



Nr. 5 – OKTOBER 1992 – 20. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Arbeidet med å gjera Hunnedalsvegen til heilårsveg pågår for fullt med stor maskinpark og ca 20 arbeidrarar.

Bak frå v.: Normann Helleren, Håkon Østrem, Øyvind Ålgård og Jonny Røyland. Framme frå v.: Magne Skjeggestad, Roy Johannesen, Sverre Espeland, Asbjørn Oddane jr., Kaj Benneth Nodland, Jan Hove og Odd Helleren.

Reportasje på midtsidene.



STATENS VEGVESEN  
ROGALAND

## AV INNHALDET

- Vegdatabanken
- Gang- og sykkelveg på Karmøy
- Veghistorie frå Dirdal
- Miljøvennleg i Sandnes
- Textomur – alternativ til betong



**Nr. 5 - oktober 1992**

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Halvor Folgerø  
Njål Hanasand  
Reidun Lanne  
Irene Stangeland  
Kjell Einar Tronstad  
Solveig Yndesdal

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1650 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...

### KJÆRE MEDARBEIDERE!

Sommeren og sommerferien er over, og vi er alle sammen igjen i travel virksomhet hver på vår kant.

Jeg har reist en del rundt i fylket i sommer. Jeg har sett på vegene og på veganleggene og også prøvd å få kontakt med flest mulig av vegvesenets folk.

Det er mye jeg har gledet meg over. Vegvedlikeholdet holder, som vanlig, en førsteklasses standard. Vi har flotte vegdekker med mye nylagt egenprodusert asfalt. Vegmerking og skilting er på topp, -for ikke å snakke om vegkantene og vegskråningene og alle våre grøntanlegg ellers. Det har vært en sann fornøyelse å se hva vi har gjort ut av grøntanlegg, beplantning og rasteplasser.

På anleggene treffer jeg engasjerte og dyktige folk som vet hva de gjør, og som gjør en jobb som det står all respekt av.

Trafikanter rapporterer om utrolige framskritt på Hunnedalsvegen, -Rennfast går planmessig framover og vi får "skrøyel" for både det ene og det andre.

Alt sammen varmer en leder som er stolt av sine medarbeidere og sin etat.

Nå nærmer vi oss en av de virkelig store milepeler i vår og i Rogaland fylkes historie, - åpningen av Rennfast den 30. november i år. Denne åpningen vil nok bli omtalt og kommentert i senere nummer av Rygjavegen.

I denne omgang vil jeg bare si at vår prikkfrie gjennomføring av dette anlegget føyer seg fint inn i rekken av de mange store samfunnsoppgaver som vår etat har gjennomført med glans.

Vi har nok våre problemer, og det er vel ikke alt som går like godt i denne etaten heller. Men iblant kan vi vel likevel unne oss å stoppe litt opp med det som går godt og som vi er fornøyde med. Særlig hvis vi holder det for oss selv og ikke utbasunerer det for all verden. Slik jeg har gjort her ved å adressere mine tre minutter til vegvesenets medarbeidere og bare til dere.

**MED VENNLIG HILSEN**

## La vegvesenet bygga jernbane

*Politiske signal - både sentralt og lokalt - tyder på at Norge står framfor ei omfattande satsing på - og utbygging av jernbanen.*

*"Jernbaneforum", der fylkeskommunane frå Rogaland til Vestfold er med, blei nyleg konstituert. Tanken er mellom anna å få Sørlandsbanen meir effektiv.*

*Då Samferdselskomiteen i Stortinget var i Rogaland tidlegare i haust, blei det uttalt stor forståing for ei omlegging av jernbanen i Drangsdalen i Lund. Mellom anna gjeld dette bygging av ein ny 6 til 10 km lang tunnel.*

*At det nyttar å satsa på jernbanen, viser den oppsiktvekkande store trafikkauken på Jærbanen, etter at ein*

*fekk raskare togsett og betre rutetilbod. Behovet for dobbelspor mellom Sandnes og Stavanger blir stadig større.*

*Etter mange år med anleggstopp, har NSB i dag liten kapasitet på planleggings- og anleggsektoren. Ved den utbygginga ein står framfor, vil difor Staten kunne spara store summer ved å engasjera Vegvesenet, framfor å bygga opp store plan- og utbyggingsavdelingar i NSB frå grunnen av.*

*Statens vegvesen har apparatet. Skilnaden på å bygga vegar og jernbane er liten. Og målet er det same både ved veg- og jernbaneutbygging - og æt er i samsvar med Statens vegvesen sitt hovudmål: I arbeid for betre transport.*

**Harald Sel**

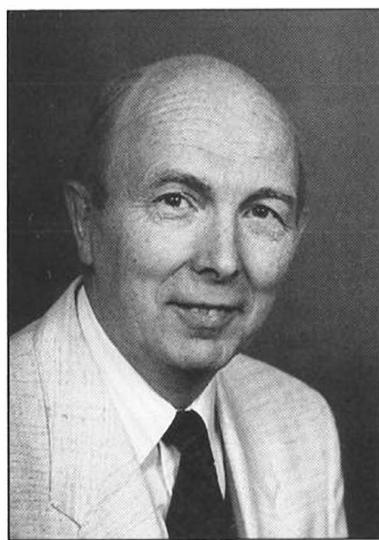
## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
La vegvesenet bygga jernbane ..	2
Vel møtt Rogaland! .....	3
Biltilsynet i Egersund ser fram til nybygg .....	4
Kanalisering av kryss på Rv 44 - Øksnevad .....	5
Austrumdalsvegen - problemvegen i Bjerkreim .....	5
Saltoppløysing mot glatte vegar .	6
Transparentserie om vegvesenet .....	6
Miljøvennleg i Sandnes .....	7
Vakre vegers pris 1992 .....	7
Vegdatabanken .....	8
Pensjonistene på utenlandstur .	10
Bedriftsbesøk .....	11
Heilårsvegen gjennom Hunnedalen tar form .....	12
Textomur - et alternativ til betong .....	14
Kryssord .....	15
Gang- og sykkelveg på Karmøy .....	16
Ingen trafikdrepte i september .....	16
Dekktips .....	17
Rygjamat .....	17
Trim på vegkontoret .....	18
Kilometerteller .....	18
Sykelbykonferansen .....	18
Premie til Torleiv Kolbeinsen ....	18
Helse, miljø og sikkerhet i fokus .....	19
Auksjon på Bærheim vegsentral .....	19
Hvem fortjener Arbeidsmiljøprisen 1992 ? .....	20
Personaltyt .....	20
Rennfastopning .....	20
Lagerformann Odd Gunnar Svendsen .....	21
Rasteplass i særklasse .....	21
Vern og helse .....	22
Statsbudsjett-forslaget .....	23
Tillitsvalgttes spalte .....	23

# Vel møtt Rogaland !

Av vegdirektør Olav Sjøteland

*Tidleg på føremiddagen den 17. juli i år - den dagen eg vart tilsett som vegdirektør - fekk eg ei nydeleg blomehelsing frå Statens vegvesen Rogaland. Mange takk for blomar og gode ord!*



*Tilfeldigvis vart Rogaland det første fylket eg besøkte som vegdirektør. Det er alltid kjekt og inspirerende å koma til Rogaland.*

*Denne gongen gledde det meg mykje å få høyra frå folk utanfor Vegvesenet om kor godt det går med Rennfastprosjektet.*

*Statens vegvesen er ein profesjonell og dyktig byggherre. Vegvesenet i Rogaland har sin store del av æra for det.*

*Vi står framfor store utfordringar i åra som kjem. Det er framleis behov for å byggja nye vegar for at næringslivet skal fungera godt, og for at den enkelte av oss skal kunna ferdast trygt og snøgt. Eit godt vedlikehald og effektiv drift av eksisterande vegar er like viktig.*

*Kampen mot miljøulempene og trafikkuulykkene må halda fram, helst med større styrke enn før.*

*Statens vegvesen skal vera ein serviceetat. Det er viktig å hugsa på dette i all vår verksemd der vi er i kontakt med andre etatar og publikum. La oss då tenkja oss i "kundens" stad. Korleis ville du bli behandla av ein offentleg etat? Gi rettleiing og anna hjelp. Kanskje kan vi finna løysningar som kan gi fleire positive svar!*

*Vi må vera førebudde på å få knappe resursar i forhold til dei oppgåvene vi skal løysa. Kravet om effektivt arbeid og god utnytting av resursane er ei utfordring som ikkje blir mindre med åra.*

*Eg ønskjer dykk alle vel møtt til stor innsats i samfunnsgangleg arbeid!*



Heile staben samla på - og ved skranken. Framme frå v.: Rein Husebø, Oddveig Levang, Jane Mong, Greta Helvig, Georg Eie. Bak: Lars Jan Håland, Ola Undheim, Sverre Julshamn. Oppå skranken til høgre, ein glad og smilande sjef, Leif Ødegård.

Biltilsynet i Egersund:

## Glad gjeng ser fram til nybygg

Dei ser fram til ny stasjon - dei ni tilsette ved Biltilsynet i Egersund. Lokala i Årstaddalen er verken store nok eller særleg funksjonelle med den aktiviteten og bemanninga som er. Då Statens vegvesen i 1978 oppretta biltilsynstasjon i Egersund, var han planlagt for 5 personer. Ein rekna med at lokala i Årstaddalen ville vera tilstrekkelege i mange, mange år framover. Men nêd ni tilsette er forholda i dag heller kummerlege. Ikkje rart dei ser fram til at det nye biltilsynsbygget ved vegstasjonen på Slettebø står ferdig - forhåpentlegvis i slutten av 1994.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Leif Ødegård - fødd og oppvaksen i Bjerkreim - har vore stasjonsjef i Egersund sidan starten. Han kom då frå Kontrollkontoret, Vegtrafikkavdelinga i Vegdirektoratet.

Stasjonen i Egersund var mildt sagt nokså uferdig då han flytta inn saman med kontordame og administrasjonssekretær.

- Møblane f.eks. var ikkje på plass. Så eg sat på japansk vis - på golvet - og gjekk gjennom førarprøvene, fortel han.

### Stor vekst

Det viste seg snart at behovet for biltilsynstjenester i Dalane var større enn det ein tenkte seg. Det var veldig tøft, fortel Ødegård. Men det kom seg etter kvart. Sommaren 1979 blei dei 4 tilsette - ved oppretting av ei ny teknisk stilling.

Scinare har ein berre utvida og utvida på personalsida, i takt med fleire kjøretøy og større arbeidsmengde. Ved oppstart var det ca 22.000 menneske og ca 15.000 kjøretøy i stasjonens område. Nå er tala ca 34.000 menneske og ca 27.000 kjøretøy.

### Avdeling i Hå

Den store auken i person- og kjøretøytal kjem seg i første rekke av at Hå kommune blei overført frå Biltilsynet i Stavanger til Egersund 1. september 1989. Då blei det oppretta ei avdeling ved Nærbø vegstasjon med kontortid kvar onsdag.

Avdelingskontoret i Hå har svart til forventningane og vel så det. Her kan publikum få utført alle tenester bortsett frå ein del registreringsarbeid og førarprøver for bil og motorsykel. Førarprøve for traktor kan ein derimot avleggja på Nærbø, og det er praktisk og populært i ein viktig jordbrukskommune.

I samband med overføringa av Hå kommune til Egersund, fekk stasjonen 2 nye stillingar, ei teknisk og ei kontorstilling.

### Kontrollstasjon

Biltilsynet i Egersund ventar ikkje berre på nybygg. Endeleg ser det nå ut til å ordna seg med bygging av kontrollstasjon ved E 18 på Helleland.

Strekninga mellom Krossmoen og Helleland stasjon er svært strategisk etter som all tungtrafikk mellom Sør-Rogaland og Sørlandet/Austlandet passerer her. Difor har det lenge vore eit høgt prioritert ønske frå Biltilsynet å få ein kontrollstasjon her.

Ein kontrollstasjon på E18 vil f.eks. gjera bremsekontroll og vektkontroll enklare og meir effektivt. Samtidig vil ein f.eks. få større kapasitet til det viktige arbeidet med å kontrollera at sjåførane ikkje bryt reglane om kjøre- og kviletid.

### Godt miljø og dyktig stab

Staben ved Biltilsynet i Egersund er ein glad og triveleg gjeng. Dei synes å trivast på arbeidsplassen og dei ser lyst på framtida. Stasjonsjef Leif Ødegård framhevar då også både medarbeidarane og det gode miljøet ved stasjonen.

- Stasjonen er liten. Alle må difor beherska alt, meir eller mindre. Ved dette får me ein veldig dyktig stab. Arbeidsplassen her blir aldri eit samleband. Me opplever aldri 2 dagar som er like, seier Ødegård.

Kanalisering av kryss på Rv.44 - Øksnevad

## Eit ulykkespunkt mindre

Arbeidet med utbøring av ulykkespunkt har høg prioritet i Statens vegvesen Rogaland. Siste ulykkesreducerende tiltak i så måte er ombygging av krysset med fylkesveg 253 og Øksnevad vidaregåande skule på riksveg 44 i Klepp.

I dette krysset har det vore særleg mange ulykker ved påkjøring bakfrå. Nå skal den faren vera sterkt redusert ved full kanaliseringsring både mot fylkesvegen og avkjøringa til skulen.

For å få kanalisert krysset, måtte vegen utvidast og gang- og sykkelvegen er flytta. Dessutan er undergangen forlengd med 2 meter. Det er også sett opp eit buskur til, slik at ventande busspassasjerar på begge sider av vegen nå kan søka ly.

Kr 850.000 har det kosta å gjera krysset på



*Magnus Danielsen og Erik Soma i arbeid med den siste finpussen før asfalteringa av det omlagde og kanaliserte krysset på Øksnevad.*

Øksnevad tryggare. Når ein i framtida kan rekna med at faren for ulykker er svært liten, er dette pengar som samfunnet, statistisk sett, vil tena fort inn igjen. I tillegg kjem det som ikkje kan målast i

pengar, som f.eks. kvar person som ikkje får livskvaliteten redusert på grunn av nakkesleng.

*Tekst og foto: Harald Sel*

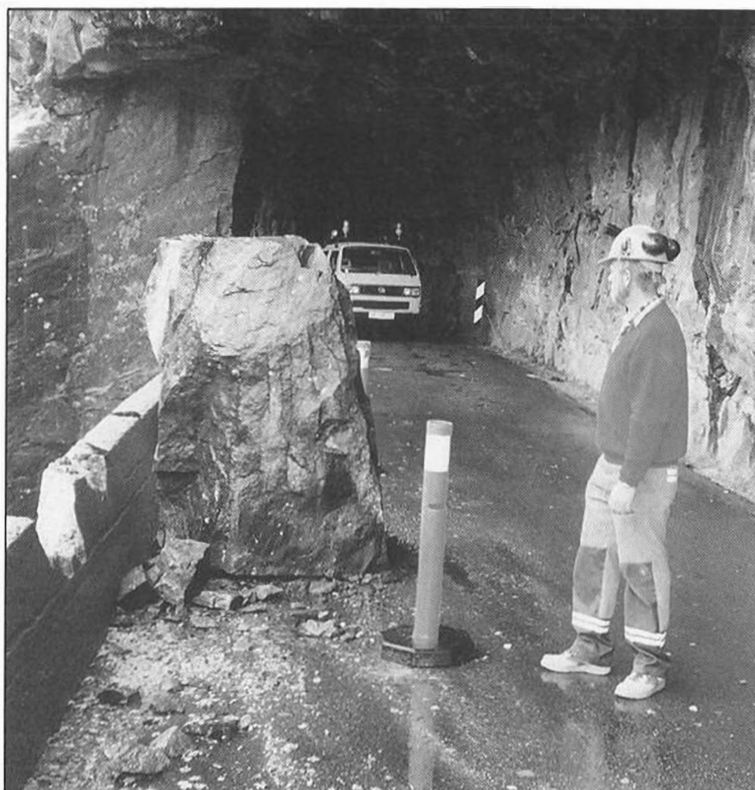
## Problemvegen i Bjerkreim

På ny er M/S "Ørdsjølen" brukt til transport av skulcelevar og andre frå Ørdsdalen til Odlandstø i Bjerkreim. Det raser stadig på vegen langs Austrumdalsvatnet. Først i oktober raste ei seks tonn blokk ut i vegen. Dagen før hadde det gått mindre ras. Vegvesenet er stadig i ei skikkeleg "kattepine". Kor tid skal ein stenga vegen, når fjellet "lever" og rasfaren truer?

Problemet med Austrumdalsvegen er stort og vanskeleg å løysa, etter som det er dyrt å gjera vegen rimeleg rassikker. Tunnel er einaste løysinga ved dei farlegaste strekningane. Prisen for eit slikt prosjekt ligg på ca 60 millionar kr. Rogaland fylkeskommune har dårleg med pengar til vegbygging og til nå har det ikkje lukkast å skaffa statlege midlar til sikring av vegen.

*Torfinn Liestøl ved den 6 tonn tunge steinblokka som raste ut i vegen tidleg i oktober. I tillegg gjekk fleire mindre ras. Vegen var stengt i fleire dagar mens vegvesenet reinska fjellet for del mest ustabile steinmassane.*

*Foto: Georg Romslo*



Bærheim vegstasjon:

# Saltoppløysing mot glatte vegar

Frå i vinter skal Bærheim vegstasjon bruka saltoppløysing på stamvegane og viktige riksveggar. Dette gjeld altså vegar i Stavanger, Sandnes, Randaberg, Sola og Klepp.

**Tekst: Harald Sel**  
**Foto: Kristoffer Skjørestad**

Ved å bruka saltoppløysing i staden for tørrsalt reduserer ein saltmengda med 30 til 35 %. På ein normalvinter har ein tidlegare brukt mellom 12 og 1400 tonn

salt i området til Bærheim vegstasjon. Ein vil også bruka kortare tid på saltinga med den nye metoden. Farten under tørrsaltstrøying er ca 30 km/t og ca 60 km/t ved spreying av saltoppløysing.

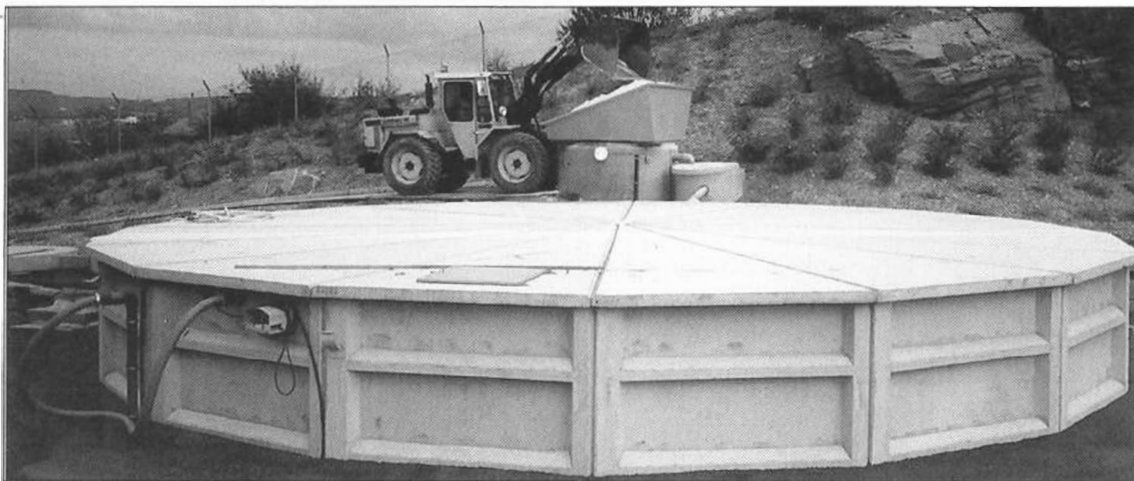
Saltoppløysinga ein brukar inneheld 25 % salt. Denne blandinga er meir effektiv enn tørrsalt, for å hindra glatt vegbane. Ei ulempe ved tørrsalting er at ein god del salt forsvinn frå vegen alt etter ca 100 bilpasseringar.

Også Stavanger kommune vil i vinter gå over til å bruka saltoppløysing på ein

del av det kommunale vegnettet. Kommunen skal kjøpa saltet frå Statens vegvesen sitt anlegg på Bærheim.

Bærheim er den andre vegstasjonen i Rogaland som tar i bruk saltoppløysing. Ved Nærhø vegstasjon er metoden nytta sidan vinteren 1989/90.

Erfaringane herfrå er svært gode. Mellom anna er det ingenting som tyder på at rustangrep på bilane blir verre ved saltoppløysing. Metoden er kanskje til og med meir skånsam for bilen enn tørrsalting.



**Blandeanlegg og lagertank ved Bærheim vegstasjon. Traktoren har tømmt ei skuffe med salt i blandeverket. Dette blir oppløyst i vatn til 25% saltblanding og oppsamla i tanken. Tanken har 325 m<sup>3</sup> lagringskapasitet.**

## Transparentserie om Statens vegvesen



Fra Vegdirektoratets Informasjonskontor har vi fått tilsendt en transparentserie om Statens Vegvesen. Serien finnes både på norsk og engelsk.

Det er ikke meningen at transparentene skal være et foredrag om Statens vegvesen, men et supplement. Selv om serien er bygd opp på en logisk måte, er det fullt mulig å bruke enkeltstående transparenter for å illustrere poenger i et foredrag.

Dersom noen ønsker å bygge ut serien med transparenter om eget vegkontor (fylke) er dette prisverdig, sies det fra direktoratet.

Informasjonskontoret i Vegdirektoratet er interessert i å få tilbakemelding om eventuelle ønsker når det gjelder nye transparenter, eller endringer i de utsendte.

Transparentene kan fås ved henvendelse til Info, tlf 501507.

# Miljøvennleg i Sandnes

Jærvegen (riksveg 44) frå Kvellurvegen til Oalsgata i Sandnes har fått ei krafing "ansiktsløfing".



Strekninga har fått både sykkelbane og gangfelt på begge sider av vegen. På sykkelbanane, inkludert der sykkelbanen kryssar vegen, er det lagt raud asfalt. Så her skal ingen vera i tvil om kva som er sykkelveg og kva som er bilveg.

Også for bilistane skulle den nye Jærvegen vera ryddig, med kanalisering og god oppmerking.

Frodig og blomstrande vil det også bli. Det er anlagt rabattar og det er planta tre. Dei tre som tidlegare vaks i rabatten mellom vegbanen og gang-sykkelvegen blei flytta til Forus då anleggsarbeidet tok til.

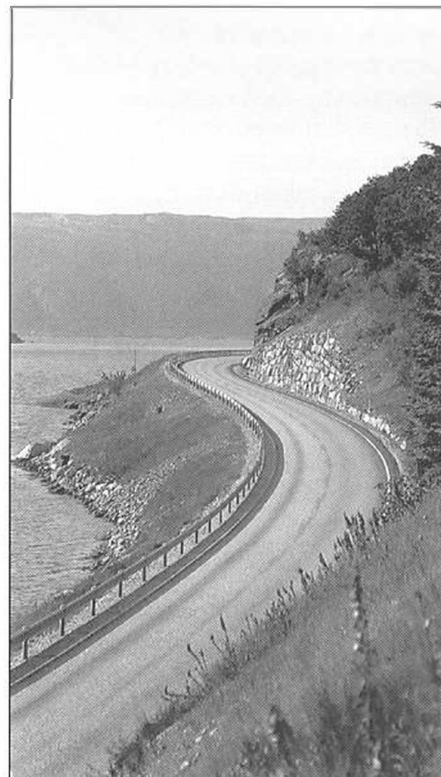
*Tekst og foto: Harald Sel*

*Litt av "nye" Jærvegen, kort tid før anlegget var ferdig. Sykkelbane, gangfelt, kanalisert vegbane og midtrabatt. I tillegg til lågtveksande planter i rabattane, er det planta 87 nye tre.*



*Fra asfalteinga i krysset med Oalsgata. Tor Stangeland frå Statens vegvesen i framgrunnen.*

Vakre vegers pris 1992:



*Vegen Instefjord - Oppedal i Sogn og Fjordane fekk Vakre Vegers pris 1992.*

## "Medalje" til Arsvågen ferjeleie

Arsvågen ferjeleie kom på "medaljeplass" under årets Vakre vegers-konkurranse.

Vakre vegers pris gjekk til strekninga Instefjord -Oppedal på riksveg 1 i Gulen kommune, Sogn og Fjordane.

To veganlegg fekk heiderleg omtale. I tillegg til Arsvågen ferjeleie gjeld dette riksveg 2 gjennom Kongsvinger.

I grunngevinga til juryen for å tildela prisen til strekninga Instefjord -Oppedal heiter det mellom anna:

Veganlegget er eit uvanleg godt døme på korleise ein har bygd ein vakker veg i harmoni med omgivnaden. Vegen si linjeføring i forhold til viktige linjer i landskapet, og sideareala si form og materiellbruk, gir anlegget ein høg estetisk standard. Veganlegget vil stå fram som eit positivt døme på ei vegframføring utan skjemmaende skjæringar og fyllinger i eit sårbart fjordlandskap.

Vegdatabanken:

# Informasjonssystem for mål-

Den 29. juni 1992 sluttbehandlet og vedtok Ledermøtet Plan for Vegdatabanken 1992-93, Statens vegvesen Rogaland. Planen skal være et styringsdokument for hvordan Vegdatabanken skal organiseres og drives i Rogaland. En prosjektgruppe nedsatt av Ledermøtet har stått for utarbeidelsen av den forholdsvis omfattende planen. Arbeidet har pågått fra november 1991-juni 1992.

Av Thorvald Kåre Lone

Selv om Vegdatabanken i vårt fylke over lengre tid har vært i regelmessig bruk, er informasjonsbehovet om Vegdatabanken (VDB) stort. Mulighetene for en utvidelse av bruksområdene er mange. Derfor vil stoff om VDB og omkring VDB-planen bli presentert i flere kommende utgaver av Ryggjavegen.

## Hva er Vegdatabanken

Vegdatabanken omfatter i korthet systemer og data, sentrale og lokale organisasjonsenheter og personer. Den er et omfattende veginformasjonssystem, utviklet og satt i drift i 1985-1992.

Vegdatabanksystemet består av 3 grunnleggende hoveddeler:

- \* **VEGDATABANKENS REGISTRE**  
- datalager
- \* **NORDIC - REGISTRERING**  
- lokal vegdatabank for driftrettede formål
- \* **VEGORAMA**  
- system for presentasjon av informasjon på kart

De to sistnevnte systemene skal vi komme tilbake til i senere artikler i Ryggjavegen.

Vegdatabankens primære oppgave er å sørge for en tilfredstillende EDB-basert informasjon om fysiske veg-,

trafikk- og miljøforhold knyttet til veg- og trafikksystemene.

## Type informasjon

Systemer og data i Vegdatabanken gir i overveiende grad informasjon til bruk på oversiktsnivå. Informasjonen er i hovedsak av typen ledelsesinformasjon og beslutningsgrunnlag.

Pr. høsten 1992 finnes registrert til sammen mer enn 6 millioner objekter (f.eks. poster med opplysninger skilt, ulykker, dekkelegginger mv.) i VDB.

## Bruk og brukergrupper

Bruken av disse data skal gi klare styringsgevinster og lette tilgangen på innsamling av sentrale styringsdata. Systemene bør være relativt stabile, og endringer bør være dokumenterbare og oversiktlige for å inngi tillit til systemene.

For å få en god utnyttelse av disse data, kreves et godt organisert forvaltningsapparat, påvisning av kvalitet og sikring av tilgjengelighet.

I forvaltningssammenheng tilsier danske erfaringer at det må legges stor vekt på kontinuitet og kvalitet på vegdata. Dette skal hos oss ivaretas og styres gjennom lokale og sentrale VDB-planer.

Brukere av vegnettet og samfunnet for øvrig viser økende interesse for vegdata. Internasjonalt fokuseres det i økende grad på vegdata ifm. med miljøspørsmål.

## Lokal og sentral informasjonsressurs

Systemene fungerer også som elektroniske arkiver eller registre, hvor det er mulig å lagre og finne fram igjen historiske data. Jo mer disse data anvendes, desto mer verdifulle blir de som ressurs.

For vegvesenet internt kan veg- og trafikk-data ansees som en strategisk ressurs på lik linje med f.eks. økonomidata.

I en intervjuundersøkelse som nylig ble gjennomført blant alle avdelingsledere og vegsjefene i fylkene kom det klare signaler på at det ligger en utfordring i å aktivisere Vegdatabanken og bruke den som et verktøy bl.a. i budsjett- og målstyringsarbeidet.

Fra sentralt hold vil det i økende grad fremover bli fokusert på bruk av ressursene i Vegdatabanken, med krav om å dokumentere saksforhold ut fra de data som ligger i banken.

## Strategiske mål

I en tidlig fase av planleggingsprosessen, vedtok Ledermøtet "Strategiske Mål for Vegdatabanken". Disse målene har vært en ledesnor for utarbeidelse av planen.

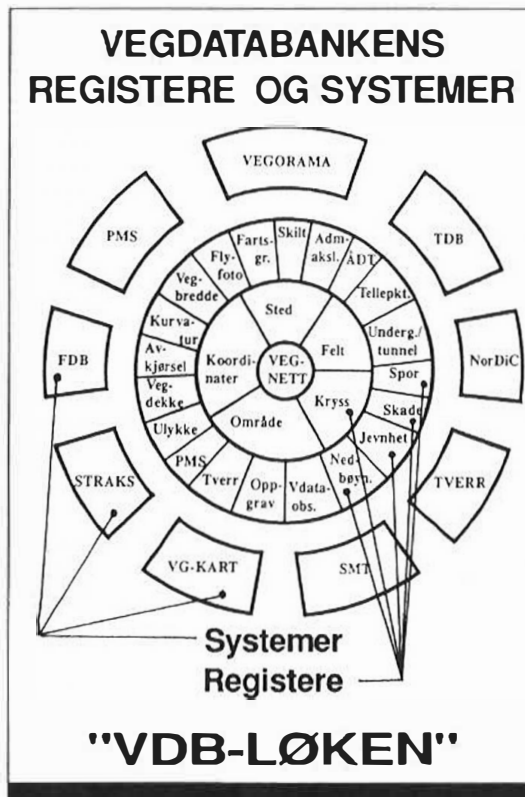
Ledermøtet har med dette gitt klare signaler om at VDB skal brukes og hvordan den skal medvirke til å nå etatens hovedmål. De strategiske målene for Vegdatabanken fremgår av følgende 6 hovedpunkter:

### 1. HOVEDMÅL

Statens vegvesen Rogaland skal benytte de muligheter som vegdatabanken tilbyr som et system for målrettet forvaltning og utvikling av vegnettet

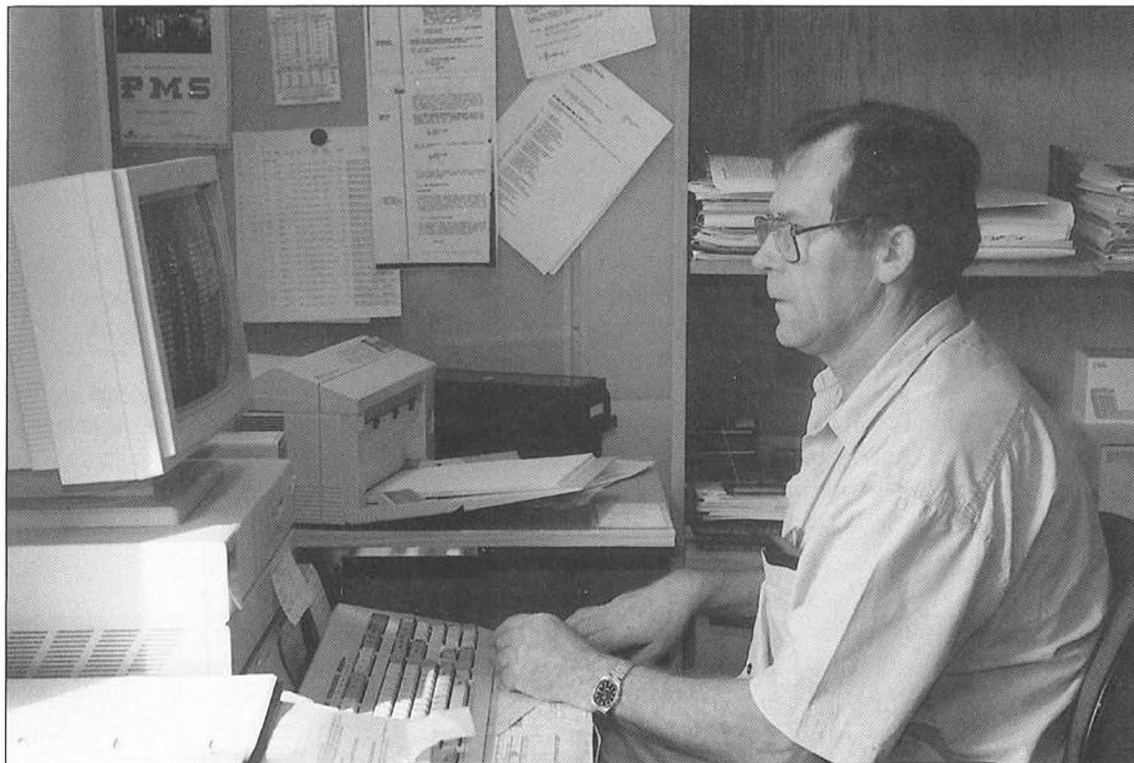
### 2. INFORMASJONS- OG BESLUTNINGSGRUNNLAG

Vegdatabanken skal benyttes som informasjons- og beslutningsgrunnlag





# rettet utnyttelse av ressursene



Johannes Rørtveit ved Dekkeseksjonen, Driftsavdelingen, er en av våre mest aktive brukere av Vegdatabanken.

## Historisk bakgrunn

Så tidlig som i 1966 oppnevnte Samferdselsdepartementet en sentral "Vegregisterkomite" for å utarbeide forslag til et landsdekkende vegregister.

Komiteen avga sin innstilling i 1973. Dokumentet omfattet en grundig utredning på over 300 sider. Den utgjør grunnlaget for utviklingen av Vegdatabanksystemet slik det fremstår idag.

Av innstillingens sammendrag og konklusjoner fremgår det bl.a.:

### 3. KVALITETSSIKRING

Det skal arbeides systematisk med å kvalitetssikre data og systemer tilknyttet vegdatabanken

### 4. SAMSPILL

Det skal sørges for samspill mellom vegdatabanken og øvrige informasjons- og databehandlingssystemer for å optimalisere utnyttelsen av etatens totale resurser

### 5. ÅRLIG RULLERENDE VDB-PLAN

En forsvarlig og organisert drift av registre og programsystemer i vegdatabanken skal sikres ved å utarbeide en årlig rullerende VDB-plan i samsvar med nærmere spesifiserte retningslinjer gitt av ledermøtet

Selve Vegdatabanken består i dag av 27 operative registre med "rå" fagdata. Disse rådata behandles enten i selve Vegdatabanken eller i spesielle databehandlingssystemer tilknyttet Vegdatabanken. Resultatet blir lesbar informasjon i form av tabeller, statistikker, diagrammer, kart m.v.

Eksempel på et nytt, aktuelt register som for tiden er under utvikling er LUFT-/STØY-registeret. Dette skal inneholde oppdaterte data om luft- og støyforurensingen langs vegnettet.

### Sentral omorganisering

Den grunnleggende utviklingen av dagens Vegdatabank som har pågått siden 1985 skal avsluttes formelt innen utgangen av inneværende år.

Et sentralt utvalg (VDB-SOFT-utvalget) med vegsjef Kjell Bjørvik som formann, vil legge fram en rapport om VDB som vil bli sendt ut til høring i løpet av høsten 1992. Utvalget skal komme med forslag til organisering av sentrale driftsfunksjoner og til organisering av det videre utviklingsarbeid.

"Et vegregister - kombinert med de muligheter moderne EDB-teknikk innebærer for lagring, sortering og bearbeidelse av de vegdata som trengs, - vil skape grunnlaget for et omfattende informasjonssystem for vegvesenets ledelse på alle plan og muliggjør en langt bedre styring av vegvesenets forskjellige virksomheter."

Etter vel et kvart århundre kan man idag konkludere med at store deler av denne målsettingen langt på vei er oppfylt. For å nå dette målet har det fra sentralt hold bare siden 1985 vært investert ca. 35 mill. kr. i det generelle VDB-systemet i tillegg til totalt ca. 40 årsverk i data- og systemforvaltning samt prosjekt-administrasjon.

### Eget bruk

Informasjon som produseres ut fra data i forskjellige registre, kan overføres til filer og enten tas ut som direkte skjermbilder, på skrivere eller plottere. Den kan også behandles videre i andre dataprogrammer som f.eks. i regneark og tekstbehandlingsprogrammer.

## Dagens status og utvikling

Nye registre i Vegdatabanken utvikles stadig etter brukergruppens behov. Dette vil fortsette så lenge Vegdatabanken består. I de nærmeste årene vil Vegdatabanken etter hvert bl.a. bli lagt over på UNIX-plattform.

# Pensjonistene på utenlandstur

Årets pensjonisttur gikk i år med buss via Kristiansand-Hirtshals til Tyskland, og Østerrike med en snartur innom Italia. Vi var ialt 48 deltakere.

Av Johan Lund

## ØST TYSKLAND

På nedturen kjørte vi innom tidligere Øst-Tyskland og fikk god anledning til å konstatere standardforskjell i forhold til Vest-Tyskland. Dette gjaldt både vegene, bebyggelsen, særlig boligmassen med en mengde kjedelige boligblokker, og jordbruksdriften.

## “ØRNEREDET” - Opprinnelsen

Vi bodde tre netter i Seefeld, det kjente vintersportsstedet i Østerrike nær Innsbruck og hvor det har vært arrangert olympiske leker 2 ganger i de siste ti-år. Fra Seefeld tok vi dagsturer.

Den ene dag var vi i Berchtesgaden med Adolf Hitlers kjente “Ørnerede”, et slags rekreasjonssted i 1850 meters høyde. Stedet ble skjenket Hitler av den senere meget omtalte Martin Bormann, angivelig for å innynne seg hos der Führer, en operasjon som vel lyktes ettersom Bormann senere er blitt omtalt som Hitlers etterfølger.

## Lite tilgjengelig

Stedet er ikke lett tilgjengelig, det ligger på toppen av en nut. Det er parkeringsplass for besøkende ved foten av fjellet. Herfra går spesialbusser 6 km oppover i fjellsiden i stignings-forhold opp til 24 %. Fra vegens endepunkt spaserer vi 124 meter i tunnel inn i fjellet. Herfra tar en heis oss 124 m opp og vi lander midt i en bygning på toppen, selve ørneredet.

Hele bygningen er ikke tilgjengelig, men det mest kjente rom, peisestuen, lå åpen og i bruk som restaurant. Det er fra dette rom det oftest har vært vist bilder av Hitler og hans Eva (Braun).



Deltakerne i parkanlegget ved Slott Linderhof, Bayern. Litt uryddige rekker, men vi prøver å gjenkjenne deltakerne.

Fra venstre finner vi i første rekke: Klara Fattnes, Lilly Haugen, Hjærdis Thostensen, Gerd Nesvold, Sigurd Stangeland og Ingrid Gederø.

Andre rekke: Ole Lima (sjåføren), Malene Silgjerd, Margit Wiestad, Gerd Andersen, Arne Njå og Margrethe Skogen.

Tredje rekke: Knut Haraldseid, Ingeborg Haraldseid, Hellen Slettebø, Alfred Lillehammer, Helene Lillehammer, Bergljot Njå, Terese Fossan, Ruth Horpestad, Berly Wiik og Markus Wiik.

Fjerde rekke: Berit Rodvelt, Lousie Skjold (delvis skjult), Inger Urdal, Hulda Svindland, Ingfrid Motland, Eyolf Andersen, Jens Motland, Ånen Fylgjesvold, Kåre Fossan, Nils Espeland, Ola Skogen, Sigvald Skjold og Ansgar Trodahl.

Femte rekke: Mikal Rodvelt, Arne Fattnes, Johannes Urdal, Bernt Svindland, Robin Kleiberg, Arne Voll, Karl Brekke, Harald Gederø, Henry Risberg (med kamera), Olav Mjølhus, Henry Nesvold, Heide (reiseleder). Bak kamera: Johan Lund. Utenfor bildet på egne oppdrag: Roman Piekart og Arne Vasbø.



*Spesialbussen opp mot Ørneredet på veg i opptil 24% stigning i praktfull natur.*

#### Peisen

Det dominerende trekk ved peisestuen er selve peisen, skjenket av Mussolini til Hitlers 50-års dag i 1942. Den er bygd i svart marmor, dels hugd, dels slepen. Dimensjonen var ca. tre meter bred og to meter høy (utvendig mål).

#### Heisen

Heisen i Ørneredet er et kapittel for seg.

Den er innvendig kledd og dekorert med messingplater over det hele. Den er romslig nok og tok 35 personer, med speilvirkningen fra messingplatene virket den svær. Denne effekt ble brukt for å nøytralisere Hitlers angivelige angst for lukket rom.

#### Kostbart påfunn

Ømeredet ble bygget i årene 1936-38.

Anleggstyrken er oppgitt til 1300 mann på døgndrift. På grunn av den dårlige tilgjengelighet eller av andre grunner, var Hitler ikke ofte på stedet, angivelig 13-14 ganger i løpet av de sju årene han hadde muligheten. Kostnad/nytteverdien faller med andre ord ikke heldig ut.

#### INNSBRUCK

Den andre utfluktsdagen fra Seefeldt besøkte vi Innsbruck sentrum med bl.a. det runde maleri, en 360 graders malerisk framstilling av krigshistoriske høydepunkt m.v. Innsbruck gamle sentrum var ellers en hyggelig opplevelse med godt bevart middelalderbebyggelse.

#### TYSKLAND

I Tyskland besøkte vi bl.a. pasjonsspillbyen Oberammergau, middelalderbyen Rothenburg, klosteret i Ettal med den berømte klosterlikør og den gamle by Mamminger.

#### TAKK FOR TUREN

Tradisjonell avslutning med middag på Binderup Kro på Jylland.

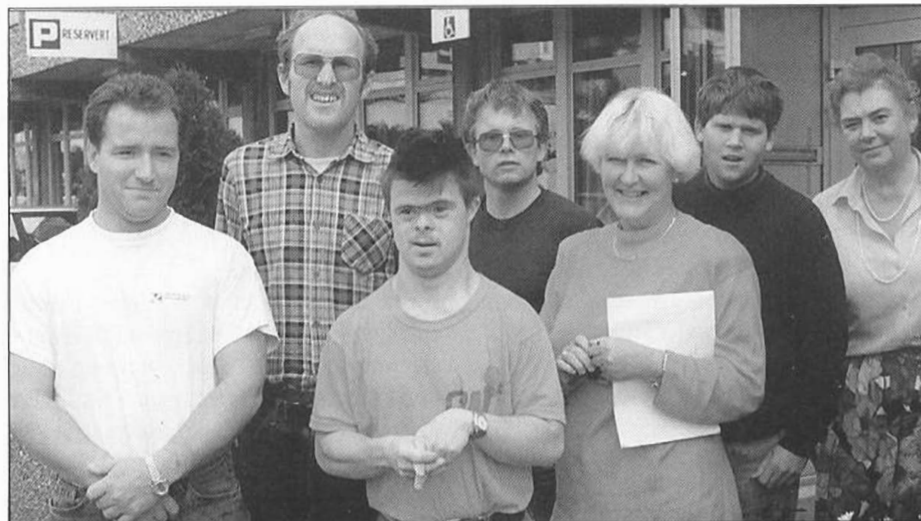
Og alle var enige om at vi hadde hatt en hyggelig tur full av nye opplevelser.

Til nye og gamle pensjonister: Herved være anbefalt vegvesenets pensjonistturer.

## Bedriftsbesøk

Statens vegvesen er ein utadretta publikums-etat. Difor er me glade for å få

besøk, - enten det nå er på vegstasjonane, biltilsynstasjonane eller på Vegkontoret.



Og det er ganske mange grupper frå skular, bedrifter og lag som besøker oss. Ikkje minst er det populært med omvisning på Vegmuseet i kjellaren på Vegkontoret.

Me presenterer her ei gruppe frå Ranso Lettindustri i Randaberg, som nyleg var på bedriftsbesøk på Vegkontoret. Anne Grethe Mellgren Høie og Marit Øverland ved Bedriftshelsekontoret sto for omvisning og opplegg frå vegvesenet si side.

*Her ser me dei saman med gjestene utanfor Vegkontoret. Frå venstre: Finn Lea, Geir Rygg, Agnar Pedersen, Tor Erland, Anne Grethe Mellgren Høie, Bjørn Olav Staurland og Marit Øverland.*

Heilårsvegen tar form

# Lange, effektive dagar i Hunnedalen

Arbeidet på Hunnedalsvegen går unna så det forslår. Det er den 5 km lange strekninga frå Gaudøyvatnet (ovanfor Øvstabø) til Tverråna (Vest-Agder grense) som blir ombygd. I dag er det denne strekninga som gjer at vegen kan bli stengt om vinteren.

Men frå 1993/94 er det slutt på vinterstenging. Då blir også Hunnedalsvegen heilårsveg. 25 millionar kroner vil arbeidet kosta. Sirdal kommune forskotterer 9 millionar av denne summen. Rogaland fylke har løyvd 5 millionar. Resten, ca 11 millionar kroner går over riksvegbudsjettet.

**Tekst og foto: Harald Søl**

Anleggsarbeidet i Hunnedalen starta opp i mai dette året. Ein reknar med å kunne arbeida til 1. november. Då tek ein "vinterpause" til mai neste år. Heilårsvegen skal vera kjørbar 1. november 1993.

## Stor drift

Utanom Rennfast er Hunnedals-anlegget det største til Statens vegvesen Rogaland i

1992. Omlag 20 personer er i arbeid og mellom 15 og 20 maskinar av ulike slag er i drift. 54.000 kubikkmeter fjell skal sprengast bort.

Kor stort volum dette er, skjønar ein kanskje betre ved å rekna om til ei "steinblokk" som er 200 m lang, 50 m brei og 9 meter høg.

Til nå er godt over halvparten av sprengingsarbeidet utført. I tillegg er det grave ut 10.000 kbm jord.

## Knuseverk

Ein god del av den utsprengte steinen blir knust og skal brukast til bærelag. Vegvesenet utfører knusinga på sitt eige verk, som er montert ved anlegget. Etaten gjer god forretning på dette.

Produksjonsprisen er ca 50 kr pr. kbm. Dette er omtrent det same som på den frie marknaden, men ved å produsera pukksteinen ved anlegget, sparer ein transportkostnader.

## Under kalkylen

Kostnadmessig har anlegget gått svært bra. Ein har sluppet unna uforutsette vanskar, som fører til ekstrakostnader.

For sprengingsarbeidet er kubikkmeterprisen så langt kr 34,-, mens ein i kalkylen har rekna med kr 39,40. Også når det gjeld transportkostnadane, ligg ein under kalkylen.

## Lange arbeidsreiser

Det er vegvesenfolk frå Dalane-kommunane Eigersund, Lund og Sokndal



**Norman Hølleren (t.v.) frå Sokndal og Håkon Østrem frå Lund har ca. 2 timars arbeidsreise kvar veg. Dei reiser heimanfrå kl. 5 om morgonen og er borte til kl. 19 om kvelden.**

som arbeider på anlegget. Arbeidet er fordelt på 4 lange dagar med fri fredag, slik at den lange tida til reiser kan redusast.

Men 4 lange og tøffe dagar blir det. Dei frå Sokndal og Lund med lengst arbeidsveg må tørna ut klokka halv 5 om morgonen. Etter 10 timar på jobben, frå 7 til 17, står enno 2 timars reise att, før dei er heime. Då har dei vore borte i 14 timar - frå 5 til 19.

## Fri fredagstrafikk

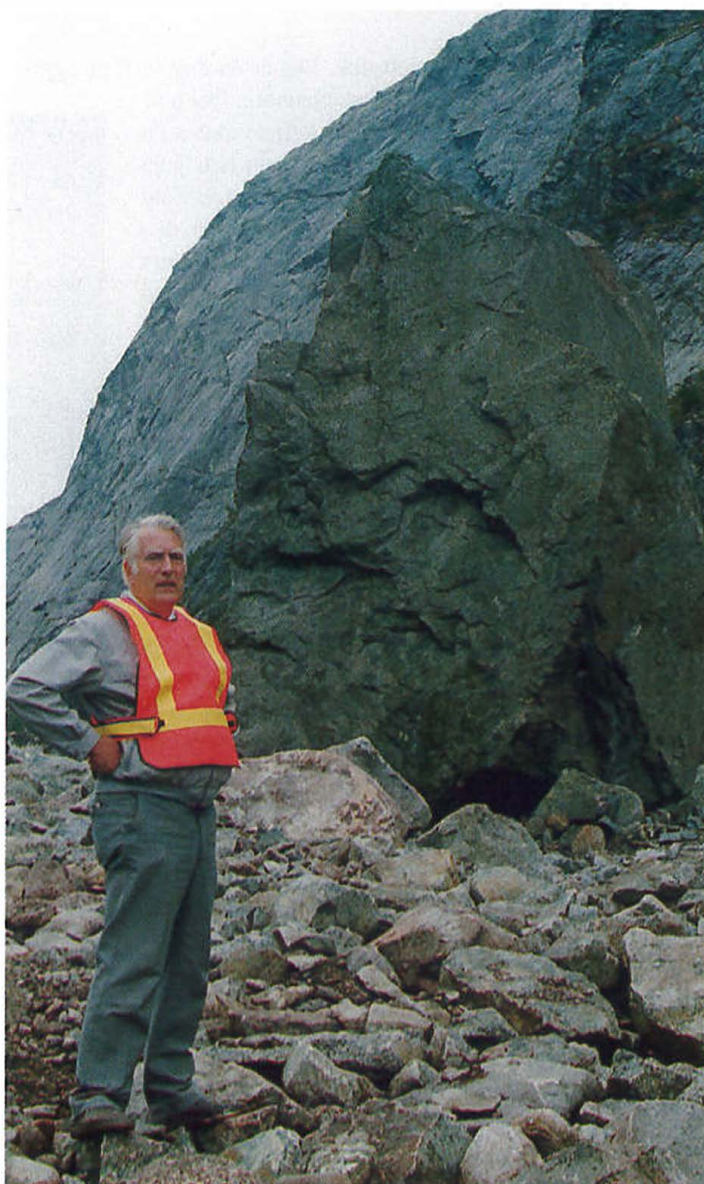
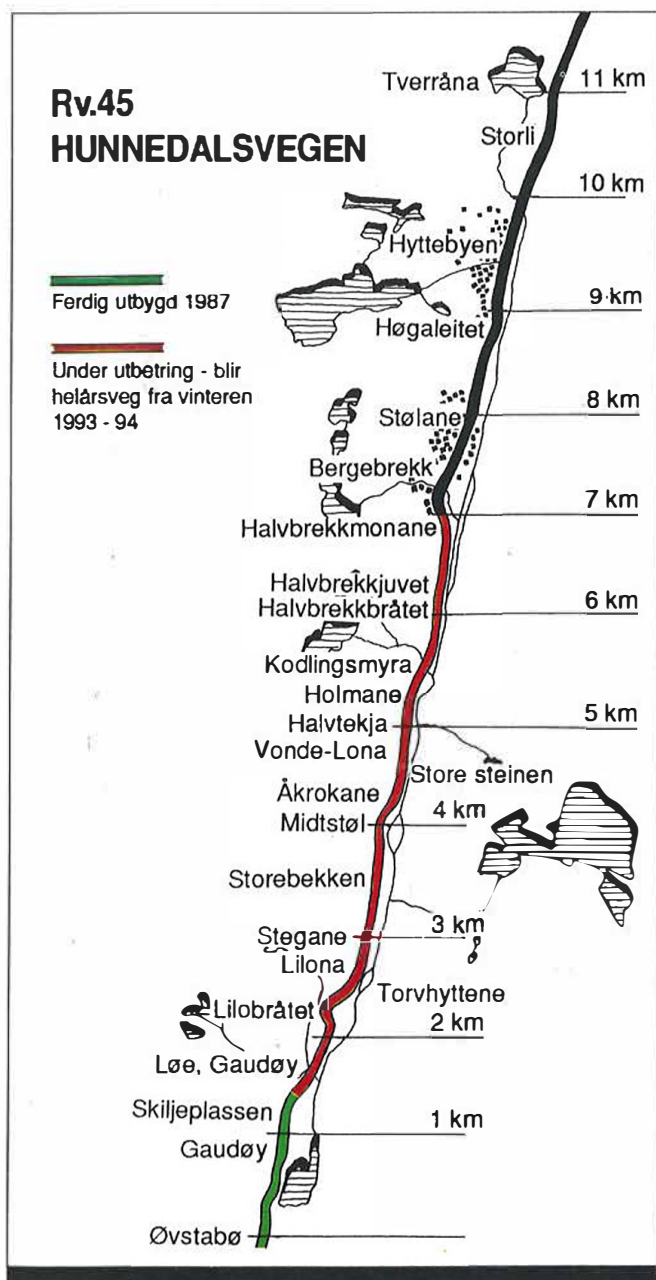
Nå har det også praktiske fordeler å innstilla anleggsarbeidet på fredagane. På grunn av sprengingsarbeidet, kan vegen vera stengt opp til 2 timar. På fredagane er trafikken på Hunnedalsvegen så stor, at lengre stengings-perioder ville føra til store ulemper for trafikantane.



**Roy Johannesen markerer borehola etter at han har fare fram med riggen og "lagt grunnlaget" for ei ny storsalve.**



Frå anlegget. 20 arbeidarar med mellom 15 og 20 maskinar er i arbeid på den 5 km lange strekninga.



Anleggsleder Asbjørn Oddane ved Store steinen - det kjende "landemerke" ved Hunnedalsvegen. Vegen blir omlagt, men Store steinen vil ruva like mykje i framtida.

## TEXTOMUR:

# Et alternativ til betong

Med økende vekt på miljø og estetikk er det utviklet nye konstruksjoner for å tilfredsstillende nye krav. Textomur er en slik konstruksjon som ved sin funksjon og enkelhet har krav på oppmerksomhet. Dette er ikke noen støttemur i tradisjonell forstand, men en metode til å bygge bratte skråninger uten at man risikerer glidning og utrasing.

Av Jens Aanderaa

## Oppbyggingen

Konstruksjonen består av en armeringsduk som blir lagt horisontalt for hver 50 cm. Duken har to funksjoner. Som navnet sier virker den som armering, det vil si at den holder jordmassene sammen og hindrer at massene raser ut. Duken virker også som drenering, dette er viktig dersom man bruker finkornige masser (silt) som fyllmasse.

I fronten legges en vegetasjonsduk. Det er en duk med en åpen struktur som gressrøtter kan vokse gjennom. Det hele blir holdt sammen av armeringsjern. Jernet virker som en forskaling og sørger for at man får en helt jevn overflate i fronten. Spesielt for maskinelt vedlikehold (gressklipping) er dette av stor betydning. På den ferdige overflaten sprøyter man et seigt vekstmedium i flere omganger. I dette har man den frøblandingen man ønsker.

## Utviklet i Sveits

Textomur er utviklet i Sveits og det er også tatt patent på systemet. Flere europeiske land har tatt systemet i bruk. Det startet i Sveits på midten av 80-tallet, og hittil har man her satt opp ca 200 000 m<sup>2</sup>.

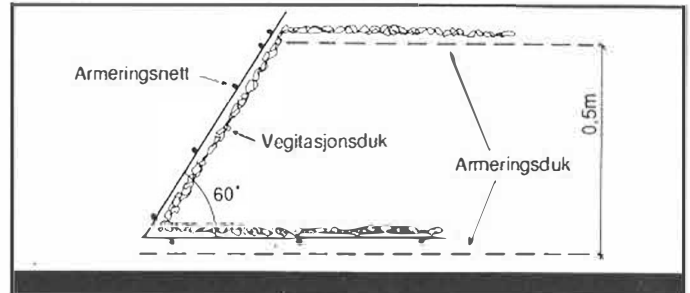
Foruten Sveits er det spesielt italienerne som har fått øynene opp for denne konstruksjonen og de muligheter til landskapspleie den gir. Fra å "forbruke" natur i stor stil er italienerne blitt svært miljøbevisste. I Italia er også den høyeste Textomuren satt opp. Den er terrassert og måler totalt 55 m. Når denne flaten er blitt plantet til med gress og busker, vil den gå helt i ett med omkringliggende terreng.

## I økende omfang

I det siste er det også satt opp Textomur i Asia. Spesielt Taiwan bruker konstruksjonen i økende omfang. Her i Norge har man hittil bare satt opp en Textomur. Det er en støyvoll i Drammen som ble bygget for et par år siden. På Lillehammer skal det også settes opp en Textomur, den vil bli 12 m høy.

## Ingen Sesam-sesam-løsning

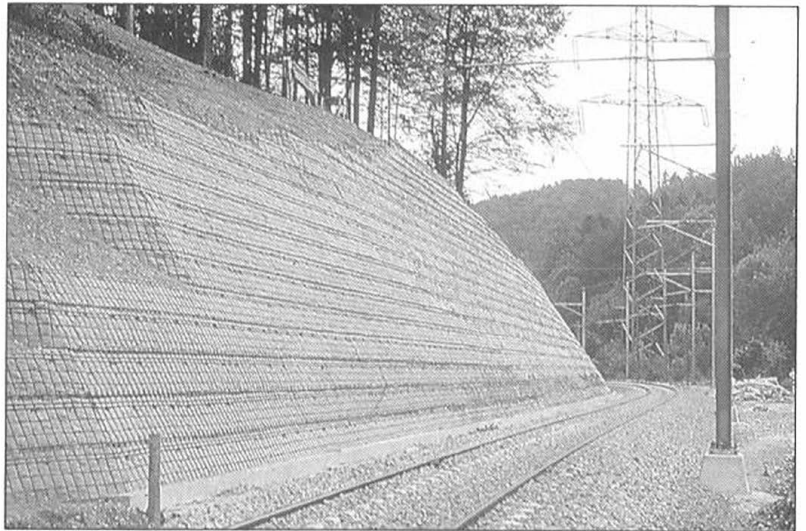
Textomur er likevel ikke noen sesam-sesam-løsning. Det er ikke alle steder at konstruksjonen vil passe, men dette vil være en vurdering våre landskapsarkitekter må gjøre. Imidlertid synes det klart at Textomur vil være velegnet i skjæringer og vegfyllinger i jordbruksområder.



## Kostnader og miljø

Ved nye konstruksjoner vil det alltid være spørsmål om pris. Fra forhandleren i Sveits opplyses det at prisen vil ligge ned mot 2/3 av det en betongmur koster.

Da Textomur har en helling på 60 grader, vil man i en del tilfeller måtte ha flere kvadratmeter Textomur enn tilsvarende for betong, og dette vil øke prisen noe. Mange hevder at Textomur er dyrt, men da alt egentlig er relativt er det hele mer et spørsmål om vi er villige til å betale for estetikk og miljø.

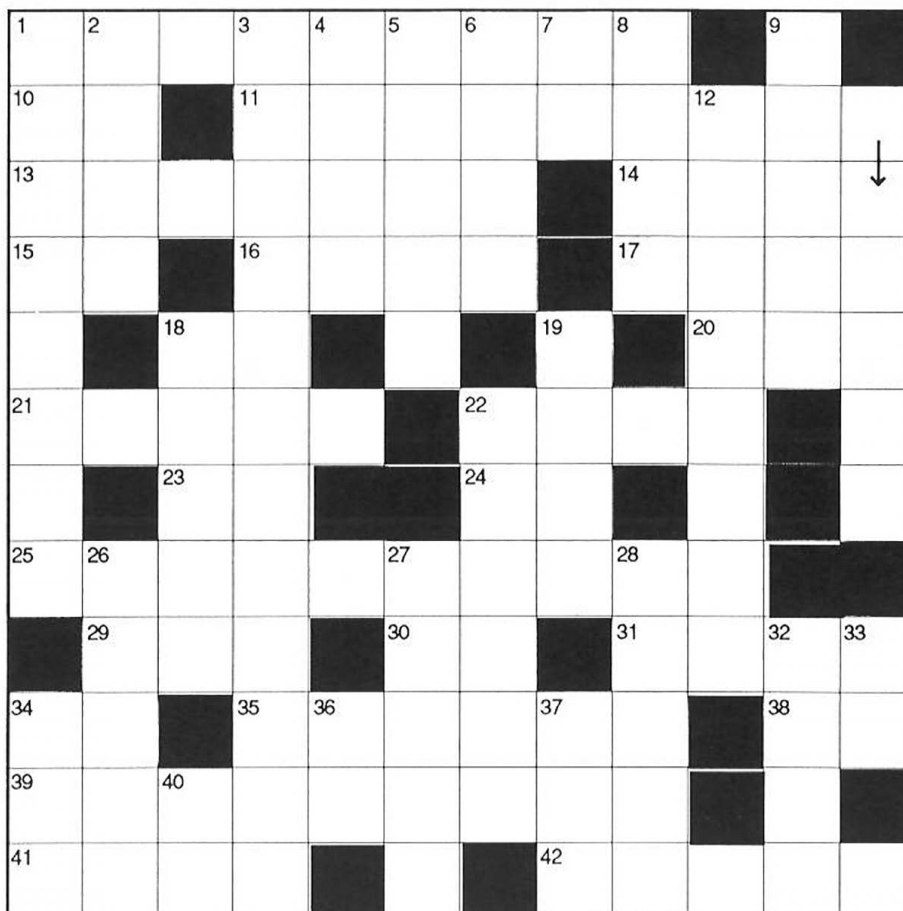


*Textomur før og etter beplantning. Vi ser at skråningen er veldig bratt, men etter beplantning glir den naturlig inn i terrenget. Bildene er fra Sihltal utenfor Zürich.*

# Kryssord nr.5/92

## VANNRETT

1. Refs
10. Treslag
11. Et bestemt møte
13. Europeere
14. Kvinnenavn
15. Spis
16. Kv.navn
17. Væske
18. Pron.
20. Kav
21. Reist
22. By
23. Kvalitetssikring
24. I orden
25. Patriot
29. Retning
30. Drikk
31. Fiske
34. Prep.
35. Flakker
38. Treslag
39. Bedriftene
41. Trekker
42. Moral



Løsningen på kryssord nr. 5/92 sendes til:

**RYGJAVEGEN,**  
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 16. november 1992

Innsendt av: .....

Adresse .....

## LODDRETT

1. Gud
2. Tidsrommet
3. En overordnet
4. By
5. Språk
6. Varehus
7. Kjem. symb.
8. Kortspill
9. Plantefarge
12. Forutseende
18. Pene
19. Norr. Gud
22. Bevege
26. Treslag
27. Nordmann
28. Barnet
32. Redskap
33. Lever
34. Plog
36. Uro
37. Alene
40. Adv.



Et FLAX-lodd til de to første løsningene som trekkes ut.

**VINNERE:**

**Rosalyn Wiik**  
Haugesund vegstasjon

**Anne Elise Njærheim**  
Nærbø vegstasjon

Rett løsning nr. 4/92

Forts. fra side 8 ▼

## - Vegdatabanken

Bruken av Vegdatabanken har økt betydelig på landsbasis fra 1990-1992. Nye systemer benytter seg av data og tjenester som tilbys innen VDB-systemet, f.eks. innen områder som:

**TRAFIKANTINFORMASJON,  
OVERSIKTSDATA,  
MILJØ-INFORMASJON mm.**

Som informasjonssystem, går Vegdatabanken fra neste år inn i en permanent driftsfase både i fylkene og på landsbasis.

I vårt eget fylke, er VDB tradisjonelt mest i praktisk bruk ved Driftsavdelingen og Planavdelingen.

Ved Driftsavdelingen hos oss er bruken særlig knyttet til dekkseksjonen og referansesystemet (kilometeringen).

Trafikk- og miljøseksjonen er den største bruker av VDB-data ved Plan-

avdelingen, bl.a. innen trafikk- og ulykkesdata.

### Fremtidige mål

Den nye VDB-planen legger opp til å utvide bruken av VDB-data gjennom tilrettelegging av maskin- og programvare, opplæring, brukerstøtte og bruksforenkling.

Et nært forestående mål er i samarbeid med EDB-seksjonen å få Vegdatabanken og dens utenforliggende systemer oppsatt som valg i hovedmenyen på det nylig etablerte PC-nettverket.

Selv om de fleste programmer og systemer ennå ikke er utviklet i flerbrukerversjoner, lar enbrukerversjonene av enkelte programmer seg bruke i nettverk med tilpassning og litt godvilje fra dem som steller med og er EDB-ansvarlige.

Samtlige av våre regionale VDB-samarbeidsfylker har nemlig fått dette til å fungere.

Sammen med en bedre tilgang til VDB-programmer og VDB via PC-nettverket, skal også de nye plandokumentene gjøre det vesentlig lettere - og forhåpentlig mer lystbetont - å bruke Vegdatabanken.

### Regionalt VDB-samarbeid

Sentrale punkt i plandokumentene har også vært løpende drøftet innen rammen av det regionale VDB-samarbeidet med Telemark, Vest-Agder, Aust-Agder. I den senere tid er også Hordaland kommet med i VDB-samarbeidsregionen.

Den regionale VDB-samarbeidsgruppen har også hatt en representant fra Vegdirektoratet som har deltatt i drøftelser av opplegg og problemstillinger.

## Gang- og sykkelveg på Karmøy



Petter Vik (t.v.) og Jørgen Lund under anleggsarbeidet på Veasletta.

Ei farleg strekning på riksveg 47 over Karmøy får nå gang- og sykkelveg. I slutten av denne månaden vil den nye, 600 meter lange vegen frå Veakrossen og vestover til Haringstad vera ferdig for sykkel- og fotbruk.

Prosjektet kostar 1,5 millionar kr. I denne summen er inkludert arbeide med å sanera avkjørslane på strekninga. Desse blir nå samla på 2 stader, 1 i kvar ende av gang- og sykkelvegen. Tidlegare var det bortimot 10 avkjørslar på denne korte strekninga.

Samtidig med bygginga av gang- og sykkelvegen har Statens vegvesen lagt spillvassledning som er knytta til det kommunale avløpsnett. Dette arbeidet er utført for Karmøy kommune.

### Ingen trafikk-drepte i september

Ingen blei drept i Rogalands-trafikken i september. Også i 1991 viste dødsstatistikken 0 i september.

Til og med september er 8 personer trafikkdrepne i 1992. Det er same talet som i 1991.

Hausten er ei farleg tid i trafikken. Oktober er ofte ein stygg ulykkesmånad. Desverre starta det dårleg også i år. Oktober var berre få dagar, då ein motorsyklist mista livet på Bokn.



# Dekktips

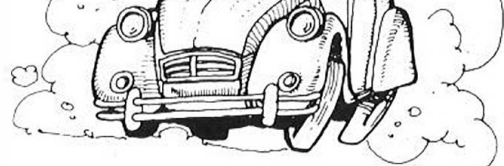
## Hvilket dekkbehov har du?

Tro ikke at et dekk er et dekk. Hvilket dekk du skal velge er nemlig avhengig av dine kjørevaner, hvor du bor og hva du bruker kjøretøyet til.

Så det er først når du har analysert dine behov at du kan finne fram til et dekk som dekker alle dine krav til sikkerhet, kjøreegenskaper og kjøreglede.

## Hva sier loven om dekk?

Det er ikke bare dine egne ønsker som teller når du skal velge dekk. Loven stiller også krav til både valg og bruk. Fra 1. november er det tillatt, men ikke påbudt, å kjøre med piggedekk. I Nordland, Troms og Finnmark er datoen 15. oktober.



Loven sier: "kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig vei-

grep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting e.l." Piggedekksesongen opphører en uke etter påske.

## Hva med mønsterdybden?

Mønsterdybden har med sikkerhet å gjøre. Og lovens minstekrav er 1.2 mm på den mest slitte delen av dekket. På vinterdekk er minstekravet 3 mm.

## Hva med lufttrykket?

Med riktig lufttrykk i dekkene vil du oppnå maksimalt av komfort og kjøreegenskaper. Feil lufttrykk forkorter dekkets levetid og øker dine dekkkostnader, samtidig som det er en sikkerhetsrisiko. Sjekk derfor lufttrykket og dekkenes allmentilstand jevnlig.

Om lufttrykket er feil, bilens forstilling gal eller støtdempene slitte, så vil du se dette av slitasjen på dekket. Er noe galt, så tro ikke at det å la dekkene bytte plass vil hjelpe på problemene. Den eneste løsningen er å reparere bilen og sørge for at dekkene har riktig lufttrykk.

## God dekkøkonomi - hva er det?

Dekkøkonomi er ikke det samme som lav innkjøpspris, men en kombinasjon av dekkets egenskaper, kvalitet og sjåførens kjøremønster. Sterk aksellerasjon, høy fart og mye bråbremsing gir høye dekkkostnader. Pen kjøring gir pen dekkøkonomi.

Selvfølgelig er det penger å spare også på innkjøpsprisen. Et godt tips er da å kjøpe sommerdekk om høsten og vinterdekk om våren.

Ola Undheim



# RYGJAMAT

"Vår mann i Havgapet", som var Veggen og Vi sin tittel på eit intervju med Odd Torleif Høie frå Kvitsøy, er mannen bak dagens oppskrift.

Odd Torleif er halvt vegarbeidar og halvt fiskar, så han veit meir enn dei fleste om det mangfoldet av delikatesser ein kan laga av "havets frukter". Men her har han valt den kanskje mest kjente spesialiteten frå Kvitsøy - fiskekomler.

## FISKEKOMLER

til ca 4 personer

- 1/2 kg fiskefilet av lyr - hyse
- 1 egg
- 2 ss potetmjøl
- 1 ss kveitemjøl
- 1 ss salt
- litt pepper
- 2 1/2 dl. mjølk

Av denne porsjonen kan det lagast ca 8 komler.

Ha alle ingrediensane i kjøkkenmaskinen og la den gå i ca 2 minutt. Farsen er då ferdig.

Skjer margarin i passe firkanta små biter.

Form komlene med hendene, som du først dypper i kaldt vatn. Legg ein smørklatt i kvar. Komlene må vera heilt sprekkfrie, så ikkje smøret kan renna ut under kokinga. Legg dei ferdigforma komlene i kald kraft. Varm opp krafta og la dei småkoka/trækka i 20 minutt. Ta dei deretter opp av gryta.

Komlene skal serverast i

## SUPPE,

som du lagar på denne måten:

Kok gulrot, kålrot og purreløk i komlekrafta. Jevn suppa, tilsett krydder og ein god fløteskvett. Legg komlene tilbake i suppa og gje eit oppkok.

Fiskekrafta, som komlene skal kokast i, lagar ein ved å koka skinn og bein frå fisken. Tilsett 1 ts salt pr liter vatn. Og som nemnt tidlegare:

Krafta skal vera kald før ein legg komlene oppi. Skal alle komlene bli likt kokt, må dei leggast i kald kraft.



Nytt fra **BEDRIFTSIDRETTSLAGET**

# Trim på vegkontoret

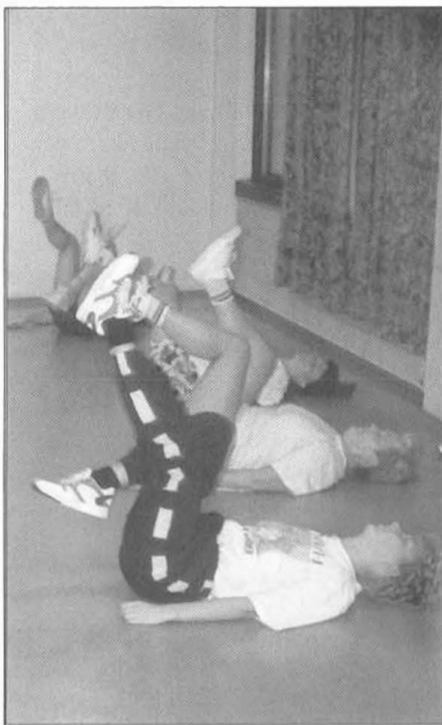
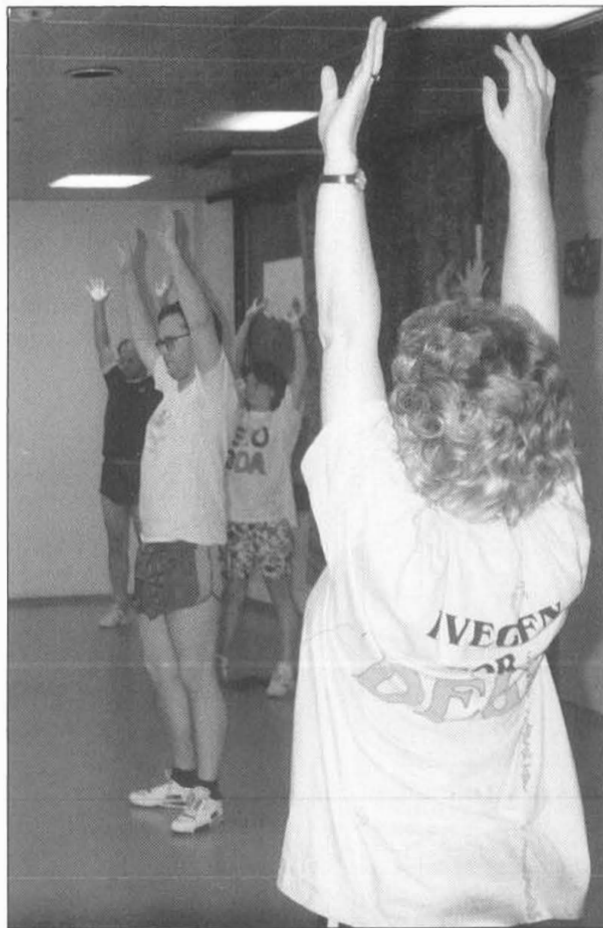
Vårt aktive bedriftsidrettslag ved Trening- og aksjonsutvalget, driver på andre året trim under faglig ledelse i vår gamle kantine.

Dette foregår hver torsdag fra kl 1800 til kl 1900, og alle er hjertelig velkommen.

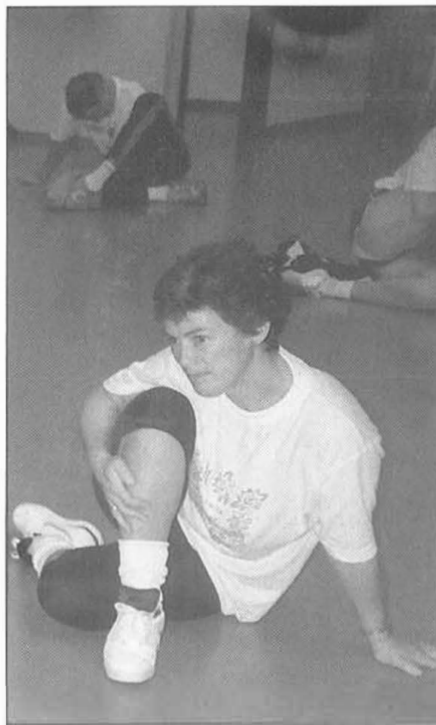
Med litt tålmodighet er det dusjmuligheter for alle.

Vi viser noen glimt fra en av kveldene.

*Så høyt, men ikke lenger. Her er det fin strekk. Fra venstre Terje Hodne Nilsen, Helge Hågensen, Liv Lelkvoll og Sissel Tvedt.*



*På sykkelturn i liggende stilling. Vi ser forfra Solveig Yndesdal, Karin Granberg og Liv Lelkvoll. Bakerst skimter vi undersåttene til Terje Hodne Nilsen.*



*Instruktøren, Tove Brit Hovland, i konsentrert positur. Denne øvelsen hjelper visst mot stive ledd og harde muskler.*

## Kilometerteller

Kilometertelleren på dieslbiler går som kjent mot "pensjonering". Når det nye avgiftssystemet innføres er fortsatt usikkert, men ifølge bladet "Bilbransjen" blir ordningen trolig iverksatt i løpet av første halvår 1993.

Ordningen innebærer at dieseldrevne personbiler, varebiler og lastebiler skal kjøres på en diesel tillagt en avgift på kr 2,64 pr. liter, mens traktorer, båter og busser skal gå på avgiftsfri diesel.

Selve drivstoffet er det samme, men den avgiftsfrie dieselen er tilsatt en blåfarge. Ved kontroll ute på veg - en jobb for biltilsyn eller politi (eller trolig begge) - skal det kontrolleres om det er blåfarge i motorens innsprøytingssystem. Finner man blåfarge i en bil for avgiftsdiesel, vanker det bøter i tusenkroneklassen.

## Sykkelbykonferansen

Sykkelbykonferansen 92 i Sandnes blir avvikla 28. og 29. oktober.

Det er lagt opp til eit omfattande program. Mellom foredragshaldarane er vegdirektør Olav Søfteland. Emnet han skal ta opp er "90-års satsing på sykkel som et viktig element i transportsystemet".

Formann i Stortinget sin samferdselskomite, John Tveit, blir også med på konferansen, og han skal ta opp emnet "Hvordan får vi prioritert midler til utbygging av eget sykkelvegnet?"

## Premie til Torleiv Kolbeinsen

Torleiv Kolbeinsen ved Haugesund vegstasjon er premiert med kr 3000,- for konstruksjon av arbeidskorg for hjullaster.

Arbeidskorga blir plassert i grabben på hjullastaren, og kan f.eks. brukast ved skog og krattrydding.

Kolbeinsen si oppfinning er sendt vidare til den sentrale forslagsnemnda, og vil bli vurdert for eventuell tilleggspremiering.

# Helse, miljø og sikkerhet i fokus

Av Reidun Lanne

Helse, Miljø og Sikkerhet var i fokus på samlingen for verneombudene på Ålgård 17. september 1992. Linjelederne var spesielt invitert til denne dagen, og det var en forsamling på 80 personer som fikk den første grundige innføringen i HMS-arbeidet.

Adm.sjef Svein Magne Olsen innledet temadagen og presiserte sterkt linjeledelsen sitt ansvar.

## Sentrale dokument i dette arbeidet :

- Arbeidsmiljøloven
- Forskrift om internkontroll
- HMS-håndbok

## Viktige aktører i HMS-arbeidet:

- Vegsjefen
- Ledere på alle nivå
- Internkontrollgruppen (Størseth, Fett, Skorpa, Skjørestad og Olsen)
- Avdelingsvise HMS-grupper
- Verneombudene
- Verne- og helsepersonell
- Vegdirektoratet
- Arbeidstilsynet

## HMS-håndboken er bygget opp etter følgende prinsipper:

- Fellesdel
- Spesialdel
- Dokumentasjonsdel

Etter en gjennomgang av fellesdelen, var det avdelingenes tur til å presentere sin spesialdel. Alle avdelingene var kommet i gang med arbeidet og viste entusiasme i arbeidet.

Ett av gjennomgangstemaene var hvem som hadde ARBEIDSGIVERANSVAR og hvem som hadde ARBEIDSLEDERANSVAR. Dette ble skissert for alle avdelingene.

Det viste seg under "marsjen" at koordineringen mellom gruppene hadde vært altfor liten, og at det måtte legges mer vekt på dette arbeidet.

## Delegering av myndighet

Neste delemne på dagen var Delegering av myndighet. Vegsjefen har ANSVARET selv om han delegerer.

Det er visse forutsetninger som må oppfylles før delegering kan finne sted:

- KOMPETANSEN må være til stede
- MYNDIGHETSOMRÅDER må være klarlagt
- ANSVARSOMRÅDER pålagt

## I Internkontrollsystemet har følgende ansvar:

- alle ledere
- mellomledere/arbeidsledere
- arbeidstakere
- verneombud
- verne- og helsepersonale

## Videre framdrift i HMS-arbeidet:

- presentasjon av HMS-bøkene for AMU 29. og 30. oktober 1992
- sendes til avdelingene og tjenestemannsorganisasjonene
- endelig ferdigstilling når forhold som blir tatt opp i opplæringsammenheng blir innarbeidet
- opplæring fra slutten av januar 1993 og utover våren
- HMS-bøkene skal tas i bruk for ferien 1993

De som mottar HMS-bøkene må personlig kvittere for disse, og påta seg ansvaret for å følge opplegget.

## Statens vegvesen sin HMS-filosofi

1. Skader skal unngås.
2. Arbeid med å forhindre skader og ulykker skal prioriteres på linje med produksjons- og forvaltningsoppgaver.
3. Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet er et linjeansvar fra Vegsjefen og til den enkelte ansatte, og er en del av resultatansvaret.
4. Linjeledelsen har det daglige ansvar for helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet, og at nødvendige tiltak gjennomføres og følges opp.
5. Alle ansatte skal vise ansvar for egen og andres helse, miljø og sikkerhet.
6. Ved brudd på helse-, miljø- og sikkerhetsbestemmelsene, skal det reageres.



## Auksjon på Bærheim vegsentral

Den nærmest årlige auksjon over avdanket materiell er avviklet. Det var godt fram møte denne lørdagen i strålende vær, og budene smalt livlig mellom bygningene på vegsentralen. Gustav Rege ledet det hele i kjent stil. Om han ikke truet noen til å by, så var det ikke fritt for at han lokket.

Alternativet for enkelte gjenstander var angivelig fyllplassen på Rege, men det

var visst ikke noe som havnet der. Auksjonen innbrakte snaut 300 000 kroner, som nå går som frisk kapital inn i maskinforvaltningen.

På bildet ser vi glimt av den tallrike forsamling interesserte og nysgjerrige.

Tekst og foto: Johan Lund

# Hvem fortjener Arbeidsmiljøprisen 1992?

Av Turid Nordbø

I 1990 var første året arbeidsmiljøprisen ble utdelt. Den gang ble Jan Undset prisvinner, og i fjor ble prisen tildelt Birger Steine fra Haugesund.

Det er medlemmene i Arbeidsmiljøutvalget (AMU) som utpeker prisvinneren, men de trenger DIN hjelp.

Vi oppfordrer derfor den enkelte til å komme med forslag. Det gjelder naturligvis også dem som er foreslått tidligere uten å "nå opp".

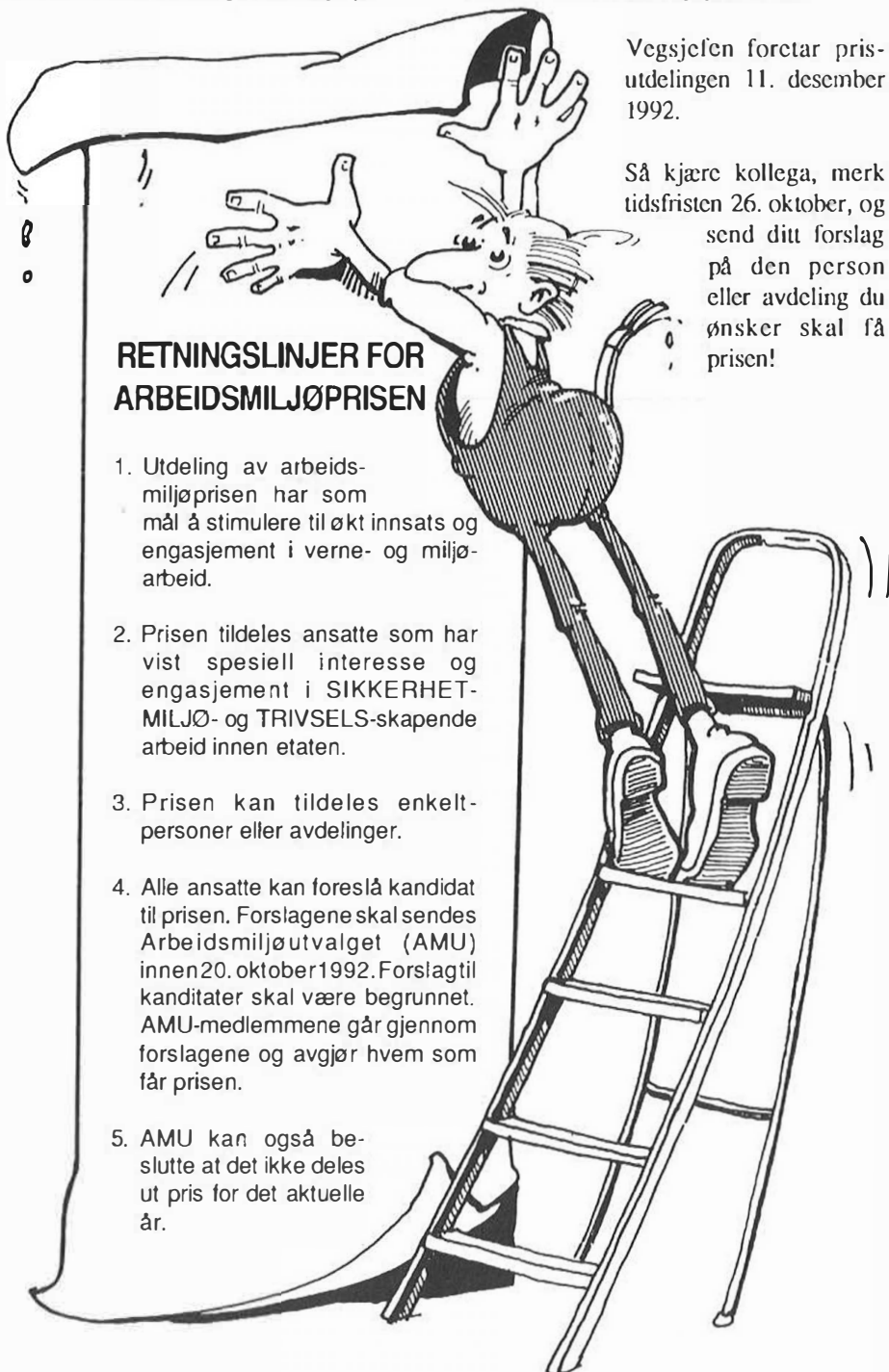
Utvelgelsen er ikke alltid enkel, og flere kan være verdige prisen. Men som kjent er det bare en arbeidsmiljøpris i året.

Vegsjefen foretar prisutdelingen 11. desember 1992.

Så kjære kollega, merk tidsfristen 26. oktober, og send ditt forslag på den person eller avdeling du ønsker skal få prisen!

## RETNINGSLINJER FOR ARBEIDSMILJØPRISEN

1. Utdeling av arbeidsmiljøprisen har som mål å stimulere til økt innsats og engasjement i verne- og miljøarbeid.
2. Prisen tildeles ansatte som har vist spesiell interesse og engasjement i SIKKERHETMILJØ- og TRIVSELS-skapende arbeid innen etaten.
3. Prisen kan tildeles enkeltpersoner eller avdelinger.
4. Alle ansatte kan foreslå kandidat til prisen. Forslagene skal sendes Arbeidsmiljøutvalget (AMU) innen 20. oktober 1992. Forslag til kandidater skal være begrunnet. AMU-medlemmene går gjennom forslagene og avgjør hvem som får prisen.
5. AMU kan også beslutte at det ikke deles ut pris for det aktuelle år.



## Nye medarbeidarar



**Alf Ivar Svanes**  
Kontorfullmektig på Bærheim vegstasjon fra - 1. november

## Jubilantar

- 50 år

**Tor Olav Frøland**  
Vegkontoret - 4. november

- 60 år

**Bernt Mong**  
Egersund - 19. november

**Hjalmar Sæbø**  
Tau - 7. desember

## Rennfast-opning 30. november

Rennesøy fastlandsamband blir opna den 30. november.

I slutten av september kom det melding frå Slottet om at Kong Harald ikkje har høve til å foreta den offisielle opninga. Når Rygjavegen går i trykken, er det ennå ikkje bestemt kven som skal opna den nye vegen.

Utanom opningsseremonien med etterfylgjande tilstelling, vil det bli omfattande markeringar i Rennesøy når kommunen blir landfast. Tilstellingar av ulike slag vil strekka seg over heile den første veka av desember.

Lagerformann  
Odd Gunnar Svendsen:

## - Kvar ting på sin plass

- Kvar ting på sin plass. Å ha orden og system både på lageret inne og på vegstasjonsområdet, er noko av det viktigaste med jobben.

Dette seier lagerformann Odd Gunnar Svendsen ved Haugesund vegstasjon.

*Tekst og foto: Harald Sel*

Og det er ikkje lite ein skal halda orden på ved ein så pass stor vegstasjon som den i Haugesund. Utleige av maskinar og utstyr er ein ting. Odd Gunnar har ansvaret for dette, og han skal til ei kvar tid ha oversikt over kor alle maskinane og utstyret er.

- Ein skal ikkje måtta leita etter ei motorsag f.eks. når ein treng henne, seier han.

Lagerformannen har elles ansvaret for innkjøp av olje og diesel, og han held orden på oljerekneskapan. Innkjøp og nødvendige lagerføring av verneutstyr, klær og sko, er cit anna viktig arbeid.



*Odd Gunnar Svendsen på vegstasjons-tomta i Haugesund. Oppsyn og orden på tomte er ei av arbeidsoppgåvene hans.*

Odd Gunnar Svendsen, som er fødd og oppvaksen i Erfjord, har lang "fartstid" i Statens vegvesen Rogaland, trass i at han berre er 37 år.

18 år er det sidan han begynte på Suldalsvegen. Første arbeidet var ved anleggskontoret på Solheimsvik. Her var han til Suldalsveg-anlegget gjekk mot slutten i 1978.

Frå 1978 til han starta ved Haugesund vegstasjon i 1984, arbeidde Svendsen ved

Vegkontoret i Stavanger. Desse åra var han ansvarleg for hustrykkeriet og kopieringstenesta.

Nå bur han i Vormedal og trivs godt, både der og på Haugesund vegstasjon.

- Eg likar meg veldig godt i vegvesenet. Her er det nok av interessant og triveleg arbeid, seier han.



## Rasteplass i særklasse

*Tekst og foto: Lewy Dalen*

De som har kjørt E-18 i sørfylket har sett at Tronvik rasteplass er opprustet. Det er bygd nytt toalett, personbilkjøring,

lastebilparkering, ny innkjøringsfil fra sør, og bedre innkjøringsveger.

Arbeidet startet våren 1991, da vi boret etter vann. I tillegg måtte det bygges spredegrøfter for kloakk før nytt toalett ble montert. Arbeidet ble sluttført i mai i år med restarbeidene.

Vi prøvde å få rasteplassen til å passe inn med vegen over Tronåsen. Det ble blant annet hentet stabbesteiner til brukt som skille mellom grøntarealene og vegen. Rasteplassen er utrolig nyce brukt. I perioder har det vært vanskelig å få vasket på grunn av stor pågang av folk.

# VERN OG HELSE



Av Turid Nordbø

## HVA ER AKAN ?

AKAN står for **A**rbeidslivets **K**omite mot **A**lkoholisme og **N**arkomani.

Arbeidsmiljøutvalget i Statens vegvesen Rogaland opprettet høsten 1978 et AKAN-utvalg.

## FORMÅL

AKAN-utvalget har til oppgave å være et opplysende og rådgivende organ i alkohol- og narkotikas spørsmål innenfor bedriften.

Målsettingen er at alle ansatte skal vite om AKAN-arbeidet slik at enhver som ønsker og trenger hjelp skal få det, helst på et tidligst mulig tidspunkt. Vi hjelper ingen ved å dekke over problemene.

AKAN er ikke noe avholdsorgan, og tar ikke sikte på å fremme noe spesielt alkoholpolitisk syn. AKAN i vegvesenet ønsker å fastsette ensartede regler.

## RETNINGSLINJER FOR AKAN:

- Bruk av alkohol og narkotika i arbeidstiden er i strid med vegvesenets bestemmelser og blir ikke godtatt.
- Bruk av alkohol og narkotika i fritiden som fører til fravær i arbeidet, eller at vedkommende møter beruset og ikke kan utføre sitt arbeid på en tilfredsstillende og forsvarlig måte kan heller ikke aksepteres.
- Personer som møter opp beruset eller blir beruset i arbeidstiden skal snarest mulig vises bort fra arbeidsstedet av arbeidslederen.
- Ved første gangs forseelse gir nærmeste overordnede en muntlig advarsel til vedkommende.
- Ved annengangs forseelse gis det skriftlig advarsel til vedkommende, med kopi til den tillitsmann som vedkommende er tilknyttet. Det blir dessuten sendt kopi til personalseksjonen.
- Vedkommende får tilsendt behandlingstilbud, som er utarbeidet av bedriftshelse-tjenesten eller en annen lege.
- Ved tredje gangs forseelse gis det nok en skriftlig advarsel, med kopi til den tillitsmann vedkommende er tilknyttet, hovedkontaktmannen og personalseksjonen.
- Det avholdes møte med vedkommende, hvor nærmeste overordnede, hovedkontaktmann og representant for personalseksjonen er tilstede. Saken drøftes og vedkommende får nå valget mellom behandlingstilbud på frivillig basis, eller oppsigelse. Dette settes opp i skriftlig form.
- Dersom vedkommende godtar behandlingstilbudet på frivillig basis, må han/hun underskrive en behandlingserklæring som bekrefter dette.
- Det blir også her bekreftet at vedkommende vil få sitt vanlige arbeid tilbake etter en vellykket behandlingsskur.
- Det blir dessuten valgt en personlig støttekontakt som skal følge behandlingsopplegget nøye og melde utviklingen til hovedkontaktmannen, når dette menes å være nødvendig.
- Misbrukere som på eget initiativ anmoder om behandlingstilbud, skal ytes bistand på samme måte som nevnt ovenfor.
- Dersom behandlingsskuren er mislykket og nyttesløs, blir saken behandlet som ordinær personalsak.
- Dersom det går minst 1 år etter siste forseelse uten misbruk, anses samtlige tidligere advarsler som bortfalt.

### AKAN UTVALGET

Hovedtillitsmann	Kjell Tronstad	tlf: 501300	linje 477
Bedriftslege	Francoise Størseth	tlf: »	linje 492
F. konsulent	Svein Dahle	tlf: »	linje 365
Verneleder	Olav Kleven	tlf: »	linje 386

### VARAREPRESENTANTER

Hovedverneomb.	Arnt Svanes	tlf: 501300	linje 477
Bedriftssykepl.	Anne Grete Mellgren Høie	tlf: »	linje 513
F. konsulent	Torstein Rein Larsen	tlf: »	linje 363
F. kontorfullm.	Turid Nordbø	tlf: »	linje 318

Samtlige som deltar i AKAN-arbeidet har taushetsplikt.

Statsbudsjett-forslaget:

## 14% meir til investeringar

Forslaget til Statsbudsjett 1993 er offentliggjort rett før Rygjavegen går i trykken. Når det gjeld investeringsbudsjettet er det foreslått ein totalsum på 156,9 millionar til Rogaland. Dette er ein auke på 14 % samanlikna med 1992, noko som vegsjef Chester Danielsen seier seg godt tilfreds med.

### Hillevåg - kryss E 18

Mest pengar vil ein ha til arbeidet med Rv.1 Hillevåg - kryss E 18 i Stavanger med 33,3 mill. Veggen skal vera ferdig hausten 1994, og til restfinansieringa trengst det 28 millionar på 94-budsjettet.

### Motorvegen

E18 motorvegen Hove - Osli er oppført med 13 millionar. Restbehovet er 63,9 mill, som truleg blir fordelt på 1994-95-og 96. Dette vil føra til at vegen kan opnast sommaren 1996.

### Andre

Rv.519 Ladstein - Judaberg i Finnøy er oppført med ei løyving på 15,8 mill. til restfinansiering av anlegget, som totalt vil kosta 31 mill. kr.

Til arbeidet med opparbeiding av Rv.45 Hunnedalsvegen til heilårsveg, er det oppført 7,1 mill. i budsjettforslaget.

På posten "Andre tiltak" er foreslått 31,2 mill. I denne summen ligg mellom anna 10 mill. til sykkelbyen Sandnes, 5,2 mill. til gang- og sykkelvegar og 6,6 mill. til spesielle trafikksikringstiltak.

### Refusjonar

Av summen på 156,9 millionar går 54,5 millionar til refusjonar (tilbakebetaling) av fullførte anlegg som kommunar og andre har forskottert. Dette gjeld i hovudsak 22,7 millionar til Tungenes ferjeterminal for Rv.1 over Bokn og 25,7 mill. til Stavanger kommune for E 18 Løkkevegen - Verksalmenningen og Rv.1 Ytre Ringveg vest.

### Forskottering

I tillegg til pengane ein har til disposisjon over Statsbudsjettet, vil det også i 1993 bli utført arbeid for forskotterte midlar frå kommunar og andre. Det gjeld i første rekke Rv.13 Botne - Oanes.

## TILLITSVALGTES SPALTE

### Rekruttering til Statens vegvesen Rogaland

I dag er det ei stor arbeidsløysa i landet. Dette gjeld mange ulike yrkesgrupper, også blant dei grupper der Statens vegvesen tradisjonelt rekrutterer nytilsatte.

Her i Rogaland har det sidan oljeverksemnda skaut fart på 1970-talet, vore ein hard marknad for teknokratar. Fråfallet har vore stort og nyrekruttering har vore dårleg.

No i 90-åra har denne trenden snudd, og det kjem iallefall kvalifiserte søkjarar. Dei fleste av desse er nyutdanna, og berre nokre få kan visa til erfaring frå tilsvarande arbeid. For å betra på dette, er det etter mi meining 2 punkter som er avgjerande for å vera attraktiv på arbeidsmarknaden:

- Kva tilknytning arbeidsgjevar kan tilby, fast stilling eller engasjement på fastsatt periode.
- Kva lønn etaten kan tilby nytilsatte.

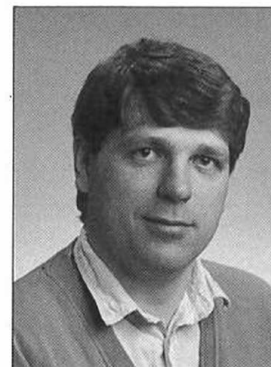
I dag er ei fast stilling noko som tel mykje ved val av arbeid. Faste stillingar er attraktive på arbeidsmarknaden. Ved utlysing av ledige stillingar bør ein ha som mål å tilby faste stillingar så langt som mogleg.

Dersom berre engasjement er aktuelt, må dette vara lengst mogleg. Dvs. at ein bør unngå å lysa ut engasjement på berre 2 år.

Ein person som vert tilsett på eit slik engasjement vil allereie etter 1 år tenka på kva som vil skje når engasjementet går ut. For å betra på dette bør eit engasjement vera minst 4 år. Eit absolutt krav må iallefall vera at utlysinga seier noko om engasjementet etter planen kan forlengast eller ikkje.

Dersom målet er å rekruttera personell med god erfaring, sit desse som oftest i faste stillingar. Det er utopi å tru at nokon seier opp ein fast jobb for å gå på eit engasjement som berre skal gjelda i 2 år.

Alle er opptatt av lønn. Fleire yrkesgrupper er lønna lågare i Statens vegvesen enn dei ville hatt med



tilsvarande jobbar i andre statsetatar, kommunar eller privat verksemd. For i det heile tatt å fatta interesse hjå dei grupper ein søker ved ei utlysing, vil gitte lønnsvilkår i ei annonse avgjera mykje. Ei standard formulering i annonseteksten er ofta: "For spesielt gode søkjarar kan eventuelt høgare lønn avtalast." Kva seiar no dette? Veldig lite, er mi meining.

Skal annonsa vekka interesse hjå dei grupper ein ønsker å nå, vil den øvre ramme på lønn vera avgjerande. Difor bør det stå klart i annonsa kva lønn som kan verta gitt i den aktuelle jobben. Potensielle søkjarar veit dermed kva som kan oppnås av lønn før søknad vert sendt.

Som ein parallell, søkte nyleg NSB etter planleggjar/overingeniør. Der vart ramma som det nye lønnsystemet gir rom for, nytta fullt ut, dvs. lønnstrinn 20 - 27 etter kvalifikasjonar.

Her i etater har det no vore lyst ledig 2 stk engasjementstillingar på 2 år til Planavdelinga, Vegkontoret. Lønn var sett opptil trinn 20. Ved ei slik utlysing går ein ikkje nok offensivt ut, dersom målet er å knytta til etaten personell med erfaring.

Det var mange som søkte på jobbene, men ved nærmare ettersyn på søkjarlista, er det nesten ingen som har særleg erfaring etter ferdig utdanning.

Ivar Hebnes  
Tillitsvalgt NIF/SVS

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



**RYGJAVEGEN**

Biltilsynet i Egersund har hatt stor ekspansjon sidan stasjonen blei oppretta i 1978. Lokala er for små og dei tilsette ser fram til nybygg på Slettebø.

Her ser me Jane Mong. Ho er ei av dei som yter hjelp og service til publikum ved ekspedisjonen på stasjonen i Årstadalen.  
Reportasje side 4.