

Rygjavegen



Nr. 2 - 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

NÅR POLITIKERE LOVER	s. 3
KONGENS GULL TIL BERNT SKARÅS	s. 4
BILTILSYNETS FOTOGRAFER	s. 8
OANES — HØLLESLI	s. 9
AKAN	s. 11
TRAFIKKTELLINGER MED ANDRE TALL	s. 12
VEGVESENETS MASKINPOLITIKK	s. 13
DEKORERT UNDERGANG	s. 14
NYTT TEKSTBEHANDLINGSUTSTYR TIL VEGVESENET	s. 16
AFALLPROGRAMMET	s. 17
INGEN KJØTT- OG FLESKESENTRAL	s. 19
FJERNVALGSPERRE OG NUMMERSENDER	s. 22
LANGTIDSPPLAN FOR FYLKESVEGER 1982 - 85	s. 23
ANDAKT	s. 29
NYE BØKER	s. 30
ULLYKKESRISIKOEN NED I TRAFIKKEN	s. 31
KRYSSORD	s. 32
DALEVEGEN	s. 34
STRESS — PÅ GODT OG ONDT	s. 35
MOTORVEGEN FORTSETTER SØROVER	s. 36
PENSJONSISTTREFF	s. 38
ANLEGGSDRIFTEN 1982	s. 40
VERNEHJELMEN MÅ VEDLIKEHOLDES	s. 44
MEDBESTEMMELSESAVTALEN	s. 46
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 47

Reidun Haugland, Biltilsynet i Stavanger ved vegvesenets "flittigste fotograf"

Foto: Ole Handeland

Når politikere lover.....

Av Ole Handeland.

Vedlikeholdsavdelingen har fått beskjed fra Vegdirektoratet om at bevilgningene til vedlikehold av riksvegene er redusert med 900.000 kroner for 1982.

I Stortingsmelding nr 80 for 1980/81 «Om Norsk Vegplan 1982 — 85» står blant annet:

Totalrammen til vegvesenet i perioden 1982—85 innebærer at summen av anlegg og vedlikehold stort sett er konstant i vegplanperioden. En årlig vekst i vedlikeholdsrammen må derfor følges av en tilsvarende reduksjon i anleggsrammen.

Departementet mener en må opprettholde verdien av den investerte vegkapitalen gjennom vedlikeholdstiltak og ikke skyve utbedringsbehov over på framtida. Å tære på nedlagt kapital vil på sikt øke trafikkavviklings- og trafiksikkerhetsproblemene.

Slitasjen er avhengig av en rekke faktorer. De viktigste er trafikkmengden og akseltrykket til kjøretøyene på vegen. I vegplanperioden ventes trafikken å øke med 2—2,5 pst. pr. år. Bruk av piggdekk gir stor slitasje.

Også for andre oppgaver innen vedlikeholdet vil en bedre utnyttelse av det eksisterende vegnett øke presset på vedlikeholdsfunksjonene. Dette gjelder særlig oppgaver som skilting, oppmerking og trafikklys, men også andre tiltak bl.a. for å bedre framkommeligheten. Departementet mener derfor at vedlikeholdsstandarden i hovedsak bør opprettholdes på

dagens nivå for de tradisjonelle vedlikeholdsoppgaver.

I tillegg kommer nye oppgaver for vedlikeholdet. Av nye oppgaver kan nevnes mer vegbelysning av hensyn til trafiksikkerheten, økt innsats med oppsetting, vedlikehold og rehold av leskur for kollektivtrafikk, bygging og drift av toaletter for vegfarende og skilting og merking av ruter for tungtransport og farlig gods.

For inneværende vegplanperiode la Stortinget opp til 5% årlig volumøkning i vegvedlikeholdet. Den faktiske økning i perioden har vært mindre. En nærmere omtale av vedlikeholdet er gitt i kap. 4.2.5.

Sett på bakgrunn av en årlig vekst i trafikken på 2—2,5 pst., en mer vedlikeholdskrevende akseltrykkpolitikk og de nye oppgaver som vil bli pålagt vedlikeholdet, mener departementet det er nødvendig med en årlig volumvekst i vedlikeholdet på 3 pst. Dette innebærer en vedlikeholdsramme på 6 785 mill. kroner i vegplanperioden. Investeringsrammen blir dermed på 8305 mill. kroner, dvs. en årlig reduksjon på 1,8% i perioden.

I 1981 hadde vedlikeholdsavdelingen 65,7 mill kr til disposisjon for riksvegene. Den opprinnelige bevilgningen for 1982 var på 72,6 mill kr, men er altså nå redusert til 71,7 mill kr. Den generelle prisutviklingen skulle tilsi en bevilgning på 72,9 mill kr. Vi har da benyttet den offisielle omregningsfaktoren, og altså bare lagt til for prisstigningen. Dersom den årlige veksten skulle vært på 3 prosent, som

Kongens gull til Bernt Skarås

Av Ole Handeland

Bernt Skarås ble tildelt Hans Majestet Kongens fortjenestemedalje i gull ved en høytidelighet i begynnelsen av mars. Fylkesmann Kristin Lønningdal sto for overrekkelsen.

30—40 personer var samlet for å hylle Skarås ved overrekkelsen. Det var familie, folk fra vegvesenet, kommunen og venner.

Fylkesmannen kom i sin tale inn på de mange verv Skarås har hatt ved siden av arbeidet i vegvesenet og andre statsetater.

— Kan hende de politiske verv er den delen jeg har best forutsetninger for å vurdere, sa hun.

— Skarås har bl.a. vært medlem av formannskapet og begynningsråd i Lund. Jeg spurte ham da jeg kom om han var blitt valgt inn i formannskapet også etter at han hadde sittet som medlem av bygningrådet. Det er nemlig ikke helt vanlig i kommune-politikken at folk blir det, for i bygningrådet MÅ en nødvendigvis støtte en del mennesker. Det forteller en



Fylkesmann Kristin Lønningdal fester medaljen på Bernt Skarås.

Foto: Ole Handeland

god del om Skarås at han også ble innvalgt i formannskapet etter bygningrådet.

Norsk Vegplan sier, skulle bevilgningen vært på 75,1 mill kr. I stedet for en økning på 3 prosent har vedlikeholdet fått en reell nedgang på 1,7 prosent.

Vegplanen nevner nye oppgaver innen vedlikeholdet, som leskur for kollektivtrafikk og toaletter for vegfarende. Den tar også opp økningen i trafikken. På tross av dette finner den politiske ledelsen det riktig å sette ned bevilgningene.

Som en liten ekstrapopplysning kan vi nevne en figur som sto i årsmeldin-

gen for vegvesenet i Rogaland for 1980. Den viser at vedlikeholdsutgiftene pr kilometer riksveg har holdt seg så og si konstant siden 1970 (omregnet til 1980-kroner), mens trafikken har økt med omlag 85 prosent i samme periode.

Vi skal ikke forsøke å trekke konklusjoner, bare peke på de faktiske forhold, og den sprik som oppstår mellom bevilgninger og muligheten for å opprettholde den standarden vi har på vegene, samtidig som nye oppgaver kommer til.

Vegsjefen holdt denne talen:

Kjære Bernt Skarås.

Du har i dag fått overrakt en av de høyeste utmerkelser en borger i dette landet kan få — Kongens fortjenestemedalje i gull.

Dine kolleger og tidligere medarbeidere i Statens Vegvesen gleder seg med deg over denne anerkjennelsen. Vi føler alle at dette på en måte også er en heder til vegvesenet. Spesielt hyggelig er det at din familie kan være med på denne høytideligheten. Fra alle i Statens Vegvesen vil jeg gratulere deg og din familie med Kongens Medalje i gull.

Fylkesmann, Ørdfører, mine damer og herrer.

Jeg vil takke for at Fylkesmannen hadde anledning til å komme og kaste glans over denne begivenheten. Samtidig vil jeg håpe dette er innledningen til et godt og nært samarbeid mellom vår nye Fylkesmann og vegvesenet.

Bernt Skarås hører til den generasjon som setter arbeider i høysetet. Han er runnen av gammel bondeslekt i Dalane, som også visste hva arbeid er. Allerede i 15 års alderen kom han i arbeid. I vår søknad til Kongen listet vi opp følgende vita om Skarås' virke:

Hjelpemann ved utstikning av tomter, samt vanlig gårdsarbeid

1931—34 — 3 1/2 år

Titania A/S, banevokter

1935—38 — 4 år

Knaben Molybdengruver, sprenging, transport

1939 — 1/2 år

Statens vegvesen

1939—41 — 2 år

Statens jernbaneanlegg

1941—58 — 17 år

Statens vegvesen

1958—81 — 23 år

Av disse 50 aktive årene har i alt 42 år vært tjeneste i statsetater. Bare denne

lange tjenestetiden i staten kvalifiserer i seg selv for en medalje.

Men Skarås har gjort adskillig mer enn bare å sikre seg en jobb i staten, i en tid det vel var mer attraktivt enn det kanskje er i dag, og så holde på den. De tørre tall over hans vita viser at han startet nedenfra som gardsarbeider, vegarbeider og stikningshjelp, og at han med personlig innsats og dyktighet — og uten hjelp fra andre, arbeidet seg opp til ansvarsfulle lederposisjoner som oppsynsmann i vår etat. Om Skarås sin innsats i arbeidslivet vil jeg igjen sitere fra vår søknad til Kongen:

«Bernt Skarås har vært en usedvanlig dyktig og pliktoppfyllende arbeidsleder. Han har utvist stor interesse for sine arbeidsoppdrag og løst disse på en fullt ut tilfredsstillende måte. Med sitt lune vesen og sin samarbeidsvillighet har han tilegnet seg såvel over- som underordnede fulle tillit».

Jeg vil ved denne anledning peke spesielt på Skarås' faglige dyktighet både i driften av store og kompliserte veganlegg og f.eks. utsetting av stikningsdata i marken. I en årrekke sto Skarås for den direkte arbeidsledelse av det største og mest kompliserte veganlegg i fylket — E-18 gjennom Dalane. Dette anlegget er nå ferdig og står som et verdig tegn på Skarås' innsats.

I disse forhold har Skarås alltid vært anerkjent og respektert. Alle har også respektert og satt pris på hans gode forhold til underordnede og overordnede. Han har alltid hatt den roen og selvtilliten som preger gode arbeidsledere, og som er en viktig forutsetning for gode forhold på en arbeidsplass. I all sin ferd, og også i arbeidslivet kan Skarås karakteriseres med ordene avbalansert, lett om-

gjengelig, samvittighetsfulle, pålitelig, vennesel, lydhør, samarbeidsvillig og villig til å ta ansvar.

La meg med en gang innrømme at vår opprinnelige søknad til Kongen gjaldt det man populært kaller fortjenestemedalje i sølv. Det er ingen liten heder å få en slik medalje.

Vi fikk imidlertid følgende svar fra Hans Majestet Kongens Hoffmarskalk på vår søknad:

«Vedr. H.M. Kongens fortjenestemedalje til oppsynsmann Bernt Skarås.

Jeg viser til søknad fra Statens vegvesen — Avd. Rogaland av 12. november 1981, og til Fylkesmannens påtegning av den 25. november 1981 j.nr. 3624/81 IA/TN.

Ved gjennomgåelse av søknaden synes det som om Bernt Skarås har mer å fare med enn de 42 år i Statens tjeneste som kvalifiserer til sølvmedaljen.

Hans kommunale verv er et verdifullt tillegg, som hvis hans utførelse av disse verv har vært betydningsfulle, muligens kan kvalifisere til en medalje i gull.

Jeg vil gjerne be om Fylkesmannens

uttalelse om dette før søknaden blir forelagt Kongen til avgjørelse».

Vi som arbeidet med denne saken var selvfølgelig glade for denne vendingen, og vi fulgte opp Hoffmarskalkens innvitt. For selvfølgelig har Skarås mer å fare med enn bare 42 års statstjeneste. Hør bare:

«Bernt Skarås har hatt en rekke kommunale verv og oppdrag. Disse oppdrag omfatter:

Medlem av Lund kommunestyre 16 år — herav 8 år formannskapsmedlem

Lund bygningsråd 12 år — hverav 4 år formann

Teknisk utvalg 12 år — f.t. formann

Teknisk etat — oppmålingsarbeid 23 år

Regionplanråd for Dalane 8 år

Vegplanutvalg — formann 4 år

Sira-Kvina nemnd 12 år

Andre vil her komme inn på Bernt Skarås sin innsats i kommunens tjeneste. Jeg vil bare avslutte denne opplistingen av Skarås sine mange meritter med å nevne at han i en lang årrekke har vært medlem av Sokndal



Skarås - familien samlet etter høytideligheten.

Foto: Ole Handeland

mannskor og Moi mannskor og av Sokndal musikkorps. Kanskje var det disse kulturaktivitetene som gjorde det endelige utslaget, slik at det ble gull?

På en slik dag vanker det mange blomster, og ikke bare i ord. Vi tenkte det kanskje kunne være hyggelig for deg å få en liten minnegave, som kan vare noe lenger enn blomster. Vi har derfor valgt å gi deg en bok som har sterk tilknytning til vegvesenet, og som vi håper du vil ha glede og interesse av å lese.

Vegdirektoratet er på behørig måte blitt meddelt at du i dag får overrakt Kongens fortjenestmedalje i gull. De har bedt meg overbringe sine beste hilsener og gratulasjoner. De har også bedt meg overrekke disse blomstene, og det gjør jeg med glede.

Til slutt vil jeg enda en gang ønske deg fortsatt mange gode og aktive år som velfortjent pensjonist sammen med din familie.

Også ordføreren i Lund, Kjell Erfjord, mente det var riktig å bruke en del adjektiver om Skarås:

— Grundig, dyktig, samvittighets-

full, initiativrik, saklig, avbalansert, var blant de karakteristika Erfjord nevnte.

— Skarås er en likandes mann, sa han. I dag har en hedersmann fått Kongens heder.

Skarås fortalte i sin tale at han hadde måttet spørre to ganger i telefonen da Vegsjefen ringte og fortalte nyheten. — Livet er en samling merkestener, sa han, og dette tror jeg er den største i mitt liv.

Skarås takket for den støtten han har fått av familien, og opplyste at han vil søke foretrede for Kongen for personlig å takke for utmerkelsen.

Anleggssjef Halvor Følgerø overrakte fru Skarås en blomsteroppsats.

— Vi har bare en gull å dele ut i kveid, sa han og framhevet fru Skarås' innsats gjennom årene.

— Statens Vegvesen og samfunnet er deg stor takk skyldig for den innsatsen du har gjort, sa Følgerø.

Etter høytideligheten ventet enda en overraskelse, Moi Mannskor. Koret er egentlig blitt nedlagt, men oppsto, i det minste for en kveld — uten at Skarås hadde fått kjennskap til planene.



Kveldens store overraskelse for Skarås, Moi Mannskor.

Foto: Ole Handeland

Biltilsynets fotografer

Av Ole Handeland

Visste du at Biltilsynet i Rogaland i alt utstedte 22.562 førerkort i 1981?

Det gjorde heller ikke vi før vi fikk driftsdataene på bordet.

Det betyr 22.562 bilder, for hvert førerkort skal være forsynt med bilde av innehaveren. Som hjelpemiddel har Biltilsynet tre kompliserte fotoautomater som er svært enkle å betjene, en på hver stasjon.

Operatøren setter et ferdig utfylt førerkort inn i maskinen, plasserer «offeret» på en pinnestol, justerer høyden, fokuserer ved hjelp av lys som kundens panne og trykker på utløseren. Blitzen fyres av, og deretter er det bare å vente noen minutter før innehaveren kan ta med seg sitt nye førerkort. Bildet er kopiert inn på selve førerkortet.

— Disse førerkortene må være adskillig vanskeligere å forfalske enn de gamle, grønne?

— Det er nesten umulig, sier Ivar Eikehaug på Biltilsynet i Stavanger.

— Ikke bare er fotoet kopiert på fø-

rerkortet, i tillegg sveises kortet inn i en plastlomme. Og det sveises ikke bare rundt kortet, men selve kortet fester seg til plasten. Den som prøver å åpne plastlommen, oppnår bare å rive førerkortet i biter.

Eikehaug forteller at maskinene er temmelig pålitelige.

— Vi har hatt visse barnesykdommer på dem, det skulle også bare mangle med et så komplisert maskineri. Heldigvis har forhandleren en mann i Stavanger som kan foreta reparasjoner på dem, så feil blir utbedret temmelig raskt.

De som har med seg passfoto når de skal få førerkort, behøver ikke sette seg foran automaten. Bildet festes til en glassplate, blir avfotografert og kopiert inn på førerkortet.

Den eneste ulempen vi kunne registrere er at dersom kunden blinker med øynene når bildet tas, må et nytt kort fylles ut. Reglene sier nemlig at bildet skal være tatt med åpne øyne. Man sover seg ikke til et førerkort....



Inga Stephensen ved Biltilsynet i Stavanger har fått et passbilde som skal kopieres inn på førerkortet.

Foto: Ole Handeland

Oanes — Høllesli

Av Ola Handeland

På anlegget mellom Oanes og Høllesli arbeider fem mann pluss to på innleide maskiner. Fra jul og fram til påske arbeidet i tillegg tre mann på anlegget for ekstraordinære sysselsetningsmidler.

Anlegget er totalt på 3,4 km og er beregnet å koste 8 millioner kroner. Til nå er omlag 2,3 km bygget.

— Vi regner med å bli ferdige høsten 1983, sier Ole Helge Danielsen til Rygjavegen, dersom vi får de nødvendige bevilgningene på neste års budsjett.

Danielsen forteller at bevilgningene til anlegget er på 3 millioner kroner i år.

Vegen vil gi forbindelse til grenda Høllesli, hvor det er fire helårsboli-



På Oanes - siden arbeider Birger Dale, Tore Laugaland og Kjell J. Vigane.

Foto: Ole Handeland



Arild Gustavsen, Ådne Meling og Ole Helge Danielsen foran veglinjen på Høllesli.

Foto: Ole Handeland



Ådne Meling gjør klar til sprenging. I bakgrunnen arbeider Yngve Damsgård og Toralf Jøssang. Foto: Ole Handland



Vi ser her noe av vegen som ble bygget like etter siste verdenskrig. Til høyre på bildet ser vi en del av muren som forsvinner i fyllingen. Foto: Ole Handland

ger, og en del hytter. I tillegg er ett hus under bygging, det skulle tyde på at vegen gir grunn til optimisme for grenda.

Anlegget går så og si bare i fjellter-
reng. Teknisk sett er det forholdsvis
komplisert.

— På de stedene der det er mulig har vi forsøkt å gå fram med en minimal bredde på vegen. Siden utvider vi den. På den måten får vi flere stuffer og en bedre utnyttelse av Promec' en (boreriggen), sier Danielsen.

— Vi håper å få ned rigg-kost-
nadene på denne måten. Jeg må imidlertid få legge til at vi ikke har klart å få gjennomført dette oppleg-
get så mange steder i det vanskelige terrenget.

Driften foregikk en tid i vinter både fra Oanes- og Høllesli-siden, men den ble innstilt fra Høllesli etter på-
ske.

— Anleggsarbeidet har stort sett gått greit, sier Arild Gustavsen. Vi forårsaket en skade på en høyspent-
kabel. Det var et hendelig uhell av den typen som kan forekomme, uan-
sett hvor forsiktig man er.

Det er slått en tunnel på anlegget, Nibo tunnel. Den er 115 meter lang og gjennomslaget skjedde i begynnel-
sen av november i fjor.

Vegen bygges i vegklasse III, med 3 meter kjørebane og møteplasser.

Det er planlagt et par større forstøt-
ningsmurer på anlegget. Ådne Mel-
ling, som arbeider på anlegget, fores-
lo på et byggemøte at anleggsavdelin-
gen burde se på om det muligens kun-
ne bli billigere å bygge halvbruer på
de aktuelle stedene. Og Danielsen lo-
vet at det skal bli gjort.

Fra annet hold i vegvesenet har det kommet oss for øre at menneskene på anlegget har vært usedvanlig dyk-
tige i arbeidet. Og den rosen bringer vi mer enn gjerne videre.

På Høllesli-siden er det bygget litt
veg tidligere. Så vidt vi vet ble det
gjort like etter siste krig. Bl.a. står
det en praktfull, men uferdig mur
over et juv.

— Jeg er redd vi er nødt til å skjule
muren under en fylling, sier Ole Hel-
ge Danielsen.

— Vi kunne muligens latt en ferdig
mur gå inn i vegen, men jeg tror vi
har penger til å gjøre den ferdig, det
blir svært dyrt. Dessuten er det vel
knappt noen i dag som er i stand til å
bygge slike murer.

Akan

Forkortelsen står for arbeidslivets
komite mot alkoholisme og narko-
mani. Det er nå opprettet et AKAN-
utvalg i vegvesenet i Rogaland.

AKAN-utvalget er et underutvalg
av Arbeidsmiljøutvalget. Utvalget
skal i første rekke drive informasjon
og opplysningsvirksomhet for å mot-
virke misbruk av alkohol og narkoti-
ka innen vegvesenet.

Formannen i utvalget, Sigve Næs-
heim, er hovedkontakt for etaten.
Det har også meldt seg to frivillige
støttekontakter, en i Stavanger-
området og en på Sand. Utvalget tar
sikte på å få en kontaktperson innen
hvert vegmesterområde. De som kan
tenke seg å være støttekontakt, bes
henvende seg til verneleder Sigve
Næsheim på vegkontoret.

AKAN-utvalget vil ha et nært sam-
arbeid med bedriftshelsetjenesten og
personalkontoret.

Utvalget består av verneleder Sigve
Næsheim, Hovedtillitsmann Markus
Wiik og administrasjonssjef Johan
Lund. Lesere med godt minne vil
oppdage at utvalget er identisk med
Omplasseringsutvalget (OPU).

Trafikktellinger med andre tall

Vi har funnet fram til noen trafikktellinger fra 1923 og tidligere. De står i en bok som heter «Rogaland Fylkes Veivesen - 1924». Og tallene

<i>Vei</i>	<i>Hester</i>	<i>Gående</i>	<i>Sykler</i>	<i>Personbiler</i>	<i>Lastebiler</i>
<i>Stavanger - Sandnes (ved Hinna)</i>	167	128	155	37	31
<i>Hovedveien over Karmøy (Ferkingstad)</i>	75	279	138	5	4
<i>Over Hestevad bro</i>	161	86	129	6	2

Alle disse tellingene ble foretatt over 10 timer den 21. april 1923. De tidligere tellingene registrerer bare hester eller gående og hester. Den tidligste tellingen er fra vegen mellom Stavanger og Malle (Madla), ved Tjensvoll i 1899. Da passerte 423 hester tellepunktet mellom kl. 07.00 og 18.00.

I kommentaren til telleingene heter det bl.a.:

Optellingene viser også at syklistenes antall er blitt så stort at det må ansees berettiget å ta hensyn dertil ved planleggelse av nye veier.

Ved bedømmelsen av disse telleoppgaver må man være oppmerksom på at de angir ferdselelen blott i tiden omkring 7 morgen og 7 aften, men der foregår på flere steder adskillig ferdsele også utenfor denne tid.

Som en kuriositet vi til slutt nevne at det i 1903 ble foretatt optelling av trafikken på hovedvegen gjennom Gyadalen flere ganger i 1903. Vi skal bare ta med resultatet fra den som fant std i september. Resultatet var:

er vidt forskjellige fra de vi opererer med i dag på de samme strekningene. Hør bare:

*56 hester uten lass
110 hester med lass
338 folk
0 sykler
124 kreaturer
5584 får og gjeiter.*

Nye veglister

Den ajourførte veglisten for 1982 er sendt ut fra Vegdirektoratet. Den gir en oversikt over riksvegnettet, med opplysninger om bruksklasser og tillatt aksel-/boggitrykk. Vegrutene er også angitt med tillatt kjøretøybredde og -lengde.

Veglisten inneholder for første gang en oversikt over hvilke vegger som har fått innført vinterakselt trykk.

Videre inneholder veglisten en ny totalvekttabell, med blant annet den nye 50 tonns tabellen for 9- og 10-tonns-vegene. Bruer som ikke er tillatt for mer enn 42 tonn er spesielt nevnt.

I søkelyset:

Vegvesenets maskinpolitikk

Av Arne G. Vasbø

«Vi har følt en økende uro når det gjelder bruken av maskiner hos oss. Jeg ba derfor i sin tid samarbeidsutvalget om å sette ned en POU-gruppe for å se på saken. Det var særlig dette med hvem som egentlig var ansvarlig for utnyttelsen som jeg var på jakt etter». Det er hovedtillitsmann Markus Wiik som sier dette.

Wiik's uro var tydelig delt av flere. Resultatet er at vi har fått en gruppe som skal utrede vegvesenets maskinpolitikk. Medlemmene kommer fra utedriften og vegkontoret. Arbeidet er omfattene, slik at det endelige resultatet først vil foreligge om et år.

— For oss som er ute er det frustrerende stadig å høre at maskiner går med underskudd. I mange tilfeller har maskinføreren hengt i som en ponni hele året, men likevel står det minus i protokollen. Vi skjønner ikke hvordan dette kan henge sammen. Er det leieprisene det er noe galt med, eller er det rapportering, regnskapsførelse?

De fleste av oss føler et stort ansvar som kjøpere av maskiner til mange tusen kroner. Vi vil gjøre en god jobb og er opptatt av at forholdene skal ligge til rette for at vi kan gjøre det.

På denne bakgrunnen er det naturlig at vi stiller spørsmål om planlegging, delegering, koordinering er så god som den kan være. Vi har ofte inntrykk av at leiemaskinene får bedre betingelser enn våre egne. Jeg tenger da på at jobbene er bedre klarlagt på forhånd og at de har muligheter for å jobbe der som også vi kunne tjene

penger, mens våre egne maskiner må gå på drittjobbene.

— Helsvart altså?

— Nei, det vil jeg ikke si. Vi har jo sett bedringer de siste årene gjennom tiltak som er gjort. Jeg tenker på kursvirksomhet som har gått på rapporteringsrutinene og bedre styring gjennom driftsplaner. Jeg tror også at det faktum at det snakkes om problemene når vi er sammen og at vi har fokusert problemene i de siste årene har ført til bedringer i forholdene.

I alle fall er alle parter tjent med at vi tar saken opp til en skikkelig drøfting med sikte på å legge til rette forholdene for en rasjonell maskindrift så godt vi makter det.

POU-PROSJEKTET: Vegvesenets maskinpolitikk

Som Wiik peker på, det er klart at vi i de senere årene har vært opptatt av at maskinparken skal være tilpasset vår driftsform og vårt behov. Derfor har vi også forsøkt å legge opp driften slik at egne maskiner foretrekkes og at de skal kunne bære seg økonomisk på de jobbene vi setter dem til.

Vi skal ikke på dette tidspunktet foregripe gruppearbeidet med å komme inn på forskjellige syn på hvordan dette kan gjøres og konsekvensene vi må tåle etter å ha valgt en løsning. Alle parter er sikkert enige i at det er kjedelig når en etter beste evne forsøker å drive effektivt, og mener å kunne påvise at det virkelig forholder seg så, likevel skal oppleve å se

Dekorert undergang ved Horpestad Skole

Av Ole Handeland

Undergangen ved Horpestad skole i Klepp er nydelig dekorert, og har stort sett unngått den vanlige tilgrisingen med spray-maling.

— Vi fikk en henvendelse fra skolen i 1979, sier Sverre Bilstad på Vedlikeholdsavdelingen.

— De hadde lyst til å få dekorere undergangen. Vi fant at vegvesenet kunne holde malingen, dersom elevene utførte arbeidet.

Rektor Kåre Sømme ved Horpestad

skole forteller at det ble holdt en konkurranse blant elevene for å finne et utkast til dekorasjon.

— Hun som vant gikk i første klasse den gang, sier Sømme.

Undergangen er malt med sommer på den ene siden og vinter på den andre. Fra taket stråler en stor gul sol.

— Har dere overhode ikke hatt problemer med tilgrising i undergangen?

— Det har skjedd en gang, og da av

regnskapsmessige minus på maskinsiden.

Dette kan ha mange forklaringer. Gruppen skal se på alle sider av maskindriften, redgjør for den, oppklare sammenhenger og konsekvenser av den måten vi legger opp alle sider av maskindriften på og forhåpentlig peke på andre måter å gjøre dette på. Vi ønsker å drive effektivt og vi ønsker at dette skal komme til uttrykk både overfor maskinførerne, driftslederne og utad til publikum.

Vi ser dette som en stor, men også interessant og utfordrende oppgave. Foreløpig har gruppen brukt tiden på å diskutere arbeidsmåten for sin virksomhet. Videre har vi så smått begynt å sette oss inn i grunnlagsmaterialet. Dette er meget omfattende og vil måtte ta tid. Etter hvert vil vi gå inn i en analysefase. Den vil gå frem mot og kanskje ut i det nye året. Våren-83 regner vi med å komme frem til eventuelle forslag som kan legges frem til endelig vurdering den sommeren.

Som alle skjønner er dette tid- og ressurskrevende arbeid. For at ikke noen skal føle at saken er lagt på is, regner vi med å komme tilbake med informasjon om gruppens arbeid fra tid til annen. Vi regner foreløpig med å lage tre delrapporter etter hvert som arbeidet skrider frem.

De som deltar i gruppen er:
Overing. Løken, maskinavd.

prosjektleder

Ing. Kval-Egstad, maskinavd.

fast sekretær

Avd.ing. Heigre, maskinavd.

Avd.ing. Vasbø, anleggsavd.

Oppsynsmann Nerland, anleggsavd.

Oppsynsmann Fure,

vedlikeholdsavd.

Hovedtillitsmann Wiik

Hovedtillitsmann Surdal (sjåfør)

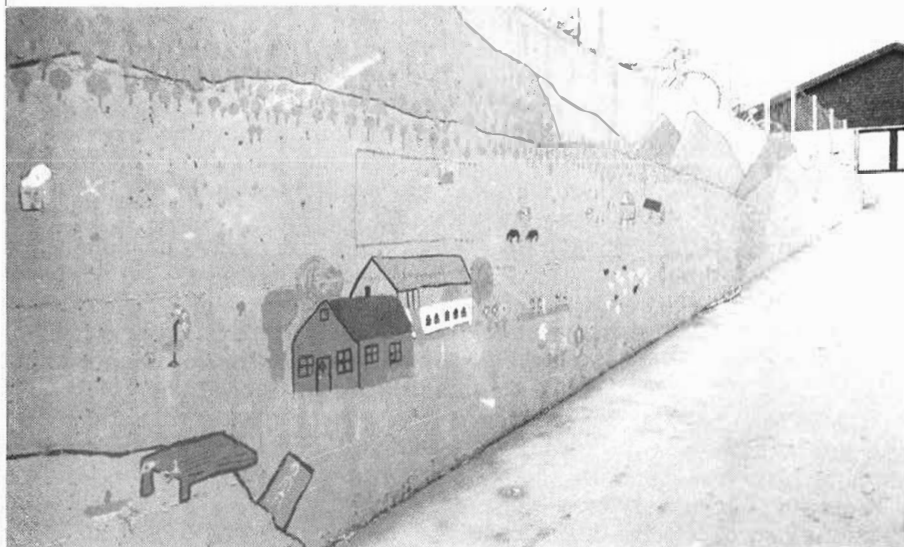
Konsulent Olsen, personalseksj.

Gruppen kan også trekke vekslere på utenforstående. Det gjelder både ansatte i etaten og konsulenter.

utenforstående. Men førsteklassingene utbedret skaden. Jeg tror ikke noen av elevene ville være med på å ødelegge sitt eget verk, verken de som går her nå eller de som tidligere har gått her.

Sverre Bilstad forteller at dekorasjonen var rimelig for vegvesenet.

— Så vidt jeg husker kostet den omlag 1700 kroner. Jeg synes vi burde gjøre likedan flere steder, det er svært pent, sier Bilstad.



Sommer - siden.

Foto: Ole Handeland



Vinter - siden. Vi beklager at bildene ikke blir gjengitt i farger.

Foto: Ole Handeland

Nytt tekstbehandlingsutstyr til vegvesenet

Av Ole Handeland

Vegkontoret fikk installert nytt tekstbehandlingsutstyr i midten av mars. Maskinen er plassert ved trafikkteknisk seksjon.

— Maskinen gir klare fordeler i arbeidet, sier Hilde Kloster og Inger Hamre, som begge har gått på kurs hos leverandøren.

— Foreløpig aner vi bare hvilke muligheter den gir, men vi regner med å lære mer etter hvert som vi kjenner maskinen bedre.

Maskinen heter IBM-80. Den består av et skrivemaskintastatur med noen ekstra taster, en «TV-skjerm», en utskrivingsenhet og en diskettstasjon.

Tastaturet brukes til å skrive inn tekst til maskinen samt å gi den kommandoer om hva den skal gjøre. På skjermen kan operatøren se teksten som er skrevet inn, opptil en halv A-4 side av gangen. Utskrivingsenheten tilsvarende i prinsippet den delen av en skrivemaskin som setter bokstavene på papiret og diskettstasjonen er den delen som lagrer teksten elektronisk.

Når en tekst først er skrevet inn på skjermen, kan den stå der så lenge vi måtte ønske. Det betyr at «standardbrev», det vil si brev som ofte gjentas med lik tekst, bortsett fra små endringer (f.eks. svar på søknader) kan skrives inn i maskinen en gang for alle. Operatøren trenger bare å skrive inn navn på den som skal ha brevet og eventuelt andre opplysninger, trykke på tasten som setter utskrivingsenheten i sving, og vips så kommer brevet ferdig ut.

Det er svært enkelt å korrigere eller endre en tekst. Operatøren kan legge inn nye ord, setninger eller avsnitt i en tekst som allerede er lagret i maskinen. Eller ta dem ut, for den saks skyld.

Dette er bare noen av de mulighetene tekstbehandlingsutstyret gir. Vi skal ikke trekke fram flere her, bare nevne at vi håper å kunne rasjonalisere en del av arbeidet med Rygjavegen med den nye maskinen. Det kan blant annet bety at trykningstiden går ned, og at dere derved får en «ferskere» avis.



Inger Hamre ved trafikkteknisk seksjon ved tekstbehandlingsutstyret. Helt til høyre står utskrivingsenheten og ved siden av den diskettstasjonen.

Foto: Ole Handeland

Hva skal gjøres?

Asfaltprogrammet

Vedlikeholdsavdelingen har satt opp årets asfaltprogram. Det viser at vegvesenet totalt skal legge 69,7 km asfalt, eller 460,600 kvadratmeter. Omgjort i tonn skulle det bli omlag

41.000. Kostnadene for asfalteringen er beregnet til vel 20,5 mill kr.

Tabellen viser hvilke strekninger som skal asfalteres og når arbeidet skal skje. Vi understreker at dette er planer, og at det kan bli endringer.

veg	strekning	lengde (m)	når
rv. 509	Sola sjø - Sømme	600	27.4 - 28.4
	Tjenesvoll - Kannik	1600	6.7 - 12.5
	Revheim kirke - Madla	1800	13.5 - 19.5
	Madlakrossen - Rektor Oldens gt	500	juli/august
rv. 510	Sola - Sande	1500	29.4 - 3.5
	Sande - Røyneberg	1000	4.5 - 5.5
	Timpelen - Tjelta	1000	mai + juli/august
	Røyneberg - Hinna	1000	mai + 28.6 - 30.6 + 1.7 - 6.7
rv. 14	Stavanger - Stavanger gamle grense	1100	24.5 - 26.5
	Fagerland - Seveland	2700	1.6 - 11.6
	Utvik - Karmsund bru	2500	1.6 - 4.6 + 14.6 - 18.6
	Eide - Østrem	1800	august/september
rv. 44	Hillevåg - Stavanger	1200	27.5 - 1.6
	Forus - Hillevåg	6600	2.6 - 22.6
	Ganddal - Åsedalen	1900	29.6 - 2.7
	Nesheim - Bryne	7000	9.8 - 27.8
	Kleppe - Skjæveland	5800	12.5 - 2.6
	Skjæveland - Leite	1800	3.6 - 9.6
	Hestvad bru - Tengs	4700	14.6 - 25.6
E - 18	Stangeland - Lura	1000	august/september
	v/Lura	200	3.5 - 12.5
	v/Haukås	250	3.5 - 12.5
	v/Tronvik	500	Når anlegget er klart
rv. 505	Bø - Garborg	3400	26.4 - 11.5
rv. 13	Oanes ferjekai	500	16.6 - 18.6
	Forsand ferjekai		21.6 - 23.6
E 76	Frakkagjerdet - Førdesbotn	2000	august/september
rv. 511	Skudeneshavn - Vik	1300	3.5 - 11.5
rv. 502	Eie stasjon - Eigerøy bru	500	Når anlegget er klart
rv. 46	v/Sandeid	1000	juni
fv. 314	Lura Forus	1800	23.6 - 28.6

fv. 316 Foss Vatne - Levang	1700	5.7 - 8.7
fv. 215 Bryne - Nubben	1600	12.7 - 15.7
223 Bergene - Nubben	600	ca. 15. mai
317 Aspervika - Gramstad	1000	20.4 - 22.4
395 Grannes - Hinna	1700	10.6 - 15.6
714 Hølland - Hærem	700	6.7 - 8.7
840 v/Storesund	700	Når anlegget er klart
134 v/Sirevåg	1000	8.6 - 11.6
112 v/Vikeså	400	29.6 - 30.6



Fra asfalteringen på Lura sommeren '81.

Foto: Ole Handeland

Bedriftshelsekontoret:

Ingen kjøtt- og fleskesentral

Av Ole Handeland

Vi er ingen kjøtt- og fleskesentral, sier lege Audun Visted til Ryggjavegen. Sammen med en fysioterapeut, en sykepleier og en legesekretær utgjør han Bedriftshelsekontoret for Samferdselsetatene. Og etatene kontoret betjener er postverket, televerket, tollvesenet og altså vegvesenet.

— Vår hovedoppgave er å tilby arbeidstakerne en medisinsk ekspertise, sier Visted.

— Opp gjennom årene har oppgaven blitt løst på mange måter, noen bedre og andre dårligere.

Lov om bedriftshelsetjeneste og Arbeidsmiljøloven regulerer arbeidet vårt. I følge den første er våre oppgaver:

1. Forebyggende tiltak
 - miljøarbeid
 - helseopplysning og rådgiving
 - helsekontroller
2. Attføring
3. Behandling

— Får du så tid til å ta deg av alle disse sidene av helsetjenesten?

— Desverre må det også innen dette yrket prioriteres. Det innså jeg allerede da jeg begynte i denne stillingen. Totalt skal kontoret betjene 2.100 mennesker i de fire etatene, og det sier seg selv at vi ikke har kapasitet til å rekke over alt.

Jeg lar derfor opp en «slagplan» allerede fra starten av: Halvparten av dagen til konsultasjoner og behandling og den andre halvparten til bedriftshelsekontroller — eller det som



Den årlige kontrollen kan gi en falsk trygghet.

noen kaller «kjøtt- og fleskekontroll».

— Har de ansatte i de forskjellige etatene de samme problemene?

— Stort sett har de det, men det er noen yrkesmessige helseproblemer som skiller.

Innimellom arbeidet på kontoret forsøker jeg å få tid til å delta i Arbeidsmiljøutvalgene. På den måten får jeg vite noe mer om de spesielle problemene på arbeidsplassene.

Jeg forsøker også å foreta noen befaringer på arbeidsplassene, og har vært såvel på kontor og vegstasjoner som i tunneler og på anlegg i vegvesenet.

Men det er klart jeg må begrense dette arbeidet. Skulle jeg være med på alle møtene, ville det ikke bli tid til kontroller og behandling.

— Hva med det forebyggende arbeidet — får du tid nok til å ta deg av det?

— Nei. På mange måter føler jeg at jeg er for mye på defensiven. Det vil si at jeg må ta meg av de problemene som dukker opp, og får for liten anledning til selv å ta initiativ.

Det er bevilget penger til ny ligestilling på halv dag ved kontoret og en sykepleier. Desverre kan verken den ene eller den andre stillingen bli besatt før vi får nye lokaler, og det ser ut til å ta tid.

Jeg må si det av og til føles frustrerende å vite at vi ikke får gjort det vi kunne, bare fordi lokalene ikke er i orden — når stillinger og alt annet ligger vel til rette.

Imidlertid har vi fått tilsatt en fysioterapeut fra 1. mars i år. Jeg håper det forebyggende arbeidet — som for eksempel opplæring i riktig arbeidsstillinger o.l. skal bli bedre dekket heretter. En god del belastningslidelser kunne antakelig vært avverget om folk hadde bedre kjennskap til ergonomi — det vil si hvordan arbeidsforhold og arbeidsredskaper bør tilpasses hverandre.

Belastningslidelser utgjør faktisk så mye som 15 prosent av alle sykdommer. Mitt inntrykk er at de forekommer hyppigere på kontor enn blant de som bruker kroppen mer i arbeidet.

Jeg tror det ofte skyldes for liten instruksjon om arbeidsstillinger o.l., og at en god del av lidelsene kan forebygges.

«Kjøtt og fleisk»

— Har egentlig årlige helsekontroller noen hensikt, Visted?

— Sammenlikningen med kjøtt og flestekontroll er i og for seg ikke den dårligste. Jeg har et stempel her, men i stedet for å merke kjøttet «godkjent», gjør jeg det på papiret.

For å snakke litt alvor tror jeg den

årlige kontrollen av alle arbeidstakere mer eller mindre har utspilt sin rolle. Mesteparten av tiden går med til å undersøke friske mennesker. Det er dårlig utnyttelse av penger og kapasitet. Dessuten er sjansene for at vi skal oppdage nye sykdomstilfeller små. Det hender at vi gjør det på grunnlag av f.eks. høy senking, men det er i grunnen unntaket som bekrefter at ingen regel er uten unntak.

Jeg tror nok det kan ha en viss psykisk effekt hos den som har vært til kontroll hvor «alt var normalt». Desverre må jeg si at den gode følelsen kan være bygget på sviktende grunnlag — vi kan ikke garantere at pasienten er frisk uten å ta grundigere prøver.

Medisinsk sett er det en absolutt fordel å kunne foreta mer spesielle undersøkelser for å avsløre latente sykdommer.

Og det er denne modellen som blir valgt når nye helsekontor planlegges, og som vi antakelig innfører når vi flytter inn i nye lokaler. «Selektiv helsekontroll», kalles denne formen for undersøkelse. Det betyr at vi tar for oss arbeidstakere i spesielle aldersgrupper, med spesielle helseproblemer eller som arbeider ved spesielt utsatte arbeidsplasser og gir dem grundigere og hyppigere kontroller.

Det forutsetter en omlegging av pasientarkivet og innkallingsrutinene, og vi har allerede gjort forberedelser på det området.

Samtaler

— Får du nok anledning til å ta deg av de som «bare» ønsker en samtale om personlige problemer, eller til å snakke med pasientene etter en undersøkelse?

— I den Hippokratiske legeeden står bl.a. at vi leger «først skal trøste, siden lindre smerte».

Dette er en viktig del av arbeidet, og

vi leger må ikke bli så mekaniserte og moderne at vi ikke tar oss tid til å snakke med pasienter som har behov for det. Problemer som i utgangspunktet kan synes uoverstigelige for den enkelte, kan gjerne la seg løse gjennom en slik samtale. Dessuten har vi den fordel at vi kjenner «systemet» og kan henvise til rette vedkommende som kan løse problemet, dersom vi ikke er i stand til det.

Anseelse.

— Bli'r bedriftsleger ansett som annenrangs blant andre leger?

— Tradisjonelt tror jeg gjerne det, men synet er endret de senere år.

Tidligere var det gjerne slik at bedriftslegegjerningen var noe en lege tok «på si» for å tjene ekstra penger.

Nå går imidlertid utviklingen mot at vi blir ansett som spesialister på yrkesmedisin. Det blir stadig opprettet nye stillinger på heltid, og de er populære. Jeg kan nevne at flere spesialister og sykehusleger har gått over i driftshelsetjenesten den senere tid. Det skulle vise at interessen for denne del av medisinen øker, og at den an-

erkjennes som likeverdig med andre områder.

— Hvorfor valgte du selv å bli bedriftslege framfor privatpraktiserende eller på et sykehus?

— Først vil jeg nevne at det er dyrt å etablere en egen praksis i dag. Imidlertid var ikke det avgjørende for meg. Jeg har alltid hatt interesse for yrkesmedisin, helt fra studietiden. Da gjorde jeg f.eks. en undersøkelse om yrkesskader.

Et moment til jeg gjerne vil trekke inn er dette med å ha en normal arbeidsdag. Tidligere var legeyrket gjerne et «kall», og legene arbeidet til tider døgnet rundt. Jeg — og mange leger med meg — har funnet ut at det er verdifullt å ha en regulert arbeidstid, på linje med de fleste andre i samfunnet. Det er en utvikling jeg tror vil fortsette. Også en lege har krav på fritid og familieliv.

— Til slutt, Visted, hvordan er helsetilstanden i vegvesenet?

— Jeg vil si den er forholdsvis bra — nokså lik et gjennomsnitt av befolkningen, tror jeg vi kan si.



Helsetilstanden i vegvesenet er noenlunde som et gjennomsnitt i befolkningen.

Fjernvalgspærre og nummersender

Av Ole Handeland

Vegkontoret har fått lagt inn fjernvalgspærre på telefonsentralen. Samtidig tok sentralbordet i bruk en nummersender, det vil si et apparat som kan lagre telefonnummer i «minne».

Bakgrunnen for fjernvalgspærren er et ønske om å spare penger på administrasjonsbudsjettet. Alle samtaler til abonnenter utenfor 04- og 047-området må bestilles via sentralbordet. Ordningen skal i første omgang forsøkes i tre måneder for å se hvordan systemet virker og hvor mye vi sparer. Spærren ble drøftet med organisasjonene før den ble satt i drift.

Fjernvalgspærren fører naturligvis til mye ekstraarbeid for sentralbordtjeningen. De må ringe opp alle abonnenter utenom Rogaland.

— Antall bestillinger varierer mellom 30 og 60 pr. dag, sier Kristin Langerud på sentralbordet.

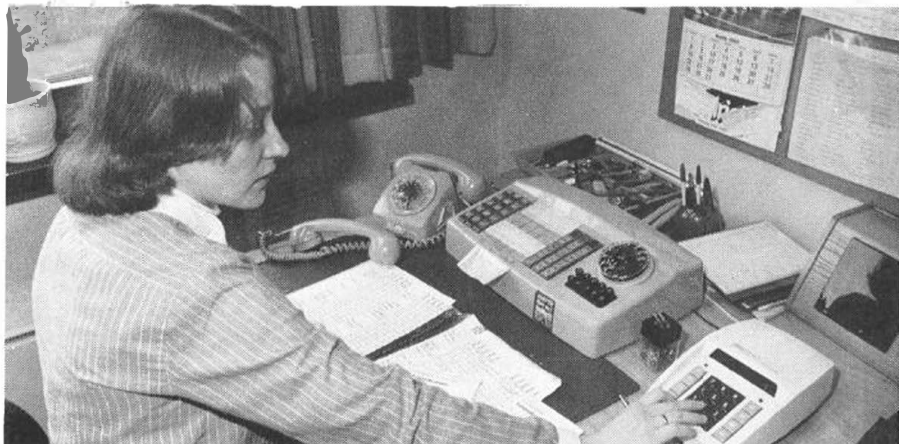
— Har dere fått mange sure reaksjoner fra de som arbeider på vegkontoret?

— Vi får noen når folk må stå og vente fordi vi er opptatt med å bestille samtaler for andre. Dessuten har vi fått noen syrlige kommentarer fra folk som ringer utenfra mens vi holder på med bestillinger.

For å lette arbeidet med å ringe fjernvalg har vegkontoret fått en nummersender på sentralbordet. Den kan programmeres med inntil 250 nummer, som kan kalles fram ved bare å slå inntil tre nummer, i stedet for åtte som jo er vanlig ved fjernvalg.

— Jeg tror ikke vi hadde klart å få unna arbeidet på sentralbordet uten nummersenderen, sier Langerud.

Prøveperioden går ut i juni. Da får vi vite om ordningen skal bli permanent, eller om den har lite for seg.



Kristin Langerud betjener den automatiske nummersenderen ved sentralbordet.

Foto: Ole Handeland

Langtidsplan for fylkesveger 1982 - 85

Vegvesentes langtidsplan for fylkesveger ble lagt fram for Fylkessamferdselsstyret i begynnelsen av april.

Planene gir en ramme for investeringene til veger for perioden 1982 - 85.

Planene er delt inn i programmene utbedring, trafikkisikring og nye fylkesveganlegg.

Den totale bruttorammen er på 146 mill kr, eller 177 mill kr mindre enn foregående periode, regnet i 1981-priser.

Fordelt på programmer ser planen slik ut:

Utbedringer	40 mill kr
Trafikkisikring	16 mill kr
Nye fylkesveganlegg	90 mill kr

I sitt framlegg til Samferdselsstyret skriver Vegsjefen bl.a.:

En så drastisk reduksjon vil ha inn-

flytelse ikke bare på omfanget av vegvesenets virksomhet, men også på hvilke typer arbeid som bør prioriteres. Vi mener således at det bør vises stor tilbakeholdenhet med å sette i gang nye kostnadskrevede fylkesveganlegg.

Utbedringer

I perioden 1978 - 81 ble det lagt fast dekke på i alt 321 km fylkesveger, og arbeidene kostet 87 mill kr, inkludert forarbeider.

Ved begynnelsen av 1982 var det i alt 536 km av fylkesvegene som hadde grusdekke, det utgjør vel 26 prosent. Dalane er den regionen som har mest grusveger, og i en særstilling står Lund kommunen, hvor nesten 79 prosen av fylkesvegene har grusdekke.

Forslaget til utbedring av fylkesveger ser slik ut:

Kommune	Fv.nr.	Prosjekt	Innvest. Forslag
Eigersund	54	Hadland - Åse	0,6
Eigersund	57	X Fv. 56 - Skåra-Veshovde-Nodland	2,0
Sandnes	524	Høyland kirke - Vatnekrossen	0,32
Sandnes	315	Stompabakken - Seldal	0,32
Sokndal	36	Bakke bru - Ørslund	1,7
Sokndal	37	Rv. 44 v/Åmødt-Årstad bru -Løvås	0,48
Lund	2	Skåland - Hellesmark	2,95
Lund	3	Rusdal - Vest-Agder grense	1,2
Lund	6	Høve - Eik	0,48
Bjerkreim	103	Kløgetveit - Gravdal	3,3
Hå	145	Husvegg - Kydland	1,3
Hå	133	Vettelund - Time gr.	2,0
Time	207	Høyland - Lende	1,4
Time	201	Undheim - Gjesdal gr.	1,0
Gjesdal	293	Fv. 286 - Nevlandshei	0,98
Strand	526	Langeland - Leite	0,85
Strand	522	Hundsnes - Tauåna	1,0
Hjelmeland	640	Hetland - Nessa	1,7
Hjelmeland	656	Knutsvik - Nesvik	0,26

Rennesøy	580	Vikevåg - Sel	1,16
Rennesøy	584	Moloveg i Østhusvik	0,15
Rennesøy	578	Skjørvestad - Lomen	0,44
Rennesøy	585	Østhusvik - Nordhus	0,2
Bokn	897	Våga -Nydalén	1,5
Bokn	893	Våga-Nordre-Våga	0,28
Suldal	689	Rv. 46 - Grov m/arm Helland - Kløy	1,6
Finnøy	608	Runnestad - Bø	1,65
Tysvær	778	Løyning - Hesja	2,2
Tysvær	791	Stranda - Øvrebø	0,3
Vindafjord	748	Imsland - Imsland kai	0,8
Vindafjord	744	Ørnes - LåkafoSS	3,5

40,0

I tillegg er det lagt fram en liste over prosjekter som foreslås tatt med dersom rammen øker med 10 mill kr.

Disse prosjektene kan også betraktes som reserveprosjekt dersom noen i den forrige tabellen skulle falle ut.

Kommune	Fv.nr.	Prosjekt	Innvestering Forslag i 1000 kr.
1 Sandnes	315	Stompabakken - Seldal	1000
2 Hå	133	Vetteland - Time gr.	2000
3 Time	201	Undheim - Gjesdal gr.	1000
4 Strand	521	Liland - Strand kirke	0800
5 Finnøy	607	Sørvåg - Storevik	1000
6 Haugesund	928	Kvala - Årabrot	320
7 Eigersund	52	xlv32 - Grøsfjeld	300
8 Bjerkreim	51	Veg til Fjermedal	550
9 Suldal	690	Tangen - Bjerga	1000
10 Vindafjord	741	Skeie - Forahaug	0640
11 Hjelmeland	656	Knuisvik - Nesvik	1390

10.000 mill.kr.

Langtidplanen inneholder også en liste over prosjekt som bør ut dersom investeringene blir mindre enn forutsatt, eller dersom prosjektene skulle vise seg å bli vesentlig dyrere enn planlagt. Vi skal ikke ta med denne listen, all den tid vi håper det ikke skal bli nødvendig med ytterligere barbering av budsjettet.

Dersom dette programmet blir fulgt, vil Dalane få den største andelen av utbedringsmidlene. Denne regionen vil få en kraftig reduksjon i antall kilometer grusveg, fra 167 til 122. Ved utgangen av perioden vil vel 20 prosent av fylkesvegene fremdeles ha grusdekke.

En del fylkesveger har så pass god

standard at de bør få oljegrusdekke uten forarbeider. Langtidsplanen legger opp til at vegvesenet gis adgang til legge fast dekke på slike veger over vedlikeholdsbudsjettet. Planen lister opp en rekke slike veger, i alt 48 km.

Trafikksikring og miljøtiltak

Denne posten fikk i alt 32 mill kr i perioden 1978—81. For disse pengene ble det bl.a. bygget 45 km gang- og sykkelveger og 12 planfrie kryss. I begynnelsen av 1982 var det i alt nesten 60 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegene.

Langtidsprogrammet omfatter i alt 38 prosjekter fordelt på 22 kommu-

ner, og vil i alt gi 29 km gang- og sykkelveg langs fylkesvegene.

Tabellen viser hvilke prosjekt som er tenkt bygget dersom politikerne bevilger de nødvendige pengene.

Det blir foreslått å sette i gang fire nye anlegg, med en samlet investering på 20,5 mill kr:

Kommune	Fv	Prosjekt	Lengde (m)	Type tiltak
Eigersund	60	Hovlandsveien	2900	g/s
Sandnes	330	Hoveveien	3000	g/s + oml.
Stavanger	393	Auglendsveien, Ullandhaugveien, Oscar Wistinggate	500	g/s
Stavanger	402	Ullandhaugveien, Henrik Ibsensgate, Tjensvollveien	250	g/s
Stavanger	415	Stokkaveien, Misjonsveien, Øvre Stokka-vei	300	g/s
Stavanger	409	Leikvøllveien, Tasta, Randaberg gr.	600	g/s + oml.
Stavanger	411	Dusavikveien, Føy nabakken, Eskelandsveien	800	g/s
Stavanger	420/421	Musegaten, Rektor Steensgate, Storgaten	600	g/s
Stavanger	406	Madlasandnes, Regimentsveien, Madlatua	750	g/s + oml.
Haugesund	831	Spannaveien x Hemmingstadveien	-	kryssoml.
Haugesund	921	Stavangergate	-	g/s + u.g.
Haugesund	831	Spannaveien, østsiden	450	g/s
Haugesund	831/	Odinsgate - Friggs veg	300	g/s
Sokndal	33	x rv. 44 - x fv. 35	500	«Strat. C»
Lund	1	Lund skole - Lundestranda	600	g/s
Hå	158	Vigrekrossen - x ringveg, Nærbø	2100	g/s
Hå	162	x fv. 160 - Kruså (x fv. 163)	750	g/s
Hå	160	x rv. 505 - Tryggheimsveien	500	g/s
Klepp	241/242	Holekrossen - Vasshus skole	1500	g/s
Time	215	x v/Bryne stadion og v/Nubben	-	rundkj.
Time	201	Undheim kapell - skolen	400	g/s
Gjesdal	290	Ålgård x rv. 506 - kirken	600	g/s
Sola	372	Skiljaberget - Sola sjø øst	400	g/s
Sola	374	Sola sjø øst - Solastrand	2000	g/s
Randaberg	478	Torvmyrveien	1300	g/s
Randaberg		Randaberg sentrum - idrettsplassen	600	g/s
Strand	522	Tauåna bru - Strand kirke	500	g/s
Strand	511	Fiskå skole - kaien	150	g/s
Hjelmeland	635	x rv. 13 - x/veg til ungdomskolen	150	g/s
Hjelmeland	639	Malslibakken - x rv. 13	400	g/s
Suldal	699	Preståsen - x rv. 46/13	750	g/s
Sauda	716	Sykehusbakken	200	g/s
Finnøy	601	Judaberg - Vikkleiva	600	g/s
Rennesøy	573/574	Div. sikringstiltak Særbø og Østhusvik	-	-
Rennesøy	573	Vikevåg - skolen	800	g/s
Tysvær	772	Førre skole - x E 76	600	g/s
Karmøy	831	Haugesund grense - x Ørpetveiteveien	1150	g/s + oml.
Karmøy	840	Nordbø - Storesund	2400	g/s
Vindafjord	745	Vikedal x rv. 46 - prestegården	1400	g/s
Forsand	496	Bergekleiva bustadfelt - Bergekr.	500	g/s
Randaberg	410	Omlegging v/Randaberg idrettsplass	300	g/s + oml.

I tillegg tar planen med prosjekter for 6,2 mill kr. i fall bevilgningene skulle bli større enn forutsatt.

Nye fylkesveganlegg

I perioden 1978 ble det bevilget i alt 194 mill kr (1981-priser) til nye fylkesveganlegg.

8 større anlegg ble ferdig og tatt i bruk i perioden, og det ble utført arbeid på 28 andre anlegg.

En stor del av investeringsmidlene vil gå med til å betale tilbake penger som tidligere er forskottet av en del kommuner. I alt er det regnet med 26 mill kr i tilbakebetalinger for perioden. Med en bruttoramme på 90 mill kr utgjør disse utgiftene nesten 29 prosent.

Kommune	Anlegg	Forslag 1982—85 (Mill kr)
Sandnes/ Gjesdal	Hegreveien/ Asheimveien	9,5
Sandnes	Ålgård—Figgjø	3,0
Randaberg	Stvgr. gr. — Håland	5,0
Tysvær	Sundfør—Fjon	3,0

I tillegg kommer anlegget Eikje — Kårstø i Tysvær, men det finansieres i sin helhet av Statpipe.

Åtte fylkesveganlegg som er under bygging, ventes å være ferdig i løpet av perioden. Disse vil kreve investeringer på i alt 50,5 mill kr.

Tabellen viser hvilke anlegg det gjelder.

Kommune	Anlegg	Resoverslag pr. 1.182	Forslag 1982-25 (mill.kr.)	
Eigersund	Holan-Mjølhus-Ronga bru	3,0	3,0	
Sandnes	Dalevegen, parsell Aspervika-Grimstad	3,0	5,0	
Haugesund	Veg til Statens Havarivernskole	2,5	2,5	
Hå	Ringveg Vigrestad	4,5	4,5	
Time	Myrebø-Undheim	2,0	2,0	
Forsand	Oanes-Høllesti	4,5	4,5	
Suldal	Veg til Tengesdal	10,5	10,5	
Rennesøy	Sokn-Askje	18,5	18,5	
Investeringer	til	igangværende	50,6	anlegg

Nå vil de som har regnet sammen beløpene ha observert at dette ikke blir 90 mill kr. men 97 mill kr.

Langtidsplanen inneholder også en liste over hvor en eventuell reduksjon må tas, dersom investeringene til ny-anlegg skulle bli mindre enn 97 mill kr. Det gjelder anleggene Heigreveien/Asheimveien og Dale-

veien i Sandnes og Sundfør - Fjon i Tysvær.

Forskotteringer

Noen kommuner har søkt om å få forskottet vedtatte fylkesveganlegg og fått tillatelse til det. Tabellen viser hvilke anlegg det gjelder.

Anlegg	Forskotteres av	Antatt forskott-beløp (mill kr)
Ullandhaugvegen/ Grannesvegen	Stavanger/ Sola	7,5
Lyevegen, resten av 1. parsell	Time	3,85
Tananger Ring	Sola	6,7
Løwenstrasse-Forusbeen	Sola	3,0
Ferjeleie i Songesand	Forsand	3,0
Sum		24,1

I tillegg til disse anleggene som allerede er godkjent kan det også bli aktuelt med forskotteringer på følgende i perioden:

Anlegg	Forskotteres av	Overslag pr. 1.1.1982 (mill kr)
Gramstaddalen	Sandnes	18,0
Veg til Lauperak	Forsvaret	9,5
Arm til Bråtveit	Suldal	3,5
Arm til Molla	Sandnes	1,5
Aktuelle nye forskottering 1982-85		32,5

Det er ikke gitt tillatelse til forskottering på noen av disse anleggene. Forskottering kan også bli aktuelt for andre anlegg.

Vi skal også ta med en tabell som viser investeringene fordelt på region og kommune.

Tallene er oppgitt i mill kr 1981-priser.

Region/kommune	Forbruk 1978-1981	Forslag 1982-1985	Forslag 1982-85 Fordelt på programmene		
			Utbedring F 1	Trafikksikring F 2	Nye fylkesveger F 3
Dalane:					
Eigersund	1.92	6.6	2.6	1.0	3.0
Sokndal	5.18	2.5	2.2	1.0	-
Lund	2.64	5.0	4.6	0.4	-
Bjerkreim	12.14	3.3	3.3	-	-
	21.88 10.2%	17.4 11.0%	12.7	1.7	3.0
Jæren:					
Sandnes	10.14	24.1	3.6	2.0	18.5
Stavanger	2.12	6.1	-	3.0	3.1 *
Hå	25.67	09.6	3.3	1.8	4.5
Klepp	5.29	0.8	-	0.8	-
Time	10.85	4.9	2.4	0.5	2.0
Gjesdal	3.09	4.4	1.0	0.4	3.0
Sola	3.73	1.5	-	1.5	-
Randaberg	4.65	6.7	-	1.7	5.0
	65.54 30.4%	58.1 36.8%	10.3	11.7	36.1

Ryfylke:						
Forsand	6.48	4.9	-	0.4	4.5	
Strand	7.46	1.6	1.2	0.4	-	
Hjelmeland	23.15	2.3	2.02	0.3	-	
Suldal	14.60	22.29	1.6	0.5	20.8 *	
Sauda	9.86	6.7	-	0.1	6.6 *	
Finnøy	27.28	1.9	1.6	0.3	-	
Rennesøy	9.52	21.4	2.0	0.9	18.5	
Kvitøy	0.42	-	-	-	-	
	98.77	45.8%	61.7	39.0%	8.4	2.9
Nord Rogaland:						
Haugesund	4.35	5.4	-	0.9	4.5 *	
Bokn	0.08	1.8	1.8	-	-	
Tysvær	14.10	5.8	2.5	0.3	3.0	
Karmøy	4.30	2.6	-	2.6	-	
Utstria	-	-	-	-	-	
Vindafjord	6.42	5.3	4.3	1.0	-	
	29.25	13.6%	20.9	13.2%	8.6	4.8
						7.5
Totalsum	215.44	158.1¹⁾	40.0	21.1¹⁾	97.0[*]	

1) inkl. ca 5 mill kr i kommunetilskott

*) inkl. refusjoner.

Helt til slutt tar vi med en tabell som viser de totale økonomiske rammene for langtidsplanperioden 1982-85.

Beløp i mill. kr. - 1981-priser

	Forutsatt Norsk Vegplan 1982 - 85	Langtids- planens rammetall
Administrasjon	7,3	5,1
Riksveger	59,3	50,9
Vedlikehold	249,3	221,2
Investeringer	350,9	146,0
Kommunale vegger	1,8	0
Sum utgifter	668,6	423,2
Statstilskott	176,7 (26,4%)	152,4 (36,0%)
Komm. tilskott		
(inkl. særbidrag)	111,9 (16,8%)	37,1 (8,8%)
Netto fylkestilskott	380,0 (56,8%)	233,7 (55,2%)
Sum inntekter	668,6	423,3

Vegsjefen sier i sin kommentar til planene bl.a. at på grunn av den økonomiske situasjonen har vi funnet det riktig å begrense langtidsplanen til

bare en fireårs-periode, mot to perioder i tidligere planer.

Langtidsplanen kommer ventelig opp i fylkestinget i juni.

Frigjort, men slave!

Av ●lav Hauge

Rom. 6:8: Dere ble frigjort fra synden og er blitt slaver for det som er rett og godt.

I dagligtale er **frigjort** et positivt, mens **slave** er et negativt ladet begrep. Men her kan det ved første øyekast synes nesten motsatt.

For **frigjort** forbindes til vanlig med det å være fri for bånd, fri for andres bestemmelser, fri til å gjøre ting etter egen vilje og for noen også fri for andre normer enn sine egne selvvalgte. Mens slave forbindes med ufrihet, tvang og bånd som nedverdiger menneskene.

Men i neste øyekast øyner vi at begge begreper er positive hvis de forstås rett, hvis de forstås ut fra forholdet og hensynet til andre mennesker. Det er ikke mulig å leve uten at det vi foretar oss i større eller mindre grad har noe med andre mennesker å gjøre. Derfor er vår frihet positiv bare så lenge den fungerer positivt for andre.

Dette er så viktig å presisere at Bibelen finner å uttrykke det med så sterke ord som at vi skal være *slaver for det som er rett og godt*. Det er dette som gir friheten innhold og mening.

Men frihet har to sider: Det er frihet **til** og frihet **fra** noe. Bibelordet sier *Frigjort fra synden*, og hvordan er det å forstå? Bli vi syndefri?

Nei! Frigjort fra synden blir vi ved å få tilgivelse. Tilgivelse får vi ved å tro på Jesus Kristus og hans død og oppstandelse. Tilgivelse trenger vi nettopp fordi vi ikke helt lykkes i det å være slaver for det som er rett og godt.

Så det er meningsfullt å være **slave, men frigjort**.



Husk;

Det er bedriftsandakt hver mandag

Kl. 07.45 til 08.15

Rom 807 på Atlantic.

Du er hjertelig velkommen

Nye bøker

Interesserte kan henvende seg til Målfrid Crosby på vegkontoret for å få låne bøkene.

Transportøkonomisk Institutt
Vegutløsning, tilgjengelighet og reiseaktivitet.

Transportøkonomisk Institutt
Vegutløsning, næringsliv og arbeidsplasser.

Transportøkonomisk Institutt
Vegutløsning, trivsel og miljø.

Transportøkonomisk Institutt
Vegutløsning if befolkningsutvikling.

Norsk Betongforenings publikasjon nr. 10.

Beregning og dimensjonering av kontinuerlige NOB- og NIB-broer.

Norsk Betongforenings publikasjon nr. 11.

Flerfelts NIB- og NOB-broer. Beregning og dimensjonering av kontinuerlig broplate over støttene.

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 1.

Produktivitet Noe for din bedrift? Hva — Hvorfor — Hvordan?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 2.

Hvordan har produktivitet utviklingen vært i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 3.

Hvordan organiseres produktivitetssarbeidet i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 5.

Hvordan forbedre organisasjonens produktivitet i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 6.

Hvordan forbedre salgets produktivitet i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 7.

Hvordan forbedre produktets produktivitet i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 8.

Hvordan forbedre arbeidskraftens produktivitet i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 9.

Hvordan forbedre kapitalens produktivitet i din bedrift?

Mekaniske Verksteders Landsforening. Temahefte nr. 10.

Bedriftseksempler.

Lønnsomhetsøkning gjennom produktivitetsvekst.

Norsk Produktivitetsinstitutt

Å arbeide på kontor.

Utbildning utan kurs

Før chefer, utbildare, fackligt aktiva och andra som vill påverka sin utveckling i arbetet.

Statens vägverk

Beräkning av kapacitet, kölängd, fördröjning i vägtrafikanläggningar.

Juridisk oppslagsbok. Del II

Forvaltningsretten.

På godt norsk

Synonym- og omsetjingsordliste

Frå bokmål til nynorsk.

Transportøkonomisk Institutt

Prosjektrapport

Turismens innverknad på ferjekapasiteten.

Målrettet ledelse.

Førerkortprognose — utsendelse av nye førerkort klasse B.

Antall førerkortprøver 1982—85.

VANNRETT:

1. TV-program
13. ringe
14. to like
15. steinrøyser
16. skråning
17. ekspropriere
20. like
21. tall
22. nytelsesmiddel
25. tidsrom
27. tidsrom
28. by
30. fase
31. organ
32. dyr
34. ensom
35. bruk
38. liv
42. kjøkkenredskap
44. overvann
47. instrument
48. vern
49. bryter
50. velhavende
51. etterskrift
52. nektelse
53. oppbevaringsplassen
55. dessert
56. retning
59. fase
60. yter
63. væske
64. smak
66. tre
67. salgene

LODDRETT:

1. på fottøy
2. fisk
3. bokstav
4. ordne
5. framkomstmiddel
6. område
7. ujevn
8. m. navn
9. selektere

Løsning på kryssord nr. 1/82

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
E	M	I	N	E	N	T	F	L	A	K	S	
11	K	A	T	T	H	O	E	E	R	Ø	D	
17	T	R	U	E	S	E	L	T	E	R	S	R
22	E	A	T	R	O	N	E	E	T	A	T	A
27	S	T	E	T	T	O	Y	T	T	E	A	P
32	J	O	L	E	E	E	T	T	E	R	I	N
36	A	N	T	A	R	T	R	O	R	O	T	S
43	K	L	P	U	R	R	E	O	P	P	E	T
46	T	Ø	R	R	F	O	R	K	Å	L	N	U
51	E	P	L	E	V	I	T	A	L	A	T	D
57	S	E	I	L	Å	T	E	L	I	N	O	I
62	E	R	T	E	R	T	A	L	K	U	M	O

VINNERE:

1. Premie: Bjarne Oppedal,
Austkroken 9, 4350 Nærbø

2. premie: Arne Andersen,
Høyebakken, 1, 4000 Stavanger

Husk å skrive navn på løsningen.
Den første riktige løsningen vi trakk
ut denne gang var anonym. Synd for
den som går glipp av to lodd i penge-
lotteriet.

- | | |
|-----------------------|--------------|
| 10. kry | 40. k. navn |
| 11. knar | 41. hendt |
| 12. tall | 43. skjul |
| 18. organisasjon | 44. beiler |
| 19. makte | 45. snike |
| 23. land | 46. i orden |
| 24. — minis, blodtype | 54. k. navn |
| 26. sans | 56. odde |
| 29. gang | 58. søvn |
| 33. båt (fork.) | 61. eu:opeer |
| 36. fjell | 62. overfall |
| 37. grønnsak | 64. skue |
| 39. innførsel | 65. nappe |

Dalevegen

Av Ole Handeland

— Vi regner med å være ferdig med utbedringen av Dalevegen før sommeren 1983, sier oppsynsmann Jan M. Jonassen til Ryggavegen.

Arbeidene på vegen startet opp i fjor sommer. De omfatter utbedring av vegen, bygging av gang- og sykkelveg og legging av kloakk- og vannrør og elektrisitets- og telefonkabler under gang- og sykkelvegen.

— Det blir nokså komplisert når vårt arbeid skal samordnes med El-verket og Televerket, sier Jonassen.

Vegvesenet utfører legging av vann- og kloakkrør.

— Det er greit arbeid, forteller Odd Egil Narten, men det krever til dels meget stor nøyaktighet.

Jonassen forteller at første etappe asfalteres i slutten av april, det er en strekning på omlag 800 meter.

Anlegget er totalt på ca. 2,5 km. og er kostnadsregnet til 11 millioner kroner.

— Totalt har vi sprengt ut ca. 23.000 m³ fjell, av dette måtte vi ta



Egil Ramstrøm har fått brannbilen på innsiden av sprengingsstedet, og kan fyre av salven.

spesielle hensyn ved 13.000 m³, sier Jonassen.

De spesielle hensyn han sikter til er at sprengingsarbeidet måtte samkjøres med rutebussene og brannvesenet.

Før hver sprenging måtte Sandnes Brannvesen varsles, så de kunne kjøre en brannbil på innsiden av sprengingsstedet. Også legehelikopteret ble varslet, det var ikke mulig å frakte pasienter forbi sprengingsstedet med ambulanse på lenge vegen var sperret av stein.

— Heldigvis var det verken bruk for brannbil eller legehelikopter, sier Jonassen, men det er alltid godt å være føre var...



Odd Egil Narten justerer høyden på avløpsrøret.

Foto: Ole Handeland

Stress — På godt og ondt

Av Arild Gustavsen

Arbeidsmiljølovens § 12 omhandler tilretteleggelsen av arbeidet. I pkt. 1 er det generelle kravet at teknologi, arbeidsorganisasjon, arbeidstidsordninger og lønssystemer skal legges opp slik at arbeidstakerne ikke utsettes for uheldige fysiske eller psykiske belastninger.

Likevel er det en kjent sak at sikteten med livet er å leve. Og det krever arbeid. Enkelte arbeider med hjernen, andre med kroppen. Begge deler medfører belastninger. Desverre har de fleste av oss en konservativ kropp. Den søker fremfor alt å bevare likevekten. Blir likevekten forstyrret, er det alltid en følge av overbelastninger. «Stress» kaller engelskmennene det.

Og siden jeg ikke har noe spesielt imot engelskmenn, skal jeg videre i min artikkel nytt ordet «stress» når jeg snakker om overbelastninger. Det er nemlig stress arbeidsmiljøloven omtaler som «uheldige fysiske eller psykiske belastninger».

På skolen lærte vi at man måtte leve med fare for å overleve i farens stund. Et menneske som fra barnsben av blir skjermet helt mot fare, blir ikke fullt livsdugelig. Med denne lærdommen i bakhodet, spør jeg: Er stress utelukkende av det onde? — eller kan stress også medføre det gode?

Det er med stress som med alt annet her i verden. Det er relativt. Stress som er utålelig for Ola, kan være en lek for Per. Lek vet vi er stimulerende. Altså, mens livets stress bare er stimulerende for Per, er de en uhyre påkjenning for Ola.

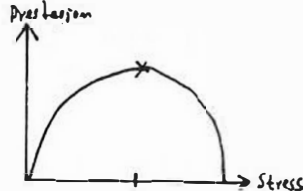
Fra fysiologien vet vi at fysisk aktivitet påskynder nydannelsen av ben. Jo mer et ben blir stresset, desto ster-

kere blir det. En muskel som spares for bruk vil skrumpe inn, dens styrke vil også bli redusert. Det er bare ved å utsette muskelen for stress, eller ved at den tvinges til å stramme seg nesten maksimalt flere ganger daglig, at dens styrke kan holdes ved like eller øke.

Likeledes vet alle at vi ikke utvikler vår intellektuelle kapasitet ved alltid å følge den minste motstands vei. Det er nødvendig med en viss mengde stress for å få fram det beste i oss. Stress er derfor ikke utelukkende av det onde. Problemet er ikke hvordan vi skal unngå stress, men hvordan vi skal takle stress uten å få varige men.

Vi trenger alle utfordringer. Etter hvert har vi som voksne mennesker lært oss å beregne farene. På denne måten har vi ved ubevisst stress, utviklet oss til de mer eller mindre vellykkende individer vi etterhvert er blitt.

Til slutt skal jeg trekke en parallell. Under en diskusjon på en restaurant i Washington D.C. i 1974 tegnet en mann ved navn Arthur Laffer sin berømte kurve på en serviett. Laffers kurve viser at statens skatteinntekter er størst med et moderat skattetrykk. Det samme er faktisk tilfelle i vårt forhold mellom stress og prestasjon (se figur). Så stress i vei, men stopp i tide!



Ikke all stress er av det onde. Denne kurven viser at prestasjonene blir best med moderat stress.

Motorvegen fortsetter

SØROVER

Av Ole Handeland

Motorveganlegget eter seg stadig sørover, for tiden pågår arbeidet på parsellen mellom Lura og Stangeland.

De innledende arbeidene på krysset med riksveg 509 på Stangeland var kommet i gang da vi besøkte anlegget i begynnelsen av april. Maskinene holdt på å fjerne matjord, et vanskelig arbeid etter alt regnet som kom i mars. Jordene var gjennombløte.

— Forholdene er vanskelige, kunne Kjell kristiansen opplyse.

— Vi må være ytterst forsiktige med

maskiner på jordene, ellers kan vi risikere å ødelegge dreneringen for bøndene.

Lenger nord, mot Lura, var arbeidet i gang med å legge rør langs ve-gen. Laseren sto oppstilt og viste hvordan rørene skulle ligge.

— Vi har vel aldri fått så jevnt og fint lagte rør, fortalte Erling Monge.

— Laseren gjør arbeidet betraktelig enklere.

Det er bevilget 14 mill kr til anlegget i år. Etter planen skal parsellen være ferdig i 1984.



Vi har her samlet noen av de som arbeider på anlegget. Fra venstre: Kjell Kristiansen, Per Basteli, Terje Berntsen, Erling Monge, Eyolf Andersen og Ottar Nilsen.

Foto: Ole Handeland



Laser'en gir nøyaktige høyder for legging av rør.

Foto: Ole Handeland

Pensjonisttreff

Av Per Hole

Stavanger

Vegvesenets pensjonistforening i Jæren-området hadde møte i NSB's selskapslokaler i Stavanger 30 mars.

Møtet ble åpnet av formannen, Karsten Torkildsen, som ønsket alle velkommen.

Vegsjef Chester Danielsen innledet møtet med å fortelle at han — så sant tiden tillot det — gjerne ville delta på pensjonistsamlingene. Han uttrykte glede over å komme sammen med tidligere medarbeidere og ønsket at pensjonistene fortsatte med sine sammenkomster. Vegsjefen pekte også på noen av årsakene til at vegetaten er nødt til å foreta hyppige omstillinger, på grunn av svingninger i bevilgninger, driftsmåter osv.

Tidligere stortingsrepresentant Petter Molaug holdt et fengende og interessant kåseri om sine opplevelser på reiser i England, USA, Afrika, Australia, Kina og Sovjetunionen. Sistnevnte reise strakk seg over 14 dager gjennom Sibir.

Molaugs lune måte å fortelle fra sine opplevelser blant mennesker og i natur skapte uten tvil stor reiselyst blant tilhørerne.

Etter kåseriet ble det servert deilige smørbrød og bløtkaker med tilhørende god kaffe. Rundt et veldekket og pyntet bord gikk så drøsen om vær og vind og om gammelt og nytt.

Administrasjonssjef Johan Lund holdt deretter en inngående orientering om nytt opplegg for organisasjonsplan for vegadministrasjonen i Rogaland. Han orienterte også om pågående arbeid på velferdsområdet, og da i særdeleshet om forberedelse

til pensjonisttilværet og etterfølgende trivselstiltak. Lund fikk en rekke spørsmål han besvarte, bl.a. om diverse saker som senere vil bli fulgt opp.

Per Hole orienterte om den forestående pensjonistturen. Den skal gå fra Stavanger til Kristiansand - Arendal - Fyrresdal - Haukelisæter - Sand og retur til Stavanger. Turen blir på tre dager - 2., 3. og 4. juni. Hole orienterte også om oppbyggingen av fellesstyret for pensjonistforeningene i vegvesenet. Styret bør bestå av formann, en sekretær oppnevnt av administrasjonen og formennene i de forskjellige foreningene som styremedlemmer.

Forslaget til fellesstyre ble godkjent, og formannen i foreningen for Jæren-området ble valgt som medlem av fellesstyret.

Det valgte styret for pensjonistforeningen i Jæren-området, Karsten Torkildsen, formann, Hjørdis Thostensen, sekretær og styremedlemmene G.M. Sømme, Johan Jacobsen, Ole Tafjord, Lars Svihus og Arne Rød, ble enstemmig bedt om å fortsette fram til årsmøtet i 1983. Følgende ble oppnevnt til valgmennd: Birger Tonhaugen, Jonas Skretting og Gunvald Salte.

Formannen avsluttet samværet med å takke for fremmøtet.

Haugesund

Pensjonistforeningen i vedlikeholdsområde 1 - Haugesund - hadde møte på anleggskontoret på Skre 17 mars.

Formannen i foreningen, Torleif Ellefsen, ønsket alle velkommen og

ga deretter ordet til avdelingsingeniør Rune Sandven som ga en grundig innføring om utbygging av vegnettet i forbindelse med Kårstø-utbyggingen.

Etter orienteringen ble det servert kaffe og smørbrød.

Tidligere vegmester Manfred Fransson forærte foreningen to innrammede bilder han selv hadde malt. Gaven ble mottatt med stor begeistring av alle som var tilstede. Male-riene ble loddet ut og ga foreningen en inntekt på omlag 300 kroner.

Pensjonistene ønsket nok en sam-

ling før sommerferien, og det var enighet om at den bør legges til vegstasjonen i Haugesund.

De 17 pensjonistene som hadde møtt frem fortsatte det koselige samværet med allsang og drøs om løst og fast.

Formann Torleif Ellefsen møtte som representant på årsmøtet for Rogaland Fylkesforening for Pensjonister som ble holdt i Haugesund 30. mars. Han savnet deltakere fra de øvrige pensjonistforeningene i vevsesenet, og det bør vi merke oss.



Fra sammenkomsten i Stavanger.

Foto: Ole Handeland

Anleggsdriften 1982

Av Halvor Folgerø

Aktiviteten på anleggssiden vil bli betydelig også i 1982, særlig som følge av utbyggingen av vegnettet til Kårstø-området.

Tabellen viser hvor mange penger vi

har til rådighet for riks- og fylkesveganlegg i år. Utbedringsanlegg på fylkesvegbudsjettet og prosjekt som utføres av kommuner er ikke tatt med. Tallene er oppgitt i millioner kroner.

	Risveger	Fylkesveger (nyanlegg)	Trafikksikrings- tiltak
Overført fra 1981	3,3	8,6	3,5
Bevilget 1982	90,0	19,4	5,5
Tilskott/forskott			
Kårstø-utbyggingen	21,2	3,0	
Forskotteringer fra kommunene (antatt)	7,5	5,0	
Sum	122,0	36,0	9,0

Det skulle gi en totalsum til anlegg på riks- og fylkesvegene på 167 millioner.

I tillegg er det søkt om distriktsbyggingsmidler til spesielle prosjekter, slik at vi trolig vil ha omkring 170 mill kr. til anleggsdriften i 1982.

De foreløpige forbruksplanene viser et forbruk på ca 162 mill kr, eller omlag 95 prosent av bevilgningene. For sammenlikningnes skyld kan det være på sin plass å nevne at vi brukte ca 130 mill kr. i 1981. Årets rammer viser derfor en reell økning, også når vi regner om til faste priser. Jeg vil imidlertid understreke at denne økningen er et forbigående fenomen som skyldes ekstramidler til Kårstø-utbyggingen samt forskotteringer og overføring av penger vi ikke brukte i 1981.

Dersom vi bare ser på ordinære bevilgninger over stats- og fylkesbudsjett, viser de en nedgang på ca 7,5

mill kr i forhold til 1981-budsjettet, regnet i løpende priser, en reduksjon på omlag 6 prosent. Regner vi i faste priser (prisstigning 12,5 prosent), blir nedgangen 20 mill kr, eller 16 prosent.

Beskrivelse av en del anlegg

Riksveganlegg

E 18

Omleggingen av E 18 ved Tronvik vil pågå også i 1982, vesentlig konsentrert om sprengings- og betongarbeider.

Videreføringen av motorvegen fra Lura til Stangeland har startet opp. Det vil pågå store masseflyttingsarbeider langs parsellen.

Ombyggingen av Haukåskrysset i Stavanger blir fullført i løpet av våren.

E 76

Vi regner med å få ferdig parsellen Skre-Frakkagjerd i løpet av året. En del av anlegget. Frakkagjerd - Førdesbotn, kan trolig tas i bruk til sommerferien i år.

Rv 13

Parsellen Luvik - Bjønnbåsen åpnes for trafikk i løpet av våren.

På strekningen Nesvik - Vindsvik vil det pågå kompletteringsarbeid, bl a vann- og frostsikring i tunnelene.

På Ropeidvegen regner vi med gjennomslag i Varmkro tunnel like etter sommerferien. Vi forutsetter at tunnelen skal være kjørbar til vinteren 1982/83.

Rv 14

Den nye vegen mellom Eide og Østrem blir satt under trafikk i løpet av året.

Vi regner med å starte opp forberedende arbeider i samband med ombyggingen av riksvegen forbi Gard skole i Haugesund.

Rv 44

Den gjenstående delen av parsellen Rekeland - Saurdal blir ferdigstilt og åpnet for trafikk i løpet av høsten.

Rv 45

Det blir betydelige arbeider i Hunnedalen, fra fylkesgrensen til Høgaleite, i forbindelse med mottak av tunnelstein fra Hunnedalsvassdraget (Sira-Kvina).

Vi vil få ferdigstilt en ca 1000 m lang parsell langs Ragsvatnet.

Rv 46

Ombyggingen av ferjelemmen på Sand starter antakelig opp like etter ferien.

Sikrings- og kompletteringsarbeidene på Suldalsvegen fortsetter. Vi planlegger å legge fast dekke i Lalid og Vikane tunneler til sommerferien.

dene på Suldalsvegen fortsetter. Vi planlegger å legge fast dekke i Lalid og Vikane tunneler til sommerferien.

Rv 502

Arbeidene på den siste delen av rv 502 mellom Eie stasjon og Eigerøy bru pågår, og vi regner med å kunne sette trafikken på ved sluttene av året.

Rv 503

Vegen raste ut i forbindelse med utbedringer ved Vinjavatnet og arbeidene måtte stoppes. Den eneste sikre løsningen er å bygge en tunnel forbi rasstedet. Dersom finansieringen blir løst, er det meningen å starte opp tunneldriften til høsten. Tunnelen blir ca 220 m lang.

Rv 509

Det pågår arbeid i forbindelse med utvidelse av Madlaveien til fire felt (bygging av egne bussfelt). Strekningen fram til Madlakrossen skal etter planen være ferdig i august i år.

Rv 510

Ombyggingen mellom Timpelen og Tjelta fortsetter, og vil bli fullført i løpet av høsten.

Ombyggingen av Nesbuveien mellom Røyneberg og Hinna blir avsluttet i år.

Rv 512

Som følge av Kårstø-utbyggingen blir det stor aktivitet langs denne strekningen. En parsell på ca 1000 m mellom Apeland og Haukås vil være ombygget til ferien.

Mjåsund bru med tilstøtende veg skal etter planen stå ferdig 1. desember i år.

Videre vil det pågå sprengings- og

Vernehjelmen må vedlikeholdes

Vernehjelmen består av to viktige deler: hjelmskallet og innmaten. Samspillet mellom disse to delene skal garantere at hodet beskyttes og delene bør undersøkes og vedlikeholdes regelmessig.

Hjelmskallet er stivt og lett: det er formet slik at det støter fra seg gjenstandene som faller på det. Kommer det en rift på hjelmen, bør man bytte hjelmskallet, selv om riften er tynn som et hårstrå.

Hjelmer som er utsatt for varme, enten fra sola eller fra kjemiske produkter kan bli harde eller skjøre, de får da gjerne en matt og ru overflate.

En hjelm som er blitt utsatt for støt eller slag må aldri brukes mer, selv om det ikke finnes synlig skade på den.

Hjelmene må aldri kastes, slenges på bakken eller brukes som støtte. Denne regelen gjelder, særlig for de hjelmene som beskytter mot elektriske farer. Når denne typen hjelmer transporteres i en lastebil er det best å plassere dem på en spesialhylle, slik at de ikke kan falle.

Hvis hjelmen skal merkes med navn eller initialer til eieren eller med andre tegn, lønner det seg å anvende et produkt som ikke forstyrrer de ikke-ledende egenskapene ved hjelmen. Det er vanlig å klistre på en dymotape med navnet sitt på. Før man eventuelt maler eller merker hjelmen, bør man snakke med en fabrikant, for noen lim- og malingsorter unneholder løsningsmidler som kan gjøre hjelmen mer skjør og følsom overfor sprekker. Hjelmen bør børstes før

den ryddes vekk, slik at støv og fuktighet fjernes.

Alle vernehjelmer må sjekkes regelmessig. «Elektrikerhjelmene» bør kontrolleres hver dag. Elektriske tester bør også foretas regelmessig. Hjelmer som bæres av personer som arbeider med elektrisitet skal ødelegges idet det oppstår sprekker, slitasje eller andre skader. De må også kastes når de elektriske testene har negative resultat.

Det bør innføres et utskiftingssystem, slik at hjelmene kan byttes ut med en gang det oppdages den minste skade på dem, eller hvis det trengs ny stropp eller nytt hodebånd. Hvis innmaten er utslitt men hjelmskallet brukbart, kan hjelmen brukes på nytt etter at hjelmskallet er grundig rengjort og utstyr med ny innmat.

Før å få boirt tjære, oljeflekker og støv, lønner seg å bruke løsningsmidler som ikke er antennelige eller giftige. Med enkelte løsningsmidler risikerer man å ødelegge de ikke-ledende hjelmene. Det er derfor best å rådføre seg hos en fabrikant før man velges løsningsmiddel.

Innmaten er like viktig som hjelmskallet. Det er et tomrom mellom hjelmskallet og hodet hvor luften kan sirkulere. Innmaten holder hjelmskallet i riktig stilling på hodet og svekker virkningen av støt.

Etter en tids bruk til remmene i innmaten bli ødelagt eller utslitt. De må også kontrolleres med hensyn til sprekker og slitasje i spennene. Det må undersøkes om stoffet er frynsete og fremfor alt må festene sjekkes.

Slitasje kan skrive seg fra hårmidler, svette eller ganske enkelt langvarig bruk. I USA anbefaler man å erstatte innmaten minst en gang i året under normale omstendigheter.

Den beste måten å gjøre rent remene i innmaten på er å gni dem med en svamp eller en bløt børste som er fuktet i vann med et svakt rensemiddel.

Hjelmskallet kan vaskes ved å legge det minst et minutt i varmt vann (maksimum 60° C) som inneholder et vaskemiddel. Skrubb deretter hjelmskallet og skyll det i rent, varmt vann

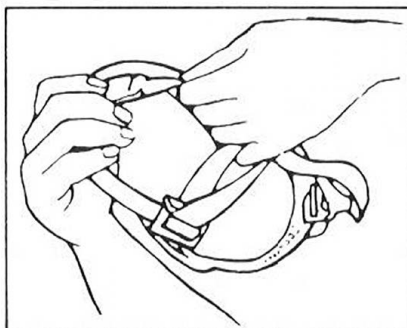
(ikke mer enn 60° C). Etter at det er skylt og tørket bør hjelmskallet undersøkes grundig i tilfelle det er ødelagt under vaskingen. Utstyr så hjelmskallet med ny innmat hvis det er nødvendig.

Vernehjelmen har vist seg å være nødvendig på de forskjellige arbeidsplasser, hvor de er med og øker arbeidernes sikkerhet. Med et minimum av tilsyn og regelmessige kontroller vi den beskytte deg så lenge du arbeider.

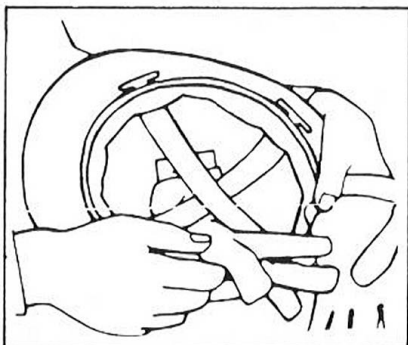
(Fra «Arbeidsmiljø», utgitt av Vern og Velferd).



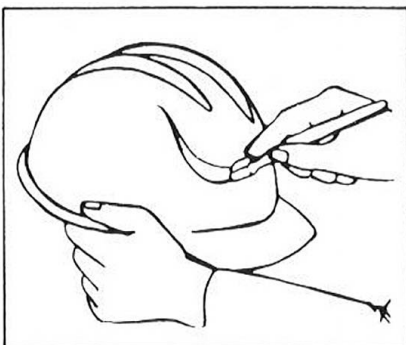
Gjør hjelmen ren ofte, ikke bare for at den skal se pen ut, men også for sikkerhetens skyld. Støvet og flekkene dekker av og til over sprekker.



Kontroller regelmessig innmaten. Påse at stoffet ikke er revet opp, fillete eller ødelagt på annen måte.



Oppbevar aldri noe inni hjelmen. For at hjelmen skal beskytte må det være et tomrom mellom hjelmen og hodet.



Mal aldri på vernehjelmen. Løsningsmidlene i malingen kan gjøre hjelmen skjør. Skal man ha navn eller nummer, kan man bruke dymotape.

Medbestemmelsesavtalen

En lokal avtale for hovedavtalens del II — medbestemmelse punkt 2.3.5. — informasjon ble fastsatt i forhandlingsmøte den 19. januar i år. Ryggveggen skulle dermed ha brakt hele avtalen. Deler av den har tidligere stått i nummer 2,3 og 5/81.

«Suplement til midlertidig lokal avtale for utøvelse av medbestemmelse etter Hovedavtalen — informasjon.

Innledning:

Grunnlaget for dette supplement til den lokale avtalen finnes i Hovedavtalen for Statsansatte av 21. august 1980, i protokoll (særavtale) fra forhandlingsmøte i Vegdirektoratet av 12. desember 1980 og protokoll (særavtale) fra forhandlingsmøte i Vegdirektoratet av 15. september 1981.

Den nedenstående avtale må derfor bare oppfattes som et supplement til disse dokument i den hensikt å klargjøre endel praktiske forhold som knytter seg til informasjonsarbeidet.

Den lokale avtalen må betraktes som midlertidig i likhet med vår lokal avtale av 30. mars 1981.

Tilføyelse til pkt. 2.3.5.2.

Det utarbeides en liste over de tillitsvalgte som det regelmessig skal sendes skriftlig informasjon til i henhold til pkt. 2.3.5.2. - 2. avsnitt. Listen ajourføres ved hvert årsskifte.

Tilføyelse til pkt. 2.3.5.5.

A) Det utarbeides en liste over de tillitsvalgte som det skal sendes kopi av tilsetningsprotokoller til. Listen ajourføres ved hvert årsskifte.

B) Vegmestre og oppsynsmenn, som ellers leder forhandlinger og drøftinger, skal gi skriftlig og muntlig infor-

masjon til de tillitsvalgte i området/anlegget.

Slik informasjon kan være:

a) Viderformidling av informasjon fra høyere administrativt nivå:

- Opplæring
- Tildeling av velferdsmidler
- Påtenkte prosjekter
- Nytilsetninger

b) Lokal informasjon om saker som bare berører et anlegg:

- Omdisponering av mannskap og utstyr, lag m.v.
- Påtenkte prosjekter, lokale
- Driftsplaner
- Oppsetting av vaktlister (Hjemmevakter)

Felles informasjon for samtlige ansatte i området gis minst en gang hvert år i forbindelse med kontaktmøter/byggemøter.

Tilføyelse til pkt. 2.3.5.7.

Det forutsettes at organisasjonene kan benytte vegkontorets skrive- og kopieringstjeneste, samt sentral utsendelse av saker som går inn under denne avtale.

For tillitsvalgte som tilhører utedriften, NAF og Rvf., kan det kontortekniske utstyr på vegstasjonene benyttes på samme måte.»

Kart over vogntoglengde

Vegdirektoratet har sendt ut nye, ajourførte kart over tillatt lengde på vogntog. Det meste av riksvegnettet er nå tillatt for 18-meters vogntog, men for en del veger gjelder fortsatt maksimal lengder på 15 eller 12,4 meter.

Tillitsmannens spalte

Så har det altså hendt.

Den mest stabile «masse» i vegvesenet har begynte å «røre» på seg.

Oppsynstjenesten i Rogaland har blitt redusert med 5—6 mann over kort tidsrom.

Det er oppsynsmannsassistenter som sier takk for seg. Og dette med god grunn. Vi har ikke maktet å følge opp intensjonen med ansettelse av denne gruppe. Nemlig å opplære og videreutdanne disse, slik at de etter en viss tid naturlig gled inn i oppsynsmannsykket. Men de er blitt «hengende» igjen.

Enkelte nærmer seg pensjonsalderen, med opp til 15 års tjeneste uten at opprykk har funnet sted. Situasjonen er så fortvilet nå, at flere velger å slutte i tjenesten.

Norgs Vegtekniske forening har de årene gitt denne gruppe høyeste prioritet ved sine lønnsforhandlinger. Men forhandlingene har ikke fått den

ønskede respons. Med begrunnelse at de ikke er arbeidsledere er avstanden lønsmessig blitt større og større mellom oppsynsmann og -assistent. Når en så kan risikere å måtte tjenestegjøre så mange år uten opprykk, er det å avslutte tjenesten vel begrunnet.

Administrasjonen må derfor nå i langt større grad enn tidligere være med på å legge forholdene slik til rette at etaten kan få beholde vel kvalifisert arbeidskraft.

I den grad de er oppsynets hjelp til å få utføre oppdragene, er disse opplæringsstillingene enda å foretrekke, dersom opplæringstiden får en BEGRENSET varighet.

Men administrasjonen har enkelte steder benyttet disse stillinger som arbeidsledere, uten at ansettelse som oppsynsmann har funnet sted.

Dermed har man unngått ansettelse, som er en medvirkende årsak til at gruppen er blitt «hengende» igjen.

En har nå fått klare direktiv fra Vegdirektoratet, som støtter Norges Vegtekniske forenings syn, at assistenter ikke skal drive selvstendig. Men Vegdirektoratet uttaler også at i tilfelle fylket behøver flere arbeidsledere som oppsynsmenn, kan dette omgående tas opp.

Administrasjonen bør nå i samarbeid med organisasjonen nøye vurdere den oppståtte situasjon, og være med på å legge forholdene slik til rette at denne vel kvalifiserte arbeidskraft kan beholdes.

Asbjørn Oddane
Rvf.

Rage bro



Hovedvei Rage - Dirdal. Bygget i 1900
Spendvidde 14, 0m, Kjørebredde 2,50m.

Broen har kostet kr. 5.399,63 heri er ikke medregnet udgifter til redskab, syge, rigsforsikring og administration.

Reprodusert fra Basse's platearkiv.