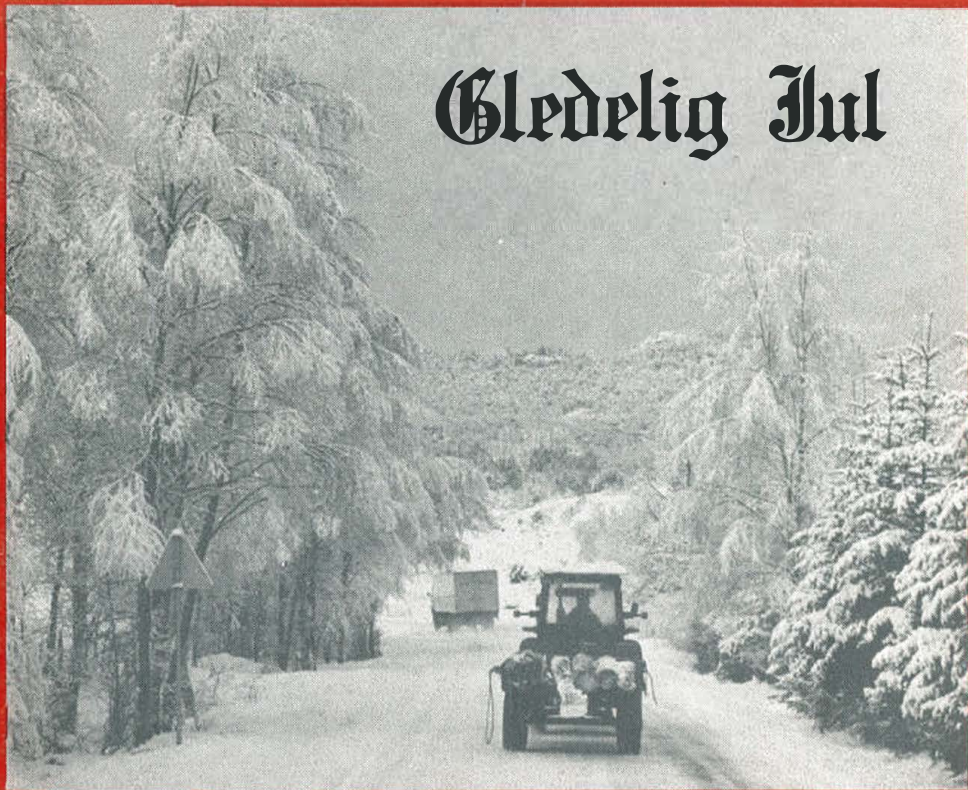


Rygjavegen



Gledelig Jul



Nr. 5-79

Innhold:

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

3 MINUTT MED VEGSJEFEN . . . . .	.s.	3
INFOTJENESTEN . . . . .	.s.	4
TAKK FOR MEG . . . . .	.s.	4
PER HOLE GÅR FRA BORDE . . . . .	.s.	5
HELMAR ELDHOLM TAKKER AV . . . . .	.s.	6
KONTAKTUTVALGETS FELLESMØTE 6. – 9. SEPT . . . . .	.s.	9
POU – ARBEID . . . . .	.s.	11
BEDRIFTSTUR TIL ULLA-FØRRE ANLEGGET . . . . .	.s.	13
LYSET . . . . .	.s.	14
MINNEORD JOHANNES AKSLAND . . . . .	.s.	15
TAKK, KNUT B! . . . . .	.s.	16
EI GOD HISTORIE . . . . .	.s.	17
PRØVEPROSJEKT I HAUGESUNDSOMRÅDET . . . . .	.s.	18
PENSJONGIVENDE ARBEIDSTID . . . . .	.s.	20
I VESTERVEG . . . . .	.s.	21
UTE PÅ DEN GRØNNE ENG SPILLTE NORGES BESTE GJENG . . . . .	.s.	24
HURRA!! . . . . .	.s.	25
VEST E' BEST . . . . .	.s.	25
YRKESBEVIS . . . . .	.s.	26
YRKESBEVIS INNEN MASKINFØRERFAGET . . . . .	.s.	29
DET VAR I GAMLE DAGE . . . . .	.s.	31
DA SALHUSFERGA SEILTE SIN EGEN SJØ . . . . .	.s.	34
DEN VESTLANDSKE HOVEDVEG, FRÅ KJERREVEG TIL GOD BILVEG . . . . .	.s.	35
LITT AV KVART . . . . .	.s.	36
FÆRRE MØTER, SIER FRANSKE LEDERE . . . . .	.s.	36
NORDISK SAMARBEIDE PÅ DET PRAKTISKE PLAN . . . . .	.s.	37
PERMISJONER . . . . .	.s.	42
HVEM HAR VÆRT PÅ HVILKET KURS . . . . .	.s.	43
SAMARBEIDETSUTVALGETS FORSLAGSVIRKSOMHET . . . . .	.s.	45
KRAV OM LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE . . . . .	.s.	46
KRYSSORD . . . . .	.s.	48
TILLITSMANNENS SPALTE . . . . .	.s.	50
PERSONALIA . . . . .	.s.	51

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9, 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen: Berny Lien. Lay-out: Allservice A/S.

Redaksjonsråd: S. G. Thorsdal, Vegkontr., N. Egenes, Vegkontr., M. Wiik, Bærh. Vegsentr., M. Rullestad, Skjoldastr., K. Heigre, Bærh. Vegsentr., S. M. Olsen, Vegkontr. og Chr. Fr. Hansteen, Vegkontr.

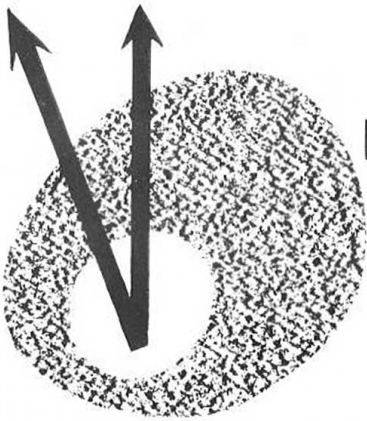
Bidragstyttere: Ch. Danielsen, L. Böhmer, T. Rein Larsen, A. G. Vasbø, K. B. Gundersen, E. Sand, J. Lund, K. Aspen, O. B. Dyvik, K. E. Hansen, P. Hole, O. Hauge, K. Støle, J. Høyland, Ansatte ved Beltils i Haugesund, A. Gustavsen, V. Onarheim: M. Wiik, H. Folgerø, R. Lanne, B. Lien.

Foto: Ansvarlig A. Follaug, A. G. Vasbø, K. Lunde, J. O. Aanderaa, K. Aspen, H. Folgerø.

FORSIDEBILDET:

«VINTER». RV. 46 v/ÅMSOSEN, Nedre Vats.

Foto: A. G. Vassbø.



3 minutt med veg- sjefen

Eg vil gjerne nytta dette høvet å yn-skja alle i vegvesenet og familiare deira ei riktig god jul og takke for heilhjarta innsats i det året som snart er gått.

Året starta ikkje godt. Me hadde nokon harde vintermånader som kravde stor innsats, ikkje minst frå folk i vedlikehaldet. Men det gjekk godt, og me fekk mykje ros for innsatsen vår ute på vegane då. Også anleggsdrifta fekk smaka problema med hard kulde og vanskelege arbeidsforhold. Men god planlegging gjorde problema mindre.

Me kan ikkje i år på same måte som i fjor visa til dei mange og store veg-prosjekt som er ferdige og opna for trafikk. Men innsatsen syner likevel igjen mange skader i form av betre veger og ikkje minst fleire gang- og sykkelvegar. Personleg er eg svært glad for at me greidde omstillinga til mindre anleggsdrift og nye typer arbeid utan å måtte seia opp folk og utan å måtte tilby arbeid langt frå heimane til folk.

På slutten av dette året er det to heiderskarar som sluttar av i aktiv teneste i vegvesenet og går over i pensjo-

nistane sine rekkjer. Det er konsulent Per Hole og overingeniør Helmar Eldholm — to namn som er kjende og akta i heile Rogaland vegvesen. Eg har hatt gleda av å arbeida saman med desse to i ei årrekke, og vi gjerne senda dei ei spesiell helsing frå denne spalta. Dei har begge gjennom over 40 års teneste og på kvar sin måte satt sitt preg på vegvesenet. Eldholm med å setja sitt namnetrekk på fleire vegplanar enn kanskje nokon annan i fylket, og Hole med den innsatsen han har gjort for å byggja opp vegkontoret og heile vegvesenet sin organisasjon der det siste tilskottet er ein effektiv, ny og god personalseksjon.

Det blir tomt i rekkene når slike heidersmenn takkar av, og me vil sakna dei. Eg ynskjer dykk begge to ei spesielt god jul — og velkomne tilbake igjen til innsats for vegvesenet!

Også alle dei andre som i dette året har takka av etter kanskje mange års teneste i vegvesenet, vil eg senda ei spesiell takk og helsing. Eg vonar de får ei god julehelg og mange gode år som pensjonistar!

Helsing Chester Danielsen

Infotjenesten

Ny redaktør for Ryggjavegen og ansettelse av informasjonsmedarbeider medfører at denne funksjon flyttes fra Personalseksjonen og blir en stabsfunksjon.

Personalseksjonen vil i denne forbindelse rette en hjertelig takk til den avtroppende redaktør og informasjonsmedarbeider, Berny Lien. Med sin entusiasme og innsatsvilje har fru Lien både kvalitativt og kvantitativt gjort Ryggjavegen, vegvesenets årsmelding, 7. sans m.v. til attraktivt lesestoff.

Dine medarbeidere ved personalseksjonen nyter anledningen til å takke for godt samarbeide og ønsker hell og lykke i din nye stilling.

Velkommen tilbake til oss!

For Personalseksjonen
Per Hole

Takk for meg!

Det er litt vemodig å arbeide med dette nummeret av Ryggjavegen og vite at dette er det siste fra min hånd. Jeg har vært med i avisarbeidet siden april 1976.

Litt uvillig tok jeg på meg ansvaret for avisa den gangen Vasbø ble leder for Driftsplanseksjonen. Siden den gang har jeg hatt ansvaret for 8 nummer. Nå i dag må jeg innrømme at Ryggjavegen er blitt «hjerdebarnet» mitt. Det har vært morsomt å arbeide med den. Gjennom dette arbeidet har jeg også møtt mange hyggelige og hjelpsomme mennesker. Jeg har lyst til å sende en varm takk til dem alle. Jeg håper dere vil møte den nye redaktøren, som vi enda ikke hvem blir med samme hjelpsomheten.

Takk for meg!

Hilsen Berny Lien

Forts. fra s. 12

ning ikke utøves adskilt fra driften og heller ikke på et høyere nivå enn nødvendig.

Gruppen finner at dette opplegget blir fulgt i stor utstrekning, og spesielt blir delegeringsspørsmålene tatt opp i sammenheng med prøveprosjektet i Haugesund.

Avslutning

Gruppen fant oppgaven interessant, selv om vi kanskje iblant beveget oss noe på siden av det emnet som skulle behandles. Under arbeidets gang dukket det opp flere spørsmål som vi ikke fikk tid til å finne løsning på,

eller foreslå løsning av, og gruppen har derfor satt fram forslag overfor SU at følgende prosjekter tas opp til nærmere behandling:

1. Hvilken entreprisepolicy bør vegvesenet i Rogaland velge.
2. Utvikling av driftsoppfølgningssystemene med sikte på å bedre grunnlagsmateriale for vurdering av lønnsomheten ved ulike driftsformer.
3. Rutiner for opplæring av kontrollpersonell.
4. Hvordan kan vi følge opp resultatene av POU-arbeidet.

H. F.



Per Hole går fra borde

Konsulent Per Hole går over i pensjonistenes rekke etter dagens slutt 30/11 -79. Dermed trekker en utholdende sliter og en tro tjener inn årene etter et langt og rikt livs tjeneste i etaten.

Hole har i løpet av sin tjenestetid dekket flere funksjoner enn de fleste av oss. Han startet opp 1/8 -31 som vegarbeider for 5 år og etter teknisk utdanning var han teknisk assistent i 2 år i sitt heimfylke Sogn og Fjordane.

Til Rogaland kom han i 1938. Etter vel 6 år som kontorassistent var han i vel 6 år underkasserer. Derpå hovedkasserer i innpå 19 år. De siste 12 år har han vært knyttet til sekretariatet, først som førstesekretær og de siste 9 år som konsulent. Herav har han vært leder av den nyopprettede personalseksjon de siste 2 år.

Sammen med den daværende vegsjef og fullmektig var Hole i 1941 med på å fremskynde innføringen av en sentralisert kasse- og regnskapsordning for vegvesenet i dette fylket.

Han var også med på å legge forholdene til rette for en regelmessig lønnsutbetaling. De fleste husker ham kanskje best fra den tiden han

reiste rundt i fylket med lønningene.

Som hovedkasserer var Hole krumtappen i regnskapsfunksjonen. Han arbeidet stadig for å forbedre regnskapssystemet og han var med i en arbeidsgruppe for forberedelsen av EDB-kjøring av regnskapene.

Hole har lenge vært en talsmann for styrking av personalforvaltningen i etaten. Dette går også fram av de årlige stillingsforslag han har fremmet. Hans hovedinteresse og innsats de senere år har i sterk grad dreidd seg om dette felt. Det har vært en stigning og en klar tendens i hans utvikling fram til lederjobben i personalseksjonen. Han har en vesentlig del av æren for at han etterlater seg en personalseksjon som skulle være godt skikket til å dekke dagens og morgendagens behov. Dette avspeiler også noe av hans administrative evner.

En sliter går fra borde. Utenom faglig dyktighet, initiativ og lojalitet overfor oppgavene har han vist en selvpoppfrende holdning i jobben vi ikke finner i yngre generasjoner. Tross helsemessige belastninger fra tid til annen har han stått på sin post langt utover det de fleste av oss ville eller kunne gjort. Dette ikke minst for å støtte eller spare sine medarbeidere. Så får vi til gjengjeld med forståelse ta imot den åpne kritikk og de klare standpunkter når han i kraft av sine meningers mot har sunget ut.

Det kan ha gått på helsa løs. Det har vært grunn til å spørre: Hva har han igjen for slikt? Han kan nok fortelle meget om det selv. Her skal kun dette sies: Han kan gå til sitt otium med en ekte følelse av å ha fylt sin jobb til overmål.

Vi takker for godt kameratskap, godt samarbeid og god innsats. Vi ønsker han sammen med hustru og familie mange rike pensjonistår.

J. L.

Helmar Eldholm takker av

Helmar Eldholm på Plan gikk i november over i pensjonistenes rekker. De fleste som arbeider i Vegvesenet i dag kjenner ham vel best som «Eldholm på Plan».

Ryggjavegen har spurt Eldholm om hvordan det har vært å ha arbeidet så lenge i vegvesenet.

— Det har vært trivelig og interessant hele tiden. Og mye har forandret seg i de årene jeg har arbeidet her.

— Har du vært på Planavdelingen hele tiden?

— Nei, i årene 1929 til 1935 arbeidet jeg som anleggsarbeider ved forskjellige veganlegg i Hordaland fylke. Det var «de harde 30-åra». Etter at jeg tok eksamen ved Bergens tekniske skole i 1937 begynte jeg som midlertidig teknisk assistent ved Vegkontoret i Hordaland, det var den 1. juli.

— Når kom du til Rogaland?

— Det var 15. november 1939.

— Det var vel ikke noen Planavdeling ved vegkontoret den gangen?

— Nei, i den tiden var både planlegging og anleggsledelse tillagt geografisk delte vegavdelinger. De første 10 årene arbeidet jeg som anleggsleder ved Dalane vegavdeling og fra 1951 ved Jæren vegavdeling. Planavdelingen i Rogaland ble opprettet i 50-årene, og jeg begynte der i november 1961.

— Der har du vært siden da?

— Ja, og jeg synes arbeidet ved Planavdelingen har vært svært interessant og trivelig, et arbeidsfelt jeg har følt meg hjemme i. Jeg har fått være med på mange store og interes-

sante planoppgaver både på riks- og fylkesvegsektoren.

— Du var med helt fra begynnelsen på planleggingen av motorvegen.

— Jeg er den eneste idag som har arbeidet med motorvegen fra dens første spede begynnelse i Ødegårds vegsjefstid og fram til Motorvegseksjonen ble opprettet. I de første årene av motorvegens historie ble den nemlig kalt «Bilbane Stavanger—Oslo», så den tid var vegplanene noe mer fremtidsrettet enn i dag.

— Når var det Motorvegens trase ble fastlagt?

— Det var vel først gjennom «arbeidsgruppen for motorvegen i Sandnesområdet», og ved utarbeidelsen av Norsk Vegplan i 1967—69 at den nåværende motorvegtrase i store trekk ble fastlagt.

— Norsk Vegplan er noe vi på vegkontoret forbinder med ditt navn.

— Ved utarbeidelsen av den første Norsk Vegplan i 1967—69 var vegplanarbeidet fordelt på vegsjef, plan-sjef og meg. Jeg hadde da samtlige tekniske oppdrag ved planarbeidet. I tillegg var jeg 6 turer i Vegdirektoratet og hadde den tekniske kontroll av de øvrige fylkers vegplaner. Senere har jeg vært med ved samtlige revisjoner av Norsk Vegplan for Rogaland.

— I dag er du leder for Hoved- og detaljplanseksjonen, hva var du før det?

— Etter at hoved- og detaljplanseksjonen ble opprettet ved planavdelingen har jeg vært seksjonsleder, først



ved detaljplanseksjonen, og etter at disse ble slått sammen, for begge.

— Hva synes du om arbeidet ditt?

— Arbeidsoppgavene har vært allsidige og krevende, men særdeles interessante. Plansituasjonen er vel, trass forskjellige meninger og mangler, sånn noenlunde tilfredsstillende.

— Et annet stikkord i forbindelse med deg er tunneler.

— I Rogaland fylke er det i dag 19 km. tunnel som er i bruk, vedtatt bygd og planlagt. Av disse har jeg i anleggs- og planperioden vært med på å planlegge 14 km. av dem.

— Vi har hørt at du var den første i fylket som begynte å bruke hardmetallbor.

— Utenom A/S Titania i Sokndal var jeg den første i dette fylket som brukte hardmetallbor i anleggsdriften. Jeg var også den første i fylket som etter et sprengningskurs i Bergen, begynte med seriesprengning

— salveskyting — på anleggene. Noe som vegmester A. Andersen sikkert ikke glemmer.

— Så lenge som du har vært i vegvesenet har du vel sett en del vegsjefer komme og gå?

— I den tiden jeg har vært i vegvesenet har jeg arbeidet under 5 vegsjefer.

— Vi vet at utenforstående også har bedt om din hjelp.

— Utenom mine gjøremål i vegvesenet har jeg vært konsulent for en rekke veg- og gateanlegg ved stats- og kommuneetater. Jeg kan nevne blant annet Televerket, Forsvaret, NVE, Lyse-, Sira-Kvina og Stavanger kraftverk, Turistforeningen og mange fler. Dessuten har jeg vært sakkyndig ved en rekke herreds- og lagmannsrettsaker.

— Du hadde også en finger med i spillet da VIO ble stiftet?

— Det stemmer det. Jeg var i sin tid

med og stiftet vegetatens ingeniørorganisasjon (VIO) og har vært både formann og styremedlem i foreningen. Jeg har også vært foreningens representant i det sentrale ansetelsesrådet i Vegdirektoratet.

— Du sa i begynnelsen at mye har forandret seg i de årene du har arbeidet i vegvesenet.

— Ja, mye er forandret. I årene 1940—1960 var arbeidet i vegvesenet av en helt annen karakter enn i dag. Bygder og enkeltgårder manglet veget og hadde et skrikende behov for landverts kommunikasjon. En vegvesen-«ingeniør» ble den gang mottatt med forventning og fikk en hjertelig velkomst som vi i dag ikke kan forestille oss. Det er vedmodig å tenke på alle de hyggelige hjem og mennesker i de vegfattige strøk som vi da kom i nærkontakt med. I et vegmettet fylke som Rogaland er forholdene og stemningen også på det området endret.

— Rent praktisk har vel også for-

holdene for en planlegger forandret seg en del i de årene du har vært med?

— I vegvesenets vegplanlegging har det i disse årene foregått en voldsom utvikling. Fra å være en enkeltmanns vegplan er det i dag blitt en vegplan der en vesentlig del av vegvesenets mangeartede sektorer har vært involvert. På den tekniske sektor har det skjedd betydelige og store forbedringer, som i en kort merknad kan gis som «Fra Wreden til Disto-maten».

Demokratiseringsprosessen og allemanns medvirkning i vegplanleggingen synes nå å være kommet til en ytterkant. En mer demokratisk vegplanlegging er et vesentlig framskritt også for vegetatens del, men planleggingen må fortsatt styres med en fast hånd så den ikke glir ut til allmuen.

— Vi sier mange takk til Helmar Eldholm og ønsker han mange og interessante år som pensjonist.

HE/Li

Forts. fra s. 10

litt om Rammeavtalen for ansattes medbestemmelsesrett før ordet ble gitt til kontorsjef Fiane i Vegdirektoratet som snakket om POU-arbeidet sentralt. Deretter var det fylkenes tur. Først ved konsulent Svein Magne Olsen som snakket om POU-arbeidet i Rogaland fylke. 8 prosjekter er nå satt i gang i fylket og det viste seg at Rogaland var kommet langt med dette arbeidet. Personal-konsulent Margrete Axelsen snakket om tilretteleggelse av sitt arbeid i Hordaland og konsulent Leif Bjørn-

seth om POU-arbeidet i Sogn og Fjordane.

Under festmiddagen lørdag kveld ble det sagt mange rosende ord, og vi håper og tror at disse fellesmøtene har funnet sin form og fortsatt er eksistensberettiget.

Vi takker arrangementskomiteen fra Bergenskontoret — Halvor Heldal, Sigurd Lægreid og Bjørn Tore Sætervik — for et meget vellykket arrangement både faglig og ikke minst sosialt.

R. L.

Kontaktutvalgets fellesmøte 6.—9. sept.

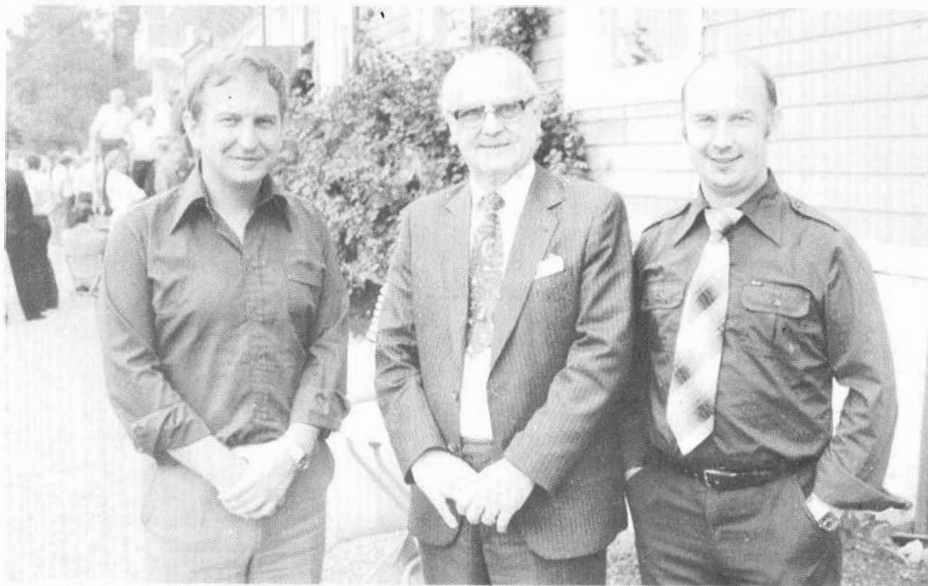
De ansatte ved biltilsynet på Vestlandet var også i år samlet til fellesmøte på Solstrand Fjordhotell på Os. Foruten ansatte ved biltilsynet, hadde vi også i år en bred representasjon fra de 3 vegkontorene og Vegdirektoratet ved underdirektør Tenold og konsulentene Solhaug, Kjos og Ofte Dahl. Våre 3 vegsjefer kunne dessverre ikke være tilstede på grunn av møtekollisjon.

Møtet åpnet fredag 7.9. — kl. 9.00 ved formannen i Kontaktutvalget, Halvor Heldal, som ønsket alle velkommen til årets fellesmøte og håpet det ville bli interessant og hyggelig møte.

Deretter fikk vi en presentasjon av de 3 nye stasjonene. Det ble vist slides, og stasjonssjef O. Sørensen orienterte om den nye stasjonen i Nordfjordeid, biltilsynssjef E. Walle om stasjonen i Odda og inspektør P. Sivertsen om stasjonen i Egersund.

Driftssjef Søylen, Hordaland Vegkontor, hadde foredrag om integreringsprosessen i vegvesenet. Han tok for seg emner som: de ansatte i andre avdelinger, daglig arbeid og gjøremål, stillinger, mennesker, arbeidsmetoder og forhold mellom andre avdelinger.

Professor Julius Marek ved Universitet i Bergen, holdt deretter foredrag



Fra venstre: UP-sjef Leif N. Olsen, Stortingsrepresentant Sverre L. Mo og underdirektør Ingvar Tenold. Foto: Kåre Lunde, Vegene og Vi.



Fra festmiddagen lørdag kveld.

Kåre Lunde, Veggen og Vi.

om bakgrunnen for FASE 2 OPP-LÆRINGEN. Et meget interessant foredrag, kanskje særlig for de grupper av forsamlingen som ikke hadde fått kjennskap til FASE 2 i sitt arbeid.

Etter lunsj var omorganisering av Kontaktutvalget på programmet. Samtlige kontorer hadde gitt uttalelse om sitt syn på KU's organisering, som ble framlagt av formannen. Vi fikk dessuten en del meninger og forslag fra ledelsen og de ansatte, uten at noen av forslagene ble realitetsbehandlet.

Resten av dagen ble viet vår egen helse, idet lektor Svein Hetland, Norges idrettshøgskole, snakket om arbeidsstillinger og forebygging av yrkesskader. Ved flittig bruk av kritt og tavle, viste han elegant oppbygging av knokler og ledd, feil sittestillinger både hjemme og på jobben. Det ble en munter avslutning på møtes første dag.

Lørdag formiddag var viet TRAFIKKSikkerheten. Stortingsrepresentant Sverre L. Mo i Samferdselsnemnda, var første mann på talerstolen. Emnet hans var politikernes syn på organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet. Mo ble etterfulgt av Utryknings sjef Leif N. Olsen som snakket om samarbeid med biltilsynet og ulikt syn på trafikksikkerhetsarbeidet.

Videre var det underdirektør Tenolds tur til å svare UP-sjefen på hans utfordringer. Det ble en livlig debatt blant de 3 talerne om deres til dels ulike syn på trafikksikkerhetsarbeidet.

Etter lunsj var turen kommet til Professor Svein Kile fra Universitet i Bergen, som talte om mennesket i arbeidsmiljøet. Et foredrag som ble en tankevekker og burde føre til holdningsendringer.

POU var også på programmet. Først fikk førstekonsulent Solhaug snakke

Forts. side 8

POU-arbeid

PROSJEKTGRUPPEN FOR VURDERING AV DRIFT I EGEN REGI/PRIVAT DRIFT

Bakgrunnen for oppnevning av gruppen

Som et ledd i det pågående personal- og organisasjonsutviklingsarbeidet i vegvesenet i Rogaland bestemte Samarbeidsutvalget at det skulle nedsettes endel prosjektgrupper som skulle behandle emner av interesse for flest mulige innen etaten. Prosjektgruppene skulle være bredest mulig sammensatt, dvs. de skulle ha representanter fra alle sjikt i organisasjonen. Ett av de emnene som ble valgt ut var forholdet mellom drift i egen regi og privat drift. På SU-møte den 9. september 1977 ble følgende personer oppnevnt som medlemmer av gruppen:

Avdelingsingeniør Ø. Kommedal
Motorvegen

Oppsynsmann B. Sandvik
Anleggsavdelingen

Oppsynsmann B. Skårdal
Vedlikeholdsavdelingen

Sjåfør L. Surdal
Anleggsavdelingen

Hovedtillitsmann M. Wiik

Overingeniør H. Folgerø
Anleggsavdelingen

Gruppens mandat

SU hadde ikke satt opp noe detaljert mandat for gruppens arbeid og gruppen utformet derfor selv et forslag til mandat som hovedsaken ble godkjent av SU. Da gruppen startet opp sitt arbeid ble det imidlertid snart tydelig at det ikke var helt samsvar mellom det syn gruppens medlemmer hadde på oppgaven og de tanker som

lå bak SU's vurderinger ved utvalget av dette temaet som utgangspunkt for et POU-prosjekt.

Forskjellen i oppgavetolkningen gikk i hovedsaken ut på at gruppen i utgangsfasen hadde tolket oppgaven dithen at vi skulle vurdere lønnsomheten ved å drive i egen regi sammenlignet med entreprenørdrift. SU's intensjoner var derimot om det tas hensyn til våre personalpolitiske retningslinjer ved det opplegg vi idag benytter når vi setter bort arbeid til private. Vi fikk imidlertid avklart dette forholdet og gruppen har derfor forsøkt å løse oppgaven i samsvar med SU's intensjoner. Dette har da resultert i at vi ikke har fulgt i detalj det mandat som opprinnelig ble utformet for gruppens arbeid.

Forhold til de personalpolitiske retningslinjene

De punktene i våre personalpolitiske retningslinjer som det særlig var aktuelt å ta opp i denne forbindelse, var etter gruppens mening følgende:

- hvilken grad av medbestemmelse foreligger det for den enkelte ansatte (innenfor de generelle retningslinjer for medbestemmelse som er trukket opp for statsetaten)
- hensyn til trygghet i arbeid
- hensyn til meningsfylt arbeid
- hensyn til egenutvikling i arbeidet

Hovedkonklusjonene fra sluttrapporten.

Gruppen valgte å dele oppgaven i

seks punkter og vurdere hvorvidt det tas hensyn til de nevnte punktene i våre personalpolitiske retningslinjer ved valg av driftsformer ved vegvesenet i Rogaland. Oppgavens hovedpunkter var følgende:

1. Fordeling mellom arbeider i egen regi og entreprisedrift.
2. Omfanget og utvelgelse av entrepriser ved vegvesenet i Rogaland.
3. Bruk av forskjellige entreprisformer.
4. Valg av arbeid.
5. Innleie av fremmedmaskiner.
6. Kontroll av entreprise og fremmedmaskiner.

Hovedkonklusjonene fra gruppens vurderinger i forbindelse med de enkelte punktene er:

Pkt. 1. Gruppen mener at vegvesenets policy på dette området blir trukket opp av overordnede politiske organer og at det derfor er små muligheter til å innvirke på de beslutninger som treffes på dette området. Dette gjelder også de hovedprinsipper som settes for vegvesenets maskinpolitikk.

Pkt. 2. Gruppen mener at det ikke har vært tatt tilstrekkelig hensyn til de personalpolitiske retningslinjer ved den måte som vegkontoret hittil har benyttet ved utvelgelse av entreprisarbeider. Gruppen foreslår at det blir informert mere innen vår organisasjon om aktuelle entreprisarbeider før endelig beslutning tas, og foreslår at slik informasjon blir gitt i SU, enten i forbindelse med de årlige budsjettbehandlingene eller at emnet tas opp som egen sak.

Pkt. 3. Vegvesenet gjør bruk av flere slags entreprisformer, f.eks. i noen tilfeller settes hele prosjektet ut på anbud (hovedentrepriser) mens vi i andre tilfeller har benyttet oss mere av såkalte delentrepriser. Etter gruppens mening vil den entreprisform som vegvesenet velger i fremtiden, ha stor betydning for vegvesenets egen drift slik som kompetanseoppbygging hos egne arbeidere, organisasjonsformen i driften, rekrutteringspolitikken osv. Gruppen foreslår derfor at valg av entreprisformen blir tatt opp til grundig behandling.

Pkt. 4. Gruppen finner ikke grunn til å foreslå noen endringer i det system som benyttes, da valg av anbud vil være en rent faglig vurdering når det først er besluttet å lyse et arbeid ut på entreprise.

Pkt. 5. Det er i det siste tatt initiativ til opprettelse av såkalte samordningsgrupper i driften, hvor representanter fra oppsynstjenesten og tilitsmennene på de enkelte anlegg deltar. Vi mener at bruk av slike samordningsgrupper er et hensiktsmessig forum for å kunne planlegge utnyttelsen av de tilgjengelige maskinressursene og at gruppene ved sin sammenslutning gir den enkelte mulighet til å innvirke på beslutninger som angår hans arbeidssituasjon.

Pkt. 6. Når det gjelder kontroll med entreprisarbeider anser gruppen det som påkrevet å ha klare ordre- og kontaktlinjer overfor entreprenøren. Gruppen mener derfor at vi fortsatt bør benytte en person som er byggherrens kontaktperson overfor entreprenøren.

Når det gjelder kontroll med leiemaskiner bør denne etter gruppens me-

Forts. side 4

Bedriftstur til Ulla-Førre anlegget

Distrikt 3 hadde den 26. sept. 1979 tur til Ulla-Førre anlegget. 39 personer var med på turen som starta frå Tau Vegstasjon kl. 8.30.

Då vi kom i land på Vindsvik ga vegmester Høyland ei fyldig orientering om Ryfylkevegen og vegen ut-over mot Jøsenneset. Vi kjørte vegen om Vadla som enno er under anlegg, men kjørbar. Det er ein 6 km. strekning i eit hengebratt og villt terreng.

Vegen er kostnadsrekna til ca. 20 millionar kr. og er av låg vegklasse med ei breidde på 4 m.

Høyland fortalde ein liten episode frå den tid då han dreiv og planla og stakk denne vegen. Ein hund fulgte han ein dag han kleiv i brattfjellet. Det var ganske nifst og han heldt på å verta svimmel og nervøs. Men hunden såg på han med tillitsfulle brune augo og logra med halen, akkurat som han ville seia: «Dette skal nok gå bra». Så kom dei til ei svær ur, og då var det hunden som vart nervøs og pistra og småynka seg. Høyland som ikkje hadde nokon hale å logra med, strauk hunden over nakkehåra og sa: «Dette skal nok gå bra, kompis». Og fram kom dei.

Midt oppe i brattlia ligg garden Dale, som no har fått veg. Vi passerte Vadla der Vegvesenet har sitt grustak med knuseverk. Her er trong dal med høge fjell og villt terreng. Vi tok av frå vegen som går mot Ulldalen og for oppover mot høgdene. Vi passerte Hjorteland der det sist vinter gjekke eit stort snøskred, som kravde eit menneskeliv. Vi for langs Mosvatnet og Frosastølen og Sandsavatnet. Her veks det fjellbjørk forvridde til dei

underlegaste figurar av storm og snøtyngde.

På øvre Moen vart det rast, og ein mann frå Statskraftverka orienterte om dei kolossale arbeidene som drive her.

Her skal byggjast 3 kraftstasjonar: Kvildal, Hylen og Saurdal. Den største demninga er grus og steinmasser. Den har ei høgd på 130 m. og ei fotbreidde på 400 m. Det er 32 milliardar m³ vatn som skal demmast.

Brakkebyen rommer 420 personar, og kvar seng kostar kr. 1200 pr. år. Alle brakkene er bygd opp til 2 m. over terrenget på grunn av snømengdene.

Etter matøkta kjørte vi gjennom ein tunell. Den har kosta kr. 15000 pr. l.m. og på heile anlegget er det omkring 13 mil tunell-lergde. Vi var framme på ein utsikt og såg på opplasting. Ein lastemaskin som skal vera Nord-Europas største, veg omkring 90 tonn og tek 20 tonn i kvar skuffe. Kjoretøya er deretter. Alt her var av eventyrleg størrelse, og ein har vanskeleg for å forstå desse astronomiske talla i dimensjonar, masser og kroner.

Men vi fekk ikkje så lang tid til å betrakta alt dette. Hyppige snøbøyger og ein isande kald høg fjellsvind dreiv oss snart tilbake til den varme bussen vår, og vi satte kursen mot Sand der ein velsmakande komlemiddag venta. Ved bordet vart det spurt om det hadde vore ein gild tur. Ingen svarte, men alle dei velfornøgdte og blide fjessa var svar godt nok.

●. B. Dyvik

Lyset

Det sanne lys, som lyser for hvert menneske, kom nå til verden. Joh. 1.9.

Lys. Livet er avhengig av lyset. Naturen er avhengig av lyset. Menneskene er avhengige av lyset. En verden uten lys, hvordan ville den være? Vi kan ikke tenke oss konsekvensene fullt ut.

Lys i mørke. Lyset dominerer. Lyset fortrenger mørket og ikke omvendt. Som et fyrlys langt borte viser vegen. Som morgensolen opplyser hele landskapet.

Det sanne lys. Dette er en måte å beskrive og forklare Jesus Kristus på. Med dette sies entydig: *Vi er helt avhengig av Ham, Han belyser vår situasjon og Han viser veg.*

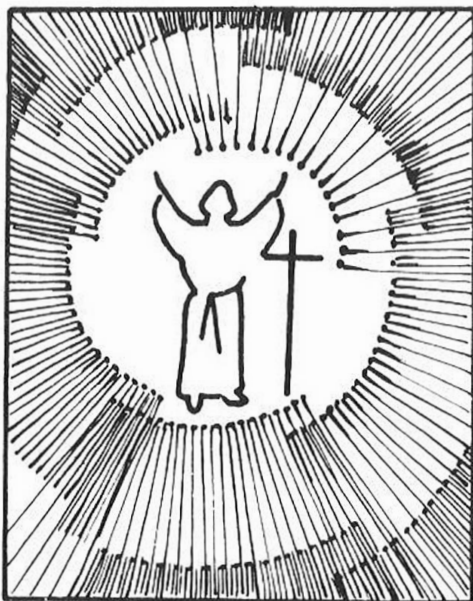
Det usanne lys, må være motsetningen. Dette finnes i den form at vi alle er svært tilbøyelige til å holde oss for å være tilstrekkelig opplyst, til å stole på våre egne oppfatninger og vurderinger om livet. Jesus Kristus kan imidlertid overbevise oss om at dette tross alt er utilstrekkelig.

Kom nå til verden. Så vanskelig har vi for å akseptere vår utilstrekkelighet at Gud ga oss konkret og jordnær veiledning ved å la Jesus leve sammen med mennesker, i daglig nærhet.

Jesus Kristus lever nå. Uten dette faktum er julefeiringen en kjempemessig maskerade og narrespill. Men med dette faktum blir julen full av mening og en fornyet påminnelse om Guds omtanke og omsorg for oss.

God jul!

Olav Hauge



Minneord Johannes Aksland



Måndagsmorgonen den 24 september breidde den triste og uventa bodskapen seg, at oppsynsmannsassistent Johannes Aksland var død, 42 år gammel.

Johannes likte å gå ute i fjellet, og han hadde seg ein liten fjelltur mest kvar helg. Denne søndagen ville han gå ein tur for å henta heim sauene sine, men då han ikkje kom heim til avtalt tid, blei det satt igang leiting. Tidlig måndag morgon blei han så funnet.

Denne ufattelige meldinga gjorde eit djupt inntrykk og la seg som ei klam hånd over arbeidskamerater og venner i området.

Johannes Aksland starta sitt arbeid i vegesenet i 1965. Dei første åra hadde han for det meste sitt arbeid på verkstedet i Vikedal, men rundt 1970 flytta han ut på veganlegg i Ropeid — Sauda området. Her har han hatt sitt arbeid i den daglege arbeidsleiinga fram til nå.

For oss som fekk arbeida saman med Johannes vil han stå som forbilde på mange område. Johannes var eit sjeldent fint menneske å arbeida samman med. Han hadde eit lynne og ein godheit som gjorde at han fekk sympati hos dei som hadde noko med han å gjera. I ord og handling framheva han gjerne andre, endå om det var han sjølv som hadde gjort den største innsatsen. Dei oppgåvene han blei satt til å løysa, utførte han alltid punktlig og påliteleg, han slo



seg aldri til ro om det var noko som ikkje fungerte.

Med Johannes Aksland sin bortgang har vegvesenet mist ein av sine mest pålitelige og trugne tenestemenn.

Men sjølv om tapet kan kjennast stort for kameratene i vegvesenet, går tankane våre til hans næraste familie. Spesielt kona hans og tri mindreårige barn som sitt igjen med saknet etter ein kjær og god mann og far. Det sagn dei føler er ikkje lett å beskrive.

Med desse ord vil vi gjerne lyse fred over Johannes Akslands gode minne.

Jakob Høyland

Takk, Knut B!

Etter 33 års tjeneste ved politiet og i Biltilsynet, fratrådte Knut B. Gundersen sin stilling som 1. sekretær og seksjonsleder ved kontorseksjonen på Biltilsynet i Haugesund, ved oppnådd aldersgrense.

Gundersen flyttet fra politiet til Biltilsynet i forbindelse med Biltilsynets overtagelse av motorvognregistreringen i 1964.

Hans store faglige erfaring, hans gode humør og hans gode samarbeidssevner, gjorde at han i alle år hadde et meget godt forhold til sine medarbeidere og skapte en atmosfære ved kontoret som vel er sjelden.

Den 28. september i år, var det dukket til fest i Captains Saloon i Haugesund. Så å si samtlige ved Biltilsynet ved Biltilsynet med respektive ektefeller var samlet for å lage en hyggelig avskjedsfest for vår alles Knut B. Gundersen.

For å gi uttrykk for hengivenhet og takk til gledesspreder Knut B., tildeltes han vår spesielle kjede m/anheng — et lite minne fra de bilsak- «nydige».

Rammen om festen var den beste. — Gamle seilskuter, rekvisitter fra gamle Haugesunds-skip, lanterner på vegger og bord, blomster og levende



Gundersen og frue til høyre.

lys, og samtliges ønske om å gi en varm hyllest til Gundersen og frue, — gav den fine stemningen som vi ønsket det skulle være.

De ansatte ved Biltilsynet i Hauge-sund er ikke særlig taletrengte til daglig, — heller ikke denne aftenen, — men stasjonssjef Haakon B. Nielsen, kom med noen velvalgte ord — og overrakte gaven fra kontoret — med ønsker om hyppige visitter og fortsatt mange gode år fremover.

Frk. Hauge overbragte hilsener og nydelige blomster fra Postkontoret på Rossebø, — med spesiell takk for godt samarbeid.

Gundersens etterfølger — Sigmund Holgersen —, fremførte hilsener og takk for godt samarbeide fra ledelsen ved Vegkontoret. — Med hilsenen fulgte en vakker, eksotisk blomsterhilsen. — Holgersen la til for egen regning — takk og hilsen til sin for-gjenger.

Sang fra kontoret — laget av vår allestedsnærværende arrangør og toastmaster (inne) frk. Hauge, inneholdt alt det vi andre gjerne ville ha

uttrykt. — Sangen ble fremført med mer kraft og sangglede enn musikali-tet — og ble for sikkerhetsskyld gjen-tatt også ved kaffen.

Gundersen selv — takket for gaver og gode ord — og kunne ikke holde seg denne spesielle kvelden heller — takketalen ble krydret med gode his-torier — til stor fornøyelse for samt-lige.

Publikums røst uteble heller ikke —, det ble uttrykt takk for service, vennlighet og saklig behandling i alle år.

Kontorets forskjellige fotografer lot blitz-lampene lyne, avbrudt av film-opptak. — Film fra forrige fest ble vist — allsang og leker — og tid for en aldri så liten svingom. — Allsang og spørreleker — selvfølgelig — til-feldigvis — fra Knut B's lomme.

Knut B. Gundersen får nå bedre tid til å dyrke sine mange hobbies, slik som musikk, maling og fotogra-fering, og vi ønsker ham og hans frue mange lykkelige år sammen fortsatt.

Kollegaer

Ei god historie!

I siste nummer av vårt utmerkede be-driftsblad, etterlyser redaktøren «ei god historie». Nedenfor følger mitt bidrag til spalten!

En sersjant ved Brigade Nord som ble puttet 12 dager i kakebu forianger nå 26 dager fri, for å være pålagt overtid. Han finner støtte for sitt krav i arbeidstidsbestemmelsene for be-fal.

Generaladvokat Håkon Wiker mener at sersjanten faktisk har juridisk rett. «Vaktarrest er i visse relasjoner å betrakte som tjeneste», mener Wiker. (Dette i.flg. V.G. 9.10.79.)

Den sersjanten der — han kommer langt her i livet!

Hilsen Arild Gustavsen,
Skolegutt, Oslo.

Prøveprosjektet i Haugesundsområdet

Prosjektet ble satt igang 1. september 1979. På denne korte tiden er det vanskelig å trekke noen konklusjon om hvordan dette går (positivt eller negativt). Jeg vil i korte trekk redegjøre for det som hittil er utført.

1. Samordningsgruppen

Gruppen har til denne tid holdt 10 møter. Første møtet ble holdt 19. april 1979. Fra 11. mai 1979, har gruppen arbeidet etter en fremdriftsplan med sakliste. Disse sakene har alle forbindelse med prøveprosjektet og er følgende:

1. Delvis selvstyrte grupper
2. Opplæringstiltak
3. Delegering av arbeidsoppgaver
4. T. T. oppgaver ute
5. Lab. oppgaver ute
6. Informasjon

Gruppen har hatt en grundig gjennomgåelse og klargjøring av disse saker, slik at grunnlaget før oppstart skulle være så godt som mulig. Gruppens oppgave blir nå å følge dette opp og styre prøveprosjektet videre fremover. I tillegg til dette vil vi nå begynne arbeidet på de primære mål for gruppen som er:

- å effektivisere driften
- å eventuelt bøte på de ulemper en har ved funksjonsdeling.

Informasjon

Et utvalg nedsatt av prosjektgruppen har utarbeidet et notat om hvordan

man mener informasjonen bør gis. Generelt går dette ut på følgende:

- Man skal informere åpent om prosjektet
- Åpne muligheten for spredning/smitte av ideer til andre, både i og utenfor vegvesenet i Rogaland.
- Alle bør få tilgang til de mest fundamentale spørsmål i prosjektet. I første rekke de ansatte i vegvesenet i Rogaland, andre vegkontorer og også Vegdirektoratet. Informasjonen bør ikke inneholde for mange detaljer.
- Alle som deltar i prosjektet og også linjeledelsen ved vegkontoret, skal ha ansvar for å informere om det som skjer.
- Informasjonsarbeidet bør organiseres og koordineres. En mann vil være ansvarlig for dette koordineringsarbeidet.

Lederteam

Lederteamet i anlegg har lagt opp en organisasjonsplan i prøveperioden. Denne går ut på følgende:

1. Lederteamet er ansvarlig for all anleggsvirksomhet i området.

2. Fellesoppgaver

Driftsplanlegging
Arbeidstikking, utsettingsarbeid
Registrering av arbeidsoppgaver og kostnadsberegning av disse i forbindelse med driftsplanlegging.
Innkjøp
Personalsaker

Kontrakter med leiebiler/maskiner
Andre kontrakter/avtaler
Merkantile oppgaver

Fordeling for hvem som skal delta i hva, vil bli avgjort i teamet etter hvert som oppgavene melder seg. I enkelte saker deltar hele teamet.

3. For de enkelte anlegg vil en av lederteamet være den som er ansvarlig overfor lederteamet for at anlegget drives etter oppsatte planer. Han vil også være det nærmeste kontaktledd for den/de delvis selvstyrte gruppe(r) som har arbeidet på anlegget. Likeledes kontaktledd overfor grunneiere og andre som har tilknytning til anlegget.

For vedlikeholdet er der en lignende arbeidsfordeling, men arbeidsoppgavene her er av en annen kategori; dispensasjonsaker, avkjørselstillatelser og T.T. oppgaver, arbeid av anleggsmessig art så som utbedrings og forsterkningsarbeid. Disse oppgaver har de fordelt seg i mellom.

Delvis selvstyrte grupper

Gruppene er inndelt i fra 2 til 8 mann. (2 manns gruppen er utkantstrøk Bokn, hvor der bare er to mann i arbeid).

Vedlikeholdsavdeling har 6 grupper
Anleggsavdeling har 4 grupper
Maskinavdeling har 1 gruppe

I oppstartingen har vi hatt endel problemer bl.a. med sammensetting, størrelsesorden o.l. Spesielt har dette berørt anleggsavdelingen. Dette kommer bl.a. av spredt anleggsdrift med mange småanlegg. Dette gjør at 3 av gruppene har 2 anlegg hver, slik at gruppene må deles.

Man vil allikevel forsøke å holde så stabile grupper som mulig. Dette avhenger da av at vi ikke får en større

spredning av anlegg enn den vil allerede har, men heller prøver å få en mer konsentrert drift. Gruppene arbeider etter korttidsplaner som de selv er med og utarbeider.

Et annet problem som det har vært sagt og skrevet endel om, er ambulering av maskiner uten fast fører.

Samordningsgruppen har valgt å satse på en prøveordning med ambulering der hvor dette er mulig. Et viktig moment i denne saken er at reserverkjørere som skal delta i beredskapstjenesten, vil få en nødvendig og ønskelig erfaring på den maskinen han skal ha beredskap på. Samtidig ønsker vi å bygge opp en bredest mulig maskinkompetanse i delvis selvstyrte grupper.

T.T. oppgaver ute

Dette har av forskjellige omstendigheter enda ikke kommet igang. Administrasjonen er oppfordret til å avklare dette snarest, slik at denne oppgave også kan komme igang.

Lab. oppgaver ute

Vedkommende som skal ha denne oppgave, har hospitert på Laboratoriet i Stavanger i en opplæringsperiode. Endel utstyr må anskaffes, ellers regner vi med at enkle oppgaver allerede nå kan utføres.

Opplæringstiltak

Dette har vært en primær sak for samordningsgruppen bl.a. for å heve kompetansenivået både blant oppsynstjenesten og arbeiderne.

Endel kurs er allerede avviklet bl.a. driftsplanlegging, hvor samtlige fra anleggsavdeling i området har deltatt. Kurset har vært holdt av driftsplanseksjonen og personalseksjonen og er meget godt mottatt.

Driftsplanseksjonen følger også opp

Forts. neste side

Pensjonsgivende arbeidstid

Det er flere som har spurt og undret seg på hvor mye de vil få i pensjon når de slutter. Spesielt de som har vært medlem av KLP, og som senere er gått over i Statens Pensjonskasse, er usikre på hva de får.

Utregning av pensjonen

Utregningen av pensjonen er individuell og kan ikke besvares generelt. Vi tilrår derfor at de som er interessert, henvender seg til vegadministrasjonen for å få en foreløpig beregning av pensjonen. Pensjonsgrunnlaget reguleres i takt med lønnsavtalene.

Aldersgrense

Som kjent er aldersgrensen for arbeidstakere i driften nå 65 år med rett til å fortsette i arbeid til fylte 68 år. Arbeidstakeren kan søke om å få fortsette i arbeid inntil han fyller 70. Det er adgang til å gå av med pensjon ved fylte 62 år når alder og tjenestetid ut-

gjør minst 85 år. Dette gjelder for medlemmer i Statens Pensjonskasse, også for de som er gått over *fra* KLP *til* Statens Pensjonskasse.

For å oppnå full pensjon må en ha en tjenestetid på 30 år. Kortere tjenestetid blir utregnet i 30-deler.

KLP og Statens Pensjonskasse

Kommunal Landspensjonskasse (KLP) og Statens Pensjonskasse har en gjensidig avtale som går ut på at arbeidstaker som har vært omfattet av begge ordninger får pensjonsrettigheter som om den samlede pensjonsopptjening hadde foregått i den siste ordningen, og *etter de regler som gjelder for den.*

Hvem skal vi spørre?

Personalseksjonen er saksbehandler for pensjonssøknadene. Har du noen spørsmål kan du henvende deg til: Torstein Rein-Larsen, tlf. 045—22080, linje 198.

dette i oppstarten med bl.a. å være med på driftsplanlegging på de enkelte anlegg. Her deltar da arbeidere fra gruppene og oppsynsmenn som skal drive disse anlegg. Dermed får de en god innføring i dette.

Lignende kurs vil bli holdt for vedlikeholdet, men selve opplegget blir vel noe anderledes der pga. oppgavens art og at vedlikeholdet har en noe annen form for driftsplaner.

Videre har det vært arbeidsledertrening for formenn. Dette kurs vil komme igjen til våren slik at flere får delta. Førerkort kl. II er også holdt, her har det vært deltakere fra anlegg og vedlikehold.

Kurser som kommer er:

Sprengningskurs (i desember)
Rutiner og rapportføring (i nov.)
Borevognskjørerere
(tidspunkt ikke bestemt)
Nivellering, enkle stikkingsarbeider
(tidspunkt ikke bestemt)
Komprimering (valsing)
(tidspunkt ikke bestemt)

Haugesund, 26. oktober 1979
Oppsm. K. Støle i samarbeid med
Vegm. R. Kleiberg og
Oppsm. A. Sandven

I vesterveg

POLITIKERE OG PLANLEGGERE FRA ROGALAND PÅ STUDIEREISE TIL ENGLAND

For andre år på rad har Rogaland avdeling av Trafikkteknisk forening arrangert en felles studiereise for politikere og planleggere. Turen var denne gangen lagt til London og omegn og fant sted i tidsrommet 3.—8. oktober. Blant deltakerne var det politikere fra fylkessamferdselsstyret og fra Sandnes og Stavanger kommuner. Videre deltok fylkessekretæren i Trygg Trafikk, planleggere og ingeniører fra Sandnes og Stavanger kommuner, vegkontoret, Rogalandsforskning samt planleggere fra konsulentfirmaene Taugbøl & Øverland og Asplan.

Hovedhensikten med turen var å få en innføring i engelsk byplanlegging, spesielt i forbindelse med de såkalte «New Towns», og bli orientert om emner til tilknytning til trafikksikkerhet og trafikkavvikling i byområder. Et annet viktig trekk ved turopplegget var at det som nevnt også var invitert politikere med på turen. Ved en slik sammensetning håpet arrangørene å få istand en åpen kommunikasjon mellom planleggere og politikere og videre å kunne gi politikerne innsikt i de problemer planleggerne har å stri med og hvilke prinsipper de arbeider ut fra for å kunne løse disse problemene. Til sist ble det også håpet på at en slik sammenblanding av politikere og fagfolk kunne bidra til å knytte uformelle kontakter som begge parter kunne trekke fordeler av senere.

Deltakerne ankom London onsdag kveld og ble innkvartert på Bedford

Hotel like ved British Museum. Neste dag var i sin helhet avsatt til besøk på det engelske veglaboratoriet som ligger et stykke vest for London, i nærheten av Ascot. Turen dit gikk med buss, og vi ble mottatt av representanter fra laboratoriet som ga oss en rekke korte, men interessante orienteringer om emner som laboratoriet arbeidet med innen trafikk- og transportplanlegging. Av de emner som ble behandlet kan nevnes: kontroll av trafikken ved hjelp av datamaskinprogrammer, trafikkavvikling i og kapasitet av kryss og rundkjøringer, sikkerhet for fotgjengere og syklistene samt egne kjørefelt for busser. Videre ble vi kjørt omkring på laboratoriets testbane og vist rundt på noen av laboratoriets avdelinger. På tilbaketuren til London fikk vi se flere eksemplarer på det som på engelsk kalles mini-roundabouts, dvs. små rundkjøringer eller «kumlokk» som de er blitt omdøpt til på godt norsk.

Den neste dag var avsatt til besøk i Milton Keynes, som vel er det beste eksemplet på den type byer som engelskmennene kaller «New Towns». Byen som har vokst fram i løpet av de siste 8 årene, har i dag en befolkning på ca. 80.000 innbyggere. Fullt utbygget skal den imidlertid romme ca. 200.000 mennesker. Byen er ikke planlagt å skulle være en satellittby for London slik som tilfellet er for mange av de andre såkalte hagebyene, men skal kunne funksjonere uavhengig og være selvforsynt på alle måter. Dette gjaldt også arbeidsplas-

sen. Det som vi først og fremst reagerte på var at byen var plassert i et typisk jordbruksområde. Med bakgrunn i den restriktive politikken som råder i Norge m.h.t. å nedbygge dyrket mark, var det meget vanskelig for oss å skjønne at prosjektet i det hele tatt kunne la seg gjennomføre. Men jordvernspørsmålet var tydeligvis et ukjent problem for engelskmennene.

Representanter fra The Milton Keynes Development Corporation tok imot oss og viste oss omkring i byen. Hele byen var planlagt slikt at det ikke skulle oppstå kapasitetsproblemer på vegnettet. Likevel hadde det i liten utstrekning vært nødvendig å bygge annet enn tofeltsveger. Vi så heller ikke mere enn to trafikklys, men til gjengjeld var det utallige rundkjøringer, både store og små. Forøvrig var gang- og sykkelvegnettet bygget helt adskilt fra hovedvegene for biltrafikken. Turen til Milton Keynes ble avsluttet med besøk i et nyåpnet kjøpesenter som betegnende nok var størst i England.

Lørdag var fridag og ble bl.a. benyttet til å gjøre innkjøp i Oxford Street samt besøk på Highbury som er hjemmebane for Arsenal fotballklubb.

Søndag åpnet vi med å ta en busstur gjennom de sentrale deler av London. Deretter satte vi kursen nordover mot 3 såkalte «New Towns» eller «Garden Cities» som var dagens reise mål. Vår engelske omviser hadde sykdomsfravall og dermed måtte vi satse på våre egne folk som forøvrig klarte seg fint. De 3 byene vi skulle besøke var Hatfield, Welwyn Garden City og Stevenage. De to første er relativt små byer med henholdsvis 26.000 og 41.000 innbyggere, mens det i Stevenage bor ca. 75.000 mennesker. Disse byene tilhører 2. genera-

sjon av «The New Towns», generasjon før Milton Keynes. Vi ruslet litt omkring i disse byene og førstehåndsintrykket var positivt, selv om de kanskje ikke virket så funksjonelt oppbygde som Milton Keynes.

Siste dagen ble benyttet til besøk i den gamle universitetsbyen Oxford, hvor vi spesielt skulle bli orientert om de tiltak som var iverksatt for å regulere trafikken i de sentrale deler av byen. I tillegg til å være en gammel universitetsby er Oxford et naturlig senter for det nærmeste omland og dessuten er den et populært turistmål.

Tidligere var det foreslått å løse trafikkproblemen ved å bygge et såkalt indre avlastningsvegnett rundt sentrum. Høye byggekostnader sammen med en stadig større motstand mot bygging av høyklassige vegger og vegkryss i etablerte byområder førte imidlertid til at denne løsningen ble oppgitt. Istedet ble det introdusert en såkalt balansert transportpolitikk basert på stikkord som: økt offentlig transporttilbud, restriksjoner på unødvendige privatbilreiser, bygging av gang- og sykkelveger, ulykkesreducerende anordninger osv. Dette resulterte i iverksettelse av en rekke tiltak som:

- Bygging av parkeringsplasser i utkanten av byen med regelmessige ekspressbussavganger inn til sentrum (park-and-ride systemet).
- Bygging av egne bussfelt.
- Stengning av byens hovedgate for all trafikk bortsett fra busser, gods- og ambulanseskjøretøyer og drosjer.
- Strenge regler for kjøring i andre sentrale gater.
- Hindringer m.h.t. å foreta langtidsparkering.

De representanter for trafikmyndighetene som tok imot oss og viste oss rundt, var meget godt fornøyd med det systemet som var iverksatt for å regulere trafikken. Selvsagt fungerte ikke alt like bra og det fantes ennå problemer som var uløst. Imidlertid var byens sentrum absolutt dominert av fotgjengere, selv om vi fikk hjertet langt opp i halsen når vi plutselig oppdaget at vi hadde en to etasjes buss like bak oss i gaten.

At overvåkingen av trafikkbestemmelsene var streng fikk vi smertelig erfare. Vår buss hadde fått tillatelse til å hente oss utenfor byens rådhus. Imidlertid måtte bussen ta en ekstrarunde for å plukke opp en turdel-taker som ikke dukket opp tidnok.

Dette resulterte i en trafikkbot på 6 pund.

Da besøket i Oxford var over, ble vi befordret til Heathrow for videre forsendelse hjem til Sola.

Det er all grunn til å gi ros til Trafikkteknisk forening for det gode og varierte turopplegget. Selv om ikke alt det vi fikk høre og se kan komme til anvendelse her i vårt eget fylke, så var det meget interessant å få et innblikk i de problemer våre engelske kollegaer stelte med og hvordan de forsøkte å løse dem. Ikke minst falt den valgte sammenblandingen av politikere og planleggere meget gunstig ut, noe som representanter fra begge leirene tydelig ga uttrykk for.

H. F.



Deltakerne fotografert på plenen utenfor Hatfield Castle.

Ute på den grønne eng spillte Norges beste gjeng!

skulle det ha stått i forrige nummer.
Beklager at en setning falt ut.

Her er premiene til «NORGES BE-
STE GJENG». Den helt til venstre

vant årets «Norges beste gjeng» til
odel og eie.

Enda en gang — HURRA!

Li



Dette er jentene sine premier.

Hurra!!

At jentene og er en del av «Norges beste gjeng» kan det vel ikke vera tvil om. Dei vann Hallingkastet, Vegve-

senet sin damehåndballturnering, den 19. og 20. oktober i år.

Vest e' best

«Stutt å tull — tull — tull
det blir gull — gull — gull
Vi e' fra Vest
og vi e' best»
Slik lød våre super-optimister
mens Haga-bussen humper og rister
på vei til Gol —
og masse, masse sol.....
Oppover vestlandet går veien kronglet og smal
mot årets turnering i Hallingdal
for spreke håndballgutter og -jenter
som spiller håndball med «renters renter»
jovisst — e' me' fra Vest
jovisst — e' me' best.
Hva ingen av oss trodde da —
det var SANT det optimistene sa.
Jentene entret banen fredagskveld
og vant sin kamp (8—2) — for et hell.
På tribunen satt heiajengen og skrek
til alle ble håse — det gikk som en lek.
Lørdagsmorgen var ikke så bra
men vi klarte oss med uavgjort (1—1) da.
Så sto seminifale for tur
nå skal jeg hilse å si det ble MUR
foran Rogalands bur.
Sogn og Fjordane skjøt og skjøt
men folk på tribunen «skrøt» og «skrøt»
av Rogalands jentelag
som hadde sin STORE DAG.
8—1 viste tavlen til slutt

og alle var så spreke som «krutt»
»Helle min hatt» — for en gjeng
og vi som nesten ikke hadde vært i seng.
Nå så vi GULL i hvert øye
jovisst — dette her var jo «løye»
Var vi hel-tennte før
fløy vi nesten på dør
da vi møtte Nord-Trøndelag i finalen
«heia Rogaland» — lød det fra salen....
Vi spilte ikke tull
for vi VILLE ha gull
fra tribunen kom «skrål»
da vi skjøt og fikk mål
hele 5—2 til oss
«gubbanoa» — som vi sloss
men vi VANT — og ble BEST
heia Vest — heia Vest.
Siden ble det Fest —
og BLESST — og VEST....
Guttene våre
ble våte i håret
men greide ikke «biffen» som vi
det må vi bare få si.
De tapte den første —
men vant døg den andre
vi vil ikke klandre
men kanskje forandre
på resultatet neste år —
HVIS bussen går — og verden står...

«Keeper'n»

Yrkesbevis

GRUNNARBEID, FORSKALING, ARMERING OG BETONGARBEID

Den uformelle gruppen på Bærheim etterlyste i vår yrkesbevis for grunnarbeid, forskaling, armering og betong. Samarbeidsutvalget fikk opplyst fra Vegdirektoratet at saken var under arbeid, og at vi kunne vente et rundskriv i nær framtid.

I høst kom rundskrivet fra Vegdirektoratet, og til orientering gjengir vi en god del av det.

Lærlingeloven

Lærlingeloven er fra 1. august 1977 gjort gjeldende for fagene grunnarbeid, forskaling, armering og betongarbeid, og enhver arbeidstaker i disse fag — enten han er offentlig eller privat ansatt — har i dag adgang til å fremstille seg til offentlig fagprøve i disse fagene, såfremt lærlingelovens betingelser for prøveavleggelse er oppfylt. Det vises i så henseende til loven.

Lærlingeloven er i dag gjort gjeldende i 152 av landets kommuner, hvilket vil si at arbeidstakere i kommuner der loven ikke gjelder, ikke kan få avlagt fagprøve i hjemstedskommunen, men må eventuelt søke å få avlagt prøven i en kommune der loven gjelder.

Avtale i det private næringsliv

I det private næringsliv er det inngått en avtale mellom tariffpartene om at arbeidstakere i disse fag som pr. 1. august 1977 hadde minst 3 år og 9 måneders praksis i ett av fagene,

innen 1. januar 1980 kan la seg registrere sentralt (Entreprenørens Landssammenslutning) på grunnlag av en praksisattestasjon fra arbeidsgiver og så få utstedt et yrkesbevis med samme virkning som et fagbrev etter bestått offentlig fagprøve. Yrkesbevisene blir også utstedt sentralt, og utferdiges således ikke av hver enkelt bedrift. Videre innebærer avtalen at hvis en arbeidstaker har 3 år og 9 måneders praksis i ett av fagene og samtidig også kan dokumentere minst 18 måneders praksis i ett eller flere av de 3 øvrige fagene, vil arbeidstakeren også kunne få utstedt yrkesbevis i disse fag.

Hvordan er det i staten?

Statstjenestemannskartellet fremmet krav overfor staten om en tilsvarende ordning for statens arbeidstakere i disse fag. Staten har imidlertid ikke gått inn på noen tilsvarende ordning og heller ikke erklært seg villig til å godta yrkesbevis, utstedt i det private næringsliv, som grunnlag for fagarbeiderstatus i staten.

Staten har dog gått med på å medvirke til en registrering gjennom Entreprenørens Landssammenslutning av sine arbeidstakere i disse fag, slik at de av statens arbeidstakere, som *ønsker det*, innen 1. januar 1980 kan bli registrert sentralt på linje med arbeidstakere i det private næringsliv og få utstedt yrkesbevis. Dette gikk staten med på fordi en i dag ikke kan se bort fra at det i enkelte statsetater

kan bli spørsmål om en nedtrapping av arbeidsstyrken, og de som av den grunn må slutte i sitt arbeid i staten, vil derved kunne sikres fagarbeiderstatus om de begynner i det samme arbeid i en privat bedrift.

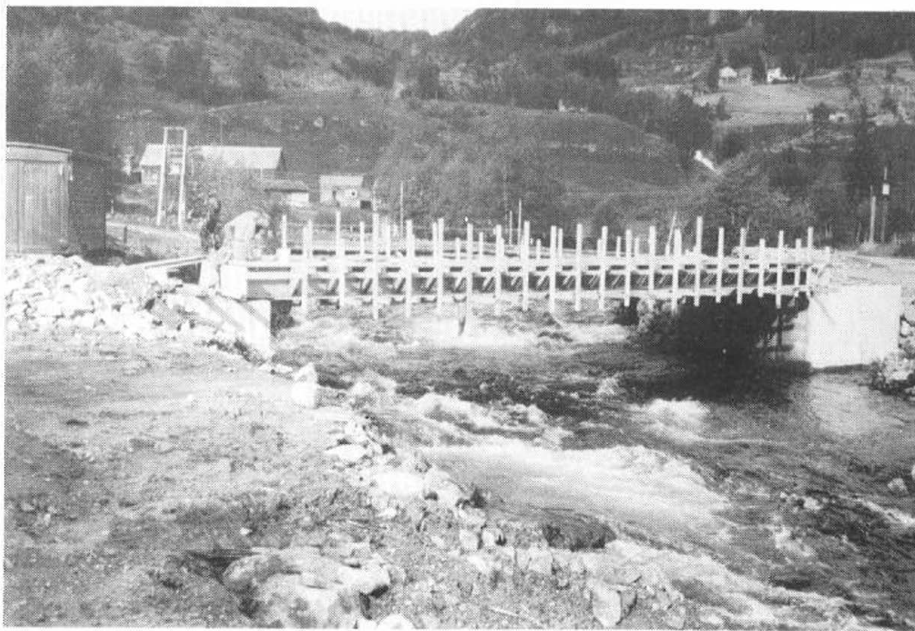
Lønsmessig og stillingsmessig status

For arbeidstakerens lønsmessige og stillingsmessige status i vegvesenet vil imidlertid en slik registrering ikke ha noen betydning. Registreringen gjennomføres som en sikringsforanstaltning for arbeidstakere som eventuelt slutter i statens tjeneste etter 1. januar 1980.

Fremgangsmåte for registreringen

Vegdirektoratet og Norsk Arbeidsmandsforbund har drøftet den praktiske fremgangsmåte for registreringen, og partene er enige om følgende:

Registreringen gjelder bare de **arbeidstakere som pr. 1. august 1977** hadde den nødvendige praksistid i ett eller flere av de nevnte fag. Om en arbeidstaker *etter* denne dato har oppnådd tilstrekkelig praksis, vil han likevel ikke omfattes av registreringsordningen.



*Forskalingsgjeng i arbeid på Austerå bru, Lali—Hamrabø.
Foto: J. O. Aanderaa.*

I vegarbeidsdriften er de arbeidstakere som utfører arbeid i de nevnte fagene, registrert som *spesialarbeidere*, lønnsplan 13407 (lønnkode 1082), og det er disses *faktiske* praksistid i fagene som skal oppgis på skjemaene, og ikke deres samlede tjenestetid i vegvesenet, hvis de også i løpet av denne tid har utført annet arbeid. Her må en i første rekke bygge på arbeidstakernes egne opplysninger om praksistidens lengde, eventuelt hvis tvil oppstår, på supplerende opplysninger fra vedkommendes oppsynsmann/menn.

Når det gjelder registrering i faget «grunnarbeid», kan ikke vegvesenet avgjøre om den varierte praksis søkeren har fra sitt arbeid i vegvesenet fullt ut kan godtas som praksistid i avtalens forstand. Registreringen må derfor gå ut på at det attesteres for den tid søkeren har vært beskjeftiget med variert vegarbeid som angitt i fotnote på registreringsskjemaet. For arbeidstakere som deler av året har utført spesialarbeid som tunnelarbeid, dekkearbeid, vintervedlikehold etc. må det gjøres skjønsmessige fratrukk i arbeidstiden.

Opplæringsutvalget som er opprettet i henhold til den forannevnte avtalen i det private næringsliv må avgjøre om denne praksisen fyller kravene til utstedelse av yrkesbevis i gruppearbeid.

Spesialarbeidere som arbeider med bruarbeid, arbeider stort sett i gjenger som utfører alle oppgaver i forbindelse med bru/murerarbeidet. Hvis det for arbeidstakere i denne gruppen ikke med sikkerhet kan slås fast at de har arbeidet innenfor en av de 4 faggruppene i et spesielt tidsrom, er hovedpartene enige om at arbeidstakernes samlede arbeidstid i

bruggjeng kan fordeles slik:

Fundamentering	20%
Forskaling	40%
Armering	30%
Betong etc.	10%

Alt etter hvor lang tid den enkelte har arbeidet med bruarbeid, vil han tilfredsstille kravene til å bli registrert i ett eller flere av fagene.

Hva koster det? Hvem betaler?

Registreringen koster kr. 20,— og skal betales av den enkelte arbeidstaker selv. Innbetalingen skjer på den måten at Entreprenørens Landssammenslutning sender regning til hvert enkelt vegkontor for det antall arbeidstakere som har latt seg registrere. Vegkontoret betaler regningen og foretar deretter lønnstrekk for de arbeidstakere som regningen gjelder for. Norsk Arbeidsmandsforbund har godkjent denne lønnstrekkordningen.

Hva har vegkontoret gjort?

Vegdirektoratet understreker at registrering bare skal skje i de tilfelle arbeidstakeren ønsker det. Personalseksjonen har sendt rundskrivet over til blant annet vegmestere og oppsynsmenn og bedt dem om å foreta den nødvendige registreringen av de arbeidstakere som fyller kravene, og som ønsker yrkesbevis.

De som ønsker ytterligere opplysninger kan henvende seg til sin oppsynsmann/vegmester eller til Personalseksjonen.

Li.

Yrkesbevis innenfor anleggsmaskinførerfaget

Vegvesenet har nå tiltrådt yrkesbevisavtalen. Dette er gjort både for å heve kvaliteten på anleggsmaskinførerne og for å trygge arbeidsplassene deres. På noe lengre sikt vil sertifikat bli krevet på følgende maskintyper:

- Dozer
- Gravemaskin
- Veghøvel
- Hjullaster
- Traktor med gravcutstyr
- Dumper

Privat praksis vil bli godkjent når den er attestert og faller innenfor de ovennevnte maskintyper. Vi har bedt oppsynsmenn og vegmestre om hjelp til å registrere praksisen for den enkelte maskinfører.

Utstedelsen av yrkesbevis vil starte med erfarne førere som innen 1. ja-

nuar 1980 har 3 år og 9 måneders praksis og 1500 maskintimer. Disse må ta et 8 timers teoretisk kurs.

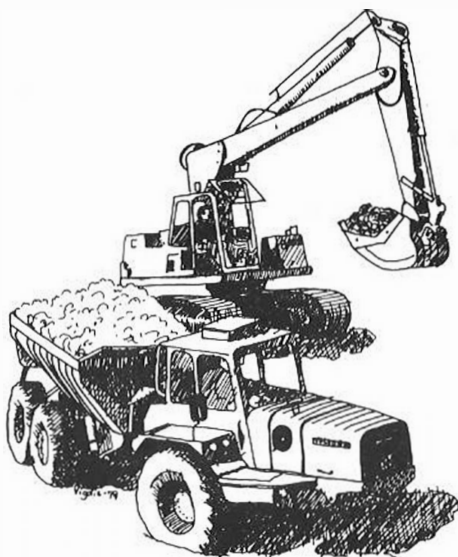
De som ikke har den nødvendige praksis innen 1. januar 1980 må gjennom et 180 timers kurs.

Angår yrkesbevisavtalen deg, bør du sette deg nærmere inn i avtalen som er vist på skjema.

Vegvesenet vurderer også å utstede «enkeltbevis» på maskintyper som kan ansees som aktuelle, men som faller utenfor avtalen. Også her skal praksisen registreres.

Det er videre bestemt at førere med tilstrekkelig praksis før 1.1.1980 må melde sin interesse for førerbevis innen 1.1.1981 for å kunne komme med på 8 timers kursene før disse opphører.

L. B.



Krav til yrkesbevis for anleggsmaskinførere

	YRKESKOLE + UTPLASSERING I BEDRIFT	BEDRIFTSOPPLÆRING + TEORIKURS	
	<ul style="list-style-type: none"> — Grunnleggende år i mek. fag eller sveise- og konstr. fag (eller den nye B og A linjen) — Ett år på anleggsmaskinførerlinjen — Ett utplasseringsår i bedrift 	<ul style="list-style-type: none"> — Uerfarne førere — Førere med praksis <i>mindre</i> enn 3 år og 9 mnd. (eller mindre enn 1500 mask.timer) før 1.1.1980 	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Erfarne førere med praksis 3 år og 9 mnd. eller mer (hvorav minst 1500 mask.timer) før 1.1.1980.</i>
Dozer Gravemaskin Veghøvel Hjullaster Traktor m/ graveutstyr Dumper	500 timer 500 timer 500 timer 500 timer 200 timer 200 timer	750 timer 750 timer 750 timer 750 timer 300 timer 300 timer	750 timer 750 timer 750 timer 750 timer 300 timer 300 timer
	Eleven må kunne dokumentere 1500 timer maskinpraksis og ett år i bedrift før utstedelse av yrkesbevis. Full praksis på 3 eller flere maskiner, hvorav 2 «hovedmaskiner» gir yrkesbevis på ovennevnte 6 avtalemaskiner.	Må ha 180 timers kurs i maskinteknikk, arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, driftskalkyler, geoteknikk aktuelle forskrifter og bestemmelser.	Må ha 8 timers kurs i arbeids- og transportmetoder, ergonomi, vern og sikkerhet, aktuelle forskrifter og bestemmelser.
	Nødvendig praksis på 2 «hovedmaskiner» (2 x 750 timer) reduserer timekravet til de øvrige maskiner med 50%.		

Det var i Gamle dage..

Nedenstående fant vi i en bok Svihus' en var innom med. Boka er trykt i 1928 og er utgitt av A/S Fjeldhammer Brug. Et tidsbilde som kan hende har interesse? Noen av våre nåværende ansatte og pensjonister har kanskje arbeidet med dette stoffet. Trafikken har nok også økt siden den gang.

Koldmex er navnet på en i kald tilstand lettflytende asfaltemulsjon som er fremstillet av beste sort mexikansk bitumen. Fremstillingsmåten som er patentert i de fleste kulturland, sikrer

et førsteklasses veimaterial av jevn, stabil og dog hurtigherdende kvalitet og med et høiere bitumeninnhold (ca. 60 %) enn de fleste andre i handelen forekommende asfaltemulsjoner.

Overingeniør Riis (Rogaland Fylkes Veivæsen) uttaler i skrivelse av 20.12.27

«Paa foranledning opplyses at der iaar blandt andre bituminøse stoffe ogsaa har været anvendt endel Koldmex paa hovedveien mellem Stavanger og Hinna. Paa denne vei er trafikken forholdsvis stor og kan i nærheten av



Første utlegning av Koldmex med vogner på hovedveien Stavanger—Sandnæs i overværet av diverse veiautoriteter fra Vestlandet.

byen gaa op til ca. 1000 kjøretøyer pr. døgn.

I gjennemsnitt for hele aaret kan der mindst regnes med ca. 450 kjøretøier, ca. 3000 bruttotonkilometer og 1800 vognkilometer alt pr. døgn.

Veien er bygget i den senere tid og har et almindelig vandbundet makadamveidække, som i likhet med andre saadanne dækker hadde vanskelig for at klare paakjendingen fra biltrafikken. Da der er anvendt et forholdsvis sterkt veidække, skulde man være fri for frostens indvirkning med derav følgende tæleløsning. Der blev anvendt Koldmex paa en kort strækning ved Hinna, idet der paa en længde av 175 m. (790 m²) blev anvendt Koldmex i forbindelse med andre bituminøse stoffer, dels som første gangs behandling med 2,3 liter Koldmex per. m² dels som 2.gangs behandling med 3 liter Koldmex pr. m². Arbeidet utførtes under meget gunstige veirforhold, likesom hele

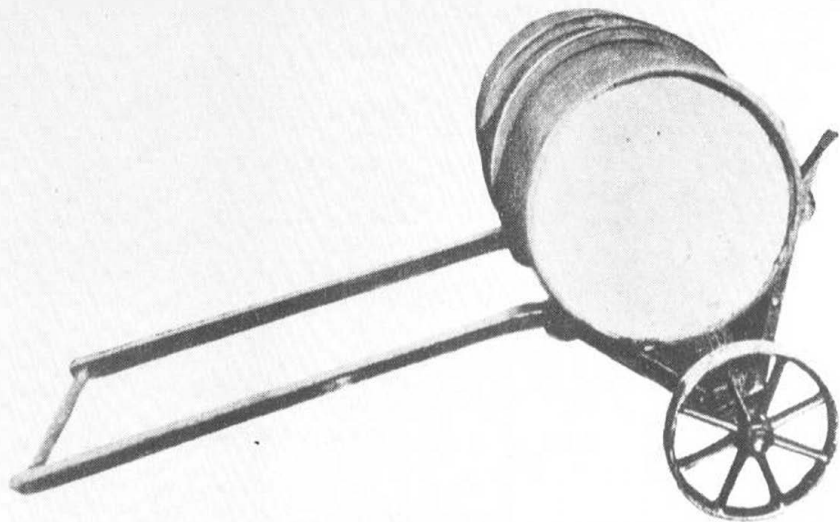
veien blev avstængt for trafik, saa der kunde arbeides uten nogen forstyrrelse.

Resultatet har vist sig overmaate gunstig, idet man paa denne strækning fik en rent ideel veibane. Arbeidet utførtes i slutningen av juli maaned, og der har nu efter ca. 1/2 aars forløp ikke vist sig nogen skade eller særlig slit paa veien.

Det andet sted hvor Koldmex ble benyttet, var fra bygrønsen og sydover paa en længde av 300 m. Der anvendtes her semigroutingmetoden. Den gamle vei blev revet op og jævnet med tilførsel av ny pukk, dels for at utjævne og dels for at faa overhøide i kurver. Pukklaget blev derefter paaført et tyndt lag med god ren grus hvorefter valsning under tilsætning av vand. Derefter utlagdes 2,65 liter Koldmex pr. m² hvorover 10 liter singels pr. m².

Som anden gangs behandling anvendtes 3 liter Koldmex og 13 liter singels pr. m².

Transportvogne til Koldmex (norsk fabrikat).



Lettere type tønde-transportør, type B.

Arbeidet blev utført i slutten av september og begynnelsen av oktober maaned under meget ugunstige arbeidsforhold. Der var i denne tid en vedvarende stor nedbør, og da arbeidet måtte utføres selv i regnveir, kunde det vanskelig undgaaes at Koldmexen tildels blev endel utvandet.

Veien kunde heller ikke stænges for den forholdsvis store trafik, hvorfor halve veibredden maatte bearbeides for sig. Paa grund av den store længde kunde den halve veibredden heller ikke behandles sammenhengende, idet man for at skaffe omkjørslere maatte dele op veilængden i flere parceller.

Paa grund av disse forskjellige forhold blev ikke resultatet her saa godt med en gang. Det blev nødvendig at gaa efter med en del flikning og utfyllning av huller eller forsæknninger som var opstaat.

Efter at dette er gjort, har veibanen holdt sig godt, og resultatet maa i det hele siges at være meget tilfredsstillende.

Ved anvendelse av asfaltemulsjon undgaar man opvarmning, likesom veibanen skal være fuktig. Herved oppnaaes vesentlig mindre utgifter og mere uavhengighet av været, hvilket sidste spiller en væsentlig rolle her i fylket.

Saavidt man hittil har kunnet se, har resultatet ved anvendelse av asfaltemulsjon gjennomgaaende vist sig saa gunstig, at der er al opfordring til at fortsette med dette stof.

Koldmex har ogsaa vært anvendt til flikning paa tidligere lagte bituminøse veidækler og har herunder vist sig meget fordelagtig».

(Gjengitt med tillatelse fra A/S Fjeldhammer Brug)



Kraftigere type tøndetransportør, type A. med bakke for spredning.

Da Salhusferga seilte sin egen sjø

Da det nærmet seg midnatt og trafikken stilnet av, la vi til kai og la oss til å sove noen timer i vakthuset. Lite ante vi da at ferga hadde egne planer, men det skjønte vi snart da vi tørnet ut i halv tre tiden for å gå over sundet med ferga.

Der var ingen ferge å se.

Ingen ferge i det hele tatt.

Ferga var vekk.

Vi startet straks opp motorbåten og gikk sydover med strømmen for å

lete etter ferga, som vi antok med hjelp av bølgene fra en stor båt hadde slitt fortøyningene.

Etter en times leting fant vi ferga i god behold i en bukt sørenom Moksheim sildoljefabrikk.

Vi gikk ombord og startet straks opp og fikk rømlingen tilbake i normal trafikk uten noen som helst forviklinger.

Kristian Aspen



Før den som ikke vet det — Salhusferja gikk mellom Karmøy og fastlandet før brua kom.

Den vestlandske hovedveg

Frå kjerreveg til god bilveg

Det syng ikkje meir frå feistar mot stål

Dei hadde ein tanke.

Dei nådde eit mål

Dei bygde vestlandske hovedveg for hest og karjol.

— Slik sluttar historia OLE TAFJORD har skrive om Den Vestlandske Hovedveg.

Manuskriptet er på 27 maskinskrivne sider og fortel om det arbeidet

som tok til i 1789, for mest 200 år sidan, og som i dag er E-18.

Det er tanken å trykke historia i eit hefte og ha med bilete av gamle bruer og vegstubber frå Vestlandske Hovedveg. Vi veit ikkje enno kva tid det vert ferdig, men til då kan dei som er interesserte, vende seg til Vegkontoret sitt bibliotek. Eit eksemplar av manuskriptet er til utlån der.

Li



Fra Vestlandske hovedveg. Vegen framom Tinghaug retning Bryne.

Litt av kvart

- No har vi omlag ferdig eit hefte som skal syne «HVEM GJØR HVA I STATENS VEGVESEN I ROGALAND». Vi reknar med at heftet må reviderast frå tid til annan og vonar seksjonar og avdelingar vil vera like velviljuge då som dei var under arbeidet med dette heftet.
- Samferdsleetatane i Stavangerområdet har gått inn for eit samarbeid når det gjeld FELLESEBDRIFTSHELSETENESTE. Det er eit ynskje om at denne må verta betre som ligg bak dette samarbeidet.
- Arbeidsmiljøutvalet har sett ned eit OMPLASSERINGSUTVAL som skal vera rådgjevande for AMU når det gjeld omplassing av tilsette.
- Fleire forkortingar! KU tyder Kontaktutvalet for Biltilsynet i Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland.
- PENSJONISTTILSTELLINGA 1979 skal vera på Hotel Victoria i Stavanger torsdag den 6. DESEMBER.

Færre møter, sier franske ledere



Mange møter er bare bortkastet tid. Dette kommer frem i en rundspørring blant 500 franske ledere.

En sammenslutning av mellomstore franske bedrifter, ETHIC, spurte lederne i medlemsbedriftene hva de ønsket mest når det gjaldt jobben.

Tryggheten for å få et arbeid ble prioritert først av disse lederne. Deretter kom høyere lønn, mer informasjon fra den øverste ledelsen om selskapets forehavender og planer. På fjerde plass kom en bønn om færre møter.

Lederne klaget over at mange møter simpelthen ble holdt av gammel vane og disse var stort sett sløsing med produktiv tid.

Andre pekte på at møter hadde en tendens til å skape behov for å følge opp med flere møter, noe som i virkeligheten var helt unødvendig!

(De kan tydeligvis vurdere og prioritere annet enn vin, disse franskmennene.) AGV.

Klippet fra SHELL WORLD

Nordisk samarbeide på det praktiske plan

Nordisk Vegteknisk Forbund

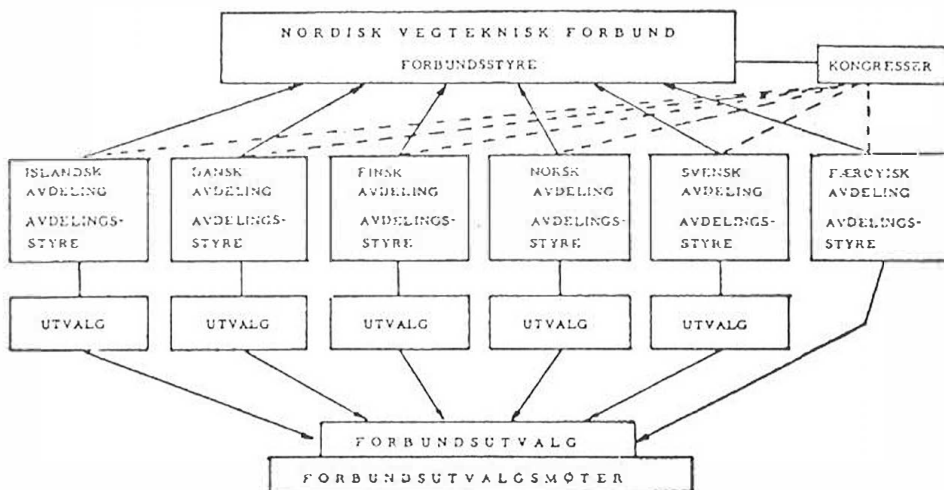
Kaare Flaate, Vegdirektoratet, Oslo. Innen nordisk samarbeide kan Nordisk Vegteknisk Forbund stå frem som et vellykket eksempel for andre samarbeidstiltak. Gjennom sin snart 45-årige historie har forbundet stadig vist at det nytter med en samlet innsats for en felles sak.

Nordisk Vegteknisk Forbund ble opprettet i 1935 med det formål å fremme samarbeidet mellom veg- og trafikkfagfolk i Norden. Sentralt i dette arbeidet står de enkelte lands vegadministrasjoner, men alle inte-

ressenter innen veg og vegtrafikk er med i virksomheten.

Internasjonal utveksling av erfaringer innen området bygging og drift av veger er av stor betydning, spesielt for små land. Samarbeidet mellom de nordiske land er særlig viktig på grunn av den store likhet det er mellom disse land. Kunnskap og erfaringer fra et land kan ofte anvendes i uendret form i det annet.

Nordisk Vegteknisk Forbund ledes av et forbundsstyre. Direkte under forbundsstyret står de nasjonale avdelinger med sine egne styrer og utvalg. Skjematisk er dette vist i figur 1.



Figur 1. Nordisk Vegteknisk Forbund's organisasjon.

Stor virksomhet i utvalgene

En vesentlig del av virksomheten drives gjennom utvalgsarbeid. Det er opprettet ialt 14 utvalg som hver har nærmere definerte arbeidsområder.

Innenfor sitt arbeidsområde legger utvalgene 2-års planer for sin virksomhet. I tillegg til de faste utvalgene er 3 ad hoc utvalg for tiden i arbeid. Utvalgsstrukturen er vist i figur 2.

Gruppe	Navn	Ledende Land
10	Administrasjon	
11	Vegtrafikkøkonomi	Norge
13	Administrasjon og arbeidsorganisasjon	Danmark
20	Planlegging	
21	Planlegging av veger og gater	Sverige
22	Prosjektering av veger og gater	Finland
30	Bygging	
31	Vegens oppbygning	Sverige
32	Sementbundne materialer og spesialprodukter	Norge
33	Asfaltbelegninger	Danmark
40	Drift	
41	Drift av veger og gater	Finland
50	Trafikk og trafiksikkerhet	
51	Trafikkanalyse og trafikkregulering	Finland
52	Trafiksikkerhet	Danmark
60	Tekniske spesialspørsmål	
61	Bruer og ferjer	Norge
62	Databehandling og oppmålingsteknikk	Sverige
63	Vegmaskiner	Sverige
64	Miljø	Danmark
Ad hoc	Vegnomenklatur	Danmark
"	Kommersiell service	Norge
"	Energiøkonomisering	Danmark

Figur 2. Nordisk Vegteknisk Forbund's utvalg.

For å oppfylle sine mål tar utvalgene flere forskjellige arbeidsmåter i bruk. Skjematisk kan dette beskrives slik:

1. Kontakt og erfaringsutveksling.

Ved møter og skriftlige meddelelser utveksles erfaringer og gis impulser på nasjonalt og nordisk plan. Det enkelte utvalgsmedlem bringer dette tilbake til sin arbeidsplass.

2. Utredning av spesielle emner.

a) Utvalgene utfører utredninger ved egne medlemmer.

b) Utvalgene oppnevner arbeidsgrupper for løsning og tidsbegrensende oppgaver.

c) Utvalgene foretar utredning ved hjelp av konsulent og virker som styringsgruppe.

3. Ekstern informasjonsvirksomhet.

Utvalgene tar initiativ til foredrag, diskusjonsmøter og publisering i fagpressen og massemedia om resultater fra utvalgsarbeidet.

Utvalgene er en meget viktig ressurs i utviklingen på veg og vegtrafikksektoren, både teknisk/økonomisk som sikkerhets- og miljømessig.

Arbeidet i utvalgene fører ofte til en standardisering av utstyr og metoder innen de nordiske land.

Forbundet har sin egen publikasjonsserie

En vesentlig del av resultatene fra virksomheten gjøres tilgjengelig for andre gjennom serier av publikasjoner fra Forbundet. I den såkalte kongress-serien publiseres bidrag til forbundets kongresser samt resultater fra forhandlingene og beretning om forbundets arbeid i kongressperioden.

I rapportserien, som idag har 50

nummer, publiseres rapporter fra forbundsutvalgenes arbeid. Alle rapporter har et sammendrag på engelsk og finsk i tillegg til dansk, norsk og svensk. Mange av forbundets publikasjoner er referansepublikasjoner av meget stor verdi innen sitt område.

De enkelte utvalg sørger for distribusjon av publikasjoner til biblioteker og interesserte. Senere er publikasjonene til salgs så langt opplaget rekker. Liste over publikasjonene kan fås ved henvendelse til de enkelte lands avdelingsstyrer, som også vil formidle bestillingene.

Avdelingsstyrenes adresser er vist på figur 3.

Nordiska Vägtekniska Förbundet
Svenska avdelningen
Statens vägverk
781 87 Borlänge
Sverige

Nordiska Vägtekniska Förbundet
Finska avdelningen
Södra Esplanaden 4
00130 Helsingfors 13
Finland

Nordisk Vejteknisk Forbund
Den danske afdeling
Vejdirektoratet
Postboks 2169
1016 København K

Nordisk Vejteknisk Forbund
Den islandske afdeling
Borgartun 7
105 Reykjavik

Norröna Vegatekniska Sambandið
Færøyska deildin
Box 72
3800 Torshavn
Færøylene

Nordisk Vegteknisk Forbund
Den norske avdeling
Vegdirektoratet
Boks 8109 Dep
Oslo 1

Figur 3. Adresser for NVF's avdelinger.

Allsidigheten i Nordisk Vegteknisk Forbunds virksomhet kommer også godt frem gjennom publikasjonsvirk-

somheten. Som en illustrasjon av dette gjengis i figur 4 en oversikt over noen av de siste rapportene.

43.	Rapport nr. 12/1977	Vägens avvattnings. Utskott 30. Överbyggnad och underbyggnad.
44.	Rapport nr. 13/1977	Afsætningsteknik. Delrapport 3(3). Udvalg 23. Fotogrammetri og databehandling.
45.	Rapport nr. 14/1977	Ikke kommersiell service til trafikantene. Utskott 22. Sidoanlægninger.
46.	Rapport nr. 1/1978	Liikenteen valo-ohjauksen suunnittelu. - Anvisningar för planläggning av trafiksignalreglering (på finska). Finska avd. utskott 51. Trafikanalys.
47.	Rapport nr. 2/1978	Standardisering av vegkryss. Utvalg 21. Vegers geometriske utforming.
48.	Rapport nr. 3/1978	Ressurser för framtida vägbyggande i Norden. Utskott 13. Administration och arbetsorganisation.
49.	Rapport nr. 4/1978	Lastbilstransporternas kostnader och kostnadsindex i de nordiska länderna. Utskott 11. Vägtrafikekonomi.
50.	Rapport nr. 1/1979	Standardprosjektet. Utskott 41. Drift av vägar och gator.

Figur 4. Eksempler på rapporter fra NVF.

Nordisk Veg og trafikkteknisk kongress i Oslo 1980

De nordiske veg- og trafikktekniske kongresser arrangeres hvert 4. år og går på omgang mellom landene. I 1980 skal forbundets 13. kongress arrangeres i Oslo i dagene 9.—12. juni. Kongressens hovedtema blir «Veger, Vegtrafikk og Ressurser».

Fram mot 1990 kommer kravene til best mulig utnyttelse av ressursene til å øke også for vegsektoren. Dette gjelder såvel økonomiske og personellressurser som energi og naturressurser. Samtidig øker kravene til

fremkommelighet og til sikkerhet og miljø i vegtransporten og vegarbeidsdriften. Kongressen i Oslo skal vise hvordan veg- og trafikkteknikere i Norden møter disse problemene i dag og i fremtiden.

I figur 5 er det vist hvordan kongressens hovedtema er delt opp i undertema, som igjen er gitt en nærmere spesifisering til støtte for bidragsytere. Behandlingen av undertemaene foregår parallelt gjennom møtedagene med en felles oppsummering til sist.

NVF's Kongress 1980

"Veger, Veitrafikk og Ressurser"

- a) Organisasjon og forvaltningsformer
- b) Utnyttelse av veg og gatenettet
- c) Prosjektering
- d) Vedlikehold og utbedringsarbeider

Figur 5. Hovedtema og undertema for NVF's kongress 1980.

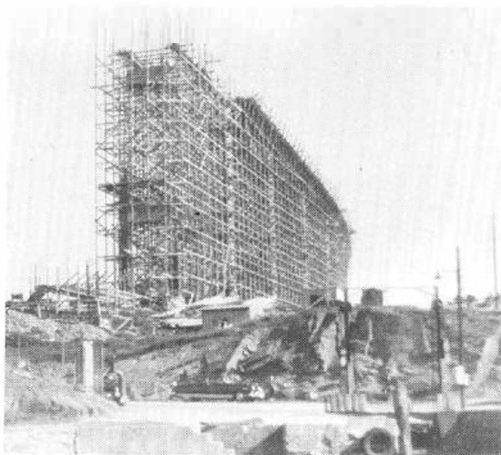
I tilknytning til kongressen blir det arrangert en omfattende utstilling av vegmaskiner, vegmateriell, vegutstyr, databehandlings- og prosjekteringsutstyr, samt en presentasjon av arbeidet i forbundets mange faglige utvalg.

Innenfor rammen av kongressens hovedtema håper Nordisk Vegteknisk Forbund å kunne fokusere

oppmerksomhet og skape debatt om aktuelle problemer, til varig nytte for fagfolk fra hele Norden, og derved også for de samfunnsfagfolkene representerer.

Ytterligere opplysninger om kongressen kan fås ved henvendelse til de respektive lands avdelinger eller direkte til kongressens sekretariat:

Opplysningsrådet for Biltrafikken
Den norske veiforening,
Prof. Dahlsgt. 1
Oslo 3



Karmsund bru under bygging fotografert i september 1952

Permisjoner



I Ryggavegen nr. 4/79 skrev vi om utdannelsepermisjoner.

Denne gangen skal vi ta for oss: Offentlige ombud eller verv og organisasjonsmessige oppdrag

- kommunale verv m.v.
- doms- eller skjønnsmann, eller rettsvitne
- organisasjonsmessige oppdrag

Embets- og tjenestemenn som tilstått permisjon for å utføre offentlige verv (ombud) eller organisasjonsmessige oppdrag, tilstås lønn under permisjon i inntil 12 arbeidsdager pr. kalenderår. Forbruker- og administrasjonsdepartementet har uttalt at det under slik permisjon med lønn, foruten vanlig lønn, også skal utbetales de faste og variable tillegg som arbeidstakeren ville ha fått om han hadde vært i tjenesten, jfr. fellesbestemmelsenes § 9 pkt. 1.

Kommunale verv m.v.

Også for å ivareta slike verv gis permisjon inntil 12 arbeidsdager pr. kalenderår. Tjenestefri med lønn etter disse regler gis videre for deltakelse i møter i kommunestyre, skolestyre, jordstyre, likningsnemnd og andre kommunale organer som er opprettet ved lov eller med hjemmel i lov. Det samme gjelder vervene som lagrettsmann, domsmann og skjønnsmann som en oppnevner til kommunale organer.

Doms- eller skjønnsmann eller rettsvitne

I hver enkel kommune skal det i samsvar med domstolslovens 4. ka-

pittel hvert 4 år velges et domsutvalg. En kan forut for hvert valg begjære seg fritatt etter reglene i domstolslovens § 67 og 68.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet antar at etaten ikke vil kunne nekte en offentlig tjenestemann permisjon for å gjøre tjeneste som domsmann/skjønnsmann når han er oppnevnt eller trukket ut etter reglene i domstolsloven og skjønnspesloven, eller kan innkalles som rettsvitne.

Tjenesten som domsmann/skjønnsmann faller inn under regler som gjelder for lønn under permisjon for å utføre offentlige verv (ombud). Reglene gjelder også for rettsvitner når disse er oppnevnt i medhold av lov om domstolene av 17. august 1915 nr. 5 § 63.

Organisasjonsmessige oppdrag

Tillitsmenn på arbeidsteden og ansatte med tillitsverv innen organisasjonen skal ikke uten tvingende grunn nektes tjenestefri med lønn for å delta i forhandlings- og drøftelsesmøter, forbunds- og landsstyremøter, landsmøter og hovedorganisasjonens representantskapsmøter samt styremøter o.l. som ikke kan holdes utenom arbeidstiden. Det samme gjelder for deltakelse i tillitsmannskurs/faglig kurs som arrangeres ved vedkommende arbeidstakerorganisasjon eller hovedsammenslutning, og faglige kurs som arrangeres av organisasjoner som utfører oppdrag for en hovedsammens-

Forts. side 44

Hvem har vært på hvilket kurs?

De som har vært så heldige å få komme på kurs, må være forberedt på å dele sine nyervervede kunnskaper/erfaringer med andre.

Disse har vært på kurs siden sist:

SENTRALE KURS

Konferanse for FTU-sekretærer
29.—30. august

Avd.ing. E. E. Endresen, TT.

Konferanse for juridiske saksbehandlere 3.—6. sept.

Førstesekr. E. Skarveland, Adm.

Driftsjefkonferansen 4.—6. sept.

Driftsjef Arne Njå

Kurs i materielladministrasjon
11.—13. sept.

Førstesekr. E. Aardal, I

Biltilsynssjefkonferansen 18.—20. sept.

Biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen

Førerprøvekurs 24. sept. 5. okt.

Ingeniør E. Wahlberg, Biltils. Hauge-sund.

Inspektør R. Dirdal, Biltils. Stavanger.

Plansjekonferansen 17.—19. sept.

Overingeniør O. Hauge.

Konferanse for regnskapsledere 2.—4. okt.

Konsulent Th. Thomassen, Rs
Førstesekr. B. Bilstad, Rs



Kurs om vegenormalene — geometrisk utforming 6.—18. okt.

Ingeniør L. Lindefjeld, P

Konferanse for administrasjonssjefer
30. okt.—1. nov.

Adm.sjef J. Lund

Kurs om rehabilitering av brudekker
30. okt.—1. nov.

Avd.ing. Sv. Andersen, Vv

Sentralt instruktørkurs — Personal- og organisasjonsutvikling 8.—12. okt.

Førstesekr. S. M. Olsen, Ps
adm.sekr. L. Bøhmer, Ps

EKSTERNE KURS

Bedrift og miljø 18.—21. sept.

Verneleder S. Næsheim

FAD-kurs om innstillings- og tilset-tingssaker 26.—31. aug.

Kont.ass. Hilde Berg Johnsen, Ps
Kontr.ass. Sissel Tvedt, Ps

Spesialkurs i Bremser 27.—30. aug.

Stasjonssjef L. Ødegård, Biltils. i Egersund.

Gummiordningen i Norge — kurs om dekk og felger 20.—22. aug.

Avd.ing. T. Thorsen, Biltils. i Stvgr.

Kjøretøykontr. A. Olsson, Biltils. i Stavanger.

TØI's konferanse om trafikksanering 7.—8. nov.

Ingeniørene K. Nyland, R. Øveland, K. A. Øwre, K. Dalaker, S. Nyback Nilsen, avd.ing. A. G. Liahaug, TT.

NIF's kurs i byggekontrakter og entrepriserett 18.—19. okt.

Avd.ing Ivar Lygren, A

FAD-kurs om mikrodatamaskin i kontorarbeidet 15.—17. okt.

Oppsynsmann Arne Sandven, M

FAD-kurs for utredere og utvalgssekretærer 11.—16. nov.

Påmeldt konsulent H. Berglie, Øk

NIF's kurs om sikkerhetsprinsipper og anvendelse av grensetilstandsmetoden i geoteknikk.

Påmeldt ing. O. Johnsen, Mv

NITO-kurs om praktisk bruk av laser innen bygg- og anleggsbransjen 7—9. nov.

Avd.ing. O. H. Danielsen, A og oppsynsmanns. T. Frøyland, A

NIF's kurs vegtunneler, planlegging, bygging og vedlikehold 28.—30. nov.

Påmeldt avd.ing. H. Ousdal, P

Geoteknikkdagen 9. nov.

O.ing. R. Nielsen, I.ab.
avd.ing. Johs. Thomsen, Kos.

Forts. fra s. 42

lutning. Nødvendig reisetid på grunn av stor avstand mellom bopel og oppdragssted kommer i tillegg.

Tillitsmenn kan også få lønn under permisjon for å utføre offentlig verv inntil 12 arbeidsdager pr. år.

Ordningen med permisjon med lønn i inntil 12 arbeidsdager etter protokolltilførsel til § 5 A, gjelder for alle tjenestemenn og ikke bare for tillitsmenn.

Det er en forutsetning for permisjon at den ikke er til hinder for en forsvarlig utførelse av tjenesten. Fagmyndigheten avgjør om det lar seg gjøre å gi permisjon, men avslag på en slik søknad skal bare gis på grunnlag av strengt nødvendige tjenestelige hensyn, i så fall bør saken på forhånd være drøftet med vedkommende tjenestemannsorganisasjon.

TRL.

har du
forslag til
større

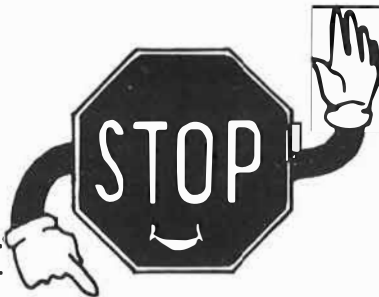
TRIVSEL

bruk
forslagsordningen




Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget

Samarbeids- utvalgets forslagsvirksomhet



Oppmuntringspremie for ikke premierte forslag.



Slik ser den ut. Den er kvit med dekor i rødt og gull.

Det er Samarbeidsutvalget og Forslagsnemnda som gjerne vil vise at de setter pris på den interessen som vises når det blir sendt inn forslag. Ikke

alltid blir forslaget premiert, men forslagsstilleren fortjener en oppmuntring. Da er det platten skal brukes.

Li

Lov om likestilling mellom kjønnene

Lov om likestilling mellom kjønnene av 9. juni 1978 tok til å gjelde 15. mars 1979.

Etter lovens § 1 er formålet med loven å fremme likestilling mellom kjønnene. Det vil si at kvinner og menn skal ha like muligheter til utdanning, arbeid og kulturell og faglig utvikling. Dette er det overordnede mål. Men i dagens samfunn vil formålet først og fremst være å bedre kvinnes stilling.

Loven slår fast at det offentlige har ansvaret for å legge forholdene til rette for en reell likestilling mellom kjønnene. Dette innebærer at alle offentlige myndigheter skal legge stor vekt på arbeidet med likestilling innen sine ansvarsområder. De kan f.eks. sette i gang praktiske tiltak med sikte på å fjerne skillet mellom mannsyrker og kvinneyrker, innføre redusert arbeidstid for småbarnsforeldre, bygge barnehager osv.

Dette gjør vi

De siste årene har vår informasjonsvirksomhet stadig blitt bedre. Vi har Rygjavegen, Årsmelding, «Vegsjevns lille gule» osv.

I disse fora har vi kun «spandert» en side i Rygjavegen som tar opp kvinnes stilling i vegvesenet. Artikkelen er stort sett informasjon om innholdet i NOU 1978:6 «Arbeid for kvinner» og reiser noen spørsmål omkring dette.

Vi avetterer fremdeles etter oppsynsmenn. I disse annonsene opplyser vi ikke om at stillingen kan sø-

kes av kvinner og menn (jfr. lovens § 4).

Ved annonsering av ledige stillinger har vi aldri opplyst at stillingen kan søkes av kvinner og menn.

Egner alt arbeid seg for kvinner?

Jeg kan ikke se at der er noe til hinder for at vi kvinner kan gå inn i så og si alle funksjoner i vegvesenet. Noen stillingskategorier peker seg ut som begynnelsen og andre vil nok komme etterhvert hvis bare etaten er innstilt på å forsøke noe nytt. Hva med annonser som understreker at kvinner kan bli foretrukket til sjåfører, maskinkjørere, stikningshjelp, tekniske stillinger o.l. (jfr. lovens § 3). Uansett må vi stille oss veldig positive til alle kvinner som søker arbeid innenfor felt vi tradisjonelt har få eller ingen kvinner fra før.

Skulle vi absolutt peke ut arbeid som egner seg dårlig for nesten alle kvinner, måtte det bli tunnelarbeid. Men det samme gjelder også for mange menn. Så igrunnen er det lite interessant. Vi må forutsette at søker en på en stilling som krever fysisk styrke så har vedkommende den fysiske styrke som kreves.

Når vi tar opp likestillingsproblematikken i yrkessammenheng må vi huske at både kvinner og menn er forskjellig fysisk utrustet. En av årsakene til at kvinner oftest er fysisk svakere enn menn skyldes nok vår opplæring til «kvinnelige» sysler og derved svak fysisk forstring. Mange kvinner er også atskillig fysisk sterke-

re enn myten sier. Ser vi på rengjøringspersonell er det store flertall kvinner og det er et av de mest fysisk krevende yrker vi har.

Problemspørsmål

Kvinnelig rekruttering til lederstillinger er minimal. Grunnene har vært og er forskjellige. Bl.a. kan nevnes yrkesfrekvens og utdanningsnivå. De siste årene har kvinners yrkesfrekvens og utdanningsnivå stadig økt, men rekrutteringen til lederstillinger følger ikke den samme gledelige utvikling. Det skyldes nok forskjellige ting bl.a. økt bruk av deltidsstillinger og vår innstilling til kvinner og arbeid.

Undersøkelser har vist at det store flertall som innehar deltidsstillinger er kvinner. Ved statens vegvesen i Rogaland er alle deltidsansatte kvinner.

Retten til permisjoner i forbindelse med svangerskap og nedkomst er blitt betydelig bedret. Nå gjelder den også for menn. Men bruker menn sine rettigheter? Hvis ikke, hvorfor? Har vi gitt tilstrekkelig informasjon om de rettighetene menn og kvinner har på dette området?

Menn har også «sine» permisjoner: militærtjeneste og repetisjonsøvelser. Vi har aldri hørt at repetisjonsøvelse blir regnet som noe «handikap». Tar vi for oss alle typer permisjoner blir nok kvinner og menns fravær i forbindelse med permisjoner etterhvert temmelig lik.

Tallene viser at kvinner gjennomsnittlig har mer sykefravær enn menn. (Ved vegkontoret og utestasjonene var gjennomsnittstallene for 1978 slik: Menn 6,85 fraværsdager. Kvinner 8,48 fraværsdager). Kanskje det skyldes at kvinner innehar nesten alle underordnede stillinger og dermed mye rutinepreget og lite ansvars-

betinget arbeid, arbeid som det viser seg har lett for å føre til fravær. Ofte fører slikt arbeid til slitasjesykdommer. For ikke å nevne den dobbeltarbeidendes situasjon.

Jeg har nå nesten bare tatt for meg kvinnenes stilling i arbeidslivet. Menn har heller ikke fått innpass over alt. Kan bare vise til vegkontoret i Rogaland hvor vi ikke har noen eller få menn på forværelser, ekspedisjon, arkiv, skrivejeneste og punching.

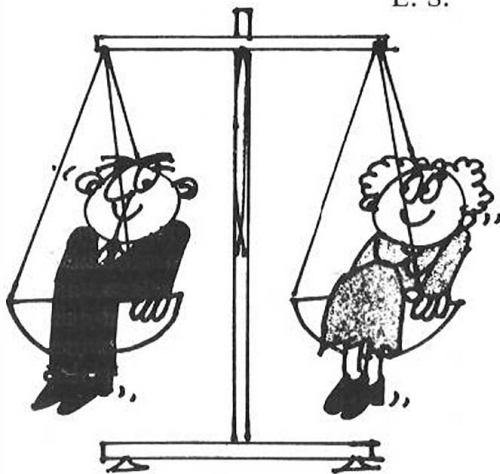
Hvorfor likestilling

Hvorfor ikke?

Skal vi fortsette og bygge opp under den biologiske forskjellen som er mellom kvinner og menn og la den gjelde på områder som det ikke er på sin plass?

Intelligensmessig står vi likt og hvorfor skal vi da ikke ha de samme mulighetene?

E. S.

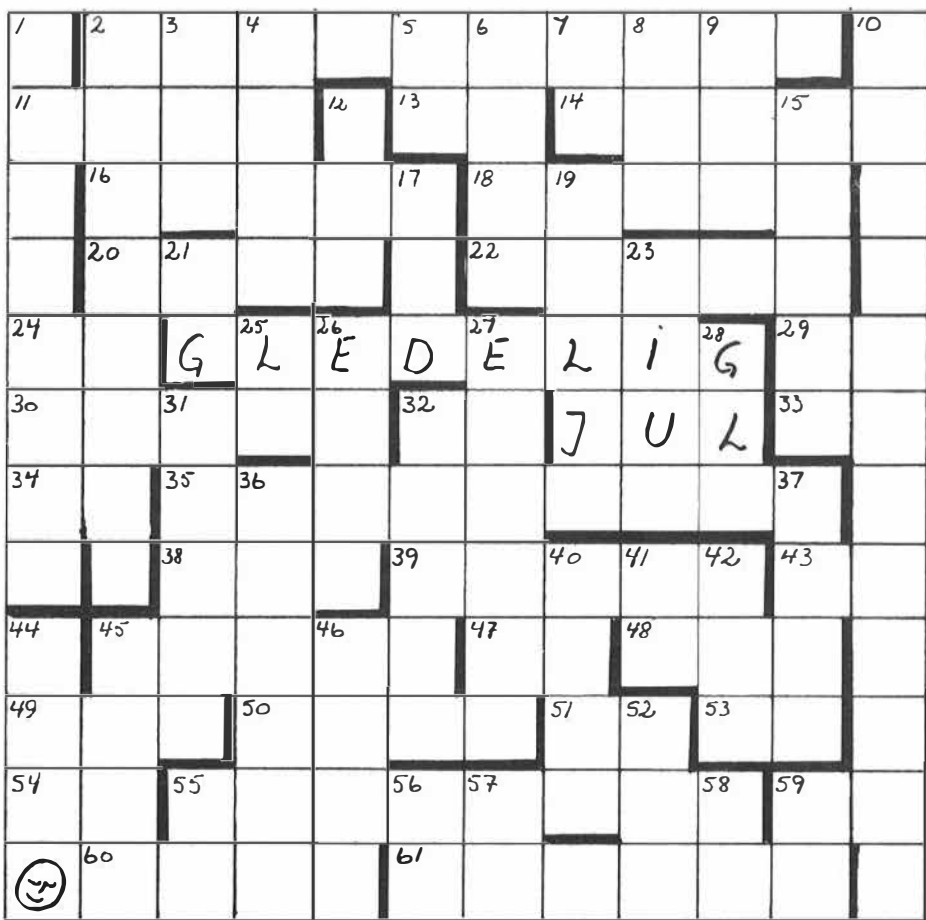


Likestilling

Før det sitter middelmådige kvinner i ledende stillinger, kan man ikke tale om noen form for reel likestilling.

*Françoise Giroud
(tidl. fransk kulturminister)*

Kryssord nr. 5/79



Innsendt av:

Adresse:

INNLEVERINGSFRIST: 1. FEBRUAR 1980

Vannrett

2. er dette nummeret
11. ikke faste
13. fylkesveg, fork.
14. rosenes by
16. bibelsk mannsnavn
18. uendelige
20. best
22. minimal
24. Røde Kors
29. vanlig fork.
30. oppbevaringssted
32. to like konsonanter
33. ubest. artikkel
34. Ivar Kristensen
35. forestående ferie
38. guttenavn
39. vanskelig
43. smile
45. pikenavn
47. dessert
48. på fornavn
49. topp
50. engelsk tittel
51. som 47 vannrett
53. drikk
54. hyl
55. arbeid
59. Ola Nordmann
60. redaktørens navn
61. uttrykk i forbindelse med vin

Loddrett

1. seriøs
2. tørr kake
3. forente stater
4. eksistere
5. Nora Fredriksen
6. dårlig
7. med mer
8. sted på Sørlandsbanen
9. skogsdyr
10. kurs for ledere
12. lakker og — —
15. best. pronomen
17. gjerning
19. hensikt

Løsning på kryssord nr. 4/79

1	H	2	O	3	V	4	E	D	S	T	A	5	D	6	S	N	7	O
8	Ø	S	R	E	9	G	10	N	11	V	12	I	N	T	13	E	R	
14	S	V	E	15	R	I	G	E	16	L	A	I	L	A				
17	T	A	18	D	I	R	E	K	T	19	Ø	R	20	U	T			
21	K	L	E	P	22	P	23	E	24	K	E	25	R	R	26	D	O	
	R	27	D	R	E	I	28	V	E	R	K	E	29	U	R			
30	Y	31	D	32	M	33	Y	34	K	E	35	E	N	E	R	G	I	
	S	37	U	Å	R	O	38	N	O	E	N	39	L	E	U			
40	S	O	L	41	A	42	P	43	A	S	44	S	45	J	46	O	L	M
47	48	M	49	S	T	I	G	E	50	L	U	J	51	52	S			
53	R	O	T	54	O	R	55	G	56	A	57	U	L	A	G	E		
59	D	I	A	B	O	L	S	K	60	☺	L	E	I					

VINNERE:

1. premie Svein Nyback, Nilsen, TT
2. premie Ellinor Sand, Ps

21. dårlig karakter
23. storfugl
25. smile
26. trekkfugl
27. pikenavn
28. skli
31. verb i fortid
32. innmat
36. tverrhet
37. pikenavn
40. egyptisk gudinne
41. æresord
42. som 49 vannrett
44. vende
45. tøys
46. ikke mange
52. egen
55. tall
56. rekke
57. eksisterer
58. tall
59. bindeord

Tillitsmannens spalte

«Driftsformer» er et nytt hefte som er sendt til vegkontorene fra Vegdirektoratet.

Innholdet er et konsentrat av emner som har vært tatt opp i møter og konferanser av ulike slag.

Vi så heftet første gang på hovedtillitsmannskonferansen som ble holdt på Dombås i år.

Meget av innholdet er hentet fra emner som har vært oppe til diskusjon på disse konferansene, så stoffet virker kjent for en stor del.

Heftet er nu sendt fra vegsjefen til alle UFO gruppene og organisasjonene til uttalelse, og det er å håpe at innholdet blir vurdert som et forslag til nye driftsformer. På mange om-

råder tåler dette heftet en sammenligning med «Oppsynsmannsrapporten» som er til utprøving i Hauge-sundsområde.

Reformer vil alltid skape vanskeligheter og tilvenningsproblemer for dem som blir berørt. En klar forutsetning må være at gjennomføringen av et prøveprosjekt må ligge så nær opp til utgangspunktet som mulig. Det minste avvik vil skape uro og problemer, og vi kan allerede etter to måneders praktisering ane konturene av kollisjon i enkelte spørsmål. Vi tenker her på delegering av myndighet og ansvar ut til lagene, likeså formannens rolle, samt ambulering av biler og maskiner uten fører.

Dette er tre hovedelementer i prosjektet som etter vår mening må justeres inn på forutsetningen i rapporten.

I siste SU møte kom det frem tanker om at positive ting fra prøveområde burde kunne tas i bruk også i andre områder der dette var tjenlig.

Like selvfølgelig må det være å fjerne negative elementer, der disse fører til mistrivsel og uro på arbeidsplassen.

M. Wiik.

Personalia

VELKOMMEN I VEGSENESET

Vi har freista å få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet sidan sist for å ynskje de velkomne til oss. Er det nokon som manglar, seier vi oss leie for det, og bed om å få opplysningane til neste nummer.

DRIFTA:

Stein Oftedal, vegarb. anlegg i Dirdal,
Bjørn Bårdsen, vegarb. anlegg i område 1
Karl Bjelland, vegarb. anlegg i område 1
Arne Johan Lundal, vegarb. anlegg i område 1
Dagfinn Danielsen, vegarb. anlegg i område 4
Alf Geir Folgerø, opps.m.ass. Bærh. vegsentral
Erik Soma, vegarb. anlegg Nord Jæren

BYRJA:

1. 7.79
24. 9.79
1.10.79
1.10.79
6. 8.79
1. 8.79
1.10.79

BILTILSYNET:

Eilif Apenes, vikar kjøretøykontr. Biltils. Stvgr.
Liv Marit Oftedal, kont.ass. Biltils. Stvgr.
Ranveig Kydland, kont.ass. Biltils. Haugesund
Reidun H. Haugland, kont.ass. Niltils. Stvgr.
Unni Visnes, kont.ass. Biltils. Stvgr.

17. 9.79
21. 8.79
1.10.79
12.10.79
12.10.79

VEGKONTORET:

Lars Bøhmer, adm.sekr. eng. Ps
Bodil Damm Johannessen, tegneass. HDS

1. 8.79
24. 9.79

Runde tall

Gratulerer med dagen!

Desse fyller rundt år i fyrste kvartalet av 1980.

65 ÅR

Trygve Fossmark 16.3
Håkon Haugen 29.1
Alf Meltveit 29.1
Osvald Nordbø 24.1

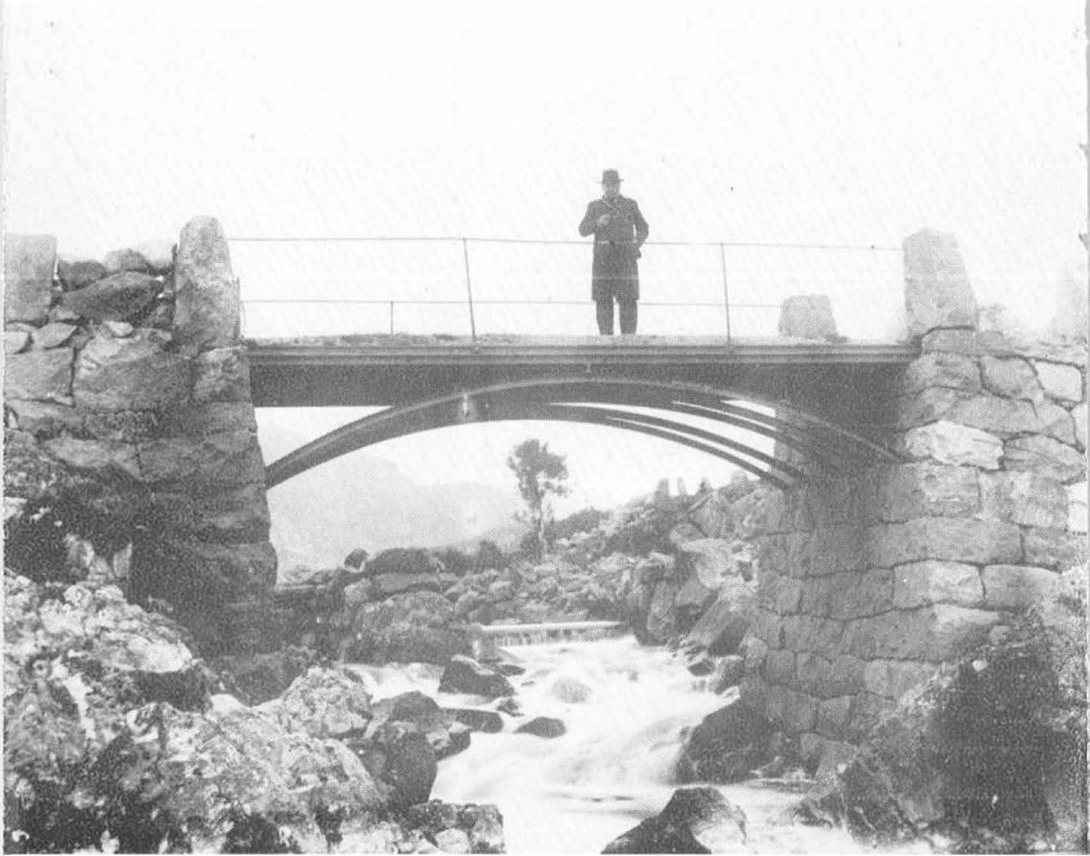
60 ÅR

Trygve Hustveit 25.1
Arthur Sjødin 31.1
Martin Steinbru 17.1
Einar Støle 18.3
Ragnvald Vårvik 14.2
Jørgen Årthun 11.3

50 ÅR

Ivar Eikehaug 25.2
Jean Janson 2.2
Arne Mosnes 24.1
Johan Nesvik 10.2
Lars Solvang 5.3
Olav Aardalsbakke 3.1

Strømme bro



Stavanger Amt—Strømme bro paa den Vestlandske Hovedvei i Gjesdal. Bygget i 1896. Jernbro af gamle jernbaneskiner med stenheller og grusdække. 5 master af 2 sammenklinkede skinner med buet sprængverk under. Broens opførelse har kostet kr. 835,—.