

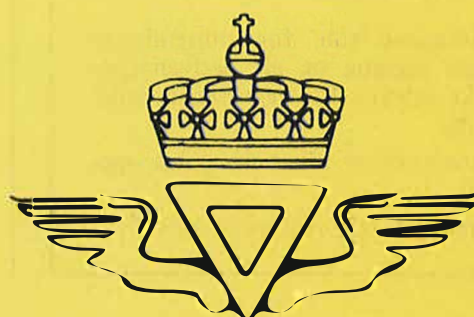
Rygjavegen

I dette nummer:

- Rygjavegen 10 år
- Kårstø-vegen
- Langtidsplan
- Ny hurtigbåt på Tau
- Autosys
- Blomster til vegvesenet



nr. 1 - 83



Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse:

Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

Redaksjonssekretær:

Grete Jacobsen.

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

Opplag: 1400

INNHOOLD nr. 1 -83

<i>Aktuell kommentar</i>	s. 2
<i>Rygjavegen 10 år</i>	s. 3
<i>De første årene</i>	s. 3
<i>Gjennomslag i Gloppedalen</i> ..	s. 5
<i>Vedlikeholdskurs for oppsynsmenn 1947</i>	s. 6
<i>Ny hurtigbåt til Tau</i>	s. 7
<i>Trist melding</i>	s. 7
<i>Langtidsplanarbeidet</i>	s. 8
<i>Nytt fritidstilbud</i>	s. 9
<i>Blomster i ord og vendinger for skykuleprosjektet</i>	s. 10
<i>Pensjonistforening dannet i område 7</i>	s. 11
<i>Pensjonisttreff i Stavanger</i> ...	s. 11
<i>Den skinnende stabbestein</i> ...	s. 12
<i>Fotoklubb?</i>	s. 12
<i>Ny ekspedisjon</i>	s. 13
<i>Autosys i Stavanger</i>	s. 13
<i>Veganlegget Aksdal —Susort—Kårstø</i>	s. 14
<i>Ett skiltpar — to biler</i>	s. 16
<i>Debatt</i>	s. 16
<i>Verne- og helsekontor etablert</i>	s. 16
<i>Milesteiner og andre vegmerker</i>	s. 17
<i>Kryssord</i>	s. 19
<i>Teknisk kvalitetskontroll</i>	s. 20
<i>Synd</i>	s. 21
<i>Personalia</i>	s. 21
<i>Røyking og arbeidsmiljø</i>	s. 21
<i>Utsmykking av vegkontoret</i> ..	s. 22
<i>Julekort</i>	s. 22
<i>Tillitsmannens spalte</i>	s. 23
<i>Bedre sikring for rullestolbrukere</i>	s. 23
<i>Takk for meg</i>	s. 23

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

Ettertrykk er tillatt når kilde oppgis.

Sats og trykk: Allservise A/S

Aktuell kommentar:

Vegbygging og kulturarbeid

Av plansjef Olav Hauge

Dette er ikke en kommentar til vegvesenets kunstforening, selv om den og mye annen kulturell og sosial virksomhet innen etaten fortjener honnør for noe som virker samlende, som skaper etatsfølelse.

Men det har slått meg at i det siste tiår — med fokusering av bilismens problemer med kødannelse, ulykker, støy osv. — har mange fått forståelse av at vi arbeider med og reparerer et nødvendig onde.

Dette er en selvforståelse som står i sterk kontrast til den som er rådende blandt de som arbeider med all annen utbygging.

Ta f.eks. artitekter. Når de får opplæring i f.eks. boligutbygging — blokker og høyhus — så heter faget «byggekunst». De er seg bevisst at dette er **kulturarbeid**, byggende og skapende virksomhet.

Vegbygging er kulturarbeid. På linje med andre skal vår skapende virksomhet bringe frem bedre kvaliteter i samfunnet, og for enkeltmennesker.

Dessuten — i hvilke andre fagdisipliner opereres med begrepene **brukbar standard** og **minstestandard**?

Begrepene er ukjente i husbygging, utbygging av boligområder osv., kanskje nettopp fordi disse fagene er opptatt av kunst og kulturarbeid. Jeg kan ikke se at slike standardbegrep har mer å gjøre i vegbygging enn i andre fag.

Med større knapphet på midler enn tidligere blir vår oppgave, vårt kulturarbeid, bare enda mer utfordrende. Det må tilstrebes en best mulig balansegang mellom økonomi på den ene side og kvalitet i ordets videste betydning på den andre side.

Jeg vil antyde en ledetråd når vi skal vurdere nyanlegg, utbedringer, trafiksikkerhetstiltak osv.:

1. Kvalitet, fullgod standard ved nyanlegg.
2. Fantasi og oppfinnsomhet i de små og enkle, nødvendige og midlertidige tiltak.

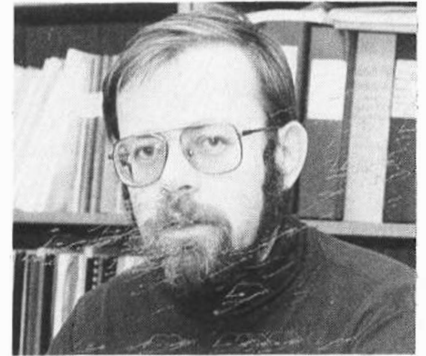


Foto: Ole Handeland

Rygjavegen 10år

Av Ole Handeland

Rygjavegen er 10 år i år. Det første nummer av avisen kom ut sommeren 1973, redigert av Arne G. Vasbø. Han forteller selv i en egen artikkel om hvordan avisen ble startet.

Rygjavegen het den første tiden Ryggja-vegen, fra nr 1/75 ble navnet skrevet uten bindestrek og siden fant en ut at navnet inneholdt en g for mye. Administrasjonssjef Johan Lund, som i sin tid foreslo navnet, kunne i første nummer fortelle at ordet Rygja skriver seg fra latinsk «rugii» som betyr «hvor rug dyrkes». «Roga» er genitiv-form av rygja, og rygjavegen skulle dermed være vegen til Rogaland eller vegen i Rogaland.

Det første nummeret hadde bl.a. artikler om Tronåsen, Ørdsalstunellen, nytt verksted i Haugesund, idrett, overflatebehandling av asfaltveg og mye mer.

Avisen har hatt fire redaktører på disse 10 årene, Arne G. Vasbø, Berny Lien, Karsten Torkildsen og Ole Handeland. En rekke mennesker i vegvesenet har bidratt med innlegg og artikler. Uten å nevne navn kan det her være på sin plass å rette en takk til hver og en for innsatsen så langt.

Format

Du trodde gjerne det var et annet tidsskrift du fikk denne gang. Vi har altså skiftet format fra A-5 til A-4. Tidligere fikk folkene i driften utdelt Rygjavegen på arbeidsplassen, og det hevdes at det gamle formatet passet akkurat i baklommen på en kjeledress. Når får imidlertid de fleste avisen hjem i postkassen, så «lommeformatet» er ingen nødvendighet. Vi mener derfor det er på sin plass å forsøke noe nytt etter 10 år.



I tillegg er det enklere å lage en «pen» avis, lay-out-messig sett. Formatet har vært drøftet grundig i redaksjonsrådet, hvor alle stort sett var enige om å forsøke A-4. Vi håper du ikke ble skuffet. Forøvrig mottar vi gjerne reaksjoner på omleggingen, både positive og negative.

Rygjavegen:

De første årene

Av Arne G. Vasbø

Den første omtalen av en bedriftsavis for Rogaland finner vi i et referat fra Samarbeidsutvalget datert desember 1971. Foranledningen var at SU fikk seg forelagt førsteutgaven av Hede-mark vegavis.

Fra før hadde vi sett aviser fra Troms, Telemark og Møre. Hva var da mer naturlig enn at SU ønsket seg at noe liknende kunne startes opp også i vårt fylke. Vegsjefen og Lund fikk i oppdrag å undersøke mulighetene, og om det fantes folk på vegkontoret som kunne tenke seg å stå for arbeidet.

Hvordan jeg egentlig kom med i dette arbeidet er noe mer diffust, men jeg vet helt tydelig hvor og hva som gjorde at jeg ble smittet.

Vi hadde fått en henvendelse utenfra om hvor bratt vegen over Tronåsen var. Da vedkommende

nektet å tro hva vi fortalte, måtte jeg ned i arkivet for å finne dokumentasjon. Denne turen ned blant arkivesker og gamle tegningsruller ble for meg en opplevelse. Her fant jeg 100 år gammelt ingeniørarbeid som på alle måter var så gjennomført at det etter, mitt skjønn fortjente en helt annen plass i våre omgivelser enn nedstøvet i et arkiv. For meg personlig ble det også en tur som gjorde det klart at vi arbeidet i en etat med historiske røtter. Våre valg av løsninger preget nåtid, fortid og fremtid. Utredningen om Tronåsen burde vært kjent.

Vi snakker egentlig om røtter, og vi hadde vært inne på tradisjonelle holdninger i vegvesenet i en annen sammenheng også. I vårt arbeide med effektivisering av driften og å planlegge den, savnet vi «rallaren».

Med dette uttrykket mente vi at etaten manglet folk som så på vegbygging som et eget fag og var stolte over å kunne det. Vi så et klart behov for å



bygge opp kompetanse ute blant arbeidsfolkene, og vi drøftet måter å gjøre dette på. Kunne vi f. eks. lage meldinger, håndbøker, instruksjon på arbeidsplassen, eller var opplæring vegen å gå.

Svaret vet vi jo. Svein Magne Olsen ble ansatt på vegkontoret. Hans analyse av behovet viste at i tillegg til et klart ønske om opplæring, var det et minst like stort behov for grunnleggende informasjon om etaten og fagområdene vi stelte med.

Da spørsmålet om en egen bedriftsavis ble luftet, var koplingen egentlig enkel og logisk. En slik avis ville informere og, skrevet på den rette måte, også tjene opplæringsinteressen. Etter mitt skjønn vil også informasjon på en så spredd arbeidsplass som vår være med på å skape en følelse av samhold, viten om at vi samlet står for et viktig produkt som det ligger mye god forstand bak, og kanskje til og med skape den følelsen av lagånd og fagstolthet som var «rallarens» adelsmerke.

Kopler vi disse behovene for etaten sammen med mine egne ønsker om å prøve dette nye, interesser og legning for skriving og fotografering, og ustyrlig trang til å ha noe på hjertet om nesten alt — og å si det, så var det nesten ikke til å unngå at jeg kom i søkelyset.

I Samarbeidsutvalgets referat fra august 1972 står det: «Samarbeidsutvalget antok Vasbø som redaktør. Han skal stå fritt i valg av medarbeiderstab. Videre var det enighet om å utlyse en navnekonkurranse».

RYGGJAVEGEN — RYGGJAVEGEN.

Det var administrasjonssjef Lund som ga barnet navn. Ryggjavegen kom ut med sitt første nummer i februar 1973. Det var et prøvenummer og ble godt mottatt på kontoret og ute i driften.

Vi hadde lagt vekt på at bladet først og fremst skulle være et internt organ, men det var også klart at det hadde informasjonsverdi ut over egne rekker. Det ble derfor spredt til andre fylker, til stortingsmenn, radio og presse og videre internt i fylket til politikere og instanser som vi trodde ville ha interesse av det. Det første året så vi med stor glede at en rekke interessenter som vi hadde glemt, gjorde henvendelse om å få bladet tilsendt. Dette gjorde det nødvendig å øke opplagstallet fra 1000 til 1200 i løpet av et par år.

Den første kalddusjen fikk vi fra rektor Bakka ved Hetland gymnas. Han gjorde oss oppmerksom på at vi brukte en g for mye i tittelen, noe ettertiden har gitt ham rett i.

Neste kalddusj var da vi fikk full oppmerksomhet i presse og NRK-lokalen over en kritisk omtale av kontrollen ved entreprisarbeider. Da var Vegsjefen god å ha, og hans replikk var klassisk: — Det viser bare at de vet om oss.

DET FØRSTE ÅRET.

Det var å vente for mye av konsulent Hole dersom vi trodde at han skulle kunne vite at vi fikk en egen avis to år før dette skjedde, og at den skulle bli så godt mottatt at vi fikk lyst å lage fler.

Pengesorger var derfor vårt skjær i sjøen. Avisen betydde en vesentlig merutgift på trykkebudsjettet særlig fordi vi på denne tiden også la mer arbeid i årsmeldingene våre. Hole klarte likevel å påvise dekningsmåter slik at vi kunne starte arbeidet med nr. 2. Et julenummer fikk vi også utgitt, og pengene til det fikk vi fra fylket etter søknad.

Senere ble dette dekket over de ordinære budsjettene, og alle sorger var slukket.

Vi møtte også etter hvert stor velvilje når det gjalt utstyr som foto, kopiering og arkivering av bilder, lydbåndopptakere og etter hvert sekretærhjelp.

Jeg har snakket om «vi», og mener da først og fremst vår hyggelige og flinke tegner den gangen, Knut A. Pedersen. Jeg var ansvarlig for tekster og innhold, Knut tok seg av bildestoffet og lay - out. Det var også hans fortjenste at vi allerede i starten kom i gang med ordentlig sats og trykk. Året etter kom Rolf Møller med den lay - out som kom til å prege avisen i de årene jeg hadde ansvaret for den.

Etter hvert ble vi så etablerte at vi kunne be om hjelp til sekretærarbeid til avisen. Først et forsiktig napp i Vegsjefens Kari (Mehla). Senere fikk vi Frøydis Waldow på deling med Olsen. Vi kalte henne «redaksjonssekretær» til stor forvirring blant alle titteltradisjonelle på vegkontoret. Frøydis satte også sitt preg på avisen, blant annet så forsøkte hun å fjerne noe av gravalvoret og myke den opp med vitser, konkuranser, tegninger og kryssord. Denne tradisjonen overtok senere «Nilius» (Berny Lien) Forøvrig så overtok Nilius til slutt hele redaktørjobben.

SKRIVEKLOEN MANGLET.

Noe av det vi undret oss mest over var den hen i mot totale mangel på initiativ til egen produksjon av tekst blant de ansatte. Vi hadde noen få som skrev av egen vilje, så var det noen fler som skrev dersom vi ba om det, men det var forbausende mange som kvidde seg for å skrive, uansett hvor meget vi ba dem.

Årsaken kan være vanskelig å finne, men vi lurte ofte på om det skyldtes en altfor stor respekt for den trykte form stoffet fikk, eller om grunnen kunne være frykt for at stoffet ble tungt og kjedelig. Vi vet at mange syntes at det de hadde å fare med var for uvesentlig.

Resultatet ble i alle fall en stoffkrise og en del klaging fra redaktøren til SU. Følgen ble at vi fikk et redaksjonsråd «på nakken» — noe vi den gang ikke så særlig hjelp i, men etterpåkløskap tilsier vel at et forsøk på å engasjere dette utvalget ville ha vært til egen fordel. For redaksjonen var resultatet at vi måtte sørge for en stor egenproduksjon av tekst og bilder. Dette krevde mye tid, men det var gøy.

Fra sentralt hold fikk vi hjelp av informasjonslederen i Vegdirektoratet. Han laget kurs for oss og hjalp oss ellers til rette på mange områder der vi ba ham om det. Ellevset og hans medarbeidere ga oss mye den første tiden.

ER VI I MÅL?

Da vi laget det første nummeret, hadde vi en mening om at dersom vi bare fikk en presentabel avis i hånden, så ville vi også alle sammen sette noe inn på å beholde den. Dette har vi klart, og jeg tror at ønsket om å ha «vår felles avis» for «oss i vegvesenet» et stykke på veg er oppfylt. Jeg sier et stykke på veg fordi jeg fremdeles har inntrykk av at Ryggjavegen stort sett får stoff når redaktøren anmoder om å få det. At den har vært et sammenbindende ledd som vi alle svært nødig vil miste, er også en forestilling jeg har og forhåpentlig mange med meg.

Det ble tidlig klart for meg at vegstoff var aktuelt og godt stoff for massemediene. Dette førte til at vi forsøkte å dekke vegstoffet fra innsiden, som kolleger, som fagfolk. Jeg mente den gang og mener fortsatt at det arbeidet alle i etaten driver er en del av vår kulturarv og vi skriver kultur- og samtidshistorie når alle sider av vår virksomhet omtales i bedriftsavisen. Det er vanskelig for oss å

Forts. side 6

Gjennomslag i Gloppedalen

Av Ole Handeland

Tirsdag 11. januar fyrte formann Erling Hauge gjennomslag-salven i den nye tunnelen på rikeveg 503 mellom Byrkjedal og Vikeså. Og når du leser dette, er antakelig vegen igjen åpnet for trafikk, etter å ha vært stengt på grunn av ras i ca 16 måneder.

Tunnelarbeidene kom i gang i midten av oktober i fjor.

— Den første delen var svært vanskelig, sier oppsynsmann Sverre Levang.

— Både tunnelgjengen og jeg har drevet tunnel tidligere i dårlig fjell, men dette slo alle rekorder. Men da vi først hadde kommet inn i fjellet, ble forholdene mye bedre enn vi fryktet på grunnlag av de geologiske rapportene.

Tunnelen er ca 210 meter lang og forhåndskalkylen lød på 2,9 mill. kr.

— Vi skal klare oss med de penge-

ne, sier Levang.

— Det er ikke minst takket være de som arbeider i tunnelen.

— Det er en makaløs gjen som løser de fleste problemer på strak arm. Jewg må få si at det er en fornøyelse å ha slike folk i arbeid.

— Vi har hatt fem mann i arbeid i forbindelse med slve tunneldriften, men den siste tiden har det vært ni mann på anlegget.

— Når regner du med å kunne åpne vegen for trafikk?



De som har arbeidet med anlegget er her samlet foran det nye hullet i fjellet.

Foto: Ole Handeland

— Dersom alt går etter planen, skal folk kunne kjøre mellom Byrkje-

dal og Vikeså omkring midten av februar, sier Sverre Levang.



Erling Hauge fyrer av gjennomslag-salven.

Foto: Ole Handeland

Vedlikeholdskurs for oppsynsmenn 1947.

Fra Vegmester Alfred Lillehammer har i fått et bilde fra vedlikeholdskurs for oppsynsmenn som ble holdt i Stavanger i september 1947, altså for vel 25 år siden. Mange vil kjenne igjen navn og ansikter.

Lillehammer har også tatt vare på materiale fra kurset. Av kursprogrammet går det fram at han holdt en innledning over emnet «Oppbevaring, inn- og utlevering av redskap. Redskapshus». Av andre emner som var oppe på kurset kan vi nevne:

- Arbeidslag kontra vegvoktere
- Brøyting. Forberedene arbeid på vegbanen, overhaling og vedlikehold av ploger, materiell, driftsplan.
- Asfaltarbeider med særlig henblikk på vedlikeholdsarbeider.
- Vegvesenets service overfor trafikanter og publikum, vegenes estetiske utseende, vedlikehold av skilt, rekkverk o.l., sikring av vegarbeider.
- Grustak, maskinelt utstyr for sådanne, grusprøving.

I tillegg til disse og andre emner fikk kursdeltakerne se demonstrasjon av asfaltering og maskinplanering på anlegget Reve-Orre. De var også på et par befaringer.



Kurset hadde deltakere fra Rogaland, Vest-Agder, og Aust-Agder. Sittende fra venstre: Torbjørn Haugen V.A., Torgeir Haugen V.A., overing. Ludvig Prante R., vegsjef Olav Ødegård R., Lars Lillehammer R., Tor Greibrokk R., Ola Aavitsland V.A.

Første rekke stående fra venstre: Torbjørn Liestøl V.A., Peder Eikenes A.A., Tollef Tveit V.A., Torgeir Torbjørnsen V.A., Bjarne Steinskog R., Arne Knibe V.A., Anders Birkehund R., Harald Gederø R., Harbo Ljostad A.A., Alfred Lillehammer R., Dagfinn Dahle R.

2. rekke stående fra venstre: Torger Bamvold A.A., Georg Brobakken A.A., Arne Andersen R., Olav Nygård A.A., Hans Gederø R., Aslak Ringvoll A.A., avd.ing. Sigurd Glærum V.A., avd.ing. Bjarne Stav A.A., Ragnvald Eikestøl V.A., Manfred Fransen R., Andr. Janson R., Olav Lien A.A.

Forts. fra s. 4

konkurrere med dagspressen i aktualitet.

Mine ambisjoner var tilpasset dette synet, men jeg kunne godt ha ønsket meg en mer levende avis. Skulle vi klare det, måtte vi ha kommet ut oftere og det er vel et spørsmål om vi kan satse store ressurser på et slikt mål.

Jeg vet at min stilling som redaktør for en bedriftsavis og de arbeidsmulighetene jeg fikk var helt enestående. Jeg hadde fått godkjent arbeidet med avisen som vanlig arbeid på linje med alt annet, jeg fikk utstyr, hjelp til å skaffe ting, medarbeidere, men fremfor alt personlig frihet. Noe av dette skyldes vel egen legning og det som en venn av meg kaller «haved», men svært mye skyldes den tillit jeg ble vist og den personlige frihet jeg fikk til å forme min egen arbeidssituasjon.

For meg var derfor de årene jeg puslet med avisen, og andre oppgaver av liknende art, gode år som jeg ser

tilbake på med glede. Det var vanskelig å legge fra seg jebben. Desto hyggeligere var det at Nilius og senere Handeland hadde bruk for meg fra tid til annen slik at jeg ikke egentlig noen gang slapp taket. Jeg takker dem for at de hadde bruk for mine råd, og for at de hadde vett til å overse dem når det var påkrevd. For disse to har jeg hatt følelsen av å være en gammel teddybjørn som har sittet i et hjørne og som kunne brumme dersom en trykket den på magen. Og det er fint!

Er vi så i mål? Nei- for all del ikke det. Vi er bare ved en milepel og skal videre!

De ti årene som har gått siden den tid, har brakt endringer til det bedre hele tiden. Jeg synes det er hyggelig at vi nå satser på større format og mer bruk av farger som virkemidler for å skjerpe interessen blant de ansatte, og for å gi dem som steller med avisens følelsen av å skape et bereprodukt. Det er uten forbehold at jeg ønsker redaktøren og staben i de neste 10 år til lykke med arbeidet.

PS. Jeg ser til min store forskrekkelse at gamle vaner med å kalle «jeg» for «vi» dukker opp igjen.

Ifølge Mark Twain har kongelige personer, redaktører og folk med bendelorm rett til å nytte denne omtaleformen. For min egen unskyldning får jeg tilføye at jeg trodde det også gjalt personer over 90 kilo.

DS

FORVIRRET?

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

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

Alle har sitt å stri med

Og så var det han som hadde kjøpt seg ny bil. En liten modell, rød. Men han var ikke fornøyd.

— Så snart jeg ruller ned vinduet, kommer det folk og putter inn brev...

Ny hurtigbåt til Tau

Av Arild Gustavsen

Oppsynstjenesten ved Tau vegstasjon har tatt i bruk en ny hurtiggående motorbåt. Det skjedde i september i fjor. Båten heter «Ternen».

Fra utgammel tid har det eksistert båtordning for oppsynet ved vegarbeidsdriften i Ryfylke. Et tilbakeblikk må nødvendigvis inkludere en del faktiske opplysninger, noe som har vist seg vanskelig å skaffe til veie for en stresset artikkelforfatter anno 1983. Jeg begrenser meg derfor til en kort oversikt over båtordningen fra den i 1968 ble formelt organisert under vegmesteren ved Tau vegstasjon, som den gang var vegmester Alfred Rake.

Den første båten var «White Lady» — en 36' trebåt med dieselmotor som gjorde 7—8 knop, noe som allerede i 1971 var et «draw back».

For ikke å bli hengende i hermetikken, gikk maskinavdelingen samme år til innkjøp av vår første hurtiggående cabincruiser: «Fjord Holyday 21». Med båtens marsjfart på 22 knop, fikk oppsynet uanede muligheter til å tilrettelegge en effektiv vegarbeidsdrift.

1970-årene var den periode av vår etats historie hvor bevilgninger steg i takt med subsidiene.

Anleggsavdelingen vokste naturligvis i takt med dette, og en dag var driften så stor at koordineringen av båtdriften mellom driftsdelingene var umulig.

Men i 1976 løste problemet seg, og



»Ternen»

Foto: Arild Gustavsen

«Holyday'n» ble solgt og vi fikk to stk. Draco 2500 Flyfisk, som umiddelbart ble døpt «Vanvidd I og II» av utenforstående. Det er likevel liten tvil om at båtene tjente oss utmerket i en arbeidsintensiv periode.

Siden endret arbeidsforholdene seg for oppsynet, færre store, flere mindre anlegg, T.T. oppgaver m.m., og behovet for en mer effektiv båttjeneste meldte seg.

Oppsynsmennene på Tau gikk derfor sammen og utarbeidet et forslag til ny båttjeneste, et forslag som umiddelbart ble godttatt av ledelsen.

Ordningen består kort og godt i at alle driftsavdelingene på Tau dekkes av én hurtiggående båt. Båten har fast fører, som selv koordinerer tjenesten.

Utrykning (eks. havarete ferjeleier) har prioritet, deretter er det første mann til «mølla» osv.

Etter ett års velløst prøvedrift er ordningen nå etablert.

For å få en slik ordning til å fungere, er det en forutsetning at man har redskap som egner seg til formålet. 19. februar 1982 ble det fremmet forslag om båttype fra en egen prosjektgruppe og 1. september samme år materialiserte «Ternen» seg i havnebassenget på Tau.

«Ternen» er en 30' Mørejet — hurtiggående passbåt med marsjfart på 25 knop. Den er utstyrt med to dieselmotorer, har lukket cabin, et velegnet lastedekk akter og forøvrig alle tenkelige fasiliteter, slik at alle behov kan stilles uoppsettelig.

Tidligere matros og lastebilsjåfør, Tor Torkildsen er ansatt som fast båtfører. Hans forutsetninger er udiskutable, som gammel matros og lystbåteier er han vel kjent med havets finurligheter.

Alt ligger derfor godt tilrette for et forvarlig arbeidsmiljø, såvel for båtfører som for statstjenestemenn på reisefot.

Trist melding

Samordningsrådet for bedriftshelse-tjenesten for samferdselsetatene har i møte drøftet arbeids- og bemanningssituasjonen ved bedriftshelsekontoret.

Det har i den senere tid vært en del pågang fra pensjonerte tjenestemenn som ønsker konsultasjon i samband med aktuell sykdom eller helsemessige plager. Dette går ut over de tje-

nester som skal ytes de yrkesaktive, både rutinemessige kontroller, åpne konsultasjoner ved aktuelle sykdoms- og skadetilfeller samt forebyggende arbeid, arbeid med attføring m.v.

Pensjonistene er heller ikke regnet med i det antall den enkelte etat opererer med for helsekontrollen. Helse-tjenestens kapasitet er bygget opp

med utgangspunkt i antall yrkesaktive. For å bedre forholdene har samordningsrådet sett seg nødt til å fritta helsetjenesten fra konsultasjoner for pensjonerte tjenestemenn.

Vegsjefen beklager at pensjonistene ikke lenger kan regne med den tidligere service.

J. Lund

Langtidsplanarbeidet

Tormod E. Nag

Den første vegplanen som vart fram i 1970, var i hovudsak ein investeringsplan for riksvegane.

Seinare har Norsk Vegplan (NVP) — ved revisjonar kvart 4. år — utvikla seg til å omfatte heile verksemda til vegvesenet.

Det er oppretta ei langtidsplangruppe ved Vegkontoret — kalla LTP-gruppa — som skal ha eit vesentleg ansvar for revisjonen av vegplanen.

LTP-gruppa er sett saman slik:

Planavdelinga:

O.ing. Torleiv Haugvaldstad

Anleggsavdelinga:

O.ing. Sigurd Sæland

Vedlikehaldsavdelinga:

O.ing. Alv Moi

Biltilsynet: Avd.ing. Trond Tjelle

Adminstrasjonsavd:

Førstekons. Reidar Mæland

Sekretær: Avd.ing. Tormod E. Nag

Torleiv Haugvaldstad er formann for gruppa.

Sjølv om investeringsprogrammet vil vera ein sentral del også i denne planen, vil me og leggja stor vekt på å få med ei utgreiing om vegvesenet sitt totale ansvars- og arbeidsområde. I den samanheng kan nemnast: Anleggsdrifta, vedlikehaldet, veg- og trafikkplanleggjing, biltilsynet og ferjedrifta. Men det kan og vera ei vurdering om vegvesenet bør endra ansvarsområde, og eventuelt byrja arbeida med nye saksområde og/eller leggja andre til side. NVP skal vidare omfatta samordning av tiltak, både på riks- og fylkesvegar.

Samferdselsplan

Men det er ikkje berre vegplanen som skal reviderast, fylkesplanen står og føre ein revisjon. Der har vegvesenet — saman med Samferdselskontoret — ansvaret for den delen som har med samferdsel å gjera — også kalla samferdselsplanen.

Det er ikkje meininga at samferdsplanen skal gå i detalj på prosjekt, han skal meir ta for seg hovudlinene for samferdselspolitikken i åra framover.

Ein skal til dømes kunna få signal om prioritering av midla mellom sentra og distrikta, om midlane skal nyttast til trafikkisikring, høgare ak-



Foto: Ole Handeland

seltrykk, vegdekke, fri høgde, reisetid, miljøtiltak og/eller ny-anlegg.

Me reknar med at samferdselsplanen vil innehalde ei utgreiing om hovudruter og transportruter i fylket. Dette er vegar som vil få prioritet i NVP.

Samferdselsplanen vil med andre ord vera eit dokument som den detaljerte vegplanen byggjer på.

Planarbeidet

For å få grunnlagsmateriale for forslag til både samferdselsplan og Norsk Vegplan legg me nå opp til ein møteserie med representantar for kommunane og rutebilselskapa i fylket.

På desse møta vil me sjå på vegplanen som gjeld i dag.

Kva er oppfylt i denne planen, kva prosjekt står att når planperioden går ut i 1985? Kva skuldast eventuelle avvik — er det kostnadsauke, omprioritering, reduserte løyvingar, eller anna?

Vidare skal me samla informasjon om kommunale planar, som generalplanar, nye bustadområde, nye industriområde osv. Vi reknar og med å få signal om korleis den einskilde kommunen vil prioritera tiltak på dei vegane me har i dag, om det er framkommelighet (akseltrykk, fri høgde, vegdekke o.l.), trafikkisikring eller miljøtiltak som er mest aktuelt.

Vi vil og drøfta prioriteringa av nye riks- og fylkesvegar og kva mål-

setting den enkelte kommunen måtte ha for samferdselspolitikken.

I tillegg til kontakten med kommunane vil me og ha kontakt med transportnæringa og andre interessegrupper.

Etter desse møta er det ingen tvil om at me vil ha ei lang ynskjeliste som det ikke er mogeleg å oppfylle i åra mellom 1986 og 89.

Arbeidet for LTP-gruppa blir først å samla og få kostnadsrekna dei prosjekt ein må sjå på som bundne, til dømes prosjekt som alt er sett i gang, flaskehalsar o.l. Elles er det å samla alle prosjekt med politiske vedtak på og dei som kan reknast som «politiske bundne».

Når me har trekt desse prosjekta frå dei økonomiske rammene me må arbeida innanfor, håper me det skal bli ein del midlar att til nye prosjekt.

Neste steg vert så å samla inn grunnlagsmateriale for å kunna grunngi overfor politikarane korleis me best kan nytta dei disponible midlane, slik at me kan nå dei måla som er prioriterte.

Det heile vert avslutta med at Vegsjefen legg fram eit forslag til vegvesenet sin del av samferdselsplanen og NVP, slik at desse skal få politisk handsaming.

Framdrift

Til denne tid er det sett opp ein tidsplan som ser slik ser ut:

1. kvartal 1983:

Møteserie med kommunane og organisasjonar.

Retningslinjer og økonomiske rammor frå Vegdirektoratet. Arbeidet med samferdsplanen vert sett i gang.

2. kvartal 1983:

Forslaget til samferdselsplan vert sendt ut i mai/juni.

Hausten 1983:

Arbeidet med NVP vert sett i gang.

Desember 1983:

Fylkestinget handsamer samferdselsplanen.

Januar/februar 1984:

Vegsjefen sitt forslag til NVP vert sendt ut til høyring.

Våren 1984:

Fylkestinget handsamer NVP.

Hausten 1984:

Vegdirektoratet og Samferdselsde-

Forts. neste side

Nytt fritidstilbud

Av Kjell A. Kristiansen

Rogaland vegvesens fritidslag har leid en hytte i Vanse i Farsund kommune fra 1. mai til 30. september 1983.

Fritidslaget tilbyr denne til ferier, helger osv til alle ansatte i vegvesenet. Dersom det er flere som søker om å få leie hytta til samme tid, går medlemmer av fritidslaget foran.

Vanse ligger vel 200 km fra Stavanger, en kjøretur på ca 3½ time, når du tar det pent.

Hytta ligger ca 300 meter sør for Lista S - lag. Nærmere henvisning vil en få ved bestilling av hytta.

Hytta er på 1½ etasje. Det er 2 stk soverom med 4 sengeplasser i 2 etasje. I den ene stuen er det en dobbel sovesofa. Kjøkken med varmt og kaldt vann. Teppebelagte stuer. Hytta har alt nødvendig utstyr, untatt bad og toalett. Den har utedo.

Hytta har overbygget veranda med nydelig utsikt over hav og vann. Utearealet er stort og gir gode muligheter for solbad. Området byr på rikelig adgang til fiske, både i fersk- og saltvann.

Leietaker må ta med laken og dyntrekk. Kort avstand til butikker. Avstand til strand/bademuligheter ca 5 min. med bil eller ca 20 minutters spasertur.

Fritidslaget håper dette tilbudet vil ha interesse, og at flest mulig vil nytte seg av det.

De som ønsker å leie en av fritidslagets hytter, kan henvende seg til Magnhild Ødegård eller Torill Gabrielsen på Vegkontoret. Sistnevnte kan



Slik ser altså fritidslagets siste tilvekst ut.

Foto: Kjell A. Kristiansen

også ta mot bestillinger hjemme i telefon 67 45 79, med retningsnummer 04, for de som ringer fra 047 - området.

Mye promillekjøring

En undersøkelse utført av Transportøkonomisk Institutt viser at det hver dag kjøres 6.000 turer med promille her til lands.

I alt ble ca 70.000 bilførere kontrollert i undersøkelsen med sikte på å finne ut hvor og når det kjøres med promille og hvem som gjør det.

I gjennomsnitt kjører omlag 0,2 prosent av bilførerne med over 0,5 promille i blodet, viser undersøkelsen. Ut fra disse og andre erfaringstall er det lett å beregne at det kjøres ca 6.000 turer hver dag med promille. Vi skal ikke gå nærmere inn på beregningen.

Rogaland har en andel av landets befolkning og biler som begge ligger på omlag 7,5 prosent. Legger vi dette tallet til grunn, finner vi at hver dag kjøres 450 turer med promille her i fylket. Det er et høgt tall, spørsmålet er bare om det virkelige tallet er enda høyere?

Forts. fra forrige side

partementet samordner fylka sine forslag til NVP, og samler desse til ein vegplan for heile landet.

Våren 1984:

NVP vert handsama av Stortinget.

1986:

Arbeidet med neste vegplan vert sett i gang.

Innhold

Av nye ting i denne revisjonen kan eg nemna at det vert lagt vekt på hovud- og transportrutar. Det tyder viktige vegar som bind fylker, distrikt eller regional saman.

Ellers vil det ved denne planen verta stilt større krav til dokumentasjon

av effekten av ulike tiltak og investeringar. I tillegg til kostnadsoverslag må me leggja fram opplysningar om kva ein kan venta i reduksjon av kjøre- og transportkostnader, vedlikehaldskostnader o.l.

Det er vel ikkje unaturleg å rekna med at driftsformer vert drøfta i denne planen og, om arbeidet skal gjerast av tilsette i vegvesenet eller på entrepriser. Skal ein døma etter meiningsskilnadene mellom Vegdirektøren og Samferdselsministeren, må me rekna med at dette emnet blir drøfta i full bredde.

Eit anna «faresignal» som heng i lufta er dei reduserte løyvingane vi har hatt i denne perioden. Spørsmå-

let er korleis løyvingane vil utvikla seg i neste periode? Dersom vegvesenet ikkje får større økonomiske rammer i perioden 1986—91, er det naturleg at ein må gjera vurderingar om talet på tilsette i etaten.

Til denne tid har ikkje «lillebror», eller Biltilsynet, vore spesielt nemt. Men det er meininga at også dei skal vera med i vegplanen. I stikkord kan eg dra fram mål for verksemda, endringar i forhold til perioden me er inne i, program for stasjonar for utekontroll osv.

Eg har heller ikkje teke opp tilhøvet til arbeidstakarorganisasjonane, men det klart dei og vil vera med og gi råd i arbeidet med vegplanen.

Blomster i ord og vendinger for skykuleprosjektet

Av Arne G. Vasbø

Hva gjør man når en får vite av vegsjefen at representanter fra hytteeiernes velforening har bedt om en samtale. Enkelt! En samler sine planer, gjenparter av korrespondanse, sine beste argumenter, sitt mot — og trekker pusten dypt....

På forværelset møter en to blide representanter fra Tjørn hytteeierforening. «Aha,» tenker vi, «taktikk før storslaget.» Urolige ser vi på at vegsjefen har samlet driftsjef, plan-sjef og administrasjonsjef. Motparten stiller altså med to.

Urolig begir vi oss inn på de indre kontorer, og der bærer det løs...

Blomster

Egil Hageskal er formann i hytteeiernes velforening. Han har med seg Trygve Pedersen på oppdraget sitt.

Det har seg altså slik at foreningen har hatt allmøte forleden. Der ble det nye veganlegget som går tvers gjennom hytteområdet tatt opp til behandling.

Resultatet av dette var at alle sa seg så fremifra fornøyd med måten det hele var gjennomført på at styret ble pålagt å overlevere en blomst til vegvesenet.

Godt samarbeid

Det var særlig Leif Lindefjell som hytteeierne hadde hatt kontakt med under vegs. Det er derfor naturlig at de hadde valgt han som gjenstand for sin oppmerksomhet.

Hageskal understrekte at samarbeidet hadde vært godt fra den første start, gjennom hele byggeperioden og til denne dag. Resultatet var alle oppe på Tjørn fornøyd med.

Dette vil ikke si så lite. Det er om lag 70—80 hytter i området rundt Tjørn. Tar vi med området videre ned mot Hytland, kommer tallet opp i 170.

Vi vet alle hvor radikalt et veganlegg griper inn i naturen. I dette tilfellet går vegen praktisk talt gjennom hytteeiernes bakgård. Det vil si naturområdet som ligger over 500 meters høyde inn mot Skukulå. Naturlig nok vil inngrep i en slik natur gjøre området omkring sårbart, og gjenvekstperioden er lang. Når hytteeierne likevel roser etaten, da skal vi



Vegsjef Danielsen mottar blomster fra formannen i Tjørn Hytteeierforening, Egil Hageskal.
Foto: Arne G. Vasbø

glede oss over både et godt planlagt og et godt gjennomført prosjekt.

Vegsjefen fikk overrakt blomster. Han takket på vegne av etaten og sa at både han og hans medarbeidere satte pris på en slik, uventet ros. Skukulå-vegen var resultatet av et godt internt samarbeid, desto gladeligere når vi i dag fikk et håndfast bevis utenfra for at dette samarbeidet hadde lyktes.

... Og ikke nok med det..

Hageskal hadde mer han ville bære frem.

Han hadde hatt et hyggelig og godt samarbeid med vegvesenet ikke minst fordi Lindefjell på en så fin måte hadde representert etaten, hyggelig og saklig korrekt. Derfor ville han gjerne overrekke en personlig gave, en keramikkvase.

Lindefjell pekte på at det er et teamarbeid å lage et veganlegg. Han sa seg glad og overrasket over blomstene og de gode ordene. Særlig glad var han for den personlige gaven han fikk. Han så på gaven som et tegn på at alle parter hadde lyktes i et godt samarbeid og mange fler, både inne og ute er med og deler æren for det.



Leif Lindefjell får keramikkvasen Egil Hageskal selv har laget.
Foto: Arne G. Vasbø

Vasen som Lindefjell fikk var håndarbeid av Hageskal og nettopp dette gjør den ekstra verdifull.

La oss alle glede oss sammen med Lindefjell denne gangen. Naturlig nok vil vår etat først og fremst møte publikum når det har krav til oss. Desto hyggeligere når vi opplever at våre «kunder» en sur høstlig ettermiddag kan se til oss i glede.

Pensjonistforening dannet i område 7

Av Per Hole

Vedlikeholdsområde 7 har nå fått pensjonistforening. Dermed er det dannet forening for alle områdene her i fylket.

Hovedstyret for pensjonistforeningene i Rogaland hadde innbudt alle pensjonistene i område 7 til sammenkomst på Eiger motell i begynnelsen av desember i fjor. 17 pensjonister fra området deltok på sammenkomsten. I tillegg deltok formannen i hovedstyret, Per Hole, Gustav Bøen fra Sauda, Lars Svihus fra Sandnes samt Marit Garborg og Johan Lund fra administrasjonen.

Per Hole åpnet møtet med å redigjøre for formålet med møtet.

Ordet gikk deretter til politibetjent Odd Magne Tingbø som kåserte over gjeldende trafikkregler og fornuftig opptreden for fotgjengere og sjåfører i trafikken. Kåseriet var holdt i en humoristisk form og ble godt motatt.

Hovedstyrets formann Per Hole ga så en fyldig orientering om Norsk Pensjonistforbunds oppbygging og formål. Videre gikk han gjennom pensjonistforeningens oppbygging og innføring innen vegvesenet i Rogaland og Aust-Agder. Han leste opp vedtektene for foreningen våre, og ba forsamlingen gi sitt syn på dem. Ingen hadde merknader til vedtektene.

Etter deilig varmrett med kaffe og kaker ga administrasjonssjef Lund en grundig innføring i arveloven, oppretting av testamente samt mulighet for pensjonister for å oppnå gunstig lån til utbedring og reparasjon av bolig gjennom Husbanken.

Administrasjonssekretær Marit Garborg viste deretter lysbilder fra pensjonistturen 1982, og levendegjorde bildene ved å fortelle om opplevelsene under turen. Hole ga en kort orientering om planene det arbeides med for tur i 1983.

Det ble så foretatt slik oppnevning av styre innen vedlikeholdsområde 7:

Bernt Skarås, formann
Peder Gåsland
Erling Flom
Johan Espeland
Aksel Lindland
Arne Leidland
vegmester Alfred Lillehammer

Formannen kaller inn til konstituerende møte.

Marit Garborg overleverte den nylvalgte formann et album med hilsen fra Vegsjefen.

Per Hole avsluttet sammenkomsten med å lese et dikt om takknemlighet.

Godt nytt år

Et samarbeidets og lykkelig nytt år ønskes alle yrkesaktive og pensjonister innen vegvesenet.

Pensjonistforeningen henstiller til pensjonistene i etaten å melde seg som medlem i den foreningen som geografisk dekker deres bosted.

Hovedstyret har i møte 28. oktober 1982 besluttet at enker etter avdøde pensjonister i vegvesenet kan bli medlem i foreningene. Slikt medlemskap må foreningene rapportere til vegkontoret. Vedkommende vil da få tilsendt «Rygjavegen».

Våre pensjonistforeninger er tilsluttet Norsk Pensjonistforbund, som har forhandlingsrett med våre myndigheter. Det er således gjennom dette forbund vi må arbeide for å ivareta våre interesser og bedre våre kår.

Til slutt meddeles at hovedstyret arbeider med opplegg for felles ferietur i 1983. Nærmere herom i eget rundskriv.

Med hilsen
Per Hole,
formann i hovedstyret

Pensjonisttreff i Stavanger

Av Karsten Torkildsen

Styret for Pensjonistforeningen for Jærområdet hadde invitert pensjonistene med ektefeller til et festlig samvær på Alstor hotell i slutten av oktober.

Fra administrasjonen møtte denne gangen driftssjef Arne Njå og adm.sek. Marit Garborg. Driftssjefen gav oss i løpet av en halv time en glimrende orientering om Vegvesenets arbeidssituasjon i 1982/83.

Kontorsjef Jørgensen ved Stavanger Trygdekantor orienterte om samordningsreglene for statspensjon/folketrygd og andre rettigheter.

Samordningsreglene kan være vanskelige å forstå og pensjonistene kan også ha andre rettigheter for eks. ekstra støtte under forskjellige sykdomsforhold.

Dersom en pensjonist er i tvil om pensjonsutregningen og andre rettigheter bør vedkommende henvende seg til trygdekantoret på hjemstedet.

Etter disse lærerike orienteringene ble det lunsj i spisesalen.

Vi var denne gangen så heldige å ha med oss Ernst Rud som underholdt oss på flygelet. Det var allsang ledet av Garborg og Rud. Det var også tid til noen småstubber fra pensjonistene.

Som avslutning viste Garborg lysbilder fra pensjonistturen 1982.

Pensjonistturen var svært vellykket og Per Hole og Marit Garborg er allerede i gang med planleggingen til neste års tur.

Ole Tafjord avsluttet arrangementet og takket for fremmøtet.

Pensjonisttreffet var denne gangen lagt opp som en vervingskampanje for å få flest mulig av vegvesenets pensjonister med i foreningene våre. Det ble også innmeldt en del nye medlemmer.

Når vi denne gangen kunne arrangere en forholdsvis billig sammenkomst skyldes dette at vi hadde fått kr. 1.000,- av Fylkesforeningen.

Tildelingen av nevnte beløp var tenkt som en hjelp for å få innmeldt nye medlemmer.



Foto: Ole Handeland

Den skinnende stabbestein



Foto: Ole Handeland

Vegsjef Trygve Gimnes fikk overrakt ordenen «Den skinnende stabbestein» under vegkontorets tradisjonelle juletilstelning. Vegsjef Chester Danielsen holdt denne talen i forbindelse med overrekkelsen:

KJÆRE TRYGVVE GIMNES

Vegsjefenes Forening ble stiftet for tjue år siden, sommeren 1962, etter initiativ av blandt andre vegsjef Trygve Gimnes. Gimnes var i foreningens første styre fra 1962 til 1966. Selv om foreningen opprinnelig tok sikte på å ivareta vegsjefenes «standsinteresser» som det het i de første statutter, — var det ikke lenge før foreningen fikk et langt videre siktemål. Foreningen er nå i mange sammenhenger et felles talerør for distriktsadministrasjonene overfor Vegdirektoratet og andre sentrale myndigheter. Det er ikke minst denne forenings fortjeneste at vegvesenet i dag er en av de mest desentraliserte statsetater vi har i Norge.

Det var harde tider både i Norge og i vegvesenet da du begynte som ekstrainingenør i Møre og Romsdal for over 50 år siden.

Tidene har skiftet, og gjennom et langt liv i vegvesenets tjeneste har du opplevd både gode og dårlige tider, — gode og onde dager. Du har møtt alle forhold med den samme sinnsro og sterke pliktfølelser overfor vegvesenet.

Vi som hadde gleden av å samarbeide med deg, glemmer ikke ditt sterke engasjement og din store arbeidsinnsats for vegvesenet.

Du har nå fått dine aktive arbeidsår i vegvesenet noe på avstand. Du kan se tilbake på disse årene med stolthet og jeg håper også med glede. Du har satt merker etter deg i etaten,

ikke bare som vegsjef, men som aktiv vegbygger og vegingeniør.

Vi er stolte av å ha deg her iblant oss, og det er med glede og stolthet at jeg overrekker deg vårt hederstegn «Stabbestein - ordenen» for fremragende innsats på veg- og vegtrafikkens område.

«Stabbesteins - ordenen» er en eksklusiv orden som bare kan gis til personer som har ydet en fremragende innsats på veg- og vegtrafikkens område.

Ordenen er innstiftet av Vegsjefenes Forening. Den kan vanligvis bare utdeles til en person pr. år og vegsjefer i aktiv tjeneste vil normalt ikke være aktuelle kandidater.

Du er den første som får ordenen høytidelig overlevert. I tillegg til deg vil teknisk direktør Olav A. B. Torpp og vegsjef Sven Nesje motta ordenen senere i 1983.

Jeg håper du vil bære denne orden-



Og slik ser "Den skinnende stabbestein" ut på nært hold.

Foto: Ole Handeland

en ofte og med stolthet og jeg ønsker deg hjertelig til lykke.

Rygjavegen ønsker med dette å gratulere vegsjef Gimnes med hedersbevisningen.

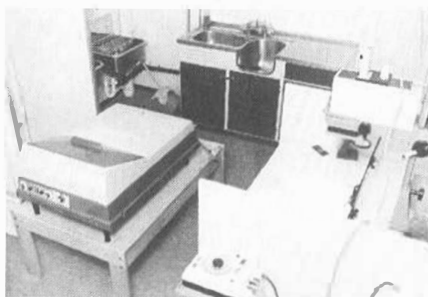
Fotoklubb ?

Skal det bli en fotoklubb i vegvesenet?

Det er først og fremst avhengig av dere selv, forutsetningene burde være de beste.

En del fotointeresserte på vegkontoret har reist tanken om en fotoklubb, og denne artikkelen er det første forsøk på å lodde interessen blant de ansatte.

Vegvesenet disponerer et ypperlig mørkerom med kvalitetsutstyr i kjelleren på Hotel Atlantic. I prinsippet burde det være fritt fram for alle ansatte å bruke utstyret, men til denne



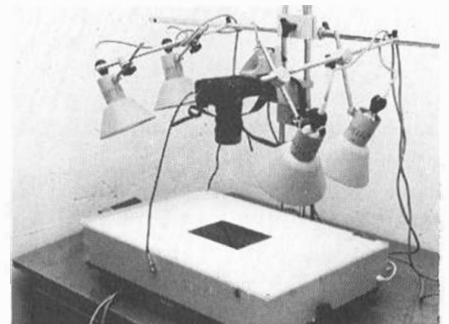
Mørkerommet er velutstyrt. Til høyre på bildet sees forstørrelsesapparatet, mens maskinen til venstre er for fremkalling av kopier.

Foto: Ole Handeland

tid har stort sett Informasjonskontoret vært eneste «kunde».

Svart/hvitt fremkalling og kopiering er noe som alle kan lære seg på forholdsvis kort tid — og det er en morsom og lærerik hobby. Fargefremkalling og kopiering er noe vanskeligere, men nye tekniske fremskritt har gjort det betydelig lettere enn før kort tid siden. I tillegg er det å håpe at den enkelte kan lære noe gjennom samvær med andre med samme interesse, og det kan vise seg å gi økonomiske fordeler å kjøpe utstyr og forbruksvarer gjennom klubben. Hørtes det interessant ut?

Dersom svaret er ja, kan du ta kontakt med Leif Lindeljelid på vegkontoret.



Ved hjelp av dette stativet kan du f.eks. avfotografere gamle bilder for å lage nye kopier.

Foto: Ole Handeland

Ny ekspedisjon

Vegkontoret fikk ny ekspedisjon ved månedsskiftet oktober/november i fjor.

Dersom du kommer inn hovedinngangen fra Jernbaneveien, tar en av de gule heisene til 6. etasje og snur deg mot venstre etter å ha gått ut av heisen, har du ekspedisjonen rett foran deg. Den har en herlig utsikt over Breiavannet.

De som ringer vegkontoret, vil ha oppdaget at vi i løpet av fjoråret fikk to nye stemmer på sentralbordet. Det er Mette Wiik og Ellen Østevik, de sammen som betjener ekspedisjonen.

Så langt er begge fornøyd med den nye plasseringen på ekspedisjonen.



Slik ligger den nye ekspedisjonen i forhold til heisene.

Foto: Ole Handeland



Mette Wiik og Ellen Østevik har nok å henge fingrene i med sentralbord og ekspedisjon.

Foto: Ole Handeland

Autosys i Stavanger

Av Ole Handeland

Biltilsynet i Stavanger har som første stasjon i vårt fylke tatt i bruk Autosys, datasystemet for førerkort- og kjøretøyregister. Utstyret ble montert i midten av november i fjor.

Stasjonen i Stavanger har fått 7 terminaler, det vil si skjermer og tastatur hvor personalet kan komme i kontakt med datalageret i Oslo. På få sekunder kan de som arbeider på biltilsynet nå få tak i opplysninger om kjøretøy og førerkort. Tidligere måtte de lete fram disse opplysningene i store arkivskuffer som var fullstappet med arkiv-kort. Vi skal med en gang innrømme at de som lette i arkivet, kunne sine saker, og at arbeidet gikk uhyre raskt unna også etter «gammel» metode. Men autosys gjør det enklere, både å ajourholde arkivet og å finne fram til opplysningene en måtte ha behov for.

Konsulent Tønnes Gausland ved biltilsynet i Stavanger er entydig i sin dom etter å ha hatt systemet i bruk i ca 2 måneder:

— Fantastisk, vil ville ikke vært foruten, sier han.

— I romjulen måtte vi klare oss på den gamle måten. Driftssentralen skulle flyttes, og linjene ble koblet ned.

— Når du har forsøkt et nytt system som fungerer så bra, blir det dobbelt så tungvindt å gå tilbake til det gamle, om enn bare for noen få

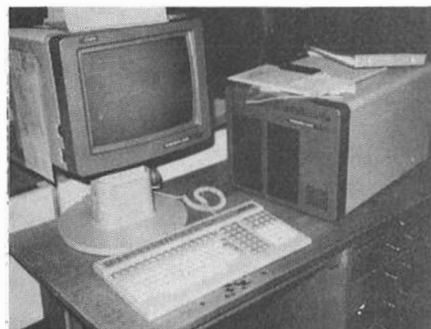
dager. For det ene går det mye seinare å finne fram opplysningene på den gamle måten, for det andre inneholder autosys flere opplysninger enn arkivkortene, f.eks. om eieren av en bil har betalt årsavgiften.

— Det eneste ankepunktet jeg har er at det går for langsomt med utbyggingen av systemet. Alle biltilsynstasjonene burde snarest mulig knyttes til systemet og det burde bygges videre ut, slik at vi raskere fikk utnytte flere muligheter som ligger innebygget i systemet, men som vi i dag ikke har adgang til, sier Gausland.



Gammel og ny teknikk, og i mellom står mennesket som må omstille seg. På bildet: Øivind Førland.

Foto: Ole Handeland



Slik ser en terminal ut.

Foto: Ole Handeland



Opplæring i det nye hjelpemiddelet for biltilsynet.

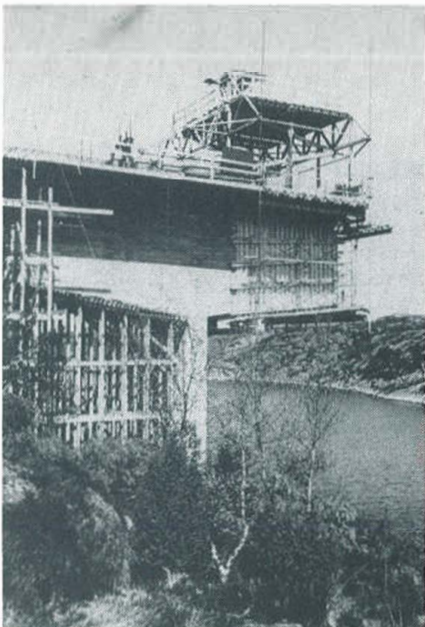
Foto: Ole Handeland

Veganlegget Aksdal—Susort—Kårstø

Av J. O. Skogland

Eit gammalt ordtak seier at når det regnar på presten, så dryp det på klokkaren. Sett i beste meining, er det vel det Tysvær nå opplever av intensiv vegbygging som ei fylgje av gassterminalanlegg på Kårstø.

Dette er det såkalla Statpipeprosjektet, der m.a. Statoil er medeigar. Dei avtalane som vart inngått i 1981 med Statoil om vegbygging i Tysvær sikra finansieringa av ny veg på mest heile vegstrekket mellom Aksdal i nord og Susort i sør. Dette er den nye riksveg 512. I tillegg vert det bygd veg til hovudtilkomsten frå Kårstøterminalen, fylkesveg 798 mellom Eikje og Kårstø.



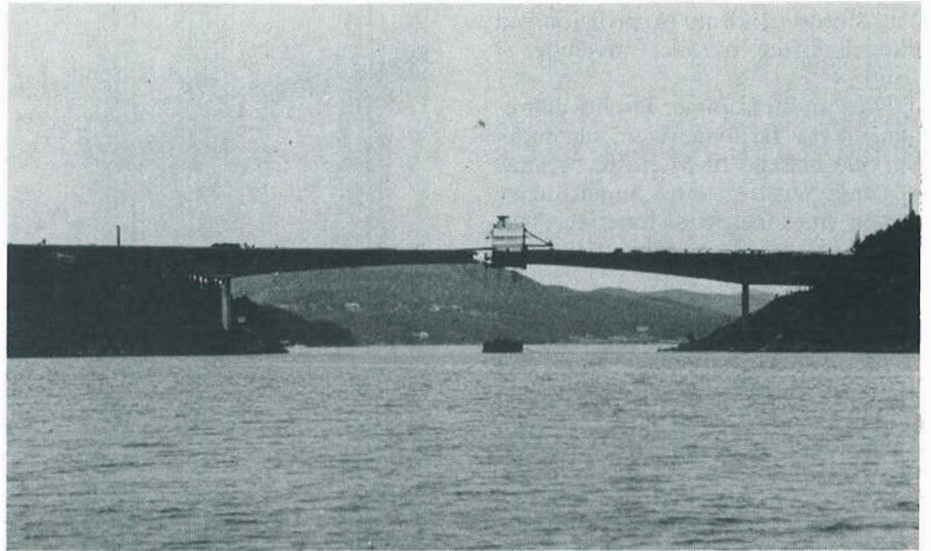
Klart for frittfram-bygg frå Odland. Mai 1982.

Foto: Jan Olav Skogland

Førebuande arbeid

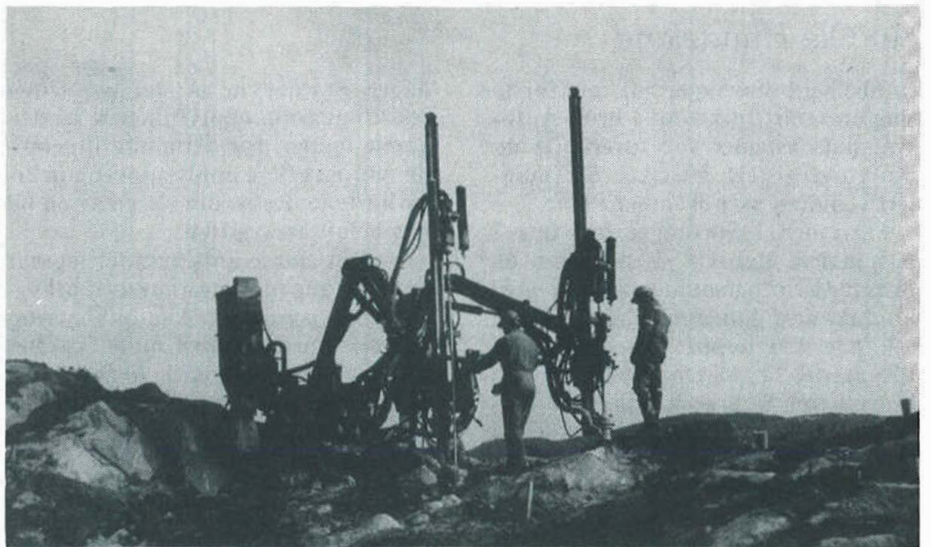
Ved planleggjinga av anleggsstarten hausten 1981, vart det oppsett ein framdriftsplan som er delt inn i tilsaman 7 parsellar. Desse varierer i lengd frå 1 til 4,5 km. Av omsyn til dei problema stenging av fv. 780 mellom Susort og Kårstø gav, samarbeidde vegvesenet med Tysvær kommune og Statoil om den endelege prioriteringa i framdriftsplanen.

Det var tidlig klart at parsellen Odland—Slåttevik med Mjåsund bru skulle utførast som entrepris. Etter at framdriftsplanen var vedteken,



Fire meter mangler til sammenkobling. Slutten av september 1982.

Foto: Jan Olav Skogland



Borestart på Apeland - Haukås. Jensen og Rafdal frå Hordaland med borbogna ROC 302.

Foto: Jan Olav Skogland

synte det seg at arbeidsopplegget fyste året ville bli særskilt hektisk. Det vart derfor vedteke også å setje parsellen Eikje—Susort ut på entrepris.

Resten skal utførast i eigen regi, med supplerande innleige av private maskinar. Med den vanskelege selssettings situasjonen i Ryfylke ved utgangen av 1981, var det føresetnaden at mannskap måtte overførast til vegarbeid i Tysvær. Såleis vart det vedteke å etablere brakkeleir i Aksdal for 20 mann. Den fyrste overflyttinga skjedde i januar, medan hovudstyrken kom i februar.

Medan arbeidet på brakkeleiren pågikk, var hotell i Haugesund alternativet for innlosjering. Brakkeleiren blei klar i mars 1982, og vil etter planen bli ståande ut i 1985.

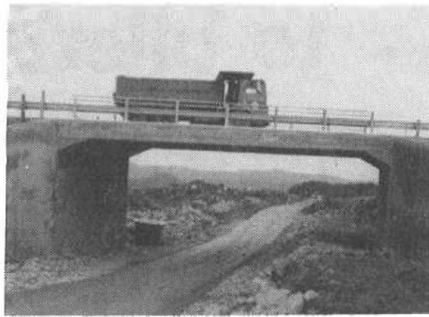
Dei einskilte parsellane

Medan entreprisarbeidet på Odland—Slåttevik og Mjåsund bru starta i november 1981, kom eigenregiarbeidet i gang for fullt omlag samstundes på parsellene Apeland—Haukås og Slåttevik—Eikje i februar 1982. I mai 1982 tok entreprisarbeidet til på parsellen Eikje—Susort, og etter ferien



Montering av feundergang på — Kårstø.

Foto: Jan Olav Skogland



Slåttevik bru. Den gamle riksveg 512 krysser her under den nye.

Foto: Jan Olav Skogland

kom arbeidet på parsellen Eikje —Kårstø i gang.

På parsellen Apeland—Haukås vart det arbeidd til utgangen av oktober, så denne fyrste parsellen var ferdig asfaltert og klar for trafikk. I røynda vart vegen teken i bruk korte stykke om gongen, etter kvart som trafikken måtte leggjast over frå gamal til ny trasé. Dette medførte sjølvstøtt ein del ulemper både for anlegget og for trafikantane.

I samband med arbeidet på denne parsellen, hadde vi 3 mann og ei borevogn på innlån frå Hordaland.

Etter avsluttinga på Apeland—Haukås har arbeidet fortsett sør- over på den 4,5 km lange parsellen Haukås—Odland. Dette er for det meste eit utbedringsarbeid som fylgjer eksisterande trasé med berre små justeringar av lineføringa og vertikal- kurvatur.

Arbeidet med parsellen Odland—Slåttevik og Mjåsund bru gjekk til entreprisfirmaet Høgenæs A/S i Norheimsund. Medan hovudentreprenøren tok seg av skjølve bruarbeidet, vart vegarbeidet sett vekk til Karmøyfirmaet Vassbakk & Stoll A/S som underentreprise. I tillegg vart seinare firma A/S Stoltz, Røfhing & Co i Haugesund engasjert som underentreprenør for å byggja Slåttevik bru. Dette er ein mindre platebru med spennvidde 13 m.

Mjåsund bru, derimot, har ei total- lengde på 177,50 m og eit fritt spenn over sundet på 98 m. Brua er ei bjelkebru med spennarmering og kasse- tverrsnitt. Ho er bygd etter den såkal- la fritt frambyggemetoden. Kort for- talt er dette eit 5 m langt forskalings- system som gjer det mogeleg å støype heile brutverrsnittet i 5 m lengd og seinare flytte forskalinga fram på den seksjonen som sist vart støypt. Men før flyttinga kan gjerast, må spenn- kablane trekkast inn og spennast opp med hydrauliske jekkar. Bilete annan

stad på sida, syner forskalingsvogna i starten frå Odland.

På same måte som for parsellen Apeland—Haukås vart dekkelegginga utført i eigen regi. På Odland—Slåttevik vart dekket lagt i to omgan- gar etter avtale med entreprenøren. Fyrste delen vart gjort i oktober, resten i desember. Nå er dekkelegginga i midten av desember eit usikkert arbeid, likevel må ein seia at resulta- tet vart tilfredsstillande.

Som vanleg er på entreprisarbeid, vart det også på Odland—Slåttevik ein del ekstrarbeid og såleis tillegg på den kalkylen som var sett opp. På brua vart det svært små endringar, men på vegarbeidet har endringar i lausmassar og fjell og også omfattande overvannsdrenering gjeve store til- legg.

På parsellen Slåttevik—Eikje har vi fått utført alt sprengingsarbeid og storparten og storparten av masse- flyttinga ved utgangen av 1982. Etter ein hektisk periode i fyste halvår vart det ei viss nedtrapping frå august, då arbeidet på parsellen Eikje—Kårstø tok til. Det er ikkje planen å avslutta arbeidet på Slåttevik—Eikje før i april 1984.

Arbeidet på den 3 km lange parsel- len Eikje—Kårstø starta på Falkeid, og frå nyåret 1983 vert det arbeidd frå begge endar. Etter planen skal parsellen opnast samstundes med parsellen Eikje—Susort i august 1983.

Entreprisearbeidet på denne par- sellen gjekk til firmaet T. Stangeland Maskin A/S og også her er Vass- bakk & Stoll A/S underentreprenør. Entreprenøren skal vera ferdig med sitt arbeid i mai 1983. Då skal vegve- senet legge fast dekke.

I tillegg til dei ordinære anleggsar- beida som er omtala ovanfor, utførte vedlikehaldet eit omfattande forsterkings- og utbetringsarbeid på den gamle rv. 512 Aksdal—Slåttevik

og på fv. 779 Bjonnevik—Kårstø i tida mellom november 1981 og mai 1982.

Avtalar med Statoil — Økonomi

Dei avtalane som er nemnt i innlei- nga, skal berre kort kommenterast her. Det er Statoil som på vegne av Statpipe-gruppa har inngått avtaler med Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune om forskottering og tilskot til vegutbygginga i Tysvær. Statoil forskotterer alle pengane i fyrste omgang, og får attende 50% dels i ein 8-årsperiode dels i ein 5- årsperiode frå 1986—93.

Unntak her er parsellen Eikje—Kårstø, som Statoil finansierer fullt ut.

Av omsyn til samarbeidet med Statoil, er anleggsleiinga pålagt ei regelmessig rapportering til Statoil om framdrift og økonomiske resul- tat. Når arbeidet står ferdig i 1985, vil det vera brukt om lag 85 mill. kroner med prisstigning medrekna.

Med unntak av det som er nemnt ovanfor om tillegg på Odland—Slåttevik, ser det ut til at detaljplan- overslaga stort sett held. På parsellen Eikje—Kårstø og Eikje—Susort, må det likevel tilførast masse til forster- kingslag grunna mykje fyllitt (leir- glimmer-skifer) i traseén. Desse mas- sane vert stilt til rådvelde av Statoil frå deira tunnelanlegg på Labbavatn (Gismarvik).

Mannskap — Anleggsleiing

Med vilje har ikkje tal frå bemanning eller maskinoppsett vore omtala ovenfor. Dette har sjølvstøtt variert på dei einskilde parsellane, og vil bli gjennomgått i detalj i samband med sluttrapportane for dei einskilde par- sellane.

I slutten av 1982 har fast beman- ning for eigenregiarbeidet variert mellom 13—15. Entreprenørane had- de på det meste (midten av 1982) om- lag 30 man i arbeid.

Anleggsleiinga er utstasjonert med anleggskontor på Odland. To ingeni- ører og ein oppsynsmann står for byggeleiing (oppfølging av entrepri- sar) og anleggsleiing for eigen regien.

Sluttmerknader

Når siste parsellen frå Aksdal til Krabbatveit vert ferdig i juni 1985, vil der vera 21 km samanhengande veg av høg standard mellom Aksdal og Susort/Kårstø.

Men alt ved åpninga av Mjåsund bru, vart dei ei endring i kommunika- sjonsmønsteret, noko ein i Tysvær har håpa og venta på svært lenge.

Ett skiltpar — to biler?

Av Ole Handeland

Det er ikke tillatt å kjøre med bare ett nummerskilt på bilen, likevel synes det å ha blitt en motesak blant en del yngre bilister.

Vegdirektoratet har sendt ut en pressemelding hvor det heter at direktoratet har fått en rekke rapporter om kjøring med bare ett skilt på bilen. Det har vakt mistanke om at enkelte forsøker å kjøre to biler på ett skiltpar, noe som strider mot en rekke lovbestemmelser.

Rogaland

Vi har snakket med alle tre biltilsynsstasjonene i fylket, men ingen har oppdaget at to biler har kjørt på samme skiltpar innen sitt distrikt.

— Men det betyr ikke det samme som at slikt ikke skjer, sier stasjonssjef Olav Aardalsbakke i Stavanger, vi har kanskje bare ikke oppdaget det første tilfellet til nå.

Stasjonssjefene i Egersund og Haugesund, Leif Ødegård og Haakon B. Nielsen, forteller at de flere ganger er kommet over biler med bare ett nummerskilt.

— Til nå har det alltid vist seg å være biler som er under reparasjon, som venter på støtfangere som ikke er kommet o.l.

— Vi har forøvrig en fast prosedyre når det gjelder biler med bare ett skilt, sier Aardalsbakke.

— Dersom føreren ikke kan vise vognkort under kontroll, blir bilen avskiltet på stedet. Siden må han vise vognkort hos biltilsynet slik at vi får bevis for at ikke noe uregelmessig er på gang.

Prøveskilt

Alle tre stasjonssjefene nevner imidlertid problemer med to biler på ett sett prøvekjennemerker.

— Jeg vet om et tilfelle i Vestfold hvor en kolonne på åtte biler ble stoppet i kontroll. Første bil hadde prøveskilt foran, siste hadde skilt med samme nummer bak, mens de som kjørte mellom ikke hadde skilt i det hele tatt, forteller Leif Ødegård.

— Hva skjer dersom dere oppdager at noen har forsøkt seg på slike ting?

— Er det et firma, har vi to reaksjoner, sier Aardalsbakke.

— Første gang vil de som regel få en advarsel. Gjentar forholdet seg, vil vi inn dra prøvekjennemerkene.

Risiko

Hvilken risiko løper så den som kjører to biler på ett sett kjennemerker?

— Han pådrar seg både straffansvar og økonomisk ansvar, sier Ødegård.

— Dersom han blir tatt, må han for det første regne med at førerkortet blir inndratt, det skjer så og si automatisk. For det andre blir han tiltalt for dokumentforfalskning. Det kan gi bøter eller til og med fengselsstraff.

— Dersom han i tillegg skulle ha kommet ut for en ulykke, kan han pådra seg et alvorlig økonomisk ansvar, den «uregistrerte» bilen — som likevel har skilt — har jo ingen ansvarsforsikring.

— Dersom eieren setter et skilt over på en uregistrert bil, og kommer opp i en ulykke, kan han være ille ute, sier skadesjef Leif Haukås i forsikringsselskapet Vesta-Hygea.

— Vi ville nok henvise en slik sak til Trafikkforsikringsforbundet, som ville betalt erstatning til den eller de skadelidte og deretter tatt regress hos eieren. Og de er ikke nådige når det gjelder slike krav.



Hobbyverkstedet i Hillevåg

Vi ved Laboratoriet og flere med oss har i lang tid ergret oss over bruken av hobbyverkstedet i Hillevåg.

Slik det er i dag, er det kun et par stykker som til alle tider okkuperer hobbyverkstedet og drar nytte av det.

— Gjennom flere år har det blitt observert at hobbyverkstedet er blitt benyttet til vinteropplag av biler og campingvogner, og det til og med av folk som ikke er ansatt i vegvesenet.

— Når det i dag skal spares på alle områder, kan vi også nevne det enorme strømforbruket. Temperaturen i den gamle bygningen blir holdt på 20—25 grader hele døgnet rundt.

— Vi finner dette helt forkastelig og ber derfor om at det blir tatt opp. Vårt ønske er at hobbyverkstedet blir drevet på en slik måte at det kan være anledning for alle ansatte å benytte seg av det.

F. L

Personalplanleggingsprosjektet:

Verne- og helsekontoret etablert.

Iverksetting av tiltakene i PP-prosjektet går sin gang. Enkelte deler har måttet vente p.g.a. ominnredningsarbeider eller bemanningsmessige forhold. For verne- og helsekontoret har begge forhold spilt inn. Disse er nå løst og kontoret er etablert.

Kontoret som administrativt ligger i stab under administrasjonssjefen, holder til i 4. etg. i posthuset. Kontorets leder er vernelederen, Sigve Næshheim. Som sekretær fungerer kontorassistent Kirsten Hansen i halv dags stilling. I Praksis betyr det at hun arbeider hel dag annen hver dag.

Kontorets hovedoppgaver er: Alle arbeidsoppgaver vedrørende verne- og helsesaker etter arbeidsmiljøloven samt andre lover eller forskrifter, herunder

— vernearbeid generelt

- vernearbeid i konkrete saker
- ansvar for faglig innhold i opplæringstiltak i verne- og helsesaker
- generelle helseundersøkelser som ikke faller inn under bedriftshelsetjenesten
- sekretærarbeid for arbeidsmiljøutvalget
- bedriftslegeinnkallinger
- kontaktledd mellom vegvesenets ansatte og helsetjenesten, herunder fysioterapeuten
- sekretærarbeid for omplasseringsutvalget og AKAN-utvalget
- sekretærarbeid i samband med kartlegging av psykososialt arbeidsmiljø og arbeidsplassundersøkelser

Nyordningen innebærer f.eks. at personalseksjonen er løst fra de oppgaver som verne- og helsekontoret nå har. Det forutsettes imidlertid et nært samarbeid med Ps. i konkrete saker og også med formannen i AMU i generelle og spesielle saker.

Milesteiner og andre vegmerker

Tekst og foto: Per Hole

Så langt tilbake som den eldre jernalder har det vært reist bautasteiner til minne om personer og større begivenheter i dette land. Reisingen av slike steiner har opp gjennom tidene gjennomgått betydelige endringer i utforming og bruk. Bautasteinene og minnesteinene har hatt som formål å hedre samt stedfeste og tidfeste den person eller den begivenhet steinen er reist for.

Det er rimelig å anta at våre første vegbyggere har benyttet bautasteinene mer eller mindre som modell under utforming og oppsetting av milesteiner og andre vegmerker langs våre veger. Som de aller fleste kjenner til inngår veger — og da i særdeleshet våre kjørbare veger — i det vi kan kalle nyere historie. Imidlertid har kjørevegene de siste 200 år hatt så stor betydning for samfunnsutviklingen at de er vel verd å ta vare på. Museumsutvalget som ble opprettet i 1974 av Vegdirektoratet, har da også bekreftet dette i sin innstilling av oktober 1978. Her heter det blant annet.

Gamle vegpartier, broer, bautasteiner, milesteiner og andre vermerker bør forbli og bevares i marka.

Videre har komiteen uttalt at det på steder hvor det foreligger fare for at omtalte markeringer kan skades eller må forflyttes, bør foretas en nøye registrering. Innstillingen omtaler også på hvilken måte gjenstandene skal vedlikeholdes, repareres og registreres. Likeså blir det henstilt til vegeta-ten i fylkene å ta seg av dette oppfølgingsarbeidet.

Under mitt pensjonistarbeid på vegkontoret, som omfattet registrering av verneverdige veger og bruer, innsamling av museale bruksgjenstander, ajourføring av vegvesenets historie m.v., begynte jeg så vidt på registreringen av bautasteiner, milesteiner og grensemerker langs vegnettet. Arbeidet på dette område er tidkrevende, men uhyre interessant. Da det ikke var fastlagt rutiner og skjema for denne form for registrering, må den foreliggende listen betraktes som et notat. Av de markeringer langs våre veger som ble besiktiget og beskrevet, medtas følgende som en belysning av forholdene:



Kongekrone gjenreist på sokkel ved rv. 14, Stava på Karmøy. Innhugget i fjell under bygging av anlegget Skudeneshavn – Kjorsvoldsvann. Gjenreist av vegvesenet under ledelse av oppsynsmann Klaus Aarøy. En verdig måte å ta vare på minnesmerker. Selve kronen bør males.



Kongekrone ved eldre del av riksveg 14 på Trælhaug, Karmøy. Innhugget i fjell under bygging av anlegget Skudeneshavn – Kjorsvoldsvannet. Malingen oppfrisket, men ikke med riktige farger.



Norsk og svensk flagg ved rv. 14, 4 - 5 km. nord for Haugesund. Innhugget i fjell med diverse tekst og årstallet 1864. Trolig innhugget under bygging av veg fra Haugesund til fylkesgrensen. Bør snarest få en ansiktsløftning.

Teknisk kvalitetskontroll

Av Ole Handeland

— Kvalitetskontroll skal være at en veg bygges etter forutsetningene — det vil si vegnormalene og godkjente planer. Dette har betydning for utnyttelsen av ressursene og trafikksikkerheten.

Slik summerer Jens O. Aanderaa opp filosofien bak den forholdsvis omfattende kvalitetskontrollen som drives i vegvesenet i Rogaland.

Aanderaa forteller at boreprøver og utgravinger i gamle veger viser at de er bygget med svært varierende kvalitet. Noen kan knapt kalles veger, det er bare et tynt lag grus som er lagt på jorda, mens andre er bygget for å tåle all verdens belastning.

— Samfunnsøkonomisk sett er begge deler like forkastelig, sier Aanderaa.

— I det ene tilfellet må arbeidet gjøres om, mens det andre er overforbruk av ressurser.

Holdning

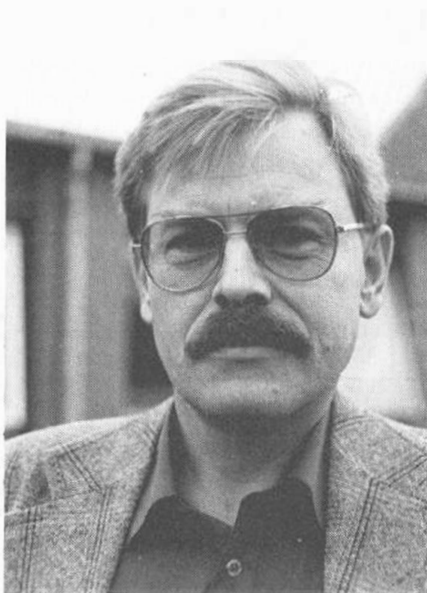
— Vi er kommet et stykke på veg når det gjelder å gjøre folk kvalitetsbevisste i vegbyggingen, sier Aanderaa.

— Vi møter stadig større forståelse for det arbeidet laboratoriet gjør, men det hender fortsatt at vi kommer inn i bildet først etter at skade er oppstått. Det vi da kan gjøre, er å registrere hva som faktisk er bygget, eventuelt komme med forslag til utbedringer.

— Vi var tidligere i tvil om vi burde nytte betegnelsen «kontroll», mange forbinder ordet med noe negativt. Men jeg tror «kvalitetskontroll» har fått den rette klangen og betydningen her i Rogaland etter som tiden har gått; nemlig at det skal sikre at vi leverer fra oss et stykke skikkelig arbeid. Og jeg tror de fleste er godt fornøyd når de gjennom kvalitetskontrollen får bekreftet at «jo, du har virkelig gjort en bra jobb».

— Det har vært til stor hjelp for oss at ledelsen har stilt seg så positiv til dette arbeidet. Det betyr nemlig at vi føler en ekstra støtte i ryggen når vi er ute og misjonerer for vårt syn.

— Under innkjøringen av teknisk kvalitetskontroll har laboratoriet hatt mye å gjøre, men jeg tror det bare har vært positivt at vi har fått legge så mye arbeid ned på dette feltet. Imidlertid har jeg ikke ment det ville være riktig å be om større be-



Gamle veier er bygget med svært varierende kvalitet. Noen er elendige, mens andre egentlig er for gode. Foto: Ole Handeland

maning på grunn av ekstrabelastningen. I fremtiden skal storparten av kvalitetskontrollen utføres av folkene i utedriften, men vi skal konsentrere oss om områder hvor det trengs spesialutstyr, spesiell kompetanse og å behandle data fra kontrollene.

Kontrollområder

— Vi tok først for oss kontroll av traubunn og de overliggende lag, utenom fast dekke, sier Aanderaa og nevner:

Materialkvalitet
Materialsammensetning
Tykkelse på de enkelte material-lag
Bredder
Komprimering
Jevnhet
Drenering

— Alle disse momentene er viktige når vi skal bygge en veg.

Materialkvalitet

— Materialene til vegbygging kommer i hovedsak fra naturen, men en del av disse er uegnet til vegens overbygning.

Materialsammensetning

— Vi må blant annet kontrollere at det ikke er for mye finstoff i de materialene vi bruker. Finstoff er silt og

leire som f.eks. kan gi telehiv om vinteren.

Tykkelse og bredde

— Når vi sjekker tykkelse og bredde på lagene i vegkroppen, er det først og fremst for å påse at det verken brukes for lite eller for mye dyre masser i vegen, men t den bygges slik trafikkmengden, planene og normalene tilsier.

Komprimering

— Massene i de forskjellige lagene i vegkroppen må presses sammen for at vegen skal bli stabil, og det ikke skal oppstå skader på vegdekket.

Jevnhet

— Det er lønnsomt med en vegkropp som er jevnest mulig. Dermed slipper vi å bruke dyrt, fast dekke til utfylling av ujevnheter. En jevn veg forlenger også vegdekkets levetid og forbedrer trafikksikkerheten.

Drenering

— Kontrollen består i å se til at de drenerør som er lagt i forbindelse med vegen, er tilstrekkelig registrert, at de har passende dimensjon og tilstrekkelig fall. Også materialene som legges rundt rørene er viktige.

Nye områder

— I 1983 skal vi følge opp de punktene vi har snakket om, og i tillegg innføre kontroll på en del nye, sier Aanderaa.

Fyllinger
Vegskråninger
Rekkverk
Fast dekke

Fyllinger

— Her skal vi påse at fyllingene er bygget etter vegnormalene og at de er stabile.

Skråninger

— Det er viktig at skråningene ikke er for bratte, da kan vi få utrasing eller den kan bli mer eller mindre vasket bort av vann. Vi skal heller ikke ha for slake skråninger. Da legger vi beslag på unødig store arealer og bruker for mye masser.

Rekkverk

— Vi skal kontrollere at stolpene har riktig dimensjon, at de er korrekt montert i bakken, at vegskulderen utenfor er tilstrekkelig til at rekkver-

Synd

Av Sveinung Espedal

— Det er synd at vegvesenet får mindre penger til å bygge veger for.

— Jeg synes synd på ham.

— Det er synd å gå på kino.

— Synd er brudd på fellesskapet mellom Gud og mennesker.

Ordet synd brukes på ulike måter, slik setningene ovenfor viser. I første setning brukes synd som noe beklagelig. I neste er «å synes synd» et uttrykk for medlidenhet og medynk. Den tradisjonelle oppfatningen av synd blant mange kommer fram i den tredje setningen. I den siste setningen forklares begrepet synd slik kirken lærer det i dag.

Synd er ikke først og fremst enkelt-handlinger, men at vi med vårt liv og

vesen står Gud imot. Derfor synder vi overfor medmennesker og overfor verden. Synden er en makt som behersker ethvert menneske (Rom. 7. 16). Synd er altså ikke det samme som umoral, men har med ens stilling overfor Gud å gjøre. Det henger nært sammen med egoismen som er «drivkraften» i menneskets liv.

Alle mennesker har det til felles at de vender seg bort fra Gud og vil være herre i sitt eget liv. Derfor står alle likt overfor Gud som syndere (Rom. 3. 23).

Synden medfører skyld, vi kommer i gjeld til Gud. Vi klarer ikke selv å betale oss fri fra denne gjelden. Men når vi tror på Jesus, betaler han vår gjeld, og tar på seg vår skyld. Vi blir da fri for syndens skyld.

Røyking og arbeidsmiljø

Personaldirektoratet har sendt ut en melding om røyking og arbeidsmiljø som vi her skal gjengi i sin helhet.

Tobakksrøyk er blant de arbeidsmiljøfaktorer som arbeidsmiljøloven regulerer (jfr. §§ 7 og 8 nr. 1 d).

I følge arbeidsmiljøloven er et røykfritt miljø på arbeidsplassen det «normale». Det vil si at arbeidstakere som ønsker det, har krav på et arbeidsmiljø fritt for tobakksrøyk. Dette må gå foran enkeltes krav om frihet til å røyke på arbeidsplassen.

Det er arbeidsgiveren som har ansvaret for at arbeidsmiljøet er fullt forsvarlig. Problemer i forbindelse med passiv røyking bør løses i samarbeid med det lokale verneapparat. Det kan ofte være mulig å løse problemet ved enkle midler, som f.eks. at røykere og ikke-røykere plasseres på forskjellige kontor, benytter oppholdsrom og spiserom til forskjellige tider m.v. Viser det seg at slike praktiske tiltak ikke er gjennomførbare, kan arbeidsgiver ha plikt til å forby røyking på arbeidsplassen. Forbudet kan gjelde bestemte steder eller generelt.

Personalia

Denne gang kan vi ønske disse velkommen til vegvesenet:

Tom Ove Horpestad	kont.ass. (eng.)	Biltilsynet i Stavanger
Gunnar Bernt Helle	avd.ing. (eng.)	Konstruksjonsseksjonen
Steinar Berntsen	avd.ing. (vikar)	Motorvegggruppen
Kjell A. Løvvik	tegneass.	Planavdelingen
Per Schutz	elektriker	Bærheim

Disse har sluttet:

Ingvald Kval-Engstad	ingeniør (vikar)	Maskinavdelingen
Lillian Liknes	kont.ass. (eng.)	Biltilsynet i Haugesund
Lill Stenersen	kont.ass. (eng.)	Biltilsynet i Haugesund
Åse Tønnesen	kont.ass.	Biltilsynet i Haugesund
Jakob Lund	ingeniør	Biltilsynet i Stavanger

ket kan ta opp de kreftene det er tiltenkt og at rekkverket er riktig avsluttet. Det har forekommet at biler er blitt «spiddet» på rekkverk på grunn av feil avslutning.

— Jeg mener det er bedre ikke å ha rekkverk i det hele tatt enn et som ikke tåler annet enn å stå til pynt. Det skaper nemlig en falsk trygghetsfølelse hos trafikantene, noe som igjen kan føre til at de tar større sjanser. Det er planavdelingen som legger opp til om en strekning skal sikres med rekkverk eller ikke, men når det blir satt opp, skal laboratoriet være med og se til at arbeidet er skikkelig utført.

Økonomi

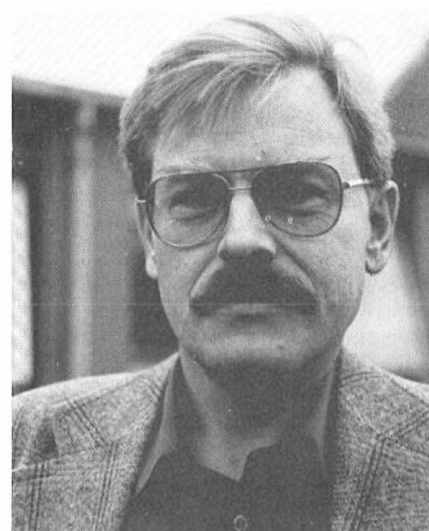
— Jeg er overbevist om at det ligger store besparelse i å bygge veger som har en riktig kvalitet, på kort sikt ved

at vi ikke bruker for mye masser i vegen, og på lang sikt ved at vedlikeholdsutgiftene pr kilometer veg kan holdes på et rimelig nivå.

— Vi på laboratoriet er gledelig overrasket over at det har gått såpass raskt å endre holdningen til kvalitetskontroll. Vi er klar over at vi ikke har nådd langt nok på alle områder, men jeg tror tiden arbeider for oss.

— Det ideelle mål er å komme så langt at kvalitetskontrollen går av seg selv på den enkelte arbeidsplass. Du kan godt si at laboratoriet arbeider for å gjøre seg selv overflødig når det gjelder driftsmessig kvalitetskontroll.

— Det betyr imidlertid ikke at hele laboratoriet blir overflødig. Vi er kommet for å bli, og jeg tror at effektivt laboratorium vil bety enda mer i fremtiden, sier Jens O. Aanderaa.



Jeg er overbevist om at vi sparer penger ved å bygge veier med riktig kvalitet. Foto: Ole Handeland

Utsmykking av vegkontoret

Av Marit Garborg

Vegkontoret er nå blitt utsmykket med en utstilling av museale gjenstander. Utstillingen er kalt «Vedlikehold av grusveger». Den står i 6. etasje i Atlantic, like ved ekspedisjonen.

Vi har i lengre tid kjent til at det finnes en god del redskaper og utstyr som er en antekvarisk verdi i vegvesenet.

For å bevare dette, og om mulig gi nye generasjoner et innblikk i vegvesenets historie, vil vi bruke disse gjenstandene og bildene til utsmykking av bl.a. Vegkontoret.

Vi kan nå presentere den første miniatutstillingen med tittelen «Vedlikehold av grusveger».

Utstillingen består av en del utstyr og en stor-forstørrelse av et bilde.

Bildemotiv

Bildet er forstørret opp fra et foto som i original var ca 12 x 15 cm. Motivet er en kantskjærer trukket av to hester. Denne type kantskjærer ble tatt i bruk i begynnelsen av dette århundret. Bildemotivet er trolig fra Ryfylke.

Kantskjærer

Til vedlikeholdet av grusvegene brukte man bl.a. kantskjærer eller kant-høvel for å ta bort torvkantene som vokste opp i vegene og stengte for vannavløpet.

Denne kantskjæreren var et av de første redskap som ble tatt i bruk for dette formål. Den er antakelig fra ca 1890—1900.

Kilometertavle/milepeil

Støtten er støpt i jernmalm ved Drammens støperi, og er trolig fra omkring 1850.

Den har løvemerke med krone (den norske løve). Innskrift «5 kilometer».

Utstillingen er den første spire og et ledd i en transportabel tema-utstilling som vil bli flyttet til andre kontorer/vegstasjoner, dersom det er interesse for det.

Initiativet til utstillingen kom fra Personalseksjonen, som har fått hjelp fra Arkeologisk museum.

Maskinavdelingen og Planavdelingen har vært hjelpelige med gjennomføringen. Personalseksjonen takker samtlige som har bidratt til å realisere utstillingen.



Slik ser miniatutstillingen på vegkontoret ut.

Foto: Ole Handeland

Julekort

Nei, vi skal ikke mase om julekort allerede nå. Derimot kan vi fortelle litt om fjorårets julekort, som har gitt en del reaksjoner. Bildet er fra Hunnedalen.

Flere har gitt uttrykk for at motivet var heldig valgt. Dagbladet Rogaland tok like godt og trykket bildet i avisen. Og formannskapssekretæren i Stavanger, Ragnvald Motland, kunne fortelle hvem som er på bildet.

Fra venstre er det:

Magnus Østebø, Aslag Mjåland, oppsynsmann Brynjulfsen, ukjent, Andreas Motland og Severin Bråndland.

Motland forteller at Andreas Motland var hans onkel. Den ukjente personen synes å være en kvinne, og det ligger nær å tro at hun har reist til Hunnedalen sammen med fotografen, overingeniør Bassøe. I så fall kunne vi godt tenke oss det er hans kone vi ser.

Bildet er ikke datert, men ved «intelligent gjetning» har vi anslått at det er tatt omkring 1910.



TILLITSMANNENS SPALTE

Lønnsforhold i lederstillinger

Vegetaten opererer med et lavt lønnsnivå for lederstillinger, og det fører til en avskalling av dyktige medarbeidere, og setter oss i en posisjon hvor vi har problemer med å skaffe oss nye.

NITO har merket seg denne uttalelsen fra sivilingeniørens tillitsmann, Jens O. Aanderaa i Rogalands Avis, og vi har stor forståelse for den problemstillingen han peker på.

NITO har også dyktige medarbeidere som med tiden kan rykke opp til lederstillinger. Ingeniørgruppen blir dermed også skadelidende når etaten verdisetter lederstillinger såpass lavt. Følgelig har det også blant våre med-

lemmer forekommet oppsigelser, hvor disse har gått til stillinger med vesentlig bedre lønns- og arbeidsvilkår.

Vi er enige med vår personalsjef, Svein Magne Olsen, som i samme nummer av Rogalands Avis sier at man for tiden sitter på en vulkan i vegetaten. Det finnes mange gode folk igjen i etaten, og disse håper fremdeles på at staten kan innse at det er dårlig økonomi å spare når det gjelder å skaffe seg og beholde dyktige medarbeidere. Slik gapet mellom «sivil» og statlig avlønning er, bør en ikke vente for lenge med de tiltak som ansvarlige ledere på topplan i

flere etater har etterlyst i ett til to år nå. Følgen kan bli ny masseflukt fra etaten, slik Olsen peker på i avisintervjuet. Da er et for sent å reparere skaden som er gjort. Det vil ta flere år å etablere nye samarbeidsformer og erstatte den faglige kompetansen som forsvinner ved stor «turn-over».

Problemet på dette felt føles særlig sterkt i Rogaland, som tross alt er et pressområde. Det er ikke godt nok at man sitter på sentralt hold og vurderer disse forhold i landet sett under ett. Det vil aldri løse de problemene vi har her i Rogaland.

Olav Kleven
NITO

Bedre sikring for rullestolbrukere

En pressemelding fra Vegdirektoratet forteller at arbeidet for å sikre brukere av rullestol under transport i bil skal intensiveres.

Vegdirektoratet vil, sammen med Norges Handikapforbund og Rådet for tekniske tiltak for funksjonshemmede, søke å utarbeide forskrifter som lar seg gjennomføre, sett ut fra hensynet til bruker, kjøretøy og økonomi.

Inntil forskriftene er klare, har Vegdirektoratet anmodet biltilsynet om å se ekstra nøye på følgende:

- ★ rullestolen og personen som sitter i den skal sikres med separate festeanordninger til bilens karosseri
- ★ rullestolen skal festes både i for- og bakkant
- ★ personen skal sikres med midjelbelle, men helst med 3-punkts sikkerhetsbelte. Sikkerhetsutstyr for personen må imidlertid være montert
- ★ materialet i belter og bånd må ikke forringes vesentlig ved bruk

- ★ festeanordningene må tåle en rimelig belastning
- ★ hodestøtter bør forefinnes.

Nytt system for trafikktegn

Fra 1983 er et nytt system for trafikktegn tatt i bruk her i landet, melder Vegdirektoratet. Systemet bygger på moderne datateknologi, og er delvis utviklet i direktoratet. Opplegget vil være ferdig utbygget i 1985.

Det tekniske utstyret består bl.a. av en datahukommelse (trafikktegn), som allerede er montert på dagens tellesteder, og en datakoffert som i virkeligheten er en mindre datamaskin. I tillegg kommer en kassettpiller og en lagringsenhet for data.

Trafikktegnsystemet gir vegvesenet bedre trafikkdata, og innebærer at antall faste tellesteder blir utvidet fra 50 til omlag 80.

Ulykkesårsak

Fra Vi og Vårt som utgis av Storebrand/Idun, har vi sakset denne historien:

En av våre forsikringstagere var på veg til sitt landsted med kone, barn,

kanarifugl og katt. Kanarifuglen i bur og katten i kurv.

Katten kom seg ut av kurven, og ved et lyskryss klarte føreren ikke å stoppe på rødt lys, men kjørte inn i bilen foran.

Under spørsmålet «hva var årsaken til uhellet» på skadeskjemaet ble det svart: «Katta lå under bremsepedalen».

★★★★★★★★★★★★★★★★

Takk for meg

Valgets kval er ikke lette å hanske med.

Da jeg sa opp som informasjonssekretær og redaktør av Rygjavegen, hadde jeg måttet foreta et valg, og avgjørelsen ble ikke tatt uten kvaler.

Arbeidet i etaten har vært uhyre interessant og givende, og jeg tar med meg en rekke gode minner og erfaringer.

Over alt er jeg blitt mottatt med åpne armer, det er jeg meget takknemlig for.

Uten å nevne noen spesielt vil jeg takke alle jeg har vært i kontakt med (og jeg tror det er de fleste i etaten) for en hyggelig tid.

Ole Handeland

Storaa Bro, Aardal



Bygdevei Mæla — Ullestad bro.

Mastebro med 4 master dækket med russisk næver og enkelt plankedække.

Brobanens længde: 66,00 m. Kjørebredde: 2,27 m. Brodækket bredde: 2,50 m.

Rækværk med 1 trærekke og 2 strænge. Høide fra almindelig vandstand til brobanen omtrent 2,25 m.

Broen blev underkastet en større reparation i 1900, da søndre del i en længde af omtrent 38 m. blev helt ombygget. Nordre del blev ombygget i 1911.

Hel ombygging i forbindelse med anlægget Bjørheimsbygd — Årdal.