasteinen tatt ned og lagt til side, "inntil videre", som det het.

Og "inntil videre" varte altså til desember i fjor, da vi igjen fikk opp et av de gamle vegmerkene vi bør ta vare på.



Dersom trykken færer fint fram med bildet, skulle det være mulig å lese årstallet 1830 på steinen.

Bautasteinen løftes på plass.

Foto: Tore Tagholdt



Dikt

Dikt er ikkje dagleg kost i redaksjonen. I byrjinga av januar kom det likevel inn to frå Torleif Halvorsen, som arbeider på anlegget Sauda-sjøen-Ropeid.

Det første har Halvorsen ikkje sett tittel på.

Anleggsbestyrer Olav Kleven
alt er godt i dine spor.
Styrke, rett og folkeveitt,
syner du har alltid rett.

Alle i din heiagjeng
ropar til deg kom igjen,
nå skal du få høyra smell
frå Ytre Varstad tunnel

Ærøst skal du, kjære venn,
før du leggjast skal - i seng
av ømme og følsomme hender.

Så sov nå godt og trygt,
gløym alt som før var vondt og stygt.
Gå du i draumen inn,
tenk på songen din.

Når du i søvnen svevar
og flyt på bølja blå,
tenk då på
alle dine små
som til Kärstø måtte gå.

Under en fremmend himmel

Under en fremmend himmel
i sol og regnversdag
eg luffa med mi skreppe
på leiting etter mat.

Slik eg gjekk i dagevis,
dreiv langs vegen lang,
til dess eg måtte setja meg
og kvila meg eit grann.

Gjennom dagens hete
i støv som gloraudt gull
eg la meg ned på jorda
og sovna om ei stund.

Mang ein gong eg låg der,
fraus under teppet mitt.
Magen han rumla og braka,
song reint uhyggjeleg.

Ofte eg stod opp om natta,
rusla rundt ikring.
Moskitoen dreiv og plaga meg,
han ga meg ingen blund.

Andre gongen eg drøymde så fagert,
då rulla eg rundt og rundt
til dess eg vakna dirrande
i kalde morgonstund.

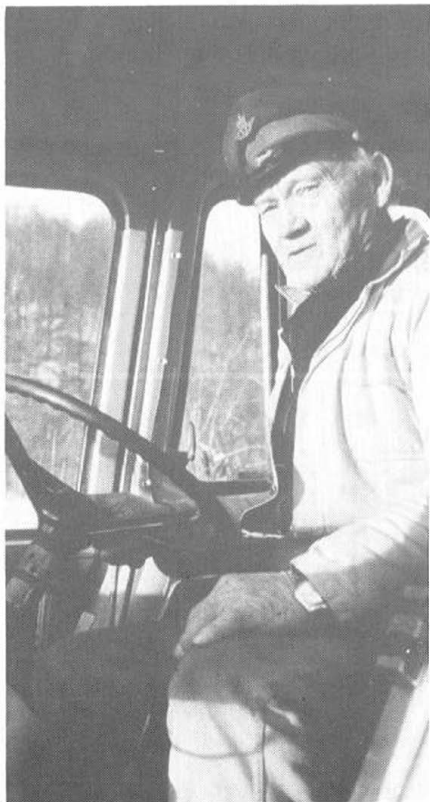
Torleif Halvorsen skreiv dette diktet i 1969 medan han var i Australia.

Vi lover å koma attende med meir om dikteren på Sand.

Skulle det vera andre som puslar med diktning eller anna sänn på si', vil vi gjerne høyra frå dei.

Maskinfører Gunvald Tjøstheim

Av Kasper Fjelde



Gunvald Tjøstheim bak rattet

Vi gamlekarane i Statens Vegvesen vert også eldre etter kvart. Alderen krev sitt, og dei lovfeste aldersgrenser er urokkelege. Og nå har dette regelverket råka ein av våre trufaste slitarar her i Distr. 3 ved Tau Vegstasjon.

Det var akkurat idag for 69 år sidan, 11. januar 1913, at Gunvald Tjøstheim melde seg som verdensborgar.

Stort sett vart vel livet for han som for alle andre som vaks opp i dei harde 30-åra, med arbeidsløyse og tronge kår. - Tidleg viste han givnad og anlegg for maskin, motor og mekanikk. Han fekk seg tidleg tak i ein gamal lastebil, og dreiv lastebiltransport i mange år. Sidan gjekk han maskinistskulen, og som maskinmann reiste han mange år i utenriksfart.

Kom så tilbake til "landjorda" att, og vart maskinist hos Fjeldhammer Brug. Han kjørte asfaltmaskin i mange år, og hadde mange oppdrag omkring i fylket.

Det vart så ledig stilling som maskinfører i Vegvesent på Tau. Denne stilling søkte han og fekk, og har sidan 1.12.1965 vore traktor- og høvelkjører i Distr. 3. Arbeidsområdet har vore stort og krevjande, Forsand, Strand og Hjelmeland. Men han var alltid den same, pliktoppfyllande og smilande og sette si ære i å gjere godt arbeid. Og han stod sjelden eller aldri i beit. Han var ein sann meister i sitt fag som kunne handtere og manøvrere sin veghøvel under alle slags urimelege forhold.

Han Gunvald er ein utruleg nevenyttig kar også utanom Vegvesenet. Sjømannen i seg tok han med seg heim. Han har som hobby drive som båtbygger. Heime i hagen står eit "Skipsverv" i miniatyr. Fleire motorbåtar i full utrustning er blitt sjøsette i Tauvågen. Og fleire vert det nok. Pensjonisten Gunvald er den same hendige og humoristiske, også etter at han har fylt 69 år i dag den 11. januar 1982, og vi her på Tau Vegstasjon ynskjer deg mange gilde år med god helse og interessant hobby-arbeide.

Takk for gilde år og godt samarbeid.

Riksveg 502:

Vanskelig sprengningsarbeid

Av Ole Handeland

Arbeidet på den siste anleggsparsellen i forbindelse med omleggingen av rv 502 mellom Eigerøy bru og Eie stasjon i Egersund er i full gang. For tiden foregår et sprengningsarbeid som er svært komplisert.

- Vi har flinke folk i arbeid på anlegget, dessuten har vi satt sikkerheten i høysetet, så jeg tror det skal gå bra, sier Karl A. Egeli.

Ved sprengningsstedet ligger det to hus tett ved på den ene siden og jernbanelinje på den andre.

Det skulle gå fram av dette bildet hvor tett hus og jernbane ligger inntil anleggsstedet.

Foto: Ole Handeland





Leif Ystebø og Kaspar Knubedal gjør klar til sprengning.

Foto: Ole Handeland

- Vi tror det lønner seg å gå litt forsiktig fram, sier Egeli. Tenk bare på hvor mye det ville koste dersom vi skulle ødelegge skinnegangen eller strømførende ledninger for NSB.

Før arbeidet kom i gang var Arnulf Follaug fra Hoved- og detaljplanseksjonen på stedet og registrerte tilstanden på husene som ligger nær-

mest. Det er også montert et instrument som registrerer eventuelle rystelser i forbindelse med sprengning på det ene huset.

Anleggsparsellen strekker seg fra Lauvås tunnel til Eie stasjon - omlag 500 meter. Det vil koste rundt 4,5 mill. kroner. Det arbeider åtte mann på anlegget, og de sprenger etter NSB's togtabeller.

Egeli regner med å sette trafikk på denne anleggsparsellen omkring årsskiftet 1982/83. Resten av anlegget Eie stasjon - Eigerøy bru var ferdig sommeren 1980.



Det skal en del matter til ved denne type sprengning.

Foto: Ole Handeland

Rekeland – Saurdal

Av Ole Handeland

På anlegget Rekeland-Saurdal på riksveg 44 i Sokndal kommune pågår arbeidet for fullt.

Anlegget er på omlag 1,5 km og er kostnadsregnet til 4,5 mill kroner.

- Vi hevet veglinjen omlag en meter og oppnådde dermed massebalanse, forteller Asbjørn Oddane. Der sparte vi nok en god del penger.

Arbeidet på parsellen begynte et-

ter ferien i fjor, og skal etter planen være avsluttet innen årsskiftet 1982/83.

- For tiden driver vi stort sett med sprenging og flytting av masser, forteller Oddane, det er fint vinterarbeid, og hittil har alt gått greit. Selv en myr som var opp til 10 meter dyp voldte ikke store problemer, men det gikk naturlig nok med mye masse i den.

Det skal flyttes store masser på anlegget.

Foto: Ole Handeland





Einar Hellenen i arbeid.

Foto: Ole Handeland

Ny informasjonssjef i Vegdirektoratet

Ragnar Lie (48) er ansatt som informasjonssjef i Vegdirektoratet. Han kommer fra Norges Rutebilerforbund, der han fra 1977 har vært redaktør og informasjonssjef.

Ragnar Lie har tidligere jobbet med informasjon i Norsk Hotell-og Restaurantforbund og Mekaniske Verksteders Landsforening. Han har presseerfaring fra Moss Arbeiderblad, Fremtiden og NTB.

Ragnar Lie er utdannet ved Journalistakademiet, har tatt det danske journalistkurset ved Universitetet i Århus og har cand.mag-eksamen fra Universitetet i Oslo, med fagene statsvitenskap, historie og engelsk.

Han tiltrer stillingen i Vegdirektoratet 1. april.

Fordeling av velferdsmidler

Velferdsmidlene for 1982 ble fordelt på forhandlingsmøtet i januar. Totalt er det kr. 80 000 til disposisjon. Ved fordelingen er det tatt utgangspunkt i antall ansatt i hvert område (enhet).

Midlene ble fordelt slik:

Område 1, Haugesund	kr. 6.500
Område 2, Sand	kr. 6.500
Område 3, Tau	kr. 3.700
Område 4, Bærheim (inkl.lab.)	kr. 7.000
Område 5, Dirdal	kr. 2.700
Område 6, Nærbø	kr. 2.000
Område 7, Egersund	kr. 6.300
Vegkontoret	kr. 10.000
Biltilsynet i Haugesund	kr. 1.500
Biltilsynet i Stavanger	kr. 3.500
Biltilsynet i Egersund	kr. 1.000
Innkjøp av filmer	kr. 2.000
Kryssordpremie Rygjavegen	kr. 200
Avslutningsar. pensjonister	kr. 5.000
Pensjonistforeningen	kr. 5.000
Idrettslaget	kr. 9.000
Reserve	kr. 8.100

Tillatt å montere egne kjørelys

Fra 1. januar i år tillater Vegdirektoratet at det monteres særskilt godkjente kjørelys til bruk om dagen. Som tidligere kan bilførerene også benytte nærlys som kjørelys.

Kjørelysene skal være koblet slik at de automatisk tennes når motoren startes. Når bilens vanlige lys tennes, skal kjørelysene automatisk slås av.

Lyktene må plasseres slik at avstanden mellom de lysende flatene er minst 60 cm. Avstanden til retningslys må være minst 10 cm. Lykter som monteres skal være typegodkjent av Vegdirektoratet.

Forkortelser

Forkortelser er i seg selv en uting, men en hendig uting for den som kjenner betydningen. Etter anmodning skal vi forklare noen av de mest brukte på vegkontoret.

V	- Vegsjef
D	- Driftssjef
P	- Plansjef
B	- Biltilsyssjef
Adm.	- Administrasjonssjef
A	- Anleggsavdelingen
Vv	- Vedlikeholdsavdelingen
M	- Maskinavdelingen
Lab.	- Distriktslaboratoriet
I	- Innkjøpsseksjonen
Vern	- Verneleder
HDS	- Hoved- og detaljplanseksjonen
G	- Grunnseksjonen
TT	- Trafikkteknisk seksjon
Ok	- Økonomiseksjonen
Rs	- Regnskapsseksjonen
Ps	- Personalseksjonen
Kt	- Kontorteknisk seksjon
Ks	- Kasserer

Eksp.	- Ekspedisjon
Kop.	- Reprotjenesten
KOS	- Konstruksjonseksjonen
Ark	- Arkiv
Info	- Informasjonstjenesten
POU	- Personal- og organisasjonsutvikling
PPP	- Personalplanleggingsprosjektet
LTP	- Langtidsplanlegging
	- Eller Liker Trynet På'n
FTU	- Fylkestrafikksikkerhetsutvalget

Det finnes sikkert en rekke andre, både på vegkontoret og andre steder i vegvesenet. Har du noen, så send dem til Ryggvegen.

Oppsynsmannsrapporten

Resultatene av "Prøveprosjektet i Haugesundsområdet" begynner nå å vise seg. Saken var oppe på forhandlingsmøtet i midten av januar og det var enighet mellom ledelsen og organisasjonene om følgende:

* Vegvesenet organiseres etter bindeleddsprinsippet, med supplement av matriseorganisasjon (se Ryggvegen nr. 2/81).

* Ordningen med økonomisk anleggsområder gjennomføres

* Det etableres ledergrupper innen anleggs- og vedlikeholdsdriften. På Bærheim vegsentral dannes det også en ledergruppe for maskindriften.

* Det opprettes delvis selvstyrte grupper hvor det er interesse for det og enighet om det.

* Det etableres samordningsgrupper ved alle vegstasjonene. Hvem som skal være med i gruppene avgjøres når organisasjonsplanen for anleggsavdelingen er avklart.

* Anleggsavdelingen organiseres i tre distrikter.

Norge rundt på Sokn - Askje

Av Ole Handeland

NRK-Rogaland gjorde opptak for Norge Rundt på fylkesveganlegget i midten av januar i år. Vi hadde en nærmere presentasjon av anlegget i Ryggjavegen nr. 3/81.

- Det var først og fremst kombinasjonen av vegbygging og nydyrking av jord som fattet vår interesse, sier programsekretær Einar Haukaas.

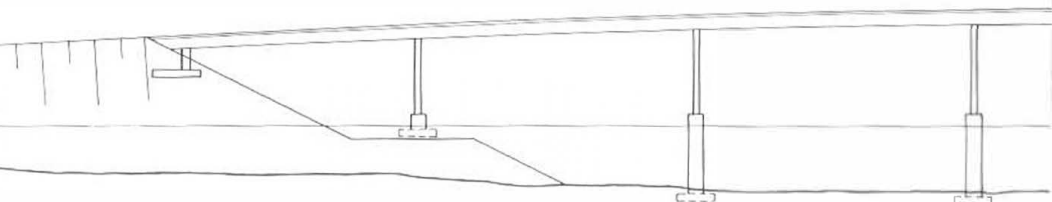
Prosjektet har stått på planen i lengre tid, kan Haukaas fortelle. Norge Rundt-redaksjonen i Oslo sa ja til et innslag om anlegget allerede tidlig i fjor høst. Men været i høst har gjort det nærmest umulig å transportere stein fra de nydyrkede arealene til bruffyllingene.

NRK-teamet gjorde opptak av ny-



Fyllingene er kommet et godt stykke ut i sjøen på begge sider.

Foto: Ole Handeland



Slik kommer brua til å se ut ette



Formannen i Mosterøy Steinlag, Nikolai Edland, intervjues av Einar Haukaas. Ved kamera Hans E. Voktor og ved videooptakeren Trude Midtlien.

Foto: Ole Handeland

dyrkingsarbeider, transport av stein, maskiner i arbeid på brufyllingene og intervju med et par bønder.

Haukaas forteller at innslaget antakelig blir på omlag fem minutter og sendes i løpet av februar.

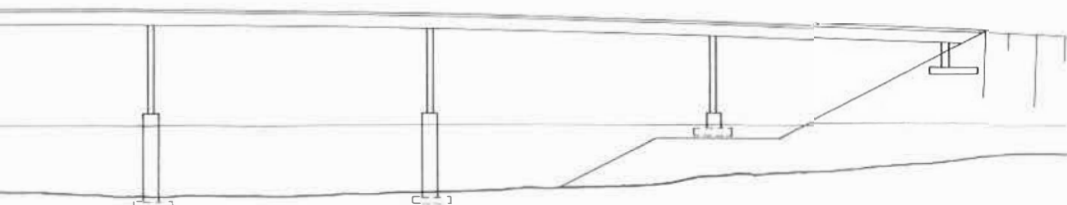
Vi kan forøvrig fortelle at anlegget er godt i gang - vejen er stort sett grovplanert fram til begge sider av brua, og brufyllingene strekker seg

omlag 100 meter ut fra land på begge sider.

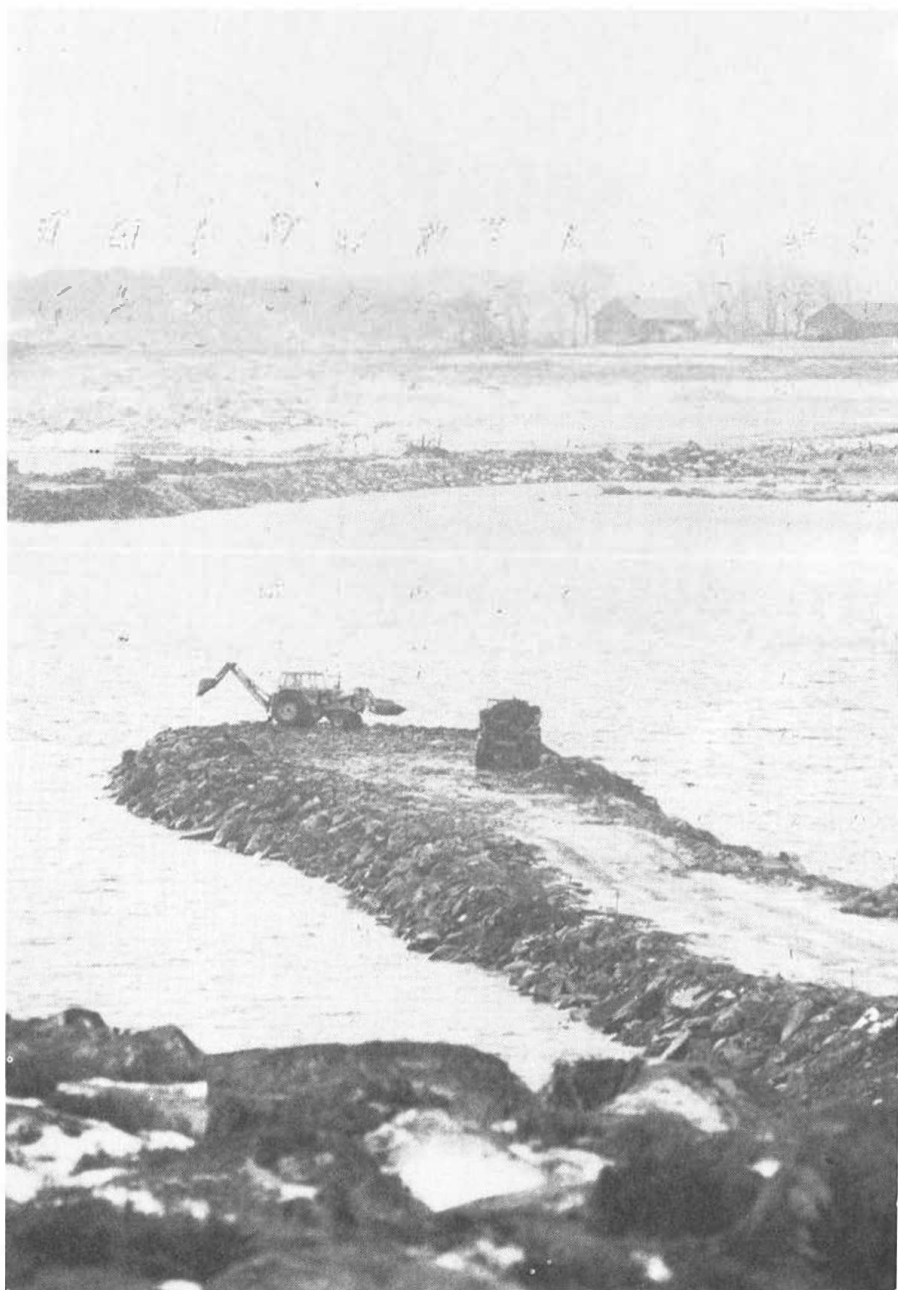
Anlegget er totalt på 3770 meter.

Bruplanene er blitt noe omarbeidet, brua blir på omlag 240 m, mens vi oppga 320 m i Rygjavegen nr. 3/81.

Etter dette blir fyllingene endel lengre, og det kommer til å gå med bortimot 100 000 m³ stein i dem.

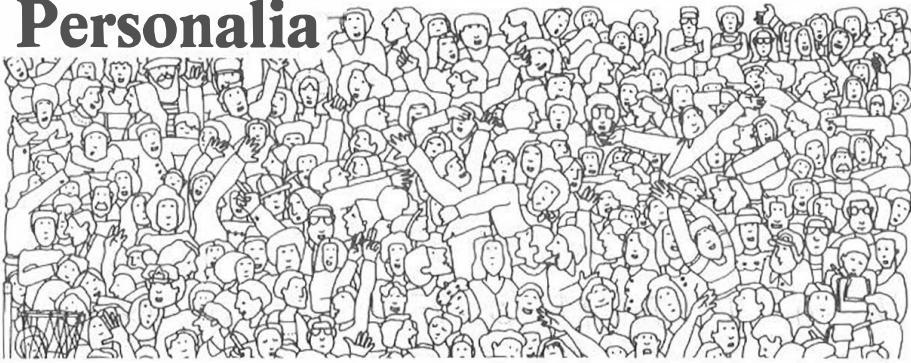


planene som foreligger i dag.



Fyllingene strekker seg ca 100 meter ut i sjøen.

Personalia



Vi ønsker følgende velkommen til vegvesenet:

Rolf A. Mygland,	ingeniør,	Motorveggruppen
Bjørge Heidi Helgesen,	kont.ass.,	Biltilsynssjefen
Hilde Kloster,	kont.ass.,	Trafikkteknisk seksjon
Jan Olav Skogland,	overing.,	Kårstø
Anne Lise Hetland,	kont.ass.,	Anlegg, Vigrestad
Trond Tjelle,	avd. ing.,	Biltilsynssjefen
Tønnes Gausland,	konsulent,	Biltilsynet i Stavanger
Thor Gjerde,	konsulent,	Økonomiseksjonen
Elsa Vervendal,	kont.ass.	Bærheim vegsentral
Torhild Jørgensen,	kont.ass.,	Biltilsynet i Stavanger
Gerd Gravdal,	kont.ass.,	Regnskapsseksjonen
Ingvar Engstad,	avd. ing.,	Maskinavdelingen
Leif Erik Haugen,	avd.ing.,	Hoved- og detaljplanseksjonen

Disse har sluttet, og vi takker for samarbeidet:

Torbjørn Tjørhom,	Vedlikehold, skilt og oppmerking
Roar Frøiland,	Grunnseksjonen
Georg Ullenes,	Økonomiseksjonen
Ingrid Bygdevoll Ormøy,	Kontorteknisk seksjon
Ellen Rovik,	Bærheim vegsentral
Liv M. Oftedal,	Biltilsynet i Stavanger
Hilde Rosnes,	Trafikkteknisk seksjon
Lidvar Bjørkelund,	Vedlikehold, område 5

Disse har sagt opp og slutter innen utgangen av mars.

Vi benytter anledningen til å takke for samarbeidet.

Tor Kåre Austerheim,	Anlegg, E 76
Øydis Mortvedt,	Kontorteknisk seksjon
Per Velde,	Anlegg, E 76
Njål Lovra,	Vedlikehold, område 3
Åge Grude,	Anlegg, Tau
Sveinung Havrevoll,	Anlegg, Suldalsvegen
Eva Flatebø,	Maskinavdelingen

KRYSSORD NR. 1 - 1982

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

Innsendt av

.....

Adresse

.....

Kryssordet er laget av
Elin Fredriksen

Løsningen sendes Rygjavegen,
Statens Vegvesen, Postboks 197,
4001 Stavanger
innen 20. mars 1982.

KRYSSORD 1/82
LODDRETT

1. Genuin
2. Idrettsmann/kvinne
3. Sjarm
4. Tysk elv
5. Pronomen
6. Frost
7. Tykke
8. Smile
9. Merke
10. Samling
12. Bakverk
16. Udlåd
18. Adv.
20. Senere
21. Poststed i Hedmark
24. Rovdyr
26. Fly
27. Gruvegang
28. Am. by
29. Sier
30. Seksjon (Vegkontoret)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
T	I	L	T	A	K	H	A	T	T	A	R
13				14			15				
O	K	E	R	S	L	Ø	V	R	Y	G	E
16				17			18			19	
M	O	N	A	L	I	V	E	I	N	A	R
20		21				22	23				24
M	N	S	P	O	R	L	Y	N	E	R	U
	25					26		27			
E	A	M	P	E	R	E	M	S	T	I	L
28		29	30			31		32		33	
L	B	A	R	R	E	S	T	E	R	E	R
34		35		36		37	38		39		
I	B	N	Y	T	T	E	E	L	E	G	I
40				41		42	43	44	45		46
T	A	N	N	V	E	R	K	E	N	R	O
47	48	49				50		51		52	53
E	D	A	M	E	R	O	K	S	E	E	F
54		55	56		57			58	59		
N	R	V	E	N	N	S	K	A	P	P	R
60				61		62	63		64	65	
N	A	I	V	D	E	I	L	A	Å	S	E
66		67		68		69					
A	R	S	A	E	O	N	A	B	I	I	D

- VANNRETT
1. Glimrende
 7. Hell
 11. Dyr
 13. Etternavn
 14. Like
 15. Farge
 17. Hote
 19. Drikk

- LØSNING
KRYSSORD NR. 5/81
- Vinnere:
1. premie: Sissel Beck, Vegkontoret
 2. premie: Solveig Eik, Møre og Romsdal Vegkontor
- Det kom bare inn 19 løsninger denne gang.
- | | |
|----------------------------|----------------------|
| 22. Vokaler | 44. Etterlyse |
| 23. Sittested for utvalgte | 45. Adv. |
| 25. Off. organisasjon | 46. Husdyrmat |
| 27. Fot | 49. Fisk |
| 28. Skubbe | 50. Øyeblikkelig |
| 31. Parti | 51. Frukt |
| 32. Svar | 53. Frisk |
| 33. Røre | 56. Konjuksjon |
| 34. Bak | 57. Fremdriftsmiddel |
| 35. Moderne | 59. Agn |
| 36. Tror | 60. Tøy |
| 38. Overbevisning | 61. Oslo idrettslag |
| 40. Feste | 62. Frø |
| 43. Alm. forkortelse | 63. Pudder |

Sysselsettingen av anleggsdriften fram til 1985

Av Halvor Folgerø

I forrige nummer av Ryggjavegen tok Folgerø for seg utviklingen i anleggsdriften i perioden 1978-81 og drøftet arbeids-situasjonen for 1982.

I denne artikkelen tar han for seg sysselsettingen fram til 1985.

Utgangspunktet for disse betraktningene er langtidsplanene som trekker opp hovedmålene for vegvesenets virksomhet. Stortingsmelding nr. 80 for 1980/81 behandler Norsk Vegplan for riksveger for 1982-85.

I denne perioden vil totalsummen av bevilgningene til anlegg og vedlikehold på riksvegene holdes konstant. Det er fortsatt økning i vedlikeholdskostnadene, og det betyr at investeringene vil avta. Regnet i faste priser vil den årlige nedgangen være på 1,8 prosent.

For fylkesvegene foreligger det ikke tilsvarende dokument. Fylkestinget vil trolig behandle langtidsplanen for fylkesveger i løpet av våren.

Investeringsrammer

De foreløpige investeringsrammene for riks- og fylkesveganlegg for perioden 1982-85 er:

Riksveganlegg	343 mill kr
Fylkesveger	110 mill kr
Sum	453 mill kr

Tallene er regnet i faste priser. De 110 mill kr til fylkesveger omfatter trafikksikringstiltak, men ikke utbedringer. Det administreres av vedlikeholdsavdelingen.

Til sammenligning kan jeg nevne at vi i perioden 1978-81 brukte ca.

600 mill kr til riks- og fylkesveganlegg, regnet i 1981-priser.

Vi vil også i årene 1982-85 få ekstra midler stilt til disposisjon, jeg tenker da særlig på Kårstø-prosjektet og en del kommunale forskotteringer. Likevel vil vi ha betydelig mindre til rådighet enn vi brukte i perioden 1978-81.

Endelig blir det påpekt at hensynet til en effektiv og økonomisk arbeidsdrift må være avgjørende på lang sikt. Dersom ikke andre løsninger er mulig, kan oppsigelse av fast ansatte bli konsekvensen.

Jeg vil også nevne at vi i den senere tid har fått sterke signaler fra den nye ledelsen i Samferdselsdepartementet om at fremtidige nedskjæringer i bevilgningene også vil måtte gå ut over etatens egen drift, og ikke - som hittil - stort sett gå ut over entrepriser.

Utvikling i anleggsdriften i Rogaland

Vi regner - som nevnt i Ryggjavegen nr. 5/81 - ikke med å få problemer med sysselsettingen i 1982. Den første overføringen av folk fra Ryfylke til Haugesund/Tysvær-området har funnet sted. Til høsten vil det trolig være behov for en ny beordring, denne gang til Stavanger-området. Vi skulle da ha en rimelig balanse mellom arbeidstakere og oppgaver i de forskjellige delene av fylket for 1982 og 83.

Det er viktig å finne det "riktige" forholdet mellom drift i egen regi og entreprise. Dette må nødvendigvis

bli en løpende vurdering. Spørsmålet vil bli tatt opp i forbindelse med vurderingene av den totale arbeidssituasjonen i fylket.

Hovedmålsetting for sysselsettingen de nærmeste årene

På kort sikt er det blitt godtatt at hensynet til sysselsettingen av egne ansatte kommer i første rekke, og at reduksjonen i aktiviteten først og fremst har gått ut over entreprisdriften.

I Rogaland har vi til nå greid å regulere arbeidsstyrken ved at vi omtrent har hatt inntaksstopp de siste to årene, og ved å redusere entreprisledelen.

Stortingsmelding nr. 80 gir visse hovedprinsipper for utviklingen i vegarbeidsdriften de neste fire årene.

Det pekes på at vegvesenet vil gjennomføre sin drift både i egen regi og ved entrepriser på de fleste arbeidsfelt. Dette begrunnes ut fra økonomiske årsaker samt årsaker som variasjon i årlige bevilgninger, variasjon med årstid, endrede arbeidsoppgaver og kompetanseforhold.

Når det gjelder bemanningssituasjonen, vil det fortsatt bli lagt vekt på en jevn, helårlig beskjeftigelse av etatens faste ansatte. Men vi må fortsatt vise stor forsiktighet med inntak av nye arbeidstakere.

Dette kan imidlertid føre til en skjev aldersfordeling, og det vil være uheldig for etaten på lang sikt.

Meldingen sier videre at vegvesenet i større grad bør betraktes som én arbeidsplass, med mindre skiller mellom anlegg og vedlikehold.

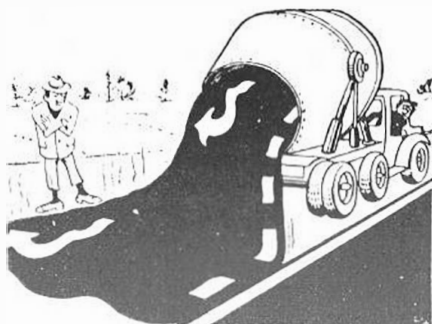
Det vil trolig også være riktig å se på arbeidsdelingen mellom anlegg og vedlikehold. Vi vil da kunne finne

ut om skillelinjene mellom driftsavdelingene bør mykes opp.

Jeg vil også nevne at vi bør se på måten vi organiserer og utfører arbeidet, og vurdere om de metoder vi bruker kan forbedres og utvikles.

Den tidligere nevnte analysen av arbeidsdriften ventes ferdig i løpet av dette året. Jeg mener det er riktig å vente på resultatene av den før jeg gir en mer detaljert oversikt over sysselsettingssituasjonen i de ulike distriktene i fylket.

Jeg vil helt til slutt få peke på at nedgangen i bevilgningene også vil få følger for andre deler av vegvesenets organisasjon. I tillegg vil jeg understreke at vi ikke må føle oss maktesløse, men heller se vanskene som en utfordring, og finne fram til hensiktsmessige løsninger som kan tilpasses så skiftende forhold som vi opplever for tiden.



Hva er lovlig?

I denne listen skal vi forsøke å gi en oversikt over hva som er tillatt og ikke tillatt av det mest vanlige ekstrautstyret for biler som finnes på det norske marked i dag. Listen har vi funnet i NAF-bladet "Motor".

FELGER:

Kjøpes felger som er godkjent av Vegdirektoratet, kan disse brukes forutsatt at de har dimensjon som er foreskrevet i vognkortet. For andre felger og felger med annen dimensjon enn foreskrevet kan biltilsynet forlange attest fra kjøretøyfabrikanten om de er tillatt å bruke. Felger med variabel bolt diameter (ovale hull) er ikke tillatt.

DEKK:

Lavprofildekker er tillatt, men dekket må passe til felgen. Rulle- motstanden må ikke avvike mer enn +5% fra det originale.

GT-RATT:

Biler registrert første gang etter 1. januar 1974 må fremlegge bilfabrikantens godkjenning for det aktuelle rattet kan brukes. For biler registrert før 1. januar 1974 gjelder ikke kravet om bilfabrikantens godkjenning, men rattet vil bli vurdert etter kjøretøyforskriftene og kan bli krevd fjernet hvis det blir ansett som dårlig eller uegnet.

EKSTRALYS:

Kan monteres slik kjøretøyforskriftene tilsier. Samlet lysstyrke ikke over 480 lux. F. eks. kan to kurve/ tåkelys (spredere) og to hjelpefjernlys (1.000 metere) monteres hvis ikke den samlede lysstyrke (originalmonterte + ekstralys) overskrider 480 lux.

EKSOSANLEGG:

Uoriginale eksosanlegg kan monteres dersom det ikke fører til økning av støynivået. Målingsprøver kan forlanges fremlagt i tvilstilfeller. I alle tilfeller skal lydtrykket ved standard målemetode ikke være høyere enn 82 dB (a). Under disse forutsetningene er også sidepipes (Kanalpotter) som spesielt er populære på amerikanske biler tillatt. Eksosen skal imidlertid ikke gå ut rett under en dør eller bli blåst rett ut på fortauet.

SPOILERE:

Spoilere som følger bilens linjer er tillatt (for eksempel front-spoiler) "Vingen" som av mange monteres på bilens koffertlokk, på to braketter et stykke over selve lokket, er i de fleste tilfeller ikke tillatt.

SOLLUKER:

For disse finnes ingen godkjenningsordning, så kjøretøyfabrikanten (importøren) bør kontaktes for råd. Må bærende konstruksjoner i taket kuttes, må kjøretøyfabrikantens godkjenning foreligge.

PERSIENNER:

For innvendig og utvendig persienner til bakvinduet finnes heller ingen godkjenningsordning. Heller ikke for "rullegardinen" som nå er kommet på markedet. I praksis betyr det at dette kan monteres, dersom kravet til sikt bakover opprettholdes.

GT-SETER:

Tillates montert hvis festepunktene til de originale setene kan benyttes, og at baksetepassasjerene ikke blir hindret i å komme raskt ut av bilen.

Farligere enn du tror: **Vær forsiktig når du starter med hjelpebatteri**

Fra Hedmark Vegnytt har vi sakset følgende:

Om vinteren kan en bilfører risikere at batteriet blir flatt. For å få startet, er kanskje bruk av strøm fra et hjelpebatteri den mest brukte måten.

INSTRUMENTER:

Innvendige instrumenter kan monteres etter ønske dersom de plasseres slik at de ikke kan skade noen ved en eventuell kollisjon. Innvendig ekstralys (eks. juletrær) er ikke tillatt.

TRIMMING AV MOTOR:

Forandringer på motor som medfører at avgassen kommer utenfor de krav som gjelder er ikke tillatt. Likeledes kan det kreves attest fra bilfabrikanten om at bremses o.l. er dimensjonert til å tåle den effekthøyelse som trimmingen medfører. For montering av turbolader gjelder at de foran nevnte avgasskravene må overholdes.

STØTDEMPERE:

Stivere støtdempere er tillatt. Justerbare støtdempere (hijackers) er tillatt, men heving av bilens bakende over standardhøyde er ikke tillatt.

KAROSSERIFORANDRINGER:

Forandringer i karosseriet f. eks. utbygging av skjerm er normalt ikke tillatt.

Men det kan være farlig å få slik starthjelp dersom det ikke blir gjort riktig. Det vil som regel være knallgass over platene i batteriet. Denne gassen kan sive ut gjennom påfyllingskorkene og bli liggende oppå batteriet.

Knallgassen er svært eksplosiv. En gnist er nok til å antenne den. Derfor er det viktig å vite hvordan du skal gå frem på riktig måte. Du bør ikke røke når du driver med bilbatteriet, for eksempel.

Slik går du frem når du låner strøm fra et annet batteri: Først festes startkabelen til det flate batteriet. Sørg for at startkabelen tåler den spenningen som skal gå gjennom den. Motoren på hjelpebilen bør være slått av mens kablene festes på hjelpebatteriet. Pluss til pluss og minus til minus. Motoren på hjelpebilen startes før den andre bilen forsøkes startet.

Etter at du har fått startet, stanses motoren på hjelpebilen igjen. Kablene løses på denne bilen først. Til slutt løses kablene fra det dårlige batteriet. Pass på så ikke kablene kommer i kontakt med hverandre og kortslutter. Risikoen for å antenne knallgass unngås hvis du gjør det på denne måten.

Det har hendt ulykker ved andre fremgangsmåter. Knallgassen har eksplodert og syrespruten har ført til at folk har mistet synet på et øye. Vær forsiktig hvis du skal arbeide med et bilbatteri. Arbeidsmiljøloven har for øvrig egne forskrifter om dette i bestemmelse nummer 267.

Dekk, lysbruk og avgass

Av Ole Handeland

Biltilsynet deltok i fjor høst i en landsomfattende undersøkelse av mønsterdybden i dekkene, bruk av lys om dagen og avgassen fra bilmotorene.

Kontrollen ble foretatt flere steder i fylket, og strakk seg hver gang over to timer.

Resultatene foreligger nå. De bygger på totalt 4431 kontrollerte person- og varebiler, fordelt på 85 kontroller. Og de er ikke bare hyggelige:

* Seks prosent hadde dekk med mindre enn en millimeter mønsterdybde

* 26 prosent hadde en mønsterdybde som er mindre en tre millimeter

* 31 prosent hadde for høyt innhold av kulloksyd i eksosen. Grenseverdien er på 4,5 prosent.

Det er ikke nevneverdig forskjell i CO-utslippet på nyere og eldre biler.

Bruk av kjørellys midt på dagen er en frivillig sak. Undersøkelsen viser at omkring 35 prosent av bilistene bruker slike lys om dagen.

Seksjonsleder Torleif Prestegård ved Biltilsynet i Haugesund synes umiddelbart at 6 prosent utslitte sommerdekk høres mye ut.

- En del bilførere "strekker" dekkene lengst mulig før vintersesongen, så perioden for undersøkelsen - september/oktober - er god for kontroller, men dårlig for førerne. Vintertid skriver vi sjelden og aldri mangelapp for slitte dekk.

Det siste er forøvrig i tråd med en tidligere undersøkelse av vinterdekk. Den viste at bare to prosent av bilene hadde dekk med mønsterdybde under 3 millimeter.

- Uten at jeg kan huske tallene i hodet, er jeg sikker på at vi hadde en lavere prosent biler med for høyt CO-utslipp, sier Prestegård.

- Hvordan er lysbruken i ditt distrikt?

- Jeg synes den er god nå, vintertid. Kan hende ikke så god sommertid, men da kan en heller ikke diskutere nytten av kjørellys om dagen. Jeg mener kjørellys om dagen er av det gode, men jeg vil helst at det skal inføres frivillig.

NYE HÅNDBØKER

084 - Støyskjermer - Utforming

Håndboka omhandler stort sett plassering, utforming av støyskjermer og dimensjonering av fundament. Det vises også til håndbøkene:

017 - Vegutforming kap. 9

052 - Skjerming mot trafikkstøy

064 - Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy

065 - Støyskjermer - lydtekniske forhold

085 - Teknisk kvalitetskontroll

Den tekniske kvalitetskontrollen skal gi oss visshet om planlagt kvalitet blir oppnådd.

Håndboka gir en oversikt over kvalitetskrav og praktisk kontrollarbeid.

086 - Eiendomsinngrep

Boka inneholder forskrifter om eiendomsinngrep til vegformål etter veglovens § 50 samt kommentarer til forskriftene.

Forskrifter etter veglovens § 12 foreligger som egen håndbok - 077 - Vegplanlegging.

Nye bøker

Langtidsplan for Statens vegvesen
1982-1985 og 1986-1989

- Handlingsprogram for de enkelte fylker og
- Generell del

Prosjektrapport fra Transportøkonomisk Institutt.

Hvorfor gis grusveger fast dekke?

Norsk Institutt for Luftforskning
Trafikale luftforurensninger - utslipp - virkninger og forekomst i Norge.

Transportøkonomisk Institutt Notat
av 9.1.79.

Vegutløsning og ungdom: Yrkes- og bostedsvalg.

Transportøkonomisk Institutt Notat
- juni 1981

Utforkjøringsulykker 1977-79
Beskrivelse og analyse.

Salting og ulykker. En undersøkelse
av saltingens betydning for ulykkestallet.
For perioden 1974-1980.

Trafikksikkerhet i vegkryss.
En analyse av ulykkesforholdene i
187 vegkryss i perioden 1968-1972.

Ulykkesfrekvenser i kryss.
En landsomfattende undersøkelse
av ulykkesforholdene i 803 kryss i
perioden januar 1970 - juni 1976.

Signalregulering og områdekontroll.
Arbeidsnotat nr. 14. Analyse av
trafikksikkerhetsforholdene i samkjørte signalanlegg.

En kortfattet beskrivelse av og innføring i et EDB-program for optimalisering av signalanlegg i gatenett.

Arbeids- og lederpsykologi.

Undervannsarbeid, Kaibygging.

Transportøkonomisk institutt
Trafikktekniske tiltak - gjennomføring og finansiering.

Økonomi for ingeniører

Trafikkteknikk I
Undersøkelser og trafikktekniske tiltak.

Rapporter fra Statistisk sentralbyrå
81/17

Eie og bruk av personbil.
Foreløpige tall for 1979 og 1. kvartal 1980.

Vegvesenets engasjement i byer og tettsteder.

Drøftingsmøte med plansjefene - juni -81.

Transport i vårt århundre.
Transportøkonomisk institutt 1981 - Del I.

Skadestatistikken for 1981

- 25 skader i vegvesenet i 1981
- 348 fraværskdager på grunn av skade
- flest skader innen anleggsavdelingen
- mandag og torsdag de verste dagene
- februar den verste måneden
- flest skadet ved bruk av borhammer

Dette er i stikkordsform noen av de konklusjonene vi kan trekke etter å ha lest gjennom skadestatistikken for vegvesenet i Rogaland for 1981.

Totalt var det 25 skader, mot 17 i 1980. Det gjennomsnittlige antall skader pr. år mellom 1974 og 1981 ligger på vel 26. De som ble skadet måtte totalt være borte 348 dager fra arbeidet på grunn av skadene. I gjennomsnitt var de skadede borte 14 dager fra arbeidet. Korteste fravær var en dag, mens lengste var 85 dager.

Aldersfordeling

Alderen på de som ble skadet varierte mellom 28 og 65 år, med en gjennomsnittsalder på 47 år. I 1980 var gjennomsnittsalderen 46 år, så vi blir alle eldre

Skadestatistikken toppes av de som arbeider i anleggsavdelingen. De sto for 15 skader, vedlikeholdet for 9 og maskinavdelingen for 1. For 1980 var tallene henholdsvis 6, 10 og 1.

10 av de skadede måtte legges inn på sykehus for behandling, mens 14 fikk behandling hos lege og en ved førstehjelp.

Tidspunktet

15 av skadene oppsto før kl. 1200 og 10 etter. Ingen skader skjedde

mens folk arbeidet overtid. Også i 1980 var tiden før 1200 farligst.

Det oppsto flere skader på mandager og torsdager enn på de øvrige ukedagene. Tallene er 7 for mandag, 3 for tirsdag, onsdag 5, torsdag 7 og fredag 3.

Februar er den måneden som har flest skader - 4, mens juli naturlig nok er den med færrest - ingen.

Arbeid

Hele 6 skader oppsto ved arbeid med borhammer. Ellers fordeler skadene seg på mange arbeidsoperasjoner, arbeid med motorsag, sikringsarbeid i fjell, forskalingsarbeid, arbeid med hurtigkoblingsrør, legging av kantstein, traktorkjøring osv.

Føtter og hender var de mest utsatte kroppsdelenene. 9 fikk skade på en fot, mens 5 fikk skadet en hånd.



Hvor er det blitt av bildet av mamma?

Nytt hovedvegnett for Egersund

Publikum bes komme med forslag

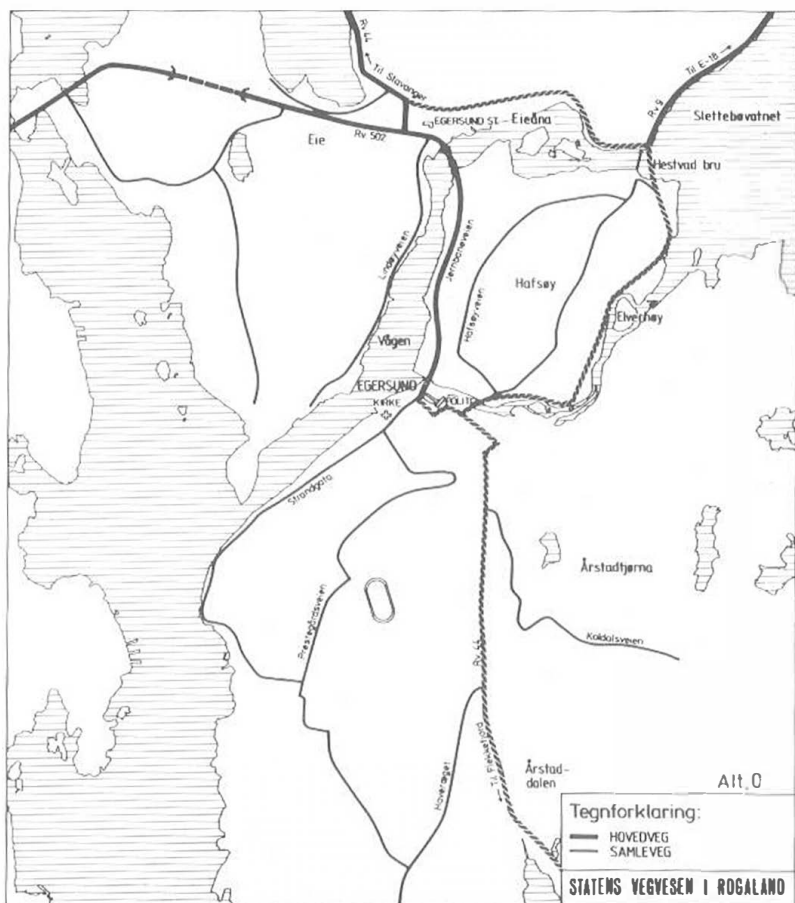
Av Ole Handeland

Vegvesenet oppmodet publikum til å sende inn egne forslag til løsning for hovedvegnettet i Egersund da planene ble presentert i avisene ved nyttårstider.

- Vi venter egentlig ikke mange forslag, sier Leif Lindefjell ved Ho-

ved- og detaljplanseksjonen, men det hadde vært hyggelig med reaksjoner. Til denne tid er det ikke kommet noen.

Vi skal her gjøre rede for de seks alternativene som er lagt fram fra vegvesenets side.



Dagens trafikkmønster

Dagens trafikk følger stort sett disse hovedlinjene:

* gjennomgangstrafikken fra sør benytter rv 44 gjennom Årstadalen fram til Damsgård bru over Lundeåna. Trafikken som skal videre på rv 9 mot Krossmoen følger rv 44 langs Lundeåna til Hestvad bru.

Gjennomgangstrafikken som skal videre på rv 44 mot Stavanger kjører gjennom sentrum og følger rv 502 langs Vågen og fram til rv 44.

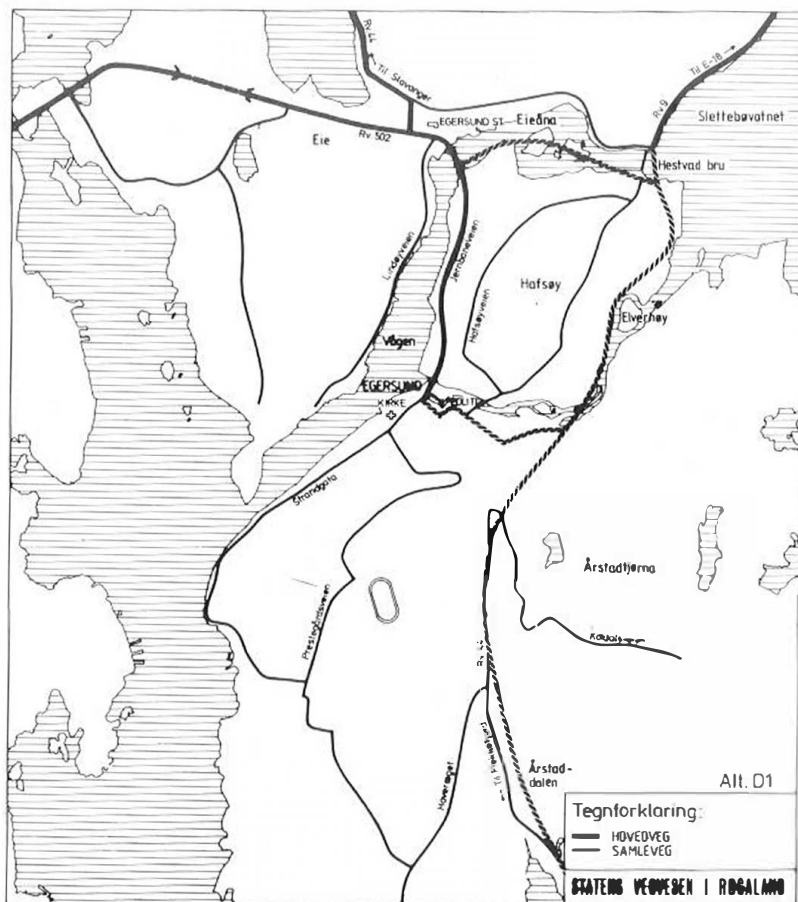
* Innfartsårene for trafikk til sentrum

er riksveg 44 gjennom Årstadalen for trafikk fra boligområdene i sør (Hestneshalvøya), rv 44 langs Lundeåna for trafikk fra nord-østlige områder og rv 502 langs Vågen for trafikk fra nord-vestlige og vestlige områder.

Alternativ "O"

Dagens vegnett

Ved "O"-alternativet beholdes dagens vegnett. Imidlertid må det foretas en del utbedringer.



Alternativ "D 1" Ny veg i dagen

Løsningen innebærer bygging av ny veg uten tunnel. Den nye vegen vil bli liggende øst for dagens riksveg 44. Vegen går utenom sentrum, i bru over Lundeåna og følger åna videre på vestsiden fram til Hestvad bru.

Gjennomgangstrafikken fra sør mot E 18 vil da ledes utenom sentrumskjernen.

Trafikk sørfra og fra E 18 som skal inn til sentrum, følger en ny veg fra

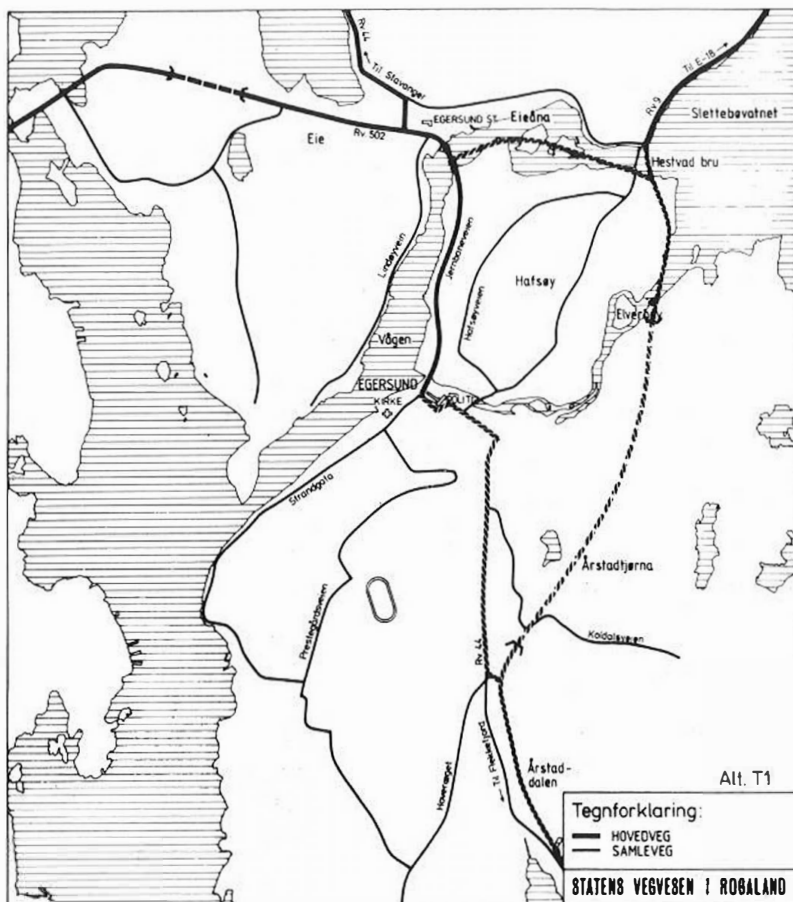
ny rv 44, langs Lundeåna og inn mot sentrum, som vist på tegningen.

Trafikk mot sentrum fra boligområdene i vest følger rv 502 langs Vågen, som i dag.

Trafikk fra nordlige og nordvestlige områder som ikke skal inn mot sentrum, ledes på ny veg langs sørsiden av Eieåna.

Sentrumsvegene gjøres mindre tiltrekkende for gjennomgangstrafikk ved f. eks. nedsatt hastighet.

Det øvrige vegnettet fungerer omtrent som i dag.



Alternativ "T 1" Lang tunnel

Forslaget innebærer ny rv 44 gjennom Årstaddalen og en lang tunnel, med tunnelinnslag sør for Koldalsveien og rett øst for Elverhøy. Traseen krever bru over Lundeåna og kommer inn på dagens rv 44 ved Hestvad bru.

Tegningen viser også en ny vegforbindelse langs sørsiden av Eieåna mellom Hestvad bru og rv 502.

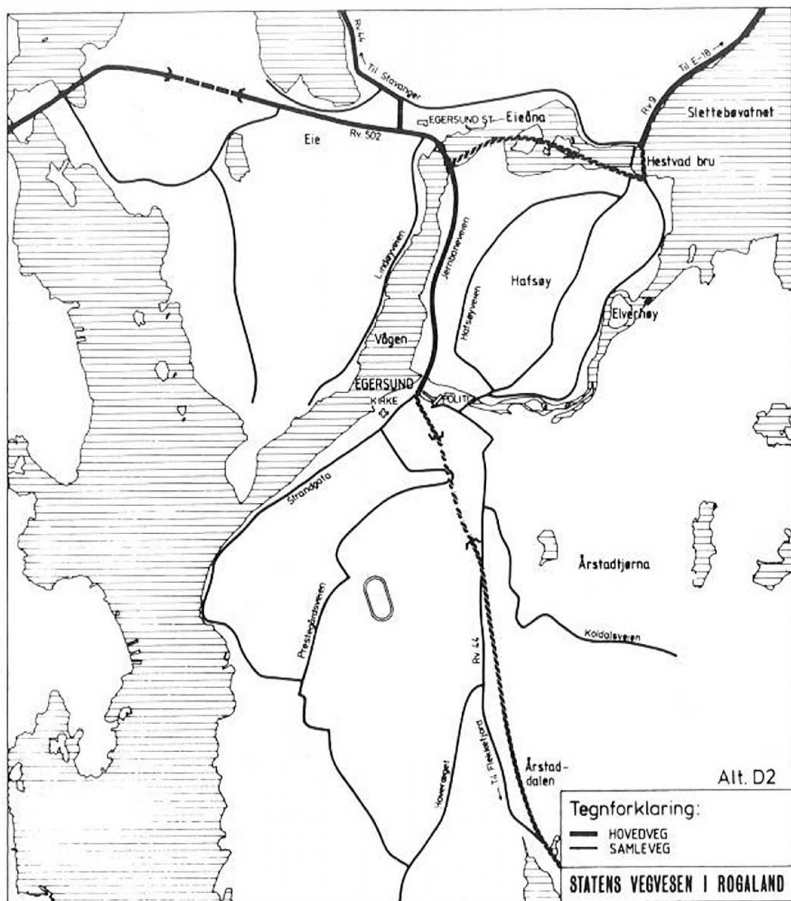
De nye vegene vil fungere som en ytre ringveg rundt Egersund sentrum.

Alternativ "D 2" Tunnel gjennom sentrum

Skissen viser en løsning hvor dagens hovedvegnett i stor utstrekning beholdes. Det blir ny tunnel gjennom sentrumsområdet fra Herredshuset i Mosterveien til Nytorget, ny veg gjennom Årstaddalen og ny veg fra Hestvad bru til rv 502 (Jernbaneveien).

Alternativ "T 2" Kort tunnel

Løsningen innebærer ny veg gjennom Årstaddalen, kort tunnel fra



Koldalsveien til Lundeåna, ny veg langs sørsiden av Lundeåna og ny veg langs sørsiden av Eieåna. Det øvrige vegnettet fungerer omtrent som i dag.

Alternativ "T 3" To tunneler

Den ene tunnelen går fra Herreds-
huset i Mosterveien til Nytorget, den
andre fra Koldalsveien til Lunde-
åna, rett sør for Elverhøy.

Videre blir det bru over Lundeåna
og ny veg fram til Hestvad bru. I til-
legg kommer ny veg mellom Hest-

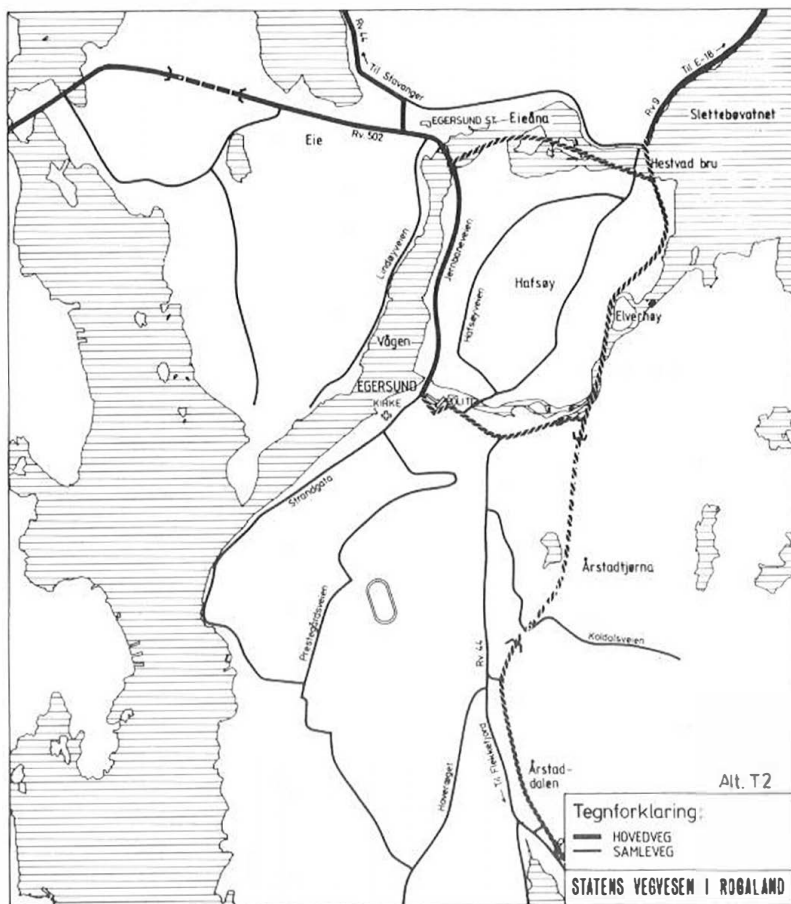
vad bru og rv 502 langs sørsiden av
Eieåna.

Konsekvensanalyse

Planene er i denne omgang bare
lagt fram for publikum uten konse-
kvensanalyse.

- Vi regner med å holde et infor-
masjonsmøte for interesserte i løpet
av februar, sier Lindefjell.

- Framover våren skal vi så ar-
beide videre med en konsekvens-
analyse for de beste alternativene. Da
skal de vurderes ut fra trafikkikker-
het, trafikkavvikling, støy, økonomi
o.l.

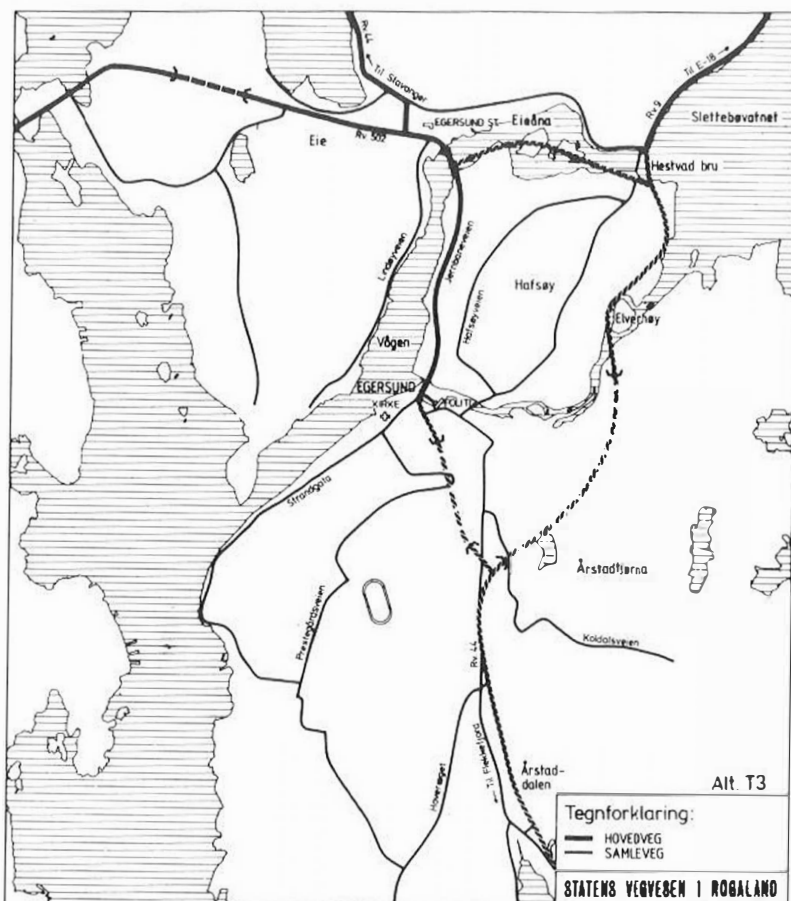


- Når regner du med resultatene av konsekvensanalysen kan legges fram?

- Etter framdriftsplanen skal det skje til høsten.

- Når kan så arbeidet på vegen komme i gang?

- Det er - som alltid - avhengig av bevilgningene, men jeg vil tro anlegget er ferdig innen utgangen av neste vegplanperiode, det vil si 1990.



Undheim bro



Bygget i 1901. Spendvidde 9,0 m. Kjørebredde 2,50 m. Beregnet paakjendinger i hvelvet: 11,50 kg. pr. kvm. Beregnet paakjendinger i fundamentet: 2,35 kg pr. kvm. Kostnader: kr. 2075,75.