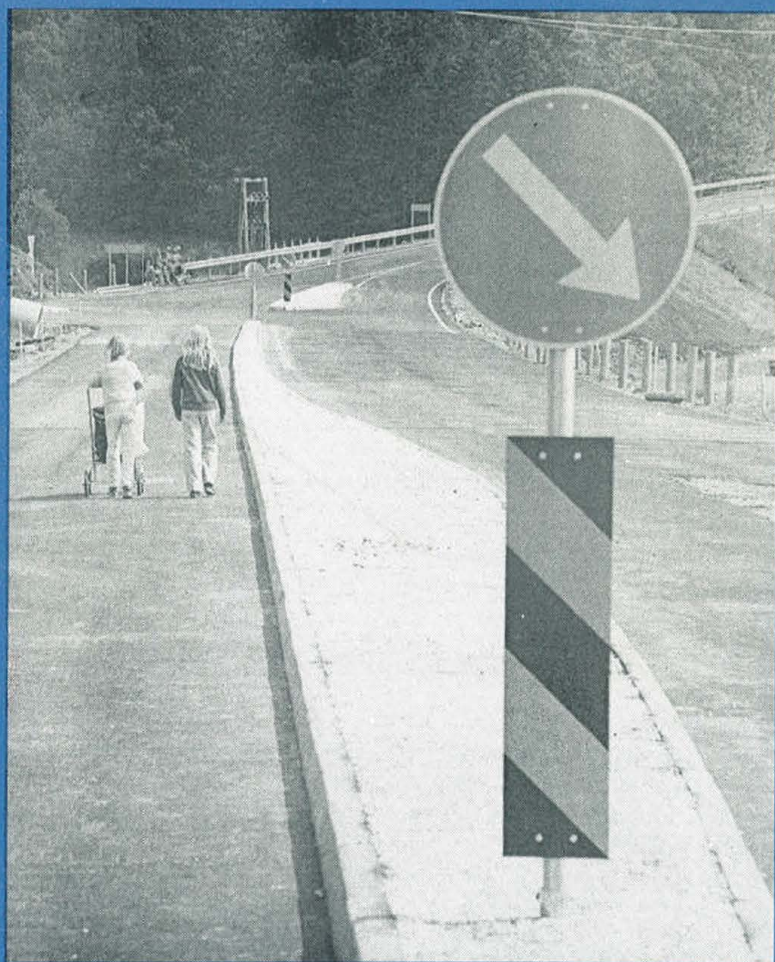


Ryggjavegen



Nr. 4 - 82

Innhold:

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

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonsens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

Redaksjonssekretær: Grete Jacobsen.

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

BEVILGNINGSREDUKSJON	s. 3
SISTE PLUGGER	s. 4
RASK, RASKERE, RASKEST	s. 7
FORELØPIG SMÅ UTSLAG	s. 8
NY METODE SPARER PENGER	s. 9
AVKJØRSLER OG TRAFIKKSIKKERHET	s. 11
SYKLISTENES KÅR — ER DE TATT MED I REGELVERKET	s. 13
EN SAMLET ETAT	s. 19
MED FÅ ORD	s. 22
1750 METER NY E-76	s. 23
HELSETILSTANDEN I VEGVESENET	s. 24
SVETT ASFALT	s. 28
REFLEKS GJØR DEG SYNLIG	s. 29
SKADER PÅ LØFTEREDSKAP	s. 30
VEGMELDINGSSYSTEM	s. 31
ANDAKT	s. 32
TVANGSARBEIDERE PÅ VEGARBEID	s. 33
IDRETTLAGET	s. 34
KRYSSORD	s. 36
FORKJØRSVEGER	s. 38
FOREBYGGENDE VEDLIKEHOLD	s. 39
NYTT TILSETTINGSREGLEMENT	s. 40
FJERNING AV REKLAMESKILT	s. 41
NYE HÅNDBØKER	s. 42
PERSONALIA	s. 43
BEDRIFTSELSETJENESTEN	s. 44
FORBIKJØRING	s. 45
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 47

Forsidefoto:

Feil side.....

Foto: Ole Handeland

Aktuell kommentar:

Bevilgningsreduksjon

Av vegsjef Chester Danielsen

Med de budsjettforslagene som er lagt fram for riks- og fylkesvegene må vi regne med at bevilgningene til vegarbeidsdriften vil bli vesentlig mindre de tre kommende år enn i år. Denne reduksjonen er fortsettelsen av en tendens som tartet i 1980, og det er ting som tyder på at den vil fortsette videre utover i 80-årene.

Reduksjonen er særlig merbar på anleggssiden - der vi på fylkesvegsektoren kan risikere en halvering av midlene i forhold til i år.

Både ledelsen og organisasjonene har vært opptatt av hvilke konsekvenser denne reduksjonen vil ha for vegvesenet. Takket være et godt samarbeid mellom disse, og takket være at vi tidlig var oppmerksomme på mulighetene for nedskjæringer, ser det ut til at vi også i 1983 vil greie å ri stormen av, - det vil si slippe å gå til oppsigelse av fast ansatte tjenestemenn. Så vegvesenet skal nok greie seg også i denne situasjonen.

Nå får vi ikke bevilgninger først og fremst for at vegvesenet skal kunne opprettholdes som en bedrift med så og så mange ansatte. Bevilgningene får vi for at vi skal kunne bygge ut og vedlikeholde et offentlig vegnett til tjeneste trafikantene. Reduserte bevilgninger vil derfor først og fremst gå ut over trafikantene, næringslivet og samfunnet forøvrig.

Jeg tror ikke det vil ta lang tid før både publikum og våre politikere merker de negative konsekvensene av



Foto: Ole Handeland

redusere bevilgninger til vegformål. De gir seg bl.a. utslag i dårligere vedlikeholdsservice, dårligere vegdekker, mer trafikkfarlige vegger, dårligere framkommelighet og utsettelse av planlagte tiltak.

Vi setter vår lit til at våre politikere i en slik situasjon vil oppdage det vi i vegvesenet alltid har visst - nemlig at investeringer i et godt vegnett og tilstrekkelige bevilgninger til å opprettholde et godt vedlikehold er en riktig politikk. De kostnader samfunnet blir påført ved at vi må forsømme dette - flere trafikkulykker, slitasje på bilmateriellet og dårlig utnyttelse av transportmateriellet - er langt større enn det vi sparer ved å redusere innsatsen på denne fronten.

Siste plugger

Av Ole Handeland

Siste del av vegen til Skykula i Bjerkeim ble stukket i midten av juli, altså kort tid før vegen fra Tjørn til krysset i Urdalen var ferdig planert.

— Det har gått fort, sier Leif Lidefjeld på plandistrikt III, som har hatt ansvaret for planarbeidet og stikkingen.

— Men jeg tror ikke det har gått ut over kvaliteten på arbeidet. Stort sett mener jeg vi har funnet fram til den beste trasé-løsningen.

Turen fra Tjørn til Skykula er en opplevelse som snart blir adskillig lettere tilgjengelig enn tidligere.

Etter Trongedalen i enden av før-

ste stigning fra Tjørn utvider landskapet seg i en bred gryte. Her skulle vi anta Rogaland får et nytt vinterut-fartssted. Forholdene skulle være de aller beste for familiefolk, det er god plass og bakker for enhver smak. Drevne alpinister vil gjerne rynke på nesen og mene at dette ikke er bakker, men for oss andre er det vanskelighetsgrad etter ønske.

Vegen går videre gjennom et nydelig landskap, til du kan kikke ned mot Lauperak, som også vil få vegforbindelse til omverdenen om en tid.

Fra Urdalen (krysset hvor vegen til Lauperak tar av) begynte vegarbeidet



.....fjellskjæringer som det ikke blir helt enkelt å bygge veg i.

Foto: Ole Handeland



.....på et tjern lå is som bar en mann.

Foto: Ole Handeland

mot Skykula så snart vegvesenet var ferdig med den første parsellen. Men da vi var der, hadde Bertelsen og Garpestad A/S, som driver denne parsellen, ikke kommet i gang.

Vi gikk i fjellskjæringar som ikke blir helt enkle å bygge veg i, rundt vann og over myrer, hvor multene sto i blomst. En og annen kart viste at det også i år blir multer for den som orker å lete dem fram. Kristian Nybø på grunnseksjonen, som hadde best kjennskap til multer, mente forøvrig at det meste var «hanner», og at det blir lite å hente.

Storparten av strekningen ble stukket tidligere i sommer. Bare de siste 400—500 metrene fram til Skykula gjensto. Det måtte utsettes fordi snøfonnene var flere meter dype i slutten av juni. Snøen lå fremdeles enkelte



Fra stikkingsarbeidene tidlig i vår. Leif Lindefjeld, Sverre Sørheim og Nils Heskstad koser seg i vårsola.

Foto: Tormod E. Nag

steder, og på et tjern lå is som bar en mann.

Varden på selve Skykula har en metall-sylinder med «gjestebok» som Egersund Turlag har lagt ut. Sistemann som besøkte varden et par dager før oss, hadde tydeligvis ikke høye tanker om utbyggingen som skal finne sted, «død over Forsvaret» hadde han skrevet etter navnet sitt.

Så åt me

Vegfolk uten mat er som gravemaskiner uten diesel. Under en spisepause fortalte Tormod Nag en historie vi har lyst til å gjengi. «Så åt me», heter den.

En gutt skulle skrive stil om en tur. Han skrev: «Vi syklet langt og lenge. Så åt me. Deretter gikk vi en tur i

skogen. Så åt me. Til slutt kom vi til et vann. Så åt me. Og så gikk vi hjem og syntes vi hadde hatt en fin tur».

Læreren sa at gutten måtte skrive stilen om igjen, den hadde lite handling og ingen spenning.

Gutten leverte ny stil:
«Vi syklet langt og lenge. Så åt me. Deretter gikk vi en tur i skogen. Så åt me. Tilslutt kom vi til et vann. Der fant vi et lik. Så åt me. Og så gikk vi hjem og syntes vi hadde hatt en fin tur».

Dersom noen skulle si «så åt me», og andre begynner å le, vet du altså grunnen nå.

Armen fra Urdalen til Lauperak ble stukket i september.

Dagen etter turen satt «gangsperra» godt i beina....



Leif Lindefjeld og Tormod Nag studerer "gjesteboka" mens Kristian Nybø hviler bein og rygg.
Foto: Ole Handeland

Rask, raskere raskest

Av Ole Handeland

I forrige nummer av Ryggjavegen fortalte vi om byggingen av Lauperakvegen og hvor raskt det gikk. Vegen var planert fram til krysset i Urdalen før avisen hadde kommet ut. Den 23. juli kunne de som har arbeidet med anlegget unne seg en aldri så liten feiring, omlag tre uker før de største optimistene hadde våget å håpe. Og på toppen av det hele — billigere enn beregnet.

— Innsatsen har vært imponerende, sier anleggslederen, Ernst Owe Strøm.

— Alle har gått inn for arbeidet med liv og sjel, både våre egne folk og de som har arbeid på fremmede maskiner.

Strøm forteller at det største problemet har vært at borvognene har sivket etter hvert som de kommet på anlegget.

— Det ser nesten ut som ei gammel hulder i Trongedalen har satt seg fore at det ikke skal bores, sier han, derfor sto det igjen noen steiner og nab-

ber hist og her da vegen var ferdig åæanert.

Vi gratulerer — seks kilometer veg på ni uker er ikke mindre enn imponerende.



Oppsynsmann Odd Magnar Nerland gjør klar til fest på anlegget.

Foto: Ole Handeland



De fleste som har arbeidet med anlegget er her samlet på ett Brett.

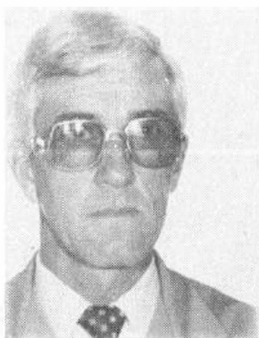
Foto: Ole Handeland

Livsvarig førerkort:

Foreløpig små utslag

Av Ole Handeland

Fra 2. april i år fikk vi innført livsvarig førerkort for en del klasser. I biltilsynet håpet mange naturligvis at ordningen skulle innebære mindre arbeid, i og med at fornyelser opphørte.



Stasjonssjef Haakon B. Nielsen.

Foto: Fotoautomaten på Biltilsynet i Haugesund.

— Vi har ikke registrert noen merkbar nedgang i arbeidsmengden med førerkort i Haugesund, sier stasjonssjef Haakon B. Nielsen.

— Vi bytter fortsatt inn førerkort som er gamle og slitte. Dessuten hadde vi et ganske høyt antall førerprøver i 1980, og alle førerkortene i klasse B må fornyes i år etter at innehaverne har gjennomgått fase II-opplæringen.

Personbil, motorsykkel, traktor

De nye reglene innebærer at dersom du hadde gyldig førerkort pr 2. april for klassene A, B, BE, T eller 1, 3, 4 etter betegnelsen i de gamle grønne,

fortsetter det å gjelde etter den påførte utløpsdatoen.

Det er unntak for førerkort som har særskilt tidsbegrensning på grunn av sykdom og lignende. I så fall må vi fortsatt fornye det hos biltilsynet.

De som har fylt 70 år må ha legeattest sammen med førerkortet. Legen må skrive på attesten hvor lenge den er gyldig.

Tunge kjøretøy

for denne gruppen er det ingen endringer. Førerkortet må fornyes med legeattest hvert 10. år — som før.

Utenlands

Internasjonale regler sier at førerkort skal ha en utløpsdato. De nye førerkortene har normalt en utløpsdato som er den dagen vi fyller 100 år. Dersom vi har et gammelt førerkort med overskredet utløpsdato, vil det antakelig ikke bli godtatt ved en kontroll i utlandet. I så fall lønner det seg å ta en tur til biltilsynet og få nytt førerkort før vi reiser.

Slitte førerkort

Den nye ordningen forutsetter at vi bytter inn førerkortet når det er slitt eller skadet. Vi kan heller ikke regne med at fotoet vi tok som 18-åringer kan vare resten av livet, såpass mye forandres vi. Derfor må vi nok fortsatt en tur innom biltilsynet i ny og ne for å få nytt førerkort.

— Den nye klasseinndeling for fø-

Forts. neste side

Asfaltfresing:

Ny metode sparer penger

Av Ole Handeland

— Vi regner med ganske betydelige besparelser i asfalt-utgiftene, men foreløpig har vi ikke konkrete tall å legge på bordet, sier oppsynsmann Johannes Rørtveit, og sikter til eksperimentene med fresing av asfalt som har vært drevet i sommer.

Eksperimentene har foregått på riksveg 44 mellom krysset med Gamlevegen og Diagonalen.

— Utstyret er en videreutvikling av det vi tidligere har brukt ved fresing av oljegrus, sier Rørtveit.

— Blant annet har vi montert et transportbelte til fresen, slik at vi får massen opp på en lastebil og kan kjøre den bort. Foreløpig har vi lagret massen, men vi regner med å gjøre

bruk av den igjen til bærelagsmasse.

Fresemaskinen er en vanlig veghøvel med påmontert spesialutstyr. En trommel med mange, kraftige ståltenner river opp asfalten, som blir samlet opp ved hjelp av en omvendt plog og transportbeltet fører den opp på lastebil.

Magne Slettebø, Harald Espevik og Gunnar Gjedrem, som betjener maskinen under arbeidet, forteller at fresedybden varierer mellom fem og syv centimeter på denne strekningen.

— Det går ganske greit når du har 300 hestekrefter og gode tenner på trommelen, sier de.

Når fresingen er ferdig, blir vegen «sporfylt».

— Vi legger ikke nytt dekke over

Forts. fra forrige side

rerkort gjør at vi som har den gamle grønne typen ikke får beholde alle rettighetene vi hadde. Skaper det problemer for dere, Nielsen?

— Ikke store problemer. Det er imidlertid endel som reagerer på at grensen for å føre lastebil i klasse B, er totalvekt mindre enn 3 500 kg. Inntil videre kan innehaveren også kjøre lastebil med inntil 7 500 kg på dette førerkortet, når det skjer innenlands.

— De kan heller ikke kjøre motorsykkel, uten å kunne dokumentere at de jevnlig har gjort det de siste to år. I så fall får de disse rettighetene på stemplet det nye førerkortet.

Pliker og ansvar

Som eiere av førerkort er vi etter de nye reglene selv pålagt ansvaret for ikke å kjøre når vi har mistanke om at vi ikke kan gjøre det på en trygg måte, f.eks. på grunn av sykdom, nedsatt syn eller andre ting. Vi er forpliktet til selv å søke leg for undersøkelse og råd.

— Hvordan vil du karakterisere endringene, Nielsen?

— De er forholdsvis gjennomgripende, og vi satte ganske stor forhåpning til at arbeidsmengden skulle bli mindre. Desverre har det ikke slått til, men det kan jo endre seg når ordningen har virket en stund.



Asfaltfresing på riksveg 44.

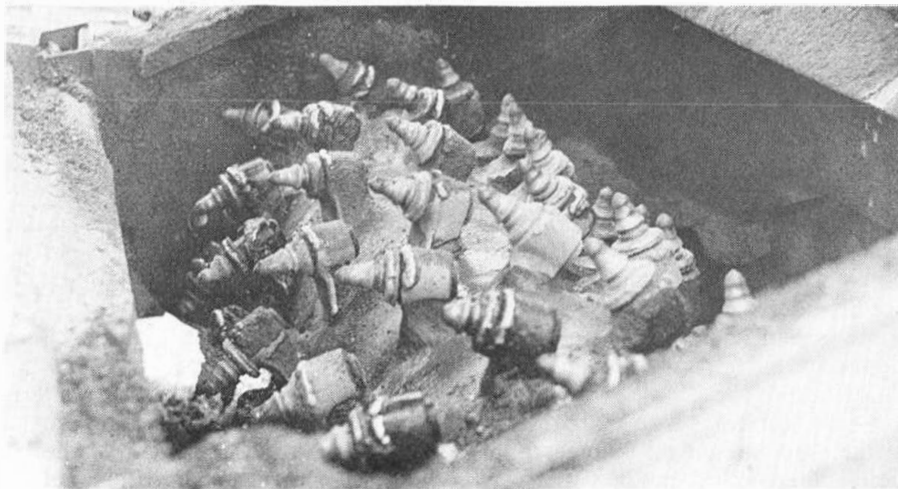
hele vegen, bare der maskinen har frest bort høydeforskjellen mellom sporene som biltrafikken har laget, sier Rørtveit.

— Vi kan også legge noe tynnere lag enn ved asfaltering i full bredde. Det skal bli billigere enn vanlig asfaltering, hvor mye vet vi foreløpig ikke, men vi regner med ganske store besparelser.

Motorsyklistene har tidligere klaget over asfaltfresingen. De hevder at sporene «styer» sykkelen.

— Vi har også hørt det, sier Rørtveit, men rillene blir mindre ved denne metoden og det tar ikke lang tid før de er borte. Vi gjorde de første forsøkene i vår, og rillene er nå borte, selv om det ikke har vært kjørt med piggdekk på vegen.

Rørtveit forteller at rv 44 mellom Jåtten skole og Hillevåg skal fresas senere i høst, og der skal det ikke sporfylles etter fresingen.



Slike tenner og en god porsjon hestekrefter trengs for fresingen.

Foto: Ole Handeland

Avjørsler og trafiksikkerhet

Av Ole Handeland.

Vegvesenet har sendt ut en rammeplan for avkjørsler fra riks- og fylkesvegene i Rogland. Planen er utarbeidet i samarbeid med kommunene.

I 1981 kom inn 590 søknader om avkjørsel til Vegkontoret. Av disse var 182 knyttet til riksveger og 408 til fylkesveger. 109 søknader ble innvilget uten videre, mens 285 ble innvilget på visse betingelser og 36 ble avslått. Resten var fortsatt under behandling ved årets utgang.

Trafiksikkerhet

Et naturlig spørsmål er: Hvorfor kan ikke folk få legge avkjørselen der de selv måtte ønske?

Svaret ligger i konflikten mellom trafiksikkerhet og avkjørsler. I vårt fylke er denne konflikten ekstra stor.

Undersøkelser viser at på landsbasis skjer omlag 17 prosent av alle ulykker i tilknytning til avkjørsler. På grunnlag av denne undersøkelsen og andre sammenliknbare tall kan vi si at tallet for Rogaland er minst 20 prosent. Det betyr at gevinsten kan bli stor her i fylket, dersom vi makter å redusere denne ulykkestypen ved bedre regulering av avkjørelsene.

Ulykkesregistreringer som Vegkontoret har foretatt gjennom flere år viser også at ulykkesbelastede strekninger svært ofte faller sammen med strekninger hvor det er mange avkjørsler.

Ramplan

Grunnlaget for rammeplanen for avkjørsler er at noen veger er viktigere og mer trafikert enn andre.

Vegnettet kan derfor deles inn i fire kategorier:



- Meget viktig veg
- - -** Viktig veg
- - -** Mindre viktig veg
- Øvrige veger

Tegningen viser vegnettet omkring Haugesund inndelt i transportklasser.
Tegning: Irene Bakke

MEGET VIKTIG VEG

— Knytter sammen landsdeler/
fylker.

— Knytter større sentra (mer emne 5000 innbyggere) sammen med andre meget viktigere vegger.

— Knytter stamflyplasser, hovedknutepunkt på jernbanen og hovedtrafikkhavner til hovedvegnettet.

VIKTIG VEG

— Gjennoingående veg som knytter større deler av fylket til meget viktigere vegger.

— Veg som betjener sentra med mer enn 2000 innbyggere.

- Vegruter av stor betydning for tungtransport.

MINDRE VIKTIG VEG

— Betjener øvrige kommunesentra og de største grendesamfunn.

— Veg til de viktigste friluftsområder.

ØVRIGE VEGER

På grunnlag av disse kriterier og en del andre (teknisk standard, støyforhold, foreliggende planer, trafikksikkerhet o.l.) er vegnettet delt inn i fire holdninger til avkjørsel:

MEGET STRENG HOLDNING

— Vegen skal i prinsippet være avkjørselsfri. Unntaksvis kan hovedavkjørsel til gårdsbruk og et begrenset antall avkjørsler for gårdsdrift tillates. Det blir ikke gitt tillatelse til boligavkjørsel, uten i helt spesielle tilfeller.

E-18, E-76, riksveg 13 mellom Jørpeland og Tau, riksveg 14, riksveg 44 og noen viktige riksveger i Stavangerområdet kommer inn under dette begrepet.

STRENG HOLDNING

Antall avkjørsler til vegen må være meget begrenset, men det kan gis tillatelse til avkjørsel både for bolig og gårdsbruk. Eksempel: Riksveg 13 mellom Hana og Lauvvik, riksveg 411 over Karmøy.



	Meget streng holdning
	Streng holdning
	Mindre streng holdning
	Lite streng holdning

Vegnettet omkring Haugesund er her inndelt etter holdning til avkjørsler.

Tegning Irene Bakke

MINDRE STRENG HOLDNING

Antall avkjørsler må være begrenset, og nye boligavkjørsler bør plasseres slik at de kan nyttes av eventuell fremtidig boligbygging i området.

Eksempel: Riksveg 13 mellom Hjelmeland og Tøllandsvik, riksveg 504 mellom Varhaug og E-18.

LITE STRENG HOLDNING

På disse vegene blir det normalt gitt tillatelse til avkjørsel dersom de tekniske krav til utforming, sikt o.l. er overholdt.

Mange vil oppdage at de etter disse kriterier ikke vil fått sin nåværende avkjørsel, dersom de skulle søkt i dag.

Forts. side 46

Syklistenes kår — er de tatt med i regelverket?

Arild Eugen Johansen



Pling, pling

La dette være symbolet på syklistenes beskjedne plass i trafikken og også i trafikreglene. Dette er syklistenes eneste tillatte våpen i kampen om den daglige trafikk.

Sykkelen, verdens mest utbredte transportmiddel, har tapt kampen mot sin dominerende storebror, eller skal vi si sønn? Ikke engang sykkelens beskjedne krav har våre myndigheter villet innfri og dermed gi syklistene trygge forhold. Den daglige ferdsel på sykkel er blitt en slåsskamp

mot trafikkfeller. Det er ikke alle som slipper fra det med fullt liv i behold. De er ofret av myndighetene for å vise andre hvor idiotisk det er å la være å forbrenne dyr olje, forpuste omgivelsene, lage støy, skape utrygge forhold og la kroppen forfalle. En mann i bil er mere verdt enn en på sykkel. Og sikkert enda mer enn en kvinne eller et barn på sykkel.

Er dette bevisst politikk for å luke bort denne overlevning fra århundreskifte? Jeg tror selvsagt ikke det.

Sykkelens plass i vegtrafikkloven

alle kjenner problemet med å utvikle blandet trafikk med kjørende, syklende og gående. Men jeg tror ikke at de som lager og de som vedtar lover og regler i tilstrekkelig grad er klar over syklistens virkelighet. Det er i hvert fall mange ting som tyder på det.

La oss først se på sykkelens plass i vegtrafikkloven og trafikkreglene.

I definisjonene i §2 i Vegtrafikkloven brukes ordet kjøretøy om alle innretninger bestemt til å kjøre på bakke uten skinner. I trafikkreglene er kjøretøyene beskrevet ytterligere som alle kjøreinnretninger på hjul, meier, belter, valser eller liknende, unntatt slike som går på skinner og unntatt luftfartøy.

Disse svært teoretiske og altomfattende definisjoner, inkluderer naturligvis sykkel. Er trafikkreglene dermed utformet slik at de dekker alle disse tenkelige kjøretøyer?

Jeg synes ikke det.

Når man leser reglene, skinner det tydelig igjennom at det er biltafikken det tenkes på, selvsagt. Det er den som utgjør trafikken.

Men dagens trafikkregler skriver seg fra 1957 og disse igjen bygger på regler fra 1938. Dengang var trafikkbildet noe helt annet.

Fra å ha noen hundre sykler i 1890 årene, var det over 100.000 i 1920. Like mange biler var det først 30 år senere. I 1957 var det omtrent 5 personbiler pr. 100 innbyggere, mens vi da hadde 7 ganger så mange sykler. Det var naturligvis dengang å se på sykkel som et dominerende element i trafikken. Det var attpåtil endel hestekjøretøyer og håndkjerrer i trafikkbildet i årene like etter krigen.

I dag er bildet helt annerledes. Dagens trafikkbilde kjenner vi så altfor

godt. Stor fart, støy, eksos, ulykker, redsel, stress, bilkøer, miljøødeleggelse er bare noen få stikkord.

Har så trafikkmyndighetene tatt hensyn til denne utvikling i løpet av de siste 25 år? Ja, i høyeste grad for alle andre forhold enn syklistene.

Men sykkelene er fortsatt definert som kjøretøy etter trafikkreglene og disse gjelder derfor også for syklistene der det ikke forekommer unntak. Ser vi igjennom trafikkreglene og skiltreglene finner vi nokså snart ut at syklistene nesten alltid faller utenfor.

Jeg våger derfor å komme med en påstand:

Sykkelen er ikke et kjøretøy. Og for å gjøre det litt klarere kan jeg tilføye et «lenger». Sykkelen er ikke *lenger* et kjøretøy.

Det er dette som er trafikkmyndighetenes og syklistenes dilemma. Syklistene er snart det ene snart det andre. Det har ført til at mange velger å befinne seg i den situasjon som er mest fordeltaktig, mens reglene ofte gjør det motsatte.

I reglene fra 1938 og 1957 ble også person som til fots leier sykkel (og også spark uten barn) regnet som kjørende. Vi skjønner jo godt at dette ville være urimelig i dag. Sykkelen er altså blitt flyttet fra veien til fortauene, ettersom det ble dårlig plass på veiene. Fotgjengere er allerede en svak trafikantgruppe, så konfliktene ville dermed bli mindre. Selvsagt støtter Syklistenes Landsforening alle tiltak som gjør det tryggere å sykle. Men vi finner oss ikke i å bli en salderingspost.

Lovlig bruk av tomme fortau er selvsagt en forbedring, men å blande fotgjengere og syklistene uten videre, har ikke løst noen problemer. Tidligere var det f.eks. ikke engang lov å sykle over fortau til og fra eiendom.

Selv ikke der det var særskilt kjørebane over fortauet. Men det var lov å kjøre bil over fortauet. Det er lett å skjønne hvorfor.

Sykkelen er forskjellig fra andre kjøretøy!

Hva gjør sykkelen så forskjellig fra andre typer kjøretøy? Med unntak av motorsykkelen, har samtlige andre kjøretøy minst 4 hjul. Dermed opp-tar de plass i kjørebanen. På grunn av sin vekt (gjelder også motorsy-kkel) kan de ikke uten videre flyttes bort for å gjøre plass til andre kjø-retøyer. De er dermed samtlige poten-sielle trafikk-korker.

Med unntak av visse industri-kjøretøyer, er de dimensjonert for stor fart. Liten hastighet er unaturlig for kjøretøyene. De er utformet med hensyn til luftmotstand, noe som kun gjør seg gjeldende i nevneverdig grad ved større hastigheter. Med unntak av visse elektrisk drevne kjøretøyer, er samtlige bråkete. Drivenheten pro-duserer støy og giftige avgasser.

I grunnreglene for trafikk heter det at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødige blir hindret eller forstyrret.

Under de vanlige forhold sykliste-ne befinner seg i, kan man nesten være fristet til å påstå at mesteparten av den biltrafikk som dundrer langs ga-ter og veier er ulovlig.

Skal det være tillatt å sykle, må og-så den øvrige trafikk ta hensyn til dette faktum. Dette må nødvendigvis føre til at mennesker som må ta med seg et tonn stål for å gå fra butikk til butikk, må innse at på grunn av den store medbragte byrde, må de av og til vente til andre har kommet fram. Ønsker vi samferdsel, må den grup-

pen som naturlig hører hjemme i om-givelsene, ha fortrinn. I byene vil det si fotgjengere. Byen er først og fremst de gåendes. Alle er gående. Deretter kommer syklistene. At slike prinsipper må ta hensyn til klimatiske forhold er selvsagt, men sykkelen har sin vinterbror, sparken. Deretter kommer kollektivtransporten. Den skal bl.a. frakte folk gjennom byen og ut av den. Til kollektivtransport hører naturligvis drosjer. Deretter vartransport og til sist privatbilkjø-ring. Utenom denne prioritering hø-rer naturligvis utrykningskjøretøyer og kjøring av gamle og alle som ikke klarer å ta seg fram ved egen hjelp.

Denne typen samferdsel gir f.eks. privatbilene og varetransport valg mellom fart og tilgjengelighet. Lave hastigheter på motorisert trafikk vil kunne tillate større tilgjengelighet for syklistene (f.eks. i enveiskjørt gater). Og syklistene må også godta begren-set hastighet (f.eks. i gågater).

Men fordi syklistene ikke tas alvor-lig blir denne samferdselsmodellen bare en ønskedrøm.

Fotgjengers adferd reguleres gjen-nom oppsetting av gjerder og rek-kerkverk. Dette minsker antall ulykker, men gir unaturlige og uakseptable livsforhold. Byadferd blir gjort trafi-kale. Hadde teorien virket, hadde folk ikke gått på rødt lys.

Noen ord om lyssignaler

Ingen er i tvil om at mange syklistene sykler på rødt lys. Det er bl.a. fra Os-lo kommune blitt trukket den feilak-tige slutning at syklistene mellom 17 og 59 år er de eneste som ikke ser for-skjell på rødt og grønt.

Syklistene er ingen gruppe. Det er ikke nødvendigvis noen sammenheng mellom det én syklist gjør og det en annen gjør. Men det de kan ha felles

er reglernes urimelighet. Dette ser vi eksempler på ellers i samfunnet. Oppfattes lovregler urimelige, brytes de. Vi vil ikke på noen måte oppfordre eller støtte syklister til å bryte reglene, men vi ser det som vår oppgave å påpeke urimeligheter og foreslå endringer.

Det som gir flyt i biltrafikken, kan til og med gi sikkerhet for syklister. Men regelverket tillater ikke alltid dette. Et eksempel er grønn venstrepil i et veikryss. På grunn av stor sving-regelen kan altså ikke en syklist benytte seg av en enestående sjanse til å komme raskt og sikkert over krysset til venstre.

Syklister og trafikkreglene

Vi etterlyser ikke bare at syklister skal regnes med i planlegging og regelverk, men også at det brukes fantasi til å få til den smidigste løsning. Det er utallige eksempler fra utlandet, så det skulle ikke være noen stor oppgave.

Sykling mot enveiskjørt gater er også et eksempel på regler som brytes ofte. Trafikken er regulert ut fra bilens dimensjon. En smal stripe langs høyre kant, enten mellom vei og parkerte biler eller mellom parkerte biler og fortau på ca. 1 m. vil være tilstrekkelig. Dette vil gi syklister større sikkerhet, og større respekt for lovverket. Her er det også mange nok eksempler å hente fra utlandet.

Trafikkskiltene er altså en sak for seg. Her kan vi finne utallige eksempler på at syklister egentlig ikke er regnet med.

De nye trafikkskiltene som trådte i kraft 1. mai 1981 hadde vi håpet ville gi syklister en bedre plass i regelverket. Men det er liten forskjell fra tidligere. Vekslingen mellom å være fotgjenger og kjørende gir endel usikkerhetsmomenter.

Det er ikke tatt hensyn til syklistenes lave hastighet når det gjelder plasseringen og hyppigheten av skiltene. Vi skal se på noen eksempler fra skiltreglene.

Kap. 11 Fareskilt

100—

- 102 Gjelder spesielt på grunn av fart og størrelse på kjøretøyet. Kan gjelde for syklister.
- 104 Bakker er viktige for syklister. Men bare bakker for biler blir skiltet.
- 106 Lignende skilt brukes ikke på alle de steder de kan være viktig også for syklister. Derimot vil de varsle andre veifarende (som det heter) om at vi kan komme i veien.



100. Farlig sving.



106. Smalere vei.



102. Farlige svinger.



108. Ujevn vei.



104. Bratt bakke.



112. Stensprut.

- 108 Dette skiltet gjelder biler. Tenk om det skulle settes opp slike skilt alle de stedene der det var fare for syklistenes liv.
- 112 I kommentarene står det: «Farten ned er et godt råd også i denne situasjonen. Det er vanligvis ens egen hastighet som fører til knust frontrute». På skiltet er det en bil som spruter.

Er det bare andre bilers front-
ruter den treffer?



122. Tunnel.

- 122 Ingen hensyn til syklistere. Er tunnelen belyst? Hvor lang er den? Er det stigning eller fall? Hvor bred er den? Er den ventilert? Hvis jeg som syklist ikke så varselskiltet ved forrige avkjørsel (la oss tenke oss at det var et slikt) kan jeg ved dette skilt ble advart mot å sykle inn i tunnelen og bli henvist til alternativ vei?

Kap. IV Forbudsskilt.

- 302 Dette er vel kanskje det skilt som får flest syklistere til å se rødt. På grunn av andre kjøretøyers dimensjon, er gater og veier blitt regulert på denne måten. Selv om også andre kjøretøyer må kjøre omveier på grunn av dette skiltet, blir ofte syklisten sterkt skadelidende. Riktignok kan syklisten gå over til å bli gående og trille sykelen mot kjøreretningen, eller hvis det er mulig, sykle på fortauet. Den urimelighet forbudet representerer fører til at svært mange bryter regelen. Andre land har forlenget laget muligheter for å sykle på eget felt mot kjøreretningen, men enkelte bilførere gir blaffen og bruker feltet som parkeringsplass.
- 330 Svingeforbud til høyre er i mange tilfeller brukt for å regulere trafikkflyten. I slike til-



302. Innkjøring forbudt.



330. Svingeforbud.

feller er det ikke tatt hensyn til syklistens beskjedne krav. Derfor blir dette forbudet naturlig nok brutt.

Aktivistgrupper i Holland anmoder om å få fri høyrekjøring for syklistere, også på rødt.

Venstresvinforbudet kan det være problematisk å gjøre unntak fra. Det er ofte forbundet med stor trafikk i krysset.

- 370 Stans forbudt-skiltet er brukt for å utnytte hele gatebredden i rushtiden, i smale gater eller i gater med mye trafikk. En syklist som har stoppet ved fortauskanten bryter derfor trafikkreglene. Dette viser at skiltet ofte er meningsløst for syklistere. Særlig når det settes opp langs villaveier i utkantstrøk. Respekten for både trafikkregler og skilt blir dårlig når slike sammenblandinger skjer.
- 372 Det samme som gjelder for 370 gjelder tildels for 372. Det kan ikke være meningen at en sykkel ikke kan parkeres noe steder innenfor en sone med parkering forbudt. Det er i det hele tatt et spørsmål om hva som er forbudt eller tillatt i forbindelse med parkering av sykkel. Andre kjøretøy kan ikke parkeres på fortau, kan da sykkel det?

Kap. V Påbudsskilt.

- 402 Viser påbudt kjøreretning. Det er ikke angitt på skiltet at det

ikke alltid gjelder for syklist. I §4 i trafikreglene står det bl.a. at trafikskilt gjelder foran trafikreglene. Men p.g.a reglene om stor venstresving, kan syklister bli svært forvirret om hva som gjelder i et kryss med flere kjørefelt.

Påbudt kjøretretning kan også brukes med omtrent samme virkning som forbudt å svinge til høyre. Et eksempel i Oslo hvor dette virker meningsløst for syklist er i krysset Rosenkrantzgt./Stortingsgt. I Stortingsgt. gjelder det forbud mot motorkjøretøyer unntatt buss og taxi. Derfor gjelder gaten for syklist og disse burde være unntatt sammen med droser.

Kap. VIII Veivisningsskilt.

I dette kapitlet er det mange godbiter som viser klart at syklister ikke faller inn under definisjonen om kjøretøyer.

- 704 Blindvei er et godt eksempel på tankegangen. Dette må være det mest misbrukte trafikskilt. Siden skiltet i praksis betyr at veien er stengt for biler, kan man aldri være sikker på om veien faktisk er helt stengt.
- 706 Sideplassert kjørefeltskilt.
- 724 Overhengende kjørefeltskilt gjelder ikke alltid for syklist, på samme måte som 402.
- 742 Midlertidig omkjøringsvei, er oppsatt når veien ikke er framkommelig for biler. Den kan fortsatt være åpen for syklist, men dette blir sjelden markert.
- 746 Her gjelder det samme som over. Skal man sykle videre og håpe at det går an å komme forbi, eller starte på en lang omkjøring?



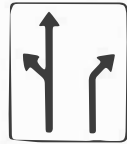
370. Stans forbudd.



704. Blindvei.



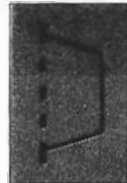
372. Parkering forbudd.



706. Kjørefeltskilt (sideplassert)



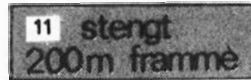
402. Påbudt kjøretretning.



742. Midlertidig omkjøring.



724. Kjørefeltskilt (overhengende).



746. Opplysningstavle

Egne skilt for syklist

Det virker som det er helt umulig å lage trafikregler og skiltregler som skal kunne dekke så vidt spekter som lange 30 tons vogntog til unge syklist på lette sykler. Derfor bør våre myndigheter ta konsekvensen av en slik uholdbar situasjon og omdefinere sykkelens plass i vegtrafikkløven. Det vil kunne gjøre definisjonene enklere, reglene mer meningsfulle og konsekvensene kan bli at færre vil bryte trafikreglene.

Ved å ha egne skilt, trafikksignaler og (kjøre-)felt for syklist vil sykkelens plass i samfunnet bli tatt alvorlig.

Artikkelen har stått i Samferdsel nr 6/82 og er gjengitt med tillatelse fra forfatteren. Vi tar gjerne opp en debatt om prinsippene i artikkelen. Ryggvegens spalter er åpne for innlegg.

En samlet etat

Av Ole Handeland

— **Debatten på Hovedtillitsmannskonferansen viser at vegvesenet i større grad enn noengang før er en samlet etat. Det virker som de krefter vi føler truer oss, gjør at vi står sammen, sier hovedtillitsmann Markus Wiik.**

Hovedtillitsmannskonferansen for vegarbeidere fant sted i Sulitjelma mellom 20. og 25. juni i år. Fra Rogaland deltok Markus Wiik.

— Hva er hovedinntrykket etter konferansen?

— Uten tvil at vi er blitt flinkere til å trekke i samme ende av tauet. Vi er stadig utsatt for press fra omverdenen, ikke minst fra våre politikere, og dette gjør at vi står mer samlet enn noensinne.

— Generelt vi jeg si at tonen på konferansen var svært positiv. Det ble understreket at vi ikke må la oss bite av den basillen som heter pessimisme. Det har jeg heller ikke inntrykk av at vi har gjort her i fylket. De fleste er oppmerksomme på den ugunstige situasjon vi er oppc i økonomisk, men stoler likevel på at vi sammen skal komme gjennom krisen med skinnen i behold.

Nedskjæringer

— Norsk Arbeidsmandsforbund aksepterer nedskjæringer i budsjettene, sier Wiik, vi ser jo den økonomiske situasjonen i landet like godt som andre. Men vi ønsker at nedskjæringene må komme på alle budsjetter, ikke at samferdselssektoren skal være en salderingspost når inntektene be-



Vi må alle trekke i samme ende av tauet..... Foto: Ole Handeland

gytter å gå nedover, slik vi særlig har opplevd i fylkene.

— Vi kan heller ikke akseptere at nedskjæringene blir så store at de fører til oppsigelser av fast ansatte. Det må ikke bli så galt at staten må si opp tjenestemenn.

— Vi har jo hatt nedgang i antall sysselsatte i vegvesenet i en årrekke på grunn av økt mekanisering. Det har vært en naturlig utvikling som har gjort etaten effektiv, og som vi aksepterer. Den har i tillegg funnet sted ved naturlig avgang.

— Dersom bevilningene går ned med 40 millioner kroner fra 1982 til 83, betyr det en nedgang i antall sys-selsatte på 80 mann. Dette er tall Vegsjefen har brukt overfor Fylke-stinget for å illustrere situasjonen. Det viser også noe som Vegdirketø-ren sa under konferansen - at 1983 vil bli den store bøygen for vegvesenet. Men han la til at utsiktene er bedre for årene etter, så langt han var i stand til å se. Vegsjefen har også forsikret om at oppsigelser ikke kommer på tale her i fylket. For noen år siden sa han på en Oppsynsmannskonfre-ranse at «før skal vi gå tilbake til spa-de og grafsebrett». Det har folk hørt, og de vet derfor at de ikke trenger be-kymre seg for oppsigelse. Men at vi får et hardere grep om liver, og må skjerpe oss, der er sikkert.

— Vi har i lengre tid vært tilbakeholdne med å ta inn nye folk i drif-ten. Det har ført til at alderfordelin-gen til dels er fryktelig skjev. Vi har nesten ikke folk i driften innen al-dersgruppen 20-30 år.

— Jeg tror vi i fremtiden bevisst må ta inn unge folk, selv om eldre kan være bedre kvalifisert. Vi må få tid til å lære dem opp før «vi gamle» forsvinner ut av bilder. Ta for eksem-pel vedlikeholdet, der er det tusen ting som ikke står oppskrevet noe sted. Jeg kan nevne kummerensk - ja, hvor er kommune? Du må vær lokal-kjent og vite at 10 meter etter det tre-et ligger en kumme, ellers finner du den aldri. Mange slike detaljer må læres og erfares.

— Jeg tror ikke politikerne er helt klar over hveilke verdier som ligger i vegnettet. Vi må i hvert fall få så sto-re bevilgninger at vi kan ta skikkelig vare på det som allerede er bygget. Vi må aldri tillate at det bli kjørt ned. Noen få år uten vedlikehold, så er det

bare å begynne forfra igjen, og da blir det kostbart å spare. Vedlikehol-det må i det minste kunne oppretthol-de den standard vi har i dag, så får vi heller bygge nytt når tidene blir be-dre.

Effektivitet

Enkelte røster har hevdet at vegve-senet bygge mindre effektivt enn pri-vate. Jeg har imidlertid liten tro på påstandene. Vegdirektøren la fram en del eksempler på det motsatte på konferansen. Han kunne også fortel-le at Vegdirektoratet er i ferd med å utarbeide tallmateriele som under-bygger påstanden om at vi er like ef-fektive som de private entreprenøre-ne.

— En annen ting et at vi nok kan bli mer effektive, først og fremst ved bedre planlegging, oppfølging og til-rettelegging av arbeidet. Det med til-rettelgging av arbeidet hat alltid vært en av mine kjepphester. Dersom alt er lagt til rette - du får de delene du trenger, maskinene kommer i tide, utstyret er i orden - går arbeidet som en lek.

— Typisk i den forbindelse er ar-beidet på Lauperakvegen. Vi må bare beundre den innsatsen som er gjort der, og ånden på anlegget har vært førsteklasses, alle var villige til å stå på. Og grunnen? Jo, arbeidet var skikkelig lagt til rekke. Jeg vil gjerne gi ros både til de som har arbeidet på anlegget og de som har ledet arbei-det.

— Vi har nå fått formannsstillin-ger, og det er opp til ledelsen å finne et opplegg slik at vi kan nytte dem best mulig. Det må være en del opp-gaver og ansvar som kan delegeres. Dermed kan oppsynet fritas for noe av den daglige arbeidsledelsen, og heller planlegge noe lenger fram.

— Vegkontoret snakker ofte om økonomi, og det er helt naturlig. Men jeg tror de færreste er klar over hvor kostnadsbevisste de ansatte i utedriften egentlig er. De tenker «hva koster dette» og «kan vi lage det billigere». I det hele vil jeg si vi har en fin gjeng med en fin innstilling til arbeidet. De fleste er villige til å gjøre en ekstra innsats for å vise at vegvesenet kan like bra som andre.

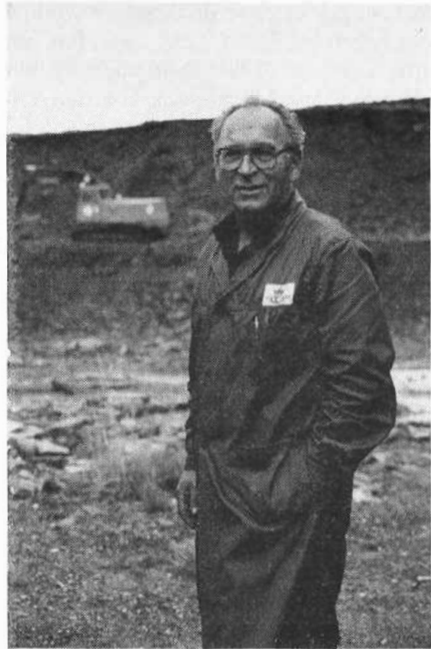
— Dersom vi får lov å konkurrere under like forhold, tror jeg ikke vi har noe å frykte. Vi stiller med handicap allerede i starten, slik det er nå; entreprenørene betaler 10 prosent investeringsavgift på nye maskiner, mens vi må betale 20 prosent moms.

— I tillegg har vi forholdet mellom en-manns-bedrifter og Arbeidsmiljøloven. Loven er god, og som statsbedrift må vi følge den. Det behøver ikke en-manns-bedriftene, og sammenligninger har derfor lett for å bli skjeve. Det er ikke noe hinder for at en mann med lastebil for eksempel kan være ute på brøyting om natta og kjøre masser på et anlegg om dagen. Klart slikt ser effektivt ut, men spørsmålet er om det virkelig er det over lang tid? Dersom denne mannen ødelgger seg selv med hardkjør over lengre tid, hvem må da ta seg av ham? Jo, samfunnet. Og det hadde vel vært mer effektivt for samfunnet at han hadde arbeidet «normalt» og vært funksjonsdyktig lenger.

Markedsføring

— Jeg tror vegvesenet må være flinkere til å markedsføre seg selv. Der ligger en stor oppgave for informasjonstjenesten.

— Dersom vi har noe å rose oss av, så la oss gjøre det. Og la alle få vite det, både internt og eksternt. Men det må være lesbart for alle parter.



Maskinentreprenørene betaler 10 prosent investeringsavgift, mens vi må betale 20 prosent moms på nye maskiner.

Foto: Ole Handeland

— Vi må også finne grupper i samfunnet som har interesse av at vegsystemet fungerer skikkelig og alliere oss med dem for å få fram felles syn. Jeg tenker i første rekke på transportfirmaer og de som bruker dem.

— Lastebilnæringen har laget seg et slagord. «Uten bilen stopper Norge». Vi kunne gjerne sette vårt eget slagord på bilene våre: «Uten vegger stopper bilen». Dårlige vegger rammer nemlig hele samfunnet.

— Vi er alle avhengig av transport, enten for å komme fra et sted til et annet, eller for at vi skal få tak i de varene vi trenger. Jeg vet ikke hvor stor del transportutgiftene utgjør av varepriser. Men det skulle vært morsomt å sett beregninger for hvor stort utslag vi ville fått, dersom vegnettet

var så og så mye dårligere, og altså transportutgiftene steg. Jeg har en mistanke om at dårligere veger vil bety noe i levekostnadene for den enkelte forbruker.

— Vegvesenets virksomhet gir også en rekke ringvirkninger i lokalsamfunnene. Våre ansatte er skattebetalere til en rekke utkantkommuner. Virksomheten vår er spredt over hele fylket, med faste arbeidsplasser til de forskjellige kommunene. Vi kjøper en gode del varer og tjenester lokalt. De lokale maskinentreprenørene har oppdrag for vegvesenet. Dette arbeidet betyr en del for dem, særlig de mindre. Alt dette setter spor etter seg

i en rekke lokalsamfunn. Det må vi få fram, også for rikspolitikerne.

— Jeg tror vi kommer over bøygen som heter 1983, sier Markus Wiik.

— Her i fylket er vi så heldige at vi har Kårstø-vegen, som reduserer noen av vanskene vi ellers kunne opplevd. Men selv uten tror jeg vi skulle klart oss uten oppsigelser.

— Vi i vegvesenet må være forbedret på kritiske blikk på virksomheten vår også i framtiden. Ingen har vondt av å bli gransket. Så samlet som ledelse og organisasjonene er om å felles mål, tror jeg ikke vi har grunn til å frykte det som måtte komme.

Med få ord

Underkjøringshinder

Fra 1. januar 1983 innføres bestemmelser om underkjøringshinder bak på tunge kjøretøy. Det gjelder både lastebil, kombinert bil, motorredskap og tilhenger over 3,5 tonn. Når det gjelder tilhengere, har de fleste underkjøringshinder i dag.

Bakgrunnen for bestemmelsene er de alvorlige trafikkulykkene som har skjedd ved kollisjoner mellom tunge kjøretøy og andre trafikanter, der biler, motorsykler og sykler har kjørt inn under det tunge kjøretøyet bakfra.

Barns trafikksikkerhet

Samferdselsdepartementet vil legge fram et handlingsprogram for å prioritere arbeidet med barns sikkerhet i trafikken, heter det i en pressemelding fra departementet.

Første ledd i arbeidet var å legge

ned Utvalget for bedring av barns trafikksituasjon — et utvalg oppnevnt av den forrige regjeringen.

I stedet skal Samferdselsdepartementet selv, med direktør Rolf N. Torgersen, gjennomgå tilgjengelige utredninger etc. om problemet, for å finne fram til tiltak som kan omsettes i resultatbærende handling, som det heter.

Plastsykkel

Plastsykkel er det siste nye på transportsektoren. Sykkelen skal se ut omtrent som en vanlig sykkel, bare mykere og mer ettergivende. Foreløpig er den verken billigere, sterkere, lettere eller bedre å sykle på.

— Omtrent som å sykle på et viskelær, leste vi i en uttalelse. Foreløpig har vi verken forsøkt plastsykkelen eller viskelæret i trafikken.

1750 meter ny E 76

Av Ole Handeland

Siste dag i juni ble 1750 meter ny E 76 åpnet mellom Frakkagjerd og fylkesveg 772 i Tysvær. Åpningen ble markert ved en uhyøytidelig sammenkomst for vegvesenets folk, ordføreren i Tysvær og en representant for Karmsund Kraftlag.

Jens Motland på anleggsavdelingen forteller at vegen er bygget etter vegtype B (avskjørselsfri), vegklasse 2 C, med minste planeringsbredde 8,5 meter. Omlag 900 meter av strekningen har forbikjøringsfelt — det vi tidligere kalte krabbefelt.

Det er bygget 5 bruer og en 300 meter lang tunnel.

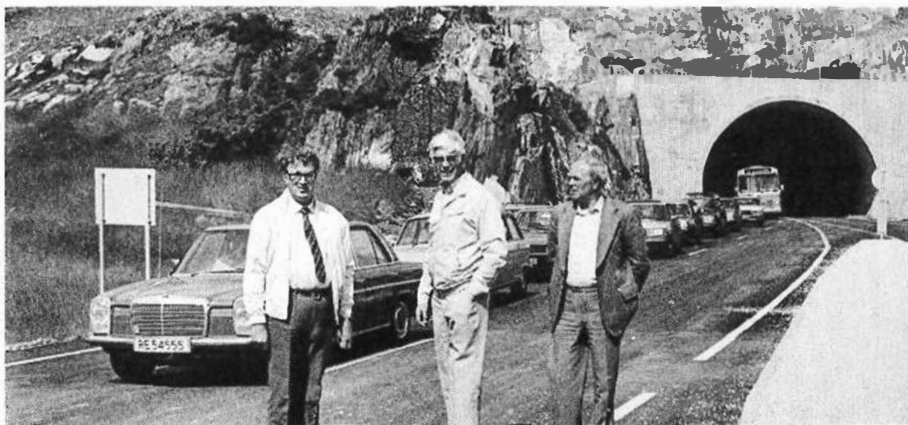
— Vi hadde en del problemer under byggingen av tunnelen, sier Motland. — Blant annet måtte vi flere ganger ha hjelp av geolog for å stoppe vannlekkasje. En stor del av tunnelen er vann og frostsikret med Etafoam. For bilistene ser det ut omtrent

som om det skulle være kledd i skumgummi. I tillegg er det portal i begge ender av tunnelen. Den østre portalen nyttes også som bruovergang for fylkesveg 771, Stegabergvegen. Tunnelen er sprengt med sirkelformet tverrsnitt på 58 m².

— Vi har bygget nesten like mye veg i tilknytning til E 76 som det vi har gjort på hovedvegen. I alt er det bygget ca 1300 meter veg og 300 meter gang- og sykkelveg i tillegg til de 1750 meter ny E 76.

Dette var den siste strekningen Motland fikk bygget ferdig i Nord-Rogaland, før han overtok som distriktsleder i anleggsdistrikt III.

Distriktslederen i distrikt I, Olav Kleven, som overtok anlegget mellom Frakkagjerd og Skre etter Motland, regner med at resten av strekningen fram til Skre kan være ferdig til neste år, dersom bevilgningene blir tilstrekkelige.



Trafikken er satt på den nye parsellen. Fra venstre: Ordfører Annar Sundene, vegsjef Chester Danielsen og overing, Jens Motland. Foto: Ole Handeland

Helsetilstanden i vegvesenet

Av Ole Handeland

- Ryggplager og stiv nakke mest utbredt ved vegkontoret og i biltilsynet - En av tre i utedriften forteller om vond rygg

Dette er noen av konklusjonene som kan leses ut av den første rapporten vi har fått etter den psykososiale undersøkelsen i fjor høst.

Rapporten sier at svarprosenten var tilfredsstillende, 76 prosent av alle ansatte besvarte skjemaet. Ikke alle svarte på samtlige spørsmål, men svarprosenten lå ikke i noe tilfelle under 60. Det betyr at den var god nok til å kunne trekkes holdbare konklusjoner av undersøkelsen.

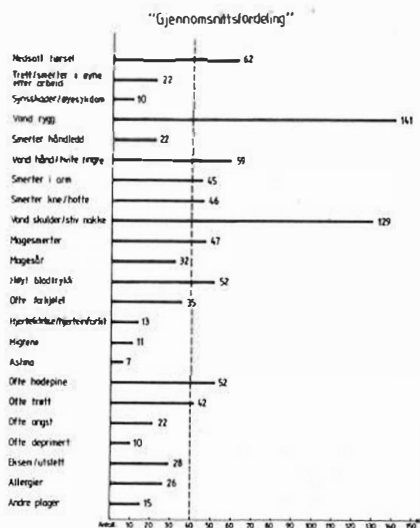
Spørsmål 86

Over 90 prosent svarte på spørsmål 86: Sett ring rundt plager som du har hatt i løpet av de 2 siste år (maksimum 3 plager).

15.7 prosent svarte at de har vært helt friske i perioden. De øvrige 418 som har hatt plager/symptomer, rapporterer 928 plager. Vel 20 prosent (110 personer) forteller at de har ned-satt yteevne.

Søylediagrammet (fig. 1) viser hvordan de ulike plagene/symptomene fordeler seg.

Listen over symptomer/lidelser strekker seg fra «ikke så alvorlige», som forkjølelse, til helseplager som skaper store problemer for den enkelte. Plagene kan strekke seg fra lite arbeidshemmende til svært yrkes-hemmende.



Figur 1.

Fordeling av plager og symptomer på ulike årsaker.

Rapporten konsentreres mest om de plagene som oftest forekommer. Dette er ikke gjort fordi de øvrige er uviktige, men for å ha et bedre grunnlag når tiltak skal prioriteres.

Rapporten deler plagene inn i to kategorier:

1. Psykosomatiske lidelser

Til denne typen hører magesår, høgt blodtrykk, hjerteinfarkt, hodepine tretthet og psykisk lidelser. Selve sykdommen er ofte resultatet av en stresset arbeid- og livssituasjon. Stress blir ofte forbundet med hardt arbeidspress og stadig skiftninger i omgivelsene, men det kan også forårsakes av monotont og lite utfordrende arbeid.

Det blir understreket i rapporten at psykosomatiske lidelser kan ha andre årsaker enn arbeidssituasjonen, men dersom grupper av mennesker (f.eks. stillingsgrupper,) har en spesiell sykdom hyppigere enn andre, kan det ofte forklares ut fra spesielle arbeidsforhold.

2. Belastningslidelser

Denne type lidelser skulle være mer kjent, og det er ofte enklere å peke på årsaker. Det kan være snakk om overbelastning av hele kroppen eller deler av den gjennom lengre tid.

Registrerte plager

Det er registrert både psykosomati-

	0	1—5 dager	1—2 uker	3—4 uker	over 2 mnd	ube- svart		Totalt
Antall	213	69	32	21	15	23	45	418
Prosent	51	16,5	7,7	5	3,6	5,5	10,8	100

ske lidelser og belastningslidelser ved undersøkelsen i vårt fylke. Av figur 2 går det fram at enkelte grupper er mer utsatt for visse typer sykdom enn andre. Grovt sett kan vi si at utedriften og folk på vegsentral/vegstasjon er mer utsatt for belastningslidelse, mens de som arbeider ved vegkontoret og i biltilsynet har mere psykosomatiske lidelser.

Fravær

En undersøkelse av hvor ofte og hvor lenge folk er borte fra arbeidet kan gi et inntrykk av hvor alvorlige de registrerte lidelsene er.

Tabellen viser at halvparten av plagene ikke fører til fravær, det vil si at de ikke er mer alvorlige enn at folk går på arbeid. Fordelingen mellom utedriften og vegkontor/biltilsyn er nokså lik på dette området.

En stor del av fraværene varer en

uke eller mindre (16,5 prosent), og det er forholdsvis få som har vært borte så lenge at vi kan snakke om langtidsfravær. Rapporten peker imidlertid spesielt på fravær som varer en måned eller mer. Selv om antallet ikke er så stort, bør vi prøve å få kartlagt om denne typen fravær forekommer oftest innen bestemte grupper, heter det.

Uten å kunne trekke en sikker konklusjon, synes det å være en sammenheng mellom langtidsfravær og slitasjelidelse.

Årsak

for å få vite hvilke tiltak som kan være aktuelle, må vi vite noe om årsak-

ken til den type sykdom eller symptom på sykdom som er registrert.

Spørsmålet om plagene var forårsaket av faktorer på arbeidsplassen ble besvart av 383 personer. Av disse sa 40 prosent at så var tilfelle. Det var flere ved vegkontoret/biltilsynet enn i driften som mente at årsaken var å finne på arbeidsplassen.

Arbeidssted

for å finne ut mer om årsak og komme fram til tiltak går rapporten inn på sammenhengen mellom arbeidssted og plager. Vegkontoret og biltilsynet er satt i en gruppe, og vegstasjon/vegsentral og utedrift i en annen.

Vegkontor/biltilsyn

De plagene som synes å være mest utbredt innen denne gruppen er:

— ryggplager og stiv nakke

	Totalt		Vegkontoret		Biltilsynet		Vegstasjoner		Vegarb. driften	
	%	Ant.	%	Ant.	%	Ant.	%	Ant.	%	Ant.
Nedsatt hørsel	6,7	62	-		5,7	5	7,6	15	7,6	40
Ofte vondt i ryggen	15,2	141	11,9	14	9,9	9	17,2	34	16,3	84
Vondt i hånd/hvite fingre	6,4	59	-		-		2,5	5	9,9	51
Ofte smerter i armen	4,9	45	-		-		4,6	9	6,3	32
Smerter i kne/hofte	5,1	46	-		-		5,0	10	5,6	29
Vonde skuldre/stiv nakke	13,9	129	15,3	18	21,6	19	15,2	30	11,9	61
Magesmerter	5,1	47	6,8	8	-		5,1	10	4,9	25
Magesår (har/har hatt)	3,5	32	-		-		4,8	8	4,1	21
Høgt blodtrykk	5,6	52	4,2	5	5,7	5	5,6	11	6,0	31
Ofte forkjølet	3,8	35	-		6,8	6	3,5	7	3,7	19
Ofte hodepine	5,6	52	13,6	16	12,5	11	4,6	9	3,1	16
Ofte trett	4,5	42	8,5	10	6,8	6	5,0	10	2,9	15
Eksem utslett	3,0	28	4,2	5	-		4,0	8	2,1	11
Allergier	2,8	26	5,9	7	-		-		2,7	14

Figur 2.

Fordeling av de hyppigst forekommende plager etter arbeidssted. Prosenten uttrykker hvor stor andel av alle plager på arbeidsstedet den enkelte plage utgjør.

Antall uttrykker plager, ikke personer. Færre enn 5 tilfeller oppgis ikke (-).

- hodepine
- tretthet

Biltilsynet og vegkontoret er mindre plaget med vondt rygg enn utedrift/vegstasjon, likevel er det rapportert om så mange tilfeller at vi har et helseproblem. Imidlertid er stiv nakke et større problem. Biltilsynet synes å være spesielt plaget, i alt 21,6 prosent av alle registrerte plager er innen denne gruppen.

Ryggplager og stiv nakke kan ha flere årsaker. Det kan komme av langvarig, gal belastning (ved f.eks. gal arbeidsstilling, men også som resultat av en stresset arbeidssituasjon.

Resultatet er kontrollert med hen-

syn til kjønn, alder og stillingsgruppe. Ryggplagene fordeler seg temmelig jevnt på stillingsgruppene, mens stiv nakke oftere forekommer blant de merkantilt ansatte. Det er her snakk om alle fra kontorassistenter til førstetekonsulenter.

Dette faller godt sammen med tilsvarende undersøkelse i Vegdirektoratet.

Antall tilfeller av hodepine utgjør omlag 3 prosent i driften, mens tilsvarende tall for vegkontoret er 13,6 prosent og for biltilsynet 12,5 prosent.

Oppsplittet i stillingsgrupper viser det seg at ingeniører, konsulenter og kontoransatte er mest plaget.

Forklaringen finner vi antakelig til en viss grad i antall ryggplager og stiv nakke, som ofte gir hodepine som resultat. En annen forklaring kan ligge i det fysiske arbeidsmiljø, som skal behandles i en senere rapport.

Kontorgruppa er den stillingsgruppe som er mest plaget av tretthet. Vi vet at tretthet ofte er et resultat av rutinemessig arbeid, men for å kunne si noe sikkert om årsaken, må vi vite mer om arbeidssituasjonen disse menneskene har.

Vegarbeidsdriften

Arbeidsoppgavene varierer mye innen driften. Rapporten er derfor delt inn i to kategorier: Vegstasjon og utedrift. Den skiller mellom mindre stillingsgrupper i de tilfeller det har vært mulig å finne klare forskjeller.

Vegsentral/vegstasjon

Omtrent halvparten av alle lidelser som er registrert er innen gruppen belastningslidelser. Rygglidelser utgjør 17 prosent, vonde skuldre/stiv nakke 15 prosent og smerter i hånd, arm, kne og hofta 15 prosent av alle plager.

Noe av forklaringen er alderen. Mange har arbeidet i vegvesenet i lang tid, og i tider da arbeidsforholdene var klart dårligere enn i dag.

Skadenes omfang tyder på at det er nødvendig med opplæring i riktig arbeidstilling og løfteteknikk.

Et stort problem som er kjent fra før er hørselsproblemer. 13 prosent sier at de hører dårlig. Sammenliknet med tidligere undersøkelser er det et lavt tall, og rapporten peker på at svekket hørsel kan være vanskelig å oppdage for den enkelte, og at tallet i virkeligheten kan være høyere også i Rogaland.

Innen psykosomatiske lidelser for-

ekommer magesmerter og magesår hyppigst, og da spesielt innen gruppen vegmestre, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter. I denne stillingsgruppen utgjør magelidelsene 16 prosent av alle plagene, mens gjennomsnittet er i underkant av 9 prosent. Høyt blodtrykk og hjertelidelser er også et større problem i denne gruppen enn ellers (12 prosent mot 7 prosent i gjennomsnitt). Disse lidelsene kan ofte ha sammenheng med stress, og det faktum at også hodepine forekommer ganske hyppig i denne stillingsgruppen, peker også i retning av stressproblemer.

De øvrige gruppene ved vegstasjonene skiller seg lite ut fra gjennomsnittet i fordeling plagene. Det eneste rapporten trekker fram at ryggplager ofte forekommer innen gruppen verkstedsformenn/lagerformann/maskininstruktør.

Utedrift

Det som kalles belastningslidelser er den oftest rapporterte plagetypen innen utedriften. I alt har 276 spesialarbeidere, kontoransatte, maskinførere og sjåfører svart på spørreskjemaet. Blant disse nevner vel 30 prosent ryggplager, 22 prosent vondt i skuldre/stiv nakke og 18,5 prosent vondt i armen/hvite fingre.

Aldersfordelingen kan forklare noe av dette, men en må også søke svar innen dagens og tidligere tiders arbeidsmiljø.

Bare 70 alle driftsansatte sier at de er yrkeshemmet, så det må være gevinsten å hente ved å hindre at belastningsplager utvikler seg til å bli yrkeshemmende, sier rapporten.

For øvrig er fordeling av plager i utedriften svært lik gjennomsnittet.

Forts. side 46

Svett asfalt

Kvitsteinsbelegget mellom Helleland og Runaskar på E-18 ble delvis svart i løpet av sommeren. Bindemiddelet kom opp mellom steinene og la seg som en svart hinne over det hvite.

— Vi hadde antakelig for my bindemiddel på under leggingen av nytt dekke i fjor, sier vedlikeholdssjef Olav Øyvind Hamre.

— Vi forsøkte å bygge hjulsporene opp gradvis ved å sporfylle to ganger før vi la nytt dekke på hele vegbanen. Vi tror nå det ble lagt litt for mye bindemiddel i det første sporfyllingslaget.

Bindemiddelet kom antakelig opp ved den «pumpeeffekten» som opp-

står når vegen trafikkeres av tunge kjøretøy, mener Hamre.

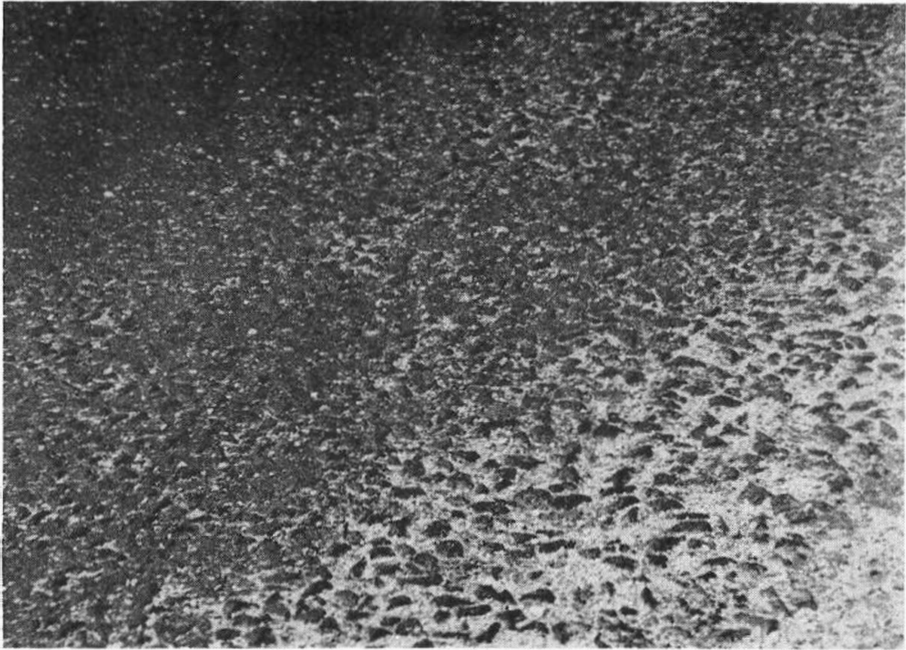
Han forteller at vedlikeholdsavdelingen har forsøkt å legge på sand for at den skulle suge til seg noe av overskuddet av bindemiddel, men sanden forsvinner temmelig hurtig med all den trafikken som går på E 18.

— Jeg tror ikke vi får skikkelig bukt med problemet før bilistene skifter til piggdekk for vinteren, sier Hamre. Men da regner jeg med at det overflødige bindemiddelet snart vil bli slitt bort. Inntil da får vi bare håpe at trafikantene biter merke i varselkiltene vi har satt opp og reduserer hastigheten.



I Vikesåbakken var det delvis glatt i sommervarmen.

Foto: Ole Handeland



Bildet viser hvordan bindemiddelet har "svettet" opp og gjort kvitsteinen svart. Til høyre på bildet ligger restene av sand som er lagt på for å suge opp overskudd av bindemiddel.

Foto: Ole Handeland

Refleks gjør deg synlig

Det visste du selvsagt. Men visste du at dersom du går langs landevegen uten refleks en mørk kveld, kan du ikke regne med at bilistene ser deg før de er 25—30 meter fra deg. Det gjelder på nærlys og under de beste siktforhold. Med fjernlys oppdages du på 80 — 100 meters avstand.

Dersom farten er 50 km/t, tar det omlag 2 sekunder å kjøre 30 meter. Det er ikke lang reaksjonstid.

Når du bruker refleks, kan du sees på 70 meters avstand med nærlys.

Mange ulykker kunne vært unngått dersom alle brukte refleks. En undersøkelse fra Ullevål sykehus i Oslo viste at av 103 skadde fotgjengere, hadde bare én brukt refleks.



Skader på løfteredskap

Av Jan Gudmundsen

Ved inspeksjon og kontroll av veivesenets løfteredskap avdekkes det at løftestropper av ståltau har blitt skadet og derved ikke kan benyttes lenger (de må vrakes).

Det vises her til forskrifter utgitt av Direktoratet for arbeidstilsynet (bestillingsnummer 291) der det er fastsatt generelle bestemmelser og klare **ansvarsforhold** for at bl.a. løfteutstyr er i forsvarlig stand.

Grunnen til at løftestroppene av ståltau blir skadet og må vrakes er følgende:

- Lastemaskiner som traktorer, hjullastere og gravemaskiner «knekker» ståltauet på lasteskuffens skarpe kanter under løftet. (Total ødeleggelse av ståltauet kan skje ved det aller første løftet).

- Det blir brukt ståltau som løftestropp i alt for mange tilfeller der hvor kjetting hadde vært det eneste riktige.

- Mangelfull innsikt i hva som er konsekvensen ved uriktig bruk - og risikoen ved å bruk løftestropper som er/har vært utsatt for ødeleggelse.

På grunn av ovennevnte vil veivesenet i samarbeid og med godkjenning av Arbeidstilsynet pålegge alle lastemaskiner som utfører «løftearbeide» å montere kroker der løftestroppen festes uten å bli utsatt for «knekk» - eller «klem» - skader.

Tegningene viser hvilken skade ståltauene er utsatt for, og som nevnt tidligere, er «knekkskader» det vanligste hos oss.

«Fuglebur» kalles det når de ytre parter i et tau blir lengre enn kjernen i tauet. Slik ubalanse oppstår oftest ved mishandling, ved rykk eller for små skiver og tromler. Når «fuglebur» oppstår, må tauet skiftes omgående.

Deformasjoner er lokale skader i form av **klemming**, **knekking**, **kinke**, **uttrengt kjerne** etc. Hvis ikke dette kan kappes bort, må tauet vrakes.



Vegmeldingssystem

Av Ole Handeland.

Arbeidgruppen for vurdering av vegvesenets vegmeldingssystem har avgitt en innstilling. Gruppen ble nedsett i 1981 og skulle utarbeide forslag til plan for å utvide og systematisere informasjonstjenesten for vegmeldinger. I tillegg skulle gruppen vurdere tiltak for å gjøre en ny vegmeldingstjeneste kjent for publikum.

Målsettingen med denne typen informasjon er å bidra til større trafikksikkerhet, bedre trafikkavvikling og god fremkommelighet.

Utvalget foreslår at vegvesenet bygger opp en sentral vegmeldingstjeneste som omfatter et «stamvegnett». Stamvegnettet omfatter vegstrekninger det erfaringsmessig er flest forespørsler om. I Rogaland omfatter det: E 18, E 76, rv 9, rv 14, rv 45, rv 46 og rv 520. I tillegg heter det at fylkene kan supplere denne listen eter behov.

For vegene i Rogaland legges det opp til rapportering om vegforhold én gang i døgnet. Rapportene skal sendes inn til Hovedvaktentralen som er opprettet på Kjellerbru. I tilfeller med akutte endringer i vegforholdene, som o.l., skal det naturligvis rapporteres øyeblikkelig til sentralen.

Tilstand

Gruppen var valgt å bruke bokstav- og tall-kode i rapporteringen:

	Kode
1. Vegens hovedtilstand	
— Stengt	A
— Åpen	B
— Begrenset	C

2. Årsak	
— Stein og jord	01
— Snøskred	02
— Snøskredfare	03
— Snøstorm	04
— Flom	05
— Telerestriksjoner	06
— Trafikkuhell	07
— Stor trafikk	08
— Glatt veg	09
— Vegarbeid	10
— Ujevn veg	11
— Kolonnekjøring	12
— Nattestengt	13
— Vinterstengt	14

Tilleggsopplysninger til natt- og vinterstening kan være:

— Når stengt fra	
— Varighet	
— Sannsynlig tidspunkt for åpning	
— Akseltrykk	
— Tidsrom for nattestening	

Fylkene får hvert sitt nummer som settes inn i meldingen, Rogaland har nummer 11.

Utvalget har laget et eksempel på en melding, som raskt kan leses inn til Hovedvaktentralen over telefon: 811206 2310 14 rv15 14 12 Skrede A 02. Ventes åpnet 811207 ca 1600.

I klartekst skulle det bety: 6. desember 1981 kl. 23.10, Sogn og Fjordane fylke, riksveg 15, hovedparsell 14 — 12 km. Vegen er stengt ved Skrede p.g.a. snøskred. Sannsynlig åpen igjen 7. desember 1981 ca. kl. 16.00.

Praktisk ordning

Utvalget foreslår at vegstasjonene

Forts. side 46

Lyset



Av Leif Lindefjeld.

*Jeg er verdens lys.
Den som følger meg;
skal ikke vandre i
mørket, men ha livets
lys.*

Joh. 8. 12.

Foran en ny høst med mørke kvelder, synes jeg det er godt å tenke på den nytte og hygge det er i alt det lyset vi kan omgi oss med. Vi som bor i opplyste byer og tettsteder, kan godt stanse en mørk høstkveld på en avsides plass og oppleve mørket og stillheten som da omgir oss. Da først ser en hvilken hjelp det er i lyset.

Det er mange mennesker som er blitt reddet med bare et bitte lite lys. Den som gikk seg vill i tåken og mørket, eller som rodde ut på sjøen i en kullsvart natt kunne ha mer nytte av ett eneste lys enn alt de eier. Lyset viser ikke bare retning, det kan og trøste og gi nye krefter. Den som har tullet seg bort, vet da at redningen er nær.

Kanskje du som leser dette ofte synes at livet ditt er tomt og at det er mørkt rundt deg. Da kan du finne trøst og håp hos Jesus, verdens lys. Gjør du det, skal du ikke lenger vandre i mørke, men ha livets lys.

Tvangsarbeidere på vegarbeid

Fra manuskriptet til «Rogaland vegvesen gjennom 40 år — 1924 — 1964, skrevet av vegsjef Olav Ødegård og senere bearbejdet og utfylt av Per Hole og Helmer Eldholm, har vi saksatt denne artikkelen.

Ettersom trafikken økte og endret karakter ble det klart at det var trengende nødvendig å få bygget om riksveg nr 40 på strekningen mellom Ognå og Egersund, hvor den blant annet gikk over de beryktede Hegrestadkleivene, og i det hele tatt var meget dårlig. Den var bygget i 1830—40-årene ved amtets foranstaltning, hvilket vil si ved hjelp av utskrevet pliktarbeid på matrikkelen. Men den var ikke med på fylkets rekkefølge for hovedveganlegg, og det så ikke lyst ut med å få den brakt opp på budsjettet.

Imidlertid ble det brakt på bane å begynne på arbeidet ved hjelp av tvangsarbeidere fra Opstad, og det kom i gang forhandlinger mellom vegvesenet og fengselsvesenet om dette.

Saken kom til slutt opp i Stortinget, og dermed var det klart for et eksperiment med tvangsarbeidere på veganlegg.

Eksperimentet forløp godt. Det viste seg at det var forbausende mange anleggsarbeidere i belegget på tvangsarbeidsanstalten, og både disse og de andre tvangsarbeidere som ble overført til kolonien så ut til å trives godt med arbeidet. De synes åpenbart de hadde steget adskillig i det al-

minnelige omdømme ved å være tatt ut til vegarbeid, og det forekom praktisk talt ikke rømmingsforsøk.

Vegvesenet hadde intet med det fengselsmessige tilsyn å gjøre. Det var fengselsvesenets sak, og det var avgitt et par fengselsbetjenter til dette. Det arbeidsmessige tilsyn derimot pålåg vegvesenet, som hadde en oppsynsmann på anlegget.

Arbeidet ble satt bort på akkorder, som ved et vanlig veganlegg, med den forskjell at akkordens pålydende ikke ble angitt i penger, men i dagsverk. Når arbeidet var ferdig, fikk laget betaling for det bestemte antall dagsverk, enten det var brukt lang tid eller ikke. Betalingen var en krone pr dagsverk, men ved godt arbeid kunne fortjenesten bli bedre. De hadde lov til å tjene inntil 50% over normalbetalingen, som også var minstelønn.

Lagene var på fem mann, utenom formannen, som ikke var tvangsarbeider, og ble betalt av vegvesenet. Anlegget holdt redskaper og sprengstoff, som var under særlig forvaring av formannen.

Arbeidet ble godt utført, og tålte gjerne en sammenligning med arbeid på ordinære anlegg. Arbeidsytelsen var også tilfredsstillende. Vanligvis lå den på 85—90% av beregnet normalytelse, men det hendte også at den lå over normalen.

Arbeidet startet opp med en koloni på 30 tvangsarbeidere, men da det viste seg at ordningen fungerte både for fengselsvesenet og vegvesenet, ble

Forts. neste side

Forts. fra forrige side

styrken økt til to kolonier, hver på 30 mann.

Arbeidet gikk til alles tilfredshet fram til 10 april 1940, men da fikk tvangsarbeiderne en sjanse de ikke kunne motstå. I den alminnelige forvirringen var det øyensynlig de som bevarte fatningen best. De gikk til nærmeste jernbanestasjon, fortalte at de var vegarbeidere som arbeidet for vegvesenet i Rogaland, men hørte hjemme i og ved Oslo, og at de nå

måtte hjem for å forsvare fedrelandet. De måtte få billett, selv om de ikke hadde penger, regningen for billettene kunne sendes vegvesenet, hvor de hadde penger til gode. Rømlingene fikk sine billetter, og vegvesenet fikk regningen.

Tvangsarbeidernes virksomhet ved Ognå — Tengs ble avsluttet på denne måten. Arbeidet på anlegget ble imidlertid fullført som normalt vegarbeid, og anlegget ble avlevert 27. november 1940.

Idrettslaget

Det er stor aktivitet i idrettslaget, og vi har fått denne tilstandsrapporten fra Bjørn Alsaker og Arnulf Follaug.

Håndball

Damene spiller i I. divisjon, og ble nummer to etter en vellykket sesong. Laget har ellers deltatt i forskjellige cup-turneringer.

Herrelaget har i flere år forsøkt å komme seg oppover en divisjon. Og i år lyktes laget å komme til 2. divisjon etter å ha vunnet sin pulje i 3. div. Laget har vist gnistrende spill i de fleste kampene.

Fotball

La det være sagt med en gang: Vi kan ikke bare vinne! Vi har hatt en noe treg vårsesong i fotballgruppen, spesielt I-laget. I cup'en ble vi utslått i tredje runde, etter ekstraomganger (synd, for da ble det virkelig kjempet).

Vegcup'en ble et helsvart arrangement for Rogaland i år, og i I. divisjon er vi lenger nede på tabellen enn

normalt. Vi har mange årsaker å vise til — ikke minst at 6—7 spillere har vært syke eller skadet. Slikt vil merkes på ethvert lag. Men vi akter å vise at vegvesenet er gode nok for første divisjon!

Bordtennis

Serie og cup ble avsluttet sent i vår. Fasit på sesongen ble et sensasjonelt cupmesterskap. I seriens første divisjon kom vi på en tredje plass, bare to poeng bak vinneren. Verken vi selv eller andre lag hadde på forhånd regnet med slike resultater.

For enkelte blir lunsjen heller kort. Vi disponerer i alt fire bordtennisbord — to i Posthuset og to i Atlantic, og det er svært positivt at så mange benytter seg av dem.

Miniatyrskyting

Miniatyrskytterlaget har hatt en god sesong. Våre skyttere har oppnådd flere individuelle førsteplasser i bedriftsidrettskretsens konkurranser, og i kretsmesterskapet ble det en sølvmedalje og to bronse medaljer.

Den beste innsatsen til nå gjorde vi i vegvesenets korrespondanseskyting, som i år ble arrangert av Vegdirektoratet. Vi fikk to førsteplasser og en rekke gode plasseringer. Mest gledelig — damelaget fikk førsteplass og herrelaget en tredjeplass.

Vi håper at flere vil ta kontakt med Arnulf Follaug på Vegkontoret, slik at gruppen kan bli enda større.

Orientering

Orientering er blitt en virkelig populær idrettsgren i vegvesenet. For bare et år siden var vi 6—7 stykker som jevnt var med. I dag har i alt 25 stykker vært med. Alle stilte naturligvis ikke opp på samtlige løp, men vi har vært 14—18 deltakere som går igjen. Det mest positive er at folk som knapt har vært med på noen form for idrett begynner, og vi håper på enda flere.

Gang- og sykkelveger:

Sykkelykkene går ned

Vegdirektoratet kan melde at det i løpet av 1982 vil være bygget 1000 kilometer gang- og sykkelveg her i landet, og av disse har vi her i Rogaland omlag 180 kilometer, og ligger på topp på landsbasis.

Statistikken forteller klart at gang- og sykkelvegene er med på å redusere ulykkene. Undersøkelser viser at fotgjengerulykkene er gått ned med 38 prosent og sykkelulykkene med hele 62 prosent hvor gang- og sykkelveger er bygget.

For skolebarn er gang- og sykkelvegene en ekstra betryggelse, i det vi vet at hele 3 av 4 elever i grunnskolen går eller sykler til og fra skolen. Ca 25 prosent av barns ulykker som fotgjenger og 15 prosent når de sykler skjer på skoleveg.

Vegvesenet har også i år arrangert løp. Ca 430 løpere stilte til start. Alt gikk knirkefritt, ikke minst takket være innsatsen til alle de som var med som funksjonærer.

Resultatmessig ligger vegvesenet i tetskiktet. Vi har både bredden og toppene, og dette inspirerer alle til å finne de gul/hvite skjermene i skog og mark. Vi har deltatt i stafett, og vunnet for andre år på rad. I år stilte vi med hele tre lag.

Dersom flere skulle lyst til å være med, kan de kontakte Bjørn Alsaker på Vegkontoret.

Friddrett

Gruppen er liten, men god. Det er stadig løp rundt om i fylket. Vi håper på bedre oppslutning, slik at vi eventuelt kan stille et stafett-lag.



Veg

En veg
er der
fordi mange
har gått der
Siden går de der
fordi vegen
er der.

Kjetil Vadla



Kryssord nr. 4/82

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13							14			15	
16					17	18			19		
20		21		22		23			24		
25			26		27			28			29
30		31		32		33	34			35	
36	37			38				39	40		
41		42			43		44				
45			46	47		48	49	50	51		
52				53	54			55		56	57
58	59		60			61		62			
63		64			65				66		

OK 76

Innsendt av

.....
 Adresse

Løsningen sendes Ryggavegen, postboks 197, 4001 Stavanger innen 29. oktober 1982.

Løsning nr. 3/82

Vannrett:

I. vegvesen-oppgave

13. til slutt
14. gi
15. ujevn
16. dyr
17. instrument
19. undertrykke
20. bli tett
23. lokkemat
24. arter
25. begeistre
28. reise
30. klosset
33. svive
36. trodde
38. knikse
39. trist
41. tone
42. område
44. over
45. blomst
49. skuet
51. ujevne
52. ubøyelig
53. dyret
55. andøve
56. preposisjon
58. m. navn
60. organ
62. frukt
63. uttalte
64. fordel
65. hvitt
66. fugl

Loddrett:

1. loddrett
2. digre
3. gift (fork.)
4. enkelt
5. kjelde
6. redskap
7. nyn. pronomen
8. hus
9. engstelig
10. båt

1	B	2	Æ	3	R	4	E	5	L	6	A	7	G	8	M	9	A	10	S	11	S	12	E
13	I	R	A	N	14	Å	15	A	A	16	R	E	17	Y	R								
18	R	E	K	E	19	R	20	T	R	21	E	N	I	N	G								
22	23	I	R	R	24	N	25	Ø	26	Y	27	K	T	28	I	G	O						
29	N	Ø	Y	S	O	M	30	S	T	31	O	L	E	R									
33	G	A	34	G	E	I	T	36	J	37	N	H	R	N									
39	F	40	L	G	41	B	R	E	E	N	42	N	43	E	44	A	V						
46	T	O	E	R	47	I	S	T	E	48	R	T	R	49	Ø								
52	Y	T	T	53	O	S	T	E	54	H	Ø	V	E	L									
56	L	A	S	S	V	A	L	Ø	R	E	N	E											
61	E	K	E	62	M	O	T	E	R	E	R	G	O										
66	N	S	67	R	E	M	A	N	E	R	69	G	O	D									

Vi beklager feil stikkord på 57 loddrett. Vi har godtatt de ulike løsningene dere hadde kommet fram til på grunnlag av de oppgitte stikkordene.

1. premie: Hildur Melsåthær, Vegkontoret i Møre og Romsdal.
2. premie: Magnhild Ødegård, Grunnseksjonen, Vegkontoret.

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 11. frukt (fl.) | 37. dyr |
| 12. kan velte lass | 40. verdensdel |
| 18. dårlig høst | 43. org. forkortelse |
| 21. politi (fork.) | 46. m. navn |
| 22. ukjent | 47. geistelig |
| 26. dyr | 48. fase |
| 27. spise | 49. vendes |
| 29. falle | 50. tidsrommet |
| 31. land | 52. hjelp |
| 32. alene | 54. våpen |
| 33. kjøkkenredskap | 57. brensel |
| 34. odde | 59. tone |
| 35. fastlagt ordning | 61. tråkle |

Forkjørsveger

Av Ole Handeland

Vegsjefen har fra 1. mai i år fått delegert myndighet til å treffe vedtak om at en veg skal være forkjørsvog, om etablering av forkjørsryss og om en veg skal være motorveg.

Delegeringen er gitt under forutsetning av at de berørte kommuner og politimestre er enige i vedtaket. Hvis ikke må Vegdirektoratet ta avgjørelsen, som tidligere.

Dette innebærer delegert myndighet for følgende skilt:

- vikeplikt
- stopp
- forkjørsvog/slutt på forkjørsvog
- forkjørsryss
- motorveg/slutt på motorveg

Gjennomføring

— Vi har gått gjennom riks- og fylkesvegnettet i Rogaland med tanke på hvilke strekninger som bør bli forkjørsvog, sier Rolf Øveland ved trafikkteknisk seksjon.

— Foreløpig har vi plukket ut 15 — 20 vegstrekninger vi vil forkjørsregulere. Det dreier seg om såkalte overodnede veger, det vil si veger som skal ta hovedmengden av trafikken mellom to punkter. Det kan for eksempel være to tettsteder.

— Den første nye strekningen er allerede etablert, det er fylkesveg 375 ned til Tananger. Neste blir fylkesveg 261 til Klepp stasjon. Deretter tar vi vegene etter hvert som den nødvendige saksbehandlingen ved Vegkontoret blir ferdig.

— Er det spesielle tekniske krav til vegene?

— Vi gjennomgår kryssene på



strekningen for å se at de holder mål. Det betyr at trafikantene oppfatter dem som kryss med en hovedveg. Hvis så ikke er tilfelle, må vi bygge om kryssene før vi forkjørsregulerer.

— Hvilke fordeler og ulemper regner du med dette arbeidet vil gi?

— Reguleringen vil gi klarere linjer for trafikantene, både de som kjører på forkjørsvogen og de som kommer fra sideveger. På lengre sikt regner jeg derfor med nedgang i trafikulykkene på disse vegene.

— En ulempe er at reguleringen muligens kan føre til høyere hastighetsnivå på noen strekninger. Det vil vi først få vite når vi får radarmålinger fra strekningene. Det er mulig vi også får en kortvarig økning i antall kryssulykker. Det skyldes at «gammel vane er vond å vende». Det tar noe tid før den som har kjørt lang tid gjennom et kryss vender seg til at han/hun har vikeplikt.

Rimelig trafiksikkerhet

— Jeg tror dette arbeidet vil vise seg å være en rimelig investering i trafiksikkerhet, sier Øveland.

Dersom kryssene holder god standard, behøver vi bare sette opp skilt. Slik det ser ut til denne tid, tror jeg ikke utbetalingene skal avskrekke noen.

Maskiner:

Forebyggende vedlikehold

Av Ole Handeland

Ved årsskiftet 1981/82 tok maskinavdelingen i bruk et nytt system for forebyggende vedlikehold på en del maskintyper — dumpere, veghøvlere, traktorer, gravemaskiner og hjulastere.

— Jeg mener systemet i det lange løp vil vise seg å være lønnsomt, sier oppsynsmann Einar Sveta til Ryggeveggen.

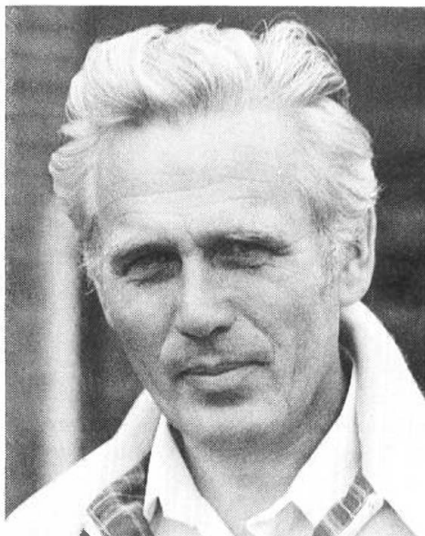
Systematisk vedlikehold av maskiner har vært kjent så lenge vi har hatt dem. Alle som kjører bil vet at den skal ha service ved så og så mange utkjørte kilometer.

Maskinleverandørene har i sine instruksjonsbøker omtalt tilsvarende vedlikehold med utgangspunkt i antall driftstimer. Slike bøker er omfattende og lite oversiktlige.

Vegvesenet begynte i 60-årene å arbeide med en forenklet utforming. Fra årsskiftet 1971/72 kom Rogaland med i det som kalles «Systematisk maskinvedlikehold», som var utarbeidet i Vegdirektoratet. Fra 1975—76 har maskinleverandørene levert sjekklister for vedlikeholdet. Maskinføreren har en liste for daglig og en for ukentlig vedlikehold, mens service-reparatøren har lister for det som skal gjøres etter 250, 500 og 1000 driftstimer.

Sveta forteller at alle større maskiner har regelmessig vedlikehold, men at det bare er de nevnte maskinrundene som deltar i det nye opplegget.

— En del vil nok savne lastebiler,



Oppsynsmann Einar Sveta.

Foto: Ole Handeland

sier han, men foreløpig har vi holdt dem utenfor. De har i større grad enn de øvrige en fast sjåfør, og de har tatt seg godt av vedlikeholdet og fulgt kilometer-intervallene.

Rutiner

På samtlige maskiner er det montert en elektrisk timeteller som registrerer hvor lenge motoren er i gang.

Alle maskinførerne får utdelt postkort med betalt porto, hvor de skal føre maskinnummer, tellerstand osv. og sende det til maskinsentralen på Bærheim hver 14. dag.

— Dette gir grunnlag for å legge opp rasjonelle reiseruter for service-mekanikeren, eller innkalling av maskinen til verksted, sier Sveta.



Roman Piekart på Bærheim Vegstasjon
Foto: Ole Handeland

Vegvesenet har fire service-mekanikere — en i Haugesund, en i Egersund og to på Bærheim. De har sine geografiske områder hvor de utfører arbeidet.

— Tidligere brukte vi driftstimer fra lønnsrapport som grunnlag for service-intervallene, sier Svela.

— Senere gikk vi over til timeteller hvor tellerstanden ble ført på lønnsrapport, men begge systemene var tungvinte og uhensiktsmessige. Vi venter at den siste omleggingen skal gi oss besparelser på lengre sikt.

Driftssikkerhet

— Driftssikre maskiner og god økonomi var de to fremste grunnene til at vi gikk over til det nye systemet. Foreløpig har vi ikke tall som kan bevise innsparelsene, men oppnår vi større driftssikkerhet og lengre leve-

Forts. side 46

Nytt tilsettingsreglement

Vi har fått nytt tilsettingsreglement for vegvesenet. Vi skal her bare gjen- gi de viktigste endringene. De som måtte ønske å lese hele reglementet, kan ta kontakt med personalesek- sjonen på Vegkontoret.

* Det skal utarbeides oversikt over hvilke kvalifikasjoner som kreves i de stillingene som besettes av vegvese- nets tilsettingsråd.

Oversikten skal danne grunnlag for utforming av utlysninger.

Stillingene skal kunngjøres alter- nativt for deltidstilsetting når forholdene ligger til rette for det.

* En tjenestemannsrepresentant gis anledning til å delta i intervju med søkere som blir kalt inn til konferan- se.

* Tilsetting i stillinger som ingeniør, avdelingsingeniør og kontorstillinger hvor det ikke kreves høyere utdan- ning overføres fra det sentrale tilset- tingsråd til det lokale råd.

* I tilsettingsrådet skal det være to re- presentanter for de ansattes organisa- sjoner (mot en tidligere). Vegsjefen utpeker en av ledelsens representan- ter til formann for rådet. Formannen har dobbeltstemme ved stemmelik- het.

* Organisasjonene får uttale seg før det avgis innstilling ved besettelse av visse toppstillinger.

* En utlyst stilling skal kunngjøres på ny, dersom en ønsker å fravike de kvalifikasjonskrav som var satt opp i kunngjøringen.

* For de fleste stillinger er det tatt inn bestemmelse om 6 måneders prøve- tid.

Fjerning av reklameskilt

Av Ole Handeland

Det har vært en eksplosiv økning i antall ulovlig oppsatte reklameskilt langs vegene i Rogaland de siste årne. Vegvesenet kommer til å sette i gang en kampanje for å få bort de ulovlige skiltene langs riks- og fylkvegene.

Rolf Øveland ved Trafikkteknisk seksjon forteller at aksjonen i begynnelsen vil følge en «myk» linje, det vil si at eierne oppmodes gjennom annonser i avisene til å fjerne skiltene frivillig. Men etter en gitt dato opphører den myke linjen. Da blir skiltene fjernet av vegvesenet — på eierens bekostning.

Trafikkfare

— Skiltene gir ingen opplysninger som har sammenheng med utviklingen av trafikken, sier Øveland. Tvert om — de trekk førernes oppmerksomhet bort fra vegbanen og trafikken, og innebærer på den måte en fare.

— skiltene er i tillegg store og tar mye av den nødvendige sikten i kryss og ved avkjørsler. Barn som står bak et skilt, vil ofte ikke kunne sees av bilførere. Enhver kan tenke seg konsekvensene dersom et barn plutselig løper fra bakom et skilt og ut i vegbanen. En fører har ingen sjanse til å se barnet og en ulykke kan lett inntreffe.

Det har også forekommet at forretningsdrivende har plassert skilt så nær vegen at de er til ulempe for vedlikeholdsarbeidet på vegen. I de verste tilfellene har skiltet faktisk stått i vegen.

— Hva gjør dere dersom eierne set-



Vegvesenet mener slike plakater ikke hører hjemme langs vegene.

ter ut nye skilt i stedet for det som ble fjernet?

— Da anmelder vi forholdet til politiet, sier Øveland.

Vi skal komme tilbake til denne saken her i Ryggjavegen når aksjonen er i gang.

Offentlige veger

Bil og vegstatistikk 1982, som er utgitt av Opplysningsrådet for veitrafikken, forteller at det i alt er 82482,3 kilometer offentlig veg i Norge. Av dette har vi ca 5,5 prosent i Rogaland, eller noe over 4 500 kilometer. Vårt fylke har en andel på 4,2 prosent av riksvegene og 5,4 prosent av fylkesvegene.

Nye håndbøker

009 — RUNDSKRIV

I denne utgave av rundskrivoversikten har vi tatt med gjeldende rundskriv frem til 1. juni 1982. 148 rundskriv er gjort ugyldige siden forrige oversikt.

056 — DRIFTREGNSKAP — DRIFTSSTATISTIKK

Med denne oversikten kan vegkontorene bl.a. foreta regnskapsmessige sammenligninger med landsgjennomsnittet. Den presenterer regnskaps- og driftsresultatene på en grei måte, og får fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år, og viser fordelingen på entreprenørdrift og egen drift.

059 — DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER

Publikasjonen omfatter to deler. Den første delen gjengir avsnittet om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskin i «Driftsregnskap og driftsstatistikk» (Håndbok -056). Den andre delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner. Dessuten er det tabeller med opplysninger om aldersfordelingen av maskinparken.

061 — VEG- OG KJØRETØYSTATISTIKK

Dette er en samlet oversikt over endel av den statistikk som årlig innhentes av etaten om vegnettet, kjøretøyer, veg- og ferjetrafikk. Biltilsynets virksomhet, vegvesenets arbeidsdrift og

bevilgning og regnskap. Det er gjort et utvalg etter det som det erfaringsmessig spørres mest etter, og det som antas å være av generell interesse.

Publikasjonen erstatter ikke de enkelte spesialstatistikker og spesialoppgaver som utgis av Vegdirektoratet. Det utgis egne oppgaver for kjøretøybestand, trafikktegninger, ferjedrift, lønninger, yrkesskader og regnskapsresultater.

083 — PERSONALSTATISTIKK

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet 1976—1981, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon og oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. Videre er gitt en oversikt over fraværet i Vegdirektoratet.

093 — EDB- PROGRAM DIMBET

Hovedhensikten med programmet er å beregne nødvendig armering i søyletverrsnitt ut fra kravene i NS 3473.

Den som bruker programmet må ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata og til å vurdere resultatene.

094 — EDB- PROGRAM VANN

EDB-programmet VANN kan være et hjelpemiddel ved dimensjonering av kanaler og kulverter. Programmet kan bare brukes til hydraulisk dimensjonering av lokale konstruksjonsselement (kanaler, kulverter) med ensartede forhold i hele lengdretningen.

Personalia

De to siste nummer av Rygjavegen har ikke inneholdt denne spalten, derfor vil enkelte syncs nyhetene til dels er av gammel dato.

Vi ønsker nye kolleger velkommen i Vegvesenet:

Amund Osvig Nilsen	ingeniør	Grunnseksjonen
Lise Bruder	kont.ass. (vikar)	Biltilsynet i Stavanger
Inge Alsaker	overing.	Motorveggruppen
Hege Aas	kont.ass	Biltilsynet i Stavanger
Bodil Wigdøl	kont.ass. (eng.)	Biltilsynet i Stavanger
Olav Erfjord	spesialarb.	Pelebåt
Björg Bratteland	kont.ass. (eng.)	Allmenn seksjon
Mette H. Wiik	kont.ass. (eng.)	Allmenn seksjon
Berit Refseth	f.kons.	Økonomiseksjonen
Sigmund Meland	f.kons.	Økonomiseksjonen
Arne Dahle	opps.m.ass.	Tau
Odd Torleif Høie	spesialarb.	Kvitsøy
Torbjørn Aase Nævdal	avd.ing	Grunnseksjonen
Eirik Otto	kont.ass. (eng.)	Allmenn seksjon
Ellen Østevik	kont.ass. (eng.)	Allmenn seksjon
Jan Petter Kamark	inspektør	Biltilsynet i Stavanger
Åsta Berekvam	kont.ass.	Økonomiseksjonen
Hans Oddvar Bjønnum	opps.m.ass.	Grunnseksjonen
Anita Hagen	kont.ass.	Regnskapsseksjonen
Gudmund Lunden	opps.m.ass.	Haugesund
Marianne Helleland	kont.ass. (vikar)	Egersund

Disse har sluttet, og vi takker for samarbeidet:

Arne Lundal	spesialarb.	Haugesund
Alf K. Kristiansen	kj.t. kontr.	Biltilsynet i Stavanger
Roar Frøiland	ingeniør	Grunnseksjonen
Årstein Skrettingland	maskinf.	Område 6
Torjus Hagen	maskinf.	Suldalsvegen
Laila Michaelsen	kont.ass.	Allmenn seksjon
Tore Geir Østerhus	spesialarb.	Område 3
Helen Larsson Tjørhom	adm.sekr.	Biltilsynet i Stavanger
Heidi Helgesen	kont.ass. (eng.)	Biltilsynet i Stavanger
Einar Grude	spesialarb.	Motorvegen
Bodil Damm Johansen	tegner	Motorveggruppen

Bedriftshelsetjenesten

Av Ole Handeland

Fra Vegdirektoratet har vi fått utkast til retningslinjer for bedriftshelsetjenesten i vegvesent.

I utkastet heter det bl.a. at hovedoppgaven er å drive forebyggende helsearbeid. Helsetjenesten må derfor organisere arbeidet med vekt på

— helseundersøkelser og åpne konsultasjoner

— arbeidsplassbesøk og kartlegging av arbeidsmiljø

— rådgiving i helse spørsmål og arbeidsmiljøspørsmål

— medvirking til å forebygge yrkesskader og yrkessykdommer

— øyeblikkelig hjelp ved skader og ulykker

— attføringsarbeid og omplassering

Forslaget legger opp til andre rutiner for helseundersøkelsene enn de vi har hatt til nå. Alle vil få en helseundersøkelse ved tilsetning. De som er under 18 år får en årlig undersøkelse inntil de fyller 18. Alle mellom 18 og 45 år innkalles til undersøkelse hvert 5. år, senere undersøkelse hvert 2. år.

Helsetjenesten skal foreta såkalt selektiv undersøkelse. Det vil si at oppmerksomheten rettes mot spesielle aldersgrupper, spesielle helseproblemer og/eller spesielle arbeidsplasser.

Det skal også gis tid til åpne konsultasjoner, slik at de ansatte kan komme til helsetjenesten uten spesielt å være inkalt.

Rådgiving i helse- og arbeidsmiljøspørsmål

Bedriftshelsetjenesten skal foreta be-

søk på arbeidsplassene, slik at de kan holde seg orientert om miljøforhold på de forskjellige arbeidsplassene.

Helsetjenesten skal arbeide for å forebygge yrkesskader og - sykdommer, og ha oppgaver innen rådgiving og opplysning slik at vi alle blir satt i stand til å ta vare på egen helse og sikkerhet.

Bedriftshelsetjenesten skal være representert i Arbeidsmiljøutvalget.

Attføring og omplassering

Legen skal kunne ta opp spørsmål om eventuell omplassering til annet arbeid i etaten på bakgrunn av opplysninger som er kommet fram ved helseundersøkelse eller konsultasjon.

Forslaget til retningslinjer er foreløpig sendt ut til høring under forutsetning av at bl.a. arbeidsmiljøutvalgene skal uttale seg.

Stort sett enig

Arbeidsmiljøutvalget i Rogaland har behandlet forslaget til retningslinjer i sommer. Utvalget er enig i det meste av forslaget, men mener at arbeidstakere mellom 18 og 20 år må bli legeundersøkt annet hvert år og de over 50 hvert år.

Ikke ord

En ung gutt med nytt sertifikat kom hjem med bulk i bilen.

— Hva sa far da du viste ham bulken? spurte moren.

— Skal jeg hoppe over de stygge ordene?

— Ja, gjør endelig det.

— Da sa han ingen ting.....

Forbikjøring

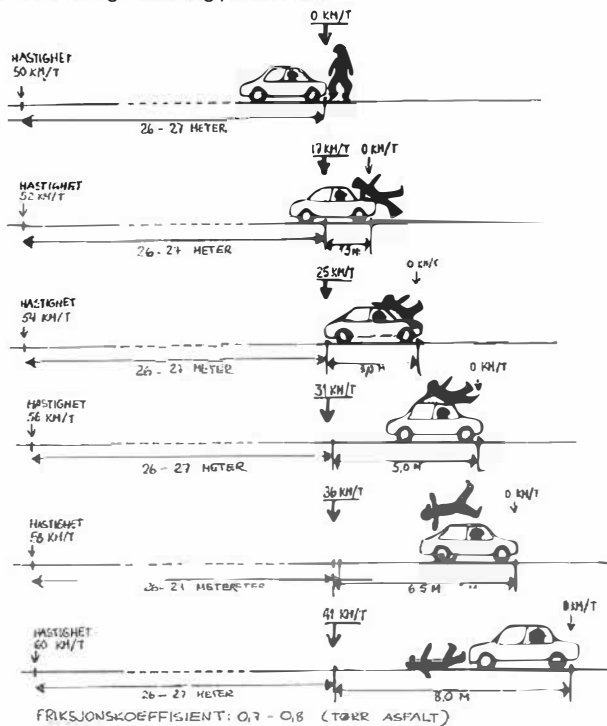
Ved en forbikjøring skal du som bilist vurdere mange forhold — som møtende trafikk, hastighet, avstander, siktforhold og vegens utforming. Fra Trygg Trafikk har vi fått en oversikt som viser hvor lang strekning som trengs for å komme forbi en bil ved forskjellige hastigheter.

Din hastighet	Hastighet/den du kjører forbi	forbikjøringsstrekning
80 km/t	30 km/t	85 meter
80 km/t	50 km/t	170 meter
80 km/t	60 km/t	280 meter
80 km/t	70 km/t	590 meter

Det er verd å merke seg at du faktisk behøver mer enn en halv kilometer for å komme forbi din medtrafikkant!

En hastighetsøkning på 2 km/t, betyr den noe?

Hva med en hastighetsøkning på 10 km/t?



Moderate hastighetsøkninger betyr mye mer enn du kan tenke deg: Se etter. Sammenlign tallene med det du trodde.

Får du sjokk?

Du har i hvert fall fått litt å tenke på.

Illustrasjonen er  fra Hedemark Vegnytt.

Forts. fra s. 12

Og det er ganske riktig.

I den grad det er mulig vil vegvesenet forsøke å forbedre standarden på avkjørslene som allerede finnes i Rogaland. Ved f.eks. bygging av nye omkjøringsveger vil vi så langt råd er benytte den gamle vegen som adkomstveg, slik at vi unngår noen av de vanskelige forholdene vi finner rundt om i fylket i dag.

I langtidsplanen har vi offentlig satt oss ærgjerrige mål for trafikk-sikkerhetsarbeidet: Fram til 1985 ønsker vi å redusere antall ulykker med 30 prosent i forhold til ulykkestallet for 1977. I og med at minst en av fire ulykker skjer i tilknytning til avkjørsler, er det bare naturlig at søkelyset settes på det feltet.

Samferdselsstyret behandlet planen i vår, og de la til dels vel så streng holdning for dagen som det vegvesenet hadde gjort.

Forts. fra s. 27

Spesialarbeiderne har litt høyere andel av ryggproblemer og vondt i hånden/hvite fingre enn utedriften forøvrig, mens maskinførerne oftest nevner smerter i armen og sjåførene har noe mer hørselsproblemer enn andre grupper.

Bakgrunnen for undersøkelsen er Arbeidsmiljølovens § 14, som pålegger arbeidsgiver å sørge for en løpende kartlegging av arbeidsmiljøet, og iverksette nødvendige tiltak.

Etter en kartlegging av arbeidsmiljøet i Vegdirektoratet i 1979 ble det bestemt å gjennomføre undersøkelser i Aust-Agder, Rogaland og Nordland.

Vi kan vente flere delrapporter i tiden framover, og skal komme tilbake til dem i Rygjavegen etter hvert som de blir klare.

Forts. fra s. 31

skal rapportere over telefon til vegkontoret til faste tider. Akutte situasjoner må naturligvis fortsatt rapporteres øyeblikkelig.

I tillegg bør det være automatisk telefonsvarer på alle vegstasjonene hvor folk kan få greie på vegforholdene, eller henviser til hvor de kan få svar på spørsmål.

Vegkontoret bør ha automatisk telefonsvarer hvor vegmelding er innlest, sier utvalget. Vegkontoret bør også ha en person som er ansvarlig for å svare på henvendelser i kontortiden og gir melding til hovedvakt-sentralen.

Gruppens innstilling har vært til vurdering i fylkene. Den har lagt opp til at et vegmeldingssystem bør etableres fra vinteren 1982/83, men har ikke tatt stilling til om det bør startes opp i full skala, eller forsøkes en sesong i et antall prøvefylker.

Forts. fra s. 40

tid, skulle det i grunne si seg selv at vi sparer penger.

— Selve service-opplegget koster heller ikke så mye som en kanskje skulle tro.

Mottakelse

— Jeg tror de fleste i driften er positive til det nye opplegget.

— Vi sender melding til oppsynsmennene hver 14. dag med forslag til når maskiner de disponerer skal til service. Dersom tidspunktet passer dårlig, kan de gi beskjed, så forsøker vi å finne et annet. Dermed har de forholdsvis god oversikt over når de eventuelt må skaffe erstatningsmaskin, og hvor lenge de må ha den.

— Maskinførerne kjenner betydningen av forebyggende vedlikehold på maskinen. I tillegg er de fleste interessert i et godt resultat på «sin» maskin, sier Erling Sveta.

Tillitsmannens spalte

Habilitet

For noen år siden — den gang biltilsynet skulle bli en avdeling i vegvesenet, ble habilitet-spørsmålet diskutert. Diskusjonen gikk den gang på om biltilsynet som avdeling ville være inhabil til å kontrollere laste- og varebiler som eies av vegvesenet v/maskinavdelingen.

Årene er gått, og jeg har inntrykk av at en enkel måte å gå klar dette spørsmål har vært:

1. Bevilge lite penger til biltilsynet, slik at en ikke har kapasitet til å kalle inn kjøretøyene i vegvesenet til teknisk kontroll.
2. La maskinavdelingen få så mange penger at bilparken kan holdes ung og godt vedlikeholdt, slik at innkalling ikke er nødvendig.

I dag er spørsmålet om habilitet sterkt framme igjen i Biltilsynet. Vegdirektoratets NA-rundskriv nr 57/82

forbyr biltilsynets tjenestemenn å inneha bistilling eller ta seg ekstraarbeid. Vegdirektoratet har i rundskrivet nevnt en rekke bistillinger en tjenestemann ikke bør ha, og ber Vegsjefene være restriktive i behandlingen av eventuelle søknader. For søkes kan det — og lov kan en få, dersom det er i etatens interesse!

Det beklagelige har imidlertid skjedd at første søknad om å kjøre rutebuss i helgene er avslått — og det i tidsrommet mellom berammet drøftingsmøte om rundskrivet og selve møtet. En tillitsmann må da få lure på hva hensikten er med drøftingsmøter, når avgjørelsen tas før møtene. Da blir det jo som et informasjonsmøte.

Hvorfor settes det så forskjellige krav til tjenestemenn i vegvesenet?

Jo, innen biltilsynet mistenkes tjenestemenn for at de etter endt ekstrajobb skal unnlate å skrive mangler på kontrollseddelen ved f.eks. kontroll av rutebusser i samme ruteselskap. Vedkommende skal med andre ord gjøre sin ekstra arbeidsplass utrygg for seg selv og andre trafikanter.

Vegdirektoratet sender ut dette rundskrivet samtidig som en i direktoratet er i ferd med å legge fram forslag om å gi bilverkstedene kontrollmyndighet på linje med biltilsynet.

Ja, dette står på trykk i Forbruker rapporten nr 7/82. Forstå det den som kan.

Harald O. Baadsvig
SBF.

Mæle bro



Bygdeveg Helle - Mæle bro, Forsand. Bygget i 1907. Lysåpning 23,00m. To aapninger med pæleåk av teak, ek og furu. Lengden av alle bjælker er 12m. Nye pæleåk av jern i 1932. Strøved med tyndt grusdække. Rækværk av støbejernsøiler med 2 rækker av 3/4" rør. Kjørebredde 2,50m. Broen kostet kr. 3.042,60.