



# RYGGJA-VEGEN

NR. 2 -73



# INNHold

5 MINUTT MED VEGSJEFEN	S. 3
REDAKTØREN HAR ORDET	S. 4
ETTEROPPLÆRING	S. 5
VELLYKKET PÅ RV. 44	S. 6
VI PRESENTERER SVEIN MAGNE OLSEN	S. 7
OPPLÆRING AV ARBEIDERE	S. 8
KURSPROGRAM HØSTEN -73	S. 10
SPALTE FOR USAKLIGHETER	S. 12
HOVEDTILLITSMANN MARKUS WIIK	S. 13
BREVSPALTEN	S. 15
SYKKEL- OG GANGVEIER PÅ JÆREN	S. 16
PÅ KRYSS OG TVERS	S. 22
TILSTELNING FOR PENSJONISTER	S. 26
AVSKJED MED REINERT ESPELAND	S. 28
PERSONALIA	S. 29
IDRETT	S. 30

## RYGGJA-VEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland  
Red. adresse: Haakon 7. gt. 9 4000 Stavanger.

Redaktør: Arne G. Vasbø  
Ansvarlig for foto og lay-out: Knut A. Pedersen

### Bidragstere:

Ch. Danielsen, Henning Dale, Per Kydland,  
Alf Moi, Per Hole, Arne G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 14/9 -73  
Opplag: 1100



# 5 MINUTT MED VEG- SJEFEN

Kjære medarbeidere

Jeg tror jeg tør si at Rogaland vegvesen er et foregangsfylke når det gjelder intern opplæring av sine ansatte. Det mønster for opplæringsvirksomheten og for organisering av opplæring som vi har presentert for bl.a. Vegdirektoratet er blitt møtt med stor velvilje og interesse derfra. Denne positive utvikling skyldes ikke bare et godt arbeid av de som er direkte engasjert i opplæringsarbeidet, men kanskje i like stor grad den positive interesse for videre opplæring de er blitt møtt med av praktisk talt alle ansatte.

Jeg kan forsikre at vegvesenets ledelse i høy grad følger med på det som skjer på opplæringsfronten her i Rogaland og jeg ønsker alle som er med, både lærekrefter og elever, til lykke med arbeidet.

Dessverre er det et annet viktig felt innen vårt ansvarsområde der situasjonen er en helt annen og atskillig mørkere og det er Trafikksikkerheten. Rogaland har i lengre tid ligget nesten på topp i statistikken når det gjelder trafikkulykker. I fjor hadde vi i alt 29 drepte i trafikken og til juni i år er tallet kommet opp i 18. Dette er uhyggelige tall som må manne alle oss som er i vegvesenet og som har ansvaret for vegenes tilstand til å arbeide for større trafikksikkerhet. En måte å gjøre dette på er å skille gang- og sykkeltrafikk fra den øvrige trafikken ved bygging av egne gang- og sykkelveglinjer. Vi er i full gang med å planlegge slike separate vegsystemer flere plasser i fylket og vi har godt håp om at det etter hvert skal bli mulig å kunne lede våre skolebarn på trafikksikre veger.

Ch. D.

# REDAKTØREN HAR ORDET

Så ble det med mer enn et prøvenummer.

Samarbeidsutvalget har vedtatt at vi fortsatt skal gi ut "Ryggja-vegen". Pengene får vi antakelig over et økt budsjett til trykningsutgifter, og det er en mulighet for at fylket vil gi økonomisk støtte. Så vidt jeg har hørt er første nummer av vår lokale avis bra mottatt ute på arbeidsplasser, og det gir mot til å fortsette. Vi har sett meget som slenger rundt på arbeidsstedene, men aldri et eneste nummer av avisen vår.

Det er også andre grunner for at vi må satse på det lokale plan. Vi har fått høre at "Vegen og Vi" skal gå inn i den form den nå har. Hva dette egentlig innebærer, vet vi ikke riktig, men for min egen del savner jeg "Norsk vegtidsskrift". I dette bladet var alt stoff om vegger og vegbygging samlet på en plass, og jeg kunne tenkt meg en omlegging i den retning av "Vegen og Vi". Det er sagt at "Vegen og Vi" har for stor konkurranse av de lokale aviser som fylkene gir ut. Det er mulig at lokalavisene kan gi bedre dekning av det som foregår i det enkelte fylket. Antakelig kan også et lokalt foretak tillate seg en mer uhøytidelig form som går bedre hjem, som en sier.

Det er sagt om "Vegen og Vi" — og det kan sikkert også sies om "Ryggja-vegen", at vi har lett for å bli lite aktuelle. Vi har lang produksjonstid i den form vi har nå, derfor kan vi ikke konkurrere med dagspressen om å bringe stoffet hurtig frem. Egentlig er jeg glad for at vegstoff er godt stoff for dagspressen. Det gir publisitet for det vi stiller med og forståelse for våre ulike gjøremål. Det vi kan konkurrere med i vår avis, må være at vi kan gå grundigere til verks, og bringe mer fagstoff. Videre håper vi å bringe en del billedstoff og stoff av intern karakter, som gjør avisen lesverdig, og noe til å ta med heim. I oktober skal redaktørene fra de ulike fylkene møtes i tre dager i Sandefjord. Jeg håper at dette møtet vil bli nyttig, både for det faglige, og for den tankegang som ligger til grunn for en fylkesintern avis.

Vi som nå prøver å få en regelmessig avisutgivelse i gjenge regner med å måtte dra lasset selv i den første tiden. Likevel både skuffer og forbauser det oss at så få følger opp med å gi bidrag. Vi tror at det innen alle avdelingene på kontoret er stoff som er av almen interesse, og dette gjelder også ute på arbeidsplassene. Skal avisen leve og bli lesverdig, må vi alle se på den som et selvfølgelig kontaktorgan — og bruke den. Redaksjonen er helt avhengig av tips, informasjon og innsatsvilje dersom vi skal klare vår målsetting for utgivelse. Vi tar sikte på å komme ut med tre nummer i 1974, et ved årskiftet, et i april/mai og et i august/september.

Vi oppfordrer alle ansatte til å hjelpe oss med dette.

“Innstilling om utdanning og opplæring av arbeidere og tjenestemenn i Statens vegvesen” forelå i 1968. Det var resultatet av arbeidet til et utvalg sammensatt av høyere tjenestemenn ved Vegdirektoratet som ble presentert på denne måten.

Innstillingen er meget omfattende og bærer preg av en grundig gjennomtenkning av de ulike sider av etterutdanningsvirksomheten i vegvesenet, om de mål og midler vi har for denne virksomheten. Den bærer frem en positiv vilje til å øke opplæringen og munner ut i konkrete forslag om et kursprogram.

En sitter igjen med det inntrykk at kursprogrammet har vært fulgt opp i den utstrekning midlene strakk til, og at viljen til opplæringsvirksomhet har vært større enn pengesekken vi i dette tilfellet har hatt å øse av. Videre har en inntrykk av at kursvirksomheten for det meste har tatt sikte på administrasjonen. En har her åpenbart vært nødt til å prioritere der en fikk mest igjen for innsatsen. Dette må en akseptere, men det kan selvsagt være litt leit en gang i blant for den som faller av lasset.

Vegsjef Danielsen var medlem av utvalget. I januar 1971 ble en del personer på vegkontoret samlet i et møte. Det var representanter fra de fleste avdelingene i administrasjonen. På dette møtet sa vegsjefen at det ikke var mulig for sentraladministrasjonen å nå ut til alle med sin virksomhet. Vi måtte satse på egne krefter, på den viten som var på vegkontoret, og de lærer vi kunne få tak i, og ta fatt selv. Forskjellige sider av saken og forskjellige behov ble diskutert. Også her ble vegkontoret prioritert i oppstartingsfasen.

Allerede den gangen ble det pekt på det behov som våre arbeidere har for opplæring. Vegvesenet trenger vegfagfolk. Fagfolk kjenner sitt fag til bunns og

# ETTER OPPLÆRING

kan i stor utstrekning arbeide selvstendig. Økt mekanisering har ført til at det beløp som står bak den enkelte arbeider blir stadig større, det dreier seg idag om ca. 300 000 i året. De disposisjoner arbeiderne foretar må ikke være vilkårlige, de må bygge på kunnskaper. Dette var sakens fakta og vi måtte finne en løsning.

Samtidig med dette møtet arbeidet administrasjonen med å få godkjent et opplegg til etteropplæring av arbeidere i Strand. Det var et initiativ fra oppsynsmann Svein Magne Olsen. Saken ble godt mottatt i alle ledd av administrasjonen og vi fikk tildelt de midlene vi ba om. Vegdirektoratet ba også om rapporter fra dette forsøket. Karene på Strand gjorde en god jobb. De gjennomførte opplæringen med bra resultat, og de viste også at det nyttet å satse på denne form for undervisning.

Samtaler med Olsen gjorde det klart at han så en oppgave på dette feltet. Det førte med seg at Vegsjefen fikk opprettet en stilling ved vegkontoret som tar sikte på å systematisere og sette ut i livet et opplæringstilbud for arbeidere. Olsen fikk stillingen, han hadde allerede vist gode takter i så måte.

På vegkontoret er opplæringsarbeidet organisert ved at det er opprettet et opplæringsråd med to arbeidsutvalg, et utvalg for opplæring av funksjonærer og

et for opplæring av arbeidsfolk. Arbeidsutvalget er Olsens styringsgruppe og driftsjefen er utvalgets formann. Videre består utvalget av Kons. Hole – adm, avd.ing. Bilstad – vedlikeholdet, avd.ing. Haugvaldstad – anlegg, avd.ing. Løken – maskinavd., M. Wiik – hovedtillitsmann og Olsen. Vasbø er utvalgets sekr. Til daglig samarbeider Olsen med driftsjefen og Vasbø.

Et stykke på veg har vi skaffet oss en del erfaringer, men det vil nok ta ennå en tid før vi kjenner dette området til

bunnen. I tiden fremover må vi skaffe oss bedre oversikt over behov fra alle hold og prøve oss frem med de undervisningsformer som gir størst utbytte. Vi føler at vi er på rett veg, og vi styrkes i denne oppfatningen når vi i disse dager ser at også entreprenørene legger frem et opplæringstilbud. De private har det samme problem som oss: en stor arbeidsstokk uten systematisk fagopplæring. Hvem vet, kanskje vi i fremtiden kan gjøre felles sak med entreprenørene. Foreløpig er vi i godt gjenge selv, la oss håpe at det skal gå stadig bedre.

## VELLYKKET PÅ RV. 44

Ved Oгна på rv. 44 har vedlikeholdet i disse dager gjort ferdig en rasteplass. Resultatet er meget vellykket. Det er egen parkeringsplass for bilene og bordene er trukket inn mellom trærne.



# VI PRESENTERER: SVEIN MAGNE OLSEN



Oppsynsmann Svein Magne Olsen begynte ved vegkontoret i desember 1972. Han skulle da ta fatt på å sette ut i virkeligheten tanker som ledelsen hadde gjort seg om å lære opp arbeidsfolk, tanker som også gjorde seg gjeldende ute på de forskjellige arbeidsplassene.

Stillingen representerte noe nytt på landsbasis. Grunnen til at vi kunne komme i gang var en positiv holdning til opplæring i alle ledd i organisasjonen, men ikke minst at vi var så heldige å kunne sette Olsen på jobben. Han hadde allerede påvist at det er et behov for et slikt tiltak og at det var mulig å gjennomføre det.

Oppsynsmann Olsen er ikke ny her i fylket. Han er født på Karm-

øy i 1946 og er oppvokst der. I 1967 begynte han i vegvesenet og arbeidet på vedlikeholdsavdelingen til 70. Frem til slutten av 72 var han anleggsoppsynsmann på Tau og har siden hatt sitt faste tilholdssted på vegkontoret.

Vi inne på vegkontoret er klar over at dette er et nytt og vanskelig arbeidsfelt. Her skal en gå nye veger og erfaringene som vi vanligvis kan støtte oss til må vi her vinne etter hvert. Vi forstår at Olsen føler et spesielt sterkt engasjement i dette med at voksne mennesker må få høve til å bygge videre på den utdannelsesbakgrunnen de engang kom til å få. På denne bakgrunn er vi glade for at Olsen har påtatt seg denne jobben hos oss. Vi ønsker lykke til.

# OPP- LÆRING AV ARBEIDERE

Dette med opplæring av arbeidere i en såvidt stor etat som vår er et svært omfattende arbeid, og idet en skal ta fatt på denne oppgaven er det av den grunn mange muligheter til å gripe saken feil an.

1. — for det første er jo dette noe nytt innen vår bedrift, og en hadde ingen instruks eller retningslinjer å gå etter, og

2. — for det andre hadde en ingen erfaringer å bygge på. Jeg hadde forsøkt å innhente en del opplysninger fra andre, private, bedrifter, men her er så store ulikheter at svært lite kan benyttes direkte.

3. — for det tredje hadde jeg personlig svært lite kjennskap til hvordan administrasjonen her "på huset" var oppbygget og fungerte — dette har skapt noen uheldige situasjoner som jeg håper en vil slippe når en har vært i arbeid en tid.

Min tanke med dette arbeidet var iflg. de forslag jeg sendte inn våren 1972, i første rekke å gi våre arbeidere informasjon om det arbeidet de daglige utfører. Vi har en rivende utvikling innen vårt fag, spesielt med tanke på de stadig større maskiner en tar i bruk, men også med

tanke på de stadig strengere krav til utforming og til de materialer en benytter.

De fleste av våre arbeidere har ingen skolegang utover grunnskolen, og en kjenner til at gjennomsnittsalderen blant våre arbeidere er relativ høy, slik at de teoretiske kunnskaper nok må sies å være små. Et positivt trekk er imidlertid at svært mange er interessert i arbeidet sitt, og ønsker å lære dette bedre. I aldersgruppen 35—50 år er ca. 80% interessert i informasjon, i de eldre og den yngste gruppen er interessen noe mindre.

Som oppsynsmann på anlegg så jeg stadig hvor nødvendig det var med saklig informasjon — ikke bare for å påvise hvordan et arbeid skulle utføres, men i høy grad også forklare hvorfor arbeidet skulle gjøres på den anviste måte. Jeg tror at ved å la arbeiderne vite sammenhengen mellom teori og praksis vil gi dem større interesse av arbeidet, og en vil også få et større samarbeid som igjen vil gi en høyere ytelse og et mer kvalitetspreget arbeid. Jeg vil anta at dette syn også er administrasjonens syn når en nå har satt igang dette arbeidet.

Når det gjelder nye ting som skal innføres vil det alltid være en viss skepsis, og en har jo merket denne såvel innen administrasjonen som ute på arbeidsplassene. Arbeiderne har en tanke som stadig gjør seg gjeldende — lærer en noe, gjør en et arbeid effektivt og godt, blir en lett utnyttet — og dette har vel til en viss grad vært tilfelle.

Dyktige arbeidere blir ofte tatt ut til de vanskeligste oppdragene — og ofte sendt fra sted til sted for å gjøre spesielle oppgaver. Når en da tenker på at her ikke kan gis noen kompensasjon i form av høyere lønn m.v., er det ikke til å undres over at enkelte reagerer.

Jeg mener vi i større utstrekning skal verdsette disse arbeiderne, og heller søke



å etterutdanne flere som kan ta disse oppdragene.

Denne opplæringen som vi nå ønsker å komme i gang med vil jo dessuten i mange tilfeller gå ut over deltakernes fritid, og når en heller ikke her, verken på kort eller lang sikt, kan love noen bedret stilling eller økonomi vil nok mange stille seg tvilende til dette også. Tross dette har imidlertid 46% av arbeiderne under 60 år sagt seg interessert i opplæring på fritid.

Innen administrasjonen har skepsisen, etter hva jeg forstår, vært med tanke på om denne investeringen virkelig gir et tilfredsstillende utbytte. All opplæring er kostbart, og i vår situasjon vil en merke dette spesielt når en tenker på den geografiske spredning våre ansatte har.

Da en skulle starte ved nyttår hadde jeg en rekke planer omlag klare, og etter å ha justert disse i forhold til resultat av intervju med arbeidere og oppsynsmenn ble det lagt følgende program for vårsemesteret. (Se nederst på siden)

Det vil si seg selv at når en skal starte med det praktiske arbeid samtidig som en skal begynne planleggingen vil en komme i en vanskelig situasjon, en vil kan hende ikke få med de mest aktuelle kurs, — kanskje ikke få emner innen fagområdet tilstrekkelig belyst, — kanskje ikke få de rette deltakerne eller kanskje plassere

tidspunktet uheldig for driften for øvrig.

Jeg håper at en alt til høsten skal kunne rette på en del av dette — idet planleggingen av høstsemesteret alt er igang nå.

I denne sammenheng vil jeg da også få peke på to problem som har skapt noe misnøye:

1. Bekjentgjørelsen av kurs — en ble i opplæringsrådet enig om at kjentgjørelsen av kurs skulle skje gjennom oppsynsmenn og tillitsmenn. Nå er det imidlertid slik at oppsynsmennene ofte ikke fordele de tilsendte rundskriv — jeg vet ikke hvor de blir av, men jeg opplever stadig å høre fra arbeiderhold at de ikke har fått noe kjennskap til enkelte skriv.

Hvordan en skal få distribuere dette materiell mer effektivt vet jeg ikke, men jeg tør be arbeidsstyrene henstille til sine oppsynsmenn om at de sørger for dette bedre.

2. Uttakning av deltakere — interessen for enkelte kurs kan være så stor at kurset blir overtegnet, eller det kan bli for mange som må forlate driften på en gang — i slike tilfeller blir det aktuelt med en utvelgelse, og i en slik situasjon er det sikkert heller ikke noen som er uenige i det, men det som en da må gjøre — er å orientere arbeiderne om årsaken, og da også oppgi de kriterier som ble lagt

1. Elementærteknisk skole
2. Helgekurs ang. opplæringsarbeidet
3. Førerkort kl. 2, reservesjåfører
4. Snø- og isrydding
5. Landmåling og nivellering
6. Kurs for verneombud
7. Førstehjelpskurs
8. Skråningskurs
9. Grunnoppmåling

- 9/1 -73—våren 1975 kveld—internat  
9—11/2 -73 internat  
15—24/1 -73 kveld  
4—6/4 -73 internat  
26/3—14/6 -73 kveld—internat  
30/3 -73 dag  
24—25/4 -73 dag  
27/4 -73 dag  
19—21/6 -73 internat

til grunn at nettopp han ble strøket og ikke lagkameraten hans.

Vi har hatt en del reaksjoner i denne forbindelse, og jeg tror en bør være varsom slik at en ikke ødelegger interessen blant de ansatte. En kjenner jo til fra flere bedrifter at motiveringsarbeidet er det vanskeligste arbeidet, og vi bør ikke frembringe et slikt arbeid.

Til slutt litt om økonomien — dersom en får fortsette å drive slik vi har gjort i vårsemesteret vil jeg tro vi bør være fornøyd med økonomien — dvs. at vi fortsatt skal kunne belaste driften for det meste.

Endelig et spørsmål til slutt — burde ikke oppsynsmennene hatt flere av disse kursene arbeiderne får først? SMO

# KURS- PROGRAM HØSTEN -73

Vi bringer her en oversikt over de kursene som er planlagt for høsten 73. Vi må ta forbehold om at opplegget kan bli endret undervegs. Forslaget er behandlet i arbeidsutvalget for opplæring av arbeidere og ble enstemmig vedtatt.

Det er en temmelig omfattende liste som her legges frem og det har fra enkelte vært hevdet at en slår opplæringsvirksomheten for stort opp og gaper over mer enn vi kan make. Det er ingen tvil om at vi skal klare programmet, for det er meget nøye planlagt. Grunnen til at vi kjører så hardt ut i høstsesongen er at dette er den tiden på året som er mest beleilig for denne virksomheten. Antakelig blir vårens program noe mindre spekket.

## 1. Atmo-kompressor:

Bærheim 18—19/9

Kurs av to dagers varighet beregnet for maskinførere, reparatører og oppsynsmenn. Opplegget for kurset er utarbeidet av maskinleverandøren og denne vil stå for undervisningen og holde det nødvendige undervisningsmaterieell.

## 2. Betong:

Bærheim 3/12—17/12, Haugesund 4/12—18/12, Egersund 5/12—19/12.

Kurset tenkes gjennomført med 6 undervisningskvelder med tillegg av et tre dagers internatkurs, de to første undervisningskveldene i høstsemesteret — det øvrige i vårsemesteret 1974.

Kveldsundervisningen tar sikte på å gi deltakerne en teoretisk innføring i betongteknologi, forskaling og armering, mens internatkurset tenkes brukt til demonstrasjon av arbeidsmetoder, maskiner og utstyr.

Kurset tar sikte på arbeidere fra anlegg og vedlikehold som driver med betongarbeid.

## 3. Bærelag:

Stavanger 27/11—28/11.

Kurset bygger på de orienteringsmøter som ble omtalt i vårt brev av 27. februar d.å., hvor en først vil orientere generelt om oppbyggingen av vegkroppen for etterpå å samles til et to dagers kurs spesielt i problematikken om bærelag. Kurset tenkes søkt utarbeidd i samarbeid med Veglaboratoriet, og tar sikte på deltakere fra oppsynsmannsskiktet og anleggs- og vedlikeholdsformenn.

## 4. Oljegruslegging.

Hjelmeland 6/9—7/9, Bryne 18/10—19/10

En har planlagt to kurs, et for søre- og et for

nordre fylket. Kurset tenkes hvert sted å være av to dagers varighet, da med teori den første dagen og praktisk øvelse og demonstrasjon av utstyr annen dag. Det endelige opplegg vil bli utarbeidet i samarbeid med vedlikeholdsavdelingen. Kurset er aktuelt for arbeidere som tenkes brukt til asfalt- og oljegruslegging, og en vil ta sikte på 4–6 arbeidere og en oppsynsmann fra hvert vedlikeholdsområde.

## 5. Kryssutforming.

Stavanger 6/12.

En har planlagt et dagkurs for arbeidsformenn og oppsynsmenn. Opplegget for kurset vil bli utarbeidet i samarbeid med trafikkteknisk seksjon.

## 6. Landmåling II

19/11–21/11.

Kurset tar sikte på å gi oppsynsmenn innføring i bruken av moderne landmålingsutstyr. Det tenkes avviklet som et internatkurs av 3 dagers varighet, hvor en får anledning til å gjennomgå stoffet teoretisk først, for etterpå å få utstyret demonstrert.

Kurset bør gjøres åpent for oppsynsmenn og for arbeidere som har gjennomført landmåling I (omtalt i brev av 27. februar 1973).

## 7. Maskinelt borutstyr.

Bærheim 30/10–31/10.

Kurset er lagt opp for maskinførere, anleggsformenn og oppsynsmenn – en del også for arbeidsbestyrere. Det tenkes avviklet i løpet av to dager og en tenker å ta for seg det nyere utstyr som er kommet på markedet m.h.t. borutstyr. En vil også legge inn et eget avsnitt om trykkluftøkonomi. Det endelige opplegg for kurset vil en utarbeide i samarbeid med maskinavdelingen, driftsplanseksjonen, teknisk rasj. og maskinleverandører (Atlas Copco).

## 8. Sikkerhetsbelter.

Haugesund 12/10, Stavanger 11/10, Egersund 10/10.

Ifølge melding nr. 118/73 fra Vegdirektoratet anbefales det at alle sjåførere i fylket informeres om det påbud om bruk av sikkerhetsbelter som er gitt. En tenker i den sammenheng å holde noen korte ettermiddagskurs hvor en tar for seg dette – en regner med å benytte det informasjonsmaterielle som vil bli oversendt fra Vegdirektoratet.

## 9. Skiltvedlikehold.

Stavanger 1/11.

Kurset som er lagt opp som et dagkurs tar sikte på å gi arbeiderne som har dette som sin arbeidsoppgave en innføring i betydningen av vårt skiltsystem er i orden, litt om lover og regler i forbindelse med dette, og til sist hvordan skilt og annen oppmerking skal vedlikeholdes.

## 10. Skråninger og anlegg

Stavanger 12/11.

Kurset vil bygge på det samme opplegg som ble benyttet under skråningskurset for vedlikeholdsarbeidere, jfr. vårt brev av 3. april 1973, men vil legge særlig vekt på det anleggsmessige i denne forbindelse.

Kurset er aktuelt for anleggsbestyrere, oppsynsmenn og anleggsformenn.

## 11. Sprengning.

Nesfløten 22/11–23/11.

Kurset har til hensikt å gi skytebasener, oppsynsmenn og arbeidsbestyrere en innføring i sprengstoff, tennmidler mv. og sprengningsteknikk. En vil søke å få Dyno Konsult A/S til å sørge for undervisningen.

## 12. Brannvern

Haugesund 28/8–29/8, Stavanger 25/9–26/9, Egersund 1/10–2/10.

Kurset legges opp i samarbeid med brannstasjonene. Kurset gjøres obligatorisk for alle maskinførere og verkstedsarbeidere, men er også aktuelt for oppsynsmenn og assistenter. Maskinførere får et kursopplegg av 6 t. varighet, verkstedsarbeidere et noe utvidet.

## Driftsplaner

Stavanger 11/12–12/12.

Kurset tar sikte på å gi oppsynsmenn, lagformenn og maskinførere en innføring i bruken av driftsplaner.

Opplegget tenkes søkt utarbeidet i samarbeid med Driftsplanseksjonen og Teknisk rasj.

## Førstehjelp

Sandeid 13/9–14/9.

Verneutvalget har vedtatt at det skal holdes kurs i førstehjelp for de valgt førstehjelperne over hele fylket. Det nordre fylket tenkes å bli dekket ved et kurs i Sandeid.

Norsk Folkehjelp vil holde instruktører, og en regner med å nytte samme opplegg som under kurset i Stavanger april 73. Kurset er beregnet for de valgte førstehjelpere, verneombudene og oppsynsmennene i nordre fylke.

### 15. Prosessføring

Haugesund 22/10, Stavanger 23/10, Egersund 24/10, Sand 6/11.

Kurset tar sikte på å gi en innføring i riktig bruk av prosesskoden. Det legges vekt på motivering.

### 16. Vegkroppen

Egersund 13/11, Stavanger 14/11, Sand 15/11, Haugesund 16/11.

Kurset tar sikte på å orientere alle interesserte arbeidere angående oppbyggingen av vegkroppen, litt om de forskjellige komponenter som inngår og betydningen av disse.

Kurset regnes som et forkurs for kurset i bærelag, (se k. 4).

### 17. Vernemøte

Stavanger 26/10.

Verneutvalgets vedtak av 26/6 -73.

Opplegget vil trolig bli utarbeidet i samarbeid med Vern og Velferd. Kurset er for de valgte verneombud og medlemmene av Verneutvalget.

### 18 Studiearbeid

Sauda 23/11—25/11.

Helgemøte for tillitsmenn og folk fra administrasjonen vdr. opplæringsvirksomheten.

### 19. Høvelførerkurs

Bærheim 3/10—4/10.

### 20. Landmåling I

Bærheim 10/9, 24/9, 8/10, 22/10, Ålgård 11/9, 25/9, 9/10, 23/10, Helleland 12/9, 26,9, 10/10, 24/10.

Kurset tar sikte på å gi arbeidere innføring i enkle metoder for utsetting av linjer og kurver. Videre gis innføring i bruk av nivellerkikkert. Kurset kan også følges av oppsynsmenn som ønsker å friske opp kunnskapene sine. Kurset avsluttes på internat 7/9—9/11.

Føreløpig er 2 hobbykurs klare. Det er bilelektrisk og førerkort i klasse 2. Begge starter på Kannik skole 18/9.

# SPALTE FOR USAKLIG- HETER

## EN DEMENTI

Det har vært meget frem og tilbake om den nye traseen for E-18 skulle gå på østre eller vestre side av Saglangsvatnet. Nå er saken avgjort — det ble vestre linje.

Vi vil med dette avsanne alle rykter om at man som et kompromiss vurderte bilferje tvers over Saglandsvatnet. Her gjaldt saken ikke å gå i vannet — snarere tvert i mot.

## ET VARSKO

I disse tider frem til jul må en tenke seg om før en ber noen på vegkontoret dra ditt pepperen gror — —. Det kan være på sin plass, men reisebudsjettet strekker ikke til uoverlagt reisevirksomhet.

— — — kanskje var det bedre å gjøre som vår kjenning på vegdirektoratet. Han mediterer — da kan han være fraværende uten å at det koster staten noe??

# HOVEDTILLITSMANN MARKUS WIIK

En har ikke vært så lenge på vegkontoret før en hører om "Wiigen og di". Dette begrepet er faktisk så fastspikret at skiltgjengen fremdeles går under dette navnet til tross for at "Wiigen og di" personlig — Markus Wiik — nå har en helt annen jobb.

I tillegg til sine andre gjøremål er Markus Wiik arbeidernes valgte hovedtillitsmann. Vi tror dette var et klokt valg. Wiik er en rolig og sindig mann, saklig og er behagelig å omgås med som få. Sikkert en mann som alle parter i vegvesenet vil være tjent med.

Tidligere tilbød Ryggja-vegen fast spalteplass til With. Da vi fikk ordningen med hovedtillitsmann mente With at det var naturlig at denne overtok i hans sted — og det er vi enige i. Vi nappet derfor Wiik i ermet en dag han var på kontoret og spurte hva dette med hovedtillitsmann egentlig innebar.

"Denne ordningen er kommet i stand på bakgrunn av den tariffen som vi fikk i oktober. Der står det at det skal velges et tillitsmannsutvalg med en formann. I vårt fylke består dette av Lars Surdal, Einar Støle og meg selv som formann. Det er folk fra maskin, anlegg og vedlikehold og utvalget består av folk fra forskjellige deler av fylket. Formannen i dette utvalget skulle ta over de funksjonene With tidligere hadde i storavdelingen, bortsett da fra kontingentspørsmål og medlemsbøker.

Vi kom noe sent i gang fordi det ikke var valg før vi hadde orienteringsmøte i folkets hus i vår, dermed har det snart gått et år uten at vi er kommet skikkelig i

gang. Nå skal jeg med det første ut på en reiserunde for å høre med tillitsmenn og klubbformenn om det er noe som trykker og for å skape et godt kontaktforhold mellom de ansatte og ledelsen."

"Du blir lett å få fatt i. Så vidt jeg vet skal du ha kontor plass her på huset."

"Foreløpig skal jeg være i Knut Holmsgt., men det er en mulighet at jeg senere får en plass der kassen er nå. Det kan bli betydelige mengder kontorarbeid, men heldigvis har vegvesenet forpliktet seg til å skaffe den hjelp jeg trenger til skriving og liknende."

"Så nå holder du åpent hus der alle kan komme. Venter du storinnrykk?"



"Alle som har noe på hjertet kan komme og legge det frem. Gangen i det hele, etter tariffen, er at når en mann har noe på hjertet, skal han gå til sin nærmeste tillitsmann. Denne går til oppsynsmannen og da skal det settes opp en protokoll. Blir det ikke enighet på dette planet skal saken opp i hovedtillitsmannsutvalget. Det er ikke meningen at folk skal komme direkte med småtterier til meg som hovedtillitsmann, derimot skal jeg tre inn ved større saker og være kontaktperson."

"Det blir gjerne ikke så meget å gjøre likevel da?"

"Ingen fare for det. I enkelte fylker er dette en heldags jobb. Husk på at jeg skal være med på alle årsmøtene i klubbene, dessuten skal jeg drive oppsøkende virksomhet 2-3 ganger i året. I tillegg kommer de enkelte sakene som dukker opp og som kan være tidkrevende. Husk på at jeg skal være et kontaktledd på en stor arbeidsplass. Jeg kan frakte ledelsens ønsker ut på arbeidsplassene såvel som de ansattes ønsker inn til kontoret."

"Det kan muligens føre til beskyldninger om at du springer ledelsens ærend. Ta for eksempel at du blir bedt om å innskjerpe at arbeidstiden overholdes."

"Dette siste står jo tydelig i tariffen. Vi selger vår arbeidskraft til vegvesenet og da er det rimelig at vegvesenet får det de betaler for. Ellers så vil jo en hovedtillitsmann stå mellom barken og veden og være for begge parter til å hogge på."

"Føler du at det er slik?"

"Nei, i grunnen ikke. Jeg er i grunnen nokså hardhudet - har vært det i hvert fall. Dessuten har jeg arbeidet med foreningsarbeid i mange år, så jeg har god trening."

En skal også huske på at dette med å løpe en annens ærend er avhengig av det forholdet som eksisterer på en arbeids-

plass. Jeg føler, og har følt lenge, at vi har et hyggelig forhold mellom ledelsen og arbeidstakerne i Rogaland. Vi er på god talefot og har et balansert forhold til hverandre. Det har vært en gledelig utvikling i fylket i det at ledelsen faktisk har spilt på foreningen, engasjert og samarbeidet med den. Jeg synes dette er klokt fordi det skaper trivelige samarbeidsformer.

Det skaper smidighet og økt forståelse når folk føler at de blir tatt hensyn til. Det har igjen ført til at det egentlig er få problemer her i fylket. Det lille som forekommer blir som regel ordnet på stedet uten særlige viderværdigheter."

"Du tror ikke at det er stille fordi folk ikke tør klage. Det kan jo være at de føler at de blir forfulgt."

"Jo, i enkelte tilfeller er det nok slik. Jeg vet at når det gjelder arbeidstøy så er det enkelte oppsynsmenn som er noe påholdne. Da er det folk som syter med å gå direkte, men da er også tillitsmannen den rette å henvende seg til. Forøvrig heter det jo at folk skal få det arbeidstøy de har behov for. Det skulle ikke være nødvendig at det oppsto ubehageligheter om disse tingene lenger, vi skal jo huske at tariffen er en avtale om begge parter plikter og rettigheter."

"Så vidt jeg vet er du medlem av verneutvalget også?"

"Nei, ikke medlem. Jeg skal være med på de befaringene som utvalget foretar. Nå har jeg ikke vært så meget borti vernearbeidet, men jeg har inntrykk av at det som er skjedd blir rettet opp. Oppsynsmann Dahle var jo min foresatte i mange år og han fortalte om mange ting som ble rettet på. På Bærheim så vi jo også at tingene ble rettet i tur og orden."

"Hva med holdningen til vernearbeidet. Vi har jo en veldig utsatt arbeidsplass,

Over til side 27.

# BREV- SPALTEN

## TILSTELLING FOR AVGÅTTE ARBEIDERE

I første utgave av "Rygjavegen" gir vegmester Alfred Lillehammer en kortfattet og sikkert velment fremstilling vedrørende påskjønnelse til arbeidere som fratrer grunnet alder eller sykdom.

Innlegger gir imidlertid et for dystert og ukorrekt bilde av tidligere forhold, hvorfor jeg ber inntatt denne korrigerings:

Som her Lillehammer skriver har det vært en stående ordre til vegmestere og oppsynsmenn på de skulle melde fra til vegsjefen når veltjente arbeidere sluttet grunnet alder eller sykdom. Omtalte meldeplikt gjaldt også dødsfall for såvel aktive som fratrådte.

Vegsjefen har etter mottak av slike meldinger sørget for følgende:

1. At vedkommende arbeider eller hans etterlatte ble utbetalt det vedkommende hadde krav på i samsvar med gjeldende lønnsavtale.

2. At det ble søkt om permisjon eller vartpenger hvor muligheter herfor fantes.

3. At vedkommende ble tilbørlig takket for sin innsats ved personlig besøk eller ved personlig brev.

4. At det ved dødsfall ble besørget krans til avdødes bære.

Ved arbeidsulykker var det som kjent i lang tid spesielle skjema som måtte utfylles og videresendes R.T.V. Dessuten ble

det ydet den skadede den hjelp og veiledning som vegvesenet rådte over.

Jeg er selvsagt enig i at mulighetene til å vise tilbørlig oppmerksomhet for lang og tro tjeneste er for snevre og det er å håpe at de senere års bevilgninger til velferdsformål vil øke betraktelig, slik at en kan løse denne del av trivselen på arbeidsplassen til beste for alle.

Per Hole

## STUDIETUR TIL ÅRHUS AMT I DANMARK

Hamre og undertegnede fikk et mindre stipend for i en uke å studere vedlikeholdet av vegene i nevnte amt.

Bakgrunnen for studieturen var Århus amts vedlikeholdssjef N. P. Kjærs besøk i Rogaland sommeren 1972, hvor en allerede da tok sikte på en gjensitt til Danmark.

Det var i første rekke vedlikeholdet og administreringen av vedlikeholdsarbeidet som hadde størst interesse, men vi så også bygging av motorveger og en del mindre anlegg under arbeid. Vi ble av de forskjellige ingeniører ved vegkontoret kjørt rundt i hele amtet i samfulle 5 dager. Det vanket mye god mat og dertil drikke i tillegg til alt vi fikk se. Jeg kan spesielt anbefale tartarsmørbrød og røkt ål — Tuborg naturligvis.

Når det gjelder biltrafikken i Danmark er den som kjent mye større enn hos oss. Dette gjelder både lett og tung trafikk. For de rogalendinger som ikke har kjørt bil i Danmark og som reiser til Danmark, vil jeg anbefale at de studerer den måten danskene kjører inn på mer trafikkert veg og vegkryss på. Der har vi rogalendinger mye å lære. Dere kan og gjerne se litt nøyere på asfaltlappingen og på rasteplassene.

God tur!

Hilsen  
Moi



# SYKKEL- OG GANGVEIER PÅ JÆREN

Trygg Trafikk har gitt ut en brosjyre som bærer dette navn. Den omhandler de mulighetene de såkalte "myke trafikanter", dvs. fotgjengere og syklist, har som trafikanter i bilens tidsalder. Siden eksemplene er tatt fra vårt fylke vil vi gjerne bringe videre noen av de synspunkter som legges frem i brosjyren.

Det slås fast at gående og syklende har nesten vært for glemte trafikantgrupper å regne. Vi bør se på disse gruppene som primære trafikantgrupper som det bør drives egen trafikkplanlegging for. De må få sitt eget nett av gang- og sykkelveier, av beskyttende gangbaner, fortauer og sykkelfelt – adskilt fra de "sterke" trafikantene, fra biltrafikken. Dette synet er i ferd med å bryte frem og vi får etter hvert lagt frem planer som skisserer en trafikal fremtid for disse gruppene, som skal sikre dem fremkommelighet og ikke minst sikkerhet.

Regionplankontoret for Jæren har lagt frem en regional plan for et sykkel- og gangveisystem. Det gjelder Nord-Jæren-halvøen. Her kan badestrender og turterreng stort sett ikke nås til fots. Begir en seg ut på landeveien blir dette en ubehagelig konfrontasjon med kjøretrafikken. En slik plan bør ligge foran den kommunale planlegging slik at denne kan innpasse dette nettet i sine egne planer.

Antallet kjøretøyer har økt fra ca. 150 000 i 1957 til omlag 850 000 i 1972. Vi vet alle at antallet ulykker på veiene våre har økt veldig. For fotgjengerne er ulykkestallet omlag fordoblet i samme periode. For syklistene har det derimot vært tale om en liten nedgang i ulykker,

men en regner med at dette mest av alt skyldes at denne trafikantgruppen er presset ut fra de trafikerte områdene.

Det har vært en vanlig oppfatning at sykkelene er ved å forsvinne som befordringsmiddel. Utviklingen i andre og mer motoriserte land enn Norge viser at dette ikke holder stikk. Sykkelsalget øker tvert i mot og tallene fra de senere år viser rekordartet stigning. Det har i de siste 2–3 år vært stadig flere syklende på veiene våre, dette til tross for presset fra den motoriserte trafikken.

En utredning Trygg Trafikk gjorde i 1966 viste at det var 925 000 sykler i bruk i sommerhalvåret. Hele 90% av dette ble utgjort av hva en kan kalle nyttebehov, arbeidsreiser, til og fra skole, innkjøp osv. En annen undersøkelse viser at fra et antall husstander var 38,6% av turene ut fra huset med sykkel og 14,2% var til fots. De resterende turer var med bil eller kollektivt transportmiddel.

Dette viser at i godt halvparten av utfluktene fra hjemmet opptrer husstandens medlemmer som "myke trafikanter" og er meget sårbare. Det er rimelig å kreve at en legger planer som kan sikre denne gruppen. Dersom ulykkeskostnadene trekkes inn i regnestykket viser det seg at det også kan bli samfunnsmes-





Dette bildet fra Tau kan belyse de vilkår fotgjengerne ferdes under mange steder langs våre veier.

sig økonomisk gevinst ved en slik investering. Videre kan det spares ved mindre behov for skoleskyss langs en sikker skolevei og videre ved at den almindelige helbred blir bedre når forholdene legges til rette for å bruke kroppen.

Målsettingen for trafikkplanleggingen må derfor være å fremskaffe et rimeleg nett av sykkel- og gangveier i tillegg til bilveiene. Disse veiene bør minst være 2,5 meter brede for kombinerte veier og 3,5 meter der sykler og gående skal adskilles. Videre bør veiene gis en brukervennlig trasé og utførelse.

Sykel- og gangveisystemer er en integrerende del av et fullstendig trafikksystem og dermed også en del av regionplanens trafikkmønster. Dette veinettet går ut over og på tvers av kommunegrensene og bør planlegges samtidig med veinettet forøvrig.

Vi skal se litt på det arbeidet som er utført for Nord-Jærens vedkommende.

Det en foreløpig har lagt vekt på er å registrere interessepunkter, trekke opp ønskelinjer og på dette grunnlag forme et teoretisk gang- og sykkelveinett. Videre har en undersøkt de faktiske mulighetene som finnes og laget et forslag til et regionalt gang- og sykkelveinett.

På grunn av at sykkeltrafikken er bortimot kvart av biltrafikken kan en ikke legge den bruk vi har av sykkelen i dag til grunn. Sykkelveiene må planlegges og dimensjoneres ut fra befolkningsgrunnlaget og den forventede trafikk dersom forholdene legges til rette for sykkel.

Sykel som transportmiddel til skole-reiser og innkjøpsreiser må innpasses i generalplanen for kommunen. Arbeids- og rekreasjonsreiser kan skje på tvers av kommunegrensene og må derfor planleg-

ges på regionalt plan. En regner med at folk er villige til å sykle 5–7 km på arbeid og dette er lagt til grunn for tenkte ruter mellom bosteder og arbeidsplasskonsentrasjoner.

Når det gjelder rekreasjonstrafikken er det vanskeligere å si hvor langt folk er villige til å sykle. Men dersom rutene legges gjennom rolige, naturskjønne områder, kan en f.eks. regne med at Stavanger—Solastranden er sannsynlig.

På dette grunnlaget er det laget en teoretisk modell av et sykkel- og gangveinett som må være det minste krav en bør stille.

Regionalplankontoret for Jæren har også utarbeidet et eksempel på et fremtidig regionalt veinett.

I arbeidet med å komme frem til et realistisk nett har en forsøkt med å lete frem gårds- og kjerreveier som med små omkostninger kan inngå i et fullstendig system.

Den største vanskeligheten å ta hensyn til er at en skal finne et realistisk alternativ som kan gjennomføres på kort tid samtidig som en må ta hensyn til fremtidige behov.

Forslaget til regionalt sykkel- og gangveinett er relativt omfattende, og vil i tid og rent finansielt måtte konkurrere med bilveinettet om de offentlige veibevilgningene. Det blir da nødvendig å prioritere og dette er gjort for et nett som tilsammen er 75 km langt. Av dette nettet må 55 km opparbeides. Videre kan 7 km stier og markveier nyttes med mindre opparbeidelser. De gjenstående 8 km er eksisterende veier hvor en kan tillate blanding av sykkel og bil.

En regner med at det vil koste 150 000 til 200 000 kroner pr. kilometer å bygge en 2,5 til 3 meter bred vei med fast dekke. I disse kostnadene er det inkludert prisen for 16 planfrie kryss, men

ikke kostnadene for grunnverv og gjerde.

I brosjyren heter det videre at det er en økende erkjennelse av de svake trafikantenes rettmessige krav på sikkerhet og fremkommelighet. Innefor Statens Vegvesen er det i de senere år arbeidet på flere fronter for å innpasse gruppens behov i den totale planleggingen. Det neves en del fylker som ligger bra an, og det er nærliggende for oss her i fylket å spørre overing. Gunnar Mork om hvor vi står i dette bildet.

Mork opplyser innledningsvis at Statens vegvesen ikke har vært med på den utredningen som foreligger i og med brosjyren. "Vegvesenet har gitt en kort kommentar til utredningen der en uttaler sin tilfredshet over at arbeidet er tatt opp på dette viktige feltet. I vegvesenet må vi prioritere ut fra økonomiske hensyn. Vi må se på hvor en vil ha størst utbytte av å investere i gang- og sykkelveinett, hvilke trafikkategorier som først og fremst bør tilgodesees. Vegvesenet har også utarbeidet en prioriteringsliste på dette området, og der har en i første omgang tatt sikte på å prioritere skoletrafikken. Dette er relativt korte strekninger der en vil ha størst utbytte også trafikksikkerhetsmessig.

I denne sammenhengen kan det være interessant å se på hva som er gjort i de siste årene her i fylket. Vi har bygget omlag 9 200 meter fortau for fotgjengere primært, det vil si at fortauet ikke ligger i plan. Dessuten er det bygget omlag 5000 meter gang- og sykkelsti i plan med veien.

Mer detaljert kan vi nevne at Hauge-sund har lagt separat veisystem for myke trafikanter langs Karmsundgata inn mot byen. Dessuten arbeides det med å skille trafikantgruppene inne i byområdet, ved Litlasund skole og nordover er det egen gang- og sykkelsti. I reguleringsplanene

prøver de å beholde de gamle fylkesveiene for myke trafikanter mens det bygges nye veier for bilene.

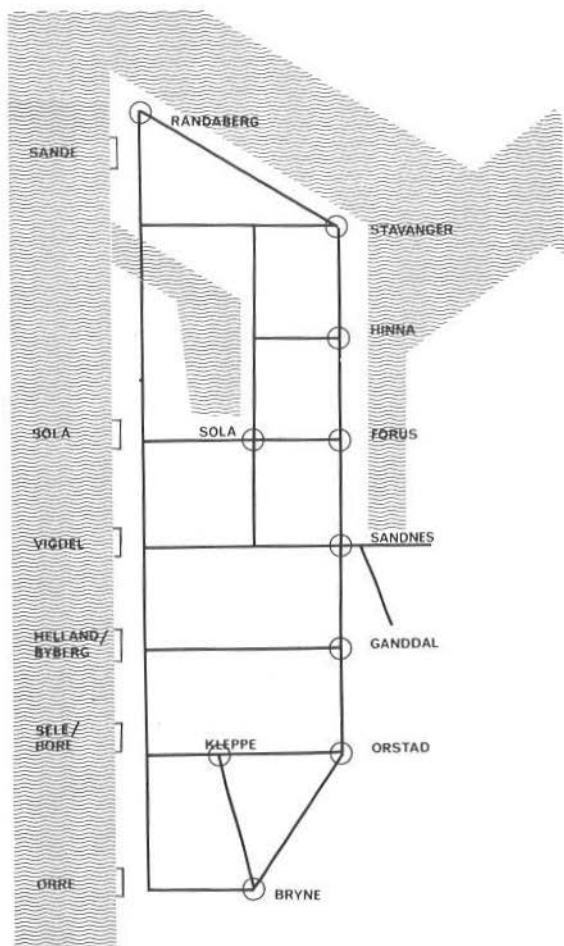
I Stavanger ligger det fremme en plan for Hillevåg gi en trafikkсанering som vi håper skal gi bedre forhold for alle trafikantgruppene."

"Er det byen som utarbeider slike planer, eller er vi med i bildet?"

"Når det gjelder Hillevåg var det i samarbeid med oss. Jeg vil også si at et liknende samarbeid bør foregå dersom andre hovedtrafikkårer skal saneres. For tiden foreligger det ikke konkrete planer for andre områder av Stavanger. Det har vært på tale å sikre skoletrafikken til Byfjord skole med et trafikklys, men jeg vet ikke hvor langt denne saken er kommet."

"Dette var i tettstedene. Hva er gjort ellers utover i fylket?"

"Vi har arbeidet på Rv. 14 på Karmøy. På 510 i Sola har vi arbeidet på strekningen mellom Grannes og Sande, på E-18 ved Gausel, på 44 ved Sandved og i Gandalen. I Gandalen er det planer om undergang og fortau sørover langt Rv. 44. Videre er det arbeidet på Sunde på 509, på 510 ved Siddishallen er det bygget fotgjengerovergang, på 44 i Sokndal er det gjort en del arbeid. I Sauda på Birkeland er det gjort en god del. Så har vi lagt opp helt separert system på Røyneberg som gjøres ferdig i disse dager. Det samme gjelder Arne Garborgs vei på Bryne. Her skal det legges atskillig arbeid ned for å gjøre området tiltalende. I Egersund er det bygget en undergang under jernbanen som sikkert ikke så mange har lagt merke til. På Tau er det lagt opp en hovedplan for trafikken til Tau skole. Her er planen sendt kommunen med et forslag til kostnadsfordeling. I Hå, ved Høyland skole, er det laget en plan som omfatter omlag en kilometer."

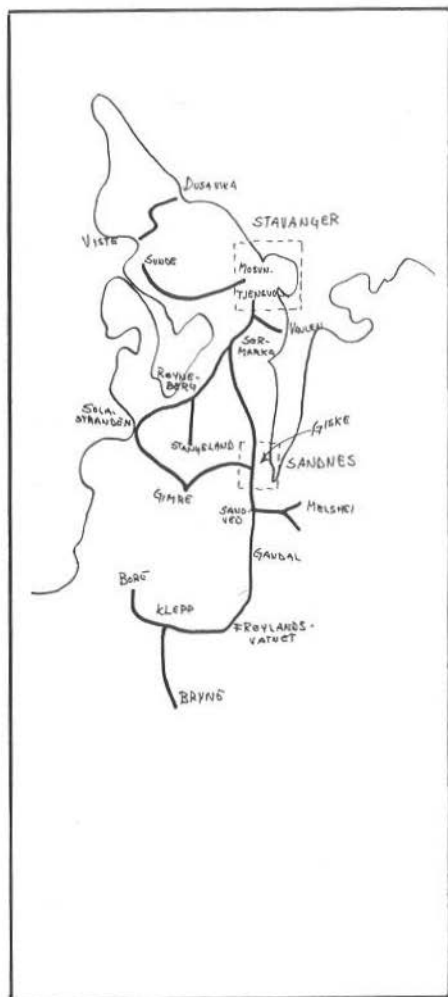


## TEORETISK SYKKEL- OG GANGVEINETT

"Er det langsiktige planer?"

"Nei, vi håper å kunne starte i 73 med noe og resten i 74. Her er det snakk om en utgiftsfordeling og hos oss er det vedlikeholdet som vel tar det meste."

"Det gjelder trafikerte veier. Hvordan forholder det seg ved nyanlegg?"



### INN FOR SMÅBILER?

Det svenske tidsskriftet Vi har regnet ut at dersom alle bilene som i dag kjører på svenske veger var en meter kortere ville det utgjøre 200 mil veg. Dette ville ha gjort det merkbart rommeligere på svenske veger.

“Der vil vi prøve å komme inn i størst mulig utstrekning slik at vi kan vurdere behovet. Vi har jo også fått et rundskriv fra vegsjefen som viser til at fylkestrafikkutvalget på et møte høsten 72 tok opp spørsmålet om å skille ut visse trafikantgrupper. I rundskrivet henstilles det til alle som driver med planlegging om å ta hensyn til gang- og sykkeltrafikken.”

“Jeg har hørt at ute på Sande tør ikke skolebarna bruke det kombinerte fortauet til å sykle på fordi de er redde for at politiet vil reagere på det.”

“På Sola kommer vi til å skilte denne som påbudt gang- og sykkelsti. Svakheten ved den skiltingen vi har i dag er at påbudt sykkelsti også gjelder moped, og det er ikke ønskelig. Slik reglene er i Sverige passer dette kjøretøyet bedre inn fordi en moped der ikke skal kunne kjøre fortere enn 30 km/t. På liknende måte gjør vi det langs E-18 på Hinna. Her ligger fortauet nesten uten fotgjengere mens det er mye sykler i veibanen. Det vi gjør her av fysisk arbeid er å brette fortauskantene slik at de blir lette å kjøre over. Politiet har ingenting imot dette arrangementet. Egentlig manipulerer vi litt med definisjonene. Det er ikke lovlig å sykle på et fortau, kaller vi det gang- og sykkelbane er det helt i orden. I første omgang blir det skiltet for trafikk sørover fordi banen blir for smal til toveis trafikk.”

“Vi kan vel si at vi er i godt gjenge da, men hva med det som kalles et regionalt gang- og sykkelnett?”

“Storparten av dette tror jeg ligger langt frem. Vi prøver å inkorporere våre gang- og sykkelveier i det regionale nettet så langt det lar seg gjøre, det vil si der det regionale nett faller sammen med vårt.”

“Kan vi beskyldes for å være lite samarbeidsvillige?”



“Jeg tror ikke det. Regionalplankontoret tar sikte på trafikanttyper som vi vil prioritere forholdsvis lavt, rekreasjonstrafikk f.eks. Det er jo greit å sykle til Sola og bade, men hvor mange og hvor ofte gjør egentlig folk det? – selv om forholdene var lagt til rette for det. Det er helt åpenbart hvor meget større trafikk det omkring en skole. Nå viser statistikken at det selges fler sykler i Norge også, men jeg mener at det er først og fremst barn og ungdom som får disse til bruk i nærområdet rundt bostedene sine.

Jeg vil bare nevne til slutt at vi har skrevet til alle kommunene som har

Vi ser her den nyanlagte gang- og sykkelbanen på rv. 510 ved Røyneberg skole. Legg merke til at adskillelsen markeres både ved føringskant, avstand og nivåforskjell.

---

riksveger og forespurt etter aktuelle prosjekter på dette feltet vi snakker om. De aller fleste svarte, og vi har nå i samråd med kommunene satt opp en liste med prioritetsrekkefølge over aktuelle prosjekter for årene fremover. Det vil føre for langt å nevne dem her, men det er sikkert at vi blir ikke arbeidsledige.”

AGV.

## TRONÅSEN

Vi fortalte i forrige nummer av avisen at den gamle Tronåsveien skulle tas i bruk som omkjøringsveg i tre måneder i sommer. Vest-Agder skulle utvide tunnelene på E-18.

Det viste seg at den gamle vegen besto prøven med glans. Bilene nå til dags hadde ingen problemer med kleivene og det så ut for at dagens sjåførere også mestret situasjonen. I oppstigningen fra Tronvik var det et parti med vaskebrett som ikke var så lett å holde i stand. Et stykke fra toppen hadde en lastebil trykket ut vegbanen slik at det måtte lages en omkjøring, dette var også et leit parti.

Vi treffer lokalkjente Sverre Kjellesvik og Sten Litlehei på Moi og slår av en prat. De forteller at til å begynne med var trafikken over åsen liten, men etter to-tre uker økte den voldsomt. Antakelig ble det etter hvert kjent at vegen var åpen og slett ikke så umulig å kjøre. Dette var jo en utfordring også for dagens sjåførere på bakgrunn av det ryktet som Tronåsen har fått, og det var en anledning til å prøve seg som antakelig ikke kom tilbake så fort. I tillegg er vegen utvilsomt en severdighet.

På spørsmål om det ikke ble temmenlig kaotisk i bakkene, svarte de nei. Folk tok det med ro og viste hensyn, og da gikk det så greitt. Etter at vegen ble stengt igjen hadde de pratet med folk på rasteplassen i Tronvik. Det var flere der som hadde beklaget at vegen ikke var åpen, de hadde hørt om den og ville prøvd seg.

I gamle dager var det mer morro. Under Monte Carlo-løpene var det mange som gikk bort i åsen for å se på løyene. Dersom bilene ikke trakk opp var det lovlig å dytte bakpå, men det var flere som fikk andre biler til å trekke seg opp. Dette var ulovlig og gamlelensmannen på

# PÅ KRYSS OG TVERS

Moi skulle kontrollere at alt gikk rett og riktig for seg. Han skulle også holde folk borte fra vegbanen. Med alt dette å passe på kunne det bli temmelig hektisk og mye gøy i Tronåsen.

## BYGNESKRYSSET

Krysset mellom Rv 14 og 511, den nordre avkjørselen til Kopervik skal utbedres. Arbeidet starter nå og skal foregå utover høsten. Det er et omfattende arbeid som er kostnadsregnet til 700 000 kroner.

Rv. 511 skal nå føre vinkelrett inn på Rv. 14. I 5-600 meters lengde skal Rv. 14 delvis løftes opp til 3 meter og den skal skjæres ned i høybrekkene i begge ender. Den gamle vegen ned til Kopervik er både smal og svingete, men denne delen blir ikke berørt av omleggingen. Vedlikeholdsavdelingen har drevet en del arbeider i Bygneskrysset allerede. Anleggsavdelingen skal først og fremst drive sprengningsarbeider for å bedre siktforholdene.



## VEST-AGDER GRENSE-TRONVIK

Da Vest-Agder stengte E-18 på grunn av utstrossingarbeider i tunnelene ved Lundevatnet, nyttet Rogaland høvet til å utføre en del utvidelsesarbeider på sin side av grensesteinen, et arbeid som bare ble delvis ferdig til ferien.

I en lengde av 650 meter skal vegen utvides til en planeringsbredde på 9,25 meter, det er samme standard som E-18 forøvrig. Nærmest grensen måtte en gå løs på svære steinmurer. Det var ikke fritt for at en fryktet at hele røysen ville komme slik at vi måtte lage skråninger "til himmels". Det viste seg at røysen var en blanding av stein og grus som var relativt grei å arbeide med. Lenger nord skal vegen breddeutvides på utsiden med fyllmasser. Dette arbeidet hadde vært lettere dersom vi hadde hatt rein steinur å arbeide med.

Fra utvidelsesarbeidene ved Lundevatnet. Vi ser at vegen har fått en markert breddeutvidelse. Ny steinmur er satt opp med de gamle mursteinene.

Etter ferien har folkene på dette stedet vært satt på komplettering i Moi sentrum slik at arbeidet har stått stille ved grensen. Det er meningen å begynne igjen til høsten og gjøre ferdig anleggsarbeidet og føringskanter i høst. Strekningen skal asfalteres til neste år.

Under arbeidet med vegen skjedde det en kjedelig arbeidsulykke idet Ola Østrem ble rygget på av en lastebil. Han fikk seg et sykeshusopphold, men er nå på benene igjen. Vi er glade for at det gikk i likeste laget og ønsker han vel tilbake i jobben.



## SAMARBEID OVER GRENSEN

Rogaland hadde den glede å kunne tilby Vest-Agder fylke sin tunnelrigg og to rutinerte førere da tunnelene ved Lundevannet skulle strosses ut. Det var Hellenen og Sør vold som ved dette høvet kunne reise over med grundige kunnskaper om tunneldrift og friske impulser. Det er kommet oss for øret at Vest-Agder var meget godt fornøyd med ordningen, og fylket har tinget riggen til å ta resten av tunnelarbeidene til sommeren 1974.

## BRYNE TORV – KRYSS Rv. 44

Anlegget blir ferdig i august. Det har vært arbeidet på parsellen siden mars og i vedlikeholdets regi. Nå kan trafikantene på Rv. 505 kjøre direkte ut til Rv. 44 uten å måtte ta den heller vanskelige veien gjennom hovedgaten på Bryne. Anlegget blir asfaltert før trafikken settes på, dette gjelder også grøftene. Oppsyns-

mann Skårland sier at de vil bli noe slakere enn vanlig og grunnen til asfalteringen er at vedlikeholdet regner med å måtte sope dem regelmessig med maskin. Langs elva og separert fra den kjørende trafikk legges der en gang og sykkelbane på 3 meters bredde.

I forbindelse med anlegget er det støpt ny kulvert for elva under Rv. 44. Arbeidet med kulverten og krysset berører et lite parkanlegg som "de Bryne" har lagt meget flid i å utforme. I denne forbindelsen har vegvesenet restaurert og bygget på en gammel steinmur med et meget vellykket resultat.

Skårland sier at arbeidet har gått svært bra, men det er alltid mye ulemper med kloakk, vann og kabler i nærheten av tettbebyggelse. Og så hans hjertesukk: "Hadde de bare hatt peiling på hva de hadde og hvor de hadde det. Det slår aldri feil at vi finner det for dem og da blir det et fælt spektakel."





## REISEUTGIFTER

Det tekniske personell på vegkontoret har nylig fått beskjed om å innskrenke sin reisevirksomhet til omlag en tredjedel. Det beløp som bevilges til reiser for det tekniske personalet ved vegkontoret hvert år er en del av administrasjonsutgiftene. Beløpet er ikke avhengig av driftens art og intensitet, men en må gå ut fra at departementet vurderer de geografiske forhold i fylkene, bemanning og driftens størrelse, ved tildelingen.

Det har vist seg i flere år at tildelingene er knappe når den reisevirksomhet som foregår i vårt fylke skal dekkes. Dette er ikke et særforhold for Rogaland, samtaler med representanter fra andre fylker viser at forholdene synes å være nokså like over hele landet.

En reduksjon av reisevirksomheten vil utvilsomt ha innflytelse på driftsresultatene, og på bakgrunn av dette har administrasjonen gjort flere hederlige forsøk på å få økte bevilgninger. Dette har bare i noen grad vært mulig.

Vi er da stilt overfor en klar plikt til ikke å overskride den beløpsgrense vi har fått. Plikten er så klar at vi må om nødvendig sitte hjemme, og det vet vi skjer på enkelte steder omkring i landet. På den andre siden er det en nokså vanlig oppfatning blant det tekniske personalet at det må være noe galt et sted. Reisebudsjettet utgjør 0,35% av driftsbudsjettet i vårt fylke. Vi ville sannsynligvis ha klart oss dersom andelen var 0,5%. Det virker underlig at en økning på 0,15% skal stå i vegen for en rasjonell drift, oppfølging, prosjektering, kontakt og kontroll når driften tross alt utgjør de resterende 99,5%. Oppsynsmennenes lønn og reiser belastes driften. Det spør om ikke kostnadene for det øvrige tekniske personalet på liknende vis burde vært en driftskostnad i stor utstrekning.

Dette er tilfellet i Sverige og Danmark etter hva vi har fått opplyst.



Dette skiltet er satt opp ved Bjerkreim, et liknende er satt opp ved Krossmoen. Det forteller trafikantene at de kan vente seg arbeid på vegen, hva som foregår og hva hensikten med arbeidet er. Skiltet maner til hensyn og forståelse, og det presenterer vår virksomhet overfor publikum. Et godt tiltak!

## FLYPLASSVEGEN

Som kjent skal det anlegges flyplass på Karmøy. I den anledning er det bygget en ny, flott veg frem til området. Arbeidet er utført på entrepriser. Det er imidlertid et skår i gleden over den nye vegen, sier oppsynsmann Støle. Det viser seg etter at entreprenøren er ferdig at vegvesenet må ut med store beløp til etterarbeid og puss. Dette var ikke med i entreprenørens kontrakt slik at han hadde frie hender til å kjøre vegen igjennom uten hensyn til omgivelsene. Dette fører til at en kan fristes til å kalle det for naturhærverk når en ser på områdene omkring vegen. Det vil bli både kostbart og omstendelig å rette opp skadene, særlig fordi det er vanskelig å komme til med maskiner

Over til side 31.

# TILSTELNING FOR PENSJONISTER

Vegsjefen hadde i år den glede å kunne be alle dem som hadde gått av med pensjon i 1972 sammen til en hyggelig sammenkomst. Det er første gang budsjettet tillater en slik sammenkomst, det er jo mange pensjonister som ellers er blitt mer lokale tilstelninger til del.

På forhånd ble det snakket om at pensjonistene muligens heller ville ha foretrukket å komme sammen med sine egne på det lokale plan. Dette å sitte sammen med ledelsen og andre, mer eller mindre ukjente personer, kunne bli en langdryg og kjedelig affære.

Vi kan trygt slå fast at alle dystre spådommer i så måte ble gjort ettertrykkelig til skamme. Det ble noen hyggelige timer for alle som var til stede og praten gikk i grupper til langt på kveld.

Det var lagt opp til to sammenkomster, i Stavanger 14. februar og i Haugesund 16. februar. Foruten hedersgjestene, pensjonistene med fruer, var fylkesmannen og vegsjefen til stede. Videre var det representanter fra ledelsen ved kontoret og ute i marken, samarbeidsutvalget og Norsk Arbeidsmannsforbund.

Det kom tilsammen 10 pensjonister begge steder, de fleste med ektefeller. Kontorsjef Lund ønsket dem velkommen. Han sa i sin hilsen at han var glad for denne anledning til å vise arbeidere med mange års tungt arbeid bak seg litt oppmerksomhet. Arbeidertallet går ned i forhold til funksjonærtallet, men å ta livet av vegarbeideren går ikke, verken med latter eller vondord. Takket være dette kunne vi ha slike stunder som dette.

Vegsjefen takket samarbeidsutvalget for å ha satt dette tiltaket i gang. Han beklaget videre at vegvesenet fikk gitt sine ansatte så få takkens ord. Dette skyldtes dårlig kontakt, noe som han håpet ville rette på seg. Vegarbeiderens liv kan være et hardt liv, men det bringer sikkert med seg gode minner også. Konkrete minner fra arbeidsinnsatsen står i alle fall igjen når arbeidsdagen er slutt. Han uttalte håpet om at vegvesenet hadde vært en god arbeidsplass.

I sin tale for damene, sa konsulent Hole at det var mange ting som spilte en rolle i en manns liv. Godt arbeid, god helse, men ikke minst et godt hjem med god og kjærlig omsorg. Vi mannfolk glemmer ofte hvilken kjempeoppgave hustruen står for. Ved dette høvet regnet det med ros over de avgåtte arbeidere, det måtte også dryppe rikelig på konene. Han avsluttet med å overrekke blomster. Det var flere som nyttet anledningen til å bringe frem en hilsen. Fylkesmann Hellesen avsluttet med å si at han var full av beundring over det slit og farefulle arbeid som vegarbeiderne påtar seg. Han takket for innsatsen og sluttet seg helhjertet til de ord som var sagt tidligere. Fylkesmannen takket på vegne av samfunnet og alle de som reiser på vegene for det arbeidet som var lagt ned, og ønsket til lykke med de kommende år.

Det ble delt ut diplomer til en del av arbeiderne. Denne oppnås når vedkommende har minst 15 års tjeneste. Vi bringer her en liste over dem som gikk av i 1972. Listen

viser navn, når vedkommende begynner i etaten første gang og tid. Navnene er satt opp i vilkårlig rekkefølge.



Tønnes J. Åse, Egersund – 1929 – 47 år  
Birger Løland, Stavanger – 1959 – 13 år  
Johannes Sørskår, Tau – 1924 – 28 år  
Magnus M. Håland, Nærbø – 1943 – 27 år  
Peder Gåsland, Bjerkreim – 1933 – 38 år  
Trygve Skipstad, Ualand – 1953 – 11 år  
Johan O. Vatland, Hauge – 1952 – 20 år  
Sivert Haver, Ogna – 1935 – 37 år  
Karl J. Handeland, Hellandsbygd – 1955 – 18 år  
Nils Lilleland, Vikedal – 1945 – 19 år  
Ferdinand Førre, Førdesfjord – 1922 – 18 år  
Johannes Sjurseike, Vats – 1922 – 34 år  
Peder Hiksaldal, Torvestad – 1955 – 18 år  
Gunnar Gjerde, Vikedal – 1929 – 27 år  
Sakkarias Nesheim, Vats – 1923 – 48 år  
Olav Sørskår, Tau – 1957 – 16 år  
Lars Baustad, Førland – 1955 – 21 år  
Ole E. Stenberg, Moi – 1957 – 18 år.

Fra tilstelningen for pensjonister i Stavanger. Vi ser Peder Gåsland i hyggelig samtale med vegmester Lillehammer.

**HOVEDTILLITSMANN . . . fra side 14.** husker du det spetakket vi hadde med verneverster og orange arbeidstøy."

"Det var vel mest til å begynne med at folk følte at de så ut som et pyntet juletre midt på sommeren. Jeg tror ikke at folk har så meget mot det nå lenger. De har sett at dette er nyttige plagg og de er ikke alene nå lenger. Nå kommer kommunene etter, det ser vi både i Stavanger og Sandnes f.eks. Vernearbeidet tar jo sikte på å berge liv og lemmer og vi kan ikke ha en lunken holdning i denne saken."

"Vi regner med å komme tilbake til deg i alle fremtidige utgaver av avisen. Har du i dag noe særlig på hjertet til slutt?"

"Jeg vil bare understreke det gode forhold vi har til hverandre i vegvesenet. I

forhold til private ser det ut som om at alt her er snudd på hodet. Vi er jo alle organisert i forskjellige foreninger uansett hvilken stilling vi bekler, og det er en akseptert rett i vårt samfunn. Fagbevegelsen skal ikke bare være en kravorganisasjon, men også en samarbeidsorganisasjon. Når vi aksepterer dette og tar hensyn til hverandre vil vi ha gode forhold og en trivelig arbeidsplass.

Jeg håper at vi nå skal ta i bruk dette tillitsmannsapparatet som vi har fått. Dersom noen får problemer bør de kontakte Surdal, Støle eller meg slik at vi kan ta dem opp og løse dem før de utvikler seg til store saker. Selv vil jeg reise en del rundt i fylket og snakke med folk når jeg treffer dem. Dersom noen ser meg, må de bare komme med det de har på hjertet." – sa "Wiigen og di".

# AVSKJED MED REINERT ESPELAND

I begynnelsen av mai samlet arbeiderne og ledelsen på E-18 seg for å ta farvel med Reinert Espeland som nå er over i pensjonistenes rekke.

Reinert Espeland har arbeidet i vegvesenet siden 1947 og hadde omlag 50 000 arbeidstimer bak seg da han sluttet. Oppsynsmann Skarås sa blant annet at det var et viktig hjul som nå ble revet ut av maskineriet. Han for sin del hadde spesielt beundret sprengningsbasene på anlegget fordi de hadde sprengt

tusenvise av kubikk stein fra Moi til Helleland uten et uhell som var nevneverdig. Anleggsjef Skaare-Botner takket på ledelsens vegne og bar frem hilsen fra vegsjefen. Arbeidskameratene ga Reinert en stor punsjebolle i tinn og en tavle med alle navnetrekkene inntegnet.

Det har vært tradisjon på E-18 at arbeiderne og ledelsen samles 2–3 ganger i året for en generell orientering og almann diskusjon om driften og annet. Dette var også lagt inn denne gangen.

Reinert Espeland sitter her med Johan Hagen til venstre og Kjell Røyland til høyre for seg.





Avd.ing. Einar Skorve ved Rogaland vegkontor er død vel 61 år gammel. Skorve var vossing.

Skorve tok eksamen ved Bergen Tekniske skole i 1937. Han arbeidet som tegner ved Det Norske Zinkkompani i Odda i vel 1 år, før han høsten 1938 ble ansatt som teknisk assistent ved vegadministrasjonen i Rogaland. Han rykket opp i gradene etterhvert, og var siden 1/1-71 avd.ing. I.

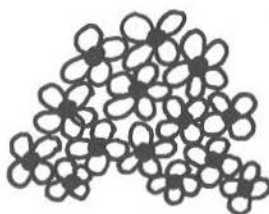
Skorve har arbeidet ved de ulike avdelinger ved vegkontoret og har med tiden hatt hele fylket som arbeidsområde, herav en vesentlig tid som bestyrer av bygdevegsanlegg. I de siste 8-9 år har han hatt ansvaret for saksbehandlingen vedrørende dispensasjoner etter vegloven m.v.

Avd.ing. Skorve var en stillfarende mann som det var lett å samarbeide med. I arbeidet var han energisk, samvittighetsfull og selvoppofrende. Han viste en faglig dyktighet som det står respekt av. Han vil bli savnet blandt venner og blandt kollegene ved vegkontoret.

Mekaniker Kørner Høyland ved Egersund vegstasjon er død, 68 år gammel.

Høyland arbeidet i vegvesenet i omlag 6 år før han ble ansatt som sjåfør i 1945. I 1960 begynte han som mekaniker på Slettebø.

Høyland var en energisk og samvittighetsfull arbeider. Han kunne sitt fag, han var pålitelig og fylte sin plass i vegetaten til arbeidsgiverens fulle tilfredshet.



#### 50 ÅR

Bjørkeland, Børge	29/8
Fuglestein, Torleif	25/6
Helleren, Einar	10/5
Staurland, Kåre	20/12
Vårvik, Alf	20/9
Bilstad, Sverre	12/8
Thommassen, Toralf	9/8
Eide, Audhild	15/4

#### 60 ÅR

Horpestad, Erluf	20/7
Michaelsen, Henry	7/12
Nodland, Selmer	23/5
Olsen, Olav K.	31/5
Slettebø, Konrad	6/9
Tjåland, Jonas T.	1/8
Vannvik, Harald	3/9
Vestbø	4/10
Våland, Randolph	2/11
Dahle, Gunnar	18/10
Torvestad, Berge	20/9
Fransson, Mannfred	17/12

# IDRETT

Bedriftsidrettslaget har startet opp sesongen 1973–74 med deltakelse i sluttspillene i vegcupen 17.–19. august 1973 på Nesbyen. Dessverre så gikk det ikke så bra denne gang. Vi ble utslått av Østfold i første kamp.

Vi ble imidlertid tildelt arrangementet neste år slik at vi da har muligheten for å gjøre det bedre.

Utenom at vi deltar i fotballserien med et lag, har vi også i år meldt på to lag i innendørsserien i håndball. Det er et herrelag som spiller i 6. divisjon og et damelag som spiller i 3. divisjon.

Bedriftsidrettslaget har i flere år hatt en liten, men meget aktiv orienteringsgruppe. Disse, M. Goa og T. Rein-Larsen, har med assistanse av Inger Egedal arrangert orienteringsløp med deltakelse fra hele kretsen. Løpet ble hurtig og greit avviklet, og vi håper at de også i framtiden vil kunne påta seg å arrangere liknende løp.

Idrettslagets virksomhet har i alle år vært konsentrert om Stavanger-området. I år er det imidlertid startet opp en miniatyrstkytegruppe på Nesflaten. Dette kan kanskje også være en ide for andre distrikter.

Vi vil også i år arrangere innendørs trim. I fjor var trimmen felles for damer og herrer, men da oppslutningen blant damene var svært dårlig, vil vi denne vinteren prøve å kjøre med to trimgrupper igjen. Vi har enda ikke fått lokaler, men håper at det går i orden slik at trimmen kan starte opp i midten av september.

Også dette året vil vi arrangere tilstelinger på Bærheim. Hvor mange er det enda ikke tatt standpunkt til, men i høst vil i hvert fall årsmøtet bli lagt opp som festmøte med bevertning, bingo og dans. H.D.

## FOTBALL

Vegvesenets bedriftsidrettslag spiller i år i 1. divisjon, pulje B. Det har ikke gått så bra til nå, med vi håper på en sterk høstsesong slik at plassen i 1. divisjon kan reddes. Vegvesenets kamper pr. 13. august har fått følgende resultat:

Vegvesenet—Brannvakta	0—1
D.S.D.—Vegvesenet	2—2
Vegvesenet—T.B.sport	0—0
Vegvesenet—Posten	1—2
Politiet—Vegvesenet	3—0
Vegvesenet—Lærerlaget I	1—1
R.sport II—Vegvesenet	3—0

Dette har innbragt 3 poeng og vi ligger for øyeblikket på nest siste plass.

I årets vegcup i fotball ble vi i første runde satt opp mot Vest-Agder. Kampen ble arrangert på Hellelands fine grasbane. Vi hadde til denne kampen fått en bra forsterkning idet Sverre Andersen var

Helhjertet innsats i Søgne. Det var motparten denne gang — men alligavel!



med. I begynnelsen av kampen presset Vest-Agder på med bl.a. et stangskudd, og det så ikke lovende ut, men vi greidde å snu kampen og vant til slutt 2-0. Målscorene var Sverre Andersen og Kydland.

I neste runde møtte vi Akershus i Søgne. Vi reiste ned i privarbiler og stilte stive og støle til kamp. Optimismen før kampen var ikke alt for stor, men vi lå stort sett over det meste av tiden, og det var helt fortjent da Jon Skårdal like før slutt scoret og ga oss 1-0 seier. Dermed var vi klare for sluttkampen i Nesbyen.

Det ble bestemt at turen til Nesbyen skulle foregå pr. buss. Oppslutningen så en stund ut til å bli uvanlig stor, men en del forfall gjorde at deltakerantallet til slutt ble redusert til 26, derav 10 damer. Vi startet fra Fiskepiren kl. 5.45 fredag 17. august, og turen gikk smertefritt. Vi skulle spille fredag kveld, så vi fikk liten tid til å forberede oss til kampen. Det gikk også dårlig. Østfold vant kampen

5-1 etter 3-0 ved pause. Seieren var nok fortjent, men den var altfor stor. Vi hadde den dagen da ingenting ville lykkes. Et par kjempesjangser i begynnelsen ga ingen uttelling. Like etter laget vi selvmål, så fru Fortuna var ikke med oss i denne kampen. Dermed var vi utslått av vegcupen, men vi bestemte oss for å ikke bli utslått på festen lørdag kveld, og fra pålitelige kilder utenfra har vi fått bekreftet at det var ingen tvil om at Rogaland vant festen.

For øvrig kan det opplyses at Sogn og Fjordane vant finalen etter å ha slått Buskerud 3-2. På oppmannsmøtet ble det bestemt at Rogaland skal arrangere neste års vegcup, så det er bare å håpe at oppslutningen om arrangementet blir stor.

Hjemturen over Hardangervidda gikk like smertefritt takket være Flatelands eminente behandling av den svære bussen, og alle kom forhåpentligvis velberget hjem søndag kveld. PK

## PÅ KRYSS OG TVERS . . . . fra side 25.

etterpå. Vegvesenet bør trekke den lærdom av saken at en må beflitte seg i særlig grad med å skrive nøyaktige arbeidsbeskrivelser hvor alt nødvendig arbeid er med, når arbeider settes bort.

## NORHEIM-VORMEDAL

I løpet av vinteren og våren ble det arbeidet opp ca. 1 km ny fylkesveg på dette anlegget. Vegen er 8 meter bred og den har fått en bra linjeføring. En har bedret trafikkforholdene betraktelig i området gjennom tettbebyggelsen. Det har vært en del større betongarbeider på strekningen, blant annet en viadukt på 42 meters lengde.

Vegen ble ferdig asfaltert i år.







Kanskje en plakat som sier at det humper og går? — at vi ved veggens ende bare har rattet og vårt stivnede smil tilbake? Nei, slett ikke. Plakaten er laget av belgieren Antoine Hooghuyts og oppfordrer til bruk av sikkerhetsbeltet. Den står ved Straume bru på E-18.