



RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Stortinget sin «julegave» til Statens vegvesen Rogaland, godkjenning av Rennfast-prosjektet, blir feira med stor kake på vegsjefens kontorer. Ved bordet står dei 4 som nå arbeider i prosjektgruppa for Rennfast. Frå venstre: Ivar Hebnes, Bjørn Chr. Grassdal, prosjektleder Tor Geir Espedal og Leif Lindefjell.



STATENS VEGVESEN

125 ÅR

-FOR BETRE TRANSPORT

AV INNHALDET:

- Biltilsynet si Ølen-avdeling
- Landfast mellom Bokn og Tysvær
- Status for motorvegutbygginga
- Ny E18 gjennom Stavanger



RYGJAVEGEN

Nr. 1 - februar 1989

Redaktør
Harald Sel

Redaksjonsekretær
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Georg Eie
Tormod Nag
Irene Stangeland
Ole Tamburstuen
Solveig Yndesdal

Layout
Harald Sel

Omslag
Design & Reklame

Sats og trykk
Allservice A/S

For- og baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1500 eksemplar

INNHALD

- 2 Helsing frå vegsjefen
- 3 Interessant å arbeide med vedlikehold?
- 4 Rennfast godkjent i Stortinget
- 5 Delåpning av Frekasund bru og veg over Ognøy
- 6 E 18 — Motorvegen Stavanger — Osli
- 8 Ny E 18 i Stavanger sentrum
- 10 Ny E 76 Skre - Toskatjønn
- 11 Biltilsynet si Ølen-avdeling
Storlygaren
- 12 Trafikkulykkene i 1988
- 14 Intervju med tidl. vegmeister Robin Kleiberg
- 15 Atten nye rundkjøringer i 1989
- 16 Chester har fylt 60
Personalnytt
- 18 Boknprosjektet — Status ved årsskiftet
- 19 Strålemiljø ved skjermterminaler
- 20 Kvalitetssikring inn på dagsorden
- 21 Kryssord
- 22 Brei bru og sikker skuleveg på Hognestad
Gang- og sykkelveg forbi Stokkastrand skole
- 23 Penger til skiltvedlikehold
Mi meining
- 24 Vegvesenets registrering av ulykker
- 25 Når vi informerer for lite
Arbeid på «Den Vestlandske hovedvej» i 1923
- 26 Nicotina i medvind og motvind
- 28 Resultatbonus
- 29 Biltilsynets fellesmøte -88
Tillitsvalgtes spalte
- 30 Sysselsettingsstrategien
Utbetring av E 18 i Dalane
- 31 «Nye» Rygjavegen og «vårt 4. hovedmål»

Helsing frå vegsjefen

Eg vil gjerne i dette fyrste nummer av Rygjavegen for i år få helsa til alle tilsette i vegvesenet i Rogaland, og våre pensjonister, med takk for det gamle og eit godt nyttår.

Me går inn i eit spanande og truleg også eit vanskeleg år med mange utfordringar til oss alle.

Eg er ikkje det minste i tvil om at me saman kan greie dette, enten det nå dreier seg om å spare inn pengar i fylket eller å setja i gang med det største vegprosjektet som nokon gong er bygd her i fylket (Rennfast).

Eg har nett fylt 60 år, og eg fekk då mange helsingar, gavar, blommar og gode ord frå mange av dykk. Eg takkar alle for dette, det varmar og gjev mot til å stå på vidare, også for ein 60-åring.

Arvid Daniel

Interessant å arbeide med vedlikehold?

Av vedlikeholds sjef Per Kydland

I det øyeblikk dette leses går jeg ut fra at Hamre er tilbake i stolen som vedlikeholdssjef. Det har vært interessante og givende 1 1/2 år i denne stolen, selv om det har falt sammen med de store nedskjæringene på fylkesvedlikeholdet.

Innstrammings tiltak og sysselsettingsproblemer har vært gjennomgangstema så og si hele tiden. Jeg vil ikke gå særlig mye inn på nedskjæringene i denne artikkelen. Det utdypet Hamre grundig i forrige nummer av Rygjavegen. Jeg vil kun beklage at det er våre folk ute på vegen, de som gjør sitt beste ut fra de knappe midlene de får til rådighet, som må tåle den verste støytten. Det har de ikke fortjent. Den entusiasme og vilje til å stå på for vegvesenet i vanskelige tider som folkene i utedriften viser har vært imponerende.

Det er mer positivt det som skjer innen riksvegvedlikeholdet. Her ser det ut til at politikerne har skjønnet hvor viktig vedlikeholdet er for å opprettholde god framkommelighet og sikkerhet samtidig som nedlagt vegkapital bevares. Det synes som om Vegdirektoratet bedre har greid å overbevis sentrale politikere enn vi har greid overfor våre fylkespolitikere. Eller er det kun et spørsmål om størrelsen på pengesekken?

Som de fleste innen vedlikeholdet kjenner til, er det kommet en ny håndbok som angir hvilken standard vi skal vedlikeholde riksvegene etter. Denne burde danne et godt grunnlag for å få til en mest mulig ens standard både innen fylket og over fylkesgrensene.

I de sju årene jeg har vært på vedlikeholdsavdelingen har jeg ofte fått spørsmålet: kan det være interessant å arbeide med vedlikehold? Det må da være mye mer spennende å arbeide f.eks. med anlegg, hvor en ser resultater av arbeidet. Mitt svar etter å ha vært innom alle tre tekniske avdelinger på vegkontoret, er at jeg finner vedlikeholdsavdelingen som den mest interessante. Innen såvel økonomi-



styring som forvaltning og teknologi er det mange utfordringer. I det siste er det asfaltteknologi, og økonomi i forbindelse med anskaffelse av nytt asfaltverk i Vadla, som har vært mye oppe til diskusjon. I skrivende stund vites ikke om anskaffelsen er gått i orden, men jeg har ikke hørt om en person innen vegvesenet i Rogaland som har gått imot eller er skeptiske til dette. Det som er synd er at ildsjeler som har vært med å drive dette fram, offentlig via bl.a. avisinnlegg nærmest er blitt beskyldt for å fare med fanteri og løgn, noe som i høyeste grad er feil og ufortjent. Jeg tror vi har grobunn og grunnlag for å drive økonomisk og kvalitetsmessig godt både på produksjons- og leggesiden.

For å se litt lenger framover, vil ord som målstyring og kvalitetssikring gå igjen i mange sammenhenger, også innen vedlikeholdet. Vi må bli bedre til å dokumentere at vi driver på en god og effektiv måte. Det nye styringssystemet i vegvesenet som ventelig vil bli innført tidlig på 1990-tallet, vil i høy grad berøre oss alle og ikke minst vedlikeholdet. Alle er ikke like begeistret for større omveltninger i sine daglige gjøremål, men det er noe vi alle må igjennom av og til, enten vi vil eller ikke.

Rennfast godkjent i Stortinget

Rogaland-vegvesenets største utfordring

Tekst: Tor Geir Espedal Foto: Harald Sel



Godkjenninga av Rennfast i Stortinget ble feira med stor Rennfast-kake på vegsjeffens kontorer. Vegsjeff Chester Danielsen vifter med det «gullkantede papir», Stortingsvedtaket om Rennfast-prosjektet.

Torsdag 15. des. 1988 vil for all framtid stå som en merkedag for Statens Vegvesen Rogaland. Denne dagen vedtok Stortinget å gi tillatelse til bompengefinansiering av Rennfast.

Det er tidligere inngått en rammeavtale med en bankgruppe av DNC, Rogalandsbanken og Hetland sparebank for finansieringen av prosjektet, forutsatt at Stortinget godkjente bompengeneinnkrevingen. Det som nå gjenstår er planer og grunn, noe det jobbes intenst med i prosjektgruppen for Rennfast.

Prosjektet vil bli den til nå uten sammenligning største utfordringen Statens vegvesen Rogaland har vært stilt overfor.

Investeringene vil hovedsakelig fordele seg over tre år, 1990, 1991 og 1992. På grunn av at prosjektet blir 100 % privatfinansiert, vil byggelånsrenter være en viktig faktor man må ta hensyn til. Det er derfor utarbeidet en foreløpig tidsplan der byggearbeidene utføres så sent som mulig opp til åpning av anlegget fordi byggelånsrentene dermed blir lavest mulig.

Dimensjonerende for byggetiden vil være Byfjordtunnelen som vil ha en byggetid på snaut 3 år.

Investeringer

I løpende kroner vil investeringene øke fra 150 mill. kr. i 1990 til 238 mill. kr. 1991, mens 1992 vil bli toppåret med 390 mill. kr. i investering.

Når anlegget er ferdigstilt og alle regninger betalt vil finansieringsselskapet ha en total gjeld på 1035 mill. kr (inkl. byggelånsrenter). I fem år vil gjelden bare øke fordi rentene er høyere enn inntektene. Etter ca. 5

være nedbetalt og trafikken kan kjøre ulhindret uten å betale bompenger.

Anleggsstart

Dersom forutsetningene i framdriftsplanen holder vil anbudene på første del av anlegget gå ut like etter sommerferien i år.

Anlegget vil bli startet opp til høsten med noen mindre arbeider i egen regi, mens de store entreprisene starter opp like før eller omkring årsskiftet 1989/90.

Entreprise og egenregi

Det er naturligvis tunnelene under Byfjorden og Mastrafjorden som er de store kostnadsstunge elementene i Rennfast. I tider med liten aktivitet på bygg- og anleggssektoren ventes det stor konkurranse om entreprisene som omfatter tunnelbyggingen. Det er å håpe at dette gir seg utslag i lavere priser. Det vurderes også seriøst å drive en tunnelstøff i egenregi. Dette vil i tilfelle bli tunnelstøffen som blir drevet fra Bergje på Rennesøy. Bygging av 8,2 km veg over Rennesøy sammen med ferjeleiet i Mortavika er en oppgave som passer godt for vegvesenet som hovedentreprenør. Tidligere erfaringer fra bl.a Bokn-prosjektet tyder på at Vegvesenet på slike anlegg kan drive både rasjonelt og billig ved hjelp av underentreprenører og innleide maskiner og folk.

Arbeidet på Rennesøy vil ventelig ta til i første halvdel av 1990.



Før Stortingsbehandlingen av Rennfast var samferdselskomiteen på befaring i Rennesøy. I denne sammenhengen ble det også holdt møte med orientering om prosjektet på Utstein kloster. På bildet ser vi fra venstre: Stortingsrepresentant Peder Ås, leder i samferdselskomiteen, Oddrun Pettersen, fylkesordfører Arne Rettedal og nestleder i samferdselskomiteen Lars Lefdal.

Bokn-prosjektet

Delåpning av Freakasund bru og veg over Ognøy

Tekst og foto: Rune Sandven

Onsdag den 21. desember 1988 ble brua over Freakasundet erklært åpnet av ordførerne i Bokn og Tysvær kommuner. For første gang var det knyttet fast samband mellom de to kommunene.

Brua

Arbeidet med Frakasund bru (280 m) ble startet i november 1987. Hovedentreprenør var Stoltz Røthing A/S, Haugesund. Som sideordnede entreprenører hadde de med seg Taugbøl & Øverland som prosjekterte brua, og Meråker industrier som leverte stålbejler og diverse ståldeler.

Brua ble bygget som en totalentreprise med en anbudssum på ca. 26.0 mill kr. Selve konstruksjonen er et samvirke mellom stål og betong. Betongdekket hviler på to parallelle stålbejler som igjen hviler på utstøpte stålpeler som er rammet til fjell. De lengste pelene er på 54 meter.

Arbeidet fulgte framdriftsplanen hele tiden, og brua var ferdig til avtalt tid, den 12. desember 1988.

Totalt kostnadsoverslag i 1987-kroner var beregnet til 31,9 mill. kr. Pr. 1/1 1989 er det medgått 30,2 mill. kr. Det ser ut til at vi vil ha noen kroner igjen når alle regninger er betalt.

Kostnadsoverslaget i 1987-kroner var beregnet til 15,2 mill. kr. Pr. 1/1 1989 er det medgått 10,3 mill. kr. Når alle arbeider er utført vil det fremdeles være penger igjen på denne porsellen.

Vegen

Vegarbeidet på Ognøy ble startet i mai 1987. Etter at alt sprengningsarbeid var utført i løpet av februar 1988 stoppet vi delvis for å konsentrere oss om Austre Bokn. I oktober startet vi for fullt igjen med utlegging av forsterkningslag, bærelag og oljegrus. Det eneste som gjenstår nå er oppsetting av rekkverk. Alt vegarbeidet er utført i egen regi, med nødvendig inntak av private maskiner.



Ordførerne i Bokn og Tysvær møttest på brua for å klippe snora og markere at det er knyttet fast samband mellom de to kommunene. Vi ser ordfører Mandrup Hovland, Tysvær, til venstre og ordfører Leif Vatnland, Bokn, til høyre. I bakgrunnen ser vi Ognøy, som ble den første Bokn-øya med fastlandsforbindelse.

Gang- og sykkelveg på Ualand

Tekst og foto: Harald Sel

Refslands-gardane i Lund fekk i fjor haust eit lenge etterlengta sykkelveg-samband til bygdesenteret på Ualand. Ikkje minst har dette betydning for ungane, når dei skal fram og tilbake frå skulen. Mjuke trafikantar kan nå heilt unngå å bruka E 18 frå Refsland til Ualand. Farten på denne strekninga

av E 18 blei for eit par år sidan auka frå 80 til 90 km/t. Dette gjorde behovet for gang- og sykkelveg endå større enn tidlegare.

Den nye gang- og sykkelvegen er på omlag 500 meter og har kosta kr. 420.000,-. I første omgang er det ikkje lagt fast dekke. Det vil først koma til våren.

På biletet er Asbjørn Oddane jr. i arbeid med å tromla grusdekket.



E 18 – Motorvegen Stavanger – Osli

Tekst: Torvald Kåre Lone Foto: Torvald Kåre Lone og Harald Sel



Fra åpningen av den nye 4-feltsvegen på E 18 i fjor høst. Den nye Auglendstunnelen t. v. fra sørsiden. På bildet ser vi fire sentrale personer bak anleggsarbeidet. Fra v.: Paul Stranden, Tom Espeland, Endre Kulleseid og Odd Magnar Nerland.

15 km motorveg bygget

Siden motorveganlegget E 18 Stavanger – Sandnes ble tatt opp til bevilgning i 1967, er det til nå bygget og satt under trafikk i alt ca. 15 km motorveg mellom Stavanger og Sandnes. Av disse er ca. 11,4 km 2-felts B-motorveg, mens ca. 4,6 km er 4-felts A-veg.

Den siste strekningen av 4-feltsvegen ble forlenget den 20. oktober 1988 med ca. 1,6 km i forbindelse med byggingen av vestre tunnelløp på Auglendshøyden i Stavanger.

I gjennomsnitt er det bygget i underkant av 1 km veg årlig siden anlegget startet. Framdriften har til tider vært laber under byggingen i Stavanger og Sandnes, grunnet manglende dekning av reguleringsplaner.

Fra statens side har både planlegging og bevilgninger til E 18-anlegget hatt topp prioritet. De vanskelighetene man har hatt, og fortsatt har i Sandnes, på det overordnede og reguleringsmessige nivå, har sin forklaring i at anlegget ofte går gjennom tett befolkede byområder både i Stavanger og Sandnes.

Formålet med motorvegen er å avlaste eksisterende overordnet vegnett og sekundærvegnettet. Men utbyggingen har gått så langsomt, at den avlastningen man på planleggingsstadiet hadde for øyet, etter hvert er

blitt spist opp av trafikkøkningen. Trafikken på det øvrige riksvegnettet mellom Stavanger og Sandnes har aldri vært så stor som i dag.

Utbyggingen i Sandnes

Siden hovedplanen for hovedvegnettet i Sandnes ble vedtatt i 1883, er det bygget og satt under trafikk ca. 4 km 2-felts motorveg i Sandnes. I tillegg til dette er nærmere 10 km øvrig vegnett og omkring 5 km gang- og sykkelveger opparbeidet. Til sammen har dette kostet ca. 155 mill. kr.

I de siste par vegplanperioder er det investert for rundt 100 mill. kr direkte til E-18 i hver 4-årsperiode i Sandnes. Dette utgjør ca. 25 % av årlige disponible midler til riksvegnett i Rogaland.

Arbeid på gang

I dag pågår bygging av parsell Sandve – Hove i Sandnes. Byggingen startet sent i 1987. Parsellen vil være klar til åpning tidlig etter sommerferien i 1989. Strekningen er ca. 1,3 km lang. Kostnadsoverslaget er totalt 64 mill. kr. I dette inngår bl.a. 2-planskryss på Hove mellom E 18 og fremtidig ny Rv. 13 mellom Hove og Vatnekrossen, Kvelluren bru over Storaana og en 300 m lang arm av fremtidig Rv. 13 mellom ny E 18 og eksisterende E 18 på Hove. Byggingen av 2-planskrysset på Hove er utsatt inntil planene for parsell Hove – Osli er avklart.

Trafikkforholdene i Sandnes

Etter at motorvegen mellom Lura og Sandve er utbygd, har Sandnes sentrum fått en betydelig reduksjon av gjennomgangstrafikken.

Når parsell Sandve – Hove åpner til høsten, vil forholdene for sentrumstrafikken bli maksimalt forbedret som følge av ny E 18 utenom Sandnes sentrum. Vi regner med at eksisterende E 18 mellom Hove og sentrum får en avlastning på 5 – 8000 kjøretøyer på årsbasis. Den sterkt belastede Oalsgata med mye kødannelse i rushtiden, vil bli avlastet med 2-3000 kjøretøyer i døgnet, d.v.s. 12 – 20 % i forhold til dagens trafikk.

Den midlertidige omleggingen av eksisterende riksveg 13 ved Vågen til ny Gravarveg, vil føre til at noe av avlastningen i Oalsgata blir spist opp av trafikk fra Rv.13. Dette vil imidlertid igjen kunne avlaste den sterkt miljøbelastede Rv.44, Strandgata langs Vågen, med mellom 1500 – 2000 kjøretøyer i døgnet, eller rundt 10 % i forhold til dagens trafikk.

Kvelluren bru

Etter omfattende forberedelser med bl.a. omlegging av interkommunal hovedvannledning som forsyner hele Stavangerhalvøya med vann, startet arbeidene med Kvelluren bru over Storåna opp for fullt i mai 1988. Fundamenteringsarbeidene ble utført i egen regi før entreprenøren Selmer-Furuholmen slapp til.

Bru ble lyst på anbud etter et omfattende prosjekteringsarbeid hvor

Mye arbeid gjenstår

Utbyggingen av hovedvegnettet i Stavanger - Sandnes har siden 1972 blitt gjennomført av motorveggruppen.

Prosjektgruppen sitt hovedmål ble fastsatt av ledelsen ved omorganisering av gruppen i 1981.



Fra tilstillinga i brakkeleiren på Hove da åpningen av den nye 4-feltsvegen ble feira. Med ansiktet mot, f.v.: Vegsjef Chester Danielsen, hovedtillitsmann Ole Tamburstuen, driftsjef Arne Njå, prosjektleder Torvald Kåre I. one, Ottar Nilssen, Sveinung Espedal, Torleif Samsonsens, Ommund Feed. Med ryggen til: Tor Hetland, Tor Espeland, Endre Kulleseid.

hensynet til miljøet i området og utformingen av brua ble viet stor oppmerksomhet. Brua har et areal på 5065 m² og en lengde på 340 m fordelt på 14 spenn. Tverrsnittet er et 14 m bredt, spennarmert og plate-tverrsnitt med vinger. Søylene er rektangulære, 3 m brede med avrundet kapitel i toppen. Brua får 3 gjenomgående kjørefelt med ordinært brukverk og en enkel støyskjerm av trebord mellom kantdrager og rekkverksskinne.

Det kom inn 6 anbud, som varierte mellom 14,6 og 20,3 mill. kr. Totalt vil brua koste rundt 19 mill. kr., hvorav Sandnes kommune dekker 1 mill. kr. i særbidrag etter avtale om forlengelse av brua.

Entreprenearbeidene var opprinnelig beregnet å ta 70 uker. Nå ligger entreprenøren over en måned foran tidsskjema, slik at brua kan være ferdig før ferien 1989.

Egenregiarbeider

Arbeidene med vegparsell Sandve - Hove utføres i egen regi, slik som for de tidligere parseller. På parsell Sandve - Hove har vi hatt en bemanning på fra 3 - 5 mann i driften i

1988. Denne vil bli økt noe i 1989 frem mot ferdigstilling og åpning etter ferien. Arbeidene med denne parsellen har også gått meget bra. Vi ligger an til å kunne sette parsellen under trafikk flere uker tidligere enn planlagt.

I tillegg til egenregiarbeider på E 18 i Sandnes har motorveggruppen gjennomført en rekke større og mindre egenregiarbeider både i tilknytning til og utenfor hovedvegnettet i Sandnes. I denne forbindelse kan nevnes utvidelse av E 18 i Stavanger til 4-felts på strekningen Auglend - Hinna bru i perioden 1986 - 1988 til en samlet kostnad på ca. 27,5 mill. kr. inkludert den ca. 350 m lange Auglendstunnelen.

Utenom arbeidene på E 18 pågår det nå arbeid i egen regi med omlegging av Rv. 13 i Vågenområdet mellom Havnegata og Høylandsgata. Det arbeider 4 - 5 mann på dette anlegget. Det er midlertidig omlegging av Rv. 13 som omfatter opparbeidelse av ca. 700 m riksveg med ca. 1350 m gang- og sykkelveg og fortau. Arbeidene er kalkulert til 4,7 mill. kr og vil bli ferdigstillet samtidig med parsell Sandve - Hove.

Målsettingen er at prosjektgruppen skal forestå planlegging og bygging av ny E 18 og ny Rv. 13 i Sandnes.

Denne hovedmålsettingen er ennå ikke på langt nær nådd. Når parsell E 18, Sandve - Hove åpner til høsten, vil fortsatt investeringer på til sammen ca. 130 mill. kr gjenstå for å etablere vedtatt vegnett på E 18, strekningen Hove - Osli og Rv. 13, Vatnekrossen - Hove.

4. felts Hinna - Stangeland

Det er dessuten forutsatt at 4-felts A-veg bygges fram til Rv. 509 på Stangeland i Sandnes. Til dette trengs en investering på grovt regnet 150 mill. kr. Midler over statsbudsjettet er ikke foreslått avsatt til dette i løpet av de neste 2 vegplanperioder. Dersom det ikke kan skaffes nødvendige midler til denne utbyggingen, kan vi frykte at kø, forsinkelser, dårlig transportøkonomi og økt ulykkesfrekvens både på overordnet og underordnet vegnett blir et stadig større problem, dersom trafikkøkningen fortsetter.

Hove - Osli

Parsell Hove - Osli er ca. 2,8 km lang og er kostnadsregnet til vel 60 mill. kr eksklusiv 2-planskryss på Hove mellom E 18 og fremtidig Rv. 13, Hove - Vatnekrossen. Det var opprinnelig planlagt at anleggsarbeidet med denne parsellen skulle starte i 1989 og være avsluttet senest 1992.

Tunnelalternativer

I juni 1987 måtte imidlertid detalj- og reguleringsplanleggingen stoppes på grunn av vedtak i Sandnes bystyre om å undersøke nye trasealternativer i forhold til vedtatt hovedplan av 1983. Den 15. desember 1987 fulgte så Sandnes bystyre opp sitt eget vedtak ved å be om geologiske og geotekniske undersøkelser for å få vurdert 3 tunnelalternativer gjennom Presthei/Håbafjell. Bakgrunnen for bystyrets forslag var å utrede kostnadene ved å legge deler av parsellen i tunnel for å begrense eventuelle miljø og trafikkulempen rundt området ved Stokkelandsvatnet og i boligutbyggingsområdet Bogafjell.

Utredningen ble forholdsvis omfattende, og ble lagt fram for administrasjonen i Sandnes den 5. september i fjor. Det ble slått fast at tunnelalternativene kostet mellom 32 og 42 mill. kr. mer enn vedtatt hovedplanalternativ.

Ny E 18 i Stavanger sentrum

Brikkene på plass i mangesidig prosjekt

Tekst: Gunnar Nærum Foto: Gunnar Nærum og Harald Sel

Det nærmer seg ett år siden byggearbeidene startet på strekningen fra Løkkeveien til Bergjeland og snart to år siden tunnelen under Storhaug ble påbegynt.

Ikke så rent få har fått føling med byggearbeidene, enten på grunn av ryster ved sprengning, støy fra peleramming eller som trafikanter gjennom anleggsområdet. Hovedinntrykket er at folk flest viser forståelse for ulempene som et stadium underveis til det bedre. Og hovedlinjene i veganlegget avtegner seg etter hvert stadig mer tydelig.

Grovt sett består anlegget av følgende deler:

- tunnel under Storhaug
- bru over Kongsgata og jernbaneområdet, i fellesprosjekt med nytt parkeringsanlegg for Stavanger kommune
- byggverk i Kannik (konstruksjoner for g/s-trafikanter)
- veg/vann og avløp/kabelarbeider.

Arbeidet med tunnel og brukonstruksjoner utføres av entreprenører. Alt øvrig vegarbeid og all omlegging og nylegging av vann- og avløpsledninger og kabler utføres i egen regi.

I det etterfølgende er det gitt en omtale av disse hoveddelene.

Tunnel Storhaug

Gjennomslagssalven for den 560 meter lange fjelltunnelen ble avfyrt den 22. august i fjor.

Fjellsikringsarbeidene har fått mindre omfang enn forutsatt. Det er foretatt full utstøpning i begge ender (pga. liten overdekning, ned mot 3,5 m) og på et parti nær midten (svakhetsone), tilsammen ca. 30 meter. Noen partier på i alt 150-200 m² er sikret med sprøytebetong, og det er innsatt i alt ca. 500 bolter.

Det har vært relativt få henvendelser om skader av nevneverdig omfang, i forbindelse med tunnelarbeidet, og av disse har entreprenøren tatt ansvaret for det meste. Etter vår oppfatning har den grundige forhåndsregistreringen av bebyggelsen (ca. 200 hus) vært en nyttig investering.

I begge forskjæringene blir det bygd kunstig tunnel/vegkølvert av betong med samlet lengde 145 meter. Det er forutsatt overfylling og ny bebyggelse oppå.

Vegdekket skal utføres av høyfast betong med 26 cm tykkelse.

Tunnelarbeidene utføres av Kruse Smith Stavanger A/S som hovedentreprenør.

Jernbaneområdet

Mer enn 80 % av det opprinnelige åpne jernbaneområdet er i ferd med å bli overbygd. I tillegg til P-anlegget (500 plasser på to plan) og vegområdet (5600 m²) kommer nybygget langs Jernbaneveien (terminalfunksjoner og forretningslokaler) og danner en naturlig avslutning mot Breiavatnet.

Fundamenteringsarbeidene viste seg å bli mer tidkrevende enn forutsatt. Bl.a. på grunn av problemer

med rammeutstyret tok det rundt et halvt år å slå ned 140 grove stålrørspeler (diam. 500-600 mm). Slagstøyen var merkbart plagsom for omgivelsene, som vi på anleggskontoret i Kongsgata også er en del av.

Det er grunn til å berømme NSB for svært godt og smidig samarbeid ved overbygging av jernbanesporene.

Aker Entreprenør A/S er hovedentreprenør for arbeidet med bru og P-anlegg.

Myke trafikanter

St. Olav g/s-bru fra Sykehusområdet til St. Olavsgate er ferdig og tatt i bruk. I krysset ved Muségata pågår bygging av den tredje av i alt fire armer i g/s-undergangen. Ved Løkkeveien er vestre rampe ved Telebygget og mesteparten av g/s-undergangen ferdig støpt.

Betongarbeidene utføres av Hogstad A/S som hovedentreprenør.



Daværende varaordfører i Stavanger, Bjørg Hermansen, og vegsjef Chester Danielsen utløser gjennomslagssalven for den 560 meter lange Storhaugtunnelen den 22. august i fjor.

Egenregi

Alle vegarbeidene utenom tunnel og betongkonstruksjoner blir utført av vegvesenets egne mannskaper.

Omlegging og nylagging av kabler, ledninger og rør blir foretatt i nært og godt samarbeid med de respektive offentlige etater. Vegvesenet utfører også fundamenteringsarbeidene for g/s-konstruksjonene i betong i Kannik.

All regulering og omlegging av trafikk blir også foretatt av vegvesenet.

Vi har inntrykk av at bilistene synes det tas for mye hensyn til fotgjengerne, mens de myke trafikantene mener at bilistene prioriteres på deres bekostning. Kanskje det betyr at vi har lyktes med å fordele de uunngåelige ulemper.

Hensynet til trafikkavviklingen medfører også betydelige ulemper for anleggsdriften. Nok en gang blir det bekreftet at enhetsprisene for arbeidsprosessene er langt høyere i bystrøk enn ute på landsbygda.

Bygging for andre

I søndre landkar for St. Olav g/s-bru over Kannik er det for byingeniøren i Stavanger bygd et overløpsarrangement for kloakk, med forutsatt skråsjakt til den nye kloakktunnelen fra Hillevåg til Bjergsted.

Direkte i tilknytning til g/s-undergangen i krysset Kannikgata — Muségata bygges lokaler (510 m²) som Stavanger Næringssekskap A/S skal overta. Arealene forutsettes utparsellert til forretningsvirksomhet m.v.

I østre landkar for bru over Kongsgata bygges en større transformatorstasjon (750 m² i 2 1/2 etasjer) for Stavanger Energiverk.

I tillegg legges det ned et stort antall trekkerør i E 18-traséen til fremtidig kabelbehov (mer enn 20 km i alt) for alle aktuelle etater og interensenter.

Grunnervervet

Etter god innsats av folk fra vår egen grunnseksjon og fra kommunens eiendomsavdeling har grunnen lykkeligvis overalt blitt overtatt eller tiltrådt til ønsket tidspunkt. Praktisk tatt alle avtaler eller skjønn ble inngått mens prisnivået på grunn og bygninger lå på høyeste nivå. Det forutsatte salg av restarealer og tomtene i tunnelforskjæringene (oppå vegkullerverter i betong) pågår for tiden, mens etterspørselen er meget liten og prisnivået betraktelig redusert.

Kvalitetssikring

Hovedentreprenørene på anlegget er iflg. kontraktsbestemmelsene pålagt å følge en relativt detaljert kvalitetssikringsplan. Til tross for nokså



Oversiktsbilde for anleggsområdet fra Kannikkrysset og jernbaneområdet. 80 % av det tidligere åpne jernbanekrysset blir overbygd. Her blir det m.a. parkeringsanlegg med 500 plasser og bussterminal i tillegg til brua.

Helt til høyre på bildet ser vi munningen for tunnelen gjennom Storhaug.

streng oppfølging fra vår side er det ikke alltid like lett å få planen til å bli fulgt.

Som et ledd i den totale kvalitetssikringen utfører vegvesenets eget laboratorium bl.a. en ganske omfattende betongkontroll. Og de viktige pelearbeidene på jernbaneområdet ble fulgt opp av laboratoriet på en ypperlig måte.

Miljøet

Kannikparken blir beskåret øverst og utvidet nederst og får etter utbyggingen et samlet areal som er ubetydelig mindre enn tidligere. Etter planen skal fontenen «Gutten og havfruen» flyttes ca. 40 meter nedover og bekken lukkes på samme strekning. Til gjengjeld skal bekken føres åpen ned til og gjennom undergangen i krysset ved Muségata og ut i Prestegårdsparken.

Alle trapper skal belegges med granittheller, og det er planlagt granittkledning på relativt store veggflater i undergangen ved Muségata.

Deler av g/s-traséene skal belegges med rødlig farget belegningsstein av betong. Toppen av rekkverk og vegger i betong skal påføres en spesiallaget avrundet betongstein med samme fargetone som belegningssteinen.

På E 18 og P-anlegget sett under ett skal det plantes 320 trær med opp til 5 meters høyde og ca. 4.700 busk-

er. Grøntanlegget skal leveres av Sandnes Hage & Anlegg A/S som entreprenør og har en samlet kostnad på ca. 2 mill. kr.

Kostnader

Ut fra totaloverslaget på 132 mill. kr. i 1986-priser er total byggekostnad i løpende kroner beregnet til ca. 156 mill. kr. 90 % av disse, tilsvarende 140 mill. kr., skal tilbakebetales til Stavanger kommune i perioden 1990-95.

Planleggingskostnadene har blitt større og anbudene noe lavere enn forventet. Valg av ny vann- og frostsikringsmetode i tunnelen har medført en ekstrakostnad på ca. 4 mill. kr.

Fram til årsskiftet 1988/89 er det medgått snuutt 100 mill. kr., og det er godt håp om at overslaget vil holde.

Ferdigstillelse

Tunnelen og vegområdet i Kannik blir ferdig til sommeren. Det midtre leddet, brua over jernbaneområdet, har imidlertid pådratt seg en forsinkelse (hovedsaklig pga. den kommunale behandlingen av P-anlegget) som i verste fall innebærer ferdigstillelse i slutten av september i år. Det har foreløpig ikke vært mulig å fastsette åpningsdato for veganlegget.

Ny E 76 Skre - Toskatjønn

Siste biten av Haugesunds nye innfartsveg

Tekst: Tor Kåre Austrheim Foto: Kåre Austerheim og Harald Sel

Mandag 12/12-88 ble det nye anlegget satt under trafikk, en uke før planen. Dette var den siste biten som manglet for at det skulle bli sammenhengende ny innfartsveg fra Grindafjord til Haugesund. Den nye innfartsvegen til Haugesund er ca. 15 km lang og det tok 20 år å bygge den. Bedre sent enn aldri som det heter.

Den siste parsellen, som ble begynt ved påsketider, er på 1700 meter. I tillegg til riksvegen er det også bygd 250 meter med fylkesveg og noe tilsvarende med kommunal veg.

På Skre går vegen gjennom en trang dal. Her er faktisk hele bredden i bunnen av dalen benyttet til vegformål. 4 parallelle veger går gjennom dalen.

I gjennomsnitt har 5-6 mann jobbet på anlegget. Disse har hatt en tøff jobb med å holde tidsfristen, men all ære til gjengen som klarte det til slutt.

Anlegget ble egentlig startet opp i 1985, da som massetak for en tidligere parsell, og det vil ikke bli avsluttet før slitelaget med asfalt blir lagt i



Oversiktsbilde av den nye vegen på sørsida av Toskatjønn fram mot Skre i bakgrunnen.

1990. Dette siste er p.g.a. manglende bevilgninger.

Når anlegget står ferdig i 1990, vil

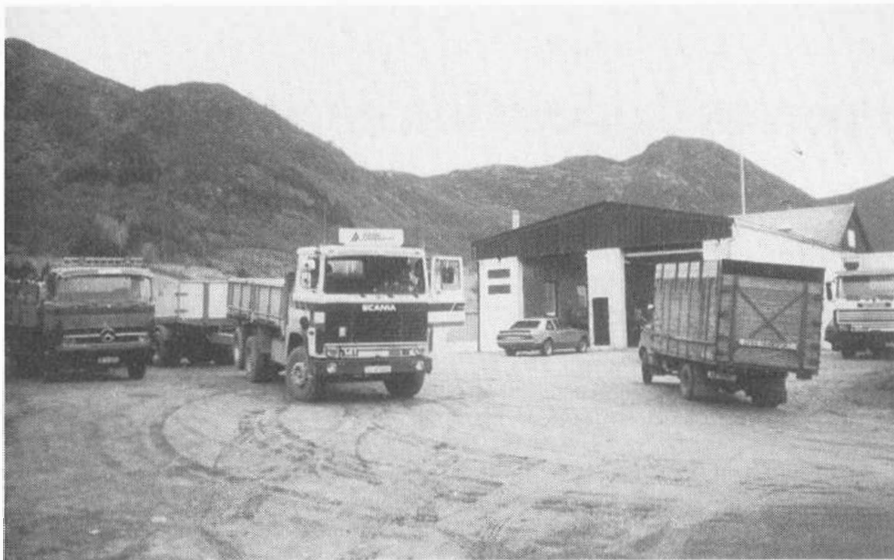
det ha kostet 10,5 mill. kr. i nominelle kroner.

Det er også planer om en videre utbygging av E 76, men bevilgningene til E 76 er stoppet, slik at det er uklart når dette vil skje.



To av arbeiderne under anleggsarbeidet på Skre: Terje Kallekodt (t.v.) og Peder Løe.





Livleg trafikk framfor biltilsynet si avdeling i Ølen.

Biltilsynet si Ølen-avdeling

Romslege lokale og moderne utstyr

Behov for utvida opningstid, meiner Ingolf Berge

Tekst og foto: Harald Sel

Biltilsynet i Rogaland strekker seg over fylkesgrensa. Geografien tilseier at det er meir praktisk for folket i Sunnhordlands-kommunane Sveio, Ølen og Etne å bli betent av Haugesund-stasjonen. Men for Ølen og Etne er også Haugesund langt unna, og mykje tid vil gå tapt om ein skal reisa dit for t.d. å kontrollera bilen.

Sidan 1983 har difor biltilsynet hatt ei avdeling i Ølensvågen. Men forholda har vore heller kommerlege, så det var eit stort framsteg då nye lokale med moderne utstyr kunne tas i bruk i fjor.

Avdelinga i Ølen har opne ein dag i veka. Det er avdelingsingeniør Ingolf Berge som betener avdelinga. Han bur sjøl i Ølen, så dette er ei praktisk ordning både for han og for etaten.

Då me besøkte Berge på arbeidsplassen i Ølensvågen, fekk me til fulle sjå at han ikkje ligg på latsida. Det gjekk unna i eit sett med tekniske kontrollar, avlesing av km.tellarar på dieselbilar og godkjenning av ymse slags kjøretøy. Og ein skal ikke undrast over at Berge har fullt opp å henga fingrane i. I kommunane Etne, Ølen og Vindafjord, som naturleg soknar til avdelinga, er det nesten 10.000 motorkjøretøy.

Berge meiner at opningstida i

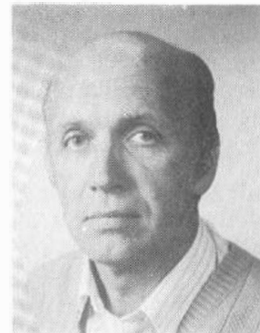
Ølensvågen burde vore utvida til 2 dagar i veka. Dette trur han biltilsynet kan gjera utan at det fører til meirkostnader. Kanskje snarere tvert imot. Leiga for lokalet i Ølensvågen blir den same. Samfunnmessig vil det også vera lønsamt, når færre treng å bruka reisetid til Haugesund for å få utført biltilsyns-tenester, meiner Berge. Han legg heller ikkje skjul på at han pesonleg slett ikkje har noko imot å sleppa arbeidsreisa til Haugesund 2 dagar i veka.



Ingolf Berge i arbeid med teknisk kontrol.



Storlygaren



Ei får ta den om då Biltilsynets Liv Rettedal og mannen kjøpte sin heilautomatisk vaskemaskin. Første gongen dei skulle vaska sto dei med sida av maskinen og fylgde nøye med i heile prosessen. Då sentrifugeringa begynte rista maskinen grovt på seg.

Då kom det frå Liv. — Flytt deg Gunnleif, nå skal han ut på snora.

Etter lang tid på Biltilsynet i Haugesund, sender eg stafetten over Boknafjorden igjen, til Marit R. Øverland ved Vegkontoret.

Gunnar Magnussen

Trafikkulykkene i 1988

Færre dødsulykker, personskadeulykkene som før

Av Arne G. Vasbø
Fig: Bodil Dam Biestad

Ved årets slutt kunne vi konstatere at antallet dødsulykker var lavere enn vanlig. Det var drept 15 på vegene fylket. Det vanlige de siste årene har vært 25-30.

Når det gjelder det totale antall skadde personer, regner vi med tall nær opp til fjorårets 670.

Ved et tilbakeblikk på trafikkulykkene i året som gikk, tar vi i bruk opplysninger hentet fra straksregisteret.

Tallene omfatter bare ulykker med personskade. De er antakelig 15-20 % for lave i begynnelsen av januar når dette skrives.

Dette skyldes et etterslep i innrapporteringen fra politiets side. En del unøyaktighet må sjekkes før opplysningene går inn i registeret.

Vi regner med at tallene er brukbare når det gjelder prosentfordeling av ulykker. Her har vi et korrektiv ved å se på tallene fra i fjor.

I januar 89 hadde vi registrert 417 personskadeulykker med til sammen 518 skadde personer. Det vil si at hver enkelt ulykke førte til at gjennomsnittlig 1.25 personer ble skadd.

Skadde pr. ulykke sier noe om alvorlighetsgraden i ulykken. Tallene varierer fra år til år, fra måned til måned og fra en vegtype til en annen. Her spiller nok tilfeldige variasjoner inn.

Ulykkesnedgang på riksvegene

Vi konstaterer at skadetallet for europaveger og fylkesveger er høyere enn for riksvegene både i 87 og 88. Hvis dette er en tendens som holder seg, kan det være rimelig å stille spørsmål om hvorfor.

På det kommunale vegnettet og privatvegene skjer det stort sett en skade pr. ulykke, og det er snakk om lettere skader.

I 1987 var det 670 skadde og drepte i Rogalandstrafikken. Vi regner med at vi får omlag samme resultat i 88 når de endelige tallene foreligger.

Færre dødsulykker

Vi har registrert 14 dødsulykker i fjor, men dette tallet må nå økes til 15. Ulykkeskader kan regnes som dødsårsak i inntil 30 etterfølgende dager.

Det var omkring 30 dødsfall årlig i 83-86, 25 i 87 og nå altså 15. Det er all grunn til å glede seg over dette resultatet. La oss håpe at tallene også neste år bekrefter at innsatsen for å senke ulykkene nå viser resultat.

På den andre siden er det grunn til å peke på at 15 i forhold til 25 er nok så nær et rimelig statistisk avvik. Det er all grunn til å fortsette kampen mot trafikkulykkene, helst med fornyet innsats.

Det er på riksvegene at dødsulykkene har gått ned, fra 15 i 87 til 5 i år. På det øvrige vegnettet er det små endringer.

Den samme store nedgangen merker vi i aldersgruppen 15-24 år. Der omkom 15 i fjor mot 5 i 88.

Ser vi på førerkategori, var det 5 bilførere og 8 bilpassasjerer færre enn i fjor. Derimot gikk det værre med to-hjuleringene, her ble 3 flere enn i 87 forulykket.

Vi merker oss at 9 ble drept i 50/60-sone og 6 i 80-sone, av disse var 2 fotgjengere og 3 syklister eller passasjerer i 50/60-sonen.

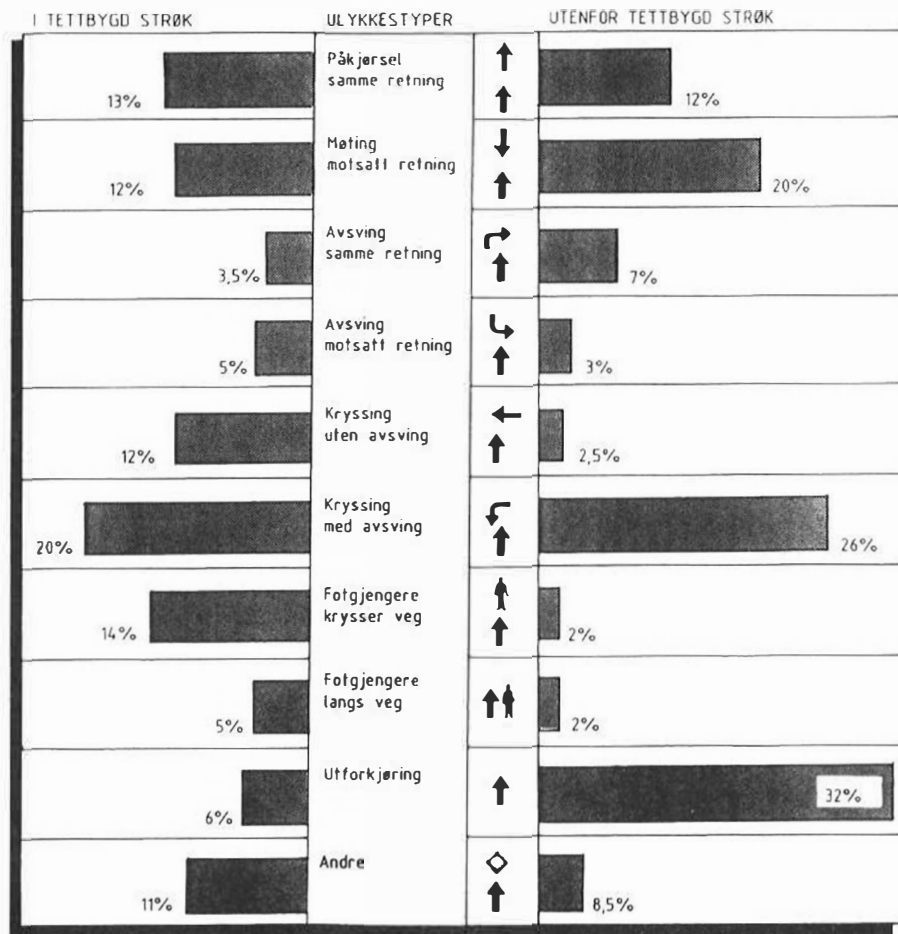
Det omkom 5 i kollisjoner og ved utforkjøring.

Personskadeulykkene

Når vi skal vurdere ulykkene samlet, må vi se mer etter tendenser enn å gi talloppgaver. Vi mangler fremdeles va 20 % av rapportene.

Det første som slår en er at alle skadekategorier «har rykket et hakk til høyre». Det er ikke bare antallet drepte som er gått ned, det er også større andeler enn før «lettere skadet». Hele 83 % hører hittil til denne kategorien i 88.

Det vi vet fra foregående år er at antallet ulykker på riksvegene har gått ned, skadegraden har vært omkring 1,4 personer/ulykke og at ska-



Figuren viser ti ulykkestyper og hvordan de fordeler seg i og utenfor tettbygd strøk.

dereduksjonen først og fremst har vært blant de lettere skadete. Det er for tidlig til å kunne fastslå om utviklingen fortsetter også i 88.

Ungdomsgruppen fra 15-25 år hadde 46 % av skadene i 87, i år ligger de foreløpig på 44 %. Det er altså ikke den samme gode utviklingen å spore her som i andelen drepte. De yngste i gruppen blir skadet på 2-hjulinger, de noe eldre naturlig nok som bilførere og passasjerer.

Ca 39 % av de skadte er mellom 25 og 64 år. Denne aldersgruppa som representerer 40-årsklassen har altså betydelig færre skader enn ungdomsgruppa som representerer 10-årsklassen.

Flest skader i tettbygd strøk

Ca 60 % av skadene skjer i tettbygd strøk. Det er kryssulykkene som dominerer, oftest der to kjøretøy krysser hverandres kurs. I kryssene er også en del fotgjengere innblandet. Det skjer også mange ulykker på rette strekninger og i kurver, da helst som møteulykker, forbikjøring, feltskifte og fotgjengerulykker.

Utenfor tettbygde strøk skjer det mange utforkjøringsulykker, møteulykker og ulykker i kryss. De fleste kryssulykkene skjer i 70/80-soner, utforkjøringene i 80 og 90 mens møteulykkene utenfor tettsteder stort sett skjer i 80-sonen.

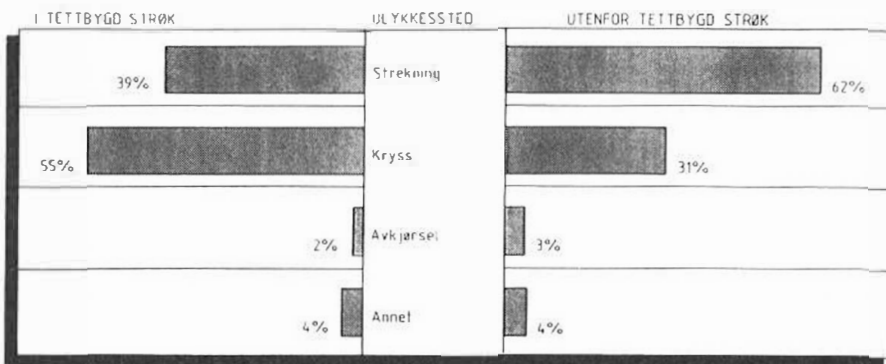
På sikt håper vi at registrene våre om ulykker skal bli stadig bedre. Det er helt klart en oppgave å ta dem mer i bruk. Det vil nok gå et par år til før tallmaterialet blir så stort at vi kan dra full nytte av det, men det er alle rede nå muligheter på en del områder.

De manges innsats

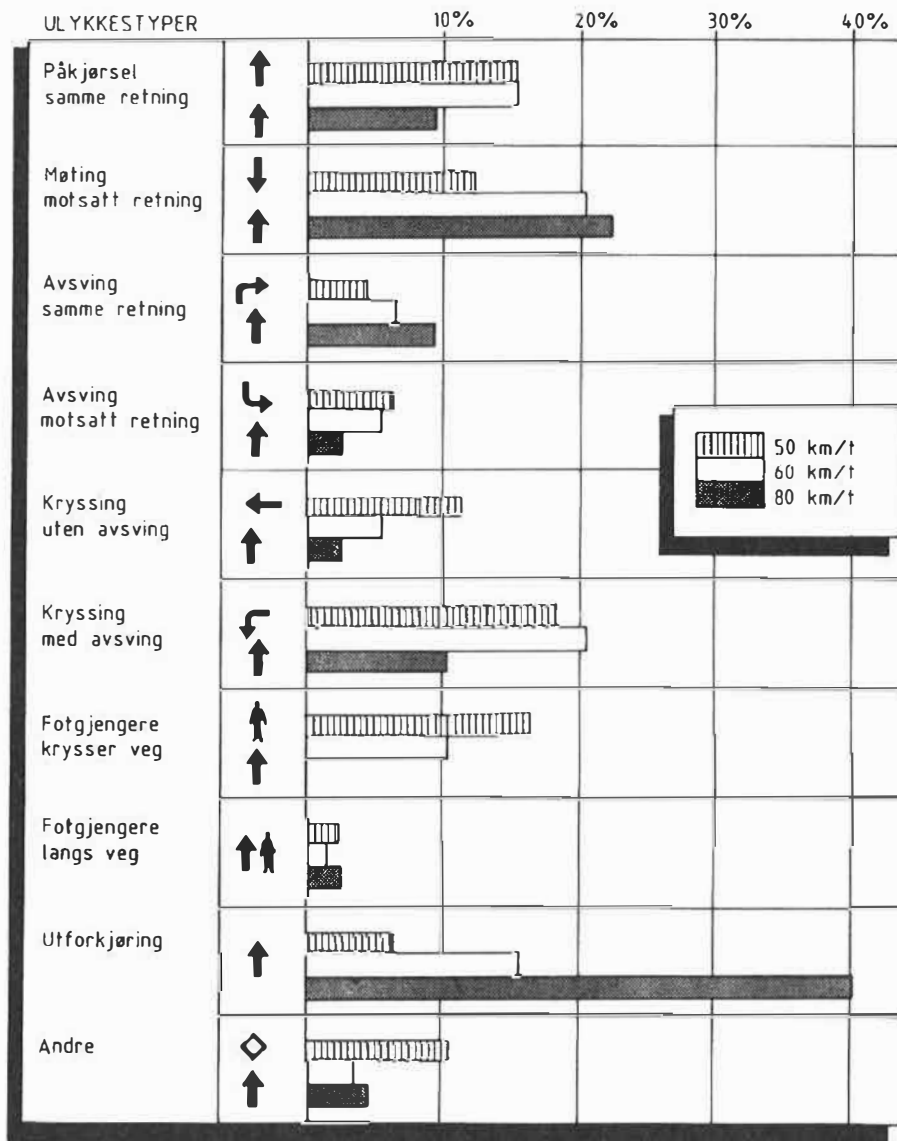
Når ulykkestallet går nedover, har en inntrykk av at svært mange svært hurtig peker på enkeltfaktorer som er utslagsgivende.

Dette vil jeg være forsiktig med. Jeg synes det er for tidlig til å trekke de helt store slutningene på grunn av at vi hadde færre dødsulykker i 1988. Totaltallet personskadeulykker blir omlag som i fjor, det kan være rene tilfeldigheter som har resultert i færre dødsulykker dette året.

Jeg tror på en samlet innsats fra mange gode krefter som arbeider for å fremme trafikksikkerheten. Politiet har økt sin kontrollvirksomhet og derved økt oppdagelsesrisikoen. Mediene bringer omtale om trafikksikkerhetstiltak stadig oftere. Frivillige organisasjoner tar emnet opp og arbeider på mange plan. Vegvesenet fokuserer stadig mer på trafikksikkerheten også ut over vår tradisjonelle bygge- og utbedringsvirksomhet.



Personskadeulykker i 1988. Figuren viser ti ulykkestyper og andelen av dem i 3 ulike fartssoner.



Figuren viser hvor ulykkene i 1988 skjedde i og utenfor tettbygd strøk.

Felles mål

Vi får sette oss mål for det nye året om å samarbeide bedre både internt og utad slik at alle som er opptatt av trafikksikkerhet kan forene kreftene og arbeide ennå mer effektivt for å hindre ulykker.

Samfunnsgevinsten på dette feltet er formidabel. Den personlige gevin-

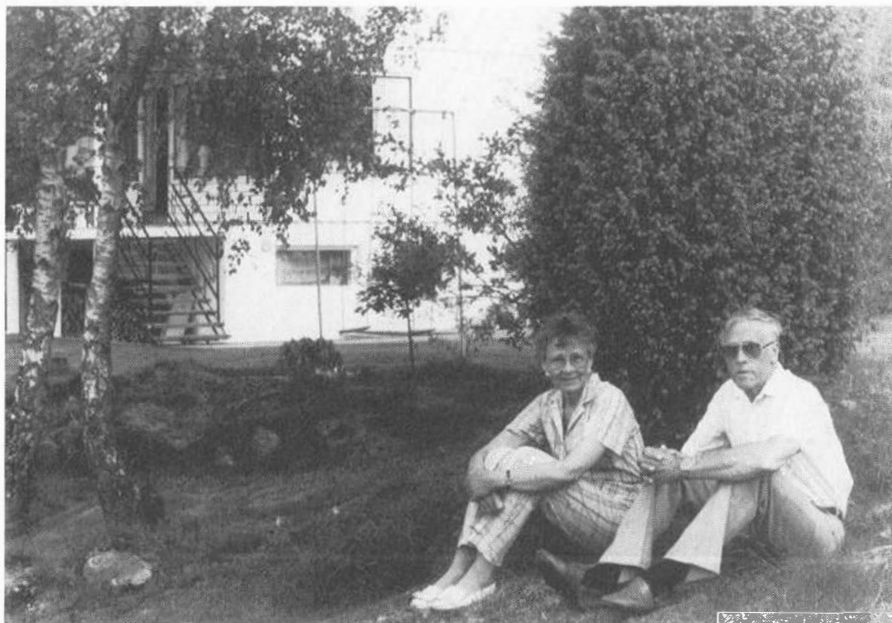
sten er å slippe sorg og savn og skader.

Dette siste er vel i det daglige det viktigste for oss, men der ser ut til at alt for mange ikke har forstått det ennå. Trafikksikkerhet begynner med oss selv. Hvis hver enkelt av oss bare tar oss mer i akt, så vil summen av denne aktsomheten kunne gi store utslag i positiv retning.

Tidlegare vegmeister Robert Kleiberg:

— Eit godt og rikt pensjonistliv

Hard kamp for å reisa seg etter sjukdommen



Elisa og Robin Kleiberg i hagen på eigdommen sin i Nedstrand. Dei bur høgt og fritt og har eit makelaust utsyn over bygda og fjorden.

Intervju: Harald Sel

Dei bur høgt og fritt, Robin Kleiberg og kona hans Elisa. Utsynet frå heimen deira på Nedstrand er slik som ein kan drøyma om, men som få kan få verkeleggjort.

– Ja herifrå kan eg fylgja godt med i det som skjer rundt meg, seier Robin Kleiberg. – Går eg bort på kanten av tomta her, ser eg både Nedstrand sentrum og båttrafikken på fjorden og sjøen vida rundt.

Hjerneblødning

Etter mange strevsame år i vegvesenet, har han i dag god tid til å nytta utsikten. Men på den andre sida har ikkje Robin Kleiberg hatt nokon god og sutalaus overgang til pensjonist-livet.

I 1984 måtte han slutta i arbeidet etter ein hjerneblødning. Han mista mellom anna taleevnen og måtte læra seg å snakka på ny. Også fysisk har han, ved hard trening og sterk vilje, bygd seg opp att. – I dag går det så bra som det kan gå, sier han, – men eg maktar lite kroppsleg arbeid.

Anleggsarbeidar

Robin Kleiberg begynte arbeidet sitt i vegvesenet under krigen på anlegget Nedstrand – Skjoldstraumen. Og bortsett frå eit år som anleggsarbeidar

på Lyse Kraft, blei han verande her like til 1960. Då sette han seg på skulebenken, ved «Teknikken» i Stavanger.

– Oppsynsmann Ole Bertelsen fekk overtala meg til det. Eg var 38 år, og det var helst vanskeleg å få motivert meg for skulegang. Men Bertelsen heldt på sitt. Du skal aldri koma til å trega på det, sa han, opp igjen og opp igjen. Og han hadde rett. Eg har aldri trega på at eg tok denne utdanninga.

Oppsynsmann

Robin Kleiberg kom tilbake til vegvesenet som oppsynsmann for anleggsarbeidet i Ryfylke, frå Vindafjord til Lysebotn. Det var massevis av småanlegg og motorbåt blei brukt til å koma rundt med, fortel han.

– Det var så mange anlegg at for å besøka alle, kunne eg knapt rekka over det på ein månad. Men det gjekk bra. Folk gjorde arbeidet sitt, og det var ikkje nødvendig med så mykje tilsyn. Det var så langt mindre komplisert enn i dag. Maskinar fanst nesten ikkje. Til transport blei det brukt vaggar på skjener, og elles blei nesten alt arbeid gjort med handmakt.

Vegmeister

I 1978 overtok Robin Kleiberg som vegmeister i Haugesund etter Manfred Franson. Han fekk ein lang reiseveg, mellom Nedstrand og Haugesund. Men han seier at han ikkje følte dette som noko stor belastning.

– Tida som vegmeister var veldig interessant. Det skjedde mykje innan vegvedlikehald i desse åra, og eg likte arbeidet. På den andre sida kviler det mykje ansvar på ein vegmeister. Var noko gale, så ringde telefonen. Ein var liksom aldri heilt fri. Forgjengaren min, Franson, sa då han slutta: «Det er akkurat som å bli kvitt ei stor bør.» Eg trur nok eg kan seia det same, seier Robin Kleiberg.

Ein hard kamp har han også hatt etter at sjukdommen slo han ned, og han har klart å reisa seg på ein beundringsverdig måte. Dagleg mosjon, mellom anna ved hjelp av roapparat, er ein viktig del av kvardagen hans nå og han seier sjøl at han lever eit godt og rikt pensjonistliv.



Arbeidskamerater på anlegget Nedstrand – Skjoldstraumen (rv 515) i 1947. Frå venstre: Robin Kleiberg, Lars Djursvoll, Anders Dalva og Thorleif Kleiberg.

Atten nye rundkjøringer i 1989

Færre ulykker og bedre avvikling, viser erfaringene



Rundkjøringa i Meierikrossen på E 18 i Ålgård sentrum. Vegen har stor trafikk og krysset var tidligere sterkt ulykkesbelasta. Dette har bedra seg betydelig etter at rundkjøringa ble bygt i 1987.

Tekst og foto: Nidunn Sandvik

Det har i de senere årene blitt bygget mange rundkjøringer i fylket. Fra den spede begynnelse i 1981, da Rogaland var med i et prøveprosjekt med 8 rundkjøringer i Stavanger-/Sandnesområdet, har vi nå i alt 38. Det er 2 i Haugesund, 3 i Egersund, og resten ligger på Nord-Jæren.

Det vil bli bygd 18 rundkjøringer i 1989.

Årsaken til at rundkjøring som kryssløsning blir brukt så mye er at de har vist seg å gi en svært god trafikksikkerhet og avvikling.

Dette har sammenheng med at kjøremønsteret i en rundkjøring er omtrent som på en envegsregulert veg hvor man kun svinger av og på til høyre. Dette gir mye enklere trafikk-bilde enn de andre krysstypene.

Smidig avvikling

Rundkjøringene likestiller alle vegarmene i krysset. Dette har både fordeler og ulemper. Fordelene er at det blir en smidig trafikkavvikling fra alle vegarmene. Det blir skjelden så lange ventetider at trafikantene tar unødig sjanser etter å ha stått lenge i kø, som for eksempel når man skal svinge inn på en forkjøringsveg ved stor trafikk. En annen fordel er at de gir gode muligheter for U-sving.

En ulempe ved rundkjøringer er at de medfører en nedprioritering av hovedvegen til fordel for sidevegene.

Ved store forskjeller i trafikkbelastningene fra vegarmene, kan det danne seg køer på hovedvegen i rushperiodene. Totalt sett har rundkjøringer imidlertid bedre kapasitet enn andre krysstyper i plan.

Eliminere ulykkespunkt

Rundkjøring er blitt brukt som kryssløsning i flere krysset som tidligere var ulykkespunkt, og så langt har de hatt en svært god effekt.

Rundkjøringene blir utformet slik at alle skal måtte senke farten når de kjører mot den. Dette blir gjort ved hjelp av ledeøyene og sidekantene. Siden alle har vikeplikt er det viktig at farten er lav. Dette er også en av årsakene til at det skjer så lite ulykker i rundkjøringer.

Liten eller stor

Minirundkjøringer er blitt brukt som en nødløsning der det er spesielt vanskelige avviklingsforhold. En av ulempene med minirundkjøringer er at det som regel vil bli dårlig avbøying, slik at det kan kjøres med stor hastighet gjennom krysset, og man får dermed lavere sikkerhet. Det kan dessuten være vanskelig å oppdage dem. I de minirundkjøringene vi har hatt i Stavanger, i Ullanhaugveien og Haukåsveien har det imidlertid gått svært bra, det har ikke skjedd noen ulykker med personskade.

Den mest hensiktsmessige størrelsen på rundkjøringer har vist seg å være en ytre diameter på 30-35 m og sentraløy på 10 - 12 m. Dette er for

eksempel brukt i krysset rv 44 /Forusbeem. Med denne størrelsen får vi god avbøying, slik at farten dempes, det gir plass for store kjøretøy, og gir god avvikling.

Anleggskostnadene for en rundkjøring er omtrent de samme som for et fullkanalisert kryss. Den krever mer areal i selve krysområdet, men ikke så lange oppstillingsfelt.

Bort med signalregulering

I bystrøk med bebyggelse inntil krysset, og der det er stor fotgjengertrafikk, vil fremdeles signalregulering ofte være det mest aktuelle tiltaket. Signalregulerte krysset gir dessuten mulighet for en høy prioritering av hovedvegen der det er ønskelig. Dette er brukt på innfartsåre i andre byer, f.eks. Bergen og Trondheim.

For fotgjengere vil rundkjøringer gi bedre sikkerhet ved kryssing av hovedvegen enn vanlig forkjøringsregulerte krysset, siden farten er dempet.

En del steder med stor fotgjengertrafikk er det brukt signalregulerte gangfelt i forbindelse med rundkjøringer. Disse bør ligge minst 50 m fra rundkjøringen for at bilistene skal bli oppmerksomme på dem, og for å unngå tilbakeblokkering.

Tjensvollkrysset

Tjensvollkrysset i Stavanger er den største og mest trafikerte rundkjøringen vi har. For å bedre avviklingen gjorde vi et forsøk med å merke opp ledelinjer slik at trafikantene skulle holde banen sin og ikke kutte svingen. Vi gjorde videoopptak før og etter dette ble gjort, og oppmerkingen viste seg å gi gode resultater.

Ellers i landet er det også svært gode erfaringer med rundkjøringer, både når det gjelder ulykker og avvikling.

Nye rundkjøringer i år

Rundkjøringer som vi bli bygd i 1989:

E 18 x Rv 13 Hove, Sandnes

E 18 x Rv 509 Motorvegkrysset, Stavanger

E 18, Kannik - Havneringen, Stavanger, 4 stk.

Rv 13 x Dalevegen, Hana, Sandnes
Rv 14 Karmsundsgt., Haugesund, 2 stk.

Rv 44 Bryne

Rv 44, Klepp, 2 stk.

Rv 44 x Rv 505, Gandal, Sandnes

Rv 44 x Gamlevegen og Roald Amundsens gt. Sandnes, 2 stk.

Rv 44 x Sandvikvegen, Stavanger

Rv 44 x Industrivegen, Sola

Fv 395 Grannesveien x Kristine Bonnevis veg

Chester har fylt 60

Vår kjære vegsjef fylte 60 år 2. januar. Dagen ble blant annet markert med en mottakelse på Vegkontoret. Vi gjengir her et utdrag av den talen driftsjef Arne Njå holdt under denne mottakelsen.

Det er nå 60 år siden du ble født. Om ditt liv vet vi at du gikk på gymnaset på Bryne. Du gikk ut av NTH i 1954 og etter den tid har du arbeidet i Statens vegvesen i Hordaland, i Sogn og Fjordane, i Rogaland, i Vegdirektoratet og så i Rogaland igjen.

I den tiden du var i Vegdirektoratet, fra 1964 til 1970, var du en tid sekretær for Karl Olsen i forbindelse med arbeidet med NVP. Du skrev selv stortingsmeldingen om NVP 1970 - 1971, og da denne skulle behandles ble du sekretær for Stortingets samferdselskomite. Nå har du allerede vært vegsjef i Rogaland i over 17 år. Av dine personalia forstår vi at vi har å gjøre med en person med evner og anlegg utenom det vanlige. I den tid du har vært vegsjef har vi hatt en rask utvikling i vegvesenet. Denne utvikling har du i høy grad medvirket til.

I den senere tid har det vært rettet stor oppmerksomhet på spørsmålet om hvorfor vi har et Statens vegvesen. Svaret er at vi ikke er til for vår

egen del, men for å tilfredstille våre kunder. Våre kunder er de vegfarende, grunneiere og alle som er interessert i vårt arbeid. Blant disse er også de styrende organer: Storting, departement, Vegdirektoratet, samferdselsstyret og fylkesting. Kort sagt kan vi si at ledelse av vegkontoret går ut på å få vegvesenet til å svinge i takt med det samfunn vi skal betjene. Dette har du, vår vegsjef, forstått bedre enn noen annen. Dette har ført til at vi som samarbeider med deg føler oss trygge på at vi går i en retning som blir akseptert av våre omgivelser. Du er en drivende kraft som får ting til å skje, og vi må i første rekke takke deg for at vi i Rogaland, på mange felt ligger langt framme i forhold til andre fylker.

Ute i marken har det skjedd store ting i den tid du har vært vegsjef. Vi kan si at hele riksvegnettet er blitt vesentlig forbedret både når det gjelder fremkommelighet og trafikksikkerhet. Fylkesvegnettet er også vesentlig forbedret.

Vi er nå inne i tider med stramme budsjetter. Særlig ille er det med bevilgninger til fylkesvegene. Nå er vi glade for at vi har deg til å fortelle politikere og andre hvilke konsekvenser nedskjæringene på budsjettet kan føre til.

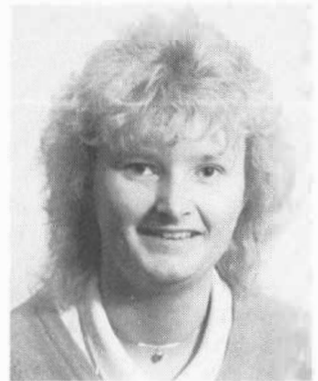
Kjære vegsjef! Vi takker for stor innsats og for samarbeidet. Vi ønsker deg og dine alt godt i fremtiden!

Personallytt

Nye medarbeidarar



Brit Johanne Hauge
Konsulent ved økonomiseksjonen, vegkontoret



Marianne Berg
Kontorfullmektig ved regnskapseksjonen, vegkontoret

Takk for samarbeidet

Berit Kolnes
Kontorfullmektig ved Bærheim vegsentral

Rolf Eia
Speisalarbeidar ved vedlikehaldsavd. i Egersund

Milja J. Håland
Kontorfullmektig ved Haugesund vegstasjon



Arne Johannessen (t.h.) under sin tale til vegsjefen, som han holdt på vegne av de tilsatte ved Vegkontoret under mottakelsen. Til venstre for vegsjefen sitter Ingrid Danielsen og mellom vegsjefen og Arne Johannessen ser vi formannen i Fylkessamferdsestyret, Arne Sandnes, og driftsjef Arne Njå.



Veteran-oppsynsmann takkar av

Oppsynsmann Johan Pettersen har slutta i vegvesenet etter 40 års teneste. Under ei tilstelling for anleggsfolka ved Bærheims vegsentral, fekk han overrekk krystallskål, blomster og takkens ord frå vegsjef Chester Danielsen.

Johan Pettersen begynte i Statens vegvesen i heimfylket sitt Nordland i 1948 som arbeidar. Etter å ha tatt teknisk utdanning, blei han oppsynsmann i 1964. I 1968 blei han tilsett som oppsynsmann i Rogaland. Bortsett frå ein kortare periode i Nord-Trøndelag, har han hatt arbeidet sitt her seinare.

På biletet får Johan Pettersen blomster av vegsjef Chester Danielsen. Krystallskåla med inskripsjon og etatseblem og diplom for lang og tru teneste, er alt overlevert og plassert på bordet framfor dei 2.



Kvote for overtid

På grunn av nye lønnsforhandlingar fra 1. april 1988 har den gruppen som før hadde kvote på 150 timer pr. år i overtid, fått endret den til 100 timer i året.

Vi gjengir her reglene:

1. Etter endring i stillinger fra 1. april 1988 har ingen overtidskvote på 150 timer i maksimum.
2. For de stillinger som er plassert på lønnsstigen med topplønn mellom lønnstrinn 17 og 22, og for stillinger som er plassert direkte på lønnstrinn 17 og opp til og med lønnstrinn 22, er årsmaksimum fastsatt til 100 timer.
3. For de stillinger som er plassert på lønnsstigen som har lønnstrinn 23 eller høyere som topplønn, og for stillinger som er direkte innplassert på lønnstrinn 23 eller høyere, er årsmaksimum fastsatt til 75 timer.

Hilsen

T. Rein Larsen

Ledelsen

Olav Øyvind Hamre

overtok igjen som vedlikehaldsjef 1. februar etter 2 år som anleggsjef, der han har vore vikar for **Halvor Folgerø**. **Per Kydland**, som har vikariert for Hamre som vedlikehaldssjef, har gått tilbake til si tidlegare stilling som overingeniør ved vedlikehaldsavdelinga.

Sigurd Sæland

har overtatt som anleggsjef, i eit 6 månaders vikariat. **Halvor Folgerø**, som har permisjon frå anleggsjefstillinga, heldt fram som plansjef til 1. august. **Lidvard Skorpa**, har fått forlenga permisjon som plansjef til 1. august, for å halda fram som prosjektleiar for Høgsfjordprosjektet.

Jubilanter på vegkontoret



To av dei to tilsette ved vegkontoret kunne ved utgangen av 1988 sjå tilbake på 25 års teneste for Statens vegvesen. Det er seksjonsleder **Elisabeth Renberg** og oppsynsmann **Tor Frøland**.

På biletet ser me dei to under vegkontoret sin julekaffi, der dei fekk takk og gave frå arbeidsgjevaren ved vegsjef **Chester Danielsen**.

Elisabeth Renberg tok eigentleg til i etaten for over 30 år sidan. Ho vikarierte som kontorassistent frå august

1957. Frå 1960 til 1963 var ho opptatt med omsorgsarbeid, men kom tilbake til vegkontoret i juni 1963. Frå 1982 har **Elisabeth Renberg** vore seksjonsleder for kontorteknisk seksjon på avdeling for fellestjenester.

For **Frøland** kom til Statens vegvesen som oppsynsmann på maskinavdelinga 1. november 1963. Seinare har han vore trufast både mot etaten og maskinavdelinga, der han framleis er oppsynsmann.

NYTTÅRSØNSKE

Vi ønsker deg et lykkelig nytt år. Vi takker yrkesaktive, pensjonister, samt etterlatte for godt samarbeid i året 1988. Vårt arbeide for bedre økonomi, samhold og vennskap vil fortsette og trenger din støtte.

Venleg hilsen
Hovedstyret for pensj.for.

Per Hole
formann

Boknprosjektet - Status ved årsskiftet

Trolig åpning ett år etter planen

Tekst og foto: Rune Sandven

Burarbeidene på Ognasundet er kommet godt i gang. Det pågår arbeider med bruoverbygningen, og første forskalingsvogn for fritt frambygg systemet er ventet til byggeplassen midt i januar. Brua, der A/S Betong er hovedentreprenør, har ferdigdato 23. desember 1989.

På Austre Bokn har vegarbeidene vært igang siden januar -88. Alt sprengningsarbeid er nå ferdig. I løpet av 1989 vil denne strekningen bli gjort ferdig. En 600 m lang tunell

er også ferdig råsprengt på Austre Bokn. Denne ble drevet fra juni til november i fjor.

I oktober ifjor begynte vi arbeidet på Vestre Bokn. Pr. idag er vi i full gang med sprengning og masseflytting.

Fremdriftsplan

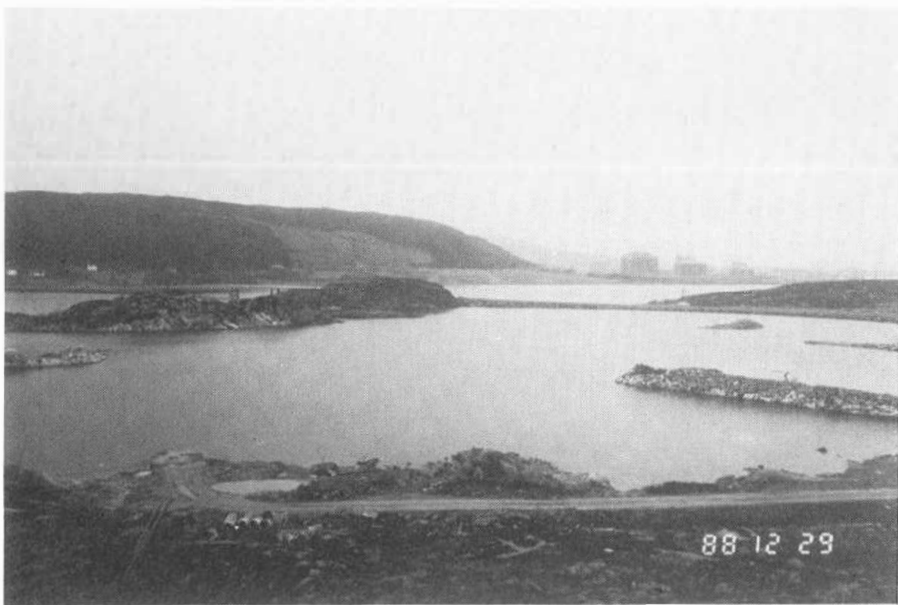
I løpet av 1989 skal vi ha ferdig Ognasundet bru og «Veg over Austre Bokn». Da vil vi åpne Rv. 512 fra Susort til Tåganestet ferjekai på Austre Bokn. Samtidig vil det starte en pendelferje mellom Tåganestet og Føresvik på Vestre Bokn.

Når hele anlegget vil stå ferdig er pr. idag noe usikkert. Nedgang i statlige bevilgninger til vegformål har medført at den planlagte åpningen 1. juni 1990 neppe kan oppnås. Det mest optimistiske er oktober 1990, men det mest reelle er 1. juni 1991. Tidspunktet er også avhengig av hvilken anbudssum vi vil få på Boknasundet bru. Vi har tidligere erfart at prisen på slike byggverk er avhengig av markedssituasjonen, mens vår egen drift unngår dette i stor grad. Den nåværende markedssituasjon skulle tilsi lave priser. Vi krysser fingre og håper på lave anbud. (Når dette leses, har det vært anbudsåpning.)

Det har også vært på tale å endre finansieringsavtalen med Tungenes Ferjeterminal, slik at prosjektet kunne bli ferdig i 1990. Om dette er mulig er enda ikke avklart.

Så langt i byggetiden har vi klart å få ferdig alle delprosjektene til riktig tid. Selv om åpninngstidspunkte for hele prosjektet virker noe usikkert pr. idag, vil vi fortsatt prøve å holde et høyt tempo på de forskjellige arbeidene vi har igang.

Vi håper i det lengste at vi kan ønske velkommen til åpning av Boknprosjektet i løpet av siste del av 1990.



Den nye vegen over Ognøy. Dette er ved Buvik. I bakgrunnen ser vi litt av Statoil sitt anlegg på Kårstø.



Her skal Ognasundet bru gå. Biledet er tatt ved årsskiftet, da fundamentet og søylene var på plass. Etter planen skal brua være ferdig den 23. desember i år.

— E 18 — Motorvegen
Forts. fra s. 7

Miljøkvaliteter

Det er liten tvil om at tunnelalternativ A, som koster ca. 32 mill. kr mer å gjennomføre, har betydelige miljøkvaliteter i seg. Spørsmålet som opptar politikerne i Sandnes nå, er hvem som skal betale merkostnadene.

Samferdselsdepartementet har i en uttalelse sagt klart at merutgiftene bør dekkes av kommunen. På den annen side kommer det signaler fra samme sentralt hold om at arbeidet med å styrke hensynet til miljøvernsiden innen samferdselssektoren, vil bli trappet opp fra regjeringens side. I Vegdirektoratet mener man at gamle hovedplaner må finne seg i en kritisk gjennomgang dersom en eller flere forutsetninger er endret.

Forsinkelser

Dersom bystyret går inn for et nytt trasealternativ, må med stor sannsynlighet, den gamle hovedplanen oppheves og en ny hovedplan vedtas etter vanlig formell behandling. Dette vil utsette anlegget med 4 til 4,5 år. Forsinkelsene utgjør nå allerede 1,5 år som følge av de utredninger og den politiske behandlingsprosessen som



hittil har funnet sted. Når dette leses har Sandnes bystyre behandlet saken. Om denne behandlingsrunden vil føre til en endelig avklaring, gjenstår å se.

På grunn av de forsinkelsene vi allerede har fått i planleggingen tyder alt på at anleggsdriften må ta pause i arbeidet med E 18 i Sandnes i minst 1,5 - 2 år.

Det er på den ene side beklagelig at en så godt sammensveiset og kompetent prosjekteringsorganisasjon skal måtte avslutte et arbeid og oppløses før målet er nådd. Det er ofte både tid- og kostnadskrevende å bygge opp igjen en slik organisasjon.

På den annen side: Dersom resultatet av den prosessen som politikerne i Sandnes nå har satt i gang blir et hovedvegnett med riktig kvalitet, bør vi hilse tenkepausen velkommen. Vi bør alle ta oss tid til å stanse opp og tenke oss om i en verden hvor vi ser at naturen og miljøet rundt oss stadig er på vikende front.



Kvelluren bru

VERN OG HELSE

Strålemiljø ved skjermterminaler

Av bedriftslege Ansgar Hatteland

Som ny medarbeider i Vegvesenet vil eg nytta høve til å skriva litt i Rygja-vegen frå tid til anna.

I denne samanheng vil eg prøva å koma inn på emne som har tilknytning til arbeidsmiljøet og helse ved ulike arbeidsplassar innan etaten.

Dei siste åra har fleire arbeidsplassar i Vegvesenet fått EDB-utstyr. Den fyrste tida går nok med til å bli kjend med nye arbeidsmåtar og metodar. Etterkvart får ein tid til å tenkja på andre sider ved nyvinninga. I denne samanheng har eg merkt ei viss interesse for strålemiljøet omkring ein dataterminal, og kva fårer dette representerer for helse vår. Dette er sjølvstøtt ikkje eit nytt emne eller problem, men eg trur det kan vera nyttig å gje litt generell informasjon om dette emne. Gjennom dei siste 10 åra har det vorte utarbeida ei rekkje rapportar for å kunne kartleggja eventuelle fårer ved stråling frå dataskjermar. I Noreg er det Statens institutt for strålehygiene som har til oppgåve å undersøkje dei tilhøva det her er snakk om.

1. OPTISK STRÅLING (synleg lys og UV-lys (Ultra-Violett)).

Synleg lys kan til dømes, i store dosar gje skade av netthinna og UV-lys kan mellom anna gje hudforbrenningar. Stråling frå dataskjermar utgjer berre 1/1000 når det gjeld synleg lys og 1/100 av det UV-lys som kan gje skade.

2. RØNTGEN STRÅLING (vanlege røntgenstråler som vert nytta ved medisinsk undersøking).

Desse strålene kan verka kreftfråkkallande eller skadande på foster. Den mengde røntgenstrålar ein får frå skjermterminalar er likevel så små at dei ikkje gjev noko verknad med hensyn til kreftfåre eller skade av foster hjå gravide.

3. STATISKE ELEKTRISKE FELTER (gnidningselektrisitet eller vanleg statisk elektrisitet).

Dataskjermene trekkjer til seg

ein god del støv og anna forureining, på grunn av den elektriske ladninga av skjermene. Dette kan i sjeldne høve gje ein viss hudirritasjon eller utslett. For å sleppa slike plagar bør ein la vera å røykja i rom med dataterminalar. Andre tiltak kan vera å auke luftfuktigheta eller bruke leiande belegg på skjermene.

4. RADIOFREKVENT STRÅLING (radiostråler).

Ved svært høge strålemengder er det målt ein viss verknad på dei biologiske eller kjemiske prosessane i kroppen. Ved dataskjermar er denne strålinga svært liten og knapt målbar 30 cm frå skjermen. Det er ikkje påvist nokon som helst effekt på menneskje når det gjeld radiostråler frå dataskjermar.

5. LÅGFREKVENTE ELEKTRISKE MAGNETISKE FELTER. Dette problemet kjenner vi frå omtale i massemedia om barnehagar og anna busetnad under kraftlinjer. Ein veit lite om korleis dette påverkar dei biologiske prosessane, men teoriar går ut på at når menneskje kjem inn i slike «felter» kan dei kjemiske prosessane i kroppen forstyrrast og gje sjukdom.

Feltene omkring skjermterminalane er likevel så svake at det ikkje gir skadeleg påverknad.

Ut frå dette kan ein seia at strålemiljøet omkring skjermterminalar er trygt, og dei som arbeidar ved dataterminalar har ikkje meir sjukdom anna andre. Når dette er sagt, må ein likevel ha høve til å gjera seg visse tankar omkring det totale strålemiljøet vi lever i. Her representerer dataterminalar ein liten del, men dei har heldigvis ført til at ein har vorte meir merkksam og fått meir forskning omkring ein type stråling som har hatt ein enorm auke dei siste 20 åra.



Kvalitetssikring inn på dagsorden

Av Knut Nyland

Det har gått ca. 1 år siden arbeidet med KS (kvalitetssikring) ble igangsatt. Jeg vil gi en kort oppsummering over hva som har skjedd dette året.

- I januar 1988 behandlet ledermøte en rapport fra KS-kontoret. Hensikten med denne var å presentere et opplegg for innføring av KS i Statens vegvesen Rogaland. Uten å gå i detalj om dette, er konklusjonen den at opplegget ikke ble fulgt opp etter forutsetningene.
- I løpet av vinteren drøftet Inger Langvik, Knut Utaaker, Bjørn Sandvik og undertegnede seg frem til hva vi den gang mente var en kvalitetsplan for tunnelen ved Drengsti og Ropeid-halvøya. Erfaringene var positive. Noe som i hovedsak baserte seg på vilje og interesse for å prøve.
- Det er etablert to kontaktgrupper. Prosjektlederne er en gruppe, og avdelingslederne eller den de har pekt ut som sin kontaktperson, danner en annen gruppe. Aktiviteten i gruppene har foreløpig vært liten.
- I sommer ble retningslinjene fra KS-utvalget i Vegdirektoratet godkjent. Disse kom ut i høst, og er hierarkisk oppbygd over 3 nivå A, B, og C-nivå:
 - **Håndbok 144** – del A – overordnet del, er en liten trykksak som gjelder alle ansatte i Statens vegvesen. Den trekker opp generelle retningslinjer om kvalitet og KS for all virksomhet i Statens vegvesen.
 - **Håndbok 143** – del B1 – KS for vegproduksjon, er den første av flere bøker på dette nivået. Hver del skal beskrive KS-systemet for et delprodukt fra Statens vegvesen. Del B1 omfatter KS av

vegproduksjonen fra utredningsfasen til overlevering av det ferdige anlegg. Den bør også kunne benyttes til strukturelt vedlikehold. Retningslinjene er med andre ord primært rettet mot plan-, anleggs-, og deler av vedlikeholdsavdelingen, men også mot alle personer og enheter som direkte eller indirekte er berørt av prosessen «produksjon av veg».

- **På nivå C** foreligger en bok, «KS-håndbok – vegtunnelbygging». Bøkene på dette nivået skal beskrive KS av de enkelte delprodukt, dvs. hvilke instruksjoner, prosedyrer og rutiner m.m. som kan benyttes. I tunnelhåndboka beskrives KS av hovedprosess 2, 3, og 7.
- Håndbok 143 nevner Norsk Standard 5801-3 på s. 7. Disse er nå trukket tilbake, og er erstattet av NS-ISO 9001-3. Dette er en internasjonal standard, og tilfredstiller etter hva jeg har fått opplyst – EF's krav. Standarden spesifiserer krav til KS-systemet i et kontraktsforhold hvor kunden krever «bevis» for leverandørens evne til å utvikle/konstruere og levere produkter. Hovedhensikten med kravene er å *forebygge* mot avvik (feil) i motsetning til tidligere hvor man konsentrerte seg på å *finne* feil. Det vil på nyåret komme flere kvalifikasjonsstandarder. Det nevnte materialet foreligger på biblioteket hos konsulent Garborg. Leder av KS-utvalget, overing. Wigdel i Vegdirektoratet, har ellers skrevet en artikkel i «Våre Veger» nr. 8/88 om KS i Statens vegvesen.
- Vi har kjøpt video-filmen «THE QUALITY MAN» fra Norsk Forening for Kvalitet som vi nå er medlem av. Denne BBC-pris-

belønte filmen viser et intervju med kvalitetseksperten Philip B. Crosby fra U.S.A. men er også et godt diskusjonsgrunnlag for alle som vil sette seg inn i stoffet. Filmen er derfor tenkt brukt i det innledende møte alle avdelinger og seksjoner bør ha. Den varer 22 min. (norsk tekst).

- Siden retningslinjene foreligger for planavdelingen, har vi begynt såvidt et mer systematisk arbeid med KS på planavdelingen under plansjefen's ledelse, og med overing. Lone som kontaktperson.
- Overing. Kleven har tatt initiativ til å lage en kvalitetsplan for Litlehaga Bru på fv. 681 i Suldal.
- Adm.-avdelingen viser vilje til et mer systematisk arbeid med å lage organisasjonskart hvor «kartet stemmer med terrenget». Ps koordinerer og tegnesalen tegner ved hjelp av EDB.
- Det arbeides med et opplegg for å leie inn en profesjonell veileder i KS og KVALITETSFORBEDRING. Hvorvidt vi vil lykkes i dette gjensstår å se.

Med andre ord – det skjer en del selv om begrepene, nytteverdien metodikken m.m. fortsatt virker noe uklare. Man må bare ikke la dette virke handlingslammende på en. En god start er å få KS inn på dagsorden på ethvert gruppemøte.

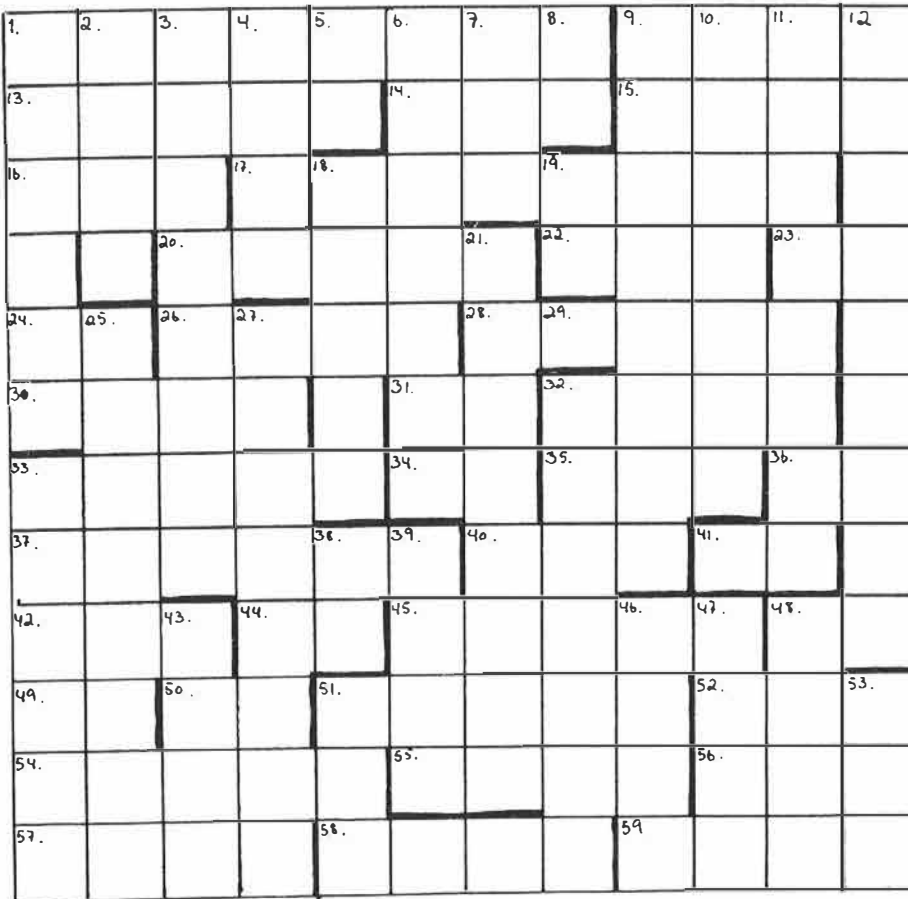
Intet nytt under solen når det gjelder organisering

Vi begynner hardt. Hver gang det begynte ble nye planer om organisering iverksatt. Jeg lærte senere i livet at vi er tilbøyelig til å møte hver ny situasjon med reorganisering. Men jeg lærte også hvilken vidunderlig metode dette er for å skaffe illusjon om framgang, mens det i virkeligheten forårsaker kaos, ineffektivitet og demoralisering.

Gaius Petronus senator u/keiser Nero ca. 50 år e. Kr.

Kryssord nr. 1/89

Løsning nr. 3/88



Vinnere av pengelodd:

Oddmund Nærland
Libakken 14 b, 4028 Stavanger

Sverre Hellenes
4390 Helleland

- 54. Fisk
- 55. Kveise
- 56. Svi
- 57. Ork
- 58. Møbel
- 59. Myrd!

Løsningen sendes Rygjavegen, P.b. 197, 4001 Stavanger
innen 5. mars 1988

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT

- 1. Svaledrikk
- 9. Ei
- 13. Gnager
- 14. Nektelse
- 15. Mord
- 16. Varmekilde
- 17. Bortføre
- 20. Våkne
- 22. Flokk
- 23. Pronomen
- 24. Preposisjon
- 26. Fattige
- 28. Torsk
- 30. Hånd
- 31. Preposisjon

- 32. Låret
- 33. Mett
- 34. Kikke
- 35. Hodeplagg
- 36. Ole Olsen
- 37. Tilstand
- 40. Ikke vill
- 41. Lever
- 42. Heder
- 44. Frøken/Fru
- 45. Hunnsau
- 48. Spøk
- 49. Utrykningspoliti
- 50. Naske
- 51. Alene
- 52. Anta

LODDRETT

- 1. Kvestelse
- 2. Helgenbilde
- 3. Sovjetrepublikk
- 4. Makte
- 5. Ukjent
- 6. Guttenavn
- 7. Pronomen
- 8. Ikke
- 9. Verdensherredømme
- 10. Etterligne
- 11. Fordringshaver
- 12. Krypdyr
- 18. Uimottakelig
- 19. Flatemål
- 21. Smakfull
- 25. Hovedstad
- 27. Fastlandsprosjekt
- 32. Liten flaske
- 33. Emu
- 38. Kjemisk symbol
- 39. Vulkan
- 43. Vanskelig
- 46. Handtverker
- 47. Spiser
- 48. Te
- 51. Forhenværende
- 53. Treslag

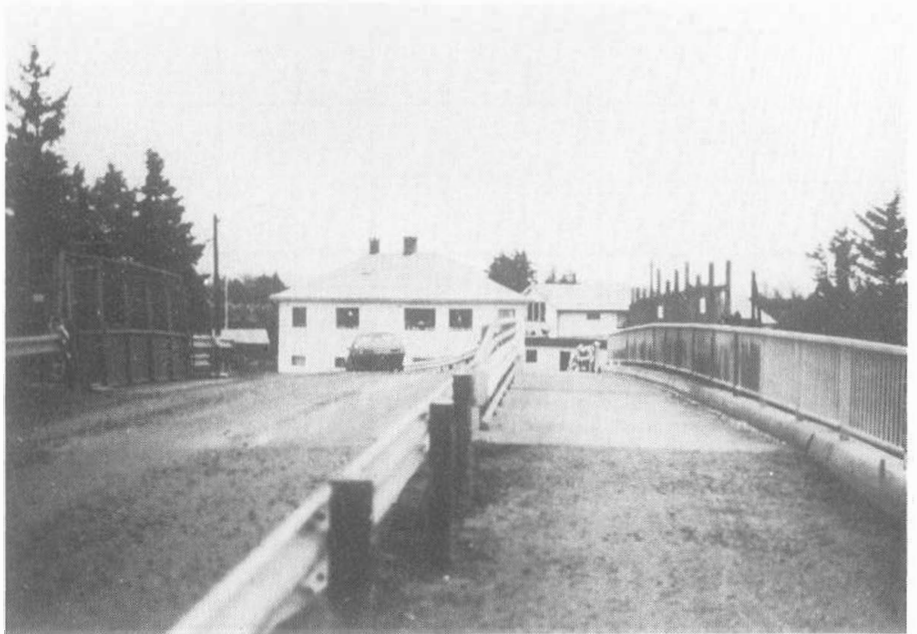
Brei bru og sikker skuleveg på Hognestad

Tekst og foto: Harald Sel

Ein av dei verste flaskehalsane på fylkesveg-nettet er nå borte. På Hognestad jernbanebru på vegen mellom Bryne og Nærbø har mange bilførarar fått bulka skjermar, knuste løkter og det som har vore enda verre. Heldigvis har det vore få personskader. Merkeleg nok, vil mange meina. Spesielt når ein tenkjer på at mange barn har måtta kryssa brua på veg til og frå skulen.

Nå står brua der i ny skikkelse, romsleg nok til at to breie bilar kan passera og med adskilt gang- og sykkelveg. Den gamle brua er der enno. Men ho har fått eit påbygg, som gjer at ho tilfredstiller krava til god og tryggare framkomst, både for harde og mjuke trafikantar. Samtidig er det bygd 300 meter gang- og sykkelveg.

Arbeidet med brua og gang- og sykkelvegen vil kosta omlag 2,3 mill. kr. Då har ein også tatt med bygging av ein mur, asfaltering og litt anna etterarbeid, som skal utførast i vår.



Den gamle Hognestad jernbanebru i ny og sterkt utvida utgave. Huset nærast over brua er den tidlegare butikken til Paulsen. Sykkelvegen held fram ca 50 meter gjennom hagen ved dette bygget, etter at brua er passert. Mot Bryne sluttar g- og s.vegen ved Hognestad skule.

Gang og sykkelveg forbi Stokkastrand skole

Tekst og foto: Tor Kåre Austerheim

G/S-stianlegget går fra Kopervik forbi Stokkastrand skole til Stokkastrand bedehus. G/S-stien er 2,4 km lang, og i tillegg er RV 511 delvis omgitt over en strekning på 550 meter.

Anlegget ble startet opp 15. august 1988 og var planlagt ferdig asfaltert våren -89. Men ved å intensivere drift- en maksimalt og «låne» en skytebas fra vedlikeholdet hadde arbeidslaget anlegget ferdig asfaltert til jul.

I oktober ble det bestemt at anlegget skulle forlenges med 600 m. Dette er nå på det nærmeste grovplanert og i februar -89 vil denne biten også være ferdig gruset og klar til asfaltering.

Anlegget er finansiert dels ved trafikksikrings-midler og dels med bompenger fra Tungenes ferjeterminal.

Detaljplanoverslaget var for den første parsellen på 4,9 mill. kr. og pr. idag ser det ut til å komme på ca. 4,8 mill. kr.

De siste 600 m vil komme på 0,8 mill. kr., slik at anlegget totalt vil komme på 5,7 mill. kr. eksklusive grunnutgifter.

Når dette anlegget er ferdig vil nok en trafikkfarlig strekning være sikret for mange skolebarn. Vegvesenet har tidligere målt skremmende høye hastigheter på dette partiet av RV 511.

Til slutt vil jeg takke de som har arbeidet på anlegget for en glimrende utført jobb. Det har kommet mange rosende ord til vegstasjonen fra folk som bor langs veien, og fra kommunen for det tempoet og måten anlegget er blitt drevet på.



En del av den nye gang- og sykkelstien langs rv 51 på Karmøy. I bakgrunnen, midt på bildet, der vi ser Stokkastrand skole.

Penger til skiltvedlikehold

Av Torbjørn Hogstad

Det blir påkjørt og skadet trafikk-skilte nesten hver dag. Enkelte av skadene blir erstattet av skadevolderen enten ved personlig henvendelse eller etter innhentet rapport fra politiet.

I mange tilfeller finner vi ikke fram til den trafikant som har forårsaket skaden. Vi har lenge visst at slike skader fører til store utgifter for vedlikehold av skilte, signalanlegg og rekkverk i området.

For ca. to år siden fikk jeg opplysninger om at forsikringsselskapene har en forening (Trafikkforsikringsforeningen som utbetaler erstatning for skader som er påført våre innretninger av ukjente kjøretøyer.

Høsten 1987 sendte vi inn et skriftlig krav til Trafikkforsikringsforeningen, men svaret var negativt fordi dokumentasjon med fotografier manglet.

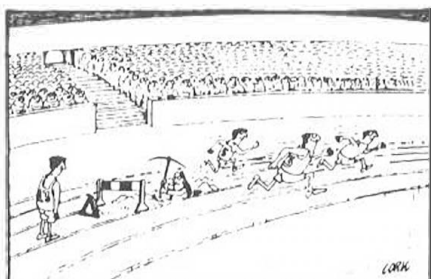
Senere har det lyktes oss å utstyre formenn og skiltreparatør med polaroidkameraer og den 24. oktober 1988 ble første fotodokumenterte krav sendt til forsikringsselskapet. Vi mottok da hyggelig melding med vedlagt bankgiroutbetaling på kr 27.500,-

Samtlige 17 skader var skjedd i løpet av 2 1/2 mnd. Etter ytterligere ca. 2 mnd. hadde vi registrert 26 uidentifiserte skader til kr 30.700,- og oppgjør for disse ble sendt oss i løpet av 14 dager.

Det er beklagelig at vi ikke har fått gjennomført ordningen tidligere, men i disse innstrammingsstider har vi ekstra bruk for penger og vi sier bedre sent enn aldri.

Herved er forsikringsordningen gjort kjent og adressen er: Trafikkforsikringsforeningen, Postboks 2551 Solli, 0203 OSLO 1.

Hilsen fra område 4



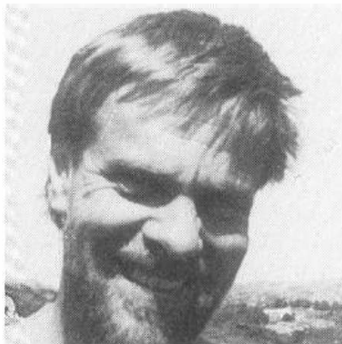
MI MEINING

Syssettingsstrategien

Den sterke budsjett-reduksjonen er i ferd med å skapa eit misforhold mellom talet på tilsette i Statens vegvesen Rogaland og disponible midlar.

For å unngå oppseiingar, er det fastlagt ein strategi som m.a. går ut på sterk begrensning i nyrekruttering, tilbod om førtidspensjonering, mindre entrepriserarbeid og oppbygging av kompetanse der denne er mangelfull.

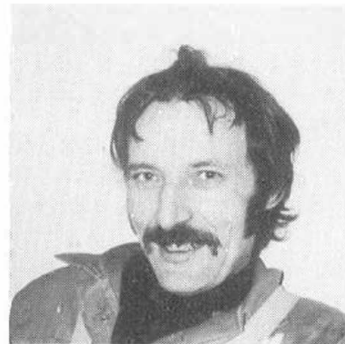
Kva meiner du om syssettingsstrategien?



Oddmund Mellomstrand, Nærbø

Formann - Vedlikeholdsområde Nærbø

Det er godt at folk ikkje blir oppsagde. Det er bekymringsfullt at me utan nyrekruttering, vil få ei forgubbing av etaten. Elles reagerer eg på at det er så mye snakk om reduksjon og førtidspensjonering i utedrifta, men me høyrer lite om dette på kontorsida.



Otto Lunde, Suldalsosen

Maskinfører - Anleggsområde Sand

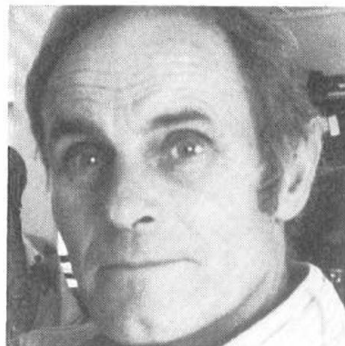
Stort betre strategi er det vel vanskeleg å koma fram til i den budsjettsituasjonen me har. Eg er veldig enig i at det ikkje skal seiast opp folk. Er det heilt nødvendig å redusera, er det betre å førtidspensjonera eldre folk enn å seiast opp unge.



Magne Thorsen, Kopervik

Sjåfør - Vedlikeholdsområde Haugesund

Det er ikkje greitt når kaka som skal delast er for lita. Men eg syns det er gale når ein har sagt opp lærlingar, som etter 4 års læretid var blitt fullbefarne vegarbeidarar. Samtidig er bemanninga på vegstasjonen i Haugesund auka.



Tor Klausen, Randaberg

Fagarbeidar - Motorvegen

Under vanskelege forhold er vel dette det beste ein kan koma fram til. At ledelsen satsar på at det ikkje skal seiast opp folk, er både fint og godt.

Vegvesenets registrering av ulykker

Av Arne G. Vasbø

Vi får en del kritikk over at vegvesenet er for anonyme når det gjelder å drive informasjon om trafikkuulykker. Trygg Trafikk dominerer mediabildet. Det er som om dette ikke angår vegvesenet.

I denne artikkelen omtaler vi hvordan vegkontoret registrerer ulykker og hvilke muligheter vi har til å kommentere ulykkesutviklingen. Mye tyder på et vi i tiden fremover får bedre grunnlag for dette.

Det er et mål for oss å drive informasjon om trafikkuulykker fordi vi tror at dette kan redusere antallet.

I Rogaland er det et utmerket samarbeid mellom Trygg Trafikk og vegadministrasjonen. De ulykkesstatistikken som fylkessekretær Berit Enoksen skaffer til veie har spart oss andre for å gjøre et tilsvarende arbeid. Dette materialet har vi tilgang til uten reservasjoner.

I svært mange tilfeller er vegkontoret kilde for opplysningene fra Trygg Trafikk. Vegkontoret kunne like godt gått ut med dem selv.

I slike tilfeller er det ofte avgjørende hvem som har mediakontakten og hva som er hensiktsmessig. Det viktigste er vel at opplysningene når de som trenger dem og ellers når ut til flest mulig.

På vegkontoret gir vi til vanlig opplysninger om ulykkestall og kommenterer dem når vi blir spurt. Vi følger også nøye med i det vi hører og leser om ulykkesituasjonen. Det skjer knapt en alvorlig ulykke uten at vi spør oss selv om vi kunne ha forutsett den og forhindret den.

Trygg Trafikk i fylket driver en månedlig informasjon om dødsulykkelige pr. dato og om ulykkesutviklingen generelt. Disse opplysningene hentes inn ved å kontakte politikammerne og ved hjelp av tilsendte data fra Statistisk sentralbyrå.

Disse tallene har også vi på vegkontoret nyttet oss av til å oppdatere ulykkesstatistikker når det har vært nødvendig. De opplysningene vi som regel trenger mest, har vi fått på etterskudd fra Statistisk sentralbyrå.

Materialet fra byrået har vært meget godt. Vi har bygget på dette i vår planlegging når det gjelder utbedring av ulykkesbelastede punkter og strekninger.

Det har likevel vært et stort savn at tallene har vært på etterskudd, slik at vi manglet oppgaver fra de siste to årene. Dersom vi trengte dem, krevdes et omfattende manuelt søkerarbeid. På grunn av dette har vi stort sett bare gått grundig til verks der vi har planlagt tiltak.

Dette må nødvendigvis bety at vi ikke har vært i stand til å overvåke utviklingen langs vegnettet i den grad vi har ønsket det. Vi har heller ikke hatt oppdaterte data som har sett oss i stand til å vurdere siste års ulykkesituasjon generelt, ut over de tallene som Trygg Trafikk allerede presenterer.

Det sentrale ulykkesregisteret

Når det skjer en ulykke med personskade, skal politiet tilkalles. En av politiets plikter er å fylle ut en standardisert ulykkesrapport som sendes til Statistisk sentralbyrå med en gjenspart til vegkontor i fylket. Dette skjemaet er vårt beste grunnlag for å forstå den enkelte ulykken.

Vegkontoret kontrollerer opplysningene og skriver en avviksrapport til Statistisk sentralbyrå. Vi tegner også ulykkesstedet inn på flyfoto og skaffet oss på denne måten en oversikt over hvor ulykkene skjer.

Det bearbejdede materialet får vi et par år senere. Det vil si at vi idag har det ferdige resultatet fra 86. Det ville neppe være av særlig interesse for mediene som i år er opptatt av hva som skjedde i 88 og hvorfor.

Straksregisteret

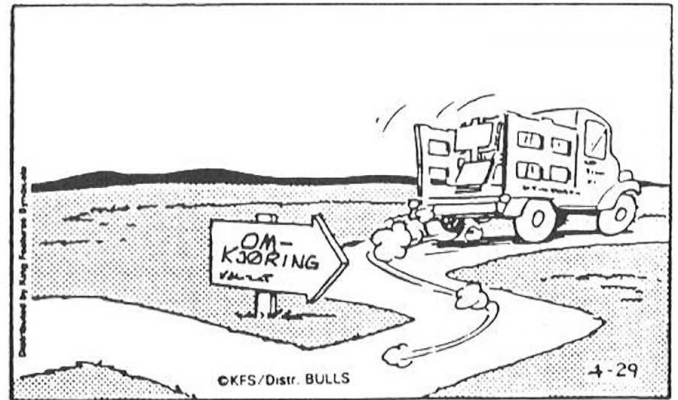
I de siste par årene har etaten bygget opp et såkalt straksregister for å dekke denne luken på 1-2 år. Disse opplysningene ligger på en datamaskin som først og fremst betjenes lokalt av Nidunn Sandvik og Kristoffer Mortensen på TT.

De har arbeidet i hele 1988 med å legge dette systemet opp lokalt. Det har vært en del innkjøringsvansker, men vi regner at systemet har vært operativt siden august.

Nå fører vi inn alle opplysningene på politirapportene etter hvert som de kommer inn. Det vil si at vi stort sett er 1-2 måneder på etterskudd. Senere blir opplysningene sammenholdt med Statistisk sentralbyrås arkiv og rettet opp slik at vårt lokale register samsvarer.

Ved årsskiftet 88/89 ville vi kunne ha synspunkter på trafikkuulykkene som bygger på materiell frem til midten av november 88 dersom vi ble spurt. For de siste 6 ukene måtte vi gjøre antakelser. Bare for dødsulykkene har vi sikre tall på grunn av Trygg Trafikks direkte kontakt med politikammerne, og som vi får fra dem.

Derimot vil våre tall være mer anvendelige til analyser enn de foreløpige tallene som kommer fra sentralbyrået. I straksregisteret har vi fått muligheten til å sortere opplysningene etter eget behov.



BRUKTE BATTERIER er miljøfarlige.

Vi har fått innlagt opplysninger bakover i tid. For riks- og fylkesvegene går tallene tilbake til 77/78, fra 87 er opplysninger om alle vegene kommet med.

Dette gjør det mulig å hente frem oppdaterte utskrifter som vi før fikk et par år på etterskudd. I en del tilfeller kan vi også vurdere utviklings-
trekk.

Det setter oss også i stand til å vurdere årets ulykker på en helt annen måte og med en helt ny grundighet, dersom vi ønsker det. Dersom vi overvåker systemet, kan det brukes aktivt til å gå ut med mottrekk dersom vi ser utviklingstrekk som vi ikke ønsker.

Vi kan f.eks. se om visse ulykkestyper er fremtredende og foreslå mottrekk. Ulykkespunkter kan oppdages tidligere slik at vi kan gå inn med tiltak gjerne før ulykkestoppene kommer.

Straksregisteret representerer mange utfordringer til oss. Foruten at det er et godt arbeidsverktøy, gir det oss en helt ny mulighet til å presentere informasjon om ulykker og ulykkesrisiko til publikum.

Mest av alt representerer det kanskje en utfordring til de av oss som stiller med dette arbeidet om å komme på banen og å sette oss inn i det behovet for informasjon som arbeidet for trafikksikkerhet krever.

Det gjelder å finne frem til måter å gjøre dette på og til emner som kan engasjere folk flest til aktiv medvirkning til å redusere ulykkene.

Noen ideer har vi. De går først og fremst på å bearbeide opplysningene slik at politi, biltilsyn og vedlikeholdsavdelingen kan dra nytte av dem og arbeide enda mer målrettet mot bedre trafikksikkerhet.

Etter hvert kommer nok også ideer om presentasjonsformer som bringer oss på banen når det gjelder det brede publikum. La oss sikte mot mindre anonymitet i 1990.

Når vi informerer for lite

Av Arne G. Vasbø

Det har vært et tradisjonelt bilde av ingeniøren at han sitter bak sine tabeller, drar på regnestaven, plukker på kalkulatoren og lar omverdene leve sitt eget liv, uten særlig forståelse for at det han stiller med interesserer andre enn de «som har noe med det».

Den verden vi lever i tvinger dem i større grad ut av «hulene» sine. Så mye av det teknikere av alle slag stiller med preger samfunnsutviklingen. Publikum stiller i større grad krav om å bli orientert, folk flest vet mer, og de vil ha mulighet for å engasjere seg når valg skal treffes.

I denne sammenhengen har vi sikkert noe å lære de fleste av oss. Det er godt at det er våre egen som minner oss om det.

Problemet er ofte at vi er ikke mediafolk. Vi er ikke klare over at det midt i vår hverdag finns saker som andre vil omfatte med stor interesse. Vi ser ikke alltid poengene som ville være godbiter for mediene.

Så ansetter vi info-folk for at de skal ta seg av denne virksomheten. Vi erkjenner at vi kanskje ikke er så flinke. Men glemmer vi ikke ofte at også info-folkene må informeres for at de skal kunne bringe stoffet videre. Ringen blir på en måte sluttet når info kommer til oss og sier at våre medarbeidere ute syns vi informerer for dårlig.

Det kan være brysomt å finne ut hva som interesserer andre og hvordan vi skal presentere det. Men kanskje bringer dette inn en ny dimensjon i arbeidet vårt dersom vi bare tar fatt. Det er ofte inspirerende å merke den store interessen som mye av arbeidet vårt blir omfattet med.

Likevel. Som oftest informerer vi av et overskudd. Vi får håpe at det holder til å demme opp for den meste kritikken.

Ellers er det bare å si fra, både om måten og mengden og hvordan vi kan gjøre dette bedre. Fremfor alt er det viktig med tips om områder der folk flest ønsker at vi går bedre ut og gjørne litt om formen.

Arbeid på «Den Vestlandske hovedvej» i 1923



Dette bildet har jeg fått av formannen i Fylkessamferdselsstyret, Arne Sandnes, som igjen har fått det av ein fetter, Torjus Sandnes frå Mandal.

På bildet står skreive «Fra Den Vestlandske hovedvej — Rolands lag, og det ser ut til å vera tatt av ein som heiter Hangård i 1923.

Olav Sandnes kjenner ein av personane, nemleg nr 4 frå venstre. Han heitte også Olav Sandnes og var onkel til vår Olav.

Kjenner nokon andre personer på bildet, og kor er det tatt? Det kan vera frå Rogaland eller Vest Agder.

Nicotiana i medvind og motvind

Tekst: Turid Nordbø Illustrasjon fra: «Boken om tobakk»



Røyk, religion, mystikk, legemiddel

Røyk var i oldtiden knyttet til mystikk. Et kjent fenomen er Oraklet i Delfi. Den mektige damen Phytia, kunne ikke komme i trance uten offerøyken som omga henne. Først da kunne hun formidle åndfulle, men også tvetydige svar fra gudenes verden. Fra rådgiving i hverdagsspørsmål, opparbeidet oraklenes betydning en posisjon som er enestående i oldtidens religiøse og politiske liv.

I Tutankamons grav i Egyptens land, har man ment å finne prototypen på den første pipen. Historien forteller også at røyk ble brukt som legemiddel. Den berømte greske lege Hippokrates, anbefalte innånding av røyk, for å helbrede en rekke kvinnesykdommer.

Oppdagelsene

De store oppdagelsesferdene åpnet for ny kunnskap, blant mangt annet ble tobakksplanten kjent for europeerne. I oktober 1492, etter to måneders strabasjøs seilas, kunne Columbus og hans besetning gå i land på en av Bahamasøyene. Dette er ikke bare en merkedag for oppdagelsens historie, men også merkepel i tobakkens krønike.

Her møter sjøfarerne indianerne. Det fortelles at både kvinner og menn med velbehag og henrykkelse innåndet røyk fra en plante. Noen har glørne innpakket i en rull av blader, andre har glørne inni en hul stokk. Dette kaltes en tobagos. Men Columbus var ikke på jakt etter planter, det var edlere gull han higet etter. Lite ante han om hvilke «gull» denne planten utviklet seg til de neste 4-5 hundre år.

Spredning

Andre erobrere kom etter, og de tok frø av planten til sine hjemland. Dyrking i Europa begynte først i Lisboa 1518. Det ble også dyrket tobakk i Norge. Særlig Luster i Sogn, synes egnet for tobakkavl. Her ble det i 1889, dyrket 26.150,- kg tobakk på 240 dekar.

Som vi ser tok det tid før denne hemmelighetsfulle planten fra de tropiske urskoger ble kjent for europeere flest. Jean Nicot, en fransk ambassadør ved det portugisiske hoff, kom i forbindelse med botanikeren Damiao de Gocs. Han viste den vakre planten fra den nye verden, og berettet om dens helbredende egenskaper. Nicot innførte planten til Frankrike året 1560, hvor den snart bredte seg i de kongelige hager, og skaffet den 30 årige ambassadøren verdensberømmelse. Nesten to hundre år senere ga Carl von Linne, planten det botaniske navnet nicotiana, etter den lille franskmannen. Planten tilhører søtvierfamilien, og er bl.a. i slekt både med potet- og tomatplanten.



Universalt legemiddel

Det mest epokegjørende med planten var dens ry innen legekretser. Riktig bruk av tobakksbladene helbredet de fleste sykdommer. Dessuten rensket den luften og ødela giftige damper. Datidens medisinnmenn var likevel enig om at tobakksrøyking var skadelig, fordi røykerens hjerne ble svertet. Og som årene gikk, hevet det seg røster mot tobakkens undergjørende krefter.

Nytelsesmiddel

Langsamt, men sikkert fikk tobak-



ken sin plass som nytelsesmiddel. Den engelske storadmiral Walter Raleigh, regnes som tobakkens udødelige pioner i Europa. Selv døde han på skafottet i 1618, med sin yndlingspipe i munnen.



På kort tid spredte piperøyking seg fra de kongelige ballsaler til kneipene. Senere kom snus og skrå, og ble dyrket og pleiet med «etikette» som gled utmerket sammen i romantikkens og rasjonalismens tidsepoke. Menneskenes nysgjerrighet førte videre. Cigaren kom, dens kultur nådde høydepunkt siste del av forrige århundre, og varte helt opp til første verdenskrig. Da tapte den terreng for sigaretten, som vår tids røykere fører sin glo i.

Forskjellen er kanskje ikke så stor fra den primitive indianeren de store erobrere møtte. Han med sin fredspipe, og nåtidens røyker som slapper av med sin sigarett. Det viser at stimulerende midler har tiltrukket menneskene i uminnelige tider. Kan det være et «våpen» i kampen for lettere å mestre livets store og små trivialiteter? Sikkert er det i alle fall at store politiske omveltninger og kriger har påvirket tobakskulturen og medført kraftig stigning i forbruket.



Forskning, miljø og helse

Men som århundrene har gått, har legevitenenskapen tilegnet seg store kunnskaper på alle områder. Langt liv og god helse har alltid vært i fokus, og viktig i den sammenheng er helse- og miljøvern.

Etter røykeformen ble lagt om til sigaretter, økte lungekreft påfallende. Fra 1940 og fremover ble det derfor satt igang forskning. Spesielt har siste tiårs forskningsresultat bevist at tobakk røyk er årsak til en rekke alvorlige sykdommer.

Røyken inneholder en blanding av 4000 kjemiske stoffer. Stoffer som er kjent fra industriforurensing, bil-eksos og fyringsolje. Helsemessig inneles disse i tre hovedgrupper.

- * Giftige irriterende stoffer, som også i små mengder kan få alvorlige følger for mennesker med allergi, astma og for hjerte-, lungesyke.
- * Kreftfremkallende stoffer. Bl.a. radioaktive stoffer.
- * Avhengighetsskapende stoffer. Viktigst er nikotin, et narkotisk stoff.

Dessuten fører røyking til økt risiko for branner og eksplosjoner.

Forskerne har konstatert at tobakksrøyk er den viktigste forurensningskilde i innemiljøet. De fleste oppholder seg inne ca. 80-90 % av døgnet. Det vil si at vi er ute kun en til to timer av døgnet 24 timer.

Tobakksrøyk er også i en særstilling blant nytelsesmidler, ved at den skader både aktiv og passiv røyker.



Konflikter

Under sin seiersgang i Europa møtte tobakken også mye motstand. Fra religiøst hold ble det forkynt at denne hedenske skikken måtte utryddes. En og annen vitenskapelig autoritet begynte også etter hvert å tale om sunnhetsskader, og fram til våre dager da generaldirektør Mahler, i Verdens Helseorganisasjon (WHO) uttaler: «Røyking er trolig den viktigste enkeltårsak til dårlig helse som — KAN FOREBYGGES —». Organisa-

sjonen innførte 7. april -87 røykfrie arbeidsplasser ved sitt hovedkontor i Geneve, samt ved de seks andre kontorene de har rundt omkring i verden. WHO oppfordret andre land og byer å følge deres eksempel.

Røykfrie samfunn er en del av programmet for WHO der målet er: «HELSE FOR ALLE I ÅR 2000». Men det er sterke konflikter mellom helseinteresser og produksjon, salg og markedsføring av tobakk. Tobakksindustrien har vært den sterkeste barriere mot bekjempelse av røyking, melder en ekspertutredning fra WHO.

Tiltak

Vårt storting var det første parlament i verden som drøftet omfattende tiltak mot helseskader som skyldes bruk av tobakk. På slutten av -60 året ble det lagt frem et program som bygger på tre sentrale områder:



- * opplysning, informasjon om røyk/helse.
- * regulering av markedsføring og salg av tobakksvarer.
- * hjelp til avvenning.

Planen vakte internasjonal oppmerksomhet. Utredningen ble allerede i 1969 oversatt til engelsk og utgitt av Den Internasjonale Kreftunion. I 1973 vedtok Stortinget en lov som forbød reklame for tobakksvarer. Sigarett- og tobakkspakker ble samtidig merket med advarsel om helsefaren ved røyking.

Forhold i andre land

Forøvrig bør det nevnes at flere land idag er kommet lengre enn Norge, når det gjelder vern mot passiv røyking. Dette gjelder bl.a. Finland, Island og Belgia som har innført røykeforbud i innemiljø på offentlige steder. I Belgia ilegges bøter fra kr. 280,- til 3200,- for dette lovbruddet. Strengest er straffene i Los Angeles og San Fransisco. Der risikerer arbeidsgiverne 500 dollar pr. dag og/eller fengsel i seks måneder, hvis de ikke innfrir loven og sørger for røyk-fritt miljø

for sine ansatte. Vår nærmeste nabo Sverige, avsa i -83 erstatningsdom til etterlatte av en kvinne som døde av lungekreft. Retten slo fast at årsaken var passiv røyking på arbeidsplassen.



Ny lov i Norge

I de senere år har kravet om røykfritt arbeidsmiljø blitt mer fremtredende. I en av Arbeidstilsynets publikasjoner står det at arbeidstakerne bør kunne spise i rom fri for tobakksrøyk. men Arbeidstilsynet har aldri grepet inn på arbeidsplasser hvor passiv røyking har skapt problemer. Arbeidsmiljøloven søker å verne arbeidstakerne mot forhold som kan virke negativt på helse. Imidlertid har loven ikke vært tilstrekkelig til å hindre røyking i fellesrom. Rettsvernet i Norge har vært nokså uklart mot passiv røyking.

Våren -78 ble Statens tobakkskaderåd stiftet. De har arbeidet for klarere rettsvern mot passiv røyking. I 1985 la rådet frem rapporten «LUF-TA FOR ALLE». Foruten lovforslag om retten til å puste i røykfri luft, gir rapporten informasjon om skadevirkningene både medisinsk og sosialt.

Fem frivillige organisasjoner utarbeidet i 1986 en handlingsplan for «RØYKFRITT NORGE ÅR 2000». Målet om et røykfritt samfunn krever jevnlig utvidelse av røykfrie miljøer.

På bakgrunn av disse utredningene ble forslag til ny lov utarbeidet. Stortinget vedtok april -88 å lovfeste røykfrie fellesmiljø på arbeidsplasser, transportmidler og på steder hvor almenheten har adgang. Hoteller og restauranter er i denne omgang unntatt for loven. Departementet er klar over ekstraomkostnadene lovfedtaket kan føre til. Det vises derfor fleksibilitet i en kort overgangsperiode til å innrette seg etter loven.

Røykeloven trådte i kraft juli 1988, og statsråd Tove Strand Gerhardsen, ønsket sine landsmenn lykke til med den nye loven.

Resultatbonus

Av Kjell Einar Tronstad, Tillitsmann NAF

Den generelle bruk av lønssystemer er under stadig utvikling. Innen Vegvesenet har fast lønn vært nærmest enerådende de siste årene etter at en gikk bort fra akkordlønn.

I våre naboland, spesielt Sverige har mange bedrifter nå over 5 års erfaring med resultatlønn, og nå gjennomføres resultatlønn også som belønnende supplement til de ansatte i stat og kommune.

I dette arbeidet er det klart nyttig å se til utviklingen vi har i privat virksomhet i Norge mot former for resultatlønn/bonuslønn som tar sikte på å omfatte alle ansatte i virksomheten. Resultatlønn er her et supplement til fastlønssystemet.

Resultatlønn er ikke noen erstatning av det bestående lønssystem, men et premieringssystem som kommer i tillegg som et supplement. Det ordinære lønssystemet forblir uberørt. Resultatlønn er til å få alle ansatte med på å «bake en større kake som ellers ikke ville ha blitt bakt» og dele denne rettferdig mellom ansatte og bedrift.

Resultatlønssystemet stiller klart større krav til alle de involverte. Lederens rolle som må bli klart mer motiverende enn tidligere og der delegering og samarbeide vil være viktige faktorer.

Hvorfor Resultatbonus?

Vi opplever en stadig sterkere fokusering på om Statens Vegvesen driver sin virksomhet på en effektiv måte. Spesielt er mange opptatt av forhold som konkurransevne og regiformvalg. Skal vi opprettholde vår egenregidrift på et nivå som vi mener etaten er tjent med, må vi stille krav om at vi skal utføre arbeidene like godt eller bedre enn de private som vi konkurrerer med.

Vårt utgangspunkt er at vi kan forbedre oss gjennom utvikling av arbeidsmetoder og utstyr og ved bedre utnyttelse av maskiner. Dette vil stille større krav til våre ledere og til planlegging. Økt arbeidsinnsats og motivasjon er selvsagt også viktig, men vi mener at i vår stekt mekaniserte virksomhet er det mer et poeng å bruke «vett» enn å bli «svett».

Fra andre virksomheter som har prøvet former for premieringssystemer har utvalget kommet fram til følgende:

- Ingen ansatt i Statens Vegvesen skal på grunn av resultatbonus få sin faste lønn redusert.
I dette ligger at det ikke er snakk om «straff», dersom et arbeid går dårlig.
- Vi går ikke inn for å gjeninnføre et akkordsystem, men et system

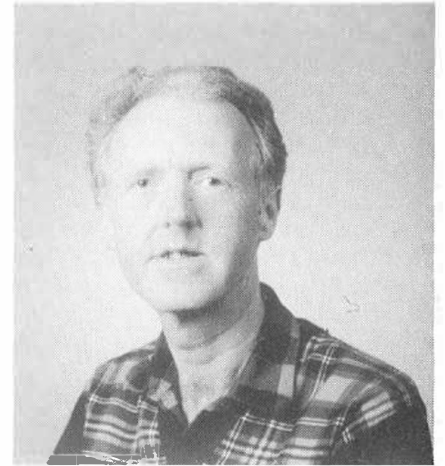
som kun gir en begrenset premie for en ekstrainnsats.

- Systemet må ikke føre til at gjeldende sikkerhetsbestemmelser brytes.
- Resultatbonusen må holdes innen en fornuftig øvre grense. Dette innebærer at det ikke må bli et beløp den enkelte arbeidstaker baserer til elevstandard på.
- Det er svært viktig at det ikke går for lang tid fra innsats gjøres til premiering finner sted.
- Resultatbonus skal i alle tilfeller gjelde både arbeidstakere og stedlig arbeidsledelse. For utebedriften vil arbeidsledelse bety oppsynsmenn, vegmester og utplasserte anleggsledere.
- Systemet med resultatbonus må ikke bli for komplisert å praktisere.
- Premiering bør normalt skje ut fra bedømmelse av:
Økonomisk resultat
Oppnådd kvalitet
Tid
- Resultatbonus gjelder kun egne arbeidstakere.

Det økonomiske resultat bedømmes ut fra oppnådd prosentvis resultatforbedring. Ut fra denne resultatforbedringen gis en resultatbonus for hver time arbeidet på prosjektet. Denne bonusen foreslås å kunne variere fra 0 til et øvre tak på kr 10,- pr. time.

Forslag til prøvecopplegg:

Hensikten med prøvecopplegget er å få erfaringer med resultatbonussystemet. Hvilke effekter der gir og hvordan de som deltar i et slikt prøvecopplegg opplever situasjonen.



Kjell Einar Tronstad

Prøvecopplegget

- I flere fylker
- På ulike typer arbeid
- Både innen anlegg og vedlikehold
- På egenregikalkylearbeid og på øvrige arbeid (uten egenregikalkyle)

Innen vedlikeholdet fokuseres det idag sterkt på det trafikkrettede vedlikeholdet. Forslag til resultatbonus på følgende arbeidsoppgaver: Vegmerking, opp- og nedtaking av brøytestikker, renhold av vegbane og rasteplasser o.l., rekkverksarbeid og dekkearbeid.

Fordelingen av inntjente midler, hva skal dette gå til, hva med investeringer i nye maskiner?

Med resultatbonus er det grupper som ikke får være med, som vi må se nærmere på, for eks. verksted, lager og visse grupper innen vedlikeholdet.

Når det gjelder personlige tanker om resultatbonus, mener jeg at det er en ting vi får prøve, men passe vel på at det ikke bli A og B lag.

Sikring av veg gjennom gardstun

Plansjefen i Statens vegvesen Nord Trøndelag, har sendt ut eit skriv der han etterlyser idear for sikring av veg gjennom gardstun.

I brevet heiter det mellom anna:

Vi er ute etter en god og billig løsning. Dersom noen av saksbehandlere på slike saker har en eller flere idéer, ber vi om at de formidles til vår saksbehandler som er avd.ing. Torodd Østerås, Statens vegvesen Nord Trøndelag.

BILTILSYNETS FELLESMØTE -88

Av Ola Undheim

Det årlige fellesmøte i biltilsynet ble i 1988 avholdt på Sogndal Hotell. Som vanlig kom deltakerne fra både Sogn og Fjordane og Hordaland i tillegg til Rogaland. På grunn av den lange reiseruten, benyttet Eigersund og Stavanger biltilsynsstasjon fly opp til Bergen og videre buss herfra og til Sogndal. Haugesund biltilsynsstasjon reiste med buss direkte opp.

På programmet dette året stod først og fremst biltilsynsutvalgsrapporten. Det var underdirektør Ingar Tenold fra Vegdirektoratet som dro igang møtet med å orientere om det arbeidet biltilsynsutvalget hadde nedlagt. Deretter orienterte Jon Arild Jensen om trafikksikkerhetsarbeid og vyer fra Samferdselsdepartementet.

Knut Arne Henriksen fra Troms Vegkontor orienterte deretter om kjøretøyseksjonen og de betraktninger som var gjort i utvalgsrapporten om denne. Det var også lagt opp til fylkesvise innlegg fra hver seksjon etter innledningsforedraget. I tillegg var det anledning for enhver å komme med frimodige ytringer til rapporten, noe som også ble gjort.

Biltilsynssjef Kjell Hasselgren hadde innledningsforedraget for trafikksesksjonen, mens seksjonsleder Reidun Lanne holdt innledningsforedraget for kontorseksjonen. Etter innledningsforedragene kom det særlig mange interessante innlegg fra kontorseksjonen.

Det var også avsatt en post for Barstad fra Vegdirektoratet hvor han orienterte om rasjonaliserings- og fremdriftsplaner for kontorseksjonen. På slutten av lørdagen var det satt opp en post som hadde tittelen «ønskebrønningen» og hvor enhver kunne komme med sine små eller store hjerterukk.

På den sosiale siden ble det arrangert en volleyballturnering på fredag — en turnering som Rogaland dette året ikke vann siden Chester Danielson ikke var dommer. Den tradisjonelle festmiddagen ble som vanlig avholdt på lørdagskvelden, og denne gangen hadde vi blant annet besøk av Olav Stedje.

De fleste var fornøyd med hotellet, og arrangementet må i sin helhet betraktes som vellykket.

TILLITSVALGTES SPALTE

Til å begynne med vil jeg ønske alle ansatte i vegvesenet et riktig godt nyttår.

Det er vel ganske vanlig når en begynner på et nytt år, at en kaster et lite tilbakeblikk på året som gikk, og tanker om dette.

Året 1988 begynte vel ganske bra, som et vanlig år for oss ansatte kan en vel si. Men så skjedde det endel utover i året som har virket endel inn på vår virksomhet.

Vi fikk jo en ny organisasjonsplan i slutten av 1987, og virkningen av denne begynte jo å gjøre seg gjeldende utover i 1988. Det som har gjort størst utslag er vel organiseringen innenfor maskinavdelingen. Det er blitt oppdelt i 4 enheter, det er: maskindrift - bygninger - verksteddrift og innkjøp (lager). Denne oppdelingen er for såvidt grei nok, men det har skapt endel kunstig konkurransevirkosmhet mellom disse.

Jeg får ofte det inntrykk av at det er flere små vegvesener som slåss mot hverandre istedet for å samarbeide, og slåss for det ene vegvesenet vi har. Privatiseringen av vegvesenet har vel aldri vært så nærliggende som nå, og skal vi greie å stå imot dette, er det en forutsetning at vi samarbeider på alle plan og nivå.

Nedskjæringer i budsjettet både på vedlikehold og anlegg har skapt problemer for sysselsettingen vår, og det har blitt utarbeidet en sysselsettingsstrategi som blant annet går på ansettelse- og inntaksstopp.

De lærlinger i driften som var ferdig utdannet i høst hadde vi ikke plass til i denne omgang, men vi håper på at situasjonen kan endre seg, slik at vi kan ansette endel av de lærlingene som tar utdannelsen sin i vegvesenet.

En gledelig nyhet fikk jeg før jul, og det var at Renn-fast prosjektet var godkjent i Stortinget, dette prosjektet koster ca. 700 mill. kr., og skal gjennomføres i løpet av 2 1/2 år. Her håper vi på at vegvesenet skal gjøre store deler av anlegget i egen regi, men det forutsetter jo da at endel av folkene må flytte på seg, og innrette seg i brakkeleirer. Men, tross alt er vel det bedre enn å bli permitert/oppsagt.

Tilslutt vil jeg takke alle for samarbeidet i året som gikk, og håpe på at jeg kan få et godt og konstruktivt samarbeid i tiden som kommer.

Jeg vil også få gratulere vegsjefen med dagen, han fylte 60 år den 2. januar.

Hilsen

Ole Tamburstuen
Hovedtillitsvalgt NAF

Nærbø og Dirdal vegtjenestemannslag

har hatt årsmøte, og valgt følgende styre for 1989.

Formann/tillitsmann:	Erik Fjermestad
Nestformann/tillitsmann:	Kåre Gilje
Styremedlem:	Hallvard Solheim
Kasserer:	Oddmund Mellemstrand
Sekretær:	Tor Anstein Rosland

Tor Anstein Rosland
sekretær

Sysselsettingsstrategien

Kontinuerlig arbeid for å løse problemene

Av admimistrasjonsjef Svein Magne Olsen

Vegsjefen orienterte i Rygjavegen nr. 3/88 om de vanskelighetene vi vil få med sysselsettingen fra høsten 1989 og den strategien vi har lagt opp for å møte problemene.

Det arbeides kontinuerlig med disse sakene og om man skal oppsummere så kan man grovt si at arbeidet konsenterer seg om tre områder:

- Økning av disponible midler.
- Organisasjonsmessige og bemanningsmessige tilpasninger til nye økonomiske rammer.
- Kompetanseoppbygging.

La oss innledningsvis slå fast at vi har ikke for mye folk i forhold til de oppgaver vi skal løse, men vi mangler midler/penger til å løse de oppgaver som burde vært utført.

Økning av disponible midler

Vi har mange uløste oppgaver på investeringsiden og det arbeides derfor dels med å få økte offentlige bevilgninger, dels med å få løst disse oppgavene gjennom privat finansiering.

En stor andel av de offentlige bevilgningene til investeringer vil i 1990-årene gå med til å tilbakebetale forskottinger, samtidig som utsiktene for økte offentlige bevilgninger er små.

Vi er derfor glade for at Stortinget har vedtatt Rennesøy - fastlandsforbindelse og regner med at det kan sikre et stort antall arbeidsplasser. Samtidig fortsetter arbeidet med Høgsfjordprosjektet som muligens også kan gi oppdrag for mange når Renn-fast er ferdig.

Dessuten arbeides det med forslag til bompengefinansiering av utbygging av deler av hovedvegnettet i Stavanger-Sandnes område. Vegsjefens forslag i denne sammenheng vil bli sendt på høring til berørte kommuner i løpet av vinteren 1989.

Parallelt med dette, arbeider vi med å overta oppdrag i egen etat som i dag utføres av private entreprenører og konsulenter.

Dette skjer dels ved at vi søker å redusere konsulentbruken ved å omdisponere egne medarbeidere, dels ved at vi vil søke å utføre oppgaver for andre fylker. Vi har i sammenheng med dette innledet et samarbeid med Hordaland vegkontor som vi tror

kan gi nye oppdrag om vi prismessig er konkurransedyktige.

Organisasjons og bemanningsmessige tilpasninger

I fremtiden vil vi få færre og større anlegg som skal gjennomføres i løpet av relativt kort tid.

Dette vil innebære at vi må endre på vår organisasjon slik at den i større grad blir tilpasset disse prosjektene. Konkret vil dette kunne få som konsekvens at vi får færre anleggsområder/-distrikter og økt bruk av prosjektgrupper, økt spesialisering m.v.

Ledelsen har informert tjenestemannsorganisasjonene om behovet

Utbedring på E 18 i Dalane

Tekst og foto: Harald Sel

På E 18 sør for Helleland er i perioden desember 1987 til november 1988 utført eit omfattande utbedringsarbeid. Ei strekning på ca 3 km mellom Hestad og Skjebadalen, som tidlegare var mellom dei dårlegaste på E 18 i Rogaland, har nå fått ei heilt anna linjeføring. Standarden på vegen er nå så god, at han med små justeringar kan godkjennast for 90 km/t.

Inkludert i anlegget er også 2 feundergangar og ein krøttersti. Den eine feundergangen er ikkje bygd ennå. Det same gjeld forlenging av krøtterstien. Dette arbeidet, i tillegg til oppsetting av rekkverk og litt oppussing, er planlagt utført i år. Det kan også bli aktuelt å foreta ei relativ

stor avkjørselregulering.

Alt arbeidet er gjort i eigen regi av folk knytta til vegstasjonen i Egersund.

Til nå har anlegget kosta 4,5 millionar kr, mens det fullt ferdig er kostnadsrekna til ca 6,3 mill. kr.



Her ser me ein del av den vegstrekninga som er utbedra med retning mot Hestad. I framgrunnen 2 av arbeidarane på anlegget, Kjell Narvestad (i.v.) og Harald Espevik.

for slike tiltak og vi planlegger å gjennomføre nødvendige endringer i et nært samarbeid med de tillitsvalgte i løpet av 1. halvår 1989.

I tillegg til de organisasjonsmessige endringer må vi også gjennomføre endringer i bemanningen. For det første må de tilsatte være innstilt på større fleksibilitet og herunder akseptere mer pendling/flytting. Siden anleggsdriften blir konsentert om færre og større anlegg må vi regne med at flere i årene fremover må bli ukependlere. Ledelsen er imidlertid innstilt på å tilrettelegge forholdene for disse slik at ulempene blir minst mulig.

Vi har videre måtte innføre tilnærmet inntaksstopp og dessuten har vi også sett oss nødt til å avvikle alle engasjement, korttidsinntak i vegarbeidsdriften så raskt som mulig.

Kompetansebedrift

Vi skal gjennomføre en omstilling og det er viktig at vi kan møte de nye utfordringene med godt kvalifiserte medarbeidere. Vi har derfor vedtatt at kompetanseoppbygging skal være et av våre viktige tiltak for å sikre sysselsettingen fremover.

Vi forutsetter at for å kunne sikre arbeidsplasser så må vi i egen regi kunne utføre oppgavene på en egen kvalitetsmessig fullgod måte og til en konkurransedyktig pris. Dette forutsetter igjen at vi har medarbeidere (ledelse og utførende mannskaper) som både har kunnskap og vilje til å gjennomføre oppgavene.

Vi tror Vegvesenet i Rogaland har en motivert og dyktig medarbeiderstab som kan løse flere oppgaver enn hva vi tradisjonelt har gjort og vil derfor satse på kompetanseoppbygging spesielt innenfor disse feltene:

- tunnelbygging (undersjøiske tunneler)
- større betongkonstruksjoner (mellemstore bruer)
- materialproduksjon/dekkelegging (ved kjøp av nytt asfaltverk)

I tillegg vil vi søke å gi oppsynsmenn med to-årig teknisk fagskole tilbud og tilleggsutdanning til 3-årig ing.høgskole samt søker å legge forholdene bedre til rette for ing./siv.ing. slik at flere kan ta tilleggsutdanning ved NTH.

Desverre vil bevilgningen til opplæringsformål legge noen begrensninger på hva vi kan få gjennomført, men vi betrakter kompetanseoppbygging som en investering for fremtiden og vil derfor prioritere dette høyt. Det er derfor satt av egne midler til opplæring i forbindelse med vår sysselsettingsstrategi både på adm.budsjettet og driftsbudsjettet.



RYGJAVEGEN

«Nye» Rygjavegen og «vårt 4. hovedmål»

1989 blir eit spennande år for Rygjavegen.

Me startar i dette nummeret med nytt omslag. Dessutan har me nettopp fått til huset nytt utstyr, som gjer oss i stand til å produsera bladet sjøl like fram til trykking. Me håper å koma i gang med den nye produksjonen alt frå neste nr., som etter planen kjem ut i april.

Det nye omslaget er laga av Toril Haugland i firmaet Design & Reklame på Bryne. At det er plassert ein blomst i headingen, er ikkje tilfeldig. Me vil gjerne at denne skal symbolisera eit av dei 4 hovedmåla til Statens vegvesen: **Godt miljø.** (Dei 3 andre er: **God framkomst, Høg trafikksikkerhet og God publikum service.**)

Godt miljø er nok det minst påakta av etatens 4 hovedmål. Fram mot tusenårsskiftet vil dette utvilsomt endra seg vesentleg. I Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93, som skal opp i Stortinget til våren, blir det f.eks. for første gong eit eige kapittel om miljøvern.

Vegtrafikken er eit av dei største miljøproblema i Norge i dag. Alternativ transport til ein stadig aukande biltrafikk, blir stadig- og fort viktigare. Det vil gje nye og store utfordringar til Statens vegvesen. Og oppgavene treng så visst ikkje bli mindre enn i dag. Kva vil det ikkje bli av arbeid for å leggja forholda til rettes for kollektivtrafikk i byområda f.eks?

Miljøvernet er viktig for oss alle. Me må i langt større grad enn tidlegare ta «vårt 4 hovedmål» meir alvorleg på alle område av etatens mangesidige arbeid. La også Rygjaveg-blomen vera ei påminning til oss om dette!

Harald Sel

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Tor Efteland,
klar til ei arbeidsøkt
med veghøvelen
på ein av dei mange
fylkesgrusvegane
i Dalane.



RYGJAVEGEN