

Ryggjavegen

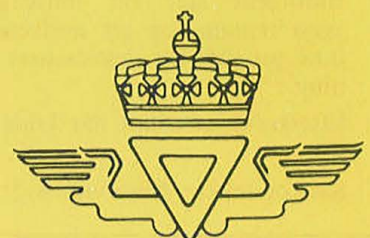


Av innholdet:

- Anleggsleder
- Vedlikeholdsleder
- Vegprosjekt i Vindafjord
- Tunnelsikring



nr.2 -83



Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse:
Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Arne G. Vasbø.

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

Oppslag: 1400

INNHold nr. 2-83

<i>Aktuell kommentar</i>	s. 2
<i>Redaktøren har ordet</i>	s. 3
<i>Flytetunnel Lauvik—Oanes, et utviklingsprosjekt?</i>	s. 4
<i>Fartsskriveren</i>	
— <i>et pålitelig vitne</i>	s. 5
<i>Solatangenten</i>	s. 6
<i>Anleggslederfunksjon</i>	s. 7
<i>Vedlikeholdsledere</i>	s. 9
<i>Nye håndbøker 1 kvartal 1983</i>	s. 10
<i>Minner fra en lang arbeidsdag på vegvesenet</i>	s. 11
<i>Vann- og frostsikring av tunneler</i>	s. 12
<i>EDB i vegvesenet i Rogaland</i>	s. 14
<i>Biltilsynet i Haugesund</i>	
— <i>avdelingskontor i Sauda</i>	s. 15
<i>Personalia</i>	s. 15
<i>Fv. 281 Fraffjord—Brødland</i>	s. 16
<i>Jesus — aktualitet?</i>	s. 16
<i>Videoutstyr til vegvesenet</i>	s. 17
<i>Vegbygging i Vats</i>	s. 18
<i>Kryssord nr. 2/83</i>	s. 19
<i>Kartlegging av det psykososiale arbeidsmiljø i Rogaland</i>	s. 20
<i>Rv. 45 Vest Agder grense—Østabo</i>	s. 21
<i>Aksjon Skoleveg — også 1983</i>	s. 21
<i>Hvorfor Nordisk</i>	
<i>Trafikksikkerhetsår 1983</i>	s. 22
<i>Ulykkeskart for Rogaland</i>	s. 22
<i>Tillitsmannens spalte</i>	s. 23

Forsidefoto: A. G. Vasbø.

Trafikksikkerhetskonferansen i Stavanger i mai. Statsråd Koppernes belønner flinke tegnere.

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

Ettertrykk er tillatt når kilde oppgis.

Sats og trykk: Allservise A/S

Aktuell kommentar:

Vegvesenets anleggsdrift — et tilbaketrukket stadium?

Av Halvor Folgerø

Utvikling i bevilgninger de siste 5 årene
Siden 1978 har investeringene på anleggs-siden vist en stadig synkende tendens. Nedgangen startet først på riksveganleggene for så å bli fulgt opp på fylkesveg-budsjettet noe senere. Nedgangen er blitt dempet noe med de forskotteringsordningene som er kommet i orden for ulike prosjekt. Imidlertid vil de midlene som vi regner med å benytte på riks- og fylkesveganlegg i 1983 kun utgjøre ca. 60% av omsatt beløp i 1978, regnet i faste priser.



Omstilling i anleggsdriften

Det er klart at en så drastisk nedgang i de disponible midlene må få store konsekvenser for opplegget av anleggsdriften og for valg av driftsformer. Det har vært et prinsipp hittil at på kort sikt skal sysselsettingen for vegvesenets egne ansatte sikres, slik at nedskjæringene i første omgang har gått ut over enhetsprissiden. Og det har også vært godtatt at vi har måttet legge opp til mere arbeidsintensive løsninger for å opprettholde sysselsettingen, selv om hensynet til effektivitet tilsier at annet driftsopplegg. Stort sett må vi kunne si at vi har greidd omstillingen til dagens aktivitetsnivå uten for store problemer. Men vi lever på én måte på forskudd, siden mange av dagens arbeidsplasser er sikret via ekstramidler som én gang skal tilbakebetales.

Situasjonen for 1983

For fylket sett under ett vil vi også greie å sikre sysselsettingen innen anleggsdriften i 1983. Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjettet for 1983 fikk vi også nærmest garantier for at ingen av vegvesenets fast ansatte skal sies opp i 1983 av sysselsettingsmessige årsaker.

Men situasjonen er langt fra sikker, både i Ryfylke og i Eigersundsområdet tyder utviklingen i bevilgningene på at det vil bli for mange arbeidstakere i forhold til tallet på arbeidsplasser mot slutten av året og i alle fall i 1984.

Effektivitetshensyn

Det er klart at effektivitetshensyn i flere tilfeller har måttet vike for det overordnede hensyn å sikre arbeidsplassene. Et annet forhold som spiller inn her er at bevilgningene som i utgangspunktet er for lave, ofte blir delt på altfor mange anlegg. Dette gjøres både av politiske hensyn og av sysselsettingsmessige årsaker. For flytting av arbeidstakere fra et område til et annet er heller ikke alltid like enkelt å få gjennomført. I slike tilfeller blir ofte det området som kan motta arbeidskraft den skadelidende part, fordi overflyttingen av folk drar ut i det lengste.

Vi har ikke konkrete talloppgaver som kan vise om den samlede effektiviteten i vår drift har økt eller minket i den perioden som vi nå har vært gjennom. Imidlertid har organisasjonen vår vist en god tilpasningsevne til å kunne løse de forestående oppgavene. Dette kan komme av at vi tidligere hadde en viss overbemanning, men kan også skyldes bedre planlegging og bedre samordning og utnyttelse av de disponible ressursene. Jeg velger å tro at det er det siste som er årsaken.

Fremtidig utvikling

Hva kan vi så vente oss av årene framover? Vil investeringsnivået fortsatt synke slik at aktiviteten på anleggs-siden vil nærme seg en null-tilstand? Til dette er å si at det registrerte behov for veginvesteringer fortsatt er høyt, slik at markedet for vårt produkt fortsatt vil være udekket i lang tid framover. Her vil da de prioriterte politikerne gjør mellom de forskjellige samfunnssektorene bli avgjørende. Vi er nå igang med å revidere Norsk Vegplan fram til 1993. De oppgitte rammene er inntil videre foreløpige, men de signalene vi har mottatt, tyder på at aktiviteten på anleggs-siden fortsatt vil avta noe om enn ikke så sterkt som før. På den annen side arbeides det fortsatt med andre finansieringsopplegg. Fylkestinget har nå gitt sin tilslutning til fortsatt bompengesøkningskrav på Skudeneshavn-sambandet, som bl.a. framskynde utbyggingen av rv.14 i Stavanger og på Karmøy. Og Vegdirektoratet har kommet med flere forslag til bompengelopplegg som også omfatter ny E18 forbi Sandnes. Jeg tror derfor at anleggsdriften i de nærmeste årene vil holde seg på et nivå som omtrent tilsvare aktiviteten i 1983. Men vi må være innstilt på en drift som krever raskere omstillinger enn hva vi er i stand til idag, og vi må være forberedt på at arbeidsoppgavene kan endre seg. Vi skal også være klar over at produktivitetskravet vil gjelde som en langsiktig målsetting for vegvesenets drift, slik at vi må finne fram til den rette avveiningen mellom egen regi og fremmed drift i vårt valg av driftsformer.

Redaktøren har ordet:

På gjengrodde stier.....

Av Arne G. Vasbø

Vi kan like godt fortsette i samme gate og si at både Ole Handeland og undertegnede for tiden er «flyktninger» som krysser våre spor.

Som kjent sluttet Ole hos oss tidlig i vår. Han har alltid fortalt at han syntes godt om jobben som informasjonsmedarbeider og at han likte seg godt hos oss i vegvesenet.

Det var egentlig naturlig at vi pratet sammen om jobben og annet, Ole og jeg. Han overtok et arbeidsfelt som jeg og en del andre hadde tatt opp for 10 år siden, og han var den som i samarbeid og med god støtte av ledelsen plasserte «informasjon» som en funksjon på organisasjonskartet.

Det grodde i Ole's fotspor. Etter hvert som han ble kjent med etaten, klarte han å få oss bedre med i mediabildet. Andre måter å arbeide med informasjon på ble også tatt i bruk.

Så en dag betrodde han meg at han ville slutte. Han var utdannet ingeniør med radio og TV som spesialfelt. Etter mange valgets kvaler var dette arbeidsfeltet han ville tilbake til. Han hadde særlig lagt vekt på den betydningen video, nå i sin spede barndom, ville kunne få i fremtiden.

Vi får respektere hans valg, si takk for godt samarbeid og ønske lykke til.

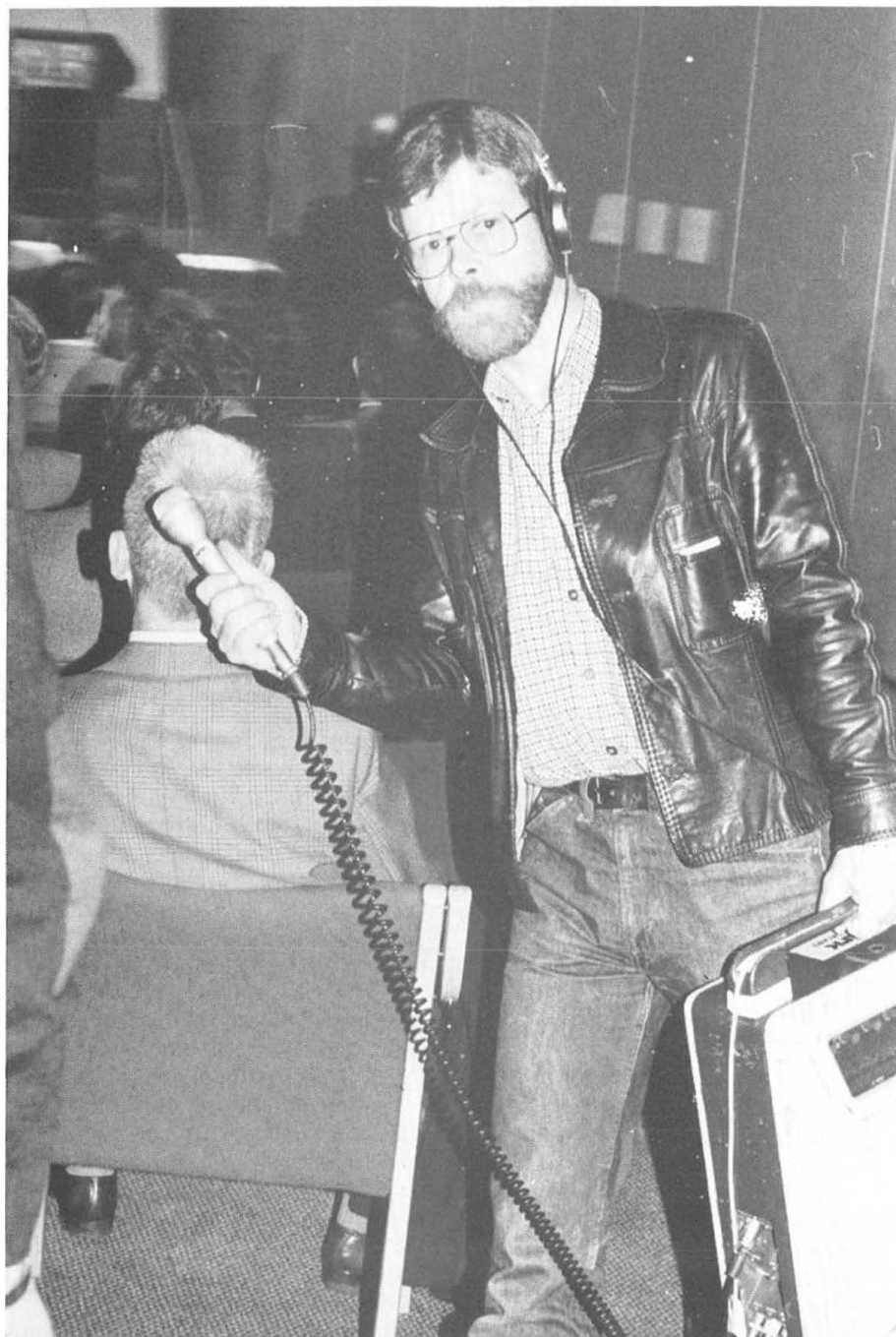
Vår nye informasjonsmedarbeider, begynte 1. juni. Det vil si at vi har vært uten INFO i hele vår. Det er på denne tiden vi lager årsmelding og minst et nummer av Rygjavegen.

Resultatet av Ps's spaning etter en person som kunne gjøre jobben ble at undertegnede ved hjelp av bønner, trusler og gode løfter tok på seg jobben i vår.

Nåja, fru Blom — trusler og trusler....

Jeg skal villig innrømme at både årsmeldingen og avisen er «barn» som ligger mitt hjerte nær. Det har vært hyggelig å streve med dem. Men slik opplegget har vært, har det meste arbeidet foregått etter ordinær arbeidstid og må derfor karakteriseres som «venstrehandsarbeid».

Jeg hadde ikke trodd det da jeg startet opp, men jeg innser nå at informasjonsfunksjonen i vår store etat bare kan tas vare på av en med-



Ole Handeland i sin nye rolle som TV-teknikker på Stavanger Forum.

Foto: A.G. Vasbø

arbeider som er glad i etaten, er sentralt plassert slik at han får innsikt i det som skjer, og som har dagen til rådighet for å feste inntrykkene på papir eller film.

Av naturlige grunner har det derfor vært vanskelig å legge det arbeid i avisen (og forsåvidt årsmeldingen)

som den fortjener. Jeg skylder stor takk til alle bidragsytere, redaksjonsrådet og Ole's fotoarkiv. TAKK.

Idet jeg forlater de gjengrodde stier og sender «stafetten» videre til vår nye informasjonsmedarbeider, ønsker jeg han lykke til med det videre arbeidet.

Flytetunnel Lauvik – Oanes, et utviklingsprosjekt?

Av Erik Ødegård

For kjørbær kryssing av vann finnes 5 muligheter:

1) Bro over vannet. 2) Flytebro på vannet. 3) Flytetunnel i vannet. 4) Rørtunnel på bunnen. 5) Fjelltunnel under bunnen. Alle mulighetene har vært brukt, men jeg vet bare om en flytetunnel.

Det er en 125 m lang tunnel som ble bygget i Stockholm ca 1960. Opprinnelig ble det bare planlagt en 40 m lang bit over en bred leirsleppe, men flytetunnelen, som kunne leges på bedding og slepes på plass, ble så billig i forhold til rørtunnel på bunnen at den ble forlenget med 85 m. Planleggeren fortalte at flytetunnelen faktisk ble så billig at den også kunne vært forlenget mot innkorting av utmurt tunnel i fjell på begge sider av sundet.

Den 125 m lange tunnelen ble forankret til sviller ved begge landfester. En lignende konstruksjon ble foreslått i Karmsundet 1948, men ble av gode grunner ikke god tatt. (Fig 1).

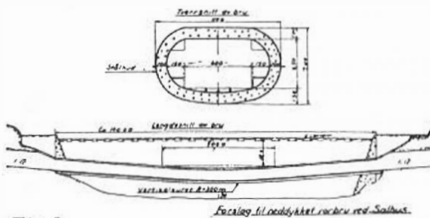
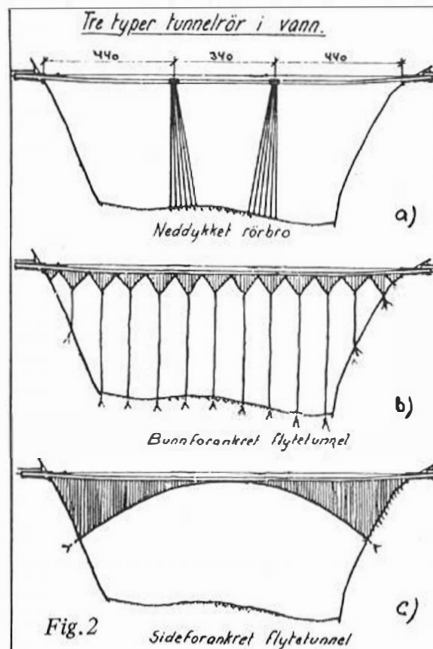


Fig. 1

Slike endeforankrede flytetunneler (eller neddykkede rørbroer) for tofelts vegar kan gjøres ca 400 m lange, men vil sjelden bli billigere enn tilsvarende bro over vannet.

Prisen pr strekkmeter for broer øker imidlertid med lengden av det fri spenn. For flytetunneler er den nesten konstant. Vegdirektoratet undersøkte derfor, i årene 1973–79, prisen for en neddykket rørbru som ble understøttet av pongtonger i passende avstand. (Fig 2a). Undersøkelsen var knyttet til Eidfjorden mellom Bu og Vallavik i Hardanger. Der var fjorden 1220 m bred og ca 500 m dyp. Flytetunnelen ble klart billigere enn tilsvarende hengebro, men ikke



så billig at den var lønnsom i forhold til fortsatt ferjedrift.

Et tunnelrør som er direkte understøttet i liten avstand, vil bli mindre anstrengt enn et rør som er understøttet i stor avstand. En flytetunnel med fordelt forankring (eller strekkstøtter) må derfor bli billigere enn flytetunnelen med støtte pongtonger. Fig 2b/c viser to typer av slike flytetunneler i fjordprofilen Bu–Vallavik.

Fig 2b viser bunnforankret rør. Den typen passer ikke i Eidfjorden, som sannsynligvis har skredtruet bunn. Der passer antagelig en sideforankret flytetunnel som er skissert i fig 2c. I Høgsfjorden, på toppen av en forholdsvis grunn fjordterskel med dypere vann innenfor, kan flytetunnelen forankres direkte i bunnen. Derfor er den fjorden bedre enn Eidfjorden for byggestart av flytetunneler med fordelt forankring.

Da Eidfjordundersøkelsen ble satt igang, kjentes ingen rasjonell bygge måte for flytetunneler med fordelt forankring. Derfor ble typen ikke undersøkt. Nå er det foreslått å lage tunnelene med hule strekkstøtter og rørdeler som blir vektløse i vann og derfor lette å montere. Det antas at strekkmeterprisen da bare vil bli 50% av prisen for den neddykkede rørbruene i Eidfjord.

Denne påstanden skal nå kontrolleres ved en styrke- og kostnadsberegning som er knyttet til Lauvik–Oanes. Høgsfjorden er der 1400 m bred og 160 m dyp.

Kontrollberegningen antas fullført i løpet av 1984. Men det som hittil er kommet fram, har styrket forhåpningene om at konstruksjonene blir vellykket. Derfor kan det være aktuelt å starte utvikling av ny og nødvendig teknikk. Særlig viktig er det å lære hvordan forankringen skal festes i sjøbunnen. Mellom Lauvik og Oanes må det gjøres både i fjell og grus.

Fig 3 viser linjestrekket for Høgsfjordtunnelen. På Lauvik må den føres i land ved siden av ferjeleiet, som må være i drift helt til tunnelen tas i bruk. Der går flytetunnelen direkte over i fjelltunnel på land. På Oanes vil ilandføringen ytterst på neset bli enkel og billig.

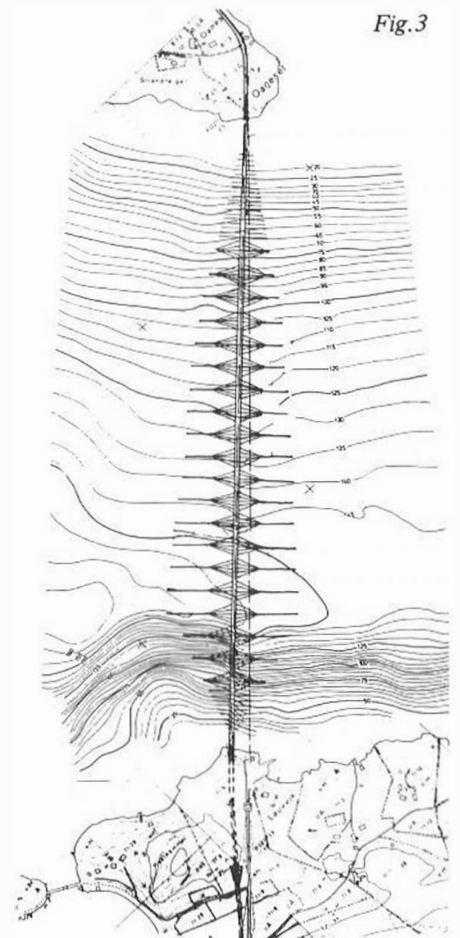


Fig. 3

Fartsskriveren — et pålitelig vitne

Av Georg Eie

La oss først se litt på hva loven sier om fartsskriveren.

Med hjemmel i Vegtrafikklovens § 13 og 21, fastsatte Samferdselsdepartementet 17. desember 1971: «Forskrifter om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogntog».

Disse forskriftene sier at det er påbudt med fartsskrivere for norsk registrert kjøretøy i følgende grupper:

- Lastebil og kombinert bil med totalvekt 16 tonn eller mer,
- Lastebil/kombinert bil med påhengsvogn/slepevogn med samlet tillatt totalvekt 20 tonn eller mer,
- Trekkbil med semitrailer hvor summen av trekkbilens tillatte totalvekt og semitrailerens tillatte aksel/boggitrykk er 70 tonn eller mer.

Forskriftene fastsetter at en fører ikke må føre kjøretøy i mer enn 4 1/2 time uten å ha pause på minst 30. minutter.

Han skal videre ha en døgnhvile på minst 10 timer i løpet av de siste 24 timer, og en ukehvil på minst 30 sammenhengende timer i løpet av de siste 7 døgn.

Både eier av kjøretøyet og føreren har plikt til å påse at transporten foregår i samsvar med bestemmelsene i disse forskriftene.

Så langt lovens bokstav.

Ved kontroll av kjøretøyer har Biltilsynet bl.a. som oppgave å se etter at disse bestemmelser blir fulgt.

FARTSSKRIVEREN GÅR SOM EN KLOKKE

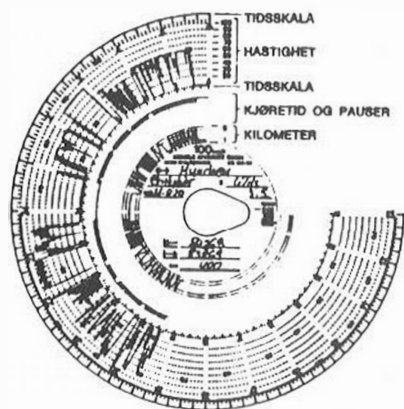
— Men hva er en fartsskriver, og hva kan den fortelle?

Vi retter spørsmålet til stasjonssjef Ødegård ved Biltilsynet i Egersund.

— En fartsskriver er et instrument som automatisk registrerer hastighet, kjøretid, pauser og kjørt distanse, sier Ødegård.

Fartsskriverens front ligner en vanlig hastighetsmåler, men har i tillegg klokke og kilometertellerverk. Lokket kan åpnes, og inne i apparatet plasseres diagramskivene som drives rundt av urverket, slik at tidskalaen ytterst på skiven alltid følger samme tid som klokken viser.

Vanligvis er det 3 skrivestifter som på en meget nøyaktig måte skriver



kurvene for hastighet, kjøretid, pauser og utkjørt distanse.

— I land hvor den er påbudt ved lov må den godkjennes etter bestemte regler.

MYE SLURV

— Hva er biltilsynets erfaring i forbindelse med kontroll av fartsskrivere? Blir bestemmelse overholdt?

— I trafikksikkerhetens navn gir kjøre- og hviletidsbestemmelserne regulerende arbeidstidsbestemmelser bak rattet for visse grupper transportutøvere, sier Ødegård.

Erfaringene er, etter min mening at mange ikke ønsker å overholde gitte bestemmelser om at diagramskive alltid skal være montert i apparatet, og at fartsskriveren skal være i uavbrutt drift.

En annen feil som ofte blir notert er mangelfull utfylling av skivebunten.

I bestemmelsene heter det at skivebunten før den legges inn i apparatet, skal påføres dato, bilens kjennemerke, km. stand og førerens navn.

Både eier og fører er ansvarlige for at transporten foregår i samsvar med bestemmelsene.

ET VIKTIG BEVIS

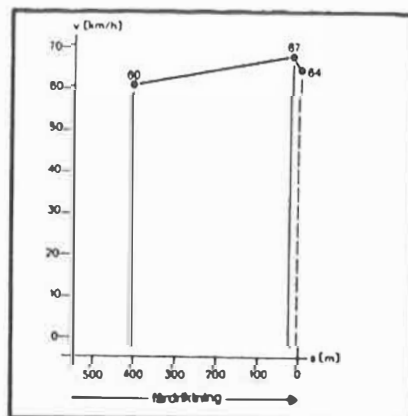
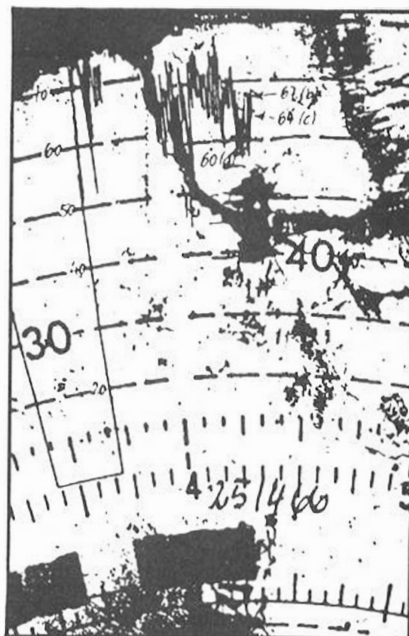
— Kan fartsskriveren være til hjelp ved trafikkuhell/ulykker?

— Så absolutt!

Ved trafikkuhell/ulykker er skriver i fartsskriveren et utmerket bevis og hjelpemiddel i ulykkesetterforskningsarbeidet, sier Ødegård.

Jeg kan nevne et eksempel. Et forstørret foto viser en skive som satt i fartsskriveren, montert i en lastebil som forårsaket en trafikkulykke. Det kan illustrere hvor nyttig skiver kan være i arbeidet med å finne årsaksammenhengene.

Forts. neste side



Forts. fra forrige side

En mørk natt fikk et vogntog motorstopp på en motorvei. Før føreren forlot stedet for å hente hjelp, ble varseltrekanten satt ut på veien langt bak vogntoget.

Føreren av en lastebil oppdaget ikke det stillestående vogntoget og kjørte med stog hastighet inn i vogntoget.

Som det fremgår av fotoet av skivene, ble det konstatert at den påkjørende bilen hadde, over en strekning på 400 m, til ca. 20 m før vogntoget, øket hastigheten fra 60 km/t til 67 km/t. Føreren av bilen oppdaget nå at vogntoget sto still. Han klarte å bremse ned hastigheten til 64 km/t da påkjørselen fant sted.

Konklusjonen i saken ble at føreren av lastebilen ikke hadde opptrådt aktsomt.

MINDRE FUSK

— Kommer biltilsynet over forsøk på fusk med fartsskrivere? Hvordan reageres det i slike tilfeller?

— Det kan bekreftes at biltilsynet fra tid til annen oppdager fusk eller forsøk på fusk med fartsskrivere og kilometertellere, sier Ødegård.

— Hvordan dette gjøres bør ikke omtales, men samtidig kan nevnes at problemet synes mindre nå enn tidligere.

— Hva kan det skyldes?

— Årsaken er nok bl.a. at apparatene er videreutviklet og bedre sikret mot inngrep i tellerverk etc.

Det reageres som regel meget strengt på fusk eller forsøk på fusk med fartsskrivere.

Bevisførsel er her et nøkkelord, og biltilsynet kan for å sikre bevis i slike saker, ta beslag i kilometertellerutstyr.

Adgangen til å ta beslag er hjemlet i staffeprosesslovens kap. 17, herunder § 215 om betingelsene for å ta beslag.

REPARASJON

— Hvem kan utføre reparasjon m.v. på fartsskrivere?

— Når det oppstår feil eller uregelmessigheter på en fartsskriver, må apparatet demonteres av særskilt godkjent verksted. Verkstedet sender så apparatet til hovedrepresentanten i Norge for reparasjon og justering.

Etter en slik demontering og reparasjon, må kjøretøyet framstilles for biltilsynet for kontroll og plombering, slutter Ødegård.

Solatangenten

Av Per Eikemo

Mange har sikkert kjørt gjennom Sola sentrum og dermed opplevd «vinkelsvingen» (Solakrossen) på rv. 509. I tillegg til den krappe svingen kommer det inn veier fra alle kanter.

Solatangenten skal som navnet sier bare tangere Solakrossen. Den skal knyttes til Løwenstrasse i den ene enden og rv. 510 v/Skiljaberget (Flyplassvegen) i andre enden.

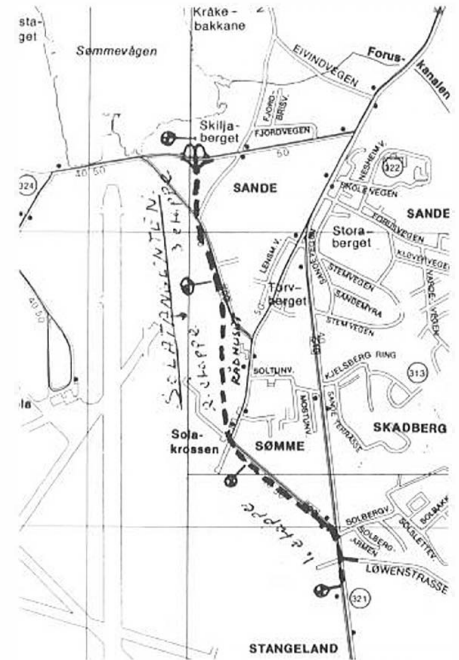
Anlegget er delt opp i tre etapper:

1. Ljosheim—Solakrossen.
2. Solakrossen—Arabergvegen.
3. Arabergvegen—Skiljaberget (510).

Vegvesenet startet på anlegget ca. 1. desember 1982, og da med 2. etappe Solakrossen—Arabergvegen. Denne parsellen er ca. 1000 m lang, og det skal bygges 2 underganger. Terrenget er flatt og fint, men i den gamle Solakrossen ligger det mye trollskap (kabler, rør osv.) i jorda. Grunnen består av ren sand (Solakrossen) og grunnvannet står svært høgt.

De to nevnte underganger er satt ut på entrepris. Kontrakten er på ca. 2,0 mill. kr. Avløpet fra undergangen må baseres på pumping.

Parsellen Solakrossen—Arabergvegen er kostnadsregnet til ca. 6,5 mill. kr, og ventes ferdig ved årsskiftet 1983—84.



P.g.a. større kommunaltekniske arbeider som Sola skal utføre i samband med vegarbeidene er vi pr. i dag noe etter tidsplanen.

Det er meningen at vegvesenet fortsetter med byggingen av de neste etappene (først 1 så 3) uten opphold, og hele Solatangenten ventes ferdig mot slutten av 1985. Hele anlegget er vedtatt forskottert av Sola kommune.



Ferdig vegstubb bak Sola rådhus.

Foto: A. G. Vasbø.

Anleggslederfunksjon

Av Halvor Folgerø

De som har studert organisasjonskartet for anleggsavdelingen nøye i det siste, vil ha merket seg en ny stillingsbenevnelse, nemlig anleggsleder.

Jeg skal i dette innlegget kort komme inn på forskjellige sider ved denne nye funksjonen. Som stikkord kan nevnes bakgrunn, plassering i linjen, ansvars- og myndighetsområde, arbeidsoppgaver og kompetansekrav.

BAKGRUNN FOR OPPRETTELSEN AV ANLEGSLEDERSTILLINGEN

Det har i lengre tid vært arbeidet med omorganisering av anleggsdriften i vegvesenet. Dette arbeidet er ført både lokalt i vårt fylke og sentralt i Vegdirektoratet. Av det arbeid som er utført hos oss og som har hatt betydning for omorganiseringen av anleggsavdelingen, kan først og fremst nevnes prøveprosjektet i Haugesund og personalplanleggingsprosjektet (PP-prosjektet) ved vegkontoret. Sentralt i Vegdirektoratet ble det i slutten av 70-årene arbeidet med en generell organiseringsmodell for anleggsdriften i vegvesenet. Dette resulterte i «Veiledning for organisering av fylkenes anleggsdrift» som det nå er gjennomført sentrale forhandlinger om.

Hos oss ble omorganiseringen av anleggsavdelingen kjørt fram dels i forbindelse med oppfølgingen av prøveprosjektet i Haugesund, dels i takt med PP-prosjektet ved vegkontoret. Ett av de konkrete resultatene av denne prosessen var beslutningen om å innføre anleggslederstillingen i anleggsdriften i Rogaland. I første omgang ble det opprettet 4 midlertidige anleggslederstillinger som skulle være utestasjonert. Disse stillingene ble kunngjort internt i fylket og det er nå foretatt ansettelse i stillingene.

ORGANISASJONSMESSIG PLASSERING

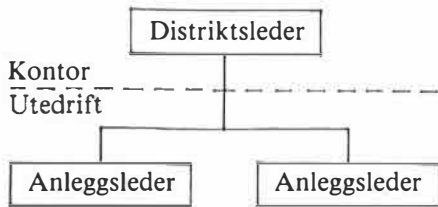
Anleggslederstillingen er plassert i linjen under distriktslederen som vist på skissen. I organisasjonsplanen

KOMPLISERTE KOPLINGSARBEIDER PÅ E 76 VED SKRE



Foto: A.G. Vashø

inngår også andre stillingsgrupper, men disse er for oversiktens skyld ikke inntegnet.



Som tidligere nevnt er anleggslederne utestasjonert, og for tiden er de plassert i Haugesund, Sand, Bæheim og Egersund. I den teoretiske organisasjonsmodellen er det direkte ordrelinje fra anleggsleder til formann/lag. Som vi senere skal se vil vi imidlertid i praksis ha et arbeidsleder- eller oppsynsskikt under anleggslederne.

ANSVAR- OG MYNDIGHETSOMRÅDE

Samtidig med opprettelse av anleggslederstillingen ble det bestemt at fylkets anleggsdrift skulle innledes i økonomiske anleggsområder. Et økonomisk anleggsområde omfatter anlegg som det er naturlig å se i sammenheng ut fra driftsmessige og geografiske hensyn. Antall anleggsområder og deres utstrekning vil variere over tid i takt med den faktiske bevilgningssituasjonen. Anleggslederne er tillagt ledelsen av anleggsdriften innen det anleggsområdet han er tilknyttet.

ARBEIDSOPPGAVER

Ved gjennomføringen av den nye organisasjonsmodellen var det hele tiden klar forutsetning at anleggslederne ikke skulle ha direkte arbeidsledelse. Vi skal altså ikke ha en «overoppsynsmann» som skal drive arbeidsledelse i tillegg til den ordinære oppsynsmannsstaben. Den daglige arbeidsledelsen skal derfor ivaretas av arbeidsleder eller oppsynsmann som jo er den benevnelsen som fortsatt benyttes. Anleggsledernes hovedoppgaver vil være å legge opp til en rasjonell drift innen sitt område gjennom planlegging, tilrettelegging av arbeidene og koordinering av de disponible ressursene mellom anleggene innenfor området. En del viktige stikkord i denne forbindelse er driftsplanlegging, driftsoppfølging og kvalitetskontroll. Videre må også nevnes samarbeid og koordinering mot andre avdelinger innen vegvesenet og kontakt mot andre offentlige etater og private.



Foto: Ole Handeland

Anleggslederne får dermed en sentral plass i den nye organisasjonsplanen. I samarbeid med distriktslederne vil anleggslederne delta i den overordnede planlegging av driften innen området gjennom utarbeidelse av årsplaner, disponering av mannskap og maskiner, innkjøpsplanlegging og personaladministrasjon. Sammen med oppsynet i området vil anleggslederne i neste omgang være ansvarlig for at driften blir gjennomført på en effektiv og økonomisk måte innenfor de rammer som tidligere er blitt opptrukket. I dette systemet inngår forskjellige oppfølging- og rapporteringsrutiner som jeg ikke vil omtale nærmere i dette innlegget.

KOMPETANSEKRAV

Kompetansekravene til anleggslederne har vært gjenstand for en god del diskusjon hos oss. I den tidligere omtalte veiledningen er det anført at anleggslederne som formell utdanning bør ha teknisk høyskole, ingeniørhøyskole, teknisk fagskole eller tilsvarende. Videre er det lagt vekt på variert praksis både fra driften og fra andre avdelinger i vegvesenet.

Når det gjelder krav til utdanning, fravek vi veiledningens norm hos oss idet stillingene også kunne søkes av ansatte med elementærteknisk skole. For øvrig bør nevnes at administra-

sjonen har uttalt at elementærteknisk skole med «tilleggsåret» bør være minimumskrav for den teoretiske bakgrunn. Anleggslederne må derfor innen en rimelig tidsfrist skaffe seg denne tilleggsutdannelsen. Ellers arbeider administrasjonen med et kursopplegg for videreutvikling av anleggslederne, og det vil også bli gjennomført hospiteringsordninger av ca. 1/2 års varighet ved forskjellige avdelinger ved vegkontoret.

HENSIKT

Jeg vil avslutte denne orienteringen med å si litt om hensikten med den nye organisasjonsmodellen for anleggsavdelingen. I utgangspunktet er forutsetningen å skape en bedre og mere effektiv organisasjon enn tidligere. Dette mener vi at vi kan få oppfylt ved den nye organisasjonsplanen bl.a. ved å gjennomføre følgende:

- ★ få til en klar ansvars- og arbeidsdeling mellom kontor og utedrift.
- ★ styrke anleggsledelsen i marken gjennom kompetanseheving
- ★ delegering av oppgaver.

Helt til sist bør nevnes at ordningen med anleggslederne foreløpig er midlertidig med varighet fram til årsskiftet 1984/85.

Vedlikeholdsledere

Av Olav Ø. Hamre

Vedlikeholdsleder er en ny tittel i vår organisasjon og mange lurer vel på hva den jobben går ut på og hvilken plass den har i organisasjonen. Kort fortalt skal den velkjente tittel vegmester vekk og erstattes av en vedlikeholdsleder.

På samme måten som dagens vegmester er det vedlikeholdslederen som skal ha administrativ og faglig ansvar for et geografisk vedlikeholdsområde. Endring av tittel er imidlertid det minst vesentligste i denne sammenheng. Forutsetningen er at vedlikeholdslederen skal få et utvidet ansvar og myndighet i forhold til dagens vegmester. Før jeg kommer nærmere inn på vedlikeholdslederens arbeidsområde, vil jeg imidlertid si litt om bakgrunnen for denne forandring, som kanskje ikke er så kjent for våre folk ute i driften.

En styringsgruppe nedsatt av Vegdirektoratet har utarbeidet et forslag til hovedmønster for organisasjon og driftsform i vedlikeholdet.

Bakgrunnen for dette er at vedlikeholdet vil stå ovenfor en utvidelse av eksisterende oppgaver samt en del nye oppgaver i fremtiden. Viktige stikkord i den forbindelse er vedlikeholdsstandard og målorientert vedlikehold, som vil stille større krav til systematisk planlegging av vedlikeholdsdriften for at vi skal oppnå de mål vi setter oss på den mest effektive måte. Samtidig er det et ønske om å tilrettelegge forholdene for en mere desentralisert organisasjon og bedre samarbeidet mellom driftsavdelingene.

Skal en behandle hele organisasjonsmønsteret i vedlikeholdet, vil nødvendigvis en rekke ting måtte vurderes. Av de ting som styringsgruppen har behandlet kan nevnes størrelsen på vedlikeholdsområdene, driftsbygningenes funksjon, delegering av ansvar og myndighet, oppgavefordeling mellom kontoret og utledelsen, kvalifikasjonskrav til de enkelte stillingsgrupper, driftsform, ledelsesform osv. Der kan være ulike oppfatninger og mangt å si om hvert av disse tema, men det var vedlikeholdslederen og hans oppgaver som det her var meningen å si noe om.

I forhold til dagens vegmesterfunksjoner er det forutsetningen at vedlikeholdslederen ikke lenger skal

ha direkte arbeidsledelse av lag. Ansvaret for den daglige driften i områdene skal ivaretas av arbeidsledere (oppsynsmenn) og velikeholdsarbeidere. Vedlikeholdslederens primære oppgave blir å drive planlegging og oppfølging av driften. I rapporten er det listet opp en rekke konkrete oppgaver han skal ha ansvaret for som vi kjenner igjen fra dagens vegmesterfunksjon. Poenget er imidlertid at i stedet for daglig arbeidsledelse skal han konsentrere seg om å tilrettelegge jobbene, slik at når disse skal utføres skal planer, nødvendige ressurser av folk og maskiner, samarbeide med andre avdelinger og utenforstående etater, kommuner og publikum, være klart slik at driften kan gå effektivt. Viktig i dette arbeidet blir nå som før samarbeidet med distriktslederen i spørsmål som økonomi, driftsplanlegging, driftsopplegg, ressursbehov, koordinering mellom områdene og andre avdelinger, innkjøp, tekniske planer, personaladministrasjon og ikke minst oppfølging og rapportering av driften.

Hvilke kvalifikasjoner skal så en vedlikeholdsleder ha?

På samme måte som for anleggsledere er de teoretiske kravene teknisk høgskole, ingeniørskole, teknisk fagskole, elementærteknisk skole med «tilleggsåret» eller kvalifikasjo-

ner som er relevant for stillingen. Med andre ord er velikeholdslederstillingene forutsatt rekruttert av folk med høyst forskjellig teoretisk opplæring. Det vil videre bli lagt spesiell vekt på driftserfaring fra velikeholdsdriften, evne og vilje til planlegging, beslutningsevne og samarbeidsevne.

Stillingen som vedlikeholdsleder er i forslaget forutsatt og lønnes likt uavhengig av formell utdanning og fra hvilken stillingskategori en kommer. Jeg vil anta at ikke alle organisasjonene er enig i dette.

Styringsgruppens forslag har vært ute på høringsrunde til vegkontorene og tjenestemannsorganisasjonene. Etter at de innkomne merknader er vurdert er tempoplanen at det skal føres sentrale forhandlinger om forslaget våren 83, og organisasjonsendringene er forutsatt gjennomført i løpet av perioden 1983—87.

Skulle jeg tilslutt komme med noen få personlige betraktninger omkring rapporten og spesielt vedlikeholdslederens funksjon, vil jeg først og fremst si at jeg deler gruppens oppfatning av at det er behov for å heve planleggings-, administrasjons- og ledelseskopetansen i områdene. Jeg tror derfor det er riktig at velikeholdslederen frigjøres for daglig arbeidsledelse og konsentrerer hele sin

Forts. neste side



Trafikkmiljøet ved Stangeland skole på Sola.

Foto: A.G. Vasbø



Rennefokk på Revtangen.

Foto: A.G. Vasbø

Nye håndbøker 1 kvartal 1983

Av Marit Garborg

Bibliotekstjenesten er en servicefunksjon. Det er derfor viktig at alle nyanskaffelser av faglitteratur blir bestilt gjennom bibliotekstjenesten, registrert og fordelt derfra.

Gjennom biblioteket kan du få greie på om etaten har den litteraturen du ønsker. En er også behjelpelig med innlån fra andre etater og eventuelt kjøp av litteratur.

Bibliotekstjenesten har pr. 1.3.83 mottatt følgende nye håndbøker.

HÅNDBOK 064 — NORDISK BEREGNINGS- METODE FOR VEGTRAFIKKSTØY

Håndbok 064 foreligger nå i nytt opplag i Vegdirektoratet. I og med at nødvendig korreksjon er samlet i vegledd 1 til håndboken, er vedlegget også trykket som løst blad. Vi forutsetter derfor at håndbok-utgaven av juni 1979 fortsatt skal kunne brukes sammen med særtrykket.

HÅNDBOK 090 — BESTEMMELSER OM KJØRETØY

Denne boka — del 1 — omfatter kjøretøyforskriftenes del 2. Krav til kjø-

retøy — og omfatter tekstene til forskriftene §§ 1—116 og §§ 143—144 med tilhørende utfyllende bestemmelser. Dette er en omarbeidet bokutgave av ringpermsettet «Bestemmelser om kjøretøy» del 1 og 2 — men det er ikke foretatt endringer i bestemmelsenes form og innhold.

HÅNDBOK 097 — VEDLIKEHOLD

Håndboken er en lærebok og innholdet er et redigert sammendrag av en rekke forelesninger holdt i et eksamenrettet etterutdanningskurs i vegvedlikehold ved NTH høsten 1981.

Boken er i første rekke beregnet for vegvesenets interne opplæringsvirksomhet.

HÅNDBOK 099 — LASTEBILER

Håndboken inngår i serien av instruksjonsbøker beregnet på opplæring av maskinførere i Statens vegvesen. Den er tenkt brukt i støtteundervisning for lastebilførere, ledet av fylkenes maskininstruktører. Den vil også kunne brukes til selvstudier og som oppslagsbok.

Forts. fra forrige side

arbeidsinnsats om planlegging og driftsoppfølging.

Ser en hele rapporten under ett virker det allikevel for meg som om gruppen fokuserer vel mye på vedlikeholdslederen i forhold til funksjonen til distriktslederne. I gjennomføringsperioden er det imidlertid forutsatt at en må arbeide videre med spørsmål som målstyring, opplæring, områdestørrelse, driftsbygninger, ressursbehov i områdene og arbeidsfordeling mellom vegkontoret og utedriften og mellom vedlikeholdslederen (oppsynsmannen) og formannen.

Jeg håper at omorganiseringen vil bety at vi får en ny giv i vedlikeholdsdriften. En forutsetning for det vil etter min mening være at vi ikke bare får ansatt vedlikeholdsledere med best mulig teoretisk og praktisk bakgrunn, men folk som forstår hva arbeidsoppgavene går ut på og har vilje og evne til å arbeide etter de forutsetninger som ligger til grunn for opprettelsen av stillingen.

HÅNDBOK 102 — BOMPENGEPROSJEKTER, PLANLEGGING OG FINANSIERING

Formålet med dette heftet er mellom annet å:

- gi lokale styresmakter og initiativtakere en generell innføring om planlegging og finansiering av bompengeprojekt, deriblant oversikt over gjeldende lovverk og retningslinjer for bompenger på offentlig veg
- lette arbeidet med utgreiing og vurdering av konkrete prosjekt
- vise hvorledes formell saksgang skal være for å få prosjekt vurdert av sentrale styresmakter
- gi en oversikt over hvorledes utarbeiding/behandling av den fysiske planen og finansieringsplanen kan koordineres
- gjøre det lettere for sentrale styresmakter å totalvurdere et prosjekt og å prioritere mellom prosjekt.

En mer fullstendig oversikt over håndbøker, faglitteratur og tidsskrifter kan en få ved å henvende seg til bibliotekstjenesten ved Personalseksjonen v/adm.sek. Marit Garborg.

Minner fra en lang arbeidsdag på vegvesenet

Av Målfrid Crossby



Foto: A.G. Vasbø

I juli slutter jeg av min arbeidsdag i vegvesenet. Jeg har rundt 30 års tjenestetid i Staten, men de fleste årene har jeg vært knyttet til Vegvesenet i Rogaland.

Jeg begynte i 1949 og sluttet i 1955 etter ca. 6 års tjeneste for å stelle for min familie.

I 1963 begynte jeg igjen i vegvesenet og slutter nå etter 20 års sammenhengende ansettelse, så jeg har således fått være på vegkontoret i 2 epoker og hatt den glede å arbeide for de tre vegsjefene Ødegård, Gimnes og nå Danielsen.

Det har i denne tiden vært en stadig utvikling i kontorsystemer, og mange forandringer i forbindelse med personalet.

Min første tid tilbrakte jeg i en villa i Møllegaten som huset de fleste ansatte. Kassakontoret var riktignok i Knud Holmsgate, lokaler som vi enda leier. Oppvarmingen i Møllega-

ten var med koksovner, og vår kjære Pit (pensjonert sjømann) sørget for at det var så noenlunde varmt når vi kom om morgenen. I lunsjpausen samlet vi oss i et midtrom om tekoppen og ble veldig godt kjent med hverandre. Overingeniøren (som vegsjefens tittel var den gang) fikk te og wienerbrød brakt inn på sitt kontor, men hadde han noen minutter til overs kom han ut til oss og hadde alltid noe morsomt å berette.

Lørdagsfri enn si fleksitid som vi har nå, var en ukjent ting for oss. Vi var få damer om arbeidet, som steno-grafering, skriving av konsepter, journalføring etc., men vi hjalp hverandre så arbeidet ble gjort til rett tid. Rundskriv og meldinger slo vi opp med en håndvalse, og det var et skittent arbeide før vi hadde fått ordentlig sværte på. Først flere år senere fikk vi en elektrisk duplikator. Vegvesenet var ikke alltid det første til å ta nye ting og metoder i bruk.

Når posten var ferdig, klistret vår fyrbøter Pit frimerkene på brevene, mens han sang Shantier, også brakte han posten til postkontoret.

Etter noen år flyttet vi til Tinghuset, og vi syntes vi hadde fått det veldig flott, men med økende bemanning og nye arbeidsoppgaver ble plassen for liten. Til en tid hadde vi 7-sju utekontorer. Det bød på mange vanskeligheter for oss som hadde ansvar for postombringning og postforsendelser. Tilslutt måtte vi få et bud som kunne kjøre trehjuls motorsykel, (den såkalte «kassasen»), for å rekke alle kontorene og få all post og andre ting ekspedert.

Når det var spørsmål etter kontorrekvisita, så hadde vi et lite skap på veggen og skulle noen ha ny blyant, måtte de først vise den gamle stubben.

Gleden var stor da vi omsider flyttet til Posthuset, for nå hadde vi jo postvesenet i første etasje og kantine i andre etasje. Men som kjent er Rogaland vegvesen stadig på farten, og det ble utflytting med en gang og senere delvis utflytting til Atlantic's nye bygg hvor bl.a. administrasjonen nå holder til.

Det har vært en rivende utvikling

innen vegvesenet i de årene jeg har vært ansatt. Nye vegger, bruere og ferjesteder er blitt bygget. De fleste kontoroperasjoner ble utført manuelt, men etterhvert er det blitt EDB og databehandling.

For meg har det vært en gild tid. Jeg fikk mange interessante oppgaver, såsom opplegg til arkiv og innføring av desimalsystemet. Det er også andre ting som bør nevnes, f.eks. håndbokarkivet som etterhvert ble veldig populært, og med det fulgte bibliotek og tidsskriftordningen.

Jeg har vært så heldig å få delta i flere kurs, spesielt for arkivet, og ellers mange samlinger når det gjelder samarbeide og ledertrening, noe som jeg fikk bruk for i mitt arbeide som leder for en seksjon, idag kalt «Allmennseksjonen». Det var nemlig ikke helt alminnelig at damer fikk komme på kurs i tidligere år.

Det er ikke få ansatte jeg har hatt kontakt med opp igjennom årene. I min første tid ved vegvesenet, het det at alle kontorfolk måtte først bygynne i ekspedisjonen for å bli kjente med vegvesenets gjøremål. Idag blir en satt til bestemte oppgaver straks etter ansettelse.

Mange har begynt på kontoret, og mange har sluttet. Av de som valgte å bli i vegvesenet og begynte langt nede på rangstien, er mange kommet langt oppover. Som eksempel kan jeg nevne at en som begynte som bud og hadde liten eller ingen opplæring, er oppsynsman i dag med særoppgave. Slike ting er det som varmer et gammelt hjerte.

Noen gode venner og kolleger er sluttet eller pensjonert, og noen er gått bort så altfor tidlig, men det er jo livets gang.

Jeg slutter nå av midt i datateknikkens tidsalder, og jeg kommer nok til å følge med i vegvesenets foretagender framover. Det er ikke så lett å kutte ut alt med engang.

Til slutt vil jeg takke min sjef og mine kolleger for tiden i vegvesenet og ønske dere alle tillykke med de videre oppgaver. Jeg vil også sende en hilsen og takk til mine kontakter i Vegdirektoratet og våre vegstasjoner for godt samarbeid.

Vann- og frostsikring av tunneler

Av Ole Helge Danielsen

Vegvesenet har de siste årene gjenomsnittlig brukt ca. 300 mill. kr hvert år til tunneler. Dette er til sammenlikning omtrent det samme som (hvert år) brukes til bruer og kaier.

Ny og bedre teknologi har sammen med sterkere krav om beskyttelse av de områder vegen går gjennom ført til at det stadig oftere blir vurdert å legge veger i tunnel.

Erfaringstall viser at en stor del av tunnelbevilgningene går til vann- og frostsikring. Is og slaghull i vegbanen kombinert med mørket i tunnelene representerer en stor fare for trafikantene, noe som har medført at vegvesenet gir disse sikringsarbeidene høy prioritet.

Det er vanskelig å gi eksakte priser på hva det koster å sikre en tunnel, til det er kostnadene for sterkt bundet til forholdene i det aktuelle området. Vi vet imidlertid at en i dag regner at det koster ca. 15000 kr/lm å sprengne en tunnel i rimelig godt fjell. Ved vanskelige fjellforhold kan en komme opp i 40 - 50.000 kr/lm.

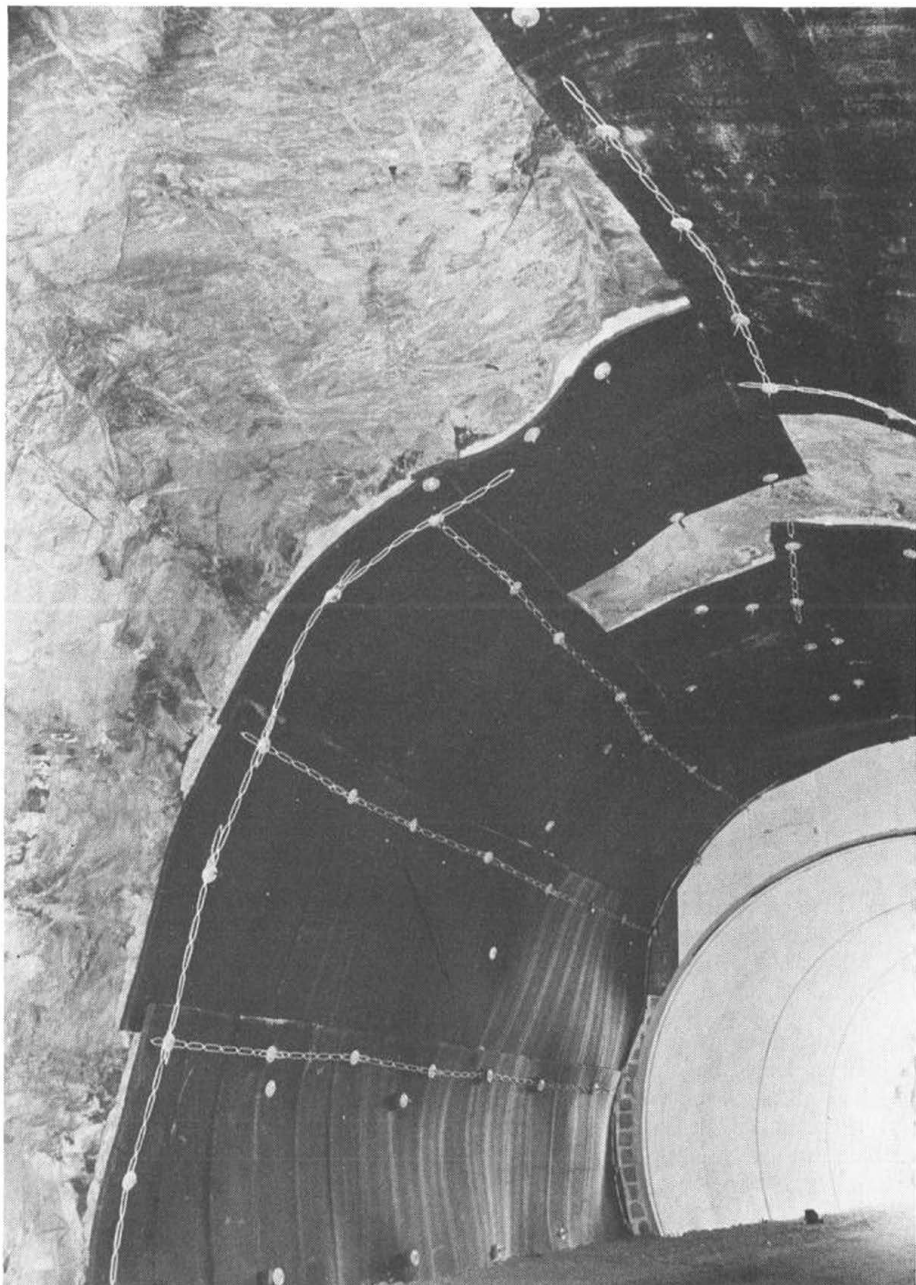
I verste fall kan 10 - 15.000 kr av denne differansen gå med til vann- og frostsikring. Det er derfor viktig at lekkasjene i den grad de ikke kan unngås ved omlegging av tunneltraséen, kartlegges slik at sikringsarbeidene kan planlegges og kostnadene reduseres til et minimum.

I Rogaland ble det helt fram til 1982 så godt som utelukkende benyttet dobbelt platetak til vann- og frostsikring. Dette er en metode som er godt utprøvet, og som vi har gode erfaringer med. Platetaket har i tillegg et utseende som er svært tiltalende.

Jeg mener likevel at vi p.g.a. prisen på dobbelt platetak bare bør benytte denne sikringsmetoden på veger med stor trafikk. Dobbelt platetak koster i dag ca. 5.200 kr/lm levert anlegget, og kan vanskelig sette opp under 9.000 kr/lm. Platetaket krever i tillegg 25 - 30 cm utvidelse av teoretisk sprengstverrsnitt, noe som i de fleste tilfeller fører til kostbare strossarbeider.

Med de stadig synkende vegbevilgningene må vi derfor finne nye og rimeligere måter å løse vann- og isproblemene på.

Det rimeligste og mest aktuelle alternativet er etter min mening ethafoam (ekstrudert PE-skum). Ethafoam



Ethafoam-platene slik de er hengt opp på Vindsvik - Nesvik anlegget. Mot tunnelmunningen ser vi plasthvelv.
Foto: A. G. Vasbø

amplatene leveres i størrelse 60 × 275 cm og kan bestilles i forskjellige tykkelser. I dag brukes det så godt som bare 5 cm tykkelse i vegtunneler. Platene limes på anlegget til flak av ønsket størrelse og festes til tunnelvegg/tak med kilebolter. Mellom boltene legges varmforsinket kamstål eller stigeband.

Åpningene mellom konturen og ethafoamplatene isoleres med steinull

for å hindre at kald luft trekker inn bak platene. Dette er et viktig arbeid som krever stor nøyaktighet. For å få et godt resultat er det avgjørende at platene føres fram til tørre områder slik at steinullen ikke blir utsatt for fuktighet.

Ethafoam har som isolasjonsmateriale i tunnel en rekke fordeler. Det er for det første enkelt å sette opp og det krever liten plass. Kostbare stross-

singsarbeider kan derfor ethafoamens del sløyfes.

Mens en ved bruk av dobbelt plate-tak må kle hele profilet, kan en ved hjelp av ethafoam bare isolere det området hvor en har lekkasje og føre vannet ned i en av grøftene. Ethafoamen vil derfor ofte være enda gunstiger prissmessig enn hva det vil gå fram av en direkte sammenlikning med dobbelt platetak for hver lm isolert tunnel.

Ethafoamplatene leveres i sort eller hvitt. Det gir en ganske god effekt å bruke hvitt nederst i hvelvet og sort oppunder takbuen.

Hvilke innvendinger kan reises mot bruk av ethafoam?

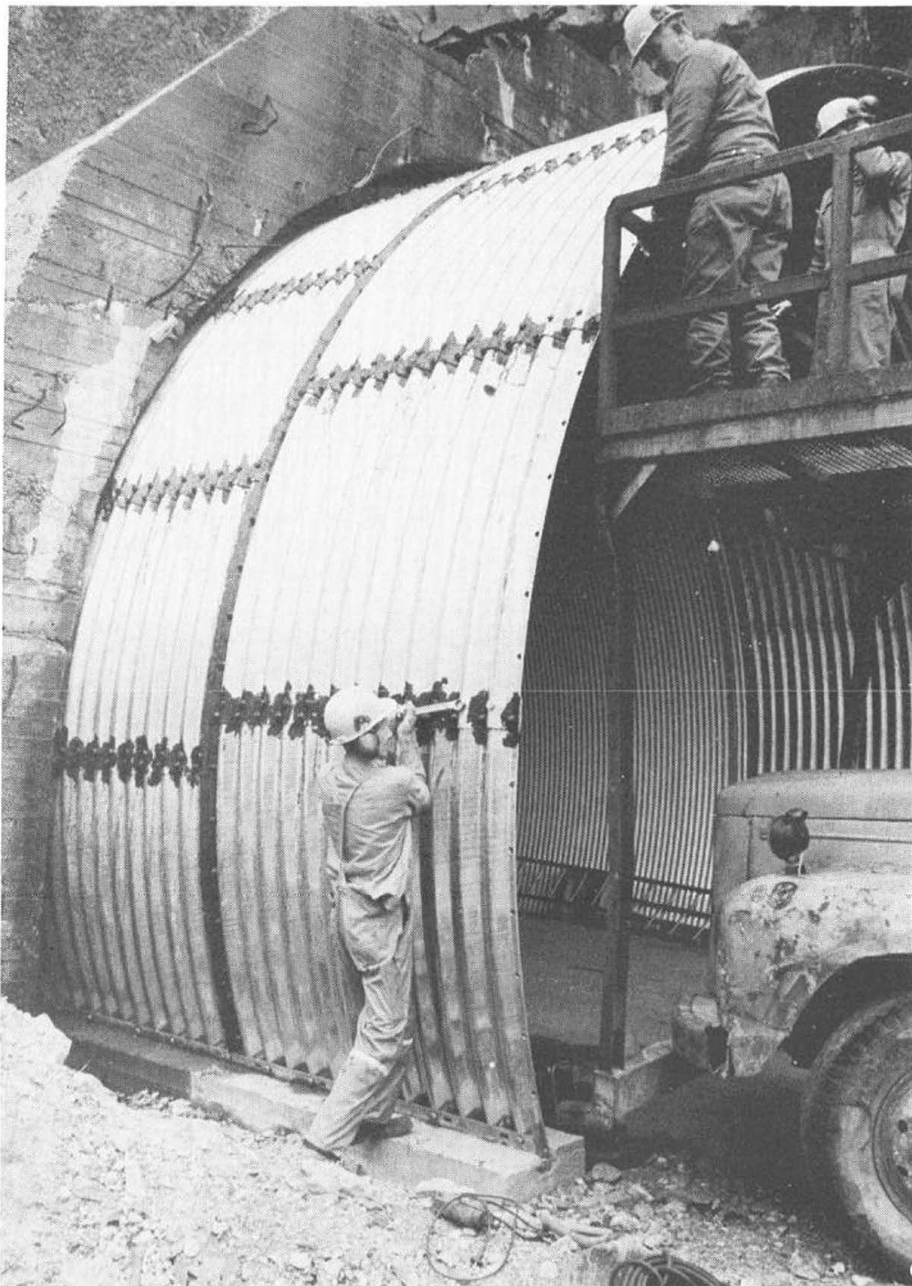
Først og fremst har en vært redd for de problemer som vil oppstå ved bilbrann i en tunnel isolert med ethafoam. For å bedre retningslinjene for bruken av Ethafoam, gjennomførte Veglaboratoriet i samarbeid med NSB en brannteknisk test i februar i 1982 i en nedlagt jernbanetunnel ved Holmestrand. I sammendraget av denne rapporten heter det:

«Ekstrudert PE-skum er brennbart og avgir gass og røyk ved forbrenning. I en tunnel der den sannsynlige tennkilde for PE-skummet er bilbrann, vil faremomentene i tunnelen øke i ubetydelig grad ved å nytte PE-skum som vann- og fristsikring. Materialet er ikke lett antennelig og er enkelt å slukke. En brann har liten evne å spre seg langs tunnelen dersom man setter av åpne plater på ca. 50 cm mellom seksjonene».

Når det gjelder slitestyrke har NSB nå tatt ned og undersøkt plater som har stått 7 år i en jernbanetunnel på Østlandet. Det fantes her ingen tegn til slitasje på platene.

Enkelte hevder at ethafoam i tunneler virker skjemmende og at vi derfor bør bruke denne sikringsmetoden minst mulig. Dette er en påstand som best kan tilbakevises ved hjelp av det arbeidet som til nå er utført. En annen ting er hvorvidt vi med dagens økonomiske situasjon har råd å legge avgjørende vekt på utseende.

Veganlegget rv.13 Nesvik—Vindsvik er det første anlegget i Rogaland hvor sikring av tunneler med ethafoam er forsøkt i noe omfang. På dette anlegget er der fem tunneler på til sammen ca. 1410 m med til dels store vannlekkasjer. Etter forslag fra Veglaboratoriet er det her satt opp vel 4500 m² ethafoam. Til sammenlikning kan det nevnes at Hordaland i de siste 18 måneder har satt opp ca. 12000 m² hver måned.



Stålportal på Vinsvik-Nesvik vegen.

Foto: A.G. Vasbø

Prisen for ferdig oppsatt ethafoam ble på riksveganlegget Nesvik—Vindsvik 225 kr/m². Dersom vi antar at det går med 20 m² pr.lm gir dette en pris på 4.500 kr/lm tunnel. Dette er halvparten av hva dobbelt platetak koster.

Vi er likevel ikke fornøyd med den oppnådde enhetspris. Planleggingen før arbeidet ble satt i gang var ikke god nok. Alt for mye tid gikk med til å finne fram til hvilken boltype vi skulle bruke og hvordan arbeidet rent praktisk skulle legges opp. P.g.a. at denne sikringsmetoden var ny såvel for ingeniører som for oppsynsmann og arbeidere, var dette en prosess vi måtte gjennom.

De siste 1400 m² ble satt opp til en-

hetspris på snaut 200 kr/m² (dvs. 4000 kr/lm tunnel). Dette er etter min mening en riktig pris som vi bør oppnå på tilsvarende arbeider i tiden som kommer.

Alkohol i trafikken

Dette er et av våre største trafikksikkerhetsproblemer, også i Rogaland. Et par år tidligere har vi arbeidet for å redusere slike trafikkulykker. I vel 1/3 av dødsulykkene her i 1982 var alkohol en medvirkende årsak. I trafikksikkerhetsåret ønsker vi å intensivere innsatsen på dette felt, og håper foreninger, organisasjoner og utvalg lokalt vil støtte opp.

EDB i vegvesenet i Rogaland

Av Gunnleif Aareskjold

Der skjer noko i vegvesenet i Rogaland innan EDB. EDB-gruppa vart oppretta av Fagsjefmøtet i haust for å ta seg av førebuing og innføring av eigen EDB-maskin for Rogaland.

Det var opphavleg 5 i gruppa, seinare er ho utvida med 3 slik at samansetjinga nå er denne:

Konsulent Tønnes Gausland, Biltilsynet i Stavanger, avd.ing. Nils Heskestad, Grunnseksjonen, f.sekr. Elisabeth Renberg, Allm.seksjonen, o.ing. Per Kydland, Vedl.h.avdelinga, avd.ing. Leif Erik Haugen, Plan-distr.3, adm.sekr. Grete Jacobsen, Personalseksjonen, (representant for organisasjonane) og konsulent Gunnleiv Aareskjold, Personalseksjonen (formann). Formannen vil frå 1. august bli friggitt frå dei ordinære arbeidsoppgåvene for å kunna ofra seg for EDB-arbeidet.

Etter ei vurdering av behov og andre forhold innstilte gruppa overfor Fagsjefmøtet at vi skulle prøva på å få til at vi fikk eigen datamaskin i Rogaland så snart som råd, og vi skreiv til Vegdirektoratet om våre ønskje og behov.

Sidan den tid har vi ikkje fått vita så mykje meir om kva tid vi i Rogaland kan rekna med å få ein eigen maskin.

Men det vart ei avklaring på fleire måtar då vi i slutten av mars fekk den rapporten frå Vegdirektoratet som vi hadde venta på ei stund: «EDB i Statens vegvesen, Sluttrapport februar 1983» frå Styringsgruppen for utredning om det fremtidige EDB-behov i Statens vegvesen.

Denne rapporten er den endelege frå denne gruppa. Eg gir berre att hovudkapitla for å gi ei rettleiing om kva rapporten tek opp:

1. Sammendrag og konklusjon.
2. Styringsgruppens mandat m.v.
3. Teknologisk utvikling på EDB-området.
4. Overordnede mål og særlege bestemmelser for bruken av EDB i Statens vegvesen.
5. Utvikling av EDB i Statens vegvesen.
6. Bruk av EDB i Statens vegvesen — gruppert etter systemområder.
7. Prøveprosjekter.

8. Nytte og prioritering av EDB-tiltak.
9. Valg av driftsform og EDB-utstyr.
10. Organisering av dataarbeidet i Statens vegvesen.
11. Personalmessige konsekvenser.
12. Opplæring og informasjon.
13. Rutiner for budsjettering, innkjøp og betaling av EDB-utstyr og -tjenester.
14. Forslag til handlingsprogram for 1984 - 1986. Økonomiske konsekvenser.

Rapporten er sendt ut til vegkontora til høyring, og det er bede om kommentar innan 30. april, og det er sendt kommentar herifrå. Fordelinga av maskinar til alle vegkontora er det tenkt skal skje i perioden 1984 — 1986.

Eg vil nemna eit par poeng frå rapporten som har fått konsekvensar for arbeidet i gruppa.

Det eine er at ein legg seg på ei løysing med ein stor minimaskin til kvart vegkontor. Vi har tidlegare gått ut frå at det som var aktuelt var ein ND-100 frå Norsk Data liknande den dei har ved Vegkontoret i Buskerud og ved Biltilsynet i Bergen/Vegkontoret i Hordaland. Dette er ein mellomstor datamaskin som skal ta seg av oppgåvene til mange brukarar, dvs. at heile vegkontoret skal dela han. Den storleiken som er skissert i rapporten ligg ein del over desse, og dette vil gi større kapasitet.

Det andre er at ein skisserer eit opplegg med mikromaskin (borddatamaskin) for Biltilsynet.

Bl. a. på grunn av dette har EDB-gruppa gått inn for at Biltilsynet i Stavanger får ein mikromaskin. Dette har også Fagsjefmøtet gått inn for. Men dette må utgreiast nærmare og avklarast med dei tilsette og organisasjonane før ein skaffar ein maskin. Vi arbeider med dette.

Situasjonen når det gjeld bruk av EDB ved vegvesenet i Rogaland er ved utgangen av april denne:

På Grunnseksjonen er det ein mikromaskin som er i bruk og har vore lenge i bruk for oppgåver på denne seksjonen. Korkje dette, Autosys ved Biltilsynet i Stavanger eller bruk av programmerbare kalkulatorar til ut-

rekningar i samband med vegbygging går eg nærmare inn på.

Vi har ein moderne skjermterminal som nå er plassert i eit eige terminalrom som er laga til der vegkontoret si kantine i Atlantic var før. Her er også ein eldre terminal, men det er vel berre den nye som er i bruk. Terminalen er knytt til Rogalandsdata over telefonlinje. Vi har også fått datex-samband til Vegdirektoratet. Dette sambandet har mykje betre kvalitet enn ei oppringt telefonlinje, og etter som vi får bruka den største maskinen i Vegdirektoratet gratis til mindre oppgåver, er dette ei rimeleg løysing for visse typar oppgåver.

Det er Planavdelinga og Mv som først og fremst brukar denne terminalen. Ein god del av kjøringane er for store til å gå til Vegdirektoratet sin maskin. Og ettersom det har vore ein del problem med den oppringde linja til Rogalandsdata, arbeider vi med å få til ei betre løysing for EDB-kjøringane frå Vegkontoret til vi får ein eigen maskin. Det aukar stadig på når det gjeld teknisk EDB-kjøring, og vi reknar med at det kjem til ein del administrativ bruk etter kvart. Og skal det verta tilfredsstillande for brukarane, må det nok satsast på fleire terminalar slik at ingen treng gå til eit anna bygg for å koma til skjerm og skrivar.

EDB-gruppa skal også passa på det blir informert om det arbeidet som blir gjort, og at det blir gitt tilbod om opplæring. Det gjekk innføringskurs i EDB i vinter, og det vil bli iallfall eitt nytt kurs til hausten. Opplæring av brukarane av terminalane på Planavdelinga har gått føre seg i samband med den praktiske bruken.

Bruken til nå har ikkje ført til særlege endringar når det gjeld arbeidsmiljø o.l., men dette vil bli viktigare omsyn etter kvart. Vi vil nå gå i gang med å utarbeida ein forprosjektrapport der dette vil bli teke opp, og vil greia meir ut om detaljar i dette etter kvart som det blir aktuelt.

Biltilsynet i Haugesund — avdelingskontor i Sauda

Av stasjonssjef Håkon B. Nielsen

Innerst i Saudafjorden ligger tettstedet Sauda med sine 5500 innbyggere.

Biltilsynet i Haugesund har avdelingskontor her og dette betjenes 2 ganger pr. måned av 4 mann.

Den første bilsakkyndige i Haugesund, avd. ingeniør Olaf Alsaker måtte i begynnelsen ta båt inn Saudafjorden til Storskjær og så videre ta bil de resterende 15 km. inn til Sauda.

Dette var på 1920 tallet og det er grunn til å tro at reisen både tok lang tid og var slitsom.

Veistandarden til Sauda er idag bra, og reisetid med bil fra Haugesund er ca. 2 timer.

2 private kjøreskoler med tilsammen 3 lærere forestår opplæring til førerkort i klasse A og B, mens Saudasjøen Videregående skole underviser til førerkort i klasse C, CE og D.

Antall førerprøver som har vært avlagt i Sauda pr. år har variert en del, men ligger nå i overkant av 300. Dette gjelder totalt for samtlige klasser.

Biltilsynet leier moderne kontorlokaler på Austerheim kjøreskole for den trafikale delen mens det nettopp er inngått avtale om leie av kontrollplass ved Ljung's Rutebiler for teknisk seksjon. Det vil her bli montert det mest nødvendige utstyr for teknisk kontroll, slik som løftebukk, bremseprøver, lyskontrollapparat m.v.

Biltilsynet har også faste kontordager 1 gang pr. måned ved Sand Vegstasjon, og dette har avlastet Saudakontoret en god del. Førerprøver, unntatt i klasse T, må imidlertid fortsatt avlegges i Sauda eller Haugesund for personer bosatt i Suldal kommune.



Nye moderne lokaler i Sauda med gode parkeringsmuligheter.

Foto: A. G. Vasbø



Kontrollplass på Shellstasjonen i Sauda. Siste gang før vi flytter inn i nye lokaler hos Ljung.

Foto: H. B. Nielsen

Personalia

Denne gang kan vi ønske disse velkommen til vegvesenet:

Berit Thornes	kontorass.	Bærheim
Bendik Berntsen	inspektør	Stavanger
Svein O. Kyte	ingeniør	Stavanger
Knut Bakkebø	ingeniør	Egersund
Alf K. Kristiansen	inspektør	Stavanger
Harald Sel	f.sekr.	Info
Hans Kristian Eik	oppsynsmann	Haugesund

Disse har sluttet:

Ole Handeland
Inge Alsaker
Jostein Raugstad
Kristin Langerud
Olav Hauge
Ove Natland
Wenche Hiim Egeland
Magne Kvame
Hans Kristian Eik

konsulent
over.ing.
over.ing.
kontorass.
plansjef
spes.avd.
kontorass.
mekaniker
oppsynsmann

info
MV
A
KT
P
VN 4
B. st.
Bærheim
Haugesund

Fv. 281 Frafjord – Brådland

Av Leif Lindefjell

Det er utarbeidet hovedplan for denne fylkesvegen, fra den ytre del av Frafjorddelen (A) og fram til Brådland bru (C), en strekning på 5 km.

Slik kartet viser er det laget tre forskjellige alternativ til ny veg for de ytterste 3 km. av dalen, A—B og ett alternativ stort sett identisk med eksisterende veg, for resten av strekningen inn til Brådland bru. B—C.

Alt. I

Ombygging og utbedring av eksisterende veg.

Alt. II

Ny veg på sydsiden av dalen.

Alt. III

Ny veg på nordsiden av dalen.

Dagens fylkesveg gjennom Frafjorddalen er en enfelts «bygdveg» av dårlig standard. Veggen passerer nær inntil flere bygninger og gårdstun. Avkjørsler er knyttet direkte til veggen.

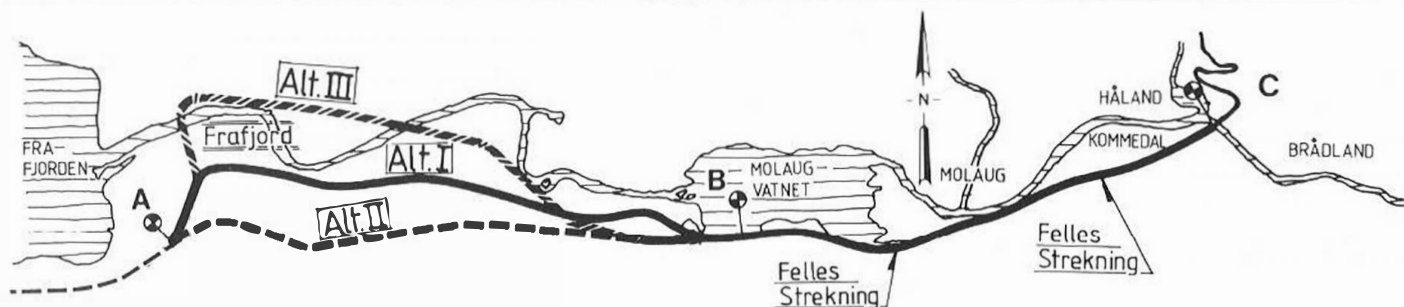
Denne veggen tjener idag til å knytte Frafjord til det øvrige vegnett. Det som nå gjør ny veg aktuelt her, er bl.a. de store grusforekomstene på Kommedal, 3,5 km. inn i dalen. Eksisterende veg er dårlig transportveg for grus fra grustaket og til utskipningshavnen.

I tillegg er det en del turisttrafikk til Månafossen.

Ut fra en samlet vurdering av trafikksikkerhet og miljø, ressursforbruk og kostnader, har vegsjefen foreløpig anbefalt at alt. II, ny veg på sydsiden av dalen, velges.

NB!

For de av leserne som ikke har vært i Frafjord eller sett Månafossen, kan denne turen anbefales. Etter en kort fottur fra den nye parkeringsplassen på Eikeskog, kommer Månafossen til syne.



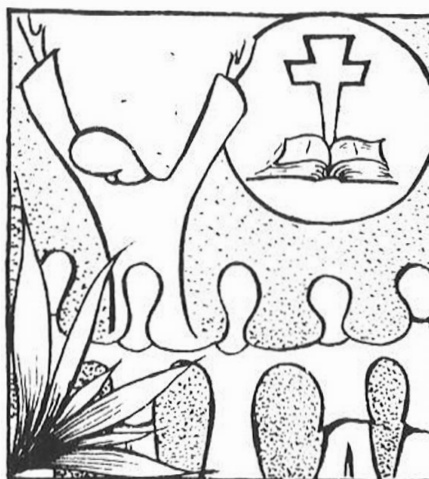
Andakt

Jesus — aktualitet?

Av Olav Hauge

Ja, er Jesus en aktualitet? Det mest nærliggende er vel å betrakte ham som historie, en person i fortiden. Dette preger nok våre tanker og holdninger, for dersom Jesus gjennomgående var forstått som en aktualitet ville vi nok kunne hørt reportasjer som denne:

Jesus fra Nasaret i Israel, leder fortsatt en av verdens store bevegelser. Han har sine medarbeidere spredt utover på alle kontinenter og har en usedvanlig evne til å ha kontakt med alle uansett hvor de måtte befinne seg. Sine medarbeidere nytter han i mange slags tjenester som dek-



ker viktige behov hos mennesker verden over.

Har noen hørt en slik reportasje? Jeg har det ikke, men det er slik den burde være.

Hvorfor?

Fordi Jesus er en nåtidsperson.

Deri ligger det fundamentale i holdningen til Jesus. Fortidspersonen Jesus kan nok være et forbilde og gi gode impulser i våre liv. Men nåtidspersonen Jesus kan veglede oss, ta kontakt med oss og ta del i vårt virke.

Jesus lever nå også, Jesus er aktuell!

Videoutstyr til vegvesenet

Av Arne G. Vasbø

Trafikkteknisk seksjon har anskaffet videoutstyr for å kunne registrere trafikkforhold langs veger, i kryss og ved fotgjengerfelt. På sikt vil trolig utstyret få økt betydning også på andre arbeidsfelt i etaten.

Så lenge vegvesenet har eksistert har vi forsøkt å registrere virkeligheten ved hjelp av bilder. Jeg tenker ikke bare på arbeidstegninger, men også på nydelig utførte perspektivtegninger som finns i kjellerarkivet vårt.

Rundt århundreskiftet reiste Bas-søe omkring i fylket og festet motiver til glassplater. Disse bildene har vi med jevne mellomrom presentert i avisen vår.

Etter hvert ble fotografiapparatet allemanns eie slik at mye av det som vi har bygget opp gjennom årene er registrert på foto og film.

Da undervisning av våre ansatte tok en planmessig form tok vi billedmaterieell mer bevisst i bruk. Vi har således mye bilder, overheads og film som har vært brukt til slike formål.

VIDEOOUTSTYR AKTUELT

Vi driver fortsatt en omfattende kursvirksomhet. Det har derfor vært naturlig å følge med i de mulighetene video-opptak kunne gi oss i denne sammenheng. Vi har vært tilbakeholdende bl.a. fordi utstyret har vært dyrt og vi har ment at kvaliteten ikke var særlig god.

Det som ga saken ny aktualitet var at vi på trafikkseksjonen fikk demonstrert nytten av video-opptak i forbindelse med analyse av ulykkesbelastede punkt og strekninger. Vi var ikke i tvil om at det vi så var et nyttig hjelpemiddel i dette arbeidet. Her kunne vi foreta en befaring, filme og deretter i ro og mak sitte hjemme å vurdere, om og om igjen, det vi hadde observert. Ikke minst kom det frem forhold som vi ikke hadde lagt merke til i første omgang.

Resultatene var at vi kjøpte opp-taksutstyr og fremviser. Et stort TV-apparat hadde vi fra før, men vi fant at et lite i tillegg var nyttig. Det kan vi bruke på arbeidsbordet vårt og det gir oss full kontroll med opptakene ute.

På trafikkteknisk seksjon har vi foreløpig brukt utstyret til opptak av



Nedenfra ser vi den stasjonære videomaskinen, videre bærbar recorder og kamera. Øverst et reise-TV som kan brukes som monitor.

Foto: A.G. Vasbø

trafikksituasjoner og til demonstrasjon av trafikktiltak på en utstilling. Etter hvert som vi vinner erfaring, antar vi at behovet for å bruke utstyret vil øke. Blant annet er det naturlig at også opplæringsformål kommer sterkt inn i bildet. Her er et tale om såvel egen produksjon av demonstrasjonsfilm som innleie av det etter hvert omfattende undervisningsmateriellet som kommer på markedet.

Fra Vegdirektoratet har vi fått demonstrasjonskassetter som viser at det er mulig å kople videorecorderen til EDB-koffert og speedometer slik

at vi kan foreta egne registreringer av vegnettet. Det er også mulig å kople fartsradar til utstyret.

Når en ting er inne i en rivende utvikling er det alltid vanskelig å vite når vi skal bli med på «karusellen». Det er helt klart at på video-området er det meget fremfor oss ennå og mange muligheter vi ennå ikke har oversikt over. Når vi valgte å satse nå så er det fordi vi mente at det utstyret vi har fått vil være til god hjelp i årene fremover. Det er egentlig vår egen oppfinnsomhet i å bruke det som foreløpig setter grensene.

Vegbygging i Vats

Av Olav Hauge

Betongplattformbygging i Vats i Vindafjord — hva med vegnettet?

Det er store dimensjoner over det som Norwegian Contractors søker om å få bygge i Vats i Vindafjord: Eiffeltårnet får god plass inne i plattformen og Oslo rådhus rekker omtrent til «ankelen».

En slik konstruksjon blir ikke til uten at det merkes. På vegnettet vil det også merkes. Støping av bunnseksjonene skal bygges inne i Vatsfjorden og sammenkopling av dekk og betongdel skal skje utenfor Vatsfjorden ved Raunes.

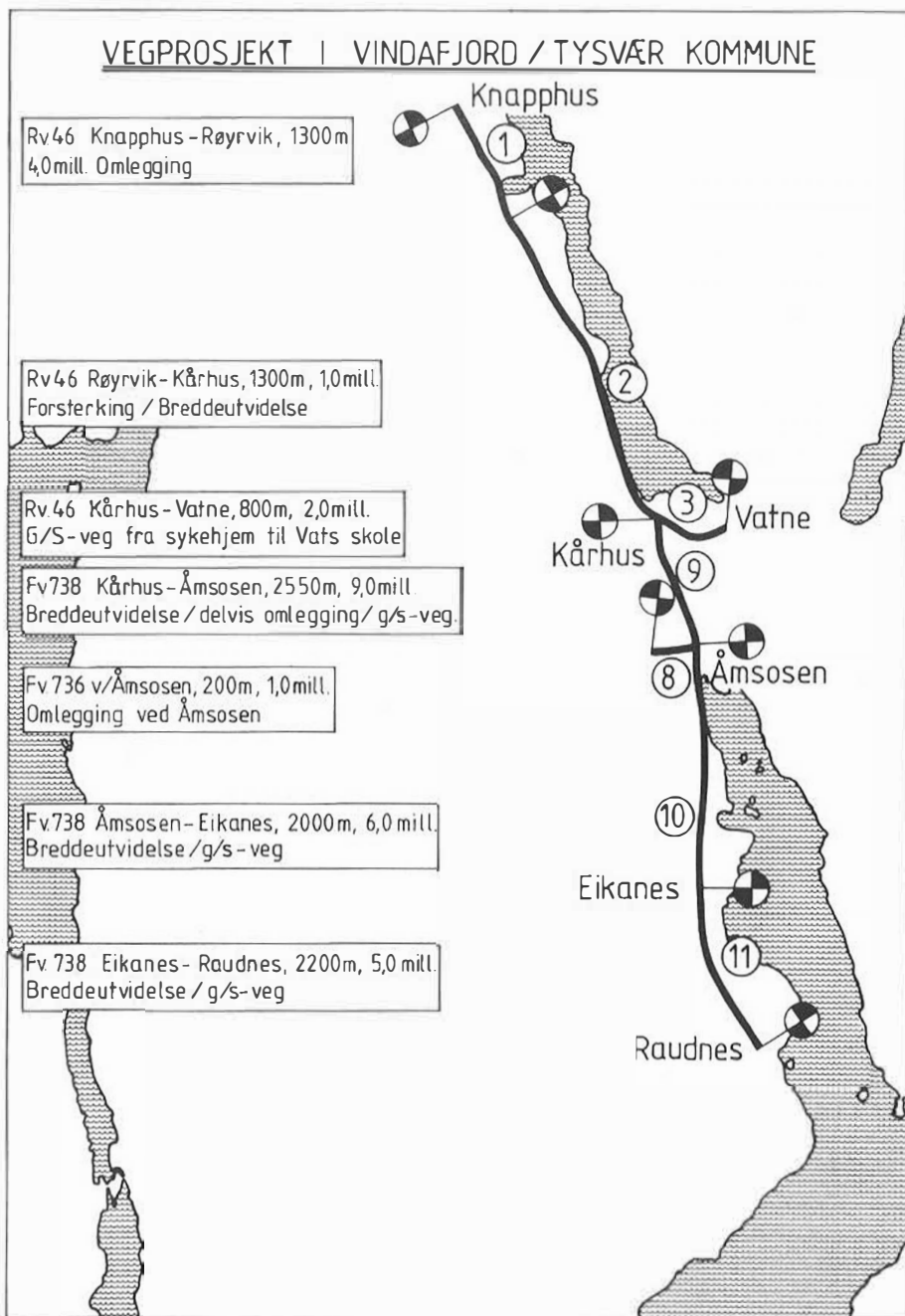
Virksomheten antas å sysselsette 500—700 mann, men med en topp på 1200 mann under montasje av sammenkopling av betongdel og dekket. Dersom to plattformer arbeides på samtidig vil toppen bli nærmere 2000 mann. Til sammenlikning forutsettes en topp på anlegget på Kårstø på ca. 1500 mann og i driftsfasen ca. 250 mann. Så etableringen i Vats vil ha et omfang som er større enn Kårstø.

Vegkontoret har vurdert hvilke konsekvenser etableringen kan få for vegnettet. Vegkontoret har konsentrert oppmerksomheten om strekningen fra Knapphus ved E 76 gjennom Kårhus og Åmsosen til Raunes. Hovedsaken er trafikksikringstiltak samt noe forsterkning og breddeutvidelse. Kostnadene er anslått til ca. 28 mill. kr.

Det har vært arbeidet med å få en avtale med Norwegian Contractors om at de deltar i finansieringen av dette. Til nå har de avvist dette og ser ikke grunn til å gå nærmere inn på saken før plattformbygging er mer konkret.

Vegkontoret kan imidlertid ikke risikere å stå uten planer den dagen plattformbygging er bestemt, for da vil alt skje i rasende tempo. Derfor er planleggingen såvidt begynt og vi har allerede merket at det kan bli delte meninger om hva som bør gjøres og hvor vegen skal legges. Da tar det flere år å planlegge og skaffe grunn.

Etter de signaler som er gitt vil anleggsvirksomheten for plattformbygging kunne komme igang 1985, og det er egentlig ikke så lenge til.

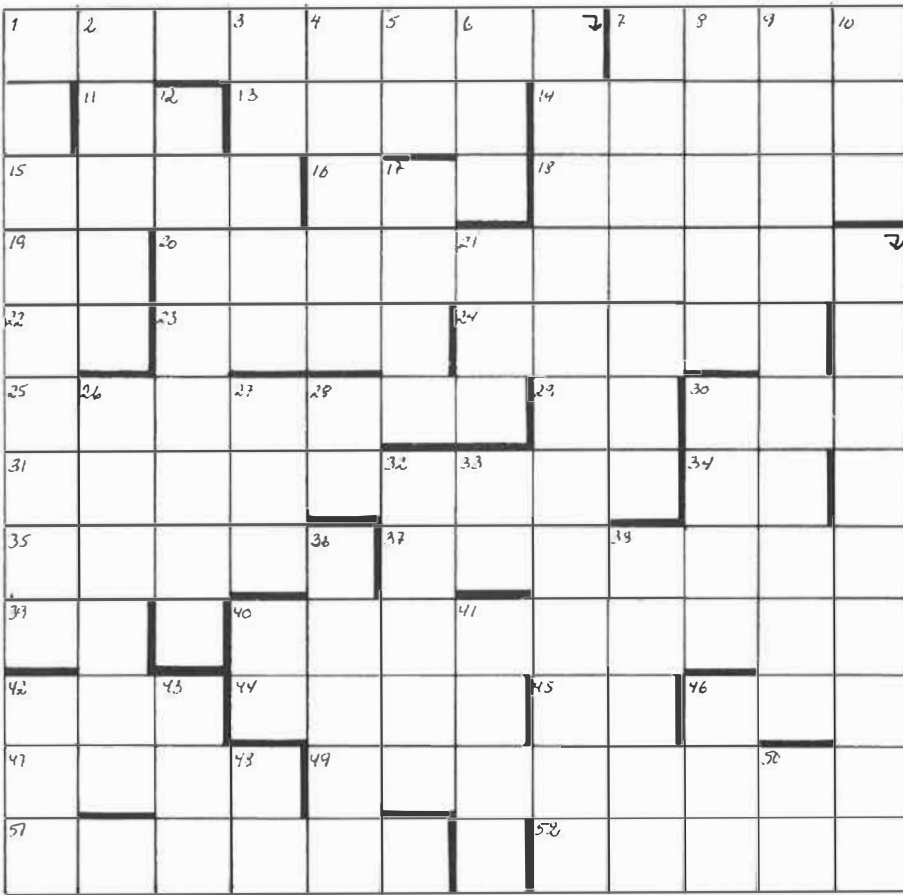


ANNONSE

Armbåndsur (digital)
funnet på Breiland.

Kontakt Drange, tlf. 126
på Maskinavdelingen.

Kryssord nr. 2/83



Gjettelek? Kryssord nr. 1/83



Kommentarer utover løsningen trengs ikke! Vi fant likevel frem til 2 vinnere som fikk hver sitt 20-kroners Pengelotterilodd.

VINNERE BLE:

1. premie:
Borgny Kristiansen

2. premie:
Magne Rullestad

Så hvorfor ikke gjøre et nytt forsøk denne gangen!

Løsningen sendes Rygjavegen, postboks 197, 4001 Stavanger, innen 15. august 1983.

Innsendt av:

Adresse:

Vannrett:

1. Aktuelt i vegvesenet
7. Lure
11. Fork. av 1. vannrett
13. Løfteredskap
14. Guttunge
15. Vekster
16. Adv.
18. Gjøres klar
19. Konsonanter
20. Målingsopplegget
22. Nektelse, bakv.
23. Svar
24. Ser på
25. Empire
29. Smile

30. Signal
31. — en 24.
34. Konsonanter
35. Militærtjeneste til sjøs
37. Bestemme
39. Tallord
40. F.eks. sovepose
42. — en Krogtoft
44. Ener
45. 3,14 bakv.
41. Fylke
47. Land
49. Plage
51. Nedl. gruvesamf.
52. Bilutstyr

Loddrett:

1. Fritak
2. Tidsavsnitt
3. Avfall
4. Punkt
5. Natrium
6. Kv. navn
7. Risikoen
8. Fisk
9. Lekse
10. Tidligere
12. Grønnsak
17. Klovn
21. Doven

26. Reisende
27. Pave
28. Org.
30. Sæter
32. Dyreverden
33. Fjernsyn
36. Passe på
38. «hurra»
40. Våpen
41. Kv. navn
42. Tre
43. Like
46. Eng. luft
48. Arbeidsform fork.
50. Fase

Kartlegging av det psykososiale arbeidsmiljø i Rogaland

Av Johan Lund

Som kjent er det på gang et større kartleggingsarbeid for det psykososiale arbeidsmiljø i vegvesenet i Rogaland. Vi er et prøvefylke sammen med Aust Agder og Nordland.

Innhenting av grunnlagsmaterialet skjedde vinteren 1981—82. Etter sortering av besvarelsene som de ansatte innleverte og klargjøring for kjøring av opplysningene i EDB-maskiner, er resultatene endelig begynt å komme. Men vi ligger langt etter den framdriftsplan som var vedtatt.

Resultatene er planlagt lagt fram i følgende rapporter, en for hvert saksområde:

1. Forholdet mellom arbeidsmiljø og helse (innledende rapport, de ansattes syn på sin helse).
2. Psykososialt arbeidsmiljø (P.A) I Denne vil omhandle de ansattes syn på jobbinnhold og utviklingsmuligheter m.v.
3. P.A. II. Denne vil omfatte de ansattes syn på samarbeid, medbestemmelse, ledelsen m.v.
4. P.A. III. Denne vil omhandle de ansattes syn på lønnsforhold, arbeidstidsspørsmål, arbeidstempo, reiser m.v.
5. Fysisk arbeidsmiljø.
6. Forberedelse til pensjonsalderen.

En ting er å registrere situasjonen slik de ansatte ser og opplever den. Et annet er å bruke opplysningene til framstøt for å forberede arbeidsmiljøet. Vegvesenets ledelse og de ansatte gjennom de tillitsvalgte har den tiltro til prosjektet at rapportene kan gi opplysninger som vil gi en ny innfallsvinkel i miljøarbeidet. Men det er etter arbeidsmiljøloven et klart lederansvar å iverksette tiltak. Hos oss er det arbeidsmiljøutvalget som har gått inn for prøveprosjektet og det er dette som har påtatt seg ansvaret for at noe blir gjort med eventuelle skjevheter som måtte bli avdekket eller uheldige holdninger som måtte bli registrert.

Til hjelp for seg har AMU oppnevnt en arbeidsgruppe som skal følge opp rapportene. I hovedsak vil gruppens oppgaver være disse:

1. Lage en oppfølgingsplan
2. Foreslå oppfølgingstiltak konkret
3. Drive informasjon såvel overfor ansatte som ledelsen
4. Medvirke til gjennomføring av tiltak som måtte bli besluttet av AMU eller ledelsen.

Såvel arbeidsgruppen som AMU og ledelsen vil følge medbestemmel sesavtalen og ta opp til forhandling/drøfting de saker som måtte kreve det.

Dette var litt om saksbehandlingen framover.

Så litt om resultatene. foreløpig har vi bare fått rapport nr. 1 Arbeidsmiljø — helse.

Rapporten viser ingen særlige overraskelser, men vi har fått tallmessig beskrivelse av visse inntrykk vi har hatt. I utedrifta dominerer belastningslagene. For de med plager generelt gjaldt én av tre tilfelle vond rygg, én av fem vond skulder/nakke og én av seks vonde armer/fingre.

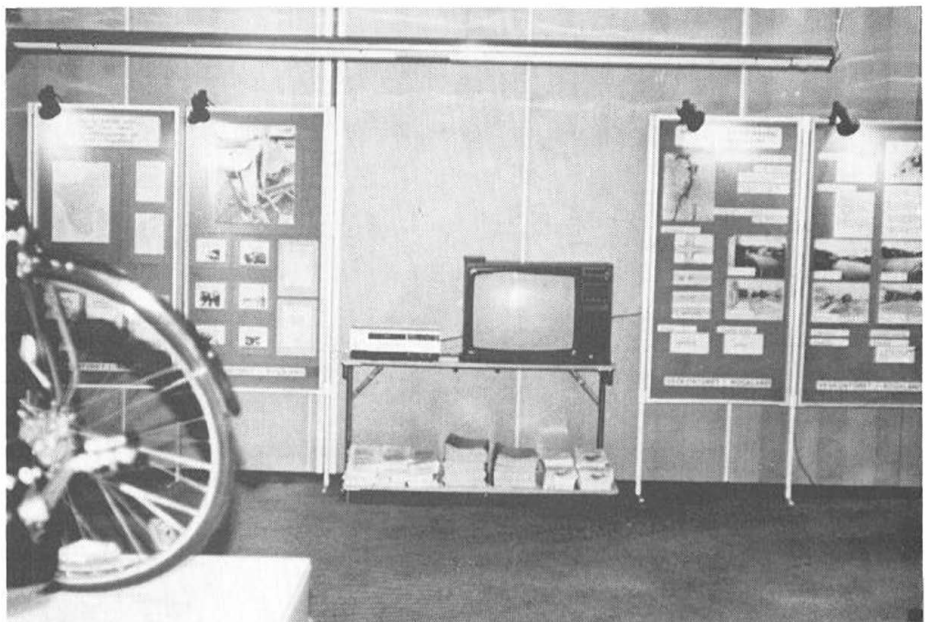
For vegkontoret/biltilsyn dominerer stiv nakke, vond rygg, hodepine og tretthet. Blant biltilsynets kontorpersonale utgjør stiv nakke 21,6% av alle plagetilfeller. For vegkontorets

personale utgjør hodepine og tretthet 22,1% av alle registrerte plager, dominerende yrkesgrupper her er kontorfolk og ingeniører.

Yrkesgruppen vegmestre, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistent skiller seg markert ut fra gjennomsnittet for flere plagers vedkommende. Såvel magelidelser, høyt blodtrykk og hjertelidelser som hodepine er registrert klart hyppigere i denne gruppe enn gjennomsnittet. Denne gruppen følger ellers gjennomsnittet ute når det gjelder lidelser i rygg, skuldre og nakke.

Rapporten gjør ikke forsøk på å trekke sammenlikninger mellom arbeidsmiljøet og de registrerte plager. Årsaken til plagene er ofte sammensatt. Utenom nåværende arbeids situasjon må tas hensyn til tidligere arbeidsmiljø, i eller utenfor etaten og alderen spiller en rolle.

Såvel vernetjenesten som helsetjenesten vil kunne dra nytte av det materiale som etterhvert kommer fram for å heve det generelle nivå i arbeidsmiljøet. Men det vil fortsatt være det daglige arbeid på det individuelle plan som vil være det viktigste både for helsetjenesten og vernetjenesten når forbedringer skal oppnås.



Fra vegvesenets stand på Trafikkmiljøkonferansen i mai. Vi har tatt video i bruk for å illustrere utstillingen bedre.
Foto: A. G. Vasbø

Rv. 45 Vest Agder grense — Østabø

Av Jens Motland

Anleggsarbeidet i Hunnedalen (rv.45) startet opp høsten 1981. Foranledningen til dette var at vegvesenet kunne få tunnelmasser fra Sira — Kvina utbyggingen.

Vi har hittil bygd ferdig ca. 2 km veg fra fylkesgrensen til Høgaleitet. I tillegg til dette er det innenfor samme område bygd to parkeringsplasser med plass til ca. 600 biler. Nord-Jæren Friluftsråd har til sammen ytt kr 285.000,— til dette arbeidet.

Både den ferdigbygde vegen og parkeringsplassen er påført oljegrusdekke.

De videre arbeidsområdet inneværende år er en ca. 600 m lang strekning fra den ferdige del av Høgaleitet og fram til kontakt med gamlevegen ved Østabøstølene.

I tillegg til dette er det planlagt at

masser fra forskjæringene ved tunnel i Giljajuvet skal transporteres til Østabø og fylles i framtidig veg gjennom Gaudøgvatnet. Dette arbeidet blir allerede påbegynt i april—mai måned i år.

Selve Giljatunnelen regnes med å bli påbegynt i oktober måned og fjellmassene vil da bli transportert til samme området ved Østabø. På denne måten kan vi starte opp ombyggingen av en ny vegstrekning fra Østabø til Tangen på ca. 1,5 km.

Når det gjelder pengeforbruket i Hunnedalen så har de arbeidene som er utført beløpet seg til ca. 4,4 mill. kr.

Strekningen som skal opparbeides fra Vest Agder grense til Østabø, er 10850 m lang.

Aksjon Skoleveg — også 1983

Av Berit Enoksen

Aksjon Skoleveg var først et engangsforetak i 1979. Etter at elever, foreldre og lærere hadde registrert farlige strekninger, viste det seg at materialet var så stort og omfattende at det måtte vurderes å gi økonomisk støtte til fylkene også etter 1979. I 1982 fikk Rogaland kr. 800 000, mens tilskuddet for inneværende år er 1,2 millioner kroner.

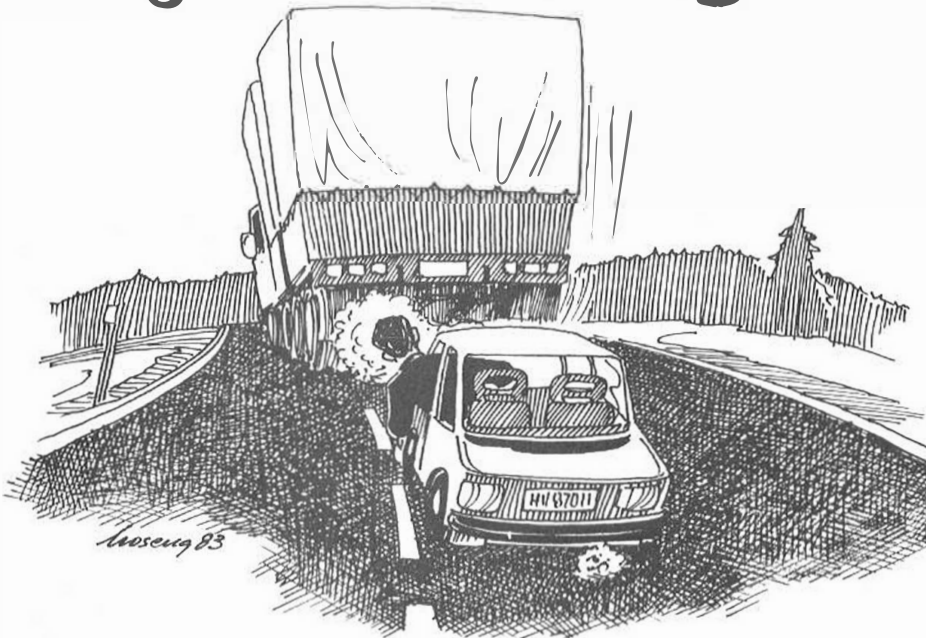
Det er gledelig med større tildeling enn planlagt. Dette har gjort det mulig å få gjennomført tiltak som kanskje ellers ville blitt utelatt, eller satt ut i tid. Vi regner med at mange skolebarn ferdes på tryggere veger allerede nå, takket være Aksjon Skoleveg, og flere vil få det tryggere etter hvert. Aksjonsledelsen har bedt Statens vegvesen i fylkene og de enkelte kommunene om å prioritere tiltak i forbindelse med Aksjon Skoleveg på sine ordinære budsjetter. Her er det i første rekke snakk om langsiktige tiltak, som gang- og sykkelveger, over-/og underganger o.l.

Aksjonen har også medvirket til en fokusering av barnas sikkerhet i trafikken, og langt flere er i dag oppmerksom på hvor vanskelig barn har det.

I tillegg er det viktig å gi informasjon om barnas begrensninger og muligheter, om fysiske tiltak som er effektive og om foreldrenes atferd som foregangsfigurer for barna.

For å få et trafikkikkert Rogaland, må vi alle «spille på samme lag». «Et trafikkikkert Rogaland — også mitt ansvar!»

§15 er viktig!



Ein av dei viktigaste trafikkreglane er §15. Denne trafikkregelen er om forbikøyring. I dagar med uvanleg mykje trafikk kan ei uforsvarleg forbikøyring svært lett føre til alvorlige trafikkulukker. Ofte vil det heller ikkje vera noko større å vinne på å køyre forbi bilen framom.

§15 Fortel om plikter ved forbikøyring. Før ein køyrar forbi nokon, skal den køyrende sjå til at det kan skje utan fare.

(Trygg Trafikk)



Hvorfor Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983

Av Berit Enoksen

Allerede i 1972 ble tanken om et Trafikksikkerhetsår reist. Nedgangen i trafikkulykkene i de nordiske land de senere år ble sett på som meget positiv, og man ønsket å forsterke utviklingen gjennom felles nordisk innsats.

Nordisk Ministerråd vedtok å gjennomføre Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 etter et forslag fra Nordisk Råd i begynnelsen av 1981.

Målsetting

Hovedmålsettingen med Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er å bedre trafikantholdningene for å skape økt sikkerhet i trafikken.

Dette kan skje ved å:

- Forbedre trafikantenes holdninger.

- Bidra til en sterkere prioritering og bedre rutiner i trafikksikkerhetsarbeidet på alle plan.
- Bidra til bedre utnyttelse av de ressurser som finnes i de frivillige organisasjoner i tilknytning til trafikksikkerhetsoppgaver.
- Bedre det nordiske samarbeidsmønster i kampen mot trafikkulykkene.
- Fortsette det utvidede nordiske samarbeid på trafikksikkerhetsfronten også etter at Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983 er avviklet.

Organisering

Tre viktige prinsipper er lagt til grunn for organiseringen:

- Bruke bestående organer.

- Bredt samarbeid mellom organisasjoner, politikere og myndigheter.
- Stor individuell frihet.

Nordisk/Nasjonalt

Det er oppnevnt en nordisk hovedkomité som skal koordinere arbeidet på nordisk plan. En nasjonal komité er oppnevnt til å ta seg av tilretteleggingen og gjennomføringen av Nordisk Trafikksikkerhetsår i Norge.

Lokalt

Lokalt vil Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Rogaland (FTU) være kontaktpunktet mellom den nasjonale komitéen, fylket, organisasjonene og offentlige instanser i fylket. Det enkelte fylke skal selv avgjøre innholdet i det lokale opplegget og finne fram til egnede tiltak.

Ulykkeskart for Rogaland

Av Berit Enoksen

Det er nylig produsert et kart over Rogaland hvor de mest ulykkesbelastede punktene og strekningene er avmerket med tall. Noen av tallene går igjen, og det betyr at det er samme typer ulykker som skjer flere steder. Utover det å vise ulykkesstrekninger er kartet også laget som et godt kjørekart hvor alle riksvegene er tegnet inn og nummerert. Fylkesvegene er også tegnet inn, men de er ikke angitt ved nummer.

I tillegg til selve kartet med informasjonsdelen er det også produsert en plakate og en brosjyreholder.

Målet med kartet

Rogaland har i mange år utmerket seg som trafikkulykkesfylket. Statens vegvesen og kommunene har utført mange og store forbedringer på store deler av vegnettet de siste årene, og det har hatt positiv virkning på ulykkesutviklingen. Dessverre har utviklingen de siste par årene ikke hatt den samme positive tendensen. En del av oss som arbeider med trafikksikkerhet i fylket har gått sammen om denne informasjonstrykksaken som forteller trafikantene hvor de bør være spesielt oppmerksomme på Rogalandsvegene. Alle trafikanter må til enhver tid ta beslutninger i trafikken. Det er derfor svært viktig å gi trafikantene en del informasjon, slik

at de har mulighet til å ta riktige beslutninger på forhånd, før en eventuell nødsituasjon oppstår.

På baksiden av kartet er det gitt noe mer informasjon om de ulykkene som det er flest av her i fylket, og hva som kjennetegner disse. Det er også sagt noe om når disse ulykkesituasjonene oppstår. Dette kartet er det første trinnet i denne formen for trafikksikkerhetsarbeid i Rogaland. Vi vil i årene fremover følge opp med lignende tiltak.

Trafikksikkerhetsorganer står bak

Det er folk som til daglig har med trafikk å gjøre som har gått sammen om å utarbeide kartet. På hvert sitt felt har de et bilde av ulykkesituasjonen i fylket. At vi nå har kommet så langt at vi har fått en slik bredde i samarbeidet om trafikksikkerhet, er meget positivt og et nytt trinn i riktig retning.

Følgende har stått for utarbeidelsen av ulykkeskartet:

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, Forsikringsbransjen, Vegkontoret, Biltilsynet, Trygg Trafikk og Politiet.

Kartet distribueres gjennom bensinstasjoner, kjøreskoler, biltilsyn, lensmenn, politi, forsikringsselskaper, bilutleiefirmaer, kommuner, videregående skoler m.fl.



- ★ Det finnes klebemerket med NTÅ-symbolet som kan bestilles av lokale organisasjoner, utvalg, lag, spesielle NTÅ arbeidsutvalg eller NTÅ komitéer. Disse merkene skal vekke folks oppmerksomhet for NTÅ.



TILLITSMANNENS SPALTE

Jeg har denne gangen lyst til å presisere følgende endringer i forhandlingsrutinen for utedriftens folk. (NAF).

Det er fra tidligere kjent at oppsynet er delegert myndighet fra vegsjefen til å føre forhandlinger/drøftinger med de lokale tillitsmenn på første nivå, ifølge «Medbestemmelses-avtalen».

Etter at vi fikk ansatt anleggsledere ute i driften, er følgende endring vedtatt i møte mellom ledelsen og organisasjonene.

«Forhandlinger kan skje på to nivå. På første nivå representerer vegmester/anleggsleder/spesialoppsynsmannen arbeidsgiversiden overfor de stedlige tillitsvalgte i vegarbeidsdriften. Representanten fra Arbeidsgiversiden kan ta med seg inntil to andre fra oppsynstjenesten i forhandlinger/drøftinger eller informasjonsmøter.

Med spesialoppsynsmenn menes her oppsynsmenn som er satt til å lede egne funksjoner skilt fra den ordinære anleggs- og vedlikeholdsdriften. Som eksempel kan nevnes oppsynsmenn tilknyttet grus- og oljegrusproduksjonen, skiltvedlikeholdet eller verkstedsdriften innenfor maskinavdelingen ved verkstedet på Bærheim og i Haugesund».

Ordningen foreslås trådt i kraft umiddelbart.

Tilføyelse til NAF:

Endringen forutsetter at alle tillitsmenn i vedkommende område blir innkalt til møte.

Den samme mulighet til bistand som tidligere avtalt opprettholdes.

Det er en forutsetning at det alltid

skrives protokoll fra møtene, enten en blir enig om saken eller ikke.

Det nytter ikke for hovedtillitsmennene å be om forhandlinger med vegsjefen, uten at det foreligger en protokoll.

M. Wiik

Faste formannsstillinger

Etter avtale har vi fått opprettet 45 stillinger som faste formenn i utedriften.

Det er presisert i avtalen at det skal være arbeidende formenn, og ikke en ny type oppsynsmannsassistent.

Dette er begge parter enige om, og vi må nu forsøke å komme frem til enighet om en stillingsinstruks som gjelder dette arbeidsområde.

I klipp fra protokollen heter det.

A. Ansvar og oppgaver.

A. 1

Arbeidende formenn med et visst faglig og/eller geografisk ansvar for praktisk arbeidsutførelse

A 2

Konkrete arbeidsoppgaver:

- faglig arbeidsledelse
- vurdering og rapportering av vedlikeholdstilstanden
- arbeidstidskontroll
- tilsyn med maskinutnyttelse
- kontroll av kjøresedler

- kontroll med at arbeidsrapporter føres riktig
- daglig arbeidsskilting
- supplerende arbeidsstikking
- innkjøp etter delegering fra oppsynsmann (arbeidsleder)
- lede minimum 3 mann (egne og/eller innleide).

Når det gjelder krav om kvalifikasjoner vil hovedvekten bli lagt på praktisk innsikt og erfaring.

Da tjenestemenn som ikke vil fylle kriteriene som formenn, men som av forskjellige grunner oppbærer formannspenger etter særavtalens § 11, vil beholde formannspengene som en **personlig ordning**.

Skal vi få til det denne ordningen den var ment å være, en avlastning i de daglige gjøremål for oppsynsmenn og assistenter på den enkelte arbeidsplass, må vi få delegert arbeidsoppgaver som rimer med den ordningen vi har fått.

M. Wiik

FTU-formannen har ordet:

Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983

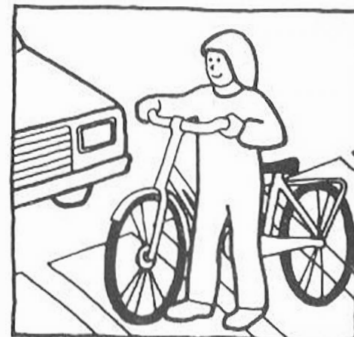
Vi står nå ved starten av Det Nordiske Trafikksikkerhetsåret 1983 (NTÅ). Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) skal være det koordinerende ledd mellom den nasjonale komité, fylke, de kommunale trafikktvalgene og de frivillige lag og organisasjoner. La oss legge alle gode kref-

ter til i kampen mot trafikkulykkene dette året spesielt, men også i årene fremover.

Men aller viktigst, la NTÅ bli en utfordring for hver enkelt Rogalending til å overholde trafikkreglene, men enda viktigere lære oss å ta hensyn til hverandre og ikke pukke på «retten» vår.

Trafikkulykkestallene for Rogaland viser en lite hyggelig utvikling igjen i 1982, og vil koste fylket vårt nærmere 300 mill. kr. Har vi lenger noe valg?

Kari Kjølstad Tenden



Lei sykkel over gangfeltet!



Vi er allerede halvveis i Trafikksikkerhetsåret. Mange tiltak er satt ut i livet — og flere vil komme til.

Ikke bare her i Norge, men i alle de nordiske landene er gode krefter satt i sving for å samordne trafikksikkerhetstiltak og bedre trafikkulturen gjennom holdningskapende tiltak.

Vegvesenet som etat er med i dette arbeidet. Derfor gjelder Trafikksikkerhetsåret også deg. Sørg for riktig arbeidsskilting og legg forholdene til rette for sikker ferdsel forbi arbeidsstedet — for trafikkantenes del, og for din egen sikkerhet.

Vi oppfordrer deg til å vise omtanke bak rattet, både på jobben og privat.

TRYGG TRAFIKKEN — I ÅR OG ALLE ÅR

