

Ryggjavegen



nr. 1-77

Innhold:

3 MINUTTER MED VEGSJEFEN	s. 3
SKJÆVELAND BRU	s. 4
SLIK DRIVER VI: STAVANGER OG OMLAND VEGARBEIDERKLUBB	s. 6
VERNEPRAT	s. 7
I FOKUS	s. 8
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 9
MØRKEKJØRING	s. 10
VÆLKOMMEN I VEGVESENET	s. 12
NYTT OVERSIKTSKART FOR ROGALAND	s. 13
JEG FANT, JEG FANT	s. 14
PLANA VDELINGEN	s. 16
TRAFIKKTEKNISK SEKSJON	s. 18
MOTORVEGSEKSJONEN	s. 19
HOVED- OG DETALJPLANSEKSJONEN	s. 20
KONSTRUKSJONSSEKSJONEN	s. 22
GRUNNSEKSJONEN	s. 23
TILLITSMENN I ETATEN	s. 25
KRYSSORD	s. 27
OPPSYNSMENNENES ARBEIDSSITUASJON	s. 28
KONTORSITUASJONEN	s. 32
SAMARBEIDSUTVALGET	s. 34
PERSONALIA	s. 35

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens Adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Berny Nilberg. Layout: Einar Eide.

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

Bidragstere: Ch. Danielsen, T. Haugvaldstad, J. Undset, J. Hamre, E. Svela, M. Wiik, A. G. Vasbø, B. Nilberg, S. G. Thorsdal, A. Rake, H. Dale, O. Hauge, J. Thomsen, P. Skadberg, H. Eldholm, Th. Thommassen, J. Lund.

Redaksjonen avsluttet 1. april 1977.

Opplag 1350.

Sats og trykk: Allservice A/S.

Forsidebilde: Vårpuss før stripemalingen på motorvegen.

3 minutt med veg- sjefen

Først vil eg ynskje alle vegvesenet sine medarbeidarar velkommen til eit nytt og sikkert spennende arbeidsår.

Året i fjor var på mange måtar eit godt år for vegvesenet i Rogaland. Me fekk utført mykje godt arbeid og eg har ei kjensle av at me også utvikla samarbeidet oss imellom på ein god måte. Men endå er det mykje som er ugjort, og eg vonar og trur at dette året vil kunne gje oss endå bedre resultater enn fjoråret.

Me i vegvesenet rosar oss ofte over at me legg stor vekt på trygge og sikre arbeidsplassar, og det har me vel stort sett også grunn til. Vernearbeidet vårt får større og større betydning, og me vil gjera det me kan for å oppfylle krava i den nye arbeidervernlova.

Men sikre arbeidsplassar er ikkje alltid det same som trygge arbeidsplassar. Og mange av oss kan nok endå føle seg utrygge i sin arbeidssituasjon. Utviklinga i dag går fort og fører ofte med seg endra krav til oss. Desse krava går både på det faglege og på det menneskelege plan. Me skal greie både å fylgja med i den tekniske utviklinga, me skal lære å ta ansvar, samarbeide bedre med kvarandre, innordne oss i ein større samanheng. Me føler oss ofte usikre på om me greier å oppfylle desse nye krava.

La det då vera ei trøyst at sjølv om vegvesenet gjerne vil vera åpen for nye ting, og sjølv om utviklinga går fort, så vil omsynet til den enkelte medarbeidar sine ynskje og evner gjera seg meir og meir gjeldande. Det vil nok bli stilt større krav til oss alle både til arbeidsinnsats og til samarbeidsevne. Men dette treng ikkje føre til at me får eit hardare klima i vegvesenet. Heldigvis er det slik at me også stiller krav til oss sjølve, og dersom det er samsvar mellom våre eigne krav og dei krav vegvesenet som arbeidsgjevar stiller, skulle det ikkje vera grunn for nokon av oss å føle seg utrygge på framtida.

Med hilsen
Chester Danielsen

Skjæveland bru

Skjæveland bru går over Figgjoelva frå Skjæveland til Øksnevad på grensa mellom Sandnes og Klepp kommunar. På denne gamle Brustaden kjenner me til ei bru med fleire løp. Kara var av rund kampestein og kvart spenn hadde trestokkar og tredekke. »Det var i heletatt et skrøpelig verk» som det stod i ein rapport om brua.

Tanken om å byggja ny bru ved Skjæveland kom fram for Amtformannskapet i 1849. Saka vart då utsett.

I 1851 kom saka opp på ny saman med teikningar over ny bru som var utarbeidd av lensmann og veginspektør Ingebrett Mossige frå Time. Det var og lagt ved eit tilbod på 2533 spd. for bygging av brua. Men saka vart utsett for å få undersøkt kva det ville koste å byggja trebru. Det kom eit tilbod på ei slik bru på 2700 spd. På same tid låg det føre tilbod frå Gabriel Høyland på steinbru for 2491,5 spd. Dette tilbodet vart godkjent av Amtet.

Arbeidet kom i gang i 1852 og brua var ferdig i 1853.

Skjæveland bru har 4 kvelv med opningar på 6,30 m. og 6 opningar på om lag 2,5 m. utan kvelv. To av desse er på nordsida og 4 på sørsida. Desse vart murte slik at dei øverste steinane på landkara vart kraga noko ut mot midten på begge sider. På denne måten vart det mindre lengd på dekka i toppen av bruopninga. Dette var ein gamal måte å byggja bruer på, då det var vanskelig å finna store nok heller av naturstein.

Brua er fundamentert på steinbotn utan nemnande nedgraving. Men det

er plastra, det vil seia at det er lagt steinheller rundt pillarane og ved landkara slik at vatnet ikkje fekk undergrava desse. Hele brua er utført i stein som er tilkøyrd frå gardane i nærleiken. Kvelva er murte av grovt tilhogne steinar. Desse er fuga med kalmørtel.

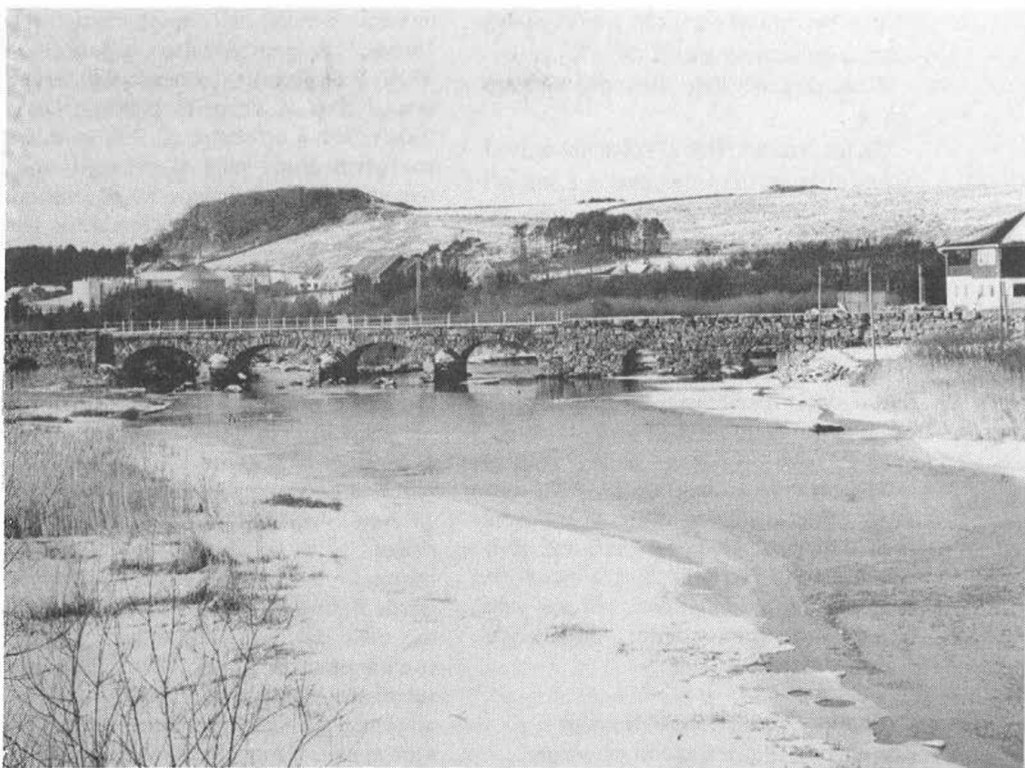
Heile lengda som høyrer til Skjæveland bru er 100 m. Det er då rekna med 33 m. mur inntil land på sørsida av hovedkvelva og 30,5 m. på nordsida.

Rekkverket på brua er av støypte jernstolpar med gjennomgående jernstenger. Breidda på brua er 5,05 m. og køyrebreidda er 4,65 m.

Det har vore lite utlegg til vedlikehald av Skjæveland bru sidan ho vart bygd. Fram til 1901 var det berre utlegg til maling av rekkverket. I 1922 vart spissane på pillarane retta under då isen hadde rive litt i dei. Dette kosta kr. 309,50.

Skjæveland bru var i bruk på riksveg nr. 40 (nå riksveg nr. 44) fram til 28/5–1966. Då vart riksvegen omlagd og det vart bygd ny betongbru litt lenger aust. Men Skjæveland bru vart endå nytta i lokaltrafikken, og med lite vedlikehald, kan ho endå gjera nytte for seg i lange tider. Brua vil stå som eit minne om dugande Jærbuar som teikna og bygde brua: Lensmann og veginspektør frå 1839–62 Ingebrett Mossige teikna brua og Gabriel Høyland var entreprenør.)

Vegingeniør Tølsby har skrive i »Stavanger Amts veivæsen» om Skjæveland bru: »Men blant de nævnte broer er dog i så måde Skjævelandsbroen, der den dag i dag nyder den moderne veiingen-



Skjæveland bru

iørs største beundring, den mest utpregde, ikke alene for sin betydelige størrelse og byggemåte, men ikke mindre fordi den er planlagt, tegnet og dens oppførelse ledet av en fullstendig lægmand — en Jærbu uden ingeniørutdanning og bygget av en anden Jærbu fra samme sogn, der inn til da ingen øvelse

havde som brobygger. Dette var Gabriel Høylands første større broarbeide som bygdes av sten med vælv, over 200 spd. billigere enn den kunne bygges av trø på murede bropillarer.»

T. H.

Slik driver vi:

Stavanger og omland vegarbeiderklubb

»Hør,» sa Undset'en, »kan me få skriva någe te aviså om koss me drive?»

»Kan skjynna det, Jan, det e' bare løye».

Og fra Undset fikk vi følgende epistel som det er en sann fornøyelse å sende i trykken. Vi håper at riktig mange av klubbene følger dette eksemplet, både det med hyggen og det med å fortelle oss om det. Vi syns dette er en hyggelig måte å lære hverandre å kjenne på.

Våren 1976 hadde vi et par styremøter og et medlemsmøte i foreningen. Sommeren og tidlig på høsten er som regel en rolig tid når det gjelder fagforeningsvirksomhet, men dette tar seg som regel opp senere på året og avsluttes med årsmøte. Årsmøte 1976 var som vanlig lagt til Bærheim og ble avholdt i begynnelsen av desember. Det var valg på nye styrerepresentanter, og det nye styret som ble valgt var:

Formann: Ingvald Gimra, Nyvalgt
Styremedl.: Olaf Haugland, Nyvalgt
Styremedl.: Asbjørn Wiik, Nyvalgt
Styremedl.: Arne J. Fløysvik,
Valgt inn i 75
Sekretær: Torill Gabrielsen, Gjenvolgt.

Styret valgte så på et senere tidspunkt Olaf Haugland som nestformann. De som gikk ut av styret var: Jan T. Undset, Lars Rossemyr og Gudmund Gausel. Det møtte 21 medlemmer på årsmøte.

Det er ikke bare fagforeningsaker som opptar oss, vi mener det er like viktig å fremme samholdet mellom de enkelte arbeidstakere og å la de

enkelte familier bli kjent med hverandre. I den forbindelsen begynte vi i 1974 å arrangere juletefest for de ansatte i distr. 4 og deres familier. Dette fikk vi lov å arrangere på Bærheim. De to første årene gikk dette greit, men det viste seg at lokalene på vegstasjonen ble for små og vi måtte derfor leie lokale i »Folkets hus» i Sandnes.

Da vi holdt juletefesten 1976 var det påtegnet ca. 100 personer. Festen gikk av stabelen den 13/1 1977. Vi begynte med å dele ut godteposer og brus til barna, de voksne måtte smøre seg med litt tålmodighet før de kunne få kaffe og noe å bite i. Etter å ha kost seg med kaffe og kaker var det tid for å gå rundt juletreet. Det ble dannet tre ringer. Barna og voksne sang julesanger og hadde det moro i en god halv time. Barna kunne sikkert holdt på enda lenger, men det var enda meget igjen av programmet så vi måtte si stopp, for julenissen (Haugland) hadde meldt sin ankomst. Så fikk barna gaver og det ble stor ståhei. Etter en stund ble det vist filmer og inn i mellom filmene ble det gjettekonkurranser og historier. Festen sluttet i syv-tiden og alle var enige i at det hadde vært en vellykket juletefest. vellykket juletefest.

Det har lenge vært på tale å arrangere bingokvelder for å prøve å få dekket utgiftene til juletefestene. Til nå har barn gått gratis og de voksne har måttet betale for seg. Det er dette vi nå vil prøve å få gratis for alle.

Forts. s. 13

Verneprat

Verne- og miljøutvalget (VMU) i Statens Vegvesen i Rogaland har i 1976 holdt 4 ordinære møter og behandlet 35 saker. Dette er noe i underkant av det som har vært vanlig de siste årene. Det har nok sammenheng med at en del ting er blitt ordnet på et tidlig tidspunkt, slik at det ikke har vært nødvendig å ta sakene opp i utvalget.

De årlige befaringsene som VMU tidligere har foretatt har alltid vært vanskelige å få koordinert blant medlemmene. I 1976 har en derfor forsøkt å forenkle disse ved at vernelederen har foretatt befaringer sammen med verneombudene. Vernelederen har også foretatt jevnlike besøk på arbeidsplassene rundt om i fylket. Den årlige overenskomstbestemte brakkebefaringen er også forenklet ved at hovedtillitsmannen og vernelederen som etatens representant, har foretatt disse.

I 1976, som i tidligere år, er det blitt drevet informasjons og kursvirksomhet i verne- og miljøspørsmål. Verneombudene og deres varamenn har vært samlet til en ukes internatkurs. I løpet av året er det arrangert 5 førstehjelpskurs, både for nybegynnere og for viderekomne.

Det har vært 34 skader i 1976. Dette er en økning på 4 i forhold til 1975. Det har vært en liten økning i skadeantallet også i 1976, som det har vært de to foregående år. Skadene i 1976 har medført en økning i antall fraværsdager i forhold til 1975. Dette året viser det laveste til som er registrert i den tiden det er ført statistikk. Det var 640 fraværsdager i 1976, mot 312 i 1975.

Når det gjelder skadene på avdelingene

ser det ut til å bli en jevnere fordeling på anlegg og vedlikehold. I 1976 hadde anleggsavdelingen 56% (19) av skadene, mot 69% (22) i 1975. Vedlikeholdsavdelingen hadde 38% (13) mot 31% (10) i 1975. Maskinavdelingen hadde en skade i 1976. Dette utgjør 3% av skadene.

I 1976 ble det registrert en skade ved vegkontoret. Dette utgjør også 3% av det totale skadeantallet.

Ser vi på skadestatistikken for de siste tre årene vil det fremgå at hender og føtter er de mest utsatte kroppsdeler, og at menneskelig svikt er en fremtredende medvirkende årsak til de fleste ulykker. Dette skulle tilsi at en større oppmerksomhet blant de ansatte er nødvendig for å få redusert skadene.

Vi har i 1976 hatt to triste dødsulykker. Ingeniør Per Årrestad Hole omkom under stikningsarbeid på Suldalsvegen, sjåfør Bertil Omdal omkom under utførelsen av transportoppdrag.

Dette skulle minne oss alle om å gå frem med forsiktighet, med omtanke for at en ulykke kan hende enhver, nårsomhelst, hvorsomhelst, og kanskje der man minst venter det!

Det henstilles derfor til alle ansatte i etaten om å være med på å se fremover, og gjøre sitt ytterste for at slike ulykker kan bli unngått i fremtiden.

J. H.



Den lille gule

Fra redaksjonen

I dette nummeret vil dere finne en rykende fersk oversikt over styrene i de ulike klubbene og foreningene innen vegvesenet. Det som står i »den lille gule» om dem, er allerede blitt aktuell. Grunnen til dette er at manuskriptet til vegvesenets 7. sans må være inne på trykkeriet i august/september. Hvis vi skal få vår 7. sans til å være helt aktuell, ville det være greit om klubbene og foreningene avviklet sine valg innen utgangen av oktober, slik at vi i alle fall kan få de nye navnene med i korrektoren. Ellers må vi regne med at det som kommer til å stå i »den lille gule» om dem, alltid vil være det som gjaldt året før. Redaksjonen har tatt kontakt med hovedtillitsmann Wikk om dette.

Leserbrev

At Mao har utgitt sin »lille røde» og at mange andre har utgitt mindre skrifter som er påhengt »lille grønne/blå etc.» er velkjent. Men at Vegsjefen ville komme med »DEN LILLE GULE» var uventet for meg. Den dekker et stort savn og vil nok bli en flittig brukt bok som oppslag for og om vegvesenet. Kort sagt: Boken vi har ventet på.

Den eller de som har redigert boken har gjort en fin jobb. Valget av »stoff» har ikke vært lett, men likevel har vi fått det meste, og det uten å gjøre det kjedelig. Det er å håpe at boken vil komme hvert år fremover og at ikke redaksjonen »sovner på sine lauvbær». Dersom den blir holdt a jour vil den være et meget godt og nyttig »oppslagsverk» for alle oss som arbeider i vegvesenet.

Vegsjefen og redaksjonen takkes.

Einar Sveta.

Nil.



tillits mannens spalte

På veg hjem fra møte i opplæringsrådet randt det mig i tankene hvor langt vi igrunnen er kommet når det angår opplæring i Rogaland.

Store summer går med hvert år for å holde dette apparatet igang. Dette tilbudet er først og fremst ment å skulle være et middel til å fange opp den teknologiske utviklingen som foregår i arbeidslivet. Samtidig er det med på å trygge våre arbeidsplasser.

Konkurransen fra de private entreprenørene er idag så stor at det er helt nødvendig med denne opplæringen. Heldigvis har vi en stab arbeidstakere i vegvesenet som er innstilt på å følge

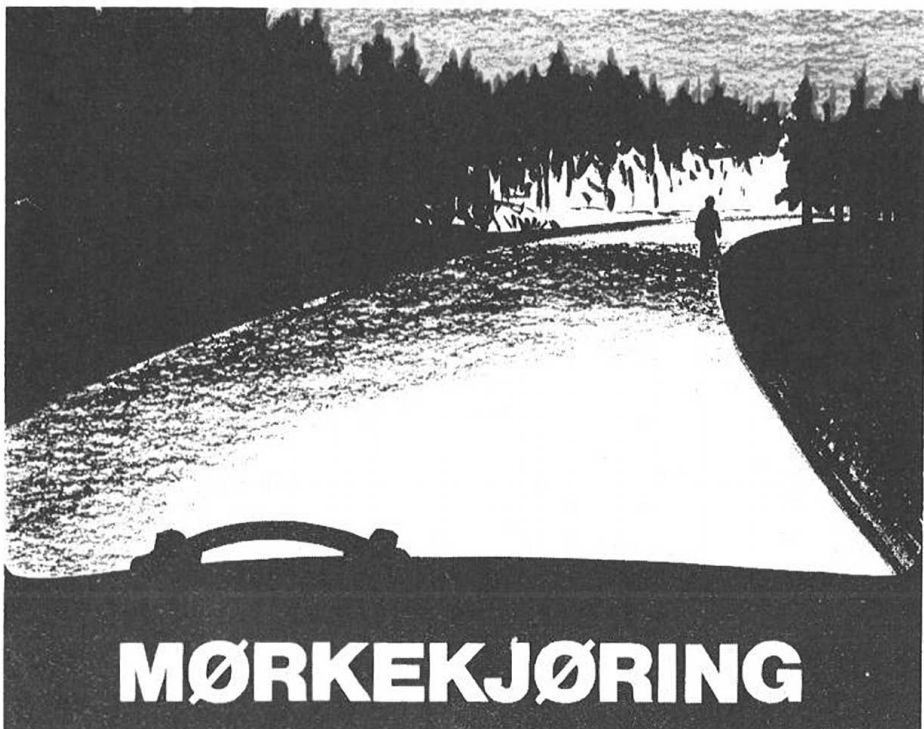
opp disse tilbudene, og som forstår nødvendigheten av opplæringen. Generell Vegbygging er en kurspakke fra Vegdirektoratet som alle ansatte skal igjennom. Dette kurset er avviklet delvis i fritiden og delvis i arbeidstiden som internatkurs. Dette synger nå på siste verset med dette kurset idet det bare er ca. 80 stykker som står igjen.

Hovedtillitsmennene har alltid vært av den oppfatning at det er vegvesenets egne folk som skal bygge og vedlikeholde veiene, og ikke de private entreprenørene. Heldigvis har vi en toppledelse i vårt fylke som langt på veg deler vårt syn i dette spørsmålet, men ikke i alle situasjoner.

Vi har verken folk eller utstyr til å bygge større bruer eller færdjekaier, men et av siktemålene med opplæringen i framtiden må være at vi også kan påta oss slike oppgaver. Opplæringen er bare en av mange sider i vår arbeidssituasjon. Kunsten å utnytte lærdommen i praktisk arbeid er en oppgave vi alle må føle ansvar for.

Rett mann på rett plass er et ordtak som ofte blir brukt, og det har i aller høyeste grad sin gyldighet den dag i dag. Like viktig er det at vi alle utnytter både maskiner og arbeidstiden fullt ut om vi skal nå målet. Enkelte røster har trukket i tvil nytten av ressursene som blir brukt til opplæringen. Får vi noe igjen for pengene? Det er det opp til oss alle å bevise.

Forts. s. 15



MØRKEKJØRING

DU TRODDE DU SÅ!!!!

Vi ble meget brutalt og effektivt konfrontert med de nakne fakta: Vi trodde vi så relativt bra under de rådende forhold i mørket. Vi hadde senket farten fordi vi ventet at noe skulle skje – og plutselig skjedde det noe uventet da vi trodde faren var over. Vi hadde oppdaget faren for sent. Hadde dette vært virkeligheten og ikke arrangert, da . . .

Denne uhyggelige opplevelsen fant sted en mørk kveld på en øde vegstrekning ved Ganddal. Vi var invitert av Biltilsynet for å delta i en demonstrasjon av de forhold som møter en bilfører under mørkekjøring.

Vi hadde i løpet av et par klokke-timer gått gjennom et demonstrasjons-opplegg som er utarbeidet av Vegdirek-

toratet. Det er meningen at alle nye bilførere skal gå gjennom noe liknende.

Denne gangen var det Biltilsynets ansatte og sjåførlærere i distriktet som var tilskuere. Vi fikk vite noe om virkelige og innbilte sikt lengder. Den gående tror han blir sett, bilføreren erfarer at det gjør han egentlig på for kort hold. Dette beror blant annet på om den gående eller syklende bruker lyse eller mørke klær, om sykkel og fotgjenger er utstyrt med reflekser, og en god del andre ting.

Vi fikk se på siktforholdene når to biler møtes i mørket, om det mørke feltet fremfor bilene dersom de slår over til nærlys for tidlig, om nødparering, sikring med lys og oppsetting av varseltrekant. I det hele tatt en grundig innføring i mørkekjøringens

virkelige og, bokstavelig talt, mørklagte verden. Vi følte at denne demonstrasjonen hadde vi godt av, vi hadde lært noe. Atskillige førekortfornyelser bak oss til tross, vi måtte innrømme at vi burde visst mer om dette tidligere.

Til slutt skulle vi prøve våre nyervervede kunnskaper på veien hjem. Vi skulle kjøre med fjernlys lenger enn vanlig, vi skulle se om vi ble blendet så tidlig som vi trodde. Senere skulle vi senke farten og passere den møtende bil på nærlys. Vi skulle være litt friske med kjøringen og late som om vi ikke ante ugler i mosen.

Som sagt, så gjort. Vi syntes ikke det var behagelig å kjøre så lenge på fjernlys, men vi ble ikke så veldig blendet. Da vi skiftet til nærlys, så vi tydelig hvor mørkt feltet fremfor bilen var. Da vi var omlag 10 meter foran møtende bil skiftet vi til fjernlys og begynte å øke farten igjen, og da . . .

Ut av ingenting var det en dukke i mørket, gråkledd. Våre reaksjoner vil vi helst forbigå i taushet, men da vi noe senere sikksakket en dråpe fløte ned i kaffekoppen på nærmeste kaffe, måtte vi innrømme at dette hadde vært en ettertrykkelig lærepeng. Det selvopplevde gjorde at alt det som demonstrasjonen hadde pekt på sitter som spikret ennå, flere måneder etterpå.

Vi mener at dette er en riktig veg å gå. Alle som skal ha førerkort bør få et tilsvarende sjokk. Forhåpentlig blir det så ettertrykkelig at det virker livet ut.

Du tror du ser, men du gjør det nesten ikke under visse forhold.

KURS I MØRKEKJØRING OBLIGATORISK.

Vi har kontaktet en av initiativtakerne til denne demonstrasjonen, bilsakkyndig Harald O. Baadsvig.

— Kjørelærer Olav Hagland og jeg var på et kurs i mørkekjøring som ble arrangert av Vegdirektoratet. Kurset er gjennomført slik at i alle 39 distrikter i landet har en bilsakkyndig og en kjørelærer deltatt.

Vi var der i oktober 75 og det var meningen at vi skulle være instruktører for våre kolleger i Stavanger Biltilsynsdistrikt. Dette har vi nå gjennomført.

Det var naturlig at etaten trakk inn kjørelærerne. De har ansvar for opplæringen og vi skal senere kontrollere denne. På denne måten kunne vi få i stand et godt samarbeid allerede fra starten.

— Får vi nå obligatorisk opplæring i mørkekjøring ved kjøreskolene.

— Vi har nettopp fått en forespørsel om hvordan dette ble praktisert hos oss. Vi samlet da det som skolene svarte oss og sendte vår egen kommentar med.

Det viser seg at mange av kjøreskolene allerede er i gang med mørkekjøringskurs. De resterende forbereder seg slik at de vil være i gang i løpet av mars måned.

Vegdirektoratet forstår at kjøreskolene har problemer, men det er meningen at alle som skal avlegge førerprøver i tiden 1. oktober til 15. april for første gang, de skal også ha gjennomgått en minimumsprogram i mørkekjøring. Alle kjøreskoler skal etter dette være i gang

15. september. 1977.

Dette er den foreløpige målsettingen. Vi får besøk fra Vegdirektoratet i mars og vi skal da få høre nærmere om forslag til ny normalplan for kjøreopp-læringen. Denne såkalte fase to omfatter regler for de som tar førerkort i sommerhalvåret. I løpet av de kommende to år skal de legge frem bevis for kurs i mørkekjøring og glattkjøringskurs. Det er all grunn til å tro at en arbeider internt med å få dette satt ut i livet.

– Hvordan er disse reglene mottatt.

– De aller fleste arbeider for å komme i gang med mørkekjøringskurset med det samme slik at det er klart når fase to begynner.

– Er det samme opplegg for alle skole-
ne?

– Det vil variere noe. Enkelte bruker en demonstrasjon med elevene som tilskuere, andre kjører dem gjennom praktiske øvelser.

På sikt vil folk komme med egne biler for å gjennomgå kursene etter at de har hatt førerkort en stund. Da vil vi kunne legge opp liknende ting som det du opplevde, og det spørres om ikke det vil være nyttig.

Forøvrig har pressen i distriktet om-
talt denne saken en god del i det siste.

Jeg syns at vi kan spore en viss bedring i bruk av lys etter dette. Det hjelper å gjøre folk oppmerksom på problemet.

Velkommen i vegvesenet

Vi har freista å få greie på alle dei som har byrja i Vegvesenet i Rogaland i tida 1. januar og til dette nummeret kjem ut. Er det nokon som manglar, seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer.

DRIFTEN:

Tor Kåre Austrheim, Opps.m.ass. Nedstrandsvegen	begynt 1.1. 77
Atle Loøn, Oppsynsmann Bærheim	2.1. 77
Tore Tøgholdt, Oppsynsmann E 18	2.1. 77
Geir Frafjord, Oppsynsmann Suldalsvegen	10.1. 77
Inger Marie Pedersen, Kont. ass. Suldalsvegen	31.1. 77
Johan Pettersen, Oppsynsmann Mekjarvik	3.2. 77
John Holmebakken, anl. arb. distr. 4	1.4. 77
Per Tjelta, anl. arb. distr. 4	1.4. 77
Magnus Danielsen, anl. arb. distr. 4	1.4. 77

KONTORET:

Harald Berglie, øk. saksbeh., ØK	2.1. 77
Nils Heskestad, ingeniør, Grunnseksjonen	1.2. 77
Karl Arne Egeli, ingeniør Planavd.	17.1. 77
Bernt Olav Hanasand, kont. ass., Repro.	7.2. 77
Helge Gunnar Nessa, ingeniør, Planavd.	8.2. 77

Nytt oversiktskart for Rogaland

Vegkartserien i M 1: 250 000 har for mange formål vist seg å være et velegnet hjelpemiddel.

Her i fylket har imidlertid ikke tilbudet vært særlig godt. Dette skyldes for det første at fylket er delt på to kartblader, og at det foreløpig bare er kommet kart for nordre del, dvs. det kartblad som er gitt betegnelsen Haukelifjell. Søndre del av fylket vil inngå i kartblad Sørlandet som nå er under utarbeidelse.

Vegkartene slik de blir utgitt er først og fremst beregnet på å gi oss informasjon. — Ofte kan det imidlertid også være behov for et egnelig kartgrunnlag slik at vi kan gi informasjon på en oversiktlig måte.

Vi tok for en tid tilbake med ingeniør Bjørn Sørli i Vegdirektoratet for å undersøke om han som leder av Vedlikeholdskontorets kartseksjon kunne gi oss bistand. Dette var han villig til.

Internt ble vi enige om at det vi i første rekke hadde behov for var et kart i M 1: 250 000 der hele fylket var samlet på ett kartblad. Når kartet skulle brukes til å gi informasjon, hadde vi behov for at vann og sjø, veier og terreng ble presentert i avdempet og avbleket form slik at våre egne opplysninger ble mer iøynefallende. Stedsnavn mente vi det bare var behov for i begrenset omfang.

Takket være god innsats fra Vegdirektoratet foreligger det nå et slikt kart hvor hele fylket har fått plass på ett kartblad. Vi håper det skal bli til god hjelp for mange formål.

Vi har nå også fått tilsendt det nød-

vendige grunnlag for å kunne kopiere og trykke kartet selv. Kontaktperson for distribusjon og bruk av kartet er Follaug på vegkontorets Hoved- og deltaljplanseksjon.

S. G. T.

Slik driver vi forts.

»Bingo m/dans. Bærheim den 11/2 1977 kl. 19.30».

Omtrent slik så den ut, plakaten som ble hengt opp. For en fest det ble! En satte straks i gang med Bingo. Det ble spillt tre spill i første omgang med pene og praktiske gevinster. Vi tok så en pause med kaffe og rundstykker som deltakerne hadde betalt for sammen med et bingo-kort. Etter pausen ble det spillt tre spill til hvor det ene var ment som hovedspill med en fonduegryte som premie. De ca. 40 deltakere på bingoen kastet seg så ut i dansen til musikk fra et fyldig stereoanlegg. Det ble noe for lite variasjon i musikken, en kunne ha ønsket noe mer i sjangeren gammeldans og vals. Men i det store og hele var det meget vellykket arrangement. Mellom dansene kunne en forfriske seg i baren. Kl. 0.30 var det oppbrudd, og alle var enige om at dette ikke var siste gangen en hadde et liknende tiltak.

Jan T. Undset

Jeg fant, jeg fant

JEG FANT, JEG FANT. . . .

Gamle MSR 7 – 201 er hjemme igjen, kunne vi slå fast. Det var Lars Svihus på Bærheim vegstasjon som sto for denne bragden – og »museumsdirektør» Haugvaldstad har all grunn til å kose seg.

Haugvaldstad lar sjelden anledningen gå fra seg til å drive reklame for en av sine kjepphester, vegmuseet. Lars Svihus har vært en god tilhører som la seg dette på hjertet, og gjorde noe med det.

Forleden kunne han stolt berette at han hadde oppsporet en av de første luftkompressorene vegvesenet i Rogaland hadde kjøpt. Den hadde vært i virksomhet helt til 1976 før den bokstavelig trakk luften for siste gang og ytret sitt siste koprimerte puff. Vi var så heldige at vi kunne få den tilbake etter dette.

Vi har spurt Lars Svihus om hvordan dette hang sammen.

– Maskinavdelingen har sjekket en del av opplysningene hos importøren. Vi kjøpte denne pressen i september 1930. Det er antakelig en 29-modell. Merket er Ingersoll Rand. Den går på jernhjul og leverer 2 m3.

Så vidt jeg vet ble den først plassert på »Dollarvegen» til Sauda. Den var trolig der til omlag 1940, da ble den plassert i Hålandsosen, til tunnelarbeidene der. – Var dette den første pressen vår?

– Det vet jeg ikke. De hadde en annen også i Hålandsosen og den gikk på gummihjul.

– Hva skjedde videre?

– I 41–42 reiste jeg fra Hauge i Dalane og inn i Ryfylke for å reparere den.

Da var den helt fastrustet.

Etter en overhaling på verkstedet i Hillevåg ble den sendt til Giljajuvet, også der til tunnelarbeid.

Jeg mener at den ble utrangert i 58–59. Da ble den kjøpt av en svoger av meg til nybrottsarbeid.

– Kunne det være så meget å samle på etter snart 30 års drift?

– Han brukte den like til i fjor. Da trakk han av en splint da han skulle starte opp. Det ble ikke til at han fikset dette.

Pressen har gått i omlag 45 år og vi er enige om at vi skal kunne få den i gang igjen.

– Den ser temmelig skrøpelig ut.

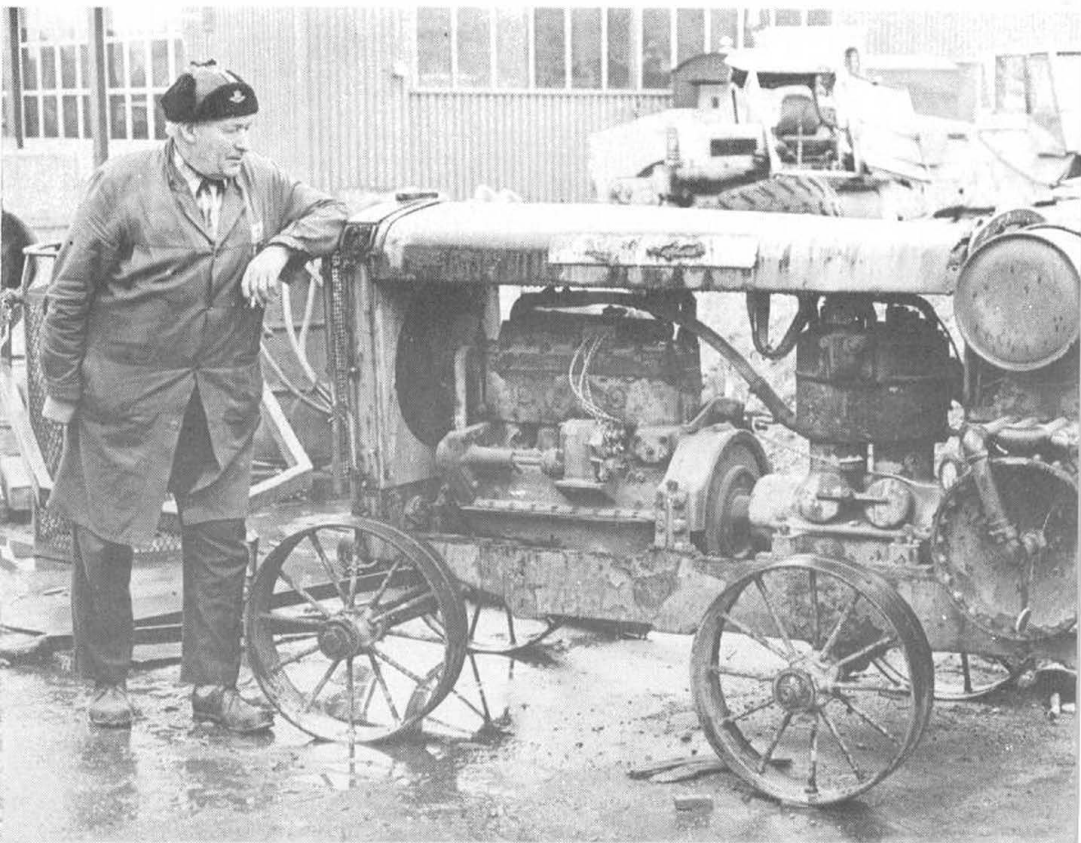
– Du skal se at når vi får fikset på dekslet, renset og smurt den og gitt den et par strøk med maling, så kan den bli riktig tasselig.

Det er tanken å be om midler til dette fra Vegdirektoratet og jeg håper det går i orden.

Vi er enige med Svihus i dette. Vi mener at denne gamle pressen er så pass enestående at den fortjener en hedersplass på vårt vegmuseum.

Vi håper også at dette kan anspre andre av våre ansatte til å ha øynene og ørene med seg når det gjelder gamle redskap til museet. Det er ingen grunn til ikke å gjøre Haugvaldstad glad dersom vi øyner sjansen til det.

Dersom noen vet mer om denne pressen tar vi gjerne imot stoff om den i avisen vår.



Lars Svihus og vårt nye »kupp» til vegvesenet.

Tillitsmannens spalte forts.

Klubbene rundt i fylket har nu avholdt sine årsmøter, men det vil føre for langt og ta med resultatet av valgene på tillitsmenn og førstehjelpere i denne omgang. Vi vil likevel fra Hovedtillitsmannsutvalget få rette en takk til medlemmene for tilliten som er blitt oss til del ved å velge oss for en ny toårsperiode.

Likeså vil vi takke de avtroppende tillitsmenn for vel utført arbeid, og ønske de nyvalgte velkommen i arbeidet.

Et annet sted i avisen vil dere finne en oversikt over hvordan styrene i de forskjellige vegarbeiderklubbene er satt sammen.

M. Wiik.

Planavdelingen



Plansjef Thorsdal

Det har i den senere tid vært flere forandringer innen planavdelingen, både når det gjelder organisering og personell. Dette har vært medvirkende til at vi gjennom «Ryggjavegen» ville gi en samlet oversikt over hva vi driver med, og kanskje ikke minst hvem som i dag driver med hva.

Planavdelingens hovedoppgave er først og fremst i å sørge for at det foreligger tilstrekkelig med planer av tilfredsstillende kvalitet til rett tid. Det er og så en forutsetning at planene fremmes i overensstemmelse med gjeldende regler og bestemmelser og under full åpenhet og demokratisk kontroll.

Bak en slik beskrivelse skjuler det seg mange og allsidige oppgaver. Bl.a. undersøkelser og utredninger, hoved- og detaljplaner, grunnverv, prosjektering av bruer og kaier, trafikktekniske vurderinger og klagebehandling.

I de senere år har stadig flere oppgaver kommet til. Vegkontoret er pålagt å gi kommunene trafikkteknisk bistand i planleggingen, vi skal gjennomgå og gi uttalelser til reguleringsplaner, generalplaner og andre oversiktsplaner, gi uttalelser til konsesjonssøknader m.v.

Vi samarbeider også med andre offentlige organer og institusjoner om aktuelle planer og spørsmål i tilknytning til samsfunnsplanlegging generelt.

Det er nylig bestemt at sekretariatet for fylkets trafikksikkerhetsutvalg skal ligge til vegkontoret. Det vil i praksis si planavdelingens trafikktekniske seksjon.

For å kunne påta oss de oppgavene som er nevnt er det først og fremst behov for personer med tilfredsstillende tekniske kvalifikasjoner, noe som også avspeiles i planavdelingens personalsammensetning.

Vi utgjør i dag ca. 1/3 av vegkontorets faste personale (biltilsynet ikke medregnet).

Avdelingen var tidligere delt i syv seksjoner. Av flere grunner er organisasjonsformen nå endret til følgende:

Se diagram neste side



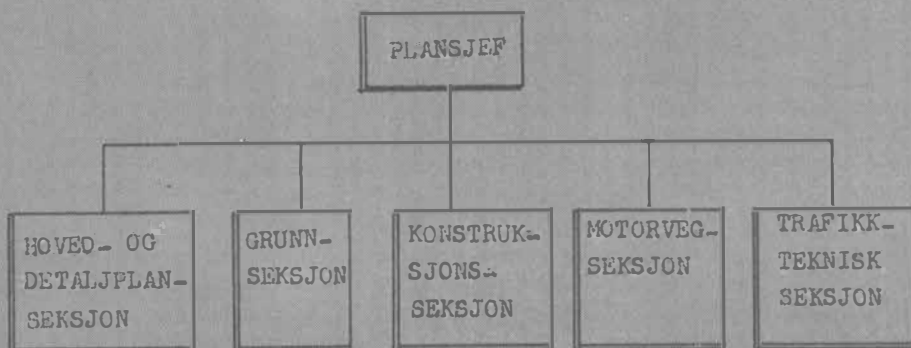
De uheldige følgende av en for sterk spesialisering og oppsplitting i fagområder er vi fullt klar over. For å motvirke dette har vi i den senere tid brukt prosjektgrupper og ukonvensjonelle samarbeidsformer der vi ikke minst er opptatt av å få medvirkning og synspunkter fra alle avdelinger ved vegkontoret. Særlig viktig er det at slik medvirkning kommer i stand tidlig i planleggingen.

For å komme videre i dette arbeidet er det nå under utarbeidelse retningslinjer for internt samarbeide i planleggingen.

De rent generelle utviklingstrekk når det gjelder nye lover og regler, økt medbestemmelse og større engasjement fra lokalbefolkningen gjør at det blir stadig, vanskeligere å forutsi tidspunktet for anleggsstart.

Det er for tiden et stort behov for utredninger og nye planer. Noe av dette må tilskrives den høye aktiviteten i fylket generelt. En oversikt over planavdelingens forskjellige aktiviteter vil ellers gå frem av beskrivelsene under de enkelte seksjoner.

S. G. T.



Trafikkteknisk seksjon

Seksjonen ble opprettet i 1971

TTs viktigste arbeidsoppgaver er:

- vurdering av reguleringsplaner
- skiltplanlegging
- trafikksikkerhetstiltak
- trafikkplaner
- kanalisering av vegkryss
- vegtrafikktegninger
- trafikklys
- behandling av avkjørselssøknader
- behandling av dispensasjonssøknader
- planlegging av gang- og sykkelveger

Et stort antall saker behandles i løpet av et år. I 1976 fikk TT 194 reguleringsplaner inn til vurdering. I samme år ble 603 avkjørselssøknader og 238 dispensasjonssøknader behandlet.

Ansvaret for planlegging av gang- og sykkelveger har nå i en periode vært utført av en arbeidsgruppe fra TT og vedlikeholdsavdelingen. Dette arbeidet har TT nå i sin helhet fått ansvaret for. I 1976 ble det planlagt ca. 45 km. gang- og sykkelveger og 21 underganger, fordelt med 34 km. og 17 underganger på riksveger og 11 km. og 4 underganger på fylkesveger.

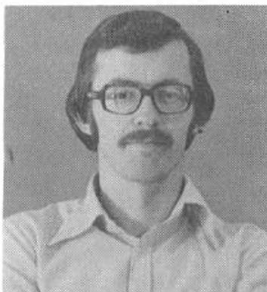
Ledelsen av TT er nå utpekt som sekretær for fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Ved seksjonen arbeider i dag 3 sivilingeniører, 3 ingeniører, 2 teknikere, 1 hjelpearbeider og 1. kontorassistent.

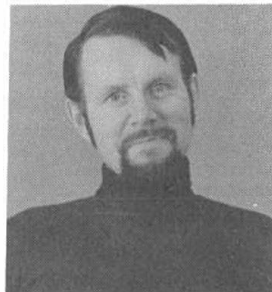
HD.



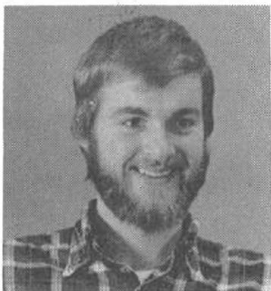
Overing. Dale, leder



Avd.ing. Kydland



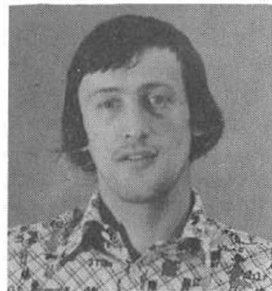
Tekn. Dalaker



Ing. Alsaker



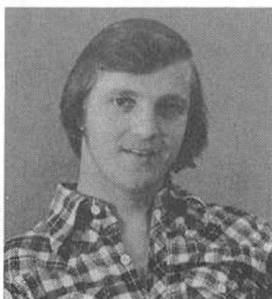
Ing. Kvelland



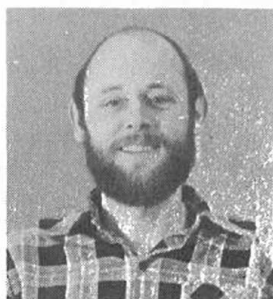
Tekn. Øwre



Ing. Øveland



Ass. Grødem



Ing. Nyland

Motorvegseksjonen

Motorvegseksjonen ble opprettet i 1972. Til forskjell fra andre seksjoner ved planavdelingen har denne ansvar både for planlegging og anleggsdrift.

Planlegging og bygging av veg i motorvegstandard som for det meste går gjennom bebygde områder eller områder som skal utbygges, er så vidt omfattende og berører så mange interesser at god koordinering mellom planlegging og bygging er særlig viktig.

Seksjonen har ved siden av ny E 18, i den senere tid fått oppgaver med hovedvegnettet i kommunene på Nord-Jæren og er således engasjert med »Vatnefjellprosjektet», omkjøringsveg i Klepp, Ytre Ringveg i Stavanger og vegplanarbeid i Sola.

Detaljplanlegging har hittil i stor grad blitt utført av konsulent, men etter hvert forutsettes mer utført ved seksjonen. Konsulent vil bli mer benyttet på deloppgaver.

Anleggsdriften foregår for tiden på parsellen Hinna—Forus og vil bli utført



K.ass. Andreassen

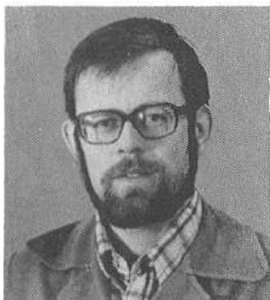
dels av entreprenør og dels i egen regi. Entreprisene gjelder en rekke brukere, samt underbyggingsarbeider på deler av strekningen. Det forutsettes at trafikk settes på denne parsellen i slutten av 1978, og det blir en tilkobling mellom eksisterende E 18 og ny E 18 ved Forus Travbane.

Detaljplanlegging foregår nå på strekningen fram til Lura, mens hovedplanlegging foregår videre sørover gjennom Sandnes mot Bråstein.

Motorvegseksjonen teller i dag 3 sivilingeniørstillinger, 2 ingeniørstillinger og 1 tegnerstilling.

I arbeidsdriften har seksjonen 1 oppsynsmann, 2 oppsynsmannsassistenter og 12 tjenestemenn.

OH.

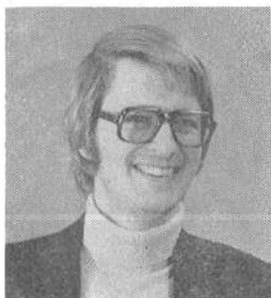


Overing. Hauge, leder

Personalet fra Motorvegseksjonen



Ing. Kommedal



Avd.ing. Espedal



Tegner Andersen



Ing. Flatland

Hoved- og detaljplanseksjonen

Sin nåværende form fikk denne seksjonen pr. 1. jan. 1977.

HDS arbeidsområde består i hovedsak i en planmessig oppfølging av Norsk Vegplan og Langtidsplan for fylkesveger. Dette innebærer til dels omfattende utredninger og utarbeidelse av hoved- og detaljplaner. Seksjonen står ansvarlig for den formelle behandlingsprosess og har ansvaret for at planer fremmes til godkjenning i rett tid.

Seksjonen avgir en rekke uttalelser til oversiktsplaner, konsesjonssøknader og utredninger i tilknytning til planer og arealforbruk.

Sel sjonens arbeidsområde medfører medvirkning i den forberedende del av grunnvervsprosessen, deltagelse på

grunneiermøter og bistand, under skjønn.

Seksjonen har naturlig nok en sentral stilling i hele planavdelingens aktivitet.

Av konkrete riksvegoppgaver for 1977 kan nevnes at HDS er pålagt å arbeide med 4 utredningsplaner og 15 hovedplaner for en samlet lengde på 110 km. veg. Dessuten vil det bli arbeidet med 17 detaljplaner over en samlet lengde på 60 km.

På fylkesvegene arbeides det i år med 24 prosjekter over en samlet veglengde på 66 km. Dette gjelder både hoved- og detaljplaner.

Det er i dag 13 stillinger ved seksjonen, herav 3 sivilingeniører, 7 ingeniører, 1 tekniker og 2 tegnere.

HE.



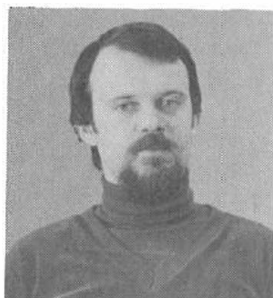
Overing. Eldholm, leder



Avd.ing. Sørheim



Avd.ing. Lohne



Tekniker Follaug



Ing. Nessa



Avd.ing. Austbø



Tegner Larsen



Ing. Sømme



Tegner Visted



Tegner Egenes



Ing. Lindefjell



Avd.ing. Sønstabø

Konstruksjonseksjonen

Konstruksjonseksjonen har som hovedoppgave å lage detaljplaner for bruer og ferjelerier.

I arbeidsområdet inngår også ansvaret for den formelle planebehandlingen av prosjektene.

Ved konstruksjoner som inngår i riksveganlegg, er Vegdirektoratet den endelige faglige godkjenninginstans.

Ved konstruksjoner som inngår i fylkesveganlegg, er vegsjefen den endelige

faglige godkjenninginstans.

I perioder med sterkt arbeidspress har seksjonen søkt bistand hos private konsulenter.

I 1975 ble det laget forprosjekt og/eller detaljplaner for i alt 14 bruer og ett ferjelerie i fylkesveganlegg samt 16 bruer og 3 ferjelerier i riksveganlegg.

J. Th.



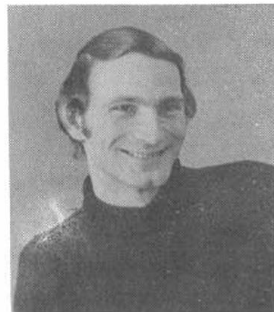
Avd.ing. Thomsen



Tegner Tveit



Avd.ing. Jansen



Ing. Egeli

Grunnseksjonen

Grunnseksjonens hovedoppgave er å forestå rettidig erverv av nødvendig veggrunn. Dette er en oppgave som starter mens vegen er under planlegging og avsluttes ikke før den er ferdig bygd, grensemerket og endelig oppmålt og kartlagt.

På planstadiet foretar grunnseksjonen registrering og undersøkelser av eiendoms- og bruksrettsforhold i og langs traseene, samt registrering av de for skjellige markslag og eventuell bonitering.

Når vegplanene foreligger i godkjent stand, starter arbeidet med grunnerverv opp for fullt. Det blir på dette tidspunkt vurdert om man har mulighet til å komme fram til en minnelig ordning med de berørte grunneiere og rettighetshavere. Her i fylket blir nå en stor del av den nødvendige veggrunn ervervet i minnelighet.

Forberedelsen av ekspropriasjonsskjønnene er etterhvert blitt et omfattende arbeid, særlig etter at skjønnsprosessloven ble endret.

Når anleggs- eller utbedringsarbeidene

på de enkelte veger er avsluttet, blir de nye eiendomsgrensene avmerket og medgått veggrunn blir endelig oppmålt og kartlagt. Først da kan det foretas sluttoppgjør.

Eiendomsforholdene langs en stor del av riks- og fylkesvegene er uklare. Behandlingen av slike saker og merking av grensene krever mye av seksjonens tid.

Med sin landbruksmessige innsikt bidrar seksjonen med å komme frem til akseptable løsninger på vegproblemene i landbruksmessig følsomme områder.

Grunnseksjonen er også hjelpelig i saker vedrørende krav om erstatninger for anleggsskader.

Grunnseksjonen har i 1976 kartlagt 15 km. veg. Det ble inngått 97 minnelige avtaler (kjøpekontrakter) og 6 skjønn ble avholdt med til sammen 48 berørte grunneiere. Summen av utbetalt grunnerstatning i 1976 ble kr. 3 596 900,—.

Ved seksjonen arbeider i dag 2 jordskifte kandidater, 2 ingeniører, 1 oppsynsmann, 1 saksforbereder og 1 kontorassistent.

P. S.



Overing. Skadberg



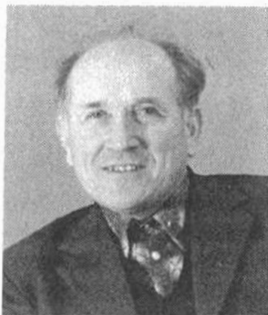
Avd.ing. Tjemsland



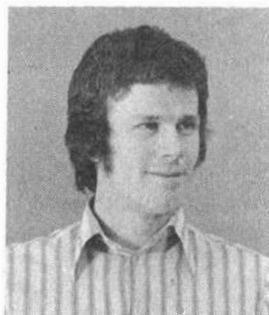
opps.m. Mortensen



K.ass. Garborg



Ass. Vasstveit



Ing. Strøm



Ing. Hestestad

HISTORIEN.....

Denne har vi fått sendende fra vegmester Reke.

Før 1964 var det kommunane som hadde vedlikeholdet av bygdevegane. Vedlikeholdsutstyr var det smått med, og snøploger var mangelvare.

Årdal Kommune søkte til Vegsjefen om å få låne snøplog av Vegvesenet. Vegsjefen gav lov til det, dei kunne få Vegvesenets sine plogar når desse ikkje var i bruk.

Knut Vegvaktar vart tilsagt å møte i herredstyret for å få orientering om Vegsjefens tillatelse.

»Det er heilt i orden også frå mi side,» sa Knut. »Kommunen kan få låne og bruke mine snøplogar når vi ikkje brukar dei. Og det vert i tidsrommet frå april til og med oktober måned.»

A. R.



K.ass. Bokn

JORUNN BOKN

betjener avdelingens forværelse. Foruten mer sekretærmessige oppgaver, utarbeider hun aktuelle oversikter og statistikker og tar seg av økonomisk oppfølging ved bruk av ekstern planleggingsbistand.

Tillitsmenn i etaten

VI BRINGER EN OVERSIKT OVER STYRENE I DE FORSKJELLIGE ANSATTES FORENINGER:

NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND

Hovedtillitsmandsutvalg 1977/78.

Markus Wiik, (form.)

Lars Surdal

Einar Støle

Pers. Varamenn.

Ingvald Gimra

Hans Svanes, Vegstasjonen

Gundvald Stangø.

STAVANGER OG OMEGN KLUBB.

Formann: Ingvald Gimrø

Sektr.: Torill Gabrielsen

Styremedl.: Asbjørn Vik

Styremedl.: Olaf Haugland

Styremedl.: Arne J. Fløysvik.

HAUGARLAND VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Einar Støle

Styremedl.: John Olsen

Styremedl.: Birger Steine

Sektr.: Knut Rovik.

SKJOLD VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Peder Hustoft

Sektr.: Leif Kvestad

Styremedl.: Leif Sponevik

Styremedl.: Johs. Krogh Vågen.

NORD-ROGALANDVERARBEIDERKLUBB

Formann: Magne Nortveit

Sektr.: Sverre Tveitane

Styremedl.: Arne Hustveit

Styremedl.: Lars Akstrand

Varamann: Oddvar Tveit

ERFJORD KLUBB.

Formann: Harry Helgeland

Styremedl.: Kjell Helgeland

Styremedl.: Anen Fylkesvoll

INDRE RYFYLKE

VEGARBEIDERKLUBB.

Formann: Nils Fisketjønn

Styremedl.: Erik Litlehamar

Styremedl.: Martin Steinbru

Styremedl.: Lars Tveit

Styremedl.: Josef Bråtvølt

Styremedl.: Tor Nordmark

RYFYLKEVEIEN

VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Kasper Fjelde

Sektr.: Njål Østerhus

Styremedl.: Tore K. Barkved

Styremedl.: Jone Hagen

Styremedl.: Bård Veland

DIRDAL VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Hallvard Byrkjedal

Sektr.: Lidvar Bjørklund

Styremedl.: Toralf Birkeland

Styremedl.: Daniel Byrkjedal

Styremedl.: Karsten Karlsen

MIDTRE JÆREN VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Jon G. Husveg

Sektr.: Anne Elise Njærheim

Styremedl.: Martin Torland

Styremedl.: Karl Taksdal, Herigstadv. 78.

DALANE VEGARBEIDERKLUBB

Formann: Lars Surdal

Nestf.: Magne Slettebø

Styremedl.: Arnt Svanes, Koldalsv. 16.

Styremedl.: Kjell Navrestad

Sektr. Olaf Løvold

NITO.

NORGES INGENIØRORGANISASJON

Formann: H. Hansen

Nestformann: M. Aske

Sektr.: O. Kvelland

Kass.: O. H. Danielsen

Forts. neste side

Tillitsmenn i etaten forts.

NFATF ROGALAND VEGOPPSYNSMANNFORENING

Teknikere og tegnere ved kontoret hadde tidligere egen forening. De står nå tilsluttet oppsynsmannenes forening.

Formann: A. Lillehammer
Nestformann: K. Støle
Sekt.: S. M. Olsen
Kass.: K. Høyland
Styremedl.: O. M. Nerland
Styremedl.: E. Sivertsen
Styremedl.: Ikke valgt for tegnerne.

NIF NØRSKE SIVILINGENIØRERS FØRENING

Tillitsmann: H. Dale (form.),
Tillitsmann: I. Lygren
Tillitsmann: O. Hauge

SBF STATENS BILSAKKYNDIGES FØRENING

Tillitsmann: E. Brigtson (I hele fylket)
Tillitsmann: Th. Thorsen, Stavanger
Tillitsmann: Prestegård, Haugesund

ELF/STAFØ EMBETSKONTORFUNKSJONÆRENE LANDSFORBUND

Tillitskv. vegk.: M. Garborg
Tillitskv. bilk.: M. Haugland

NTL – NORSK TJENESTEMANNSLAG

Omfatter funksjonærer på vegkontoret og biltilsynet.

Tillitsmann: O. Førland

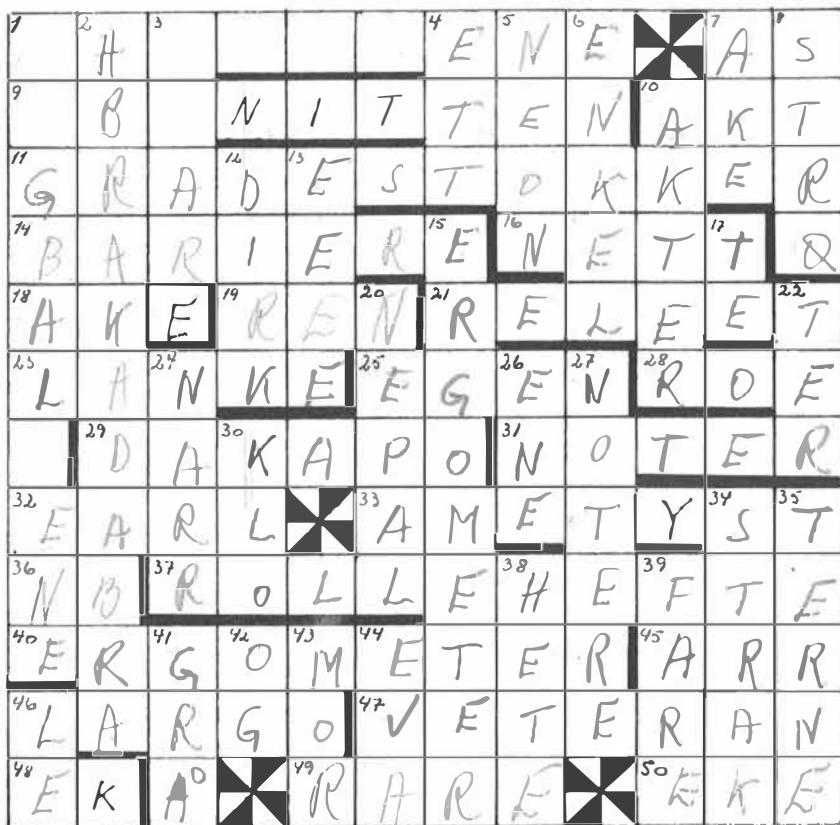
VANNRETT

1. Blodsugere
7. Aksjeselskap
9. Hardgummien
10. Maleri
11. Temperaturmålere
14. Skifte
16. Snerten
18. Renne
19. Pur
21. Forsterkeren
23. Barnehånd
25. Sta
28. Dempe
29. Om igjen
31. Musikktegn
32. Engelsk jarl
33. Edelstein
36. Merk!
37. Bruker skuespilleren
40. Energimåler
45. Merke
46. Musikkstykke
47. Veltjent soldat
48. Tre
49. Merkelige
50. Flatbunnet båt av 48 v.

LODDRETT

1. Vegarbeidsmaskinene
2. Trylleord
3. Silkestoff
4. Tallord
5. Gass
6. Lett
7. Renne
8. Må vegvesenet når det er glatt
10. Bak
12. Falsk nøkkel

kryssord



Loddrett forts.

- | | |
|------------------|-------------------|
| 13. Like vokaler | 34. Rett |
| 15. Energimåler | 35. Sjøfugl |
| 17. Drikk | 38. Sterk varme |
| 20. Fjell-land | 39. Risk |
| 22. Oppfører | 41. Trist farge |
| 24. Bajas | 42. Bindeord |
| 26. Alene | 43. Nær slektning |
| 27. Skrive ned | 44. Kvinnenavn |
| 30. Fugletå | 46. Smile |

Innsendt av:

Adresse:

SVARFRIST 10. JUNI 1977.

Oppsynsmennenes arb. situasjon

Det hele startet da vegsjefen for omlag et og et halvt år siden på et møte i oppsynsmannsforeningen ga uttrykk for at ikke alt var som det burde i oppsynstjenesten. Blant annet sto arbeidsstikkingen ute langt etter det en kunne kreve.

Oppsynsmennenes forening tok dette ad notam. På et samarbeidsmøte i Egersund tok representanter fra foreningen kontakt med vegsjefen for å drøfte situasjonen nærmere og for å tilby et samarbeid om en tilfredsstillende løsning. Vegsjefen var positivt innstilt til dette.

Før noe konkret kom i gang, ble det halvårlige kontaktmøtet for oppsynstjenesten som holdes på driftsjefens initiativ, avviklet i Folkets Hus. Oppsynstjenesten var et hovedemne på dette møtet og det kom frem mange synspunkter og forventninger under drøftingene. Et resultat var at prosjektgruppen for å vurdere oppsynsmennenes arbeidssituasjon ble satt ned av ledelsen. Den kom i stedet for den kontakten med vegsjefen som oppsynsmennenes forening og vegsjefen først hadde avtalt.

Prosjektgruppens talsmann ved dette høvet er regnskapsleder Thommassen.

Vegvesenet har i de senere år vært inne i en veldig utviklingsperiode. Det startet allerede ved gjennomføring av den nye vegloven og har siden hatt en vekslende akselerasjon.

Dette har medført stadige endringer for alle tjenestemenn i staten, men det er vel ikke for sterkt sagt at oppsynstjenesten har vært en av de mest berørte grupper. Deres ansvar- og arbeidsområde synes å ha blitt utvidet kontinuerlig og samtidig har kvalitetskravet blitt strengere. Dette har resultert i at oppsynstjenesten er kommet i en presset situasjon. Forholdet har vært oppe til behandling flere ganger. For eksempel ble det gjort til tema på kontaktmøte med oppsynstjenesten 9. og 10. mars 1976. Det har imidlertid ikke resultert i noe matnyttig og representanter for oppsynstjenesten tok derfor kontakt med vegsjefen for å få en klargjøring. Etter drøftelser bl.a. på fagsjefmøte og med oppsynstjenesten ble det be-



Løsning på kryssord nr. 4/76.

VINNERE:

1. Premie: E J. Svantesen,
4208 Saudasjøen.

2. premie: Magne Iversen,
Lab. Hillevåg.

stemt å opprette en prosjektgruppe for å ta seg av oppgaven.

Prosjektgruppen som har følgende faste medlemmer:

Avd.ing.	Nesheim,	Vv
Avd.ing.	Hansen,	A
Konsulent	Hole,	Pk
Konsulent	Thommasen	Rs
Konsulent	Jakobsen,	R-direk.
Vegm.	Skårland,	A
Opps.m.	Støle,	A
Opps.m.	Verthus Espevold,	Vv
Opps.m.	Olsen,	Oppl/info.

og dessuten følgende faste konsultative medlemmer:

Konsulent	Mæland,	Vd.
1. sekretær	Oftedal,	Vd.
Siv.ing.	Lærum,	Vd.

hadde første møte på vegkontoret den 22. juni 1976.

Følgende saksområder har til nå vært oppført på sakslisten:

1. Gjennomgåelse av retningslinjene for prosjektgruppearbeid.
2. Vurdering av intensjonene.
3. Tilgjengelige resurser.
4. Intensjonene med arbeidet.
5. Planlegging av gruppens arbeid.
6. Erfaringer fra prosjektgruppearbeid.
7. Egenutvikling.
8. Kvalitetsvurdering.
9. Avklaring av resursbehov.
10. Avklaring av beslutningsmyndighet.
11. Endelig utforming av prosjektplan.

12. Fordeling av arbeidsoppgaver.
13. Grupperammesetning.
14. Klargjøring av organisasjonsideologi
15. Registrering av arbeidsoppgaver.
16. Anvendelse av prosjektplanen.
17. Informasjon til berørte ansatte.
18. Vurdering av grunnlag og overordnede mål for Statens Vegvesen.

Disse punktene er blitt behandlet på ialt 7 møter. Det ble ganske fort klart at det vesentlige av arbeidet ville måtte utføres mellom møtene.

UNDERGRUPPE NØDVENDIG.

For å få system i arbeidet har det derfor vært nedsatt en rekke undergrupper. Disse har stått for detaljarbeidet på de forskjellige saksområder og lagt frem redegjørelse og forslag til vedtak for hovedgruppen. Dessuten har hovedgruppens enkeltmedlemmer vært aktivisert med de forskjellige oppdrag.

Hovedhensikten med prosjektgruppen er å kartlegge detaljert oppsynstjenestens nåværende arbeidsoppgaver og eventuelt komme med forslag til endringer i f.eks. kvalitetskrav, kvalifikasjonskrav, organisasjonsplan, bemanningsbehov, og arbeidsoppgaver.

OMFATTENDE REGISTRERING NØDVENDIG.

Vegmester Skårland ble etter søknad fritatt fra sitt vanlige arbeidsområde for å forstå kartlegging av oppsynstjenestens nåværende arbeidssituasjon. En ble kjent med at Vegdirektoratets kontor for teknisk rasjonalisering var igang med å forberede en liknende undersøkelse på annet hold.

Videre var det tegn som tydet på at prosjektgruppearbeidet hadde vakt en viss interesse også i andre fylker. Det ble derfor søkt kontakt med Vegdirektoratet og dette resulterte i at kartleggingen nå forestås av siv.ing. Lærum og vegm. Skårland. Dette arbeidet er særdeles omfattende og er systematisert i følgende faser:

1. Intervjuundersøkelse.
2. Selvrapportering.
3. Intervjuserie

hvorav fase 2 deles i en rapportering for vinter- og en for sommerforhold.

Undergruppen er møtt med velvilje, interesse og en positiv instilling i oppsynstjenesten noe undergruppen er meget takknemlig for og som har vesentlig betydning for kvaliteten på det endelige resultatet og for tidsforbruket på oppgaven. Undergruppen tar sikte på å avlegge fullstendig rapport med analyser i løpet av høsten 1977.

EGENUTVIKLING

En annen sak som det er lagt noe arbeid på er egenutvikling. Saken er så innfløkt og omfattende at det burde vært underlagt et eget studium. Det ville imidlertid kreve så mye tid at gruppen i stedet har anskaffet litteratur slik at de enkelte medlemmer på fritt grunnlag kan skaffe seg de kunnskaper de selv mener er nødvendige.

Hensikten med egenutvikling skulle være å utvikle motivasjon i samme grad hos berørte parter som innen gruppen, slik at forslag og beslutninger ble forstått og godtatt av alle parter på lik linje.

ORGANISASJONSIDELOGI

En like viktig sak, etter gruppens mening, er å få klarlagt vegvesenets organisasjonsideologi. Det er idag ingen entydig sådan og det er derfor nedsatt en lokal og en sentral undergruppe til å behandle saken. For oss uinnvidde er det kanskje på sin plass å nevne hva fagfolk legger i begrepet.

En amerikansk sosialpsykolog sier at det er betegnelsen på de grunnideer som avgjør organisasjonens karakter, som påvirker folks adferd og bestemmer hvor effektivt organisasjonen imøtekommer de ansattes behov og ønsker og hvordan man møter organisasjonens ytre miljø. Her nevnes 4 forskjellige typer: Makt-, rolle-, oppgave-, og person-orientert ideologi og da gjelder det å utforme en som skulle passe for vegvesenet. Vegsjefen har stilt gruppen fritt til å komme med forslag til organisasjonsideologi innenfor rammen som er trukket opp av fagsjefmøtet.

Hva vil så komme ut av alt dette arbeidet? Ingen vet. Det eneste som kan sies er at prosjektgruppen arbeider mot å komme med et forslag som både oppsynstjenesten og de øvrige berørte vil



Monteringsarbeid ved Mydland bru.

bli tjent med og interessert i. Under forutsetning av at nødvendige resurser innen personale, økonomi og arbeidstid stilles til disposisjon, regner gruppen med å kunne legge frem eventuelle del-

forslag i løpet av sommeren og endelig forslag i løpet av vinteren 1977. Hertil kommer den tid som en eventuell gjennomføringsfase måtte ta, anslagsvis 1 år.

Th. Th.

Kontorsituasjonen

Samling kan bety så mangt. Og har alltid gjort det. Politisk, kulturelt, historisk. I sentrum, i framskutte posisjoner eller utenfor sidelinjen. Motstykket er splitting, oppdeling. For å holde oss til distriktet: for 1100 år siden drev Harald og samlet riket ved Sømsholmene i Hafrsfjord, det var lenge etter at Ryggjafolket hadde etablert seg i Rogaland.

Også vegvesenet har hatt samlinger. I 1951 flyttet etaten samlet inn i det nye Tinghus. Men vegsjefens barn vokste i omfang og antall så de mest selvstendige måtte sendes på bygda. Etterhvert ble det mange som levde i utlendighet og det ble ikke lett å holde styring på dem. Vegsjefen måtte se seg om etter nytt og større tak over hodet og han støttet på postsjefen som var ute i samme ærend. De ble enige om å bygge i lag.

1/5-72 var nybygget klar til innflytting. Det var både stort og gildt. Men alle kom ikke inn og gjøkungen, motorvegen, våget en ikke å ta inn. Neste år måtte regnskapsseksjonen ut. Bemanningen økte på den tid med 5–10 funksjonærer pr. år. Fra 1/1-77 ble regnskap sagt opp fra utekontorene. Noe av lokalene kunne beholdes til midtsommers, mens snaut halvparten av styrken måtte ut. For sistnevnte skaffet kommunen plass i nabohuset inntil videre.

For å løse forholdene på lengre sikt er forhandlinger i gang med Veritas om fremleie av lokaler i nybygg i Musegt. 1, lokalene er klar til sommeren. Problemene har vært å få lang nok leietid og passende areal. I skrivende stund ser det ut til å gå i orden med vårt minstekrav om leietid 3 år og areal avgrenset til

vårt behov.

På lang sikt er forarbeid i gang med et prosjekt som forutsettes løse lokalitetsproblemene i overskuelig tid. Fylkesmannen har bl.a. som oppgave å koordinere løsningen av kontorlokalesakene for statens etater. Det prosjekt det gjelder er utbygging av et kvartal mellom Bergelandsgaten, Breibakken og Weisenhusgaten i Stavanger. Det er tanken at 2 eller flere andre statsetater skal kunne komme inn. Det er utvidelsesmuligheter i form av senere byggetrinn.

En forening står som byggherre foreløpig, men på grunn av det statlige engasjement er det mulig hele prosjektet overtas av staten.

Prosjektet er på et forberedende trinn når det gjelder statens rolle, men bygnings- og reguleringsmessig er saken godkjent. Til å klargjøre vegvesenets behov og ønsker er nedsatt et utvalg av 6 ansatte, hvorav 2 fra hver avdeling: administrasjon, drift og plan.

Det er ikke tatt endelig standpunkt til hvilken seksjon/avdeling som skal være plassert utenfor posthuset i de nærmeste 2–3 år. Av ting som må vekklegges kan nevnes behovet for kontakt med andre avdelinger og avhengighet av felles aktiviteter og innretninger i posthuset.

J. L.

S I S T E I

Det er innløpet beskjed om at bygge- og eiendomsdirektoratet IKKE har godkjent leieavtale i Musegt. 1 (Veritasprosjektet). Det var en for høy leie. I avslaget heter det bl.a.



*Fra Posthussiden ligger Roskildegården godt skjult.
Delen av regnskapsesjonen sitter til høyre for inngangsdøren.*

En tør be om at det blir søkt etter et rimeligere leiealternativ for vegadministrasjonen i Rogaland fylke. Arealene bør også være mer i samsvar med de lokaler vegadministrasjonen må flytte fra.

Blant de lokaler som må fraflyttes er noen rom i den over 200 år gamle Rosenkildegården. Etter eiendomsdirektoratets standpunkt er det nok tryggest å be riksantikvaren om bistand i saken.

J. L.

SAMARBEIDSUTVALGET

NYTT SAMARBEIDSUTVALG I 77

Det nyvalgte Samarbeidsutvalget hadde sitt første møte i februar. Utvalget er sammensatt slik:

REPRESENTANTER

Vegsjøf Ch. Danielsen
Driftsjef Arne Njå
Plansjef S. G. Thorsdal
Bilsakk. Chr. F. Hansteen
Markus Wiik (NAF)
Kasper Fjælde (NAF)
Harald Hansen (NITO)
Henning Dale (NIF)
Robin Kleiberg (NFATF)

VARAMENN

Adm.sjef J. Lund
Overing. H. Folgerø
Overing. O. Ø. Hamre
Bilsakk. O. Aardalsbakke
Magne Slettebø, Einar Støle
Olav Kleven, John Berentsen
Klaus A. Aarøy.

OBSERVATØRER

Be. ny Nilberg (STAFO/NTL)
Asbjørn Oddane (HSU)
John Berentsen (NIF/EL)

VARAMENN

Magne Goa
Audun Løkken

SEKRETÆR

Arne G. Vasbø

VARAMANN

Bermy Nilberg

De bilsakkyndige og sivilingeniørene deler en plass i SU og de har således sete i utvalget hver andre periode.

Etter anmodning fra biltilsynet fikk bilsakkyndig Berentsen anledning til å møte som observatør hver gang, siden overing. Dale nå er representant. SU ser det som en oppgave å bidra med å skape god kontakt med de ansatte i biltilsynet.

Det er de ansatte som har formannsvervet i 77. Valget fikk følgende utfall:

M. Wiik: Formann

R. Kleiberg: Formannens varamann

Ch. Danielsen: Nestformann

Chr. Fr. Hansteen: Nestform. varamann

Personalia

HILSINGSTELEGRAM VED RUNDE TALL.

Den uformelle gruppen på Tau tok i sin tid opp å få gjort noe mer enn akkurat å overrekke blomster når våre ansatte omkring i fylket feiret 50 eller 60 års dager. Vi burde ha noe å stikke i andre hånden også, som vegmester Rake sa.

Etter gruppens forslag har vi nå fått trykket at brevark der vegvesenets emblem er preget i gull og opphøyet. Papirkvaliteten er nærmest en tynn kartong.

Når det er jubilanter som skal overrekkes blomster kan disse heretter få en personlig hilsen fra Vegsjefen og sin foresatte avdelingssjef og vegmester/oppsynsmann.

Etter avtale med konsulent Hole er det foreløpig Samarbeidsutvalgets sekretæriat som besørger dette utført på vegkontoret. Vedkommende vegmester/oppsynsmann som skal besøke jubelanten må derfor minst et par uker på forhånd ta kontakt med SU-sekretær Vasbø eller fru Nilberg. Disse må vite jubelantens fulle navn, fødselsdato og hvilken målform som skal brukes.

Ny privatadresse for

MARKUS WIIK

Hovedtillitsmann Wiik har flyttet
til Ganddalen.

Hans nye adresse er
Lundegeilen 35, 4310 GANDDAL.
Nytt telefonnummer er 73 467.



STATENS VEGVESEN

NILS BOTNEN

Statens vegvesen i Rogaland ynskjer
Dykk hjarteleg til lukke med
50-årsdagen
den 19. februar 1977.

Arne Njå
(For vegsjefen)

H. Gederø Olav Øyvind Hamre

TAKK FOR INNSATSEN.

I tida 1. januar til 1. april 1977 har disse slutta i aktiv teneste. Vegvesenet takker førebels for innsatsen og ynskjer dei mange godde år som pensjonistar.

Ole Lobekk, Varhaug
Peder Årak, Steinbru.

Runde tall

60 ÅR	
Arne Voll	17.4. 17
Laurits Austbø	5.5. 17
Teodor Ekkjestøl	25.5. 17
Arne Kvia	27.5. 17

50 ÅR	
Ingemund Vinterhus	28.4. 27
Bernhard Ersdal	13.5. 27
Jacob Eide	1.6. 27
Oddvar Høgste	4.6. 27



- uten bilbelte, det er fali, det