

# Ryggjavegen



**NR. 3-76**

# INNHOOLD

3 MINUTT MED VEGSJEFEN .....	s. 3
ETTERUTDANNING FOR MERKANTILT PERSONALE .....	s. 4
SAMMENDRAG AV SPØRRESKJEMA .....	s. 6
TILLITSMANNENS SPALTE .....	s. 7
VELKOMMEN I VEGVESENET .....	s. 8
VI TAKKER FOR INNSATSEN .....	s. 8
INGENIØR P. AARRESTAD HOLE TIL MINNE .....	s. 8
OM HJELPSOMHET .....	s. 9
EN GOD HISTORIE .....	s. 9
BREV FRA LESERNE .....	s. 9
RUNDE TALL .....	s. 9
RANDØY BRU ENNO EIN GONG .....	s. 11
VEGCUPEN 76 .....	s. 12
HØRT PÅ SU .....	s. 13
KRYSSORDLØSNING .....	s. 13
IDRETTSLAGET .....	s. 15
GANG- OG SYKKELVEGPROSJEKT I 1976 .....	s. 16
VERNEPRAT .....	s. 21
SAMARBEID MELLOM NABOER .....	s. 23
NYTT DRIFTSOPPLEGG PÅ RV. 13. ....	s. 24
SALG AV ULOVLIGE BILDELER .....	s. 26
FYLKESVEGANLEGGET VADLA—INDRE EIANE .....	s. 27
VERNEOMBUD — HVA ER DET? .....	s. 28
VEKTKONTROLLENS ARBEID KAN MÅLES .....	s. 30
BILTILSYNETS KONTAKTMØTE .....	s. 32
KRYSSORD .....	s. 34
MANGE VEIER Å GÅ .....	s. 35

## RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 — 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø Redaksjonssekretær: B. Nilberg. Lay-out: Rolf Mollerin.

Redaksjonsråd: Vegsjef Ch. Danielsen, Overing. O. Ø. Hamrø, Bilsakkyndig I. Eikehaug, Fullmektig Magnhild Ødegård, Oppsynsmann A. Oddane, Arbeider M. Wiik.

Bidragstere: Ch. Danielsen, H. Folgerø, P. A. Smedberg, M. Wiik, A. Høtledid, G. Mork, P. Kydland, A. Andreassen, J. Honore, A. Rake, S. M. Olsøn, J. Lund, B. Nilberg, A. G. Vasbø.

Sats og trykk: Allservice A/S.

## 3 minutt med vegvesjefen

Suldalsvegen har vært i drift i fire år nå. Dette anlegget med sine mange tunneler og i bratt og rasfarlig terreng representerer en av de farligste arbeidsplassene vi har i vegvesenet. Vi var lenge glade og litt stolte over at det ikke hadde forekommet alvorlige ulykker på dette anlegget.

Og så slo skjebnen til den 10. september i år da vår ingeniør Per Årrestad Hole under stikningsarbeid på dette anlegget falt utfor og omkom. Dette dødsfallet av en fra vår midte har gjort et dypt og varig inntrykk spesielt her på

vegkontoret, men også i hele vegvesenet. Minneord om Per Årrestad Hole står et annet sted i dette nummer av »Ryggjavegen.» Jeg vil likevel gjerne fra denne spalte gi uttrykk for min personlige og hele vegveserets deltagelse og sympati overfor Per Årrestad Holes familie over tap de har lidt. Vegvesenet mistet ved dette ulykkestilfelle en god ingeniør og fagmann, vi som sitter igjen mistet en god venn som var hjelpsom og arbeidsvillig og som var ualminnelig godt likt av alle han hadde kontakt med.



Vegvesenet vil i tiden framover fortsatt stå overfor store og utfordrende oppgaver. En av de oppgavene som vi nå skal ta fatt på er bl.a. å se nærmere på vår egen organisasjon. Oppsynsmennens arbeidssituasjon har vi allerede tatt fatt på. Andre sider av vår organisasjon som vi må se nærmere på er vår informasjon og behandling av publikum, samarbeidsformene mellom bilkontrollen og vegkontoret og ikke minst arbeidet med å få utviklet større kostnadsbevissthet og større kostnadsansvar.

Ch. D.



# ETTERUTDANNING FOR MERKANTILT PERSONALE

## KURS I MASKINSKRIVNING – PÅ LØPENDE BÅND

Programmert opplæring i maskinskrivning – slik lød overskriften på Forbruker og administrasjonsdepartementets kunngjøring om det kurset de to flittige damer, Aud Andreassen, Trafikkteknisk seksjon, og Marit Garborg, Grunnseksjon, holder på med i disse dager. Undervisningen skjer pr. lydbånd og svarer til et 80–100 timers grunnkurs i maskinskrivning. Det avsluttes med diplomoppgave og eksamen.

Statsansatte i Oslo har hatt anledning til å lære maskinskrivning ved Paulsens Institutt for Stenografi og Maskinskrivning siden 1958. Instituttet har nå utarbeidet et programmert grunnkurs, slik at kurset kan tilbys statsansatte utenfor Oslo.

Dette er en ny vri på maskinskrivningsopplæringen. Viser det seg at det går bra, og det er interesse fra de ansatte, vil kurset bli gjentatt neste år. Det er Opplæringsseksjonen som er ansvarlig for gjennomføringen av kurset ved Rogaland vegkontor.

### FINT OPPLEGG.

De to elevene er snart halvferdige med kurset, og vi har spurt Aud Andreassen om hennes syn.

Jeg må medgi at det var med en viss spenning jeg startet på dette kurset. Å lære maskinskrivning pr. korrespondanse og ved bruk av lydbånd kunne det gi noe resultat?

Etter å ha gjennomgått ca. 1/3 av kurset tror jeg at denne måten å lære maskinskrivning på kan ha mye for seg.

Så fremt en har noenlunde ro i timene, og gjerne bruker høretelefon kombinert med lydbånd, får en konsentert seg helt om opplæringen som er meget god og instruktiv.

En får grundig innføring i touch-metoden, men minst like viktig er gjennomfrisking av norsk-rettskrivning, oppsetting av brev, riktig utnyttelse og kjennskap til skrivemaskinen osv.

For hver time er det svarark og anledning til spørsmål en måtte ha underveis, og hver åttende time sendes disse inn til læreren sammen med en liten prøve for kontroll av det en har gjennomgått i de foregående åtte timer. På denne måten får en god kontakt med



læreren, og kan stille spørsmål hvis det er ting en føler seg usikker på. Læreren på sin side kan følge med, ut fra besvarelser og kontrollprøver av hastighet, hvordan eleven får med seg »stoffet».

Hovedinntrykket jeg sitter igjen med er så positivt at jeg tør anbefale kurset til andre som føler at de behersker maskinskrivning lite tilfredstillende fra før.

Nil/A. A

## KURSTILBUDET FOR DE MERKANTILE MÅ ØKES

Utviklingen på de tekniske fagområder har skjedd, og skjer, raskere enn på de merkantile. Dette har gjort det nødvendig å prioritere den tekniske etterutdanningen. Administrasjonen og Opplæringsseksjonen har hatt et møte med de merkantile ansatte ved vegkontoret hvor de ble orientert om det som var skjedd i forbindelse med etterutdanning de siste årene. Fra de merkantile ble det på dette møtet ytret et meget sterkt ønske om et bedre tilbud for dem, og en større mulighet for å få delta i sentrale kurs. Kontorsjefen og Personalkonsulenten bekreftet at dette også var administrasjonens syn, og bekreftet at en ikke hadde maktet å følge opp på dette området. Når en nå tar fatt på dette arbeidet for alvor, vil en også trekke kontorpersonalet ved vegstasjonene inn i etterutdanningsprogrammet.

### SPØRRESKJEMA GIR GRUNNLAGSMATERIELL.

Etter et møte i opplæringsrådet i mars, fikk Opplæringsseksjonen i oppdrag å utarbeide et spørreskjema for å lodde interessen for etterutdanning blant de merkantile ansatte. Dette skjemaet ble sendt ut i begynnelsen av juni, og svarene kom inn i slutten av juni. Resultatet behandles av opplæringsrådet nå i høst. Sist en slik undersøkelse ble foretatt, i 1971, var svarprosenten ganske god. Det var den denne gangen også, hele 64%.

Det er viktig at svarene kom fra såvel

nybegynnere som fra folk med flere års erfaring. Det vil gi et bedre grunnlagsmateriale for de som skal utarbeide kurstilbudene. Tilbudene om kurs vil alltid avhenge av den interessen som vises for etterutdanning.

### ER ØSTLANDSFYLKENE PRIORITERT?

På møtet med de merkantile kom det fram en meget sterk misnøye med at det var så vanskelig for folk utenfor Østlands-området å få komme med på de sentrale kursene. Administrasjonen kunne ikke gi noe svar på hvorfor det var slik, men fremhevet at alle søknader om kurs ble sendt videre til Vegdirektoratet med anbefaling. Så vidt vites er det bare en eneste gang at en søknad ikke er blitt sendt videre, og det var fordi det rett og slett ikke fantes flere penger på kurskontoen. Vedkommende har siden vært på et tilsvarende kurs som det ble søkt om den gangen.

De merkantile ansatte har også merket seg at en hel del kurs som arrangeres av Forbruker- og Administrasjonsdepartementet, er lagt opp slik at de helt utelukker folk utenfor østlandsområdet. Kursene kan være lagt opp med f.eks. noen få timer annenhver dag. Dette gjør det både upraktisk og økonomisk uforsvarlig for folk fra distriktene utenfor østlandsområdet å delta.

Til tross for de vansker som er nevnt, kan en gå ut fra at det i framtiden vil bli satset mer på opplæring av alle kategorier ansatte. En god og riktig opplæring er et verdifullt trivsels- og effektiviseringsiltak. Nil.



## SAMMENDRAG AV SVARENE PÅ SPØRRESKJEMAET TIL DE MERKANTILE

Slik så skjemaet ut, og denne rangering er brukt:

1. Liten eller ingen interesse/behov.
2. Ønsker kjennskap til emnet, orientering om fagområdet.
3. Ønsker en generell, omfattende innføring i emnet.
4. Fag av spesiell interesse for meg, ønsker grundig innføring.

FAG	1	2	3	4	
01 Introduksjon av de forskjellige evd.	16	14	2	0	32
02 Vegvesenets administrasjon og oppbyggn.	14	14	3	1	32
03 Fylkets administrasjon – orientering.	18	13	1	0	32
04 En kommunes administrasjon – orient.	19	12	1	0	32
05 Lovverket omkring vegvesenets virksomhet	10	17	2	3	32
06 Saksbehandling – Innføring.	14	9	7	2	32
07 Brevskrivning – Vegvesenets regler og behov.	20	3	9	2	32
08 Telefon- og sentralbordtjeneste.	23	6	3	1	32
09 Arkiv og arkivtjeneste – regler, klassifisering, journalisering, arkivering, oppfølgn.	15	6	6	5	32
10 Praktisk kontorarbeid – postbehandling, maskiner, materiell, erb, forenklt. m.m.	16	10	5	1	32
11 Statistikk – opplæring i enkle og effektive teknikker for bearbeiding og presentasjon av tall og tallmessige opplysn.	19	9	3	1	32
12 Maskinregning – Innføring i bruk av kalkulasjons- og summeregnsmaskiner.	25	4	3	0	32
13 Innføring i EDB – førstegangs innblikk i EDB.	19	5	7	1	32
14 Norsk korrespondanse.	18	4	8	2	32
15 Praktisk norsk	20	7	3	2	32
16 Nynorsk.	26	4	1	1	32
17 Maskinskrivning – undervianing pr. kassett, i arbeidstiden.	24	4	2	2	32

Har du tro på noen av de nevnte kursformer?		God tro	Mindre god tro	Ikke tro
a.	Selvstudium etter kursplan fra brevkole med anledning til å bruke 4 timer av arbeidstiden pr. mnd.	9	10	6
b.	Studiegrupper – samme vilkår som ovenfor.	13	11	2
c.	Selvstyrte studiegrupper. Lokale krefter eller folk utenfra styrer gruppen. Den behandler emnet med innledninger, diskusjoner og oppgaver. Antall møter og antall deltakere bestemmes av stoffmengden.	14	13	0
d.	Forelesninger av lokale eller utenforstående krefter, anledning til spørsmål. Eventuelt gruppeoppgaver.	18	7	1

### FORTSETTELSE FRA SIDE 32

møtene på Vestlandet og han understreket betydningen av å samles på denne måten for å drøfte felles problemer. Han takket kontaktutvalget for det arbeid som var lagt ned og roste den aktiviteten de hadde lagt for dagen.

Det var dans etterpå – selvsagt, man også det hyggelige samværet ved slike anledninger er med til å skape kontakter. En blir bedre kjent med kollegaene, omgangsformen blir friere – alt sammen viktige forutsetninger for et godt samarbeid i tiden fremover.

### FORTSETTELSE FRA SIDE 30

overkant av hva det burde være i forhold til vegens bæreevne. Skal vi kunne gjennomføre dette er det av største betydning at de fastsatte bruksklasser ikke overskrides.

Det er jo å håpe at brukerne vil forstå dette og samarbeide med vegvesenet og da spesielt vektkontrollørene, til nytte for samtlige brukere av vegene våre. De som av hensyn til egen fortjeneste bevisst kjører med overlaster skulle det ikke være noen grunn til å synes synd på, selv om overlasteringsgebyret skulle svi hardt.

C. D.



# tillits- mannens spalte

Høsten er kommet, og med den begynner kursvirksomheten for alvor igjen.

Avdeling 18 av Norsk Arbeidsmandsforbund har allerede holdt et helgekurs på Sauda Fjordhotell for klubbformenn og studietillitsmenn. Den ene dagen gikk med til gjennomgåelse av AOF og forbundets kurstilbud for høsten 1976. Den andre dagen var avsatt til gjennomgåelse av den nye Verne- og miljøloven som er på trappene. Kurset var meget utbytterikt etter de 22 deltakeres utsagn. Skåret i gleden er at noen av våre valgte førstehjelpere og tillitsmenn en-

kelte ganger har litt lett for å si at det ikke passer når de en sjelden gang blir innkalt til kurs. Å si ja til et valg forplikter så meget at da bør vi møte, selv om det går litt på vår fritid. At enkelte har gyldig grunn for å si nei, skal og vil vi også akseptere, for passer det ikke den ene gangen, så kommer de gjerne en annen gang.

Fra 15. oktober er det påny vinterarbeidstid igjen, og i denne mørketiden er det spesielt viktig at vi alle nøye følger de oppsatte arbeidstider og spisepauser. Vi må alle på vår kant utnytte dagslyset maksimalt for å få mest mulig ut av de midlene vi er satt til å forvalte. Fra ledelsen får vi med jevne mellomrom høre at det på enkelte av våre arbeidsplasser slurves en del med de oppsatte arbeidstider og spisepauser, og dette er meget beklagelig. Dette hører heldigvis til sjeldenhetene, men det er likevel min plikt som hovedtillitsmann å minne om de forpliktelser som ligger innebygget i avtalen for vegarbeiderne på dette punkt.

I oktober vil alle tillitsmenn bli innkalt til en gjennomgåelse og fortolkning av den nye overenskomsten sammen med folk fra Vegdirektoratet og Norsk Arbeidsmandsforbund. Innkallelse til dette møte blir sendt ut senere, og da bør alle det gjelder møte opp.

Sommertiden i vegarbeidsdriften begynner allerede 1. mars igjen, så vi har da noe å se frem til likevel.

M. Wiik

# Velkommen i Vegvesenet

Vi har freista å få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet i Rogaland i tida 1. juni–1. september. Er det nokon som mangler, seier vi oss leie for det, og bed om å få opplysningane til neste nummer av »Ryggjavegen.»



## ARBEIDSDRIFTEN:

Kornelius Åsland, anl.arb. Vindsvik–Nesvik, begynt mai 1976.

Per Bastlid, anl.arb. Vindsvik–Nesvik, begynt mai 1976.

Tønnes Frøiland, opps.m.ass. Vindsvik–Nesvik, begynt 1. juli 1976.

Helge Bakka, oppsynsmannsass. Vadla–Indre Eiane, begynt 1.9.76.

Arvid Eide, oppsynsmannsass. Dirdal vegstasjon, begynt 1.9.76.

## KONTORET:

Brit Marie Eilertsen, bud, Eksp. arkiv, begynt 30.8.76.



## VI TAKKER FOR INNSATSEN!

I tida 1. juni–1. september 1976 er desse gått ut av aktiv teneste.

Vegvesenet vil takke førebels for innsatsen og ynskje dei mange gode år som pensjonistar!

Arne Andersen, Tasta  
Tore Bamberg, Sandnes  
Sten Litlehei, Moi



## INGENIØR PER ÅRRESTAD HOLE TIL MINNE.

Meldingen om ingeniør Holes tragiske død på Suldalsveganlegget den 10. september rammet som et sjokk blant hans kolleger og arbeidskamerater. Ingen har vært ukjent med at ulike faser av vegarbeid i store deler av vårt land er farlig arbeid. Men en har søkt gardere seg mot ulykker så langt det er mulig med menneskelig makt. Og ulykkestallene har ligget lavt. Desto større var sjokket og følelsen av avmakt da den tragiske melding om ulykken slo ned. Alt arbeidet ved vegkontoret og ved Suldalsveganlegget ble straks stanset for dagen.

Per Årrestad Hole ble ansatt som ingeniør fra 1.9.74 og arbeidet ved planavdelingen. Han var bare 26 år gammel og var ved starten av sin livsbane. Han hadde likevel klart å markere seg som en dyktig fagmann, både ved markarbeid og ved kontorbehandling av plansaker. Han var grei å samarbeide med, var åpen og omgjengelig av vesen og vek aldri unna for å ta et tak. Han er dypt savnet både i den arbeidsgjeng han tilhørte og blandt kontorets arbeidskamerater ellers.

Ingeniør Hole falt på sin post i byggende arbeid i landets tjeneste.

Vi lysør fred over hans minne.



Til »Ryggjavegen»

#### OM HJELPSOMHET.

Det er vel utom det vanlege, at vegvesenet får takke -brev. Men nå har det altså hendt.

Eg legg ved kopi av brev frå ein pensjonert hytte-eigar i Strand.

Vegskrape-mannens prisverdige innsats er i alle fall ikkje undervudert. Vi kan ikkje la vere å ta imot desse velmeinte takksame ord, men å sende rekning for 2-3 minutters samaritangjærning mot ein hyggelig pensjonert medborger, vil både vegmester og vegskrapemannen med glede fråfalle.

Tau Vegstasjon, 4. juni 1976

Alfred Rake

Stavanger 31.5.-76

Til Tau Vegstasjon,  
Herr Alfred Rake.

Vedr. hjelp til å lø opp steingjerde i hytte på Strand.

Jeg må få sende en hjertelig takk, først for hyggelig brev, og så for min store glede da jeg kom inn til hytten sist fredag, og fant gjerdet så fint satt i stand.

Men så var det betalingen. Kan jeg be Dem sende regning til meg, så skal pengene bli sendt, enten det skal til vegstasjonen eller til vegskrapemannen.

Med vennlig hilsen  
Esther Grimnes  
Wesselsgt. 25.  
4000 Stavanger

#### EN GOD HISTORIE.

Å, nei, ikke denne gang! Men kanskje DU har en til neste nummer? Alle bidrag mottas med takk!

Redaksjonen.

#### »BREV FRA LESERNE»

Det var en gang, men det er lenge siden det, at vi oppfordret leserne å komme med »skriverier» til »Ryggjavegen». Vi mente det den gang, og vi mener det nå også — en levende avis trenger innlegg fra leserne! Ikke si at du ikke kan skrive. Skriv som du kan! Redaksjonen kan godt »pynte på det». Hovedsaken er at vi får din mening, din endring, eller din glede på trykk. Ikke noe er for smått, ikke noe er for stort. KOM IGJEN!

Redaksjonen.

## runde tall\*

60 ÅR.	
Knut Driftland	28.11.16
Peter Mo Eik	17.12.16

50 ÅR.	
Eyolf Andersen	15.12.26





# RANDØY BRU ENNO EIN GONG

Diverre kom prologen frå Arne Hetlelid for seint til at vi fekk han med i forrige nummer av avisa. Vi tykkjer han er så fin at vi har lyst til å gjera han kjend for fleire enn berre dei som var på opninga av brua.

Herre Konge, Fylkesmann, Godt folk.

Først vil me så gjerne av hjarta  
Kvar eiaste Hjelmelandsbu  
få ønskja Dykker Majestet velkommen  
til opning av Randøy-bru.

Me lenge har venta på høve  
til å innby vår konge og drott.  
Og endeleg kom så dagen –  
me spurde, fekk ja frå vårt slott.

På ein barndomsdraum har me bore –  
den gjekk ut på Kongen å sjå.  
Lang har den tida vore  
for oss som er eldre nå.

Me har sett Dykkar Majestet i blad og i bøker  
og på fjernsyn me også Dykk ser.  
Men det er ikkje det same  
som å ha Dykk mellom oss her.

At me er stolte og glad  
det trur eg alle forstår  
for det er då den første gongen  
vår Konge mellom oss går.

Mange har rike minne  
frå tidlegare dager og år.  
Men denne dagen, Kong Olav,  
sin eigen solglans den får.

Når soga ein dag skal skrivast  
om Hjelmeland til denne tid.  
Då vert denne dagen den største  
og det vil den alltid bli.

Velkommen ellers til alle  
som vil vera med oss i dag  
frå dykk som nå er blitt gamle  
til borna med norske flagg.

Med lovar skal landet byggjast.  
slik står det og det er vel så.  
Men også med vegar og bruer  
byggjer ein landet nå.

Før var det eit sund som var skille  
millom Randøy og det faste land.  
Det som i dag er i vegen  
er berre eit silkeband.

Det bandet vil kongen fjerna  
det ligg i vår konges natur  
å ta burt alt som vil stengja  
millom dei som i Noreg bur.

Arne Hetlelid.

# VEGCUPEN

Den årlige sluttturneringen i vegvesenet fotballturnering var denne gang lagt til Trondheim. Før vi kom så langt måtte vi imidlertid gjennom noen innledende kamper. I 1. runde var vår motstander Vest-Agder, og kampen skulle avvikles i Kvinesdal. Kampen ble langt lettere enn vi hadde tenkt oss på forhånd, og vi reiste tilbake til Stavanger med en solid 4-0 seier i bakklommen.

I 2. runde ble vi satt opp mot Sogn og Fjordane som vi ikke hadde møtt før i fotballcupen. For at Sogningene ikke skulle få alt for lang reise, ble det avtalt at kampen skulle spilles i Etne. Etnebanen viste seg å passe utmerket for vårt lag, og Sogningene ble sendt hjem med et 0-3 tap til å gruble over til neste sesong.

I den 3. kvalifiseringsrunde fikk Rogaland »walk over», d.v.s. vi slapp å spille flere kamper, og dermed var det bare å stemme i kampsangen: »Trondheim, here we come!»

Reisemåten vakte en del diskusjon, men til sist ble det bestemt å reise på god gammel måte med buss og med Kalle som sjåfør. Denne gangen var reisen imidlertid så lang at han fant det best å ta med en ekstra sjåfør, nemlig Sigurd, bror til kona til Kalle. Vi tok farvel med Stavanger på ettermiddagen torsdag den 20. august med 33 deltakere i bussen, iberegnet stort og smått. Først gikk turen med ferja til Skudenes-havn, og så satte vi igang på vårt 170 mil lange landsveisritt (tur-retur.)

Den første kvelden overnattet vi på en campingplass, i Øvre Eidfjord. Morgenen etter startet vi grytidlig på ferden

videre mot Trondheim. Turen gikk opp Målbødalen, over fjellet til Geilo og frem til Gol, hvor vi hadde en kort rast. Vi hadde så en fantastisk overfart over Valdresflya, videre fram til Otta og deretter langs E-6 fram til Dombås hvor vi spiste middag. Så var det bare ca. 3 timers kjøring til vi var fremme i Trondheim, nærmere bestemt på Esso Motor Hotell der vi skulle innkvarteres. Her ble vi stormende mottatt av to utvandrerfamilier fra Stavanger som hadde slått seg ned her opp i ødemarken, nemlig oppsynsmann J. Pettersen med madam og sønn, og nygifte Olga med sin like nygifte mann.

Denne kvelden benyttet en del av deltakerne til å lade opp foran morgendagens kamper med besøk på nattklubb. Et slikt opplegg skal vistnok George Best ha benyttet seg flittig av i sine glansdager. Våre spillere, som jo er amatører, hadde imidlertid problemer med denne form for oppladning skulle det senere vise seg.

Lørdagen opprant med strålende vær. Kampene skulle avvikles på Vikhammer, ca. 15 km. nord for Trondheim. De deltagende lag var Sør-Trøndelag (arrangør) Troms, Akershus og Rogaland. Trekningen ga følgende utfall:

Troms—Akershus  
Sør-Trøndelag—Rogaland

Troms hadde et temmelig stritt program bak seg med bl.a. kvalifiseringskamp mot Nord-Trøndelag dagen før. Det viste seg derfor at de brave Troms-



## VEGVESENETS FOTBALLHELTER



Vinnere av Kryssord nr. 2/76 ble  
**1. Premie Gudrun Haraldseide, Rs.**  
**2. Premie Marit Th. Olsen, Eksp.**

## LØSNING PÅ X-ORD NR. 2/76.

### HØRT PÅ SU.

Under saken om vernesko kom det følgende hjertesukk fra personalkonsulent Hole: »Det er så mange saker vi steller med og de er ofte flettet inn i andres gjøremål. Det er ikke til å unngå at vi trækker – og trækkes på tærne, til dels kraftig. Var det en ide å foreslå ordning- en med vernesko utvidet noe?»

S	U	L	D	A	L	S	V	E	G	E	N
F	A	R	L	I	G	N	A	T	O		
L	I	G	A	I	A	L	S	K	U	T	E
A	N	E	M	O	N	E	E	L	E	N	
S	R	A	D	I	K	A	L	R			
T	A	T	I	T	A	L	T	I	A		
E	D	V	I	N	E	V	A	N			
B	E	K	K	S	L	I	T	E	N		
I	L	K	R	O	K	S	A	V	E		
L	I	M	A	D	A	M	E	T			
E	G	O	R	E	P	A	R	E	R	T	
R	A	B	B	E	L	S	I	L	E		

høvdinger hadde lite å stille opp mot Akershus som til sist vant klart 3-0.

I den andre kampen hadde noen av våre spillere en del problemer med å komme igang. Imidlertid sørget Eyvind Danielsen for at vi fikk nettkjenning omtrent midt i første omgang. Dette ga oss et bedre tak på kampen, og vi rodde det hele i land med en knapp, men fortjent 1-0 seier.

Siden vi spilte i den siste av semifinale-kampene, fikk våre spillere bare en snau halvtimes pause før finalen. Dette skulle vise seg å bli skjebnesvangert. Akershus kom best igang og tok ledelsen 1-0 i 1. omgang. Like etter sidebytte økte de til 2-0, og stemningen blant Rogalandsgjengen på sidelinjen ble etter dette noe panisk. Imidlertid kom våre gutter tilbake, og da Strøm reduserte til 1-2, ble det igjen spenning. I sluttminuttene var våre nære på å utligne, men Akershus red det hele av og kunne gå av banen som årets vegcupmester etter å ha slått Rogaland 2-1 i finalen. Seieren var fortjent nok, men skuffelsen hos Rogalendingene var allikevel påtakelig. Heller ikke denne gangen skulle det lykkes oss å vinne etter at vi har vært med i samtlige sluttspill siden 1970.

Om kvelden var det så bankett med premieutdeling. Maten var utmerket, men forøvrig kom ikke arrangementet opp mot de siste to års festligheter. Forøvrig sto Rogalendingene for de fleste av kveldens muntre innslag, og vi tillater oss derfor å hevde at vi i allefall vant festen. Festlighetene ble avsluttet med karjoltur, allsang og oppgjør på kamerset.

Tilbaketuren på søndag bør vel helst forbigås i taushet, da det heller var en laber stemning i bussen. Det ble bestemt at vi skulle kjøre i ett hele natt til mandag, slik at vi i henhold til avtalen var fremme i Stavanger ved kontortidens begynnelse mandag morgen. Dette opplegget klarte vi å holde, men det er grunn til å tro at arbeidsinnsatsen hos Trondheimsturistene var minimal denne dagen.

Etter de erfaringer som ble gjort på denne turen, vil det neste gang trolig bli aktuelt å sette en nedre aldersgrense for turdeltakerne.

H. F.





# IDRETTLAGET

Vi er inne i et aktivt år for idrettslaget, og denne aktiviten vil forhåpentlig være ved utover høsten og vinteren. Av det som kommer til å skje utover kan nevnes følgende:

Fotballen er inne i en god periode. 1. laget leder sin pulje i andre divisjon, mens 2. laget ligger omtrent midt i tabellen i 5. divisjon. Det er hard kamp om å komme inn på de to lagene. Det går vel ikke mange årene før vi må til med et 3. lag. Forøvrig har vi nettopp vært i Trondheim i forbindelse med årets vegcup, men derom handler det et annet sted i avisen.

Håndballen starter opp i høst. Her stiller vi med et herrelag, men damelaget måtte dessverre gå ut på grunn av manglende opplutning.

Orienteringsgruppen vår er liten, men aktiv. Jeg vil med dette anbefale flest mulig å drive denne fine idretten. Ved stevner i kretsen er det egen klasse for nybegynnere, så det har ikke noe å bety om en ikke har prøvd seg før.

Når det gjelder bordtennis, har vi som kjent mulighet for å drive i kjelleren i posthuset. En håper i løpet av høsten eller vinteren å få til en liten bordtennisturnering for vegvesenet basert på en såkalt rangeringsliste. Ellers blir det arrangert bordtennisturnering i kretsen.

Miniaturskyting er en ny idrettsgren for oss som vi håper vil få bra opplutning. Sammen med posten har vi fått en egen bane i bomberommet i posthuskjelleren. Vi har for tiden tre geværer til disposisjon. Det vil bli fastsatt en kveld i uken da de som vil kan få anled-

ning til å trene opp ferdigheten eller skyte for moro.

Vi håper også i år å få til et opplegg for dem som ønsker å ta idrettsmerket. En vil sende rundskriv om dette senere.



Ellers regner vi med å komme i gang med innendørstreningen i oktober/november. Vi har ennå ikke fått beskjed fra kommunen om lokaler, så detaljer må utstå til senere. Vi håper på bedre opplutning enn i fjor og vil henstille til flest mulig å slutte opp.

P. K.

# GANG- OG SYKKELVEGPROSJEKT I 1976.

I Ryggjavegen nr. 1/76 gjorde overingeniør Mork greie for Stortingsmelding nr. 83. I meldinga peikar ein på det store behovet som det er for gang- og sykkelvegar. Staten må leggja særleg vekt på å løysa dei problema gang- og sykkeltrafikken har på vegane våre.

Overing. Mork har saman med avd. ing. Per Kydland laga ei oversikt over det som går føre seg på dette feltet i fylket.

## GANG- OG SYKKELVEGPROSJEKT I 1976.

Følgende prosjekt er anten under arbeid, vil bli påbegynte eller under planlegging i 1976.

### RV. 44.

1. Gang- og sykkelveg gjennom Hauge sentrum. Her fylgjer ein det gamle industrisporet til Titania. Ein tar sikte på å få arbeidet utført i haust. Lengde ca. 2 km.

### RV. 44.

2. Gjennom Hellvik skal for det meste eksisterende vegar nyttast. Svart dekke vil bli lagt i haust. Lengde ca. 1.800 m.

### RV. 44.

3. Ved Storhaug gamle skule i Klepp er ein undergang under bygging.

### RV. 44.

4. Sør for Ganddal sentrum er ein i god gjenge med opparbeiding av

gang- og sykkelveg. Arbeidet ventar ein å bli ferdig med i sumar. Lengde ca. 0,8 km.

### RV. 44.

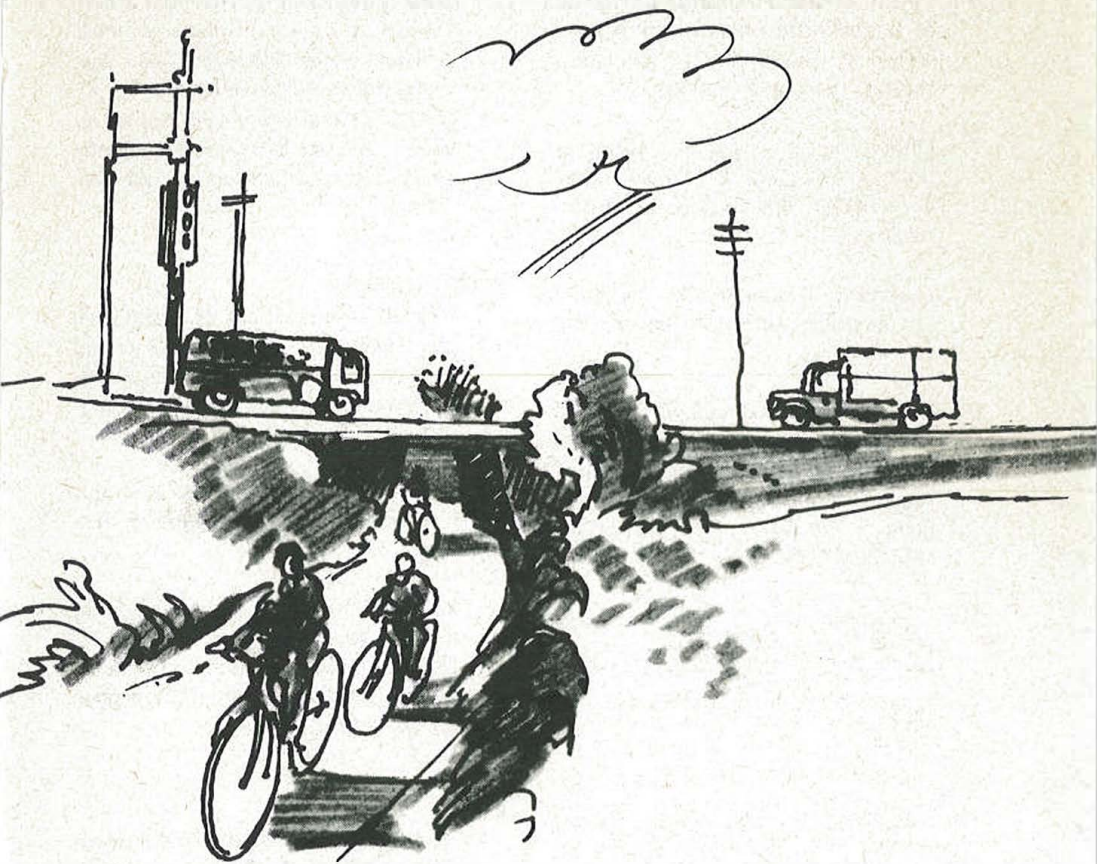
5. Opparbeiding av gang- og sykkelvegar gjennom Hillevåg er under anlegg. Ein ventar at arbeidet blir ferdig i sumar. Dette er for det meste tosidig gang- og sykkelveg. Total lengde 2 x 1 km.

### RV. 44.

I tillegg til dei arbeida som ein reknar med å få gjort ferdig i år, er følgjande prosjekt under planlegging.

1. Sirevåg—Ogna. Her har ein under planlegging ein ca. 1,4 km. lang gang—sykkelveg. Her arbeider ein med fleire alternativ.
2. Frå krysset rv. 44 x 504 og sør over til Madland er og under planlegging ein ca. 1,0 km. lang gang—sykkelveg. I tillegg blir det undergang under riksveg 44 like sør for rv. 504.
3. Ved Vigrekrossen er ein undergang under rv. 44 under planlegging.
4. Gang- og sykkelvegen som i dag går frå Høyland skule og sørover til Søyland planlegg ein å føra vidare sørover til fv. 160 inn til Næbbø sentrum. Lengde ca. 0,8 km.
5. Frå Høyland skule og nordover til fv. 166 (vegen til Rimestad) har ein også stukke vegen i marka.





Lengde ca. 1,6 km. Her vil det også bli en undergang.

6. På strekninga Ree—Bryne ligg det føre godkjente planar. Grunnspørsmålet er ikkje løyst. (Avventar skjønn) Lengde ca. 1,0 km.
7. Undergang ved Tu skule i Klepp er under planlegging. Ein håpar her på at arbeidet skal kunne utførast i haust.
8. Gjennom Kleppekrossen arbeidar ein med ein trafikksikringsplan for rv. 44.
9. Frå Meland (Storhaug) og nordover til Figgjo-elva har ein også stukke gang- og sykkelveg. Lengde 2,7 km. Planen vil også omfatte ein undergang i nærleiken av jordbrukskulen på Øksnevad.
10. I Stavanger er det ferdig utarbeidd planer for undergang under rv. 44 ved Lyngnesvegen (Vaulen). Grunnspørsmålet er ikkje løyst. (Avventar skjønn.)

#### E 18

1. Ved Vikeså sentrum vil det i løpet av året bli bygd ein undergang under riksvegen.
2. I Meierikrysset på Ålgård er grunnspørsmålet løyst, og arbeidet vil bli utført i år — undergang pluss kanalisering av krysset E 18 x RV. 506.

3. På heile strekninga mellom Ålgård og Austrått (Sandnes) er det utarbeidd ferdige planer for ca. 10 km gang- og sykkelveg. Arbeidet vil bli starta opp i sumar. I planane inngår 3 fotgjengarunderganger. Når heile strekninga mellom Sandnes og Ålgård er ferdigbygd vil ein her ha eit vil ein her ha eit samanhengjande gang- og sykkelvegdrag på ca. 14 km.

#### E 18 Planlegging:

I løpet av året vil ein gå i gang med planlegging av gang- og sykkelveg mellom Helleland skule og Svalestad bru (Helleland sentrum). Lengde ca. 0,7 km.

Ved Austrått i Sandnes skal ein planleggja ein undergang under riksvegen.

I forbindelse med vidare planlegging av ny E 18 (Motorvegen) vil det bli tatt med ein del gang- og sykkelveg, pluss eit par underganger (Nesbuvegen.)

#### E 76.

Ved Dalen skule like aust for Hagesund sentrum pågår bygging av gang- og sykkelveg. Inklusive ein undergang. Lengde ca. 400 m.

For tida planlegg ein å føra gang- og sykkelveg i Førresbotn vidare vestover. Lengde ca. 0,2 km.



RV 13.

Mellom Torgerkrossen og Kvam har ein ferdig utarbeidd planar. Arbeidet vil bli utført i år. Lengde ca. 500 m.

RV. 14.

I Stavanger vil det i år bli bygd gang- og sykkelveg mellom Esbjerg gata og Fredtunveien. Lengde ca. 0,4 km.

Vidare er det ferdige planer for gang- og sykkelveg mellom Eskelandsvegen og Høyekrysset. Grunnen er ordna, men Stavanger kommune skal på den nordre delen bygga vassledning. Det er framleis noe usikkert om kommunen får gjort dette i år. Dersom så ikkje er tilfelle, vil heller ikkje gang- og sykkelvegen bli bygd dette året. Lengde 1,1 km.

På rv. 14 i Randaberg vil eksisterende gang- og sykkelveg bli forlenga sørover forbi Randaberg Sveiseindustri. Lengde ca. 0,3 km.

På rv. 14 i Randaberg er det under planlegging gang- og sykkelveg på strekningen Stavanger grense og nordover til Randaberg Sveiseindustri. Lengde ca. 1,0 km.

Vidare i Randaberg vart slik veg planlagt frå sentrum til idrottsplassen. Lengde ca. 0,8 km.

Dei største planleggingsarbeida foregår i mellomtida på Karmøy. Mellom Hemnes og Ådland er konsulentfirma i gang med detaljplanlegging av en 4,5 km. gang- og sykkelveg, inklusive ein undergang.

Mellom Ådland og Åkra er planene praktisk talt ferdige for ca. 2,0 km. gang- og sykkelveg, og mellom Klubben til Eide er det same tilfelle for ca. 1,0 km. gang- og sykkelveg.

Utanom dette pågår det trafiksikringsarbeid i Karmsundgata i Haugesund.

RV. 45.

Ved Oltedal er planar og grunn i orden for ca. 0,6 km. gang- og sykkelveg. Arbeidet vil bli utført i år.

RV. 46.

Ved Kariåsen (Suldalsøen) er det ferdige planar, og Suldal kommune vil her setja arbeidet ut på tilbod slik at arbeidet kan bli påbegynt i år. Lengde ca. 1,6 km., pluss 2 underganger.

RV. 503.

Her har planane vore klare i lengre tid, men grunnspørsmålet har ikkje blitt løyst. Det ser i mellomtida ut til at dette kan ordna seg med det første. Lengde ca. 1,1 km.

RV. 504.

I Varhaug sentrum er det ferdige planar og ein reknar med at arbeidet vil bli utført i år. Lengde ca. 0,6 km.

RV. 505.

Frå Ganddal sentrum og sørover til Kvål er det ferdige planar. Grunnspørsmålet er løyst for dei fleste grunneigarane sitt vedkomande. Lengde ca. 0,3 km. Arbeidet vil bli utført i år.

RV. 509.

Ved Sola skule er gang- og sykkelveg inklusive ein undergang under opparbeiding. Arbeidet vil bli gjort ferdig i løpet av sumaren. Lengde ca. 0,8 km.

Frå Hagakrossen og nordover til Hafrsfjord bru er planane klare for gang- og sykkelveg. Kommunen arbeider for tida med grunnspørsmålet. Lengde ca. 2,2 km.

I samband med ombygging av rv. 509 i Stavanger vert det også bygd gang- og sykkelveg, inklusive 2 (event. 3) underganger. Lengde ca. 2,0 km.

På rv. 509 er det ferdige planer mellom Hagakrossen og Hamravende. Grunnspørsmålet er ikkje løyst. Lengde ca. 1,7 km. I desse planane inngår også ein undergang ved Hagakrossen.

I Sandnes kommune er det på rv. 509 mellom Stangeland og Soma utarbeidd »hovedplan» for gang- og sykkelveg. Lengde ca. 2,0 km., pluss 2 underganger.

RV. 510.

I samband med ombygging av riksvegen i Madlakrossen vert det og bygd ca. 0,5 km. gang- og sykkelveg, inklusiv ein undergang. Ein reknar med å avslutta arbeidet ved årsskiftet.

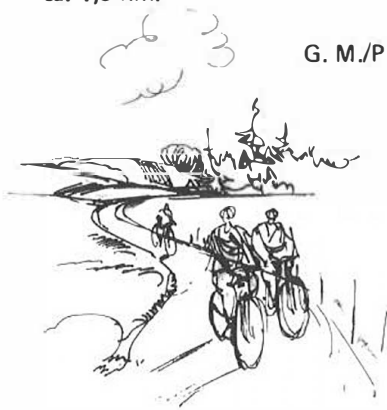
På rv. 510 er det vidare under planlegging gang- og sykkelveg ved Dysjaland. Lengde ca. 0,3 km.

Vidare nordover pågår planlegging mellom Sandekrossen og Røyneberg. Lengde ca. 0,4 km. Inklusiv ein undergang.

RV. 511.

I Kopervik arbeidar konsulent med planar for gang- og sykkelveg fra Eide til Kopervik sentrum. Lengde ca. 1,0 km.

G. M./P. K.





# HÅNDHOLDTE BOREMASKINER – »LIKFIGRE».

Under verneuken i Sauda spurte verneombudene om en kunne motvirke såkalte »likfingre» ved å øke frekvensen og minske slaglengden på boremaskiner.

Svaret tyder på at det motsatte er tilfelle, lav slagfrekvens og lang slaglengde er å foretrekke for å forebygge Raynards sykdom.

Det er lite vi kan oppnå med endringer på dagens utstyr. Løsningen ligger i riktig bruk av utstyret og personlig verneutstyr, da kan sykdommen forebygges.

Saken er forelagt Direktoratet for Statens arbeidstilsyn og for Atlas Copco A/S. Etter deres uttalelse er det lite man kan gjøre på dette område. Med de slagfrekvenser man får på håndholdte bergboremaskiner idag – mellom 2 og 3000 slag pr. minutt – har variasjoner innenfor dette område ingen praktisk betydning for rekylen, som synes å være den egentlige årsak til dette problemet.

Når en konstruerer en håndholdt boremaskin er en interessert i å få så stort slagvolum som mulig for å oppnå størst mulig kapasitet. Denne kapasitet er i første rekke avhengig av slagenergien pr. slag. Slagenergien øker med økende slagvolum.

Trykkluften inne i sylindern virker både på stemplet og på sylindertoppen. Trykken mot sylindertoppen lager rekyl og denne motvirkes av maskinens vekt. En kan derfor ikke øke slagvolumet uten samtidig å ta hensyn til vekten av maskinen.

Rekylen blir sterkere når flaten trykkes mot blir større, dvs. ved øk-

ende sylinderdiameter. Ut fra dette er en maskin med lang slaglengde og liten diameter å foretrekke med hensyn til rekylvirkning. Rekylvirkningen er også avhengig av slagfrekvensen.

Vi har lagt oss på et nivå i dag hvor alle disse forhold er avveiet og de økonomiske sidene er tatt i betraktning. Dette har ført til et frekvensnivå og en slagkraft som gjør at en bør bruke pallmatere og borlodd. Det er også viktig å holde redskapen i god stand ved å være særs nøye med slitasje i sylindere og stempel.

## VIKTIG Å HOLDE VARMEN.

Karakteristisk for anfall av hvite fingre er: Etter å ha vært utsatt for kulde –



spesielt fuktig kulde — blir fingrene i kortere eller lengre tid hvite og delvis følelseløse, etterfulgt av rødme og smerter når de blir varme igjen.

Når det gjelder årsaken til denne sykdom mener de fleste forskere at på grunn av vibrasjonene blir de fine nerveendene til blodkarene angrepet, og dette forårsaker forsnævring i pulsårene under anfall av hvite fingre.

Har en operatør pådratt seg sykdommen, er det viktig at hele kroppen holdes varm under arbeidsdagen. Kulde utløser og holder vedlike anfall av forsnævring av pulsårene i en hånd hvor nerveendene allerede er skadet. Blodgjennomstrømmingen i hendene er i høy grad bestemt av kroppens varmembalanse. Er man behagelig varm, er blodgjennomstrømmingen i fingrene mange ganger større enn når man fryser, og en mener at den gode sirkulasjonen reduserer risikoen for vibrasjonsskader.

For å redusere skadevirkningene kan en bruke arbeidshansker med innlagte puter for å minske vibrasjonene. Dess hardere man holder rundt maskinen desto større blir trykket i fingrene og håndens bløtdeler, noe som vil øke vibrasjonens styrke.

Selv om det er forbundet med ganske store vanskeligheter, er det spørsmål om det vil hjelpe en del at borerer periodevis får skifte over til annet arbeid. Hvor lang tid disse perioder skulle strekke seg over er noe en må søke å finne en løsning på i et fornuftig samarbeid.

J. H.





# SAMARBEID MELLOM NABOER

På et ganske tidlig tidspunkt ble det innledet samarbeid mellom Statskraftverkene og Vegvesenet i forbindelse med felles interesser omkring Suldalsvegen. Således ble det inngått avtale om forskotteringsmidler fra Statskraftverkene for bygging av Solheimsvik-Våge.

Forskotteringsavtalen hadde avgjørende betydning for tracevalget mellom Djupevik og Våge, og førte til at Suldalsvegen ble ført gjennom tunnel til Hylen for å gi Statskraftverkene transportmulighet mellom sjøen og anleggsområdene i Suldal.

Tracevalget for Hylstunnelen, omtrent midt gjennom det fjellpartiet som skal gi plass for Hylen Kraftverk, førte til ideen om adkomst til tilløpstunnelen for Hylen Kraftverk via et tverrslag drevet fra vegtunnelen. Ingen løsning kunne være enklere enn at vegvesenet etter gjennomslag i Hylstunnelen påtok seg driften av tverrslaget for NVE. Veganlegget lå ved gjennomslaget noe etter planen hva forberedelser til ny tunneldrift angår, slik at det ikke var kraft til oppstartning av tunnelen i Indrevik. Tverrslagsdriften gir derfor god anledning til utnytting av utstyr og mannskap, samtidig som uttellingen av driftsmidlene til veganlegget blir vesentlig redusert, noe som kommer framdriften i åpen skjæring til gode. Tverrslaget er ca. 340 m. langt med et tverrsnitt på vel 40 m.2 og har 3 store møtenisjer på hver 15 m. lengde. Tverrsnittet i nisjene er ca. 60 m.2.

I tillegg til tverrslaget har veganlegget tatt på seg driften av første del, ca. 40 m lengde, av en 25 m.2 adkomsttunnel

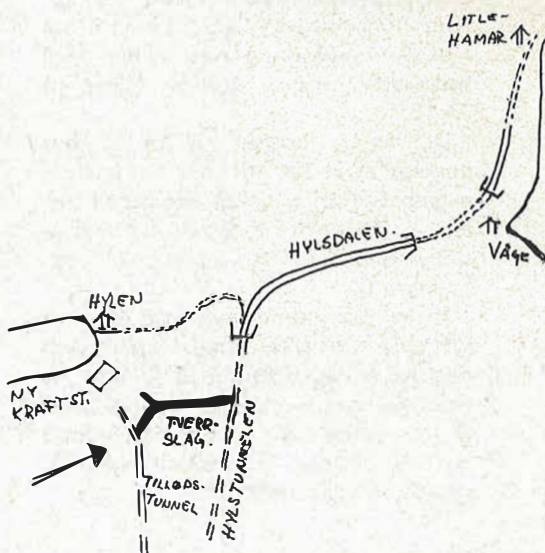
til hulene i fordelingsbassenget. (se fig.)

Vårt oppdrag for NVE vil være avsluttet til sommerferien, og NVE vil gå på driften av tilløpstunnelen etter ferien.

Alle masser fra tilløpstunnelen og fordelingsbassenget, i alt 350.000 fm<sup>3</sup>, vil bli kjørt ut gjennom tverrslaget og videre gjennom vegtunnelen ut i Hylsdalen. Ca. 40.000 fm<sup>3</sup> vil bli benyttet til komplettering av riksveganlegget gjennom Hylsdalen, samtidig som en diskuterer muligheten av å benytte en god del masser, muligens omlag 200.000 fm<sup>3</sup>, fra Hylen Kraftverk til vegfylling mellom Våge og Litlehamar der en flytting av veglinjen ser ut til å gi en vesentlig reduksjon i sprengningsvolumet på veganlegget, mens NVE får redusert problemet med plassering av tippemasse.

Ellers vil samarbeidet i 1976-77 også omfatte driften av to korte vegtunnel-

*Forts. s. 35*



# NYTT DRIFTSOPPLEGG PÅ RV. 13

– Vi vil ikke tilbake til vanlig drift, konstaterer ingeniør Kleven etter vellykket forsøk med tunnelrigg i halvskjæring. Systemet er sårbart, men byr på mange fordeler, også kostnadmessig.

Gode muligheter til ytterligere forbedringer og kostnadsreduksjoner gjør at driften skal fortsette, i alle fall så lenge riggen ikke er disponert til tunneldriving.

En merker det allerede på vegen innover mot arbeidsstedet. I stedet for de vertikale hullpipene som vi vanligvis finner i fjellveggen, finner vi dem her horisontale – ofte spredt i en vifteform.

– Det kommer av at vi bruker tunnelrigg som den maskinen som tar ut fjell, sier anleggsbestyrer Kleven.

– Vi bruker vanlig liggerboring, men oppover i høyden må vi vifte boringen for å nå opp.

Vi hadde diskutert dette opplegget med driftsplananleggerne en tid da entreboms tunnelrigg ble ledig. For å prøve teorien i praksis og med tanke på å sysselsette riggen, satte vi igang på rv. 13.

Det er en forutsetning for et slikt opplegg at vi har transportveg mellom angrepspunktene. Langs den gamle vegen har vi hatt fra 4 og opp til 10 slike steder samtidig. Det viser seg at vi bør ha minst 6.

Vi har lagt opp rørgate med uttak av luft over hvert arbeidssted. Riggen borer en salve ferdig og flytter så til neste. Av praktiske grunner hopper vi over hvert andre angrepspunkt, slik at riggen alltid borer alle salvene i kjøreretningen før den snur og går tilbake.

All lading sørger to andre ansatte for, slik at maskinen blir sysselsatt hele tiden med boring. Bortkjøring av masser tar to dumpere seg av, opplasting foregår med Brøyt X 30. I tillegg har vi en hullaster som rydder vegen.

– Dette er et stort og kostbart system. Er det ikke sårbart?

– Det er sårbart og krever nøye oppfølging og kontroll, men vi har god tro på opplegget. Vi slipper maskiner oppå fjellet til rydding, og vi slipper adkomstveger. Det er en grei måte å arbeide på, også fordi alt arbeidet foregår fra vegplanet. Vi slipper klyvingen, unntatt når vi monterer rørgate.

Vi har ikke vannspyling på riggen. Støvsugerne har ikke virket så bra, derfor er det endel støvplager. Dette har gjort det nødvendig med en mann ekstra på stoffen. Den dårlige sikten er uheldig og har nok forårsaket endel borbrekkasjer ved omstilling av bommene. Nå ser det ut til at vi kommer fram til en løsning på støvproblemet. Det er endel detaljer med riggen som også nå blir bedret. Dette fører til et bedre økonomisk resultat enn det vi har.

– Hvordan er økonomien?

– I oppmåling godtar vi nå bare teoretiske masser. Prisen med dette utstyret er 40 kr/m<sup>3</sup>. Dette er i overkant av hva en vanlig beltegående boremaskin koster, men vi har ikke sikre sammenliknbare tall for disse maskinene fordi vi tidligere godtok oppmålte masser. For sprengning med håndholdte maskiner er prisen 46 kr/m<sup>3</sup>.

En skal ha det klart for seg at det er håndholdte maskiner som på denne



*Tunnelrigg i arbeid på Ropeidvegen.*



jobben ville være alternativet til tunnel-riggen. Med 40 kr. kommer vi billigere ut med riggen, og vi mener å være på veg nedover med kostnadene.

Riggen er ikke laget for dette formålet, det teller også kostnadsmessig. Vi har ikke mer luft på den enn at to maskiner kan gå samtidig. Vi operer for det meste i halvskjæring. Kommer vi i gjennomskjæring blir resultatet bedre.

Vi ser det som en fordel at salvene blir lette å håndtere langs den trafikerte vegen. Ut fra miljøhensyn skal vi ta vare på masser, slik at de ikke raserer liene. Steinen knuses fint av sprengstoffet, slik at vi slipper spretting av større stein.

– Du ser altså mange fordeler?

– Vi vil ikke tilbake til konvensjonell drift, men vi vil også prøve å videreutvikle dette opplegget. Det er nødvendig med en fast reparatør på riggen. Vi vil arbeide over et konsentrert område for å spare rørgate og riggekostnader. Sprengningsarbeidene har gått bra og vi har flinke fagfolk.

– Planer videre?

– Vi har laget 2 km i vår og hadde 2 km fra før slik at til ferien ble det olje-gruset 4 km.

Vi regner med å drive med færre maskiner til høsten. Sprengningsarbeidene vil fortsette, men vi vil ta finplaneringen med oss etter hvert, slik at trafikantene blir mindre forstyrret av dårlig vei.

– Det har jo vært en del klager på dette?

– Dette ble etter hvert et ganske drygt parti som var dårlig finplanert og manglet olje-grus. Nå vil vi rette på dette og

legge oss opp noe olje-grus på lager slik at vi har noe å ty til.

Driftsmessig er det heller ikke noen fordel å ha et langt anlegg. Vi kommer i konflikt med oss sjøl om vi skal lage veg eller vedlikeholde det vi har bygget til nå.

– Hva med et samarbeid med vedlikeholdet?

– Det vanlige vedlikeholdet går godt unna. Det er ikke greit for vedlikeholdet å arbeide inne på våre anleggssteder heller. Her får vi prøve så godt vi kan sjøl, – sier Kleven, og vi er sikre på at han klarer det også.



## SALG AV ULOVLIGE BILDELER

begynner å ta overhånd, får vi vite hos bilkontrollen. Det finnes en lov som skal hindre at slikt salg forekommer, det kan nemlig medføre store ulykker når ukurante bildeler blir brukt.

Loven kan være vanskelig å praktisere, også ut fra det faktum at bilkontrollen er meget arbeidsbelastet. Mye av det som selges i dag er så farlig at en finner det påkrevd å drøfte loven og dens juridiske konsekvenser på kontaktmøtet i høst. De bilsakkyndige ønsker å få avklart hvilken rett de har til å gripe inn når ulovligheter oppdages. Stemningen er tydelig for strengere kontroll med dette slaget.



# FYLKESVEGANLEGGET VADLA—INDRE EIANE

Veganlegget strekker seg langs nordsiden av Jøsenfjorden fra dampskipskaia i Vadla mot rv. 13 like nord for Vindsvik. Lengden på vegen vil bli godt og vel 6 km, hvorav de første 3 km fra Vadla til påhugg for den 1.100 m lange Sillafjells-tunnelen, er under arbeid.

Anleggsdriften ble såvidt oppstartet før sommerferien 1975, slik at arbeidet nå har pågått i omlag ett år.

Først gikk man løs på fjellsprenngning fra Vadla, og har tatt grovplanert veg med utover, slik at det i dag er kjørbart ca. 1 1/2 km i forlengelsen av den gamle fylkesvegen til Vadla, en veg som forresten fikk en omfattende ansiktsløftning sist sommer. Samtidig har man tatt seg opp fra sjøen vest for Dalejuvet, ca. 2 1/2 km fra Vadla. Her foregår driften i begge retninger. Et lag driver til møtes med sprengningslaget som kommer fra Vadla, et annet lag er underveis mot påhugget for Sillafjellstunnelen, beliggende ca. 3 km fra utgangspunkt i Vadla.

Planen er at hele strekningen fram til tunnelpåhugget skal være sammenhengende — om enn ikke ferdig bygget — i september i år.

Ledig utstyr for tunneldriften finnes ikke før i mai 1977, og en regner med at driften av den 1.100 m lange tunnelen vil gjøres unna på ca. 1 år — i alle fall fram til sommeren 1978.

Under forutsetningen av at de nødvendige midler skaffes til veie, vil strekningene Indre Eiane—Sillafjellstunnelen være bygget ferdig når tunnelen slår igjenom.

Driftsopplegget for angrepspunktet i Dalejuvet er helt konvensjonelt med

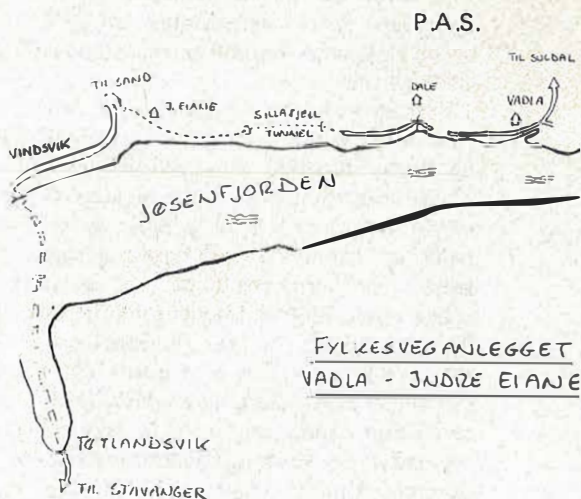
2 1/2" standere boret med beltegående borvogn, lasting med gravemaskin på belter og transport med dumper.

Fra Vadla foregår all sprengning med liggere. Disse bores med leiet NEMEK 2-boms borvogn bemannet med vegvesenets folk.

Terrenget er uhyre bratt, og driftsmetoden med liggere boret fra ferdig vegsål øker arbeidssikkerheten betraktelig. Forutsetningene som ble stillet til opplegget med liggerboring er fullt ut innfridd både økonomisk, teknisk og trivselsmessig.

Anlegget sysselsetter 7 vegarbeidere i fast stilling, et varierende antall korttidsinntatte, samt 5–6 maskinkjørere på leiemaskiner.

Til disposisjon for anleggsdriften finnes for årene 1975 og 1976 7 1/2 mill. kroner, mens anlegget totalt er kalkulert til 18. mill. kroner.



# VERNEOMBUD – HVA ER DET?

**På alle arbeidsplasser som omfattes av arbeidervernloven krever loven at det skal være verneombud (§10), men hva er et verneombud, og hva skal det ha som oppgave?**

Et verneombud er, kort sagt, en av de ansatte på arbeidsplassen som blir valgt av sine arbeidskamerater til å være til-litsmann i vernesaker.

For å få en effektiv vernetjeneste er en avhengig av å ha interesserte og innsatsvillige verneombud, og det er derfor viktig at arbeiderne velger verneombud som vil gå inn for oppgaven i samarbeid med kollegaer og ledelse.

Innsatsviljen og interesse er imidlertid ikke nok. Verneombudene må skoleses for å kunne skjøtte sitt verv på best mulig måte. I første rekke må de få kjennskap til hva vernearbeidet går ut på, hva oppgavene for et verneombud består i og de rettigheter og plikter arbeiderlov-givningen gir.

Vernearbeidet har tidligere stort sett vært konsentrert om å sikre maskiner og andre tekniske innretninger for å hindre arbeidsulykker. Dette er fortsatt meget viktig, men i store deler av arbeidslivet har utviklingen også medført behov for vernearbeid på en rekke andre felter. Verneombudene må læres opp med dette for øye. Opplæringen må derfor ta sikte på å gi informasjon om sikker behandling av kjemiske stoffer, riktig håndtering av gods, verktøy og utstyr for å unngå belastningssykdommer. Det må videre orienteres om hvilken virkning støv, gass, støy, belys-

ning, temperatur m.v. har på arbeidsmiljøet.

I Vegvesenet her i fylket har en hatt en omlegging av verneombudstjenesten i det siste. Fra januar 1973 gikk en over til å dele fylket inn i vernedistrikt og valgte verneombud innen disse distrikt. En mente på denne måten å få en mer effektiv verneombudstjeneste, idet en nå også avsetter tid til inspeksjonsreiser m.v. Etter omleggingen har en også avholdt en rekke arrangementer, møter — kurs for å gi verneombudene en innføring i arbeidsoppgavene deres. Likeledes ble det utarbeidet en instruks for verneombudene. Jeg gjengir, noe forkortet, denne instruksjonen:

## VERNEOMBUDSMANNENS MÅLSETTING:

Verneombudsmannen skal ved samarbeid fremme tiltak som kan forebygge ulykker og helseskader og skape trivsel innen sitt verneområde. For å nå disse mål skal verneombudsmannen:

— gjøre seg kjent med alle verneregler innen vernedistriktet, og gjøre sitt til at alle respekterer og følger disse.

— være et godt eksempel, stimulere interessen for vernearbeidet og ved opplysning få alle til å forstå betydningen av dette arbeidet.

— best mulig ta seg av nyansatte, hjelpe disse til rette og sikre seg at de ikke på grunn av mangelfull instruksjon utsettes for unødige farer.



— gjøre sitt beste for å oppnå orden og renslighet på arbeidsplassen, brakkeforlegninger og hvilebuer.

— hvor verneinnretninger mangler eller er mangelfull, fremme tiltak til forbedringer overfor nærmest overordnet. Dersom dette ikke fører fram skal han henvende seg til vernelederen.

— Medvirke til at varselskilter, verneinnretninger og personlig verneutstyr blir nytt og respektert.

— omgående melde fra om ulykker eller tilløp til ulykker og medvirke ved utredning av årsaksforhold og om mulig fremsette forslag til overordnet om tiltak for å hindre gjentakelser.

— foreta og delta i inspeksjoner innen sitt vernedistrikt.

#### VERNEOMBUDSMANNENS ANSVAR OG MYNDIGHET:

For at verneombudsmannen skal kunne nå sin målsetting, er han gitt følgende ansvarsområder og myndighet:

— han skal ha ansvar for at verneregler er oppslått i alle hvile- og spisebuer, og at rundskriv angående vernetiltak blir gjort kjent blant alle arbeiderne innen sitt distrikt.

— han skal ha ansvar for at mangler på maskiner, annet utstyr, brakker m.v. blir rapportert til vegmester/opsynsmann og verneleder.

— han skal ha ansvar for å påse at farlige arbeidsplasser blir sikret for såvel arbeidere som trafikanter m.v. og straks rapportere dersom sikring ikke blir foretatt etter anmodning til arbeidsleder.

— han skal påse at det alltid finnes tilstrekkelig og riktig verneutstyr og førstehjelpsutstyr på arbeidsstedene.

— han skal kontrollere og underskrive skademeldinger innen sitt distrikt.

— han skal foreta rutinemessig inspeksjon av alle arbeids- og oppholdssteder annenhver måned, og SKRIFTLIG rapportere til vernelederen.

— verneombudet har ingen rett til å iverksette tiltak eller innkjøp av utstyr, men skal anmode sin overordnede om å få det utført samtidig som han rapporterer til vernelederen.

Verneombudsmannen kan ha et uttakkentlig arbeid, det er aldri moro å måtte påpeke uheldige forhold hos andre, men om en ser det i den rette sammenheng, at det er et ledd i et arbeid for å hindre ulykker og helseskader, så vil en tro arbeidet skulle bli mer inspirerende.

En arbeider for stadig større forståelse og samarbeid innen vernetjenesten, og en vil derfor henstille til arbeidslederne og arbeidskameratene om at de tar godt imot verneombudsmannen neste gang han kommer på inspeksjon.

S.M.O.

# VEKTKONTROLLENS ARBEID KAN MÅLES

VI SAKSER.

*Fra »dm», avisen for de bilsakkyndige, har vi sakset nedenstående artikkel skrevet av vegsjef Chester Danielsen.*

**Ikke bare i gebyr til statskassen, men også spart vegslitasje.**

På det årlige kontaktmøte for bilsakkyndigkontorene i Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane avholdt i Bergen 1975, ble det i paneldebatten rettet spørsmål til meg om nytten av det arbeidet vektkontrollørene utfører og om det kan sies å ha noen målbar verdi. Redaktøren har bedt meg om en kommentar til dette spørsmål i D.M. noe jeg gjerne vil gi.

I likhet med andre konstruksjoner er også vegene og bruene dimensjonert for bestemte laster. Blir brukonstruksjonene utsatt for overbelastninger, og spesielt gjentatte overbelastninger, vil dette medføre skader, og i verste fall brudd med katastrofale følger. Ingen veger blir derfor tillatt for høyere bruklasse enn det bruene er dimensjonert for.

Når det gjelder vegoverbygningen har det vært gjort omfattende forsøk på å finne det optimale akseltrykk og det mest kjente er vel AASHO-forsøkene i USA. Et resultat av disse forsøkene var blant annet at en vegg nedbryting delvis er resultat av en utmattingseffekt. Som eksempel kan nevnes at en fant ut at et kjøretøy med 8,2-tonn akseltrykk har samme nedbrytende effekt på vegfundamentet som 8000 personbiler med

0,5-tonn akseltrykk. Et akseltrykk på 10-tonn har samme effekt som 2,5 8-tonn akseltrykk, og et 14-tonn akseltrykk tilsvarer igjen 10 overfarter med 8-tonn akseltrykk. Med andre ord vil f.eks. et vogntog med en aksling som har 14-tonn trykk gi samme belastningseffekt på et vegfundament som 80 000 personbiler.

Ut fra slike beregninger og ut fra den store stigning i vedlikeholdsutgiftene og den økte fare for overbelastning av vegger og bruer er det derfor klart det er av største betydning at overbelastningen av vegnettet må holdes under streng kontroll.

Eksempel på utmattingseffekt av gjentatte overbelastninger, selv om den enkelte overlast ikke alltid er så stor, ser en jo på strekninger utsatt for tung anleggstrafikk, grustransport m.v. mens eksempel på en hurtig nedbrytning får en godt anskueliggjort i teleløsningsperioder hvor vegenes bæreevne er nedsett på grunn av høyt vanninnhold i vegoverbygningen.

En er selvsagt klar over de økonomiske gevinster det er for brukerne å kunne anvende høge aksel- og boggitrykk, samt høge totalvekter på kjøretøyene. Vegvesenet har derfor i de senere år vært aktive med å legge forholdene til rette for tungtrafikken blant annet ved ombygging av bruer.

Her i Rogaland er målsetningen at praktisk talt hele riksvegnettet og ca. 85% av fylkesvegnettet skal kunne tillates for Bk 8 innen utgangen av 1977 selv om vi er på det rene med at det spesielt for fylkesvegnettet er i

*Forts. s. 6*



*E-18 ved Bjerkreim. Stor belastning på veien i teleløsningsperioden fører til at veglegemet presses opp.*



# BILTILSYNETS KONTAKTMØTE

– Beundring, respekt, forundring og litt missunnelse kan være stikkord dersom jeg skal beskrive mine følelser som deltaker på dette møtet.

Disse ordene er vegsjef Danielsens. De beskriver på en utmerket måte hva folk utenfor biltilsynet opplever når de ser med hvilken glød og innsatsvilje de ansatte bruker en ukeslutt for å drøfte sin arbeidssituasjon.

Biltilsynets kontaktutvalg for Vestlandet høster mange lovord for den aktiviteten de legger for dagen. Om det er utvalgets iver som smitter de ansatte i biltilsynet, eller om det er de ansattes helhjertede oppslutning som smitter utvalget, kan vi ikke ta stilling til. I alle fall må årets arrangører kunne si seg tilfreds med både oppslutning og engasjement i de forskjellige aktivitetene.

Møtet ble denne gangen arrangert i Stavanger, nærmere bestemt på Sola Strandhotell den 14. og 15. august. De fleste deltakerne ankom fredag kveld og møtevirksomheten startet opp lørdag med gruppearbeider. Av emnene som ble diskutert nevner vi: Ensartet opplegg for førerprøven, rutiner ved kontroll og godkjenning av kjøretøyer vurdering av forskjellige kontorrutiner, stasjonære vektstasjoner, arbeidsforhold på biltilsynets kontorer, m.v.

Søkelyset ble også rettet mot selve kontaktmøtet idet både resultatet fra kontaktmøtet i 1975 og alternative løsninger for utvalgets virksomhet ble drøftet i et par grupper.

En del av gruppearbeidene ble behand-

let i plenum om søndagen. Det var også et panel bestående av fagfolk fra Vegdirektoratet som redegjorde for det arbeidet som foregår der i tilknytning til biltilsynet. Senere ble vegsjefene konfrontert med en del spørsmål og behandlet blant annet fordeler og ulemper ved biltilsynets tilknytning til vegkontorene, og felles anlegg for biltilsynet og vegvesenet.

Opplegget for kontaktmøtene er grundig forberedt. I forvegen får deltakerne oversendt et hefte der alle gruppearbeidene er belyst ut fra dagens forhold. Ved å sette seg inn i dette vil deltakerne ha gode forutsetninger for å komme hurtig i arbeid med problemene og resultatene blir desto større.

Lørsdag kveld var det duket til fest på strandhotellet. Kontaktutvalgets formann, Ivar Eikehaug, ønsket velkommen. Det er nå på slutten av hans formannsperiode. Han minte om at alt arbeidet i utvalget foregår på fritid og det krever sin mann. Han var glad for den støtte og tillit han hadde fått i de 5 årene utvalget hadde virket, særlig var den støtten som vegsjefene hadde gitt verdifull og nødvendig for virksomheten.

Vegsjef Danielsen ønsket velkommen til Rogaland. Han ga uttrykk for en uforbeholden respekt og beundring for det verdifulle arbeidet som biltilsynets ansatte legger ned gjennom kontaktutvalgene. På slutten av sin tale rettet han en takk til den avgående formann.

Konsulent Solhaug er blant annet hovedsamarbeidsutvalgets sekretær. Han var imponert over opplegget for disse

*Forts. s. 6*





*Fornøyd arbeidslag tar seg en velførtjent pust.  
Fra venstre: Mosnes, Dyvik, Børkjeland, Fossmark.*





# KRYSSORD

	KASE		PISSUN- HULSE	PREKEN		PIKENAVN	FORTRYL- LER	SKRYT		DAAR
VEGARB. MASKINER	ERLE				KRYNAVDS SYKDOM		MERKELIG		DRIKKE BEGERET	
	TRAFIKANT				LEGEMS- DEL		AVFALLE			
LIKE KAN SMÅTID	MÅLTID	GUDE- DRIKK						DET HELE		
YOTE				FOR GÅENDE LIKE KONS.						
SVERGING		GLO							KIKKE	
			NUMROR		NYVIST BYGG		OPP- FØRER LIKE VOKALER			
	UTBYGG			FOR GÅENDE		GLISE		SØKTE		SEIG
		(--DE) KVESTE		REGULA- TOR SMIDIG	EKSI- STERBA		BELEGG		SLANT	
SVI:				EVEN- TYR						
	SEIL				PERS. OROUND		SVI BYGE			
	ØY- RIKET									

Innsendt av: .....

Innleveringsfrist: 15/11 -76.

# MANGE VEIER Å GÅ

Vi har fått dette innlegget fra deltakerne i «verneuka 1976».

– Med vennlig hilsen og spesiell adresse til kontorets ansatte, og ledelsen i Marken.

Det oppfordrer til økt verneinnsats – og til ettertanke.

De som har arbeidet med vernespørsmål kjenner til hvor vanskelig det er å få folk til å nytte verneutstyr, selv om utstyret har som eneste hensikt å verne de ansatte mot skade på liv og helse. Problemet er ikke enestående for oss. Også andre etater og bedrifter strir med samme problem. Vi har sakset et innlegg fra bedriftsavisen til a/s Sulitjelma Gruber. De foreslår å gå veien om ektefellen i dette arbeidet. Vi gjengir deres forslag, en såkalt Hustruerklæring – kanskje her er noe til ettertanke.

## HUSTRUERKLÆRING.

Jeg . . . . . gir herved min mann tillatelse til å arbeide uten beskyttelsesbriller, vernesko, beskytteshjelm og ethvert annet vernemiddel som han misliker.

Om det medfører at min mann blir blind eller krøpling, vil jeg påta meg følgende plikter:

– Aldri bebreide ham for det han har gjort.

– Lede ham dit han vil.

– Hjelp ham med påkledning og spising.

– Beskrive for ham omgivelsene der vi er.

– Lese for ham istenfor å se på fjernsyn.

– Beskrive for ham gleden i barnas øyne julaften, hvordan deres bryllupsdager og andre festdager arter seg.

– Lære ham å gjøre husarbeid så jeg kan ta jobb for å bedre økonomien.

– Gjøre alt utendørs og innendørs arbeid som han pleide å utføre, f.eks. snømåking, hagestell, vedlikehold.

– Lære barna å sykle, gå på ski, bygge modelfly, skøyte, fiske. Dra på tur med dem.

Undertegnet

/197

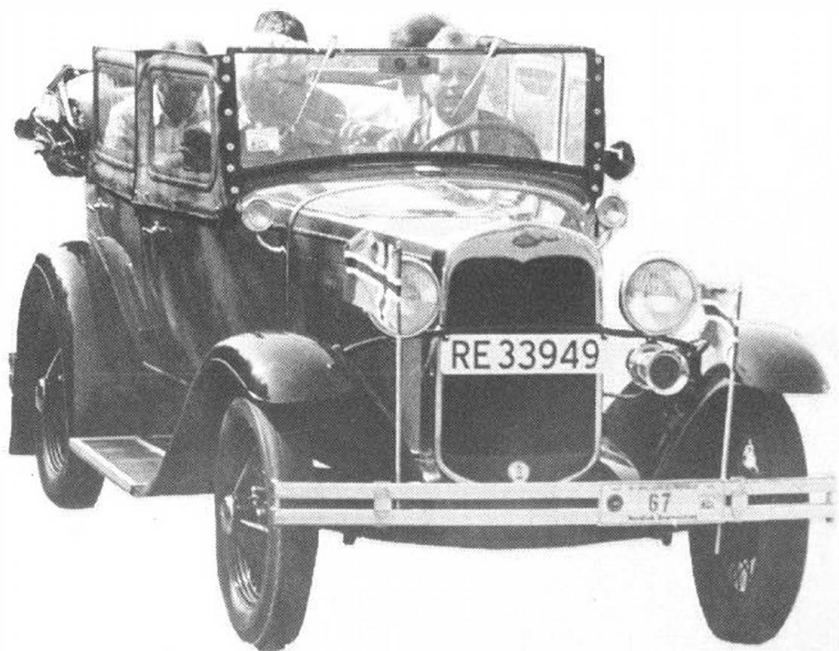
Hustru



## FORTSETTELSE FRA S. 23

er på fylkesvegen til Bråtveit. Denne vegen bygges og forskotteres av NVE, men disposisjonsplanen for vegvesenets 4-boms tunnelrigg med mannskaper gir tid til 1/2 års innsats på fylkesveganlegget.

P.A.S.



-över åtti, det er fali, det -