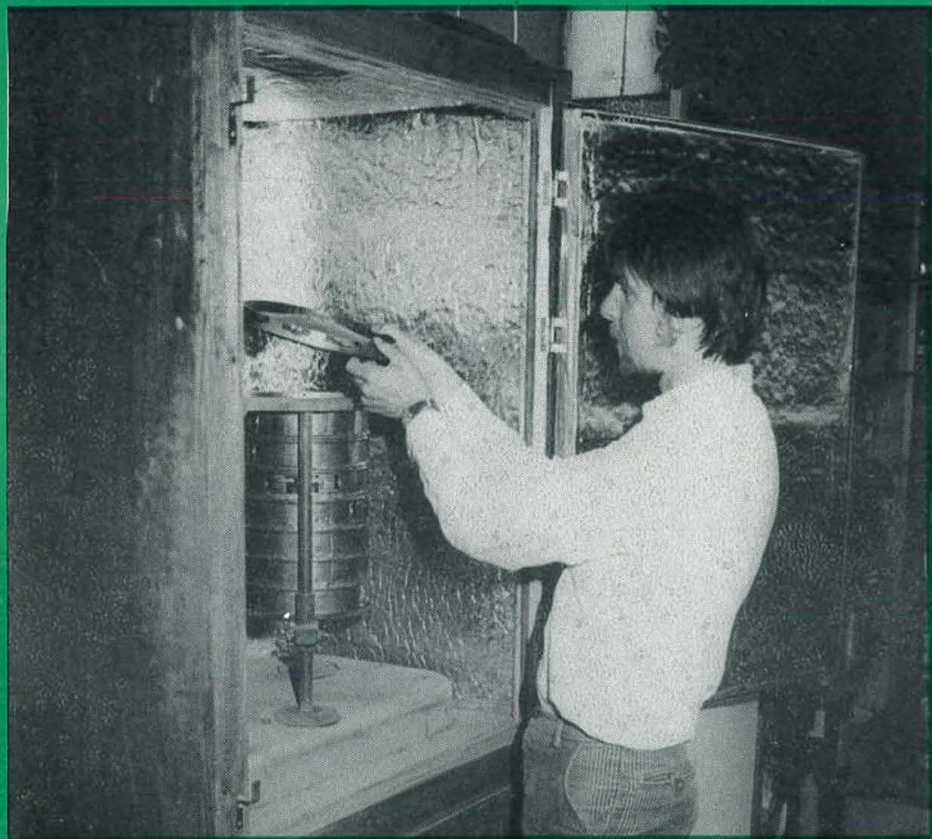


Rygjavegen



Nr. 3-80

Innhold:

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

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

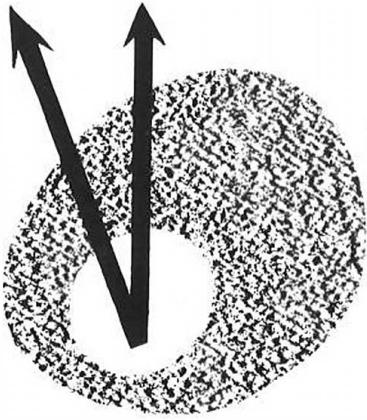
Redaktør: Ole Handeland.

Redaksjonsråd: M. Wiik, S. M. Olsen, N. Egenes, A. Follaug, M. Rullestad, K. Heigre og Chr. Fr. Hansteen.

3 MINUTT MED VEGSJEFEN.....	s. 3
VEGVESENET VANT — SOM ARRANGØR.....	s. 4
VHF.....	s. 7
HASTIGHETSMÅLING.....	s. 9
THORLEIF HAUGVALSTAD TIL HDS.....	s. 10
BILTILSYNET PÅ UTSIRATUR.....	s. 12
INFORMASJON — MORGENDAGENS SYNDEFLOD?.....	s. 14
FLYTTING.....	s. 15
NYE HÅNDBØKER.....	s. 16
NY VEGDIREKTØR.....	s. 17
TIL ALLE TIDLIGERE VEGCUP-DELTAKERE OG SUPPORTERE...	s. 18
GRUSTAK.....	s. 18
EN RIMELIG INVESTERING SOM KAN SPARE MANGE PENGER...	s. 19
STANS — OG TENK.....	s. 22
FERJEKONFERANSEN 1980.....	s. 23
PRØVEPROSJEKTET.....	s. 24
NY KANTSTEIN.....	s. 26
HVEM HAR GÅTT PÅ KURS?.....	s. 27
DET VAR DENGANG.....	s. 28
DRIFTSFORMER.....	s. 29
ETTER FLYTTINGEN VIL KONTORPLASSERINGEN VÆRE:.....	s. 33
NYE BØKER.....	s. 33
KRYSSORD.....	s. 34
BEDRIFTSLEGEORDNING FOR PENSJONISTER.....	s. 36
PERSONALIA.....	s. 38
VEGCUPEN 1980.....	s. 39
TROXLER'EN.....	s. 42
PENSJONISTSAMMENKOMST I HAUGESUND OG SAND.....	s. 43
STARTING AV PENSJONISTFORENING I DISTRIKT 3.....	s. 44
TILLITSMANNENS SPALTE.....	s. 45
NOTISER.....	s. 46 og 47

FORSIDEFOTO:

John Schreuder i arbeid ved siktemaskinen på laboratoriet. Foto: O Handeland



3 minutt med veg- sjefen

Det blir idag fra flere hold, — og kanskje særlig fra vegvesenets øverste ledelse, — fremholdt at «gullalderen» i vegvesenet nå er over.

Det man sikter til er selvfølgelig at den sterke ekspansjonen som vegvesenet opplevde i 1960-årene og i begynnelsen av 1970-årene nå er forbi. I disse årene økte de årlige bevilgningene både til riks- og fylkesvegene langt sterkere enn prisstigningen, maskinparken økte, personalet økte og arbeidsoppgavene økte.

Vi opplever idag en stagnasjon på flere områder i etaten. Våre årlige bevilgninger viser enda til en reell nedgang fra år til år.

Dette er selvfølgelig noe som vi bare må beklage. Men jeg synes likevel ikke vi har grunn til å si at nå er «gullalderen» over for vegvesenet.

— Aldri har oppgavene vært så mangfoldige og utfordrende som nå. I tillegg til våre tradisjonelle oppgaver med å bygge og vedlikeholde vegger, skal vi nå bygge ut en ny veg- og

vegtrafikketat der vi skal ta oss av nye oppgaver på trafikksiden. Tettstedsproblemer, trafiksikkerhetsproblemer, støy, forurensing, — dette er stikkord for nye og utfordrende oppgaver som vi står overfor.

— Aldri har de ansatte i vegvesenet hatt større muligheter enn idag til å utvikle seg i sitt arbeid og til å påvirke sin egen arbeidssituasjon. Det er ikke bare arbeidsmiljøloven som er årsaken til dette, men kanskje enda mer det personal- og organisasjonsutviklingsarbeid som har vært utført i etaten i en årrekke og som nå begynner å bære frukter.

— Aldri har kravene til effektivitet, til samarbeid, til riktig utnyttelse av våre ressurser vært høyere enn de er idag. Også dette representerer en utfordring som gir oss alle muligheter for større vekst og større trivsel.

Ut fra en totalvurdering, må vi vel innrømme at «gullalderen» så langt fra er over, - det er kanskje nå den virkelig begynner? Det tror jeg.

Hilsen
Chester Danielsen

Vegvesenet vant — som arrangør

Tekst og foto: Ole Handeland



Klar til start.

Idrettslaget vårt arrangerte, sammen med Asplan A/S, orienteringsløp på Hommersåk i juni. Det var lagt opp 5 løyper, fra 3 til 6 km. lange.

380 løper hadde meldt seg på, og av disse startet ca 350. Sola hadde stekt fra en skyfri himmel hele dagen, og da løpet startet, var det 27 grader i skyggen. Dette var nok hovedårsaken til at ganske mange løpere brøt underveis. Flere av de som fullførte, fortalte om pustebesvær underveis, og de fleste bar tydelig preg av varmen.

— Det var hardt, var kommentaren som gikk igjen. Et par damer som kom gående på landevegen etter å ha brutt, fortalte at de hadde måttet gi opp da det begynte å svartne for dem i en stigning.

— Viljen var der, men ikke mus-

kelkraften, som en løper sa. Når deltakerantallet blir så stort som 350, fordrer et slikt løp et godt planlagt opplegg fra arrangørens side. Og det var det i dette løpet, utviklingen gikk prikkfritt. Riktignok var ikke start- og innkomst-ur synkrone, men de få som merket det, hadde ingen innvendinger når de fikk høre at det gikk like mye ut over konkurrentene, som dem selv.

Noen av funksjonærene hadde nok hatt mer lyst til å løpe, men beskjeden var klar: — Vi har bruk for dere for å kunne avvikle løpet. Og det var på DET området vegvesene vant, et slikt arrangement er god PR. Den eneste som deltok fra vegvesenet, Berit Folgerø, fikk en tredje plass i sin klasse.



På leting etter første post.



Mot mål.



Løpskontoret.

VHF

Tekst og foto: Ole Handeland

Ja, hva er så det?

Forkortelsen står for Very High Frequency, og har med radio-samband å gjøre.

Vegvesenet har en god del slikt utstyr, og Ernst Aardal, som er stasjonert ved Bærheim vegsentral, er mannen som har ansvaret for det.

Aardal forteller at vi i Rogaland har omlag 300 mobilstasjoner, av dem er ca. 170 av en «gammel» modell, mens resten er nye.

Før vi går videre, vil det gjerne være nyttig for en del å få klargjort noen

uttrykk: Mobilstasjon er en sender/mottaker som vanligvis er montert i en bil. Vegvesenets biler er utstyrt med mobilstasjon, i tillegg har oppsynsmennene ved vegstasjonene og en del andre fått innmontert slikt utstyr i bilene sine.

Basisstasjon er en sender/mottaker som står plassert på et sted som gir god radio-dekning innen det distrikt den skal betjene. Basisstasjonene er koblet til vegstasjonene. Vi har fem av dem i Rogaland.



Mobilstasjon av «gammel» type.



Den nye boksen som skal innstalleres på vegstasjonene.

NYTT UTSTYR

Det foregår for tiden innkjøp av nytt utstyr som skal gi oss utvidet mulighet til å opprette samband med mobilstasjonene. Når det nye utstyret er innstallert, kan vi ringe til en vegstasjon, og dersom han vi skulle ha tak i er ute i en bil med mobilstasjon, kan vegstasjonen sette oss i direkte forbindelse med bilen.

FRAMDRIFT

Den operasjonen vi nevnte over, tilsier ikke utskifting av mobilstasjoner. Både den gamle og den nye modellen kan håndtere slike samtaler. Men vi trenger en del nytt utstyr på vegstasjonene. Basisstasjonene kan delvis modifiseres, og en skal skiftes ut.

Basisstasjonen på Rennesøy er klargjort, der venter vi bare på Televerket. Basisstasjonene på Moi skal mo-

difiseres i løpet av høsten. Ropeid kommer til neste år, mens Bærheim skal skiftes ut i 1982. På Bjerkreim-senderen gjenstår bare selve monteringen av tilleggsutstyret.

Vegstasjonene får en ny «boks» for samband til mobilstasjoner. Disse står foreløpig på Aardals kontor, men skal monteres etter hvert som basisstasjonene blir klare.

Nye muligheter

Sambandsutstyret har nesten ubegrensede anvendelsesmuligheter, sier Aardal. Det er bare å definere problemet, så kan det meste løses.

Mobilstasjoner som får isatt spesielle kodekort kan f.eks benyttes til å fjernstyre meldingstavler til trafikantene, eller heve- og senkemekanismen på en bom. Aardal har også hørt at man har fjernstyrt sprenge-
ging av snøskavler.

Automatisk telefonoverdrag er under utvikling, og vil antakelig kunne testes av Televerket i løpet av 1981. Når automatisk telefonoverdrag er montert på vegstasjonene, vil vi kunne ringe bestemte telefonnumre fra en mobilstasjon også etter kontortid. Ved f.eks. et ras vil vi da hurtig kunne gi beskjed til vegmesteren, slik at han kan rekvirere nødvendige maskiner og mannskap.

Mobilstasjonene kan også brukes sammen med personsøkere for å varsle brukeren om oppkalling mens

han er ute av bilen. Foreløpig er slike personsøkere nokså dyre, men dersom prisen går ned, kan det være en god løsning for å få fatt i folk.

Det nye utstyret er bygget opp av mikroprosessorer, og Aardal regner med at det vil innebære store fordeler for vedlikeholdet.

— Vanligvis tenker de fleste ikke så mye over hvor avhengige de er av sambandet, sier han. Vi merker det best når det oppstår feil, da får vi høre hvor vanskelig det er å klare seg uten.

HASTIGHETSMÅLING

Vegvesenet har i flere år foretatt hastighetsmålinger. Nytt er at vi nå har fått utstyr til å gjøre dette automatisk. Målingene har pågått siden begynnelsen av august, og noen stygge tall er det allerede blitt. De foreløpige «rekordene» lyder på 125 km. pr. time i 50 km.-sone og 157 km. pr. time i 60-sone. I tillegg kan vi opplyse at den første foregikk ved 17.00-tiden.

I Rogaland er ca. 20% av vegene belagt med fartsgrenser. Hastighetsmålingene foretas for å finne ut i hvor stor grad fartsbegrensningene respekteres.

Det nye utstyret er innkjøpt av Vegdirektoratet, og alle vegkontorene har fått. Utstyret koster omlag kr. 100.000,—.

Utstyret måler hastigheten på passerende kjøretøy i begge retninger, og lagrer opplysningene i et elektronisk minneverk. Når raderen har stått ute

en viss tid, tas den inn, og kobles sammen med en terminal, hvor vi får resultatene utskrevet. Resultatene gis for hver time, fire perioder i døgnet og for et helt døgn. Dessuten lagres de fem høyeste hastighetene i begge kjøreretningene pr. døgn.

Minneverket kan lagre opplysninger for opp til 14 dager, og sommerstid kan utstyret stå ute så lenge uten tilsyn. Batteriene som forsyner radaren med elektrisk strøm, har kortere levetid i kulde, og en må regne med at den ikke kan stå så lenge ute vintertid.

De døgnkontinuerlige målingene vil kunne gi som resultat at politiet bedre kan prioritere innsatsen, både med hensyn til sted og tid for sine radarkontroller. Det vi imidlertid ønsker, er at de «rekordene» som er målt til denne tid, aldri må bli slått.

Ole H.

Thorleif Haugvalstad til HDS

Tekst og foto: Ole Handeland



Kari Tenden og vegsjef Danielsen åpner Rv. 502, godt assistert av Haugvalstad. Paraply var en nødvendighet den dagen.

Den nye parsellen mellom Eie Stasjon og Eigerøy bru på Rv. 502 ble åpnet 27.6. Hva har så det med Haugvalstad, spør du gjerne. Jo, dette var det siste anlegget han fullførte som anleggsleder i Dalaneregionen.

Selve åpningen besto i at vegsjef Danielsen og Kari Tenden, som er formann i Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, i felleskap flyttet forbudsskiltet som til da hadde sperret vegen for nyfikne bilister. Sermonien ble på ingen måte trukket ut, det regnet hele tiden. Etter åpningen spaserte fru Tenden og vegsjefen gjennom den omlag 230 m. lange tunnelen.

Den nye parsellen er 1,3 km. lang,

og har kostet i overkant av 8 mill. kroner.

Som sagt, dette var det siste anlegget Haugvalstad fikk fullført som anleggsleder, han er blitt sjef for Hoved- og Detaljplanseksjonen ved Planavdelingen. Haugvalstad har vært anleggsbestyrer siden 1963, og kjenner Dalane-regionen ut og inn. Som han selv sier:

— Det er knapt den gården i regionen jeg ikke har besøkt.

Vi spurte Haugvalstad om det ikke er litt vemodig å forlate et arbeidsområde hvor han er så godt kjent.

— Det er jo også vemodig å bli vok-

sen, å bli eldre, men jeg tenkte meg godt om før jeg søkte på stillingen. Haugvalstad forteller at ringen i og for seg er sluttet i Dalane, den første oppgaven han hadde, var å nivellere Eigerøy bru, som han nå har knyttet til den nye parsellen.

— Jeg er sterkt knyttet til regionen, og har et personlig forhold til de fleste tjenestemenn der, både de i vegvesenet, og de kommunale. Dessuten tror jeg jeg tør si at jeg er venn med alle politikerne i området. Tilknytningen er sterkere til noen kommuner enn andre, og sterkest bånd har jeg nok til Bjerkreim. Det kommer av Ørdsdalsvegen, der jeg både hadde planleggingen og byggingen.

Det var et stort anlegg, kostet 10 millioner kroner, som var mange penger i slutten av 60-årene.

STOR UTVIKLING

Haugvalstad forteller at det har vært en stor utvikling siden han startet i vegvesenet i 1950. Han mener man hadde begynt med maskinboring, men at det fremdeles var en god del håndboring. Masser ble transportert på bagger og skinner, og det var bare akkordarbeid.

— Det var adskillig lettere å bygge veger i den tiden enn det er i dag. Vi bygde mange veger til bygder og grender som var vegløse. For oss som bygde vegene var det et utviklende arbeid, og folkene som bodde der var svært takknemlige for vegutløsingen.

I og for seg er vi velkommen også i dag, men folk er mer skeptiske, og tenker mer på den oppdyrka jorda som går med. Alt i alt tror jeg vi har møtt en positiv holdning til de fleste vegene jeg har stått for, og det kommer nok av at de har vært nødvendige, og at folk har innsett dette.

FELLESSKAP

Haugvalstad har naturlig nok gjort seg endel tanker om sitt nye arbeid.

— Jeg vil sette fellesskapet og samarbeidet i høgsetet, sier han. Både når det gjelder det interne arbeidet i vegvesenet, og overfor kommunene.

— Jeg tror det er viktig at planlegger og bygger samarbeider så tidlig at diskusjonen kan gjøres ferdig under plan-arbeidet. Kan vi finne bedre traseer, ligger det billigere og like gode løsninger i området? Spørsmålene er mange, og jeg tror det beste ville være om de ble avklart før byggearbeidene er kommet i gang. Dette gjelder hele arbeidet med en ny veg, fra de første planene, til skiltingen er klar.

NYTT VEGHØVELDEKK ETTER SAMARBEID MELLOM VIKING-ASKIM OG STATENS VEGVESEN
Bruk av kjettinger på veghøveldekk har i alle år vært et stort problem for Statens Vegvesen. Mønsterloggene i dekkene har hatt stor innbyrdes avstand, og dette gjør at kjettinger henger seg fast i loggen og skader dekket.

Etter mange års utprøving, og i nært samarbeid med Vegdirektoratet, har Viking-Askim nå konstruert et nytt dekkmønster med avrundede skulderpartier og minst mulig åpninger. Kjettingene kan dermed «vandre» på dekket, og henger seg ikke fast i loggen. Slitellaten er gjort større, dermed oppnår man lengre levetid. Når de store åpningene er fjernet, oppstår det ikke skrålitasje på loggene, samtidig som dette hindrer sprekkdannelse i mønsterbunnen ved loggene.

(Fra «Våre Veger»
nr. 4. mai 1980 s. 27)

BILTILSYNET PÅ UTSIRATUR

Tekst og foto: Kåre Lunde

Biltilsynet er ikke på Utsira hvert år, det kan gå et par tre år mellom hver gang, men i mai sendte Biltilsynet i Haugesund ut to mann for å ta en teknisk kontroll på kjøretøyene som trafikkerer øya. Avd.ing. Thorleif Prestegård og kjøretøykontrollør Olav Klyve dro ut til øya.

Resultatet av kontrollen ble at 12 av de 18 kontrollerte kjøretøyene fikk mangellapp. Men ingen av manglene var direkte grove, i følge Prestegård.

Den lengste sammenhengende vegstrekningen på Utsira er omlag 2 km, tar vi med alle avstikkere har øya



Kjøretøykontroll med en god gammel biljekk.

bortimot 8 km veg. Med stort og smått, gammelt og nytt er det nærmere 20 biler, i tillegg til flere traktorer og de tradisjonsrike trehjuls motorsyklene. Så det er kanskje ikke så mange kommuner som kan skilte med større biltetthet pr. kilometer veg.

Da Biltilsynet dukket opp på Utsira, møtte de opp, alle som hadde fått innkalling — og som ikke var bortreist eller forhindret fra å møte av andre grunner. Kontrollen var på ingen måte noen overraskelsesaksjon, eierne hadde i god tid fått innkallelse i posten. I tillegg var det hengt opp oppslag på postkontoret og landhandelen.

MYE RUSTSKADER

Kjøretøykontrollør Olav Klyve kunne opplyse at de fleste mangler var i tilknytning til lys og bremses. Bilparken bærer tydelig preg av at storhavet er nærmeste nabo. Mange av de eldre bilene har rustskader. Men mannskapet fra Biltilsynet var stort sett fornøyd med standarden, og forlangte ikke noen av kjøretøyene sendt til fastlandet for reparasjon.

Når blir så neste kontroll av kjøretøyene på Utsira?

— Om to—tre år, kanskje før, sier Prestegård. Han vil ikke nøle med å kalle kontrollen på Utsira et avstresende og hyggelig avbrekk i hverdagen.



Gammelordfører Klovning fornyet motorsykkelsertifikatet sitt under Biltilsynets kontroll.

INFORMASJON — MORGENDAGENS SYNDEFLOD?

Vi er alle avhengige av informasjonen. Men vi kan skille mellom ulike grader av avhengighet: noe **MÅ** vi vite, noe **BØR** vi vite, noe **VELGER** vi å vite.

MÅ volder ikke de store problemene, det går vanligvis mest ut over oss selv dersom vi ikke har sett oss inn i dette feltet, f.eks. lover og regler.

Det vi **BØR** vite og det vi **VELGER** å vite kan gi større hovedbry. Naturligvis er vi interessert i å ha kjennskap til så mye som mulig, men både tiden og kapasiteten setter grenser. Det finnes så mye informasjon tilgjengelig at vi ikke bare må bestemme oss for hva vi vil vite, men også hva vi **IKKE** vil vite.

I de nærmeste årene kan det siste vise seg å bli enda mer aktuelt. Videokassetten har gjort sitt inntog, televerket og NRK driver forsøk med

informasjonsformidling utover de tilbud de har i dag. Vi vil kunne gjøre det til en heldagsbeskjeftigelse å la oss informere. Vil vi så dette?

Det kommer an på den enkelte, og interessene. Og det var i grunn og bunn interesser jeg ville inn på. Selv innen disse framtidvyene tror jeg de fleste vil være interessert i å vite mer om arbeidsplassen, bli informert om det som foregår innen Vegvesenet, eller gi informasjon om det som foregår akkurat på ditt arbeidsområde. Bedriftsavisen er en måte å gjøre det på, en måte å «snakke» med de du ikke treffer til daglig. Naturligvis finnes det andre måter å gjøre det på, men du får neppe så mange «i tale» på andre måter. Bedriftsavisen er til for at du skal bruke den.

Red.

BRUK BEDRIFTSAVISA

Tegning: Vigdis Onarheim.

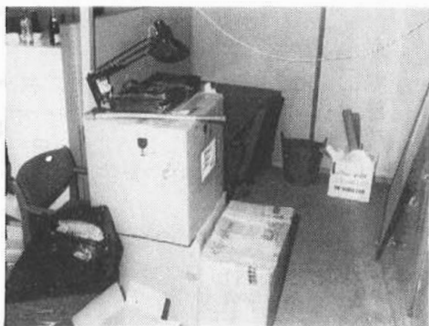


FLYTTING

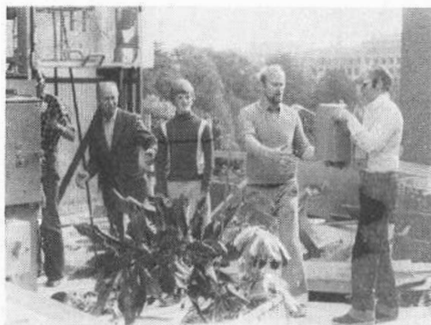
De fleste har vel merket at det har foregått flytting på Vegkontoret. Først ute var Planavdelingen, det skjedde i begynnelsen av juli. Og for å si det mildt, det var ikke helt fritt for problemer. Lokalene i Atlantic var på ingen måte klar til å ta imot folk som skulle arbeide. Det manglet gulvlister, telefonene var ikke koblet til, korridorene var rene anleggsområdene. Som om ikke det skulle være nok, kom heller ikke kontormøblene. Årsaken vær leveringsvansker. Så i stedet for å arbeide i nye lokaler, ble det et par dagers permisjon på de ansatte. I skrivende stund er Planavdelingen alene på Atlantic, men løftene går ut på at resten skal være inne før denne utgaven av Rygjavegen er distribuert. Den flyttingen får vi heller komme tilbake til i neste nummer.



Vegviseren må med. Rolf Øveland tar imot og sender videre til mannskapet på lastebilen.



Alt er pakket før flyttingen.



Innlastingen i Atlantic foregikk med «brannmannskjede».

Foto: O. Handeland

NYE HÅNDBØKER

070 — FARLIG GODS PÅ VEG.
Håndboken inneholder en liste over farlige stoffer med henvisninger, og en del annen informasjon om transport av farlig gods.

062 — MATERIALKRAV.
Første opplag omfatter følgende avsnitt: Trafikkskilt, Bakgrunnsoppmerking, Sperremateriell, Verneutstyr, Vegmerkemaling og Thermoplast.

Retningslinjene er ment å være et hjelpemiddel i forbindelse med innhenting av anbud/tilbud, og ved kontroll av leveranser.

047 — DRIFT- OG KOSTNADSOPPFØLGING.
Gjennom denne håndboka får en en oversikt over hva vegvesenets regnskaper gir av resultatlistor for anleggs- og vedlikeholdsdriften, og hvordan disse resultatene kan brukes i oppfølgingsarbeidet.

013 — Hefter
1: UNGDOM OG ARBEID
2: SVEISING OG SKJÆRING
4: TRYKKLUFT
6: SLIPING
9: HELSEFARLIGE STOFFER OG GASSER

Dette er prøvehefter i vegvesenets håndbokserie om verne- og miljøspørsmål. Heftene kommer inn under del 2, som omfatter verksteder, kontrollhaller, garasjer og lager.

039 — DRIFTSPLANLEGGING
Hovedvekten er lagt på det som skjer innenfor hvert arbeidssted, mens planer for den samlede drift i et fylke er overfladisk behandlet.

Vegdirektoratet sier at erfaringen

viser at heftet bør brukes sammen med eksempler fra et arbeidssted som er godt kjent av de som deltar i opplæringen.

067 — EDB-PROGRAM — LINJE- OG UTSETTINGSBEREGNINGER

Heftet er rettet mot brukere av utsettingsdata, og er ment som et supplement til brukerbeskrivelsene for programmene.

059 — DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER

Publikasjonen omfatter to deler. Den ene gjengir en del avsnitt fra håndbok 056 «Driftsregnskap og driftsstatistikk», mens den andre er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultater for egenmaskiner, og om utnyttelse av egenmaskiner.

071 — OPPSYNSTJENESTEN (retningslinjer)

Dette er en revidert utgave av «Retningslinjer for oppsynsmannstjenesten i vedlikeholdet».

074 — HOVEDPARSELL-TRAFIKK 1978

Trafikkprognoser 1981—2000. Det er utgitt ett hefte for hvert fylke.

075 — RAMMEPLAN FOR AVKJØRSLER

Heftet beskriver rammeplan og hvorfor den bør utarbeides, framdrift og organisering av rammeplanarbeidet, forslag til behandling av rammeplanen, samt et konkret eksempel på hvordan en rammeplan kan presenteres.

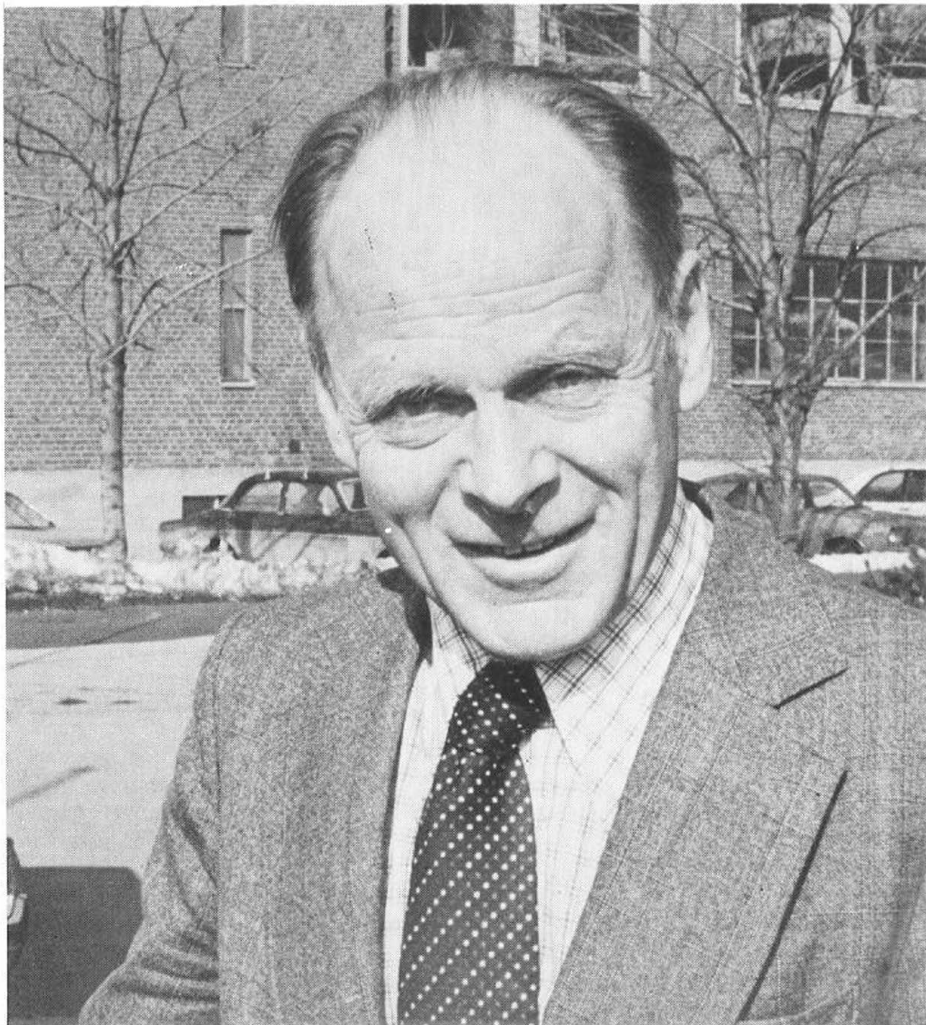
Forts. side 18

NY VEGDIREKTØR

Ekspedisjonssjef Eskild Jensen har overtatt som ny vegdirektør etter Karl Olsen, som gikk av for aldersgrensen 1.9.

Jensen er 54 år og sosialøkonom. Han har arbeidet i Finansdeparte-

mentet, Samferdselsdepartementet, Direktoratet for utviklingshjelp (NORAD), Ford Foundation, og som statssekretær ved statsministerens kontor.



Til alle tidligere vegcup-deltakere og supportere

På oppmannsmøte som ble avholdt i forbindelse med fjordårets vegcuparrangement, ble det bestemt at det skal lages en vegcup-mappe. Historiske data fra alle vegcup-arrangementer vil bli samlet her.

I denne forbindelse etterlyses bilder fra tidligere arrangementer, og en vil be de som har bilder som de mener kan være av interesse for samlemappen, om å sende disse til

Hilde B. Johnsen, Ps.

Bildene bes merket med eierens navn. De som har bilder som blir benyttet, vil få dekket kopieringsutgiftene for disse.

Ivar Lygrene
formann

GRUSTAK

Vedlikeholdsavdelingen har ervervet to grustak — Kongshagen i Vadla og Figgjo i Sandnes, på henholdsvis omlag 2 og 0,5 millioner m³, opplyser avd. ing. Alf Moi.

Begge grustakene inneholder morenemasser som skal benyttes til bærelagsoppbygging og i asfalt- og oljegrusproduksjon.

Vegvesenet knuser ca. 0,5 millioner tonn (ca. 300.000 m³) grus pr. år her i fylket i egen regi. Av dette går noe sånt som 170.000 tonn til asfalt og oljegrus, mens resten brukes i oppbygging av bærelag på vegene. I 1979 var omsetningen av grusprodukter i Vegvesenet i Rogaland på omlag 31 mill. kroner.



Forts. fra side 16

056 — DRIFTSREGNSKAP, DRIFTSSTATISTIKK -79

Formålet med denne oversikten er å gi vegkontoret mulighet til å sammenligne seg med landsgjennomsnittet og med andre vegkontorer. Regnskaps- og driftsresultater presenteres i en hendig form, slik at en kan spore utviklingstendenser i etatens regnskap, og analysere disse.

073 — STATISTIKK

Oversikten gir opplysninger på de viktigste områder det produseres statistikk for, og er ment som en orientering og veiledning til de som arbeider med oppgaver knyttet til veger og vegtransport.

022 — HÅNDBØKER, 5. utgave

Heftet gir en god oversikt over vegdirektoratets håndbøker.

Bøkene finnes på biblioteket. Ta kontakt med fru Crosby.

En rimelig investering som kan spare mange penger

Lab'en i Hillevåg, eller Distriktslaboratoriet, som det offisielt heter, har eksistert siden 1973. Reimund Nielsen leder en avdeling med 19 ansatte — og nok å gjøre. Vi kan for eksempel nevne at lab'en år om annet foretar boring og staking som til sammen blir noe sånt som 9 km.

— Hvorfor bygget man distriktslaboratorier, Nielsen?

— Jeg tror tanken bak var å avlaste Veglaboratoriet i Oslo, og å få forbedret kvalitetsoppfølgingen. Når vi ser på vegbyggingen for noen ti-år siden, legger vi merke til at slingringsmonnene var større. Det ble laget gode veger, kanskje for gode, men det har vi hatt nytte av helt til nå. I dag tolererer vi bare små avvik fra normalene, og tanken var nok at lab'en skulle påse at toleransegrensene ble overholdt. Det hele dreier seg jo til syvende og sist om penger.

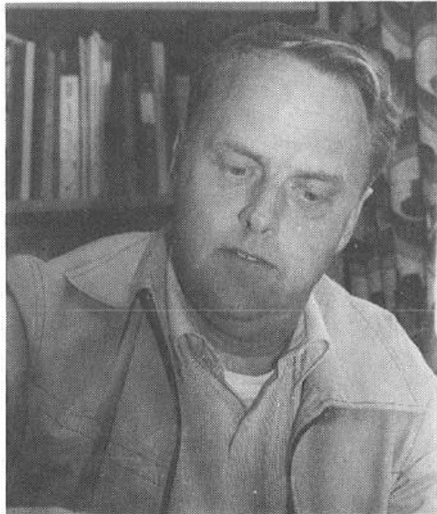
Jeg tror ikke det er noen i Rogaland som ser på oss som et ekstra kontrollorgan, og det er jo bra. De fleste tar oss for det vi er — en service — avdeling, som kan hjelpe til, og kanskje slik at vi sparer penger.

NOK GRUS — PÅ FEIL Plass.

Nielsen kommer inn på et tema som opptar lab-staben — grus.

— Rogaland er godt stilt med grus, sier han. Den kunne bare ligget litt anderledes plassert i fylket. I Stavanger — Sandnes — området er det ingen grus av betydning, heller ikke i Haugesundsområdet. Grusen ligger

Tekst og foto: Ole Handeland.



Reimund Nielsen

inne i fjordene i Ryfylke, og på Jæren.

I denne situasjonen tror jeg det er riktig å satse slik vi har gjort her i Rogaland, store grustak og transport på båter. Jeg håper vi kan fortsette med den ordningen. Den grusen vi finner i Vadla er av meget god kvalitet, og kan forsyne hele nord-fylket og Stavanger/Sandnes-regionen. Lenger sør blir transportkostnadene for store.

PLANLEGGING

Nielsen mener vegvesenet kunne benytte seg mer av Vadla-grusen med bedre planlegging. Det burde kanskje satses på midlertidig lagring av Vadla-grus i større utstrekning, altså at grusen lagres i nærheten av anleggssteder.

KARTLEGGING

Laboratoriet har god oversikt over grustakene i fylket, og kvaliteten i de forskjellige, også de private. Ved å spørre, kan andre avdelinger få råd om hvor de bør hente riktig type grusmasser.

— Disse opplysningene kunne vært mer i bruk, sier Nielsen.

— Jevnt over har vi god grus i Rogaland, men det skal så lite til for å ødelegge god grus. I stikkords form kan jeg nevne:

Infisering
Nedknusing
Separering

Med bedre grusbehandling kunne vi få mer homogene bære- og for-



Oddmund Nærland analyserer en prøve.

sterkningslag i vegene, og dermed bedre veger. Det er nemlig ikke nok med god grus, den må også behandles riktig.

UTSTYR

— Har dere det utstyret som trengs for å utføre oppgavene dere er satt til?

— Ja.

— Det var da svært...

— Ja, vi har utstyret vi trenger, og dersom vi skulle ha behov for noe mer, får vi det. Jeg må forresten få legge til at det er relativt billig det utstyret vi bruker.

KVALITETSOPPFØLGING

Vi må tilbake til kvalitetsoppfølging, Nielsen.

— De feilene som gjøres under vegbygging bunner ikke i vond vilje. Etter min mening kan årsakene deles i fire:

1. Manglende opplysninger.

Jeg tror ikke folk vet nok om vegbygging. Ta f.eks. hvor tykt et bestemt lag i vegkroppen skal være, og hvor mange ganger det skal vals.

2. Manglende, eller feil maskiner.

Jeg skulle ønske vi brukte vegskrapper mer i vegbyggingen. En mann på ei skrape i en dag kan jevne utrolig mye veg. Kanskje kunne vi spare senere uttelling. Valsene burde også benyttes mer, kan hende vi også burde passe på at riktig vals ble brukt til enhver tid.

3. For lite penger.

Tenk om vi kunne bygge vegene fra toppen og nedover! og så snu dem etterpå! Den siste «finishen» avgjør ofte om vegen skal bli bra eller ikke, og da har vi som regel lite penger igjen. Med lite penger gjøres tilnærmelser, kompromisser, som det senere vil koste å rette på.

4. Tidsnød.

Vi burde aldri komme i tidsnød, men gjør det likevel. Og da gjøres gjerne feil.

Dersom vi kunne unngå feil som kan føres tilbake til noen av disse fire punktene, tror jeg vi kunne spare en god del penger.

SAMARBEID

— Hvordan er kontakten med Veglaboratoriet i Oslo?

— Ypperlig. Der inne har de topp fagfolk — spesialister. Vi er mer «all-roundere». Når vi har behov for hjelp, får vi det alltid, og innen rimelig tid.

— Hvordan er så samarbeidet med de andre avdelingene ved vegkontoret?

— Bra. Og det skyldes nok delvis at vi har prøvd å unngå rollen som overvåkere. Vi ser at folk blir mer klar over hvor viktig kvalitetsoppfølging er. «Takk og lov, der kommer labmannen», tror jeg er den vanligste reaksjonen når vi kommer, og da er det jo også hyggelig å komme.



NYE TELEFONNUMMER

De fleste har nok lagt merke til at det er kommet nye nummer for en rekke av våre kontorer og stasjoner. «Den lille gule» er ikke helt til å stole på lenger når det gjelder telefonnummer. Bruk heller telefonkatalogen til du får en ny utgave der endringene er ajourført.

STANS — OG TENK

Av Marit Garborg.

Denne oppfrodring står på en gravsten på Heddal kirkegård.

Ordene er inngravert på baksiden av en gravsten som er reist i 1902.

Ned gjennom årene har forbipasserende møtt denne oppfrodring og reaksjonene har vel vært forskjellige. Mens jeg ser nærmere på gravstenen kommer de velkjente spørreordene i tankene mine:

Hvem skal stanse — og tenke?

Hva skal en stanse — og tenke over?

Hvor skal en stanse — og tenke?

Ordene på gravstenen henvender seg til den forbipasserende, altså til den som enda eier livets gave, dvs. deg og meg.

Vi har så uendelig mye å fylle vår tankeverden med, alt etter personlig legning, ansvar og interesse. Er det de interessante arbeidsoppgavene, de politiske spørsmål, høstens idrettsarrangement, eller den interessante hobbyen vi skal stanse opp for og tenke over?

Den som har ønsket ordene inngravert på sin gravsten vil minne de forbipasserende om å tenke over livets egentlige mening og sitt forhold til Gud,

han som elsket verden slik at han gav sin egen sønn forat hver den som tror på ham ikke skal fortapes men ha evig liv, Joh. 3.16.



Hvor skal vi stanse — og tenke? Jo, der hvor lyden av radio, fjernsyn, stereoanlegg m.m. ikke forstyrrer, dvs. i stillheten og gjerne slik som sangeren sier det:

«I stillhet jeg kneier Guds lam ved din fot.

Til livskilden søker jeg hen.

O Herre jeg ofte den plassen forlot

Og tapte så slaget igjen

*Om seire jeg skal må jeg blive hos deg
og gå der hvor du viser veg»*

STANSER DU OG JEG I
STILLHETEN OG TENKER OVER
VÅRT LIVS MENING?

FERJEKONFERANSEN 1980

Ferjekonferansen 1980 ble avholdt på Hotell Alstor i Stavanger i tiden 20.—22. mai. Tett innpå 100 delegater fra ferjefylkene var samlet for å diskutere ferjedrift. Deltakerne representerte Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Vegkontorer, Ferjeselskaper, samt en rekke organisasjoner og institusjoner.

Den første dagen var satt av til inter-

ne drøftinger mellom Vegdirektoratet og vegkontorene, mens andre og tredje dag gikk med til å drøfte ulike emneområder som ferjedrift og ferjetakster, effektivisering, bruk av store ferjer og overføring av ferjer mellom selskapene. Deltakerne fikk også anledning til å se på midtsambandet, et av landets vanskeligste ferjesamband.



Deltakere på beføring på Kyrkjøy.

Foto: O. Høndeland.

PRØVEPROSJEKTET

TEKST OG FOTO: OLE HANDELAND

Prøveprosjektet i Haugesundsområdet har nå pågått et år. 1. juli ble det holdt et møte i Haugesund for å gi informasjon, utveksle erfaringer og drøfte framdriften av prosjektet. Møtedeltakere var fagsjefene, prosjektgruppen, oppsynsmenn, representanter for arbeiderne og fagforeningene.

Det er verd å merke seg at møtet kunne settes før tiden, det skjer ikke ofte.

Oppsynsmann Karl Stølc, ga først en orientering om hvordan prosjektet hadde virket sett fra utedriften. Han kunne fortelle at ordningen med lederteam stort sett hadde virket tilfredsstillende, selv om det finnes negative sider. Bl.a. har en ikke fullt ut klart å gjennomføre den spesialiseringen som var forutsatt innen lederteamet, men arbeidet med dette fortsetter. Lederteamet føler at de har fått en bedre styring med ressursene de har til disposisjon. Samarbeidet innen teamet har fungert bra.

Delvis selvstyrte grupper

Det er 13 grupper i området, 6 på vedlikehold, 4 på anlegg, 1 på maskin og 2 grupper i oppsynstjenesten (lederteamene).

Enkelte grupper har funnet sin form som delvis selvstyrte, mens andre savner formannen. Gruppene deltar i større grad enn tidligere i utarbeidelsen av drifts- og korttidsplaner, og mener at de har fått større innflytelse over sin egen arbeidssituasjon. Samarbeidet gruppene imellom har fungert bra.

Planlegging

For anleggs vedkommende har dette vært et av de punktene som er blitt ofret mest tid. Samtlige arbeidere har gjennomgått et to-dagers kurs. Det virker som planleggingsarbeidet er med på å gjøre arbeidsplassen mer interessant. Enkelte i gruppene har hevdet at korttidsplanleggingen er en ny form for akkord, men storparten mener det er et positivt tiltak.

Maskiner

Ambulering av maskiner og biler uten fører mellom gruppene har ikke fungert slik tanken var. Årsaken ligger nok i for liten kompetanse på dette området.

Oppsplitting

På grunn av spredte anlegg og mannskapsmangel har en del av gruppene blitt for mye oppsplittet. Dette har vært uheldig, men har heldigvis bedret seg i den senere tid.

Trafikkteknikk

TT-oppgavene fikk en noe uheldig start, og endel av oppgavene TT-mannen skulle utføre, er ikke blitt prøvd i praksis (arbeidsledelse ved skilting og stripemaling, assistanse ved utarbeidelse av trafikkprognoser o.l.).

Lab-mann

Arbeidet kom godt i gang, men ble ikke fulgt opp i like stor grad, bl.a. på grunn av manglende utstyr og arbeidspress. Dette arbeidet har gitt deltakerne et noe annet syn på betydel-

ningen av kvalitetsoppfølging og materialkontroll. Denne oppgaven blir nå overført til en annen i oppsynstjenesten.

Driftsplanlegging

For vedlikehold følges stort sett tidligere rutiner, med tillegg av korttidsplaner.

Anleggsavdelingen har satsset sterkt på dette feltet og har nådd ganske langt. Hele arbeidsstyrken har fått opplæring, i tillegg har en av oppsynsmennene driftsplanlegging som spesialoppgave. Driftsplanseksjonen har lagt forholdene godt til rette, og har hele tiden under prøveprosjektet vært behjelpelig med støtte og hjelp.

Støle kom til slutt inn på at prosjektet hadde medført en god del ekstra arbeid for kontorpersonalet ved vegstasjonen, med maskinskriving, kopiering, utsendelse av referater o.l.

Vegmester Kleiberg orienterte deretter om samordningsgruppens arbeid, og avd.ing. Grødem gjorde det samme for oppfølgingsgruppen. Beg-

ge gruppene kommer med uttalelser om situasjonen før og etter prøveperioden.

Øvering. Løken redegjorde for Maskinavdelingens syn på prøveprosjektet. Han mente at det er kommet et bedre samarbeid mellom anleggs- og vedlikeholdsavdelingen når det gjelder maskindriften, noe som også har gitt positive ringvirkninger i andre vegmesterområder. Han kunne faktisk tenke seg å forære en bløtkake til prosjektet, men fant dessverre ikke plass til det på budsjettet. Løken ba oppfølgingsgruppen se nøye på resultatene med ambulerende maskin uten fører.

Driftssjef Arne Njå var ikke så sikker på om det hadde vært riktig å holde vegkontorets ledelse utenfor i møtevirksomheten omkring prosjektet. Ledelsen kunne hatt et riktigere inntrykk av situasjonen om den i større grad hadde kunnet delta i møtene. Njå uttrykte håp om at begynnevanskene for prosjektet ikke hadde vært så store at det hadde oppstått motvilje mot hele prosjektet.



Fra møtet i Haugesund

NY KANTSTEIN

Vegkontoret har tatt i bruk en ny type kantstein, den såkalte SF-kantstein. Den nye typen er 4 kg lettere enn den gamle (12 kg mot tidligere 16 kg.), og derfor lettere å handtere. Vi traff Oddleif Reiersen og Thorleif Samsonsens i ferd med å legge den



nye kantsteinen på den nye parsellen av motorvegen ved Lura. Begge var enige om at denne steinen var mye lettere å arbeide med enn den gamle typen. Steinen er utviklet og produseres av O.C. Østraat i Sandnes.

Ole H.



Oddleif Reiersen og Thorleif Samsonsens i arbeid med den nye kantsteinen på motorvegen ved Lura.

Hovedtillitsmann Markus Wiik kom med synspunkter fra arbeidsmannsforbundet. Han mente det var uakseptabelt å ha ambulerende maskiner uten fører. Dette kan løses ved å opprette en utleiesentral, og at en melder sine behov der. Wiik ønsket at dette tiltaket skulle prøves i prosjektet. Han tok også opp formannens rolle i laget. Det er foretatt en delegering til hele laget, ikke bare til formannen. Dette er en dårlig erstatning av det gamle systemet, med en formann som leder. Flere i de delvis selvstyrte gruppene er også av den oppfatning, sa Wiik.

Kontorsjef Meland fra Vegdirektoratet, som er konsultativ medlem av prosjektgruppen kunne fortelle at tankene bak prosjektet allerede hadde gitt ringvirkninger utover fylkesgrensene.

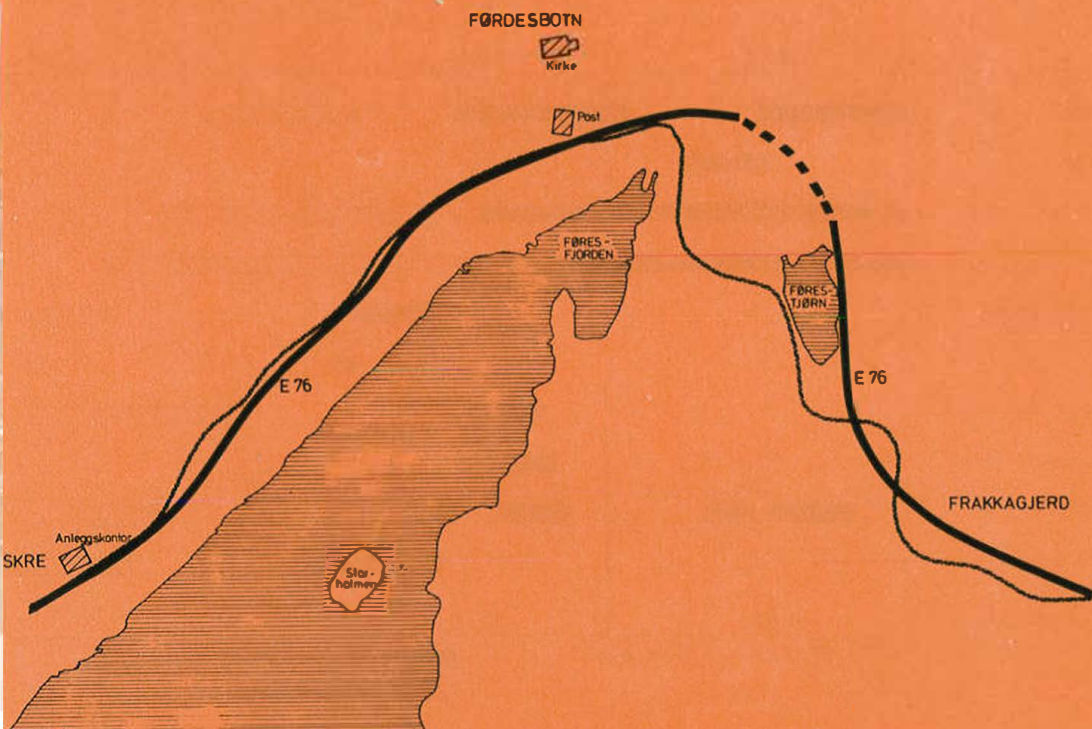
Debatten

Etter innleggene var det en frisk debatt om følgende emner: 1. Samordningsgruppen, 2. Selvstyrte grupper — formannens rolle, 3. Flytting av maskiner, 4. TT- og Lab-mann, 5. Diverse.

Vegsjefen oppsummerte og takket for møtet.

DEN NYE E 76

Frakkagjerd — Skre



Vegvesenet har startet byggingen av ny E 76 mellom Frakkagjerd og Skre, en strekning på ca. 3,1 km.

Vi har valgt å bygge parsellen i to etapper:

1. Frakkagjerd—Førbotsbotn.
2. Førbotsbotn—Skre (ved Hauge-sund Sanitetsforenings sykehjem). Kjørebanelen blir 6,5 m. bred.

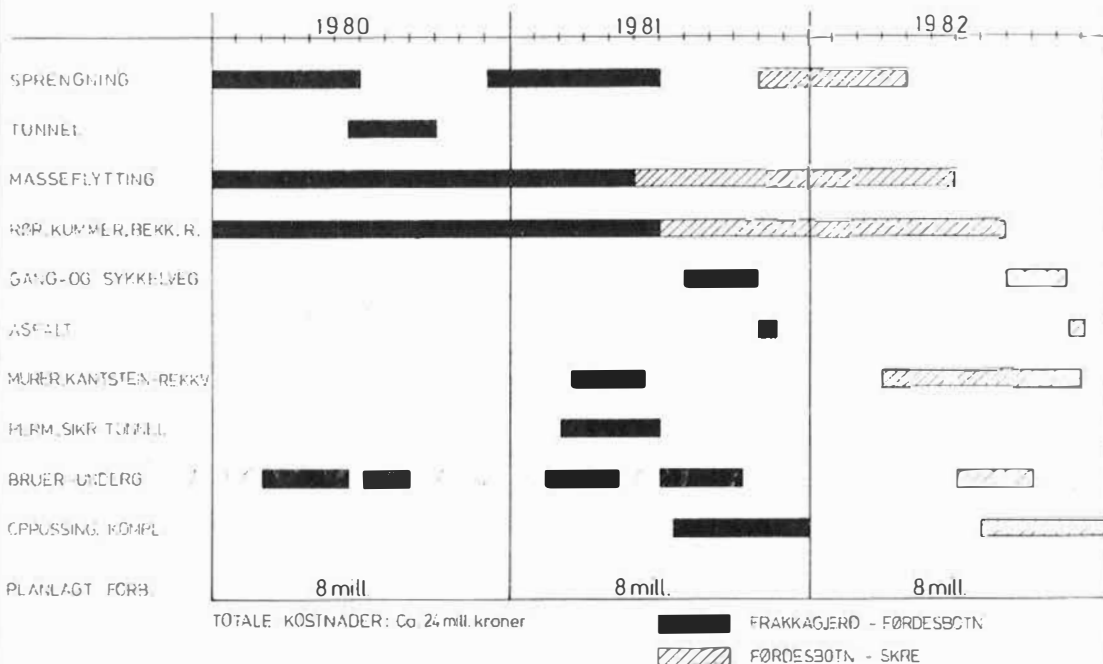
Tunnelen blir omlag 300 m. lang, med en total bredde på 8,5 m. Midt i

kjørebanelen er takhøyden 6 m., ved kanten av kjørebanelen er den 4,75 m. Det er planlagt belysning i tunnelen.

Av arbeidet ellers kan nevnes at vi skal sprengre 60.000 m.³ fjell, og 120.000 m.³ masse skal flyttes.

Vi regner med en samlet byggetid på omlag tre år. Etter planen skal vegen åpnes etappevis, parsellen mellom Frakkagjerd og Førbotsbotn i desember 1981, resten av anlegget i desember 1982.

FRAKKAGJERD - SKRE



Parsellen mellom Frakkagjerd og Førdestjørn bygges i relativt fritt leide. Her står vi over for vanlige oppgaver innen sprengning, masseflytting og betongarbeider.

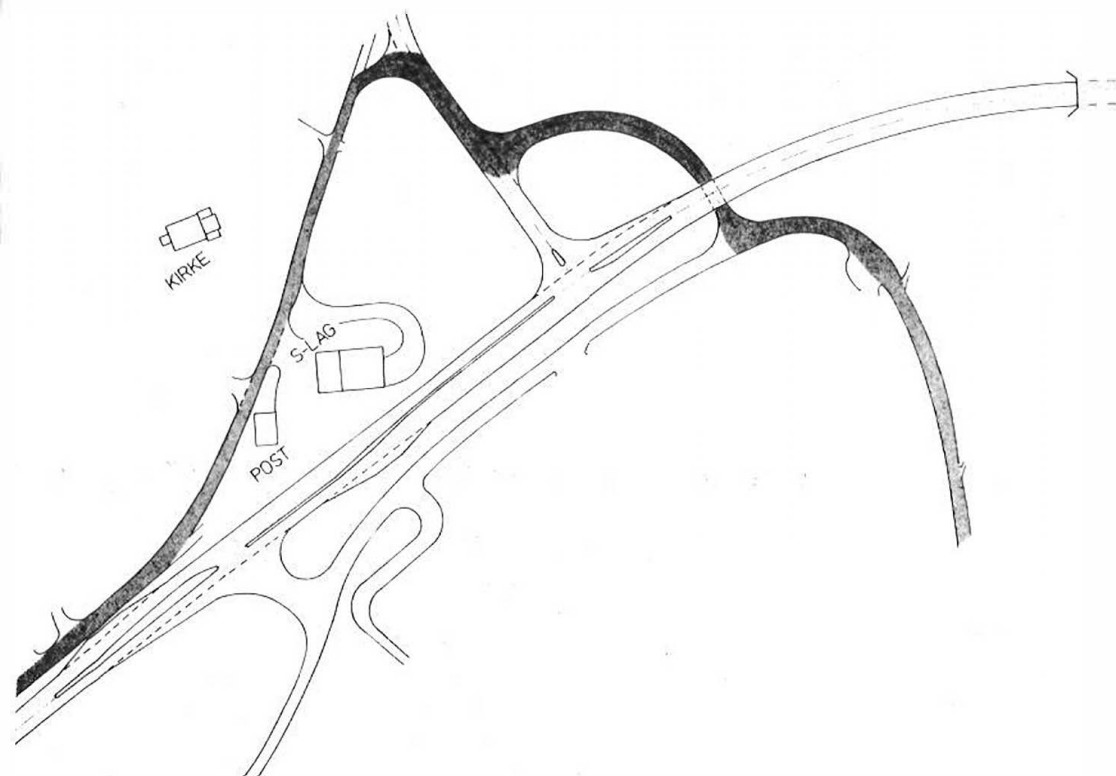
Vi venter problemer med tunnelarbeidene når vi nærmer oss den øvre tunnel-munningen. Det kan bli nødvendig med omfattende sikrings- og støpearbeider i denne delen av tunnelen før den kan tas i bruk.

I Førdesbotn vil vi først bygge erstatningsveger til de eiendommene som får endret adkomst til E 76. Videre vil vi bygge ut tilførselsvegene som skal knyttes til de nye vegkryssene i området. Dette gjøres for å sikre trafikkavviklingen i byggeperioden.

Fra Førdesbotn til Skre ligger vegtraséen i skråningen på nedsiden av den nåværende E 76. På et par steder vil vi derfor få store fyllinger.

Vi regner ikke med store ulemper for trafikkantene i byggeperioden, men det vil være nødvendig å legge

om trafikken mens vejen bygges mellom Treco A/S og Posthuset i Førdesbotn.



Kjøretøyene vil bli ledet av E 76 ved Posthuset, inn på det nye vegsystemet som skal knytte Stakkestadvegen til den nye E 76, under den nye E 76, og inn på E 76 ved Treco A/S. For trafikken til og fra sjøsiden av E 76

vil vi lage en provisorisk avkjørsel rett over for Posthuset.

Ved Saniteten vil vi først bygge sykkel- og gang-sti som vil bli benyttet som kjørebane i anleggsperioden.

For at de som arbeider på anlegget skal ha størst mulig sikkerhet under arbeidet, kan bli til tider oppstå forsinkelser for trafikkantene. Vi håper dere vil ha forståelse for dette, og lover å gjøre vårt beste for at forsinkelsene skal bli minst mulig.

Vi har tidligere sendt ut en orientering om våre sikringstiltak ved sprengingsarbeider. Vi ber alle om å følge de anvisningene som står der, og ellers rette seg etter anvisninger som gis av de som arbeider på anlegget.

Vegvesenet håper på et godt samarbeid med dere som bor i området, og

vi er åpne for samtaler om de problemene som måtte oppstå i byggeperioden.

Anleggskontoret vil som regel være bemannet. Det ligger vis-a-vis Haugesund Sanitetsforenings sykehjem på Skre (se oversiktskart).

Leder for anleggene i Haugesundsområdet er avd.ing. Jens Motland ved Vegkontoret i Rogaland, telefon (045) 22 080.

Anleggskontoret har telefon (047) 73 643, og oppsynsmenn er Magne Rullestad, Karl Støle, Tor Kåre Austerheim og Per Velde.



STATENS VEGVESEN

Utgitt av vegsjefen i Rogaland.

HVEM HAR GÅTT PÅ KURS.....

Den som får delta i kursvirksomhet må være forberedt på å dele sin nytilegnede kunnskap med andre. Her er derfor en liste over de som har deltatt på kurs i første halvår:

FAD-kurs:

Arkivkurs: Gerd Ebeltoft

Eksterne kurs:

Konsekvensanalyser i samfunnsplanlegging:

Arild Karlsen
Johs. Sønseth
Leif Lindefjeld

Kurs i ingeniørgeotekniske måletoder:

Bjørn Alsaker

Hovedveg gjennom tettsteder — miljøprioritert utbyggingsform:

Sigurd Sæland

Støykurs: Sigve Næsheim

Hovedverneombudets rolle:

Jan Undset

Blow Knox asfaltlegger:

Knut Rovik

Sentrale kurs:

Kurs i laboratoriearbeid — Asfalt:

Harald Andersen
Oddmund Nerland

Konferanse for økonomisk saksbehandlere:

Harald Berglie
Georg Ullens

Konferanse om avkjøringsregulering:

Kjell Dalaker
Svein Nyback Nilsen

Førerprøvekurs del I:

P. M. Sivertsen
T. Langseth



Teknisk kurs del II:

Ingolf Berge

Kurs for kontorpersonalet ved tiltilsynet:

Atle Loen
Aase Dyngen
Harald Haugland

Oppfølging av kurs for AD:

O. Ø. Hamre
Halvor Folgerø
Svein M. Olsen

Konferanse om trafiksikkerhet:

Henning Dale
Anne Grete Liahaug

Kurs i bruk av biotopmålere til komprimeringskontroll:

Frank Laugaland

Ferjekonferansen

Ch. Danielsen
Johs. Thomsen
Harald Berglie
O. Ø. Hamre

Kurs for bedriftsavisredaktører:

Ole Handeland

Vidre har det vært arrangert en del regionale og lokale kurs, hvor vi ikke har fått navnene på alle deltakerne. Det gjelder 21 kurs om ulike emner, med tilsammen 299 deltakere. Vi håper alle har hatt godt utbytte av kursene, og at de uoppfordret deler kunnskapene med kollegene.

DET VAR DENGANG.....

Fra arkivet har vi fått oversendt følgende:

Kundgjørelse

Ved Rodemester—Instruren og flere Anordninger er det udtrykkeligen forbudet at bruge Madjord, Græstørv eller Leer til Veifyld, undtagen i saadanne Sand—Egne, hvor Veimesterne, paa Grund af særdeles Omstendigheder, tillade det; og det ligger aabenbart i Tingens Natur, at Landets Veie ved slig skadelig Paafyldning forværres istedet for at forbedres. Desuagtet have nogle skjødsløse Lensmænd og Veirodemestre et og andet Sted i Riget ladet saadan Fyld paaføre Veiene, og derved bedærvet disse til stor Skade for de Skydsende, og til Forøgelse i Byrderne for de Arbeidende, der kunne vedblive evig at fylde Veie paa saadan Maade, uden derved at faae dem gode.

Paa det Almuens Arbeide efterhaanden kan forminskes, den Reidende og den Skydsende kan finde god Vei, og Ingen skal undskyldte sin Magelighet med Ukyndighed, kundgjøres herved:

at intet Leer, Madjord, Myrejord eller Græstørv maa nogetsteds bruges til Fyld paa Landeveiene, undtagen paa de Steder, hvor Veimesterne have givet udtrykkelig og skriftlig Tilladelse dertil, hvorimod til Veifyld overalt skal bruges Gruus, grov Sand eller ganske smaae Stene; og skal saadan Fyld, saasnt den arpaaført, strax spredes jevnt ud over Veien, saalades, at denne i Midten bliver en halv Alen høiere and paa Siderne, naar den er 10 alen bred, som den overalt

paa Hovedlandeveiene bør være, undtagen hvor større bredde er befalet. Naar Kjørslen skeer om Vinteren, skal Fylden legges paa begge Sider af Veien udenfor Grøvterne, men siden, saasnt den indkastes, jevnes ud over Veien.

Dersom nogenstedes deslige skadelig Ting, som ovenanførte blive brugte til Veifylde, maae vedkommende Opsynsmand, som har forsømt sine Pligter, og derved skadet det Almindelige, vente at blive mulcteret, samt at den skadelige Veifyld bliver bortaget, og ny og bedre Fyldning anskaffet paa hans Bekostning. Slet og uforvaligt Veiarbeide bliver anseet som forsømt Arbeide.

Strengt Opsyn hermed er paalagt samtliges Rigets Veimestere.

Ligeledes indskærpes herved alle Vedkommende, at Kørselen med Sneplov av Lovbefalet Bredde skal skee strax, saasnt der er faldet 6 a 7 Tommer dyb Snee, og at Ploven skal føres i Midten af Veien. Forsømmelse og Uorden i denne og andre Henseender vil drage Ansvar efter sig.

Den Kongelige Norske Regjerings 3die Departement for Politievesenet m.m., den 31te Januar 1817.

Diriks.

Munthe.

Dersom flere har dokument om vegvesenet i tidligere tider, vil vi gjerne trykke dem i Rygjavegen, slik at fler kan få se dem.

Red.

DRIFTSFORMER

Av Arne Njå

I mars 1979 ble arbeidsdokument nr. 2 «Driftsformer» fremlagt. Dokumentet var utarbeidet av en tverrfaglig gruppe i Vegdirektoratet. Det er behandlet på konferanser for vegsjefer, driftsjefer, anleggsjefer og lederne for maskinavdelingene. I fylkene har det vært behandlet av driftsavdelingene, i SU, AMU og i de enkelte organisasjoner. I Rogaland har NIF, NAF, NFATF og NITO avgitt en felles uttalelse.

Etter dette har en arbeidsgruppe, i det følgende kalt arbeidsgruppen, oppnevnt av Vegdirektoratet, fått i oppdrag å foreslå konkrete tiltak og policy for hovedfunksjonene i driften med vekt på

1. Personal- og organisasjonsforhold.
2. Egen regi — entreprise.
3. Egne — fremmede maskiner.

Foruten deltakerne fra Vegdirektoratet var folk fra 4 fylker med i arbeidsgruppen. Fra Rogaland deltok undertegnede. I denne artikkelen i Ryggavegen vil jeg ganske kort, komme inn på noe av det stoff som er behandlet i arbeidsdokument nr. 2 «Driftsformer» og i arbeidsgruppens kommentarer av april 1980.

Avsnittene Personal- og organisasjonsforhold og Egne — fremmede maskiner er behandlet meget kort og summarisk. Avsnittet om entreprise er behandlet litt mer detaljert.

De som er mer interessert, og det håper jeg at mange er, bør ta et nærmere studium av grunnlagsmaterialet.

1. Personal- og organisasjonsforhold, driften.

Vegvesenet har bl.a. den oppgave å bygge og vedlikeholde vegger, med alt dette måtte innebære. For å kunne løse denne oppgave på beste måte er det serdeles viktig at vi har et personell av riktig størrelse og med riktig kompetanse. Videre er det viktig at personellet er riktig organisert og at deloppgavene er riktig fordelt på de enkelte ledd i organisasjonen.

I arbeidsdokument nr. 2 er pekt på mange ting som det må tas hensyn til, og delvis er det gitt anbefaling om fremgangsmåte i arbeidet med å få et personell og en organisasjon som er best tjenlig for å løse de aktuelle oppgaver. Spesielt er behandlet følgende:

1. Oppgaveutviklingen.
2. Teknologi.
3. Lønssystemer.
4. Rekruttering.
5. Opplæring.
6. Medbestemmelse.

Entreprise — egenregi og maskindriften er tatt opp i egne hovedkapittel.

Arbeidet med å tilpasse personell og organisasjon til oppgavene er et utviklingsarbeid som vi aldri blir ferdig med. Arbeidsgruppen er sterkt opptatt av at dette POU-arbeid kommer i gang i fylkene som en del av et kontinuerlig LTP-arbeid, gruppen gir visse råd i denne anledning. Bl.a. har gruppen anbefalt at vi i POU-arbeidet bør gå konkret til verks og ikke gå for bredt ut i sarten. Denne

anbefaling følger den modell som vi har brukt i Rogaland, hvor oppgavene for POU—gruppene har vært forholdsvist klart avgrenset. I denne forbindelse kan bl.a. nevnes følgende oppgaver som har vært behandlet i dette fylket:

1. Produksjon, lagring og leveranse av vegmaterialer.
2. Intern planbehandling.
3. Kvalitetsoppfølging.
4. Brukkompetanse.
5. Oppsynsmennenes arbeidssituasjon.
6. Innleie av maskiner. Ansvars- og myndighetsfordeling.

I arbeidsdokument nr. 2 er bl.a. nevnt en organisasjonsform der anleggsbestyrere og distriktsledere stasjoneres ute. Arbeidsgruppen mener at forholdene kan være noe forskjellige i de ulike fylker og at det i denne sammenheng må tas utgangspunkt i oppgaver og kompetanse. Sentrale problemstillinger er:

— hvilke oppgaver skal utføres på vegkontoret.

— hvilke oppgaver skal utføres i driften ute.

— hvor skal ansvar og myndighet plasseres.

2. Egen regi — entreprise.

I de senere år har vi i vegvesenet mer enn tidligere arbeidet med langtidsplanlegging, LTP. Et resultat av dette er bl.a. at vi i 1978 fikk utgitt vårt hefte «Grunnlag og hovedmål» for statens vegvesen.

I «Grunnlag og hovedmål» står det om vegarbeidsdriften:

«Statens vegvesen er ansvarlig for utbygging og vedlikehold av riks— og fylkesveger. Disse oppgaver skal løses på den mest effektive og økonomiske måte under hensyn til gjelden-

de lov- og avtaleverk, samt retningslinjer gitt i henhold til disse».

Om egenregi — entreprise står det:

«Statens vegvesen vil gjennomføre sin drift ved bruk av egenregi og entreprise på de fleste arbeidsfelter. Fordelingen mellom egenregi og ulike former for entrepriser skal fastlegges ved avveining mellom økonomi, trygge og gode arbeidsplasser for vegvesenets faste arbeidsstyrke og hensynet til egen kompetanse og kapasitet. Vegvesenet vil drive sin virksomhet slik at entreprenørfirmaer er interessert i offentlig vegbygging.»

Bl.a. ovennevnte sitat fra «Grunnlag og hovedmål» om vegarbeidsdriften og egenregi — entreprise ligger til grunn for avsnittet om egenregi — entreprise i arbeidsdokument nr. 2. Det fremgår at økonomi og effektivitet er tillagt avgjørende betydning i vegarbeidsdriften og i forholdet egenregi — entreprise.

Forskjellige grunner taler for en viss minste entrepriseandel. I arbeidsdokument nr. 2 er nevnt variasjoner i anleggsdriften som følge av bevilgning, årstid og arbeidsoppgaver. Videre er nevnt konkurransemomentet og mulighetene for bedring av kompetanse. Dessuten pekes på fordelene ved å ha en viss frihet i disponering av egne hjelpemidler.

Det er her nevnt at det er ønskelig med en viss minsteentreprisandel. Men det synes selvsagt at det også må være en viss minste andel i egen regi. Den gang vi ikke lenger har en viss egen andel, vil trolig grunnlaget for statens vegvesen være i fare. I mellom disse to ytre grenser for entreprisandel har vi et område til deling mellom egen regi og entreprise. I dette området vil økonomiske kriterier i større grad være avgjørende for fordelingen mellom vegvesenets drift i

egen regi og entreprenørene. Det er mange som hevder at vi idag ikke har tilstrekkelige kriterier for å avgjøre hvem som arbeider mest økonomisk, statens vegvesen i egen regi eller entreprenører. Noen mener at vi i vegvesenet heller ikke skulle være så opp-tatt av dette spørsmålet, men heller satse på andre felt.

De som utarbeidet arbeidsdokument nr. 2 og arbeidsgruppen som har utarbeidet kommentarer til dette dokument mener at vi ikke kan se dette viktige spørsmålet under matta. Det bør arbeides videre med spørsmålet med sikte på best mulig avklaring. I denne forbindelse må det arbeides videre med regnskapssystem, driftsplanlegging, driftsoppfølging, sluttrapporter, databanker m.v.

På kort sikt vil vi måtte ta mest hensyn til utnyttelsen av eksisterende hjelpemidler. Men på lenger sikt må det legges mer vekt på økonomiske kriterier, og hjelpemidlene må i større grad avpasses etter disse kriterier.

Organisasjonene og arbeidsgruppen som har utarbeidet kommentarer til arbeidsdokument nr. 2 er sterkt opp-tatt av at vegvesenet med sin drift i egen regi skal ha reelle sjanser til å kunne hevde seg i kampen med entreprenørene. Særlig har en vært opp-tatt av at:

Avgjørelsen må tas på reelt grunnlag.

I denne forbindelse har arbeidsgruppen presisert bl.a. følgende:

a) Det er en forutsetning at både det tekniske og driftstekniske plangrunnlag er av samme standard ved sammenlignende driftsanalyser.

b) Det må stilles like krav til teknisk kvalitet for arbeider i egen regi og i entreprise. Dette må også gjelde oppfyllelse av lover og forskrifter.

Videre har arbeidsgruppen vært sterkt opptatt av at vegvesenet må

skaffe seg nødvendige hjelpemidler slik at drift i egen regi blir konkurransedyktig.

Dette gjelder f.eks. innkjøp av hensiktsmessige maskiner og utstyr og utbygging av vegstasjoner som må gi plass for alle driftsavdelinger, slik at samordning og samarbeid mellom avdelingene kan drives effektivt.

I denne forbindelse er det også meget viktig at våre folk har nødvendige kunnskaper om hvordan arbeid skal utføres, og om hvordan det ferdige produkt skal være for å tilfredsstille gjeldende kvalitetskrav. Av dette vil bl.a. fremgå hvor viktig det er for vegvesenet med god opplæring som er et hjelpemiddel nettopp for å gi våre folk de nødvendige kunnskaper for å kunne hevde seg i kampen med entreprenørene.

Arbeidsgruppen mener at entreprisandelen ikke bør låses fast for hele landet. Den bør variere fra fylke til fylke, og tilpasses de lokale forhold. Hvert fylke bør analysere forutsetningene for entreprise og egendrift på de ulike arbeidsfelter og tilpasse entreprisandelen etter det.

Her må en kunne stå fritt også til å kunne ta opp nye arbeidsfelter. I denne forbindelse kan nevnes dekkelegging. Hittil har varmedekker nesten utelukkende vært satt bort på entrepris.

Arbeidsgruppen mener at vi ikke bør føle oss bundet av fortiden, men også utføre legging av varmedekker i egen regi, hvis vi finner ut at dette er fordelaktig for vegvesenet. På den annen side bør kalde dekker, som hittil i vesentlig grad har vært utført i egen regi, settes bort på entreprise hvis entreprenørene kan gjøre det billigere og bedre enn vegvesenet i egen regi.

Tidligere har det ofte vært hvdet at

det bør være klare grenser mellom anleggsavdelingen og vedlikeholdsavdelingen, slik at avdelingene utfører henholdsvis anleggsarbeid og vedlikeholdsarbeid.

Men arbeidsgruppen presiserer bl.a. at vedlikeholdsavdelingen bør utføre driftstiltak og mindre anlegg for investeringsmidler. Derved vil kunne oppnås jevnere sysselsetting og større fleksibilitet i vedlikeholdsavdelingen. Avdelingens anleggsdrift må likevel ikke få så stort omfang at det går ut over primærfunksjonen som er vedlikehold.

Egne — fremmede maskiner.

Arbeidsgruppen slutter seg i hovedtrekk til den målsetting for maskindriften som er nevnt i arbeidsdokument nr. 2.

Arbeidsgruppen mener at målsettingen bør formuleres slik:

a) Maskindriften skal være et vesentlig middel til å oppnå en økonomisk og effektiv arbeidsdrift.

b) Vegvesenet skal ha en egen maskinpark som er tidsmessig, effektiv og økonomisk og gir grunnlag for en tilfredsstillende egendrift. Maskinene skal ha en standard som gir et sikkert og godt arbeidsmiljø.

c) Vegvesenet skal også ha en egen maskinpark for å kunne:

Holde god beredskap.

Mestre vanskelige vær- og katastrofesituasjoner.

Vurdere tilbud fra maskineiere og entreprenører.

Bidra til en sunn konkurranse.

Være faglig orientert.

I denne formulering er lagt stor vekt på effektivitet og økonomi.

Arbeidsgruppen mener at avsnittet om maskindriften i «Grunnlag og hovedmål» bør forandres i samsvar med dette.

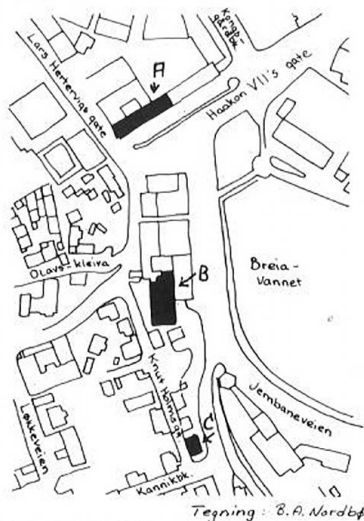
Vurdering av behov for egne maskiner.

Det er en viktig oppgave for vegvesenet å tilpasse maskinparken etter behovet. Utgangspunktet her må bli de rammer som det legges opp til for de fremtidige bevilgninger.

Videre blir det nødvendig å foreta en vurdering av fordeling av arbeid i egen regi og entreprise, som er behandlet i foregående avsnitt. Dernest må det for den delen som ikke settes ut på entreprise vurderes hva som skal utføres ved hjelp av egne maskiner og hva det skal brukes fremmede maskiner til.

Det er enighet om at økonomiske vurderinger må være grunnlaget for fastsettelse av størrelse og sammensetning av maskinparken i de enkelte fylker. Men tilpassingen i maskinparken må skje over lang tid slik at det blir mulig å tilpasse sysselsetting, administrasjon m.v. etter de forandringer som bør foretas med maskinparken. I de årlige driftsplaner, og på kort sikt, må det tas utgangspunkt i at vi må utnytte egne hjelpemidler best mulig. Det vi ikke makter med egne hjelpemidler, må vi leie hjelp til. Ellers er arbeidsgruppen sterkt opp-tatt av at vegvesenet bør få og gi seg selv reelle sjanser til å kunne hevde seg i konkurransen med maskinentreprenørene, og det er i noen grad pekt på hvordan dette bør gjøres. I denne forbindelse er spesielt pekt på utnyttelsen av egne maskiner og anskaffelse av hensiktsmessige maskiner og utstyr.

ETTER FLYTTINGEN VIL KONTORPLASSERINGEN VÆRE:



A — Posthuset

5. ETASJE:
Maskinavdelingen
Anleggsavdelingen
Vedlikeholdsavdelingen

4. ETASJE:

Konstruksjonsseksjonen
Reprotjenesten
Verneleder

B — SAS Royal Atlantic Hotel

6. ETASJE:
Vegsjef
Driftssjef
Administrasjonssjef
Biltilsynssjef
Økonomiseksjonen
Trafikkteknisk seksjon
Sentralbord
Kontortjenester
Informasjon
Kantine

7. ETASJE:

Plansjef
Grunnseksjonen
Hoved- og detaljplanseksjonen
Tegnesal
Arkiv
Terminalrom

8. ETASJE:

Regnskapsseksjonen
Personalseksjonen
Punching

C — Knut Holms gt. 1

Motorvegseksjonen

NYE BØKER

— Øvind Østerud: Det planlagte samfunn.

Om sentralplanleggingens framvekst og grenser.

— Statens Informasjonstjeneste: Hvem svarer på hva i Staten. 8. utgave.

— Miljøverndepartementet — Oversikt over:

Norsk planleggingslovgivning og planapparatets oppbygging.

— Katalog over Norsk Standard 1980.

— NS 3420. Beskrivelsestekster for bygg og anleggtekniske bestemmelser.

— NS 3420. Beskrivelsestekster for bygg og anleggspesifiserende tekster. Prisgrunnlag og måleregler.

— Veiledning ved pelefundamentering.

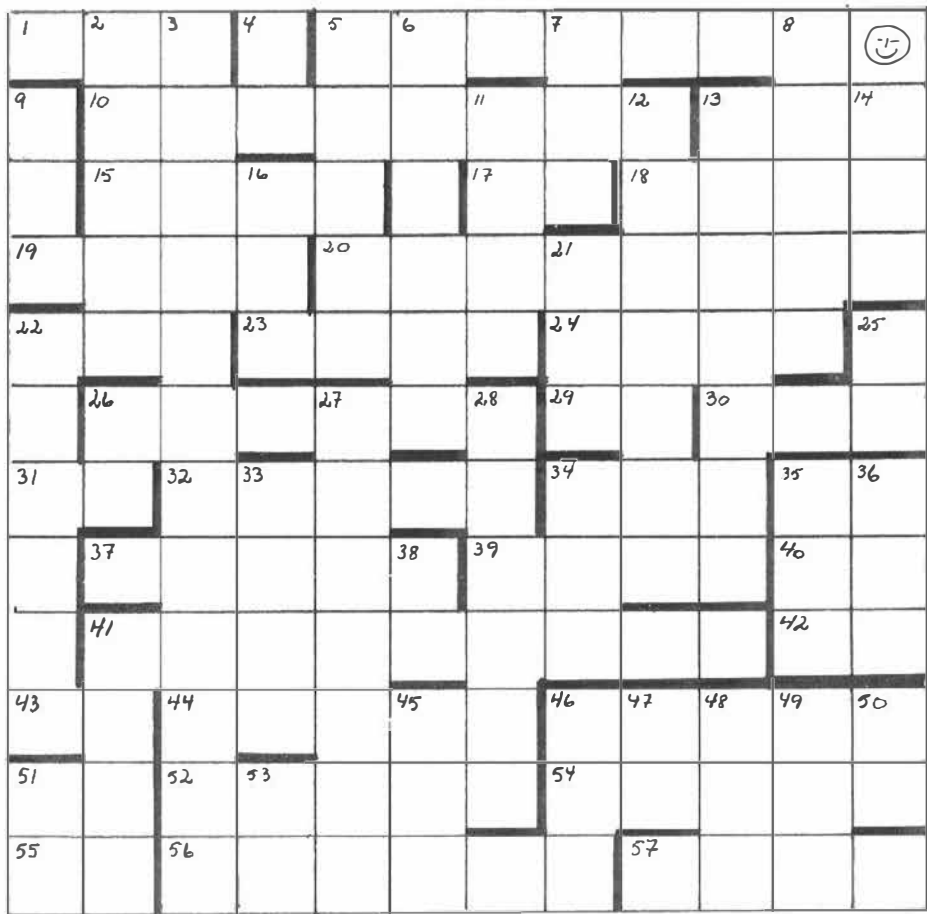
— Trafikksanering. Særtrycksamling på basis af artikler i tidsskriftet Stads og Havneingeniøren.

— Den højere transportøkonomiske uddannelse i Norden.

— Transportarbeidet i Norden 1960 — 1990.

Den som måtte ha interesse av å lese disse bøkene, kan kontakte fru Crosby på Biblioteket.

Kryssord nr. 3/80



Li

Kryssordet er laget av Berny Lien.

Innsendt av:

Adresse:

INNLEVERINGSFRIST: 17. oktober 1980

VANRETT

1. dansk by
5. selskap
10. nye lokaler i...
13. verktøy
15. til stikking
17. vanlig fork. i vegvesenet
18. etternavn
19. forbud
20. del av Rv-samband
22. ubundet
23. hunger
24. i smia
26. navn
29. hellig
30. fører
31. artikkel
32. dans
34. vassdrag
35. drikk
37. tørke inn
39. tennisspiller
40. departement
41. konkurransepass
42. Teknisk Bureau
43. vandre
44. klistre
46. rede
51. fisk
52. lett
54. slektning
55. kikke
56. frukter
57. munn

Løsning på kryssord nr. 2/80

1	B	I	L	T	I	L	S	Y	N	E	T	R
	I	T	E	R	N	E	P	M	A	U	R	A
5	L	E	M	I	N	N	E	S	R	B	E	D
	I	H	O	M	S	K	I	E	V	R	S	I
	S	Y	N	M	I	E	D	S	K	U	T	E
	T	S	A	E	K	T	E	A	U	H	A	T
3	E	E	D	A	T	A	S	P	R	A	K	E
	R	S	E	R	U	M	S	I	O	N	E	R
8	S	O	L	G	T	E	O	N	S	D	A	G
6	A	L	U	N	B	A	T	S	E	B	H	O
	M	O	R	H	E	R	S	E	Ø	L	R	
3	E	S	T	E	R	Y	R	I	K	K	M	O

VINNERE:

1. premie: Anne Elise Njærheim,
Nærbø vegstasjon
 2. premie: Sigurd Sæland, Mv
- Det kom inn 20 løsninger.

LODDRETT:

- | | | |
|---------------------|--------------------|-------------------------|
| 2. oppbevaringssted | 14. Rakels søster | 36. databehandling |
| 3. kan lyve | 16. positiv omtale | 38. to like |
| 4. hyl | 21. hodeplagg | 41. del av sko |
| 5. neger | 22. Robinsons venn | 45. uttrykk i kortspill |
| 6. så mange | 25. munning | 46. gruppe |
| 7. strid | 26. artikkel | 47. på fly |
| 8. i robåt | 27. innkomme | 48. sport |
| 9. mas | 28. to | 49. anmoder (omv.) |
| 11. munn | 33. sykehus | 50. drikk |
| 12. fornavn | 34. bibelsk navn | 51. li |
| 13. premieres ofte | 35. på kaffekjelen | 53. retning |

BEDRIFTSLEGEORDNING FOR PENSJONISTENE

Hovedsamarbeidsutvalget har gitt sin anbefaling til at pensjonistene som måtte ønske det, kan få en årlig undersøkelse hos bedriftslegen i den utstrekning det er kapasitet ved bedriftslegekontoret. Pensjonister som er interessert i dette tilbudet, kan ta kontakt med vegmester/oppsynsmann i det området de bor, eller kontakte adm.sekr. Marit Garborg ved Personalseksjonen for avtale om tidspunkt.



Det gjør vondt når jeg gjør sånn.

KILOMETER-GODTGJØRELSE

Utgangspunkt for beregning av utkjørte kilometer ved bruk av egen bil. Rundskriv 36/80 fra Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet har i rundskriv nr. 36/80 kommet med nye regler for avslutning av reiseregnskapet. Etter dette skal nå reiseregnskapet avsluttes 31. desember hvert år, d.v.s. at kilometerintervallene skal følge kalenderåret. Når det gjelder 1980, sier rundskrivet at man startet på «0» første januar 1980, og at reiseregninger som allerede er oppgjort må regnes om etter dette.

På grunn av etterslepet i lønnsrapporteringen, vil imidlertid lønns- og trekk—oppgavene for hvert enkelt år omfatte kilometer— og diettgodtgjørelse for tidsrommet 16. november til 15. november neste år.

FLEKSITID

Etter forhandlinger mellom staten og organisasjonene er det kommet noen små endringer i den nåværende ordning. Når det gjelder tid-overføringer tillates det etter den nye overenskomsten overført 16 plustimer eller 10 minustimer til neste avregningsperiode. «Skyldig» tid utover 10 timer gir trekk i lønn, og plustid utover 16 timer strykes.

I avtalen er det også gjort en presisering om at fridager må tas av opparbeidede plustimer, ikke på forskudd.

Vegsjefen vil ikke unnta noen ansatt fra fleksitidordningen, men opprettholde den tidligere tilpasningen (vaktordningen) for telefonsentralbetjeningen, budtjenesten, ekspedisjon og arkiv.

Fleksitid-ordningen gjelder for alle funksjonærene ved Vegkontoret.

har du et forslag til



bruk forslagsordningen



Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget

Personalia

VELKOMMEN TIL VEGVESENET:

Rolf Warland, spesialarbeider	Tau vegstasjon	1.5.80
Andreas Erfjord, spesialarbeider	Tau vegstasjon	1.5.80
Gaute Obrestad, oppsynsmann.ass.	Tau vegstasjon	16.4.80
Ingvard Skjølingstad, spesialarb.	Vv 2	21.4.80
Sigurd Vatne, spesialarb.	Vv 4	5.5.80
Johannes Stølsvik, maskinfører	Oljegrusen	12.5.80
Tor Skårland, spesialarb.	Nord-Jæren	4.8.80
Ernst Lura, spesialarb.	Nord-Jæren	4.8.80
Rasmus Rasmussen, spesialarb.	Nord-Jæren	9.6.80
Gunnar Sivertsen, spesialarb.	Bærheim	1.4.80
Kjell Solheim, spesialarb.	Bærheim	2.6.80
Karsten Reiersen, spesialarb.	Bærheim	9.6.80
Olav Høyekvam, bilførerkontr.	Biltilsynet i Stav.	1.5.80
Mette Egeland Øye, kont.ass.	Biltilsynet i Stav.	1.4.80
Turid Ånønsen, kont.ass.	Biltilsynet i Stav.	8.9.80
Ola A. Undheim, inspektør	Biltilsynet i Stav.	18.8.80
Gretha Hellvik, kont.ass.	Biltils. i Egers.	1.9.80
Else Birkeland, kont.ass.	Vegkontoret, Kt	9.4.80
Tove Lende, kont.ass.	Vegkontoret, I	1.5.80
Hans Viste, adm.sekr.	Vegkontoret, I	1.8.80
Anne Grimstvedt, kont.ass.	Vegkontoret, Mv	1.4.80
Tor Oscar Waalskaar, opps.m.ass.	Vegkontoret, G	1.8.80
Erling Anton Drange, opps.m.ass.	Vegkontoret, M	1.5.80
Jostein Raugstad, overing.	Vegkontoret, KOS	1.5.80
Erik Wulvik, ingeniør	Vegkontoret, TT	30.6.80
Tormod E. Nag, ingeniør	Vegkontoret, HSD	21.5.80
Torill Gabrielsen, kont.ass.	Vegkontoret, Ps	15.2.80

DISSE HAR SLUTTET, OG VI TAKKER FOR SAMARBEIDET.

Karl Bjelland, spesialarbeider	Harald Berglie, konsulent	31.8.80
Oddbjørn Johnsen, ingeniør	Sølvi Gryte, kont.ass.	29.6.80
Olav Søyland, sjåfør	Aud Elin Mossige, kont.ass.	21.8.80
Arild Karlsen, avd.ing	Elin Knutsen, kont.ass.	17.8.80
Lars Bøhmer, adm.sekr.	Arne Sandven, oppsynsmann	1.8.80
Jan Birger Eide, ingeniør		3.8.80

VEGCUPEN 1980

Tekst og foto: Ivar Lygren

Årets vegcuparrangement var lagt til Tromsø. Til sammen var vi 20 spillere og supportere som satte oss på flyet nordover om eitermiddagen torsdag, den 14. august. Flateland var utnevnt som reiseleder, og han ordnet profesjonelt opp med billetter m.m. Ja, enkelte følte seg nærmest som medlemmer av en regjeringsdelegasjon der vi troppet ombord i flyet før alle andre passasjerer.

Vi hadde bare én liten «klikk» på turen. Det var Flateland selv som var så uheldig å sette seg på kabinpersonalets plass like ved flyets nødutgang. Skiltet som viste at plassen var reservert var falt ned. Strøm, som satt på setet ved siden av, koste seg selvsagt storlig da Flateland ble gjort oppmerksom på dette. Han tok det som et nytt bevis på sin enorme tiltrekningskraft overfor det annet kjønn, og mente at det hele var et bevisst trekk fra flyvertinnens side for å få plass ved hans side. Han ble derfor temmelig lang i maska da det like før avgang dukket opp en manlig flyvert fra cabinen foran og satte seg ved hans side. Latteren runget gjennom flyet, og ikke minst lo Flateland.

Nok om dette, Tromsø tok imot oss med et nydelig vær. Vi fikk forholdsvis god tid til å gjøre oss kjent i byen. Sammen med Kydland var bl.a. undertegnede så dristig å spasere over Tromsøsundbrua for å studere Ishavskatedralen som lå på fastlandssiden. Det var en nifs opplevelse! Fortauet på brua kunne umulig være mer enn 75 cm bredt, og med en stri strøm

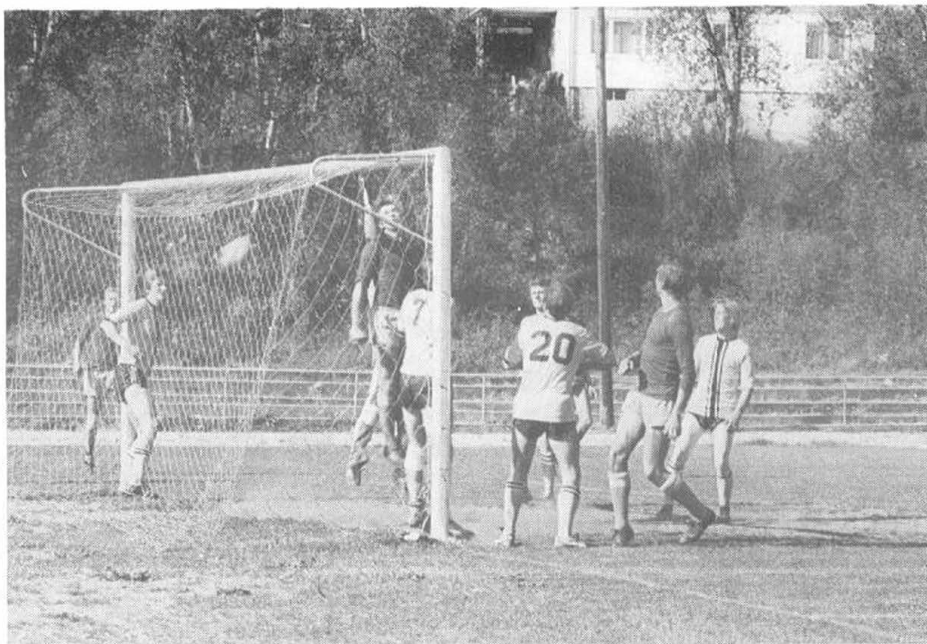
under oss, og biler susende like forbi oss, skulle en holde tunga beint i munnen for å overleve.

Selvsagt fikk vi også med oss en del av nattelivet i Nordens Paris (Alle Menn's betegnelse på Tromsø). Spesielt godt ble vi mottatt på restaurant Charlie, SAS. Hovmesteren her hadde tidligere jobbet i Stavanger i en del år, og han syntes tydelig at det var godt å få kjenne et friskt pust fra sivilisasjonen igjen.

Men så over til det viktigste! Fredag kveld var det trekning foran lørdagens kamper, og vi kom i gruppe med Troms og Møre & Romsdal (samme lag som ifjor). Første kamp gikk kl. 10.30 på lørdag, og den første styrkeprøve viste seg å gå lettere enn ventet, idet vi slo Troms 3—0. Strøm noterte seg for 2 scoringer og Fuglestad for 1. Møre & Romsdal slo også Troms 1—0, og vi måtte derfor minst ha uavgjort i neste kamp for å gå videre. Vi vant imidlertid også denne kampen, og Strøm og J.E. Danielsen la hver sin ball bak Møre's keeper. Møre kvitterte med en scoring.

Vi var i finalen!! Motstanderen her ble N.Trøndelag, som i de innledende kamper spilte mot Hedemark og Vestfold.

Finalekampen startet godt. Etter første omgang ledet vi 2—0. Igjen var Strøm frampå med godfoten sin, og Walskår sikret seieren. En steikende sol begynte nå å tappe kreftene av guttene våre, og annen omgang ble derfor preget av mere defensivt spill. N.Trøndelag presset på og før om-



MÅL.



Norges nest beste.

gangen var over, hadde de greid det utrolige. 2—2 sto det på tavla, og ekstraomganger måtte til for å utpeke seierherren.

Hadde vi nå bare hatt en dyktig massør som kunne meget opp krampestive bein, så hadde det kanskje fortsatt vært håp. Utover i annen ekstraomgang begynte det nemlig å bli temmelig tynt bakover i rekkene, men vi sto tappert imot Trøndelag's press helt inntil ordinær spilletid var slutt. På overtid fikk imidlertid N.Trøndelag tildelt et frispark, og skuddet suste over muren vår, forbi Hanasand og rett i mål. Snakk om uflaks! N.Trøndelag fikk derved æren av å tømme champagneflasken

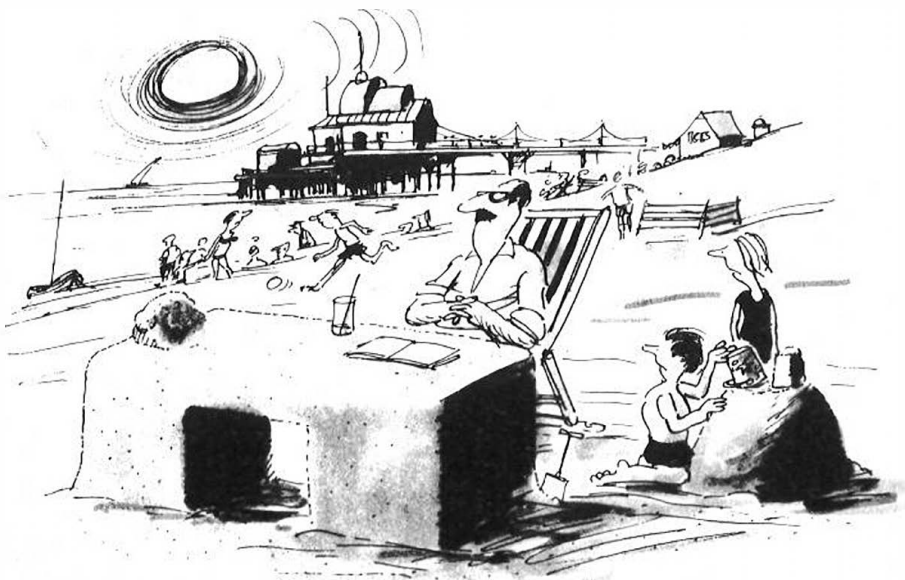
vår som vi selv hadde håpet å kunne nytte.

Den som var mest glad for dette, var vel kanskje vegsjefen i Troms som med stor iver overvar samtlige kamper. Han hadde med gru sett fram til at vi skulle vinne for fjerde år på rad. Hadde dette skjedd, ville han aller helst holdt seg hjemme fra neste vegsjefmøte for å slippe å se det trumferende blikket til vår vegsjef.

Arrangementet ble avsluttet med en stilig bankett på Grand Hotell, og Tromsø har all grunn til å være stolt av et alle tiders arrangement.

For de som allerede nå har begynt å planlegge neste års tur, kan vi nevne at sluttspillet da vil gå i Molde.

VI håper alle har hatt en riktig god ferie. Som et apropos tar vi med denne tegningen vi fant i Shell World.



Arbeidsnarkomanens ferie.

TROXLER'EN

Tekst: Reimund Nielsen og Magne Iversen

Foto: Ole Handeland

«Strålefare Radioaktive Isotoper».

Slik står det på en dør på distriktslaboratoriet i Hillevåg.

Jo, TROXLER'EN bruker radioaktive neonstråler, så skiltet er så absolutt på sin plass. Under transport settes også skilt om strålefare på bil, tilhenger o.l.

Hva er så denne troxleren som en ikke får bruke uten å ha gjennomgått et kurs på Statens Institutt for Strålehygiene?

Jo, den kan måle tetthet og vanninnhold i grus og asfalt, eller sagt på en annen måte, den kan måle om komprimeringen er som den skal være. Før det måles, må en

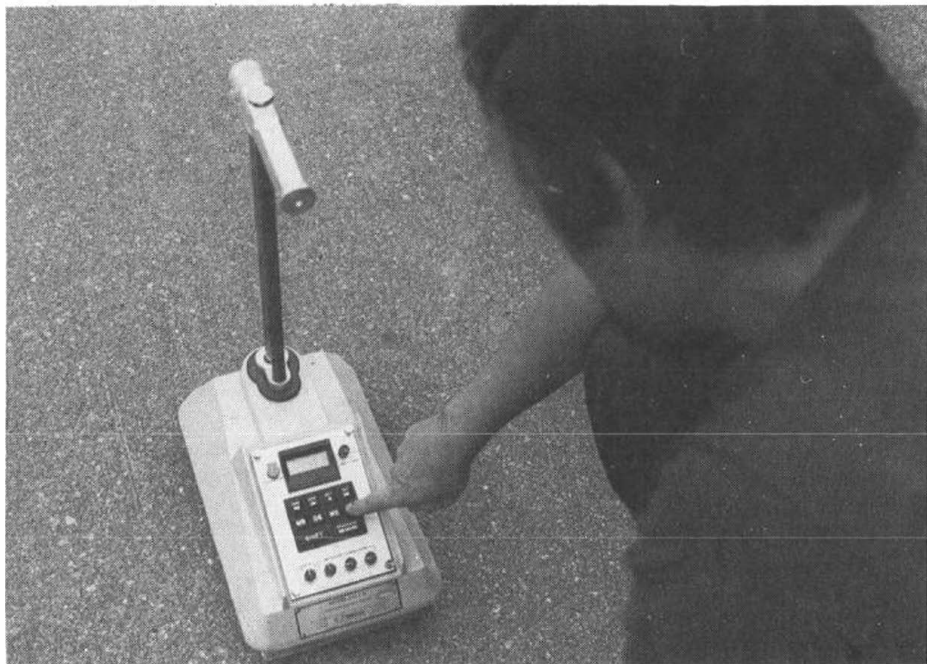
grus/asfalt-prøve undersøkes i laboratoriet — en får da en referanse.

Det en kan vinne med troxleren er at den gir resultatene med en eneste gang, og det kan tas et utall målinger hver dag.

For å få de beste egenskapene ut av grus, må vanninnholdet være 6—12% når den vales. Troxler finner vanninnholdet direkte, og kan på et øyeblikk gi svar på om det er valset tilstrekkelig.

Valsing har til nå vært forsømt i vegbyggingen — dette skal nå bedres — og troxleren blir nok ofte å se ute på vegene.

NB! Ikke sett deg den!



Pensjonistsammenkomst i Haugesund og Sand

Pensjoniststyret arrangerte pensjonisttreff i Haugesund 27. august i samarbeid med UFO-gruppen. Trefet fant sted på Touring Motor Hotel med 38 deltakere.

Per Hole orienterte om pensjoniststyrets ønske om oppstartning av pensjonistforening innen alle vegmesterområdene.

Vegsjef Danielsen og tidligere vegsjef Gimnes hadde deretter en faglig samtale. I dialogform tok de for seg vegvesenet i tidligere tider og i framtiden. Gimnes trakk fram de primitive redskapene som ble brukt da han startet i etaten, folk måtte f.eks. selv kjøpe spade. Videre var han innom de første maskinene, problemene under krigen og den raske overgangen fra manuell til maskinell drift som har funnet sted etter krigen. Da-

nielsen trakk fram aktuelle vegbyggingsproblemer i 80-årene.

Etter lunch var det orientering om vedlikehold og anlegg i distriktet ved distriktsleder J. Nesheim og oppsynsmann K. Støle.

Dagen etter var det en liknende sammenkomst på Sand vegstasjon med omlag 20 deltakere. Også disse fikk orientering fra pensjoniststyret ved Per Hole.

Driftssjef Arne Njå hadde med hilsen til pensjonistene fra arbeidsstokken i Sauda. Han holdt foredrag over emnet driftsformer, med utgangspunkt i den artikkelen som står i dette nummer av Rygjavegen.

Vegmester Gederø orienterte etter lunch om vedlikeholdet i distriktet.

Forts. side 47



Deltakere i Haugesund

STARTING AV PENSJONISTFORENING I DISTRIKT 3

Av Kasper Fjelde

Fredag 23. mai kl. 11.00 var det samla 38 på Tau Vegstasjon. Formålet var å starta pensjonistforening. Det var U.F.O.gruppa på Tau som hadde fått i oppdrag å stå for arrangementet. Fra Vegkontoret møtte Hole og fru Garborg.

Veret viste seg frå si aller blidaste side, og pensjonistane, som hadde reist langt over både sjø og land, var i godt humør.

Formannen i U.F.O. Kasper Fjelde ønsket vel møtt og då pensjonistane song «No livnar det i lundar», var humøret på topp og stemmene sterke. Ein film som Fjelde viste lokka fram smilet, og då kaffien kom på bordet løyste den drøset.

Fru Garborg orienterte om velferdsarbeid og oppmuntra til pensjonistsamenkomster.

Valget på styret til pensjonistforeningen ga dette resultatet:

Formann: Alfred Rake

Nestformann: Fru Svela

Sekretærer: Alf Meltveit og Fru Rake

Kasserer: Fru Steinsland

Under stemmeopptellinga underheldt 86 åringen Karl Klausen frå Mosterøy med song og deklamerte sitt dikt om Ryfylke.

Hole frå vegkontoret gratulerte med nystarta pensjonistforening og overrakte eit album med vegvesenets emblem.

Nestformann fru Svela og kasserer fru Steinsland fekk ordet til avslutning, då Rake var fraværende. I velvalgte ord takka dei for samværet, for den gilde dagen, og for tilliten og lova på styrets vegne at dei alle ville gjera sitt beste for å få dette igong og verta varigt i framtida.



En del av pensjonistene som var på samlinga på Tau.

Foto: M. Garborg.

Tillitsmannens spalte

Samarbeidsutvalgets skjebne er beseglet, i og med at staten og hovedorganisasjonene er kommet frem til en ny rammeavtale for hvordan den enkeltes medbestemmelse skal utøves. Denne avtalen bygger på Hollerutvalgets innstilling, som fastslår at alle statsansatte skal ha den samme rett til medbestemmelse som sine kolleger i det private næringsliv. Det er ca 2 år

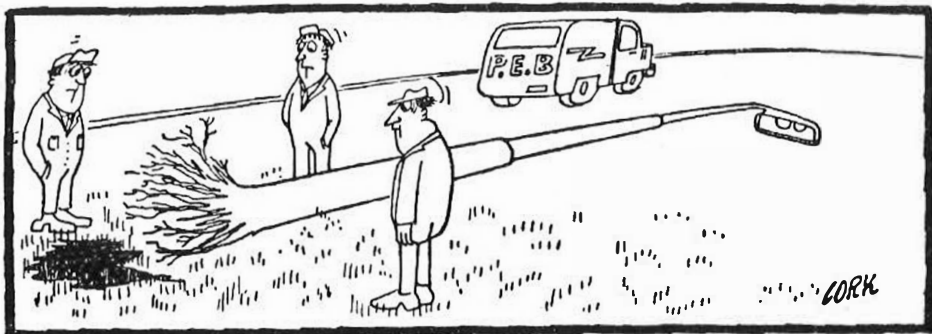
siden den gamle samarbeidsavtalen ble oppsagt, og i påvente av en ny avtale har samarbeidsutvalget virket i sin nåværende form. Et rådgivende organ, uten reell medbestemmelse.

Enkelte organisasjoner mente at medbestemmelsen kunne utøves i et Samarbeidsutvalg, mens andre mente at organisasjonene best kunne ivareta denne medbestemmelse gjennom valgte forhandlingsutvalg, og det er det siste alternativet den nye avtalen bygger på.

Hvordan dette kommer til å virke i fremtiden er ikke godt å ha noen formening om, før innholdet i avtalen er kjent, men vi har vel lært av denne tiden i samarbeidsutvalget, at det går an å få til et samarbeid, som er til gagn for den enkelte og etaten, som er vel verdt å ta vare på.

På hvilke områder vi skal ha reell medbestemmelse eller innsyn, får vi komme tilbake til ved et senere høve.

M. Wiik
Hovedtillitsmann



TJENESTEMANNS- UTVEKSLING

Opplæringsavdelingen i Forbruker og Administrasjonsdepartementet tilbyr stipend til tjenestemann som ønsker å få bedre kjennskap til administrasjon, forvaltning og lovgiving i de nordiske land.

Stipendene kan søkes av tjenestemann i sentraladministrasjonen og de ytre etater.

Stipendiatene beholder sin lønn, og får dessuten et stipend på kr. 3.000,— pr. mnd. i utvekslingstiden. Stipendet er skattefritt, og skal gå til dekning av merutgifter ved stipendoppholdet. I tillegg dekkes reise til og fra utvekslingslandet etter statens reiseregulativ. Varigheten av oppholdet kan ikke overstige i år, men det er ikke satt noen nedre grense.

Søknad sendes tjenestevei til:

Forbruker og Administrasjonsdepartementet,
Statens personaldirektorat,
Opplæringsavdelingen,
Postboks 8004 Dep.,
Oslo 1.

De som måtte ønske tilleggsopplysninger kan ta kontakt med O. Fyri-leiv i telefon (02) 11 96 71.



BRUK OG BEHANDLING AV ELEKTRISKE TENNERE

Fra Dyno Industrier A/S har vi fått elli ve gode råd om bruk og behandling av elektriske tennere:

— Elektriske tennere må beskyttes mot støt og slag og behandles med største varsomhet.

— Tennernes ledningsbunter må trekkes forsiktig ut, slik at kinker unngås.

— En dor eller en trepinne egner seg bedre til å bore hull i patronen enn tenneren selv.

— Tenneren må føres inn i patronen i hele dens lengde, og festes slik at den ikke kan bli revet ut.

— Ved bruk av intervalltennere påse riktig tenningsrekkefølge i utslagsretningen.

— Ved korrekt sammenkobling av tennerledningene unngå forsagere.

— Under fuktige forhold er bruk av isoleringshylse, eller isolerband påkrevet.

— Bruk skyte- og mellom-ledning av riktig kvalitet, og unngå skjøter på ledningene.

— Påse at tennkretsens totalmotstand ikke overskrider tennapparatets kapasitet.

— Måling av tennkrets eller enkelttenner uten dekning må bare utføres med tillatt måleinstrument.

— Pass på at riktig tennapparat anvendes til de forskjellige tennertyper.

OM SPRÅK

«Flere akademiske faggrupper er i hardt vær i dag, ikke minst teknologene. Mange hevder at årsaken er at akademikerne ikke lenger kan skrive norsk. Man gjør det til et filologisk problem. Jeg tror ikke det bare er der hunden ligger begravet. Stoffet må organiseres på en ny måte. Man må skrive for sine mottakers behov, ikke for å vise hvor flink man er».

Forlagsdirektør Per Bjørnstad i Ingeniørforlaget.

Noen som føler seg truffet?

Red.

HVEM GJØR HVA

Denne utmerkede publikasjonen er for tiden under revidering. I den nye utgaven har vi snudd litt på flisa, vi har først satt opp stikkord for de forskjellige avdelingenes arbeidsområder, og deretter satt inn navnene på personene som utfører arbeidet. Vi tror dette er en mer hensiktsmessig form for den som skal forsøke å lete seg fram til hvem som forestår arbeidet på et bestemt område, og for nytilsatte. Det er meningen å distribuere heftet til de ansatte ved kontorene og stasjonene i fylket.

Forts. fra side 43

— De sier jeg skal fortelle hva vi gjør, sa han bl.a.,

— men vi gjør ingenting, sier folk, og det samme sa de i deres tid. Og nå har jeg i grunnen sagt hva vi gjør. Oppsynsmann Sandvik kunne deretter fortelle hva anleggsavdelingen gjør.

Både i Haugesund og Sand hadde Ole Tafjord endel stubber å fortelle forsamlingen. Vi tar bare med en:

Under en bispevisitas spurte biskopen preste-medhjelperen hvordan han hadde likt prekenen. Medhjelperen svarte: — Månen skinner også mildt, men den varmer ikke.



Fra sammenkomsten på Sand.

Ravndal bro



Ravndal bro. Reprodusert fra Bassøes platearkiv av A. Follaug.