

Ryggjavegen



Nr.5-81

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.

PRØVEPROSJEKTET	s. 3
VERNEKROKEN	s. 5
STATEN TJENER PÅ BILTAFIKKEN	s. 10
FORSKRIFTENE FOR ANLEGGSMASKINER UTSATT ..	s. 10
ROGALAND VEGTEKNISKE FORENING 50 ÅR	s. 11
VEGVESENET I ROGALAND 1931	s. 12
VELLYKKET KONTAKTMØTE MED OPPSYNET	s. 14
TRONÅSEN I FOKUS	s. 15
PENSJONISTTREFF	s. 19
DOLLARVEGEN 50 ÅR	s. 21
ÅPENT HUS PÅ BILTILSYNET	s. 26
SYKKELUNDERSØKELSE	s. 29
MASSEUTSKIFTING MED DYNAMITT	s. 30
GODE FORSLAG	s. 32
HALLINGKASTET 1981	s. 33
STRATEGI C:	s. 34
VEGVESENETS ANSETTELSES OG REKRUTTERINGSPOLITIKK ..	s. 35
MEDBESTEMMELSESAVTALEN	s. 41
IDRETTLAGET	s. 44
KRYSSORD	s. 46
DA JERIKOS MURER FALT I BJØRHEIMSBYGD	s. 48
VETERANER BLIR PENSJONISTER	s. 49
KJENNER DU GUDS GAVE	s. 50
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 51
NAF-TILLITSMENN SAMLET I STAVANGER	s. 52
SYSSELSETTINGEN I ANLEGGSDRIFTEN	s. 53

Alfred Høysæter fyrer av en salve på fylkesveg 233. Se forøvrig artikkel om «Masseutskifting med dynamitt».

Foto: Ole Handeland

PRØVEPROSJEKTET

Av Ole Handeland.

Prøveprosjektet i Haugesundsområdet er formelt avsluttet og prosjektgruppen oppløst. Prosjektgruppen hadde avsluttende møte med vegkontorets ledelse i Haugesund 8. september å drøfte rapporten fra gruppen og det videre arbeidet.

Prinsipielle spørsmål.

Prosjektgruppen legger fram en del konkrete forslag i sluttrapporten:

- opprettelse av ledertema i oppsynet i hele fylket - lederen for teamet bør få samme status som vegmestrene i vedlikeholdsdriften.
- driften organiseres i delvis selvstyrte grupper med fem tjenestemenn i hver gruppe.

— inndeling av anleggsdriften i fem «faste» økonomiske anleggsområder.

— utvidelse fra to til tre vedlikeholdsdistrikter.

— etablering av samordningsgrupper ved alle vegstasjoner. Samordningsgruppene bør i stor grad disponere mannskap, maskiner og andre ressurser på tvers av avdelingsgrensene.

— etablering av fellesfunksjoner i utedriften, som TT-, lab- og kontorfunksjoner.

Arbeidsfordeling.

Prosjektgruppen legger også fram forslag til arbeidsfordeling mellom



Utsnitt av forsamlingen som drøftet prøveprosjektet

vegkontoret, oppsynstjenesten og utedriften:

1. Fra vegkontoret til oppsynstjenesten:

— driftsplanlegging; årsplaner og korttidsplaner

— ansvaret for kvalitetsoppfølging

— TT - oppgaver som planlegging av arbeidsskilting, arbeidsledelse ved permanent skilting, og vegbaneoppmerking, skiltvedtaksmyndighet. I tillegg deltakelse i planlegging og arbeidsledelse ved anlegg av bussløpmer og oppfølging av vedtak om avkjørslar, dispensasjoner fra byggegrenser m.v.

— utførelse av enklere byggeplaner

— større deltakelse i grunnterv.

— tilråding ved ansettelse i arbeidsdriften, mer aktiv deltakelse i planlegging og gjennomføring av opplæringstiltak.

2. Fra oppsynstjenesten til vegarbeidsdriften:

— en vesentlig del av arbeidslederfunksjonen overføres til de delvis selvstyrte gruppene mannskaps- og maskindisponering, innkjøp av materialer m.v., alt etter oppsatt driftsplan.

— enklere arbeidsstikning bør utføres av de delvis selvstyrte gruppene.

— en del av kvalitetsoppfølgingen bør overlate til de delvis selvstyrte gruppene.

— arbeidslagene bør selv sørge for oppsetting og oppfølging av arbeidsskilting.

— inspeksjon i forbindelse med vedlikehold av vegnettet bør i større grad overføres til de delvis selvstyrte gruppene.

— enklere rapporteringsoppgaver bør gjøres av arbeidslagene (lønsrapporter, maskinrapporter, oppmålingsrapporter m.v.) en vesentlig del av



Prosjektgruppen. Fra venstre: Karl Støle, Thoralf Thommassen, Svein Magne Olsen, Reidar Meland, Johannes Sønstabø, Jostein Grødem, og Jens Motland. Per Skårland og Jon Nesheim var ikke til stede da bildet ble tatt.

vernearbeidet bør overføres til tjenstemenn i vegarbeidsdriften.

Informasjonsmøte.

Senere samme dag ble det holdt et informasjonsmøte hvor alle berørte i prøveprosjektet, avdelingsledere og tillitsmenn var innkalt. Totalt var det omlag 75 deltakere på møtet. Oppsynsmann Karl Støle redgjorde for prosjektet og forslagene som er lagt fram. Driftssjef Arne Njø orienterte om den videre behandling av sluttrapporten fra prosjektgruppen. Han tok særlig for seg de områdene rapporten berører som må drøftes/forhandles med organisasjonene før de eventuelt kan settes ut i livet. Vegsjef Chester Danielsen oppsummerte og takket deltakerne i prosjektet og medlemmene av ulike gruppene for det verdifulle arbeidet som er utført.

VERNEKROKEN

BELASTNINGSLIDELSER — ARBEIDSMILJØPLAGE NR. 1

Av forsker Arne Ebeltoft, Arbeidspsykologisk instituttet.

Flere større intervjuundersøkelser om arbeidsmiljø viser at belastningslidelser er den mest utbredte miljøskadede arbeidstakere pådrar seg. De koster også arbeidslivet mest av alle slags sykdommer. Hva er årsakene, og hva kan vi gjøre med dem?

Belastningslidelser er en samlebetegnelse på forskjellige slags plager og sykdommer i muskler og ledd som en mener oppstår som følge av ytre fysiske belastninger i arbeid og andre sammenhenger. Overgangen mellom forbigående plager og vedvarende sykkelige forandringer er ofte vanskelig å slå fast. Mange har et arbeid som dag etter dag fører med seg trette og ømme muskler og senefester. Sykkelige forandringer oppstår først når vi kan si at smerter og stivhet varer ved, selv uten direkte ytre påkjenninger. I endel tilfeller vet vi hva slags forandringer i muskler som medfører varig verk og smerte. Men både når det gjelder vonde rygger og muskelverk vet vi ennå for lite om hva som produserer smerten og kraftløsheten.

Halvparten har nedsatt arbeidsevne.

Ca. 2/5 av den voksne befolkning har store eller mindre smertefulle plager av dette slag. Men bare 1/5 går til lege med plager, altså bare halvparten av de som plages. Til gjengjeld har hver femte pasient som oppsøker primærlege en slik lidelse. Halvparten av dem som går til lege har fått betydelig nedsatt arbeidsevne. Forekomsten øker med folks alder. Det er

seks ganger så mange 60-åringer som 20-åringer som plages. Men det fører ikke til en tilsvarende økning i legekonsultasjoner. Sannsynligvis finner de fleste måter å leve med plagene på, uten helsetjenestens hjelp, eller de finner hjelpen lite effektiv.

Mens bare hver 14. 20-åring har kroniske lidelser (av minst 1/2 års varighet), gjelder dette for hver tredje 60-åring. Er belastningslidelser et uavvendelig produkt av aldersprosesser? Det er de klart ikke. For mens økningen i forekomst fra 20 til 60 års alder blant høyere funksjonærer bare er på 2%, så er den på 100% blant arbeidere i jordbruk, skog, fiske, industri, bygg og anlegg. Forskjeller i lønn, utdannelse, yrke, boforhold



Av alle slags sykdommer er det belastningslidelser som koster samfunnet mest.

Tegning: Leif Henstad.

o.l. viser at belastningslidelser er sosialt meget skjevt fordelt i befolkningen. Dette gjelder også hjertekarsykdommer og nervøse lidelser.

I de senere år har stadig flere søkt behandling for belastningslidelser — ca. 1% eller 22 000 nye tilfeller pr. år. Om dette skyldes reell økning i sykkelighet, vet vi ikke men det koster omlag 17 mill. mer pr. år i behandlingsutgifter. Antallet uføretrygdete har tilsvarende økt med 4-5 ganger mer.

De samfunnsmessige kostnader av sykdom vil si utgifter til helsetjenester samt verdien av tapt arbeidsinnsats ved sykefravær og uførepensjonering eller død før pensjonsalderen. Anslått bl.a. etter svenske beregninger er da de totale kostnader av muskelskjelsttsykdommer 7-8 milliarder. Det er den sykdomsgruppe som samlet koster samfunnet mest av alle. Men av disse milliarder faller bare 12% på helsetjenestene og hele 87% på verdien av den tapte produksjonen. Derfor er det også belastningslidelser arbeidslivet taper mest på, de står for 25% eller mer av de totale kostnader som alle slags sykdommer påfører oss gjennom redusert og tapt arbeidsinnsats.

I tillegg må vi regne med betydelige kostnader for dem som rammes. Verdien av egenbehandling, omsorg for de syke i hjemmet, tapt tilfredshet og livskvalitet osv. er selvsagt vanskelig å anslå, men forsøk på det har gitt beløp på 7-9 ganger av hva helsetjeneste for disse sykdommer og lidelser koster.

Tre hovedårsaker.

Det er ut fra undersøkelser rimelig å regne med tre sett av årsaker — individuell sårbarhet, miljøbetinget sårbarhet og direkte fysiske belastninger. Men «individuell sårbarhet» menes at alder, svake muskler, nedsatt kondisjon, dårlig kroppsbygning o.l.

kan gjøre en mer mottakelig for belastningslidelser. Vår fysiske arbeids-evne reduseres f.eks. til det halve eller mer fra 20 til 60 års alder. Setter arbeidsgiverne samme krav til 60-åringer som til 20-åringer, slik det skjer i flere yrker (rengjøring, akkordstyrt fabrikkarbeid, transport m.fl.), øker det slitasjen på kroppen og risikoen for lidelser. Men bortsett fra det gir ikke undersøkelser omkring individuell sårbarhet noen entydige svar. Muskelstyrke, kondisjon, ryggskjevhet, kroppsbygning o.l. viser liten eller ingen sammenheng med risiko for å gå belastninglidelser. Og folk med belastninglidelser er omtrent like fysisk aktive som andre, selvsagt unntatt de aller meste plagede. Og alderens virkninger henger, som vist, sammen med ens yrke og mangel på tilpasning av arbeidskrav til aldersendringer.

Virkningene av direkte fysiske belastninger er godt dokumentert, enten det dreier seg om løft, arbeidsstillinger, gjentakelsespregede bevegelser, tempoarbeid eller kombinasjoner av disse. I arbeidslivet har daglig hver 5. mann og kvinne tunge løft, hver 4. mann og 5. kvinne kroppsanstrengelser som gjør dem svette, hver 3. mann og 2. kvinne gjentatte og ensidige bevegelser, hver 3. mann og 4. kvinne uheldige arbeidsstillinger og hver 8. mann og 9. kvinne vibrasjoner. De som har en av disse påkjennningene, har også 10 - 12 flere sykefraværsdager i året enn personer som ikke utsettes for dem. Og de som har alle disse miljøfaktorer i sitt arbeid — og det har 2 — 3% — har også gjennomsnittlig en måned mer sykefravær i året enn dem som slipper denslags miljø. Det er den samme type miljøforhold som ligger bak uførepensjonering for belastningslidelser. Dette gir klare indirekte tegn på hvordan slike fysiske belastninger

kan virke på kroppen — for store eller for langvarige belastninger øker risikoen for belastningslidelser. Men samtidig ser en at mange kan ha slike belastninger uten at de tilsynelatende pådrar seg lidelser. Hva kan forklare det?

Her kommer det tredje sett årsaksfaktorer inn. Vår evne til å tåle fysiske belastninger avhenger av mulighetene til å hvile, ta oss igjen, ta hensyn til hva vi kjenner vi greier og til å få hjelp, når vi trenger det. Blir arbeidet for styrt, ensidig og spesialisert lagt opp og kan vi ikke hente hjelp i plagsomme situasjoner, blir det straks vanskeligere å mestre belastningene. Men dette er et spørsmål om arbeidsorganisasjon, m.a.o. om fordelingen og tilretteleggingen av arbeidet. Og det oppfattes ofte som noe bedriftsledelsen alene rår over og derfor hverken noe ergonomer, bedriftsleger, vernepersonell, arbeidstakere eller Arbeidstilsynets inspektører tør gå løs på, tross § 12 i Arbeidsmiljøloven.

Forebyggende virksomhet.

Disse tre årsakstyper bør ses i sammenheng når en skal forebygge belastningslidelser. Ses hver type faktor isolert, blir tiltakene tilsvarende ensidige og nok også mindre virkningsfulle. Blir man bare opptatt av faktorene «individuelle sårbarhet», er det trening, pausegymnastikk, behandling og personalutvelgelse som står i sentrum for miljøaktiviteten. Ser man bare på de fysiske belastningene, rettes innsatsen alene mot bord, stoler, løfteverktøy, maskiner — kort sagt arbeidsplassens fysiske utforming. Og har man bare blikk for «miljøbetin- get sårbarhet» går anbefalingene på andre oppgavefordelinger, arbeidstakernes selvbestemmelse og medvirkning, samt bedre støtte til

de mest utsatte. Ser man imidlertid de tre årsakstyper samlet (slik vi etter loven skal gjøre), vil en prioritere alle slags virkemidler, alt etter hvor en mener hovedårsakene ligger. Men dette vil kreve medvirkning av alle parter i miljøarbeidet, produksjonsplanleggere og driftsledere så vel som arbeidstakere og de som mest vanlig inngår i arbeidsmiljøvirksomheten.

De aller fleste reagerer i dag med å sørge for behandling for dem som er mest plaget. Men det er, som vi har sett, en dyr og på lengre sikt, lite virkningsfull strategi.

I sammenheng med miljøarbeidet er det viktig å være oppmerksom på to ting: De fleste som plages av verk forsøker å gjøre noe med dette selv. Gjorde de ikke det, ville denne lidelsen vært lagt mere utbredt. Dette må bygges på ved å gi arbeidstakerne tid til å rette på forhold i arbeidsmiljøet i et aktivt samarbeid med ledere og eksperter. Det andre er at undersøkelser viser at bedriftslederes manglende interesse for miljøarbeid på dette området er en hovedårsak til lav aktivitet. Vedvarer denne holdningen, kan vi vente oss at de store kostnader av disse lidelser vil stige ytterligere.

Artikkelen er gjengitt med velvillig tillatelse fra Vern og Velferd.



Opplæring i verne- og miljøarbeid.

I midten av september ble det arrangert kurs i verne — og miljøarbeid for verneombud og stedfortredere, medlemmer av AMU samt ledere og nøkkelpersonell.

Kurset omfattet emner som:

- arbeidsmiljøloven
- kjemiske og fysiske miljøfaktorer
- psykososialt arbeidsmiljø

- ulykker
- ergonomi
- arbeidsmiljøtiltak for spesielle grupper
- praktisk verne- og miljøarbeid

Det vil bli arrangert flere tilsvarende kurs i årene framover.



Kursdeltakere.

Foto: Ole Handeland

NYE BØKER

Rapport om ulykken i Fosskolltunnelen på E 18 lørdag 16.2.80.

Organisasjonsanalyse
En veiledning fra Rasjonaliseringsdirektoratet

Bruk av konsulenttenester i utrednings- og utviklingsarbeid. En veiledning fra Rasjonaliseringsdirektoratet.

Nordiska Vågtekniska Förbundet
Rapport nr. 32:1980
Trafikkplanering i Nordiska Tätorter.

Nordisk Vegteknisk Forbund
Rapport nr. 33:1980
Luftforurensning ved trafikkårer.
Dataoversikt og skisse til beregningsmetode

Rundkjøringer.
Del 1: Litteraturstudier — Prosjekteringsgrunnlag

Øyevern

Statens Arbeidstilsyn har gitt ut en brosjyre om øyevern som er såpass inte-

ressant at vi tar med mesteparten av den.

Hovedtyper øyevern

Vernebriller.

Skjerm som bæres på hodet eller i hånden.

Hette som dekker hodet, halsen og skuldrene.



BRUKSOMRÅDE

ARBEIDETS ART

1. Arbeid i støv eller sterk trekk.
2. Sliping, meisling, klinking, mekanisk drevet stålborsting (flygende partikler).
3. Tømmerhogst med motorsag.
4. Sandblåsing.
5. Jern- og metallstøping, galvanisering. (Sprut av glødende eller flytende metall).
6. Arbeid med etsende væsker.
7. Arbeid med etsende stoffer eller væsker der det er fare for utvikling av helsefarlige gasser.
8. Smelteovnsarbeid (skadelig varmestråling).
9. Arbeid i blendende direkte eller reflektert lys, unntatt sveising og skjæring.
10. Gass-sveising, gass-skjæring, elektrisk motstandssvi-

ØYEVERN

Vernebriller med sideskjold eller øyekapsler.

Vernebriller med sideskjold eller øyekapsler. Splintsikkert glass eller plast.

Ansiktsskjerm til å feste på hjelmen.

Samblåainghjelm eller hette.

Ansiktsskjerm av metalltrådnnett eller plast.

Vernebriller med innfatning av gummi eller lignende. Ansiktsskjerm av plast. Hette som vern mot etsende væsker.

Hette utført som kombinert øye- og åndedrettsvern.

Vernebriller med sideskjold eller øyekapsler. Ansiktsskjerm med metalltrådnnett eller hette. Eventuelt blå glass.

Vernebriller med filterglass. Tetthetsgrad 3.

Sveisebriller med sideskjold. Ved motstandssveiding bør fil-

KJEMISK
PÅVIRKNING
MEKANISK
PÅVIRKNING

SKADELIG
STRÅLING

sing der det bare kreves moderat reduksjon av den synlige strålingen.

11. Lysbuesveising og skjæring der det kreves stor reduksjon av den synlige strålingen (bl.a. ultrafiolette stråler).

terglass med tetthetsgrad 4 anvendes. Ved gassveising — og skjæring anbefales filterglass etter følgende tabell.

Acetylen l/time	Tetthetsgrad
ca. 200	3
ca. 800	4
ca. 1200	5
ca. 1600	7

Sveisehjelm, sveiseskjerm eller-hette. Filterglass med tetthetsgrad etter følgende tabell:

Strømstyrke i amp.	Tetthetsgrad
under 100	9
100-300	11
over 300	14

STATEN TJENER PÅ BILTRAFIKKEN.

I en melding fra Opplysningsrådet for Biltrafikken kan vi lese at statens inntekter fra biltrafikken i 1981 - i følge statsbudsjettet - blir på omlag 8.500 millioner kroner. Særavgiftene utgjør 7.377 mill. kr., toll 90 mill. kr. og merverdiavgift 1.090 mill. kr.

1981 - budsjettet for Statens Veg-

vesen er på 5.526 millioner kroner, altså nesten tre milliarder mindre enn inntektene fra biltrafikken. Rådet mener derfor at det økonomiske grunnlaget for en opptrapping av utbygging og vedlikehold av vegnettet skulle være til stede i rikt monn.

FORSKRIFTENE FOR ANLEGGSMASKINER UTSATT

De nye forskriftene for motorredskap, som skulle trådt i kraft fra 1. januar 1982, vil bli utsatt til 1. juni, melder bladet *Moderne Transport*. Vi har tidligere ikke hatt forskrifter for motorredskap har i landet.

Forskriftene gjelder såvel tekniske krav til maskinene som sjåførenes yrkesvalifikasjoner. Årlig kontroll av anleggsmaskiner er blant de viktigste punktene.

De nye forskriftene vil bli innarbeidet i Arbeidsmiljøloven. Det stilles bl.a. krav om sikkerhetsbelter, men ikke om at de **skal** brukes. Førerhuset må være veltesikkert, noe som ikke er tilfelle for alle maskiner i dag.

Avdelingsingeniør Jan Arvid Jørgensen sier at det har vært få anmerkninger til forskriftene fra de berørte parter.

ROGALAND VEGTEKNISKE FORENING 50 ÅR.

Av Tore Tagholdt.

Rogaland vegoppsynsmannsförening ble stiftet i Skjold i 1930 av oppsynsmennene Lars Lillehammer, Johan Eik, Søren Kapstad og Amund Rolfsen. I 1981 var oppsynsmannsföreningen blitt 50 år. Foreningen har skiftet navn, og heter nå Rogaland Vegtekniske Forening. Dette på grunn av at föreningen nå organiserer foruten oppsynsmenn både tegnere, teknikere og ingeniører.

Jubileet ble behørig feiret med jubileumsfest på Hotell Alstor lørdag den 3. oktober. 90 stykker, da medre-

gnet innbudte gjester og «oppsynsmanninnene», var møtt fram. Det viste seg snart at festkommiten med Alfred Lillehammer i spissen, hadde utført sitt oppdrag på en glimrende måte.

En strålende opplagt tostmaster Torbjørn Høgstad ønsket velkommen til et nydelig dekket bord, der middagen smakte fortreffelig.

Talerlisten ble åpnet av formannen i föreningen Odd M. Nerland. Nerland kom inn på föreningens historie og den utvikling som hadde funnet



Styret i jubileumsåret.

Foto: Tore Tagholdt

sted på disse 50 årene. Det ble også overrakt gaver. Vegsjefen overrakte formannen en dokumentkoffert. Representanten fra NFATF, Roland Larsen, orienterte om forbundets historie og tilknytting til oppsynsmannsforeningen. Han overrakte en minneplate til Nerland. Formannen i Norges vegtekniske forening, Svein Bjørdal, overrakte en minneplate fra NVF. Etter allsangen holdt driftsjef Njå damenes tale. Middagen ble avsluttet ved at Oddane takket for maten, samtidig som han også takket festkomiteen for vel utført arbeid. Etter å ha strekt på beina, ble kaffen servert ved småbord. Praten gikk livlig og humøret var på topp. Applausen steg til de store høyder da Oddane, Gjederø, og Lillehammer framførte en sang de hadde skrevet til 25 årsjubileet. En stor opplevelse var det

å se (og høre) disse trauste oppsynsmenn framføre en koselig sang.

Oppsynsmann Skarås som er blitt pensjonist ble overrakt forbundets 25 årsnål og et maleri fra foreningen. Hans kone fikk blomster.

Etter dette satte orkesteret igang med å spille. Dansen gikk ut i de små timer-----, «og alle var enig om at det hadde vært en grei fest».

Styret i Jubileumsåret består av:

Formann: Odd Magnar Nerland

Nestformann: Torbjørn Høgstad

Sekretær: Tore Tagholdt

Kasserer: Magne Rullestad

Styremedlem: Asbjørn Oddane

Styremedlem: Karl Støle

Styremedlem: Tor Kåre Austrheim

Varamenn: Sigmund Sandsmark

Varamenn: Jarl Honore

Varamenn: Vigdis Onarheim

FOR 50 ÅR SIDEN.

Vegvesenet i Rogaland 1931

Av Per Hole

Ingen er vel i tvil om at vegvesenet har gjennomgått store forandringer de siste 50 år. Likevel vil kanskje en del bli forundret over hvor store disse forandringene har vært.

Administrasjon

Vegkontorets personell:

Overing. Th. Riis	årlønn kr	10800
Avd.ing.		
Bj. Høye	årlønn kr	8100
Avd.ing G. Finne	årlønn kr	6750
Ass.ing.		
Resen Fellie	årlønn kr	4950
Fullm.		
M. Th. Røe	årlønn kr	4156

Kont.

B. Birkeland årlønn kr 3025

Kont. M. Loe årlønn kr 2950

Kont.

A. Simonsen årlønn kr 3000

I alt skulle det bli en total lønnsutgift på kr. 43 731. Skyssgodtgjørelsen var satt opp med kr. 80 000 og kontorholdet med kr. 6 450, slik at de totale adminidtrasjonsutgiftene beløp seg til kr. 68 181. Utgiftene ble delt med 2/3 på staten og 1/3 på fylket.

I tillegg disse til arbeidet også oppsynsmann Hans Andersen på kontoret fram til 19. mars 1931 og Eva Ris arbeidet som ekstrahjelp. Lønnen til

disse to ble antakelig plassert på en driftskonto.

Kassereretjenesten for anleggsdriften var spredt på en mengde kasserere, i stor utstrekning lensmenn og kommunkasserere. Fylkeskassereren hadde dette arbeidet for vedlikeholdsdriften på riks- og fylkesvegene.

Kontorlokaler

Vegkontorets lokaler var den gang i Mølllegaten 35 i Stavanger. Det ble nyttet 3 — 4 rom i andre etasje av bygningen med en samlet gulvflate på omlag 90 m².

Kontorutstyret var meget spartansk — av kontormaskiner fantes bare skrivemaskiner.

Uteadministrasjon

Vegvesenet hadde følgende oppsynsmenn:

Th. Gilja, A. Rolfsen, J. Eik, L. Lillemhammer, H. Gederø og S. Kapstad. Årslønnene for oppsynsmenn lå på omlag 3 200 kroner. Lønnen og reiseutgiftene til oppsynstjenesten ble fordelt på de anlegg de hadde tilsyn med.

Tilsynet med vegvedlikeholdet i kommunene Hetland og Høyland var tillagt en vegtilsynsmann. Oppsynsmann Andreas Jansen hadde stillingen. Denne ordningen var forløperen for opprettelse av egne oppsynsmannsstillinger ved vedlikeholdet. I de øvrige deler av fylket var vedlikeholdet tillagt lensmennene. For Rogaland var det 30 distrikter, med en samlet årlig godtgjørelse på mellom 10 100 og 15 000 kroner.

Vegvedlikeholdet

Bevilgningene til vedikehold av riks- og fylkesveger var på henholdsvis 281 000 og 132 000 kroner.

Arbeidsstyrken varierte med årstid og pengeforbruk. Timelønnen var: Vegvokter: 85 — 95 øre, vanlig arbeider: 70 øre, kjøregutt: 50 øre og hest: 40 øre. Fylket foreslo lønningene satt ned til 75 — 85 for vegvoktere, 65 øre for arbeidere og 30 øre for kjøregutt. Hesten skulle beholde sine 40 øre.

Totalt var det 767,5 km. riks- og fylkesveg, mens det var 1597 km. bydveg. Tallet på vegvoktere på riks og fylkes vegene var antakelig mellom 50 og 55.

Anleggsdriften

Bevilgninger 1931/32:

Hovedveger	kr 360 500
Utbedringer eldre veger . .	kr 54 000
Bygdeveger	
med statsbidrag	kr 65 000

På statsbudsjettet for 1931 ble den første bevilgningen til sammenbindingsveger gitt. Dette omfattet anlegg som bandt vegene sammen og anlegg som ga vegutløsning til nye distrikt.

I begynnelsen av 30-åra var det stor arbeidsledighet. Vegvesenet sysselsatte år om annet mellom 100 og 150 arbeidsløse. Til dette ble det gitt ekstra bevilgninger. På hovedveganlegg ble det utført arbeid følgende steder: Ropeid — Storskjær (med opp til 170 mann), Osen — Littlevik, Ålgård — Klungeland, Rage bru — Dirdal, Østabø — Fylkesgrensen, Fylkesgrensen — Valevatn, Heskestad — Sokndal og Ognatengs. Blant utbedringsaleggene kan nevnes Saudasjøen — Storskjær, Sauda — Saudasjøen og Grinde — Ølen. Byggingen av bru over Skjoldestrømmen ble påbegynt.

Det var drift på noe over 40 bygdeveganlegg. I disse inngikk bygging av bruer og kaier, bl.a. Kloster brygge,

Lunde bru, drifteveg langs Austrumdalsvannet, Kvalavåg — Erlandsdal. Den gjennomsnittlige akkordfortjeningen var på 94 øre pr. time, forskuddene på 60 øre pr. time.

Arbeidere

I 1936 sysselsatte vegvesenet 1032 mann. De var fordelt på denne måten:

Riksvegvedlikehold	190 mann
Fylkesvegvedlikehold	30 mann
Bygdevegvedlikehold	205 mann
Hovedveganlegg	344 mann
Bygdeveganlegg	263 mann

Vi har ikke funnet sikre tall for 1931, men sysselsettingen lå antakelig noe lavere — basert på veglengde og bevilgning.

Det var innført 2 ukers ferie for statssarbeidere. For å oppnå ferielønn

måtte vedkommende ha arbeidet minst 1800 timer i ferieåret. Feriepenger ble beregnet med 40 prosent av forskudd, tillagt 5 prosent. For spesialarbeidere og timelønnede 40 prosent av daglønn. Velferdsbegrepet var ukjent på dette tidspunkt.

Planer/undersøkelser

I 1931 ble det utarbeidet hoved/detaljplaner til 24 prosjekt, med en samlet lengde på 55.4 km. For 21 av disse prosjektene var totaloverslaget kr 847 150,-.

Stikkings- og oppmålingsutstyret var grove trekk Wagner kikkert, wrede, vinkelspeil, kjede måleband og stikningsstenger.

Som tidligere sagt, forandringene har vært store. Den som ønsker en sammenlikning med dagens forhold, kan ta en titt i årsmeldingen for 1980.

Vellykket kontaktmøte med oppsynet

Omlag 80 personer var til samlet til kontaktmøte med oppsynstjensten i Stavanger i begynnelsen av oktober.

Av temaene som var oppe på konferansen kan vi nevne:

— Innleie av maskiner

— Sluttrapporten fra prosjektgruppen om oppsynsmennenes arbeidssituasjon

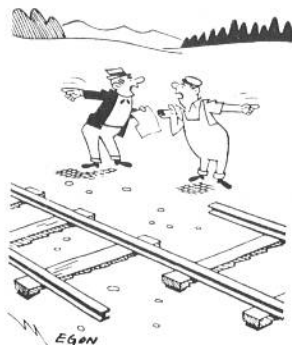
— Orientering om det videre arbeid med rapporten

— Personalplanlegging

I tillegg til innlegg om de forskjellige emnene var det livlig debatt.

På avdelingsmøtene på konferansens andre dag ble bl.a. disse sakene tatt opp:

- Orientering om 1982-budsjettet
- Kvalitetsoppfølging
- Den nye prosesskoden
- Bemanningssituasjonen.



TRONÅSEN I FOKUS



Slik så vegen ut før vedlikeholdsarbeidene tok til.

Foto: Ole Handeland

Mandag 29. august sto Tronåsvegen igjen i fokus. Tusenvis av mennesker hadde tatt turen opp de bratte bakkene for å se på veteranbiler som skulle ta seg over åsen. Det var Agder Motohistoriske Klubb og Gammelbilens Venner som sto for arrangementet, og anledningen var at det i år er 50 år siden Rally Monte Carlo gikk av stabelen første gang med start fra Stavanger. Og Tronåsen ble for mange deltakere den gang harde nøtt å knekke.

130 gamle biler og motorsykler kom seg over denne gang, en del ikke helt uten problemer. Men villige publikummere sto formelig og klødde i fingerene etter å få hjelpe kjøretøyene med et puff i nøden.

— Ikke rør bilen min, brølte en fører fortvilet. Han tenkte nok på den

blanke lakken og platene som ikke måtte få bulker.

Vegvesenet hadde lagt ned et betydelig arbeid for at veteranbilløpet skulle la seg arrangere. Stigningen på Rogalandssiden var på forhånd i en heller miserabel forfatning, vannet hadde gravet bort store deler av overbygningen i vegen.

— Vi måtte legge en ny stikkrenne for å holde vannet unna vegbanen, forteller vegmester Alfred Lillehammer.

— I tillegg rensket vi opp i et bekeleie, la på masse, la på grus, planerte og høvlet. Vi tok også bort litt skog. Lillehammer forteller han har mottatt diplom fra foreningene som takk for arbeidet. Også Vegsjefen har fått tilsendt takk for godt utført arbeid.



Den observante leser vil her se at vedlikeholdsfolkene hadde gjort en god jobb for at veteranbilene skulle komme opp de bratte bakkene.

Foto: Leif Lindefjell



Postboks 4551, Grim, 4601 Krsand S

5/10 - 81

Postgirokonto 5 748124

TAKK TIL ARBEIDERENE VED VEGETATEN FOR EN PRAKTFULL PREPARERING
AV TRONÅSEN-TRASEEN.

Agder Motorhistoriske Klubb og Gammelbilens Venner, Rogaland, ønsker på det varmeste rette en takk til arbeiderene ved vegetaten som deltok med å preparere Tronåsen-traseen, foran vårt 50 års Jubileumsløp for første Rallye Monte Carlo med start fra Stavanger.

Vegstrekningen ble praktfullt preparert, noe som var en medvirkende årsak til at arrangementet ble prikkfritt gjennomført og ble en suksess. Forøvrig ble klubbene spurt for et enormt arbeid, da vegstrekningen ved første befarung viste seg på enkelte steder å være i dårlig forfatning, og dugnad syntes være eneste løsning.

I dette minneløpet med veteranvogner, deltok hele 128 kjøretøy. Deltagerene kom stort sett fra hele sør-Norge, men også 3 danske kjøretøy fant vegen til Tronåsen. Det eldste kjøretøy, en Ford 1911 modell startet løpet etter at ordfører Kjell Svindland hadde holdt åpningstale.

Forøvrig har arrangementet vakt stor interesse, da hele 7-8000 mennesker overvar begivenheten, som trolig har fremmet den motor- og samferdselshistoriske interessen blant folk.

Vi takker vegmyndighetene for Deres assistanse og velvilje, som har gjort det mulig å gjennomføre dette arrangement.

På vegne av

Gammelbilens Venner
Rogaland

Agder Motorhistoriske klubb
Vest- og Aust-Agder.

Kai Erland
Kai Erland
formann AMK

748124
- 748124 - 5932

Refusjon
Refusjon

TRONLOM



tildelt:

Vegsjefen i Rogaland

for deltakelse i
RALLY
MONTE CARLO.
50 ÅRS
JUBILEUMSLÖP
OVER
TRONÅSEN.
29/8-1981



J.P. Lauke
formann G.V.

Kari Eklund
formann A.M.K.



PENSJONISTTREFF

Treff i Haugesund

Av Per Hole

Pensjonistene i Haugesundsområdet hadde møte på vegstasjon 16. sept. 81.

Torleif Ellefsen ønsket de 20 fremmøtte velkommen og rettet en spesiell hilsen til Svihus og Hole som møtte fra interimsstyret.

Hole ga en orientering om arbeidet med etablering av pensjonistforeninger innen vegvesenet i fylket, disses formål og tilslutning til Norsk Pensjonistforbund.

Det ble deretter foretatt valg:

Form. Torleif Ellefsen
Kas. Johannes Lindanger
Skr. Halvar Frøiland
Styrem. Olav K. Olsen
Styrem. Joh. K. Wågen
Revisor Helmer Stol
Utarbeidd lovforslag ble deretter vedtatt.
Årskontingenten ble satt til kr 30,- pr. år.

Foreningens navn skal være: Vegvesenets pensjonistforening i vegvedlikeholdsområde nr. 1.

Forts. neste side



Det hadde vel ikke vært skikkelig Tronåsen-løp dersom ikke minst en veteranbil hadde koka. Men publikum fikk også denne gang oppleve sjåførere som måtte fylle vann på radiatoren.

Foto: Leif Lindefjell

De fremmøtte tegnet seg som medlemmer og vervingen forsetter.

Det ble servert deilig kaffi til smørbrød og kaker, og de tilstedeværende hadde en riktig kosetund sammen.

Treff på Breiland brøytestasjon

Av Per Hole

På Breiland brøytestasjon hadde 12 pensjonerte vegtjenestemenn med koner en hyggelig sammenkomst 23. sept. 81. De deltakende ankom med rutegående buss og ble hilst velkommen av Alfred Rake. Styret hadde sørget for at peisestuen var varm, pent pyntet og egnet som møterom. Det tok seg godt av den enkelte og gjorde alt for at de skulle trives.

Formannen åpnet møtet med å gi en humoristisk orientering om byggingen av brøytestasjonen. Fru Torbjørg Steinsland las ord for dagen og knyttet tankevekkende ord til dette.

Oppsynsmann Arild Gustavsen — hvis hobby er Alpin skisport — viste film fra sportssentra i Sveits og fortalte om sine mange opplevelser på turer til disse sentra og reiser i Europa. Frk. Fjelde høstet bifall for sin solosang og musikk på blåseinstrumentet kornett.

Hole refererte fra møter i interimstyret, om arbeidet med å etablere foreninger i de forskjellige vegvedlikeholdsområder, foreningenes formål og arbeidsoppgaver samt til knytting til Norsk Pensjonistforbund.

Den trofaste medarbeider Kasper Fjelde fikk som valig forsamlingen i godt humør ved å vise 2 gode tegnefilmer.

Det ble servert kaffe til «medbrakte niste», smørbrød, rundstykker og kaker som smakte aldeles fortreffelig.

Innimellom et tett pakket program gikk praten og gamle, gode dager ispedt mange morsomme historier.

Foreningen som for tiden har bort imot 30 medlemmer, arbeider både godt og systematisk. Den luftet møte- og arbeidsopplegg kommende år, og fikk mange gode tips.

Pensjonistmøte på Helleland veggarasje

Av Leif Romslo

Onsdag den 4/11-81 var pensjonistene i område 7 sammenkalt for å stifte pensjonistlag.

Frammøtet var ikke særlig overbevisende, men vi håper flere pensjonister kommer med etter hvert. Det møtte 6 pensjonister, Arne Leidland, Sigurd Ueland, Bernt Hovland, Peder Gåsland, Bjarne Steinskog og Johan Espeland. Espeland hadde kokt sterk kaffe og serverte kaker og kringle. Eivind Sivertsen og Leif Romslo møtte som representanter for UFO gruppen.

Det var et koselig samvær. Praten gikk helst om arbeidsmetoder og skikker i gammel tid, og vi skjønner godt at det må ha vært et slit.

Det ble valgt en gruppe til å ta seg av lignende arrangement: Sigurd Ueland, Peder Gåsland og Erling Flåm. Johan Espeland sa set villig til å ta seg av serveringen, som kanskje ikke er det minste viktige i en slik sammenheng.

Leif Romslo ble valgt til å skrive referat fra dette møte, og kalle inn til neste møte. Det var enighet om å samles til møter ca. hver 3. mnd.

Vi vil oppfordre vår pensjonister i område 7 til å være med oss på en hyggelig prat rundt kaffebordet. Alle er velkomne når invitasjonen kommer om ca. 3 mnd.

DOLLARVEGEN 50 ÅR.

Av Ole Handeland

Dollarvegen er persellen Røpeid — Storskjær på riksveg 13. Veggen fikk navnet dollarvegen fordi den delvis ble bygget for forskotterte midler fra EFP i Sauda. Per Hole har funnet fram en del fakta omkring vegbyggingen.

Anlegget ble påbegynt som nødsarbeid sommeren 1923 med en arbeidsstyrke på 90 mann, de fleste fra Stavanger og Haugesund. I 1924 og 25 ble anlegget drevet som nødveganlegg med omlag 60 mann. Arbeidsstyrken var igjen oppe i 90 mann i 1926, men da forskuddet på akkorden ble satt ned fra 80 til 60 øre pr. time, sank antall sysselsatte til 70. Av disse var 50 ute på nødsarbeid.

1. januar 1927 var veggen ferdig planert fram til Åsajuvet-7,7 km. Av dette var 5,6 km. ferdig gruset. Arbeidet i 1927 foregikk mellom Ås og Rørvik og arbeidsstyrken varierte mellom 60 og 70 mann.

Ved årsskiftet 1928/29 var i alt 11,2 km. ferdig planert. Så kom 1930 og arbeidene ble sterkt forsert. I alt 170 mann arbeidet på anlegget dette året og neste for at veggen skulle bli ferdig til sommeren 1931. Electric Furnace Products Ltd forskotterte 100.000 dollar for at forseringen skulle gjennomføres, og veganlegget ble åpnet for trafikk 15.juni 1931, en måned foran fremdriftsplanen.

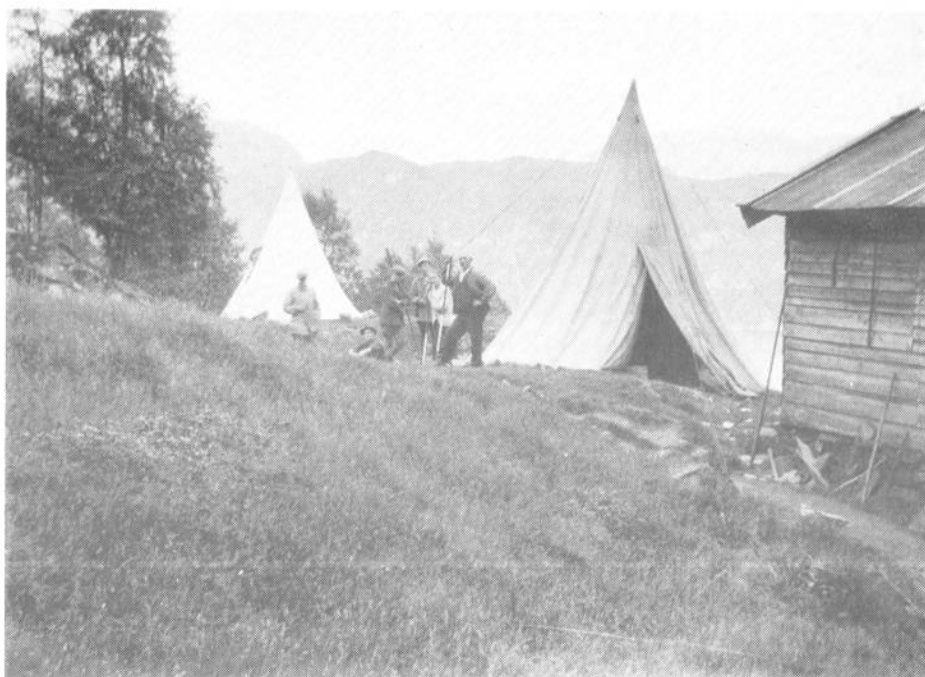
Totalt var anlegget på 17.336 meter, inklusive arm til Holmane på 600 meter. Vegdekket var steinlag og grus med en kjørebredde på 3,1 og 4,5 meter. Største stigning var på 1:15 (6,7 prosent). Alt i alt kostet anlegget 1.778.000 kroner. Av dette var 788.000 kroner bevilget til nødsarbeid.

Anleggsbestyrer var avdelingsingeniør Bjarne Høye. Lars Lillehammer (far til vegmester Alfred Lillehammer i Egersund) var oppsynsmann på anlegget, assistert av Søren Kappstad. Kasserer var kommunekassereren i Sauda, H. Engja.

Det var 3 brakker på anlegget, plassert ved Risvoldbekken og Blankenborgelva. Brakke I og II hadde plass til henholdsvis 28 og 34 mann. Brakke III inneholdt spisesal til 56 mann, sengeplass til 11 mann samt kjøkken og for-rom. Brakkene var oppført i 1925. Brakke III ble senere delt opp til oppsynsmannsbrakke og arbeidsbrakke for 11 mann samt spisesal som opprinnelig. Antakelig ble det reist flere brakker i forbindelse med den store forseringen, men det vet vi ikke sikkert. Kokk var Torval Rørtvedt. Lønnen hans var 10 kroner i uken.



Veggen er her ferdig fram til forstøtningsmuren midt på bildet. Vi ser to mann som arbeider med muren. Steinene i forgrunnen skal tydeligvis fjernes. Ingen liten jobb med hånd-boring.



Dette ser ut til å være et stikningslag som har slått opp telt på en gård i området.

Tidligere maskinoppsynsmann Dagfinn Dahle arbeidet som sjåfør på anlegget i 1925, 26 og 28.

— Jeg var der bare om sommeren, forteller han. Om vinteren dro jeg tilbake til Stavanger sammen med bilen for å arbeide med vedlikehold på Nord-Jæren. Dale forteller at forholdene var temmelig primitive for arbeiderne.

— Anlegget holdt sengetøy og vask, mens vi måtte holde sko, arbeidstøy, regntøy osv. Vi fikk ikke halm til å legge i køyene, men måtte selv ut i skogen og finne einer o.l. På brakkene var det lopper. Av og til var det så ille at du ikke hadde lyst til å gå til sengs. Vi hadde etasjeovner på hver brakke. Der tørket vi våte arbeidsklær, så du kan selv tenke deg at det kunne bli fuktig og rått i rommet.

Bilen Dahle kjørte var en GMC som var kjøpt brukt i Oslo. Den hadde karbid-lykter og hånddrevet tipp.

— Det var dumt å ha en brukt bil på et så avsidesliggende anlegg. Men jeg fikk som regel selv reparert feil på stedet.

— Hvordan var maten på anlegget?

— I hver brakke var det en stuert. Han hadde ordre om å holde kostøret så lavt som mulig. Det hadde noe med akkorden å gjøre. Det gikk mye på tørrfisk til middag, eller annen fisk.

— Vi tok med kaffe på flasker om morgenen, og fikk varmet den i smia senere på dagen. Vi måtte også hente vann og hugge ved til kokingen på fritiden.

Dale forteller at lastebilen mest ble

brukt til å kjøre grus, massetransporten på anlegget foregikk for hånd, enten med trille eller «vagge» — vogner som ble sjøvet fram på skinner.

— Etter en stund fikk vi de såkalte «flaggermusene» — vagger som bare gikk på en skinne. Fire mann med spett måtte til for å kjøre masse på dem. Det var livsfarlig arbeid for den som ikke kjente teknikken med å bruke dem. Men jeg kan ikke huske at noen ble alvorlig skadet så lenge jeg var på anlegget.

— Hvordan var betalingen for arbeidet?

— Jeg hadde 1,50 pr. time, og det var ganske bra betaling. De som var på nødsarbeid fikk 45 øre i forskudd på akkorden, og akkorden måtte ikke overstige en krone i timen for

dem. De øvrige fikk 60 øre i forskudd og kunne tjene inntil 1,90 pr.time. Men basene murret over å måtte ha med seg folk som kom på anlegget på nødsarbeid. De sa at Stavanger kommune bare ville ha dem bort fra fattigkassen, og at det gikk dårlig med akkorden fordi nødsarbeiderne ikke var vant til anleggsarbeid. Og de hadde nok til dels rett. Det var en del som ikke passet til anleggsarbeid. Noen de ble sendt hjem, og de som ble tilbake klarte seg ganske bra.

At ikke alt var bare herlighet og gled skulle disse to avisinleggene illustrere. Det første er fra «1 ste mai» 21. juni 1924. Det andre har vi desverre ingen dato på.

Aapent brev til Rogaland veivæsen.

At det i aaret 1924 skal herske saa middelalderske forhold som her paa veianlægget Ropeid — Storskjær er utrolig, men ikke desto mindre den nøkne sandhet, og det får tilfulde føles av alle de slaver som er nødt til at være her for at hold livet i sig.

Da den første barakke var færdig her i oktober 1923 og arbeiderne flyttet inn, blev de underrettet om, at de selv skulde betale parafin til belysning og vaske brakkerummene samt bære op ved til kjøkkenet og hugge den. Dertil kom jo selvfølgelig provianten, og saa skulde vi betale 50 øre for døgnet i barakkeleie.

Dette kunde ikke karakteriseres for andet end et overgrep paa almindelige regler, og kan kun settes i scene av folk som gir en god dag i arbeidernes ve og vel, og bare søker at fremme sit eget store jeg.

I Oltedal og paa Klepp og flere steder var som bekjendt barakkeleien den

samme som her og fri belysning og rengjøring av rummene. I den forbindelse skal ogsaa nævnes at paa Flekkefjordbanens ombygging blir barakkerne rengjort 3 ganger i uken.

I november ifjor sendte vi en skrivelse til Rogaland veikontor om at vi matte faa fri belysning og rengjøring her som andre steder, og det resulterte i at vi fikk parafin og en mand blev sat til at vaske rummene hver torsdag og saaledes gik det en tid. Men en maanedstid før paaske blev det slut med rengjøringen, og nu er vi over pinse, saa enhver kan tenke sig hvordan barakken ser ut, og nu i den varme aarstid kan man jo resikere at bli helseløs av at bo i et slikt grisehus.

Det maa nu være paa tide at spørre: Hvad er aarsaken? Og hvem har skylden for disse for tvilede forhold? Er det ingeniør Bassø eller overingeniøren?

Vi haaper Rogaland veikontor gir

os et tilfredsstillende svar paa dette.

Hvad har Rogaland veivæsen gjort for at lette transport av arbeidsmandskaper til arbeidsstedet for folkene her? Intet. Aldeles intet. Som bekjent ligger veilinjen her i et saa ulændt og ufremkommelig terræng, at en mand har nok med at gaa løs og

ledig. Men der er ikke engang sørget for at faa kjørt redskaperne saa langt det gaar an. Nu er ogsaa forholdene slik, at det kunde gaa an at faa rod redskaperne fra kaien og et stykke bortover men ikke saa meget som en baat holder dette uvæsen som kalder sig Rogaland veivæsen.



Materialer ble trukket opp fra sjøkanten med taubane.

Ved barakke nr. 3 blev der ivinter opsat en løpestreng som benyttedes til at heise materialer til barakken med da den blev bygget. Denne kunde nu været til stor nytte for disse folk som bor der til at heise provianten op fra sjøen og forøvrig ogsaa for de lag som arbeider der, men desværre, den er i ustand og da det vel uoverkommelig for veivæsenet at faa den reparert igjen.

Hvordan ingeniører og opsynsmænd har tenkt at arbeiderne stiltiende skulde finne sig i slike forhold, er vanskelig at forstaa. Og den aapenbare forakt for den arbeidende klasse kommer tydelig tilsyne her. De gode herrer tenker vel som saa, at vi skal la os lulle i søvn og stiltiende finne os i alt. Men de tar feil, og vi slaar neven i bordet paa, at det ikke skal lykkes saa lenge der findes pen og blæk

og en arbeiderpresse i dette land.

Hvad er årsaken til at akkordprisen her er lavere end ved andre veianlæg, og fortjenesten følgelig mindre end for eksepel Oltedal og Sogndal? Her er en 3 — 4 lag som har tjent litt i dette halvaar, men det kan ikke de andre leve av.

Og til slut skal vi ha sagt: Hvis det er saadan pengeknaphet at ikke anlegget kan holdes i gang om der ofres nogen usle kroner til rehold og forskjellig andet «det er forresten latterlighet at tænke paa», saa er det best at veivæsenet erklærer sig fallitt og slutter op med det hele, da vi ogsaa er

mennesker, som staar i arbeidsblusen.

Storskjær 14. juni 1924.

Flere arbeidere.

oOo

Vi henstiller til Rogaland veikontor at der straks blir rettet paa de overfor nævnte forhold. Arbeiderne paa disse anlæg har krav paa at bli behandlet paa en forsvarlig maate, en opfatning som sikkert maa deles av de som sitter i administrasjonen. Derfor, ret disse forhold.

Red.

Fra Veianlegget Ropeid — Storskjær

Får ikke arbeiderne utbetalt hvad de rettmessig har fortjent?

Hr. Redaktør

Jeg vil herved be om plass til noen ord i Deres avis.

Vi er her på nødsarbeid 4 mann fra Stavanger. Forleden inntraff noe som vi mener bør påtales. Vi skulde ha oppgjør for en akkord men så viste det sig at ingeniør Høle ikke hadde lyst å betale ut hvad vi ærlig hadde fortjent.

Dette henger slik sammen: I den akkord som vi hadde gjort ferdig var der beregnet 107 kubikkmeter mur, men da vi fikk den opmålt viste den sig å være 132 meter. Opmålingen blev foretatt av opsynsmann Lillehammer. Ved oppgjøret fikk vi imidlertid bare utbetalt for 107 kubikkmeter og vi blev med andre ord snydt for 25 kubikkmeter eller 150 kroner, idet vi har kr. 6.00 pr. kubikkmeter.

Vi spør: Er der ikke lov og rett for oss nødsarbeidere? Tidligere har vi fått utbetalt for overskridelser på kalkylesummen men ikke nu. Hvorfor? Formannen har vært på kontoret i den anledning, men her svartes det at man ikke vilde ha noen etterregning. Det var svaret vi der fikk av rette vedkommende.

Vi har lyst å spørre overingeniøren om det er så at folk som sliter og arbeider hårdt for den usle betaling som gis på nødsarbeide ikke skal få hvad de ærlig har fortjent?

En ting må man nemlig være klar over, at dersom vi ikke får vårt rettmessige tilgodehavende blir vi nødsaget å gå rettens vei.

Det vi har arbeidet for forlanger vi utbetalt. Vi er samtlige gamle anleggsarbeidere, men vi har aldri tidligere vært utsatt for at det vi har fortjent ikke er blitt utbetalt. Men dette håper vi at det påklagede forhold blir rettet.

En anleggsarbeider.

Åpent hus på biltilsynet

Frivillig kontroll i Egersund

Av Ole Handeland

12. og 13. oktober kunne bilistene i Egersundområdet ta turen til biltilsynet for en frivillig sjekk på bilen. Det er billilsynet i Egersund som står for dette tiltaket sammen med Egersund og omegn avdeling av Norges Automobilforbund.

Først dag møtte 68 bilførere fram, andre 38. Kontrollen omfattet bremsevæske, bremses, dekkmønstre, bremseslanger og -rør samt sporingskontroll. Den enkelte fikk meddelt resultatet umiddelbart.

Kontrollen gikk på løpende bånd, i store deler av tiden var det tre biler i hallen samtidig, den ene på bukken for sjekk av dekk etc, en i gang med bremseprøver mens den tredje fikk sjekket bremsevæsken. NAF stilte med fem mann, mens Leif Ødegård, Georg Eide og Ole A. Undheim var fra biltilsynet.

Vi spurte Paul Roaldsen Skadberg, formann i Egersund og omegn avdeling av NAF, om bakgrunnen for dette samarbeidet.

— Det er jo et klart ønske om å bedre sikkerheten på kjøretøyene. Det hele begynte i 1979, da vi hadde en slik frivillig kontroll om høsten. Siden har vi hatt en hver vår og høst.

— Er det de de samme som går igjen ved hver kontroll?

— Nei. Noen benytter gjerne anledningen til å få seg en gratis sjekk av bilen hver gang, men vi får heldigvis også nye.

— Trodde dere at så mange ville komme til «løvens hule» den gang dere begynte disse kontrollene?

— Jeg må innrømme at vi var litt

skeptiske. Heldigvis viste det seg ubegrunnet. Jeg husker det var et par biler som var så dårlige første gang vi arrangerte disse kontrollene at de fikk mangellapp. Begge førerne var egentlig glad for det, de visste ikke at det sto så dårlig til. Heller ikke var de så kyndige at de kunne foretatt kontrollen på egen hånd. Vi hadde også et tilfelle en gang da en bilist fikk vite at bremsene var dårlige. Han dro straks avsted, fikk feilen utbedret og kom tilbake samme kveld for å sjekke at alt nå var i orden.

— Hvorfor har dere ikke lyskontroll i samme slengen?

— Det har vi hatt for kort tid siden, så vi regner med at det ikke er aktuelt ved denne kontrollen.

Mange av bilene var forholdsvis nye, En av dem som stilte med en eldre, velbrukt bil var Kristian Mortensen fra Egersund. Han kjører en Ford 17m som har gått nesten 210 000 kilometer.

— Hvorfor går du på slike kontroller, Martinsen?

— Jeg går på de fleste NAF-kontroller, og det er først og fremst en fin anledning til å få vite om bilen er i orden.

— Jeg ønsker å få vite om det er feil, det er jo min sikkerhet det gjelder. Og det er mange feil jeg ikke er i stand til å oppdage selv.

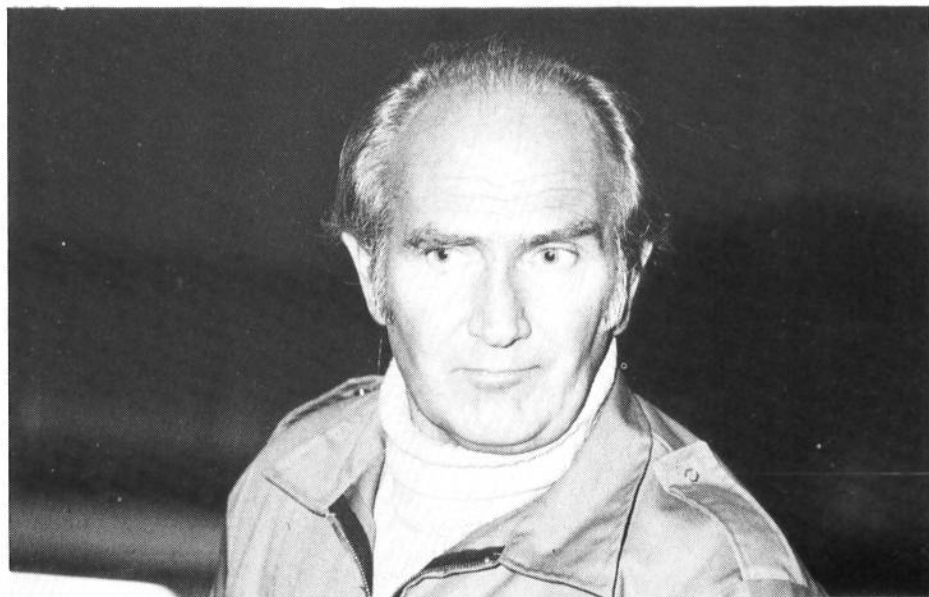
— Du var ikke skeptisk når biltilsynet skulle delta?

— Nei, Jeg synes tvert om det er en fordel at de er med. De kan sine ting, og har dessuten ingen økonomiske interesser av eventuelle feil på bilen.

— Bremsene er litt ujevne bak,



Ola A. Undheim prøver bremses. Eieren av bilen, Kristian Mortensen, følger spent med (nr. tre fra venstre).



Paul Roaldsen Skadberg.

fikk jeg vite. Dessuten må jeg antakelig skifte bremsevæske. Den kokte ved litt lav temperatur.

Ødegård, Eide og Undheim var godt fornøyd med kontrollen. Storparten av de feilene de fant var småfeil. Det mest alvorlige var en svak bremseslange og bremseklosser som var såpass nedslitte at de bør skiftes innen kort tid.

— Hvordan opplever dere slike kontroller, Ødegård?

— Jeg tror de virker positivt for tillitsforholdet mellom biltilsynet og publikum. Vi møter ofte publikum når de er i forsvarsposisjon. Det gjelder når de skal avlegge førerprøven og når vi skal kontrollere kjøretøy, enten det er inne i hallen eller ved utekontroll. Ved slike frivillige kontroller er de mye lettere å få i tale, og de er mye åpnere. Vi har aldri fått et skjevt ord under en slik kontroll.

— Hva skjer når dere oppdager grove feil ved en bil?

— Da skriver vi mangellapp. Ellers ber vi bilistene om å rette på mindre

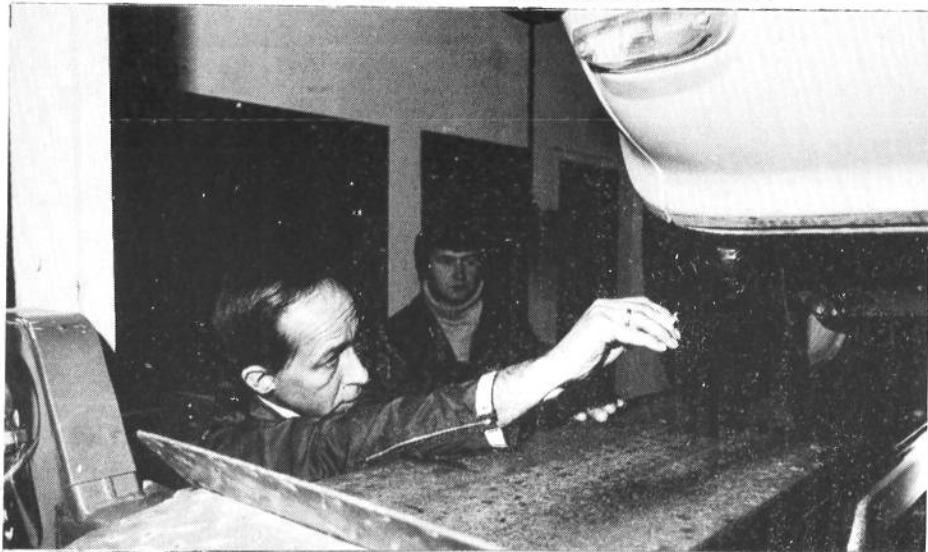
feil. Og jeg tror det blir gjort.

— Det gledelige er at vi får alle aldersgrupper i tale ved disse kontrollene. Bilistene møter opp, unge som gamle og også en del kvinner, selv om mennene er i flertall.

— Da vi snakket med deg etter en utekontroll i sommer, sa du at dekkstanden var høy. Er du av samme mening etter denne kontrollen?

— Ja. Disse to kveldene har på ny bevist at dekkstanden her i distriktet er god. Jeg synes det er gledelig.

For egen regning kan vi legge til at vi benyttet anledningen til å få kontrollert bilen i en stille periode. Det viste seg å være nyttig. For noen måneder siden fikk vi skiftet bremseklossene på forhjulene på et verksted. Vi tok det som en selvfølge at verkstedet kontrollerte bremsevæsken og skiftet den dersom det skulle være nødvendig. Det var imidlertid ikke gjort, og vi må få den skiftet i nærmeste fremtid.



Leif Ødegård måler mønsterdybden mens en av NAF — medlemmene skriver ned resultatet.

Sykkelundersøkelse

Vegdirektoratet har i samarbeid med Samferdselsdepartementet, Trygg Trafikk, Miljøverndepartementet, Sykkelrådet, Syklistenes Landsforening, Norges Markedsdata og Transportøkonomisk Institutt finansiert og stått bak utgivelsen av «Sykkelundersøkelse 1980».

Vi skal her bare ta med en del av hovedpunktene i undersøkelsen:

— Godt over halvparten av den voksne befolkningen sykler.

— Folk velger å bruke sykkel fordi en kommer fort fram, får trim og fordi sykkelen er økonomisk i bruk.

— En viktig grunn til at det ikke sykles oftere er at det er farlig og at det ikke er plass i trafikken.

— To av tre mener at vi må bygge flere gang- og sykkelveger for å bedre på forholdene.

— Dersom forholdene var bedre, ville fler sykle. Neste fire av ti yrkesaktive ville i så fall sykle mer til arbeid, mens hver tredje ville bruke sykkelen mer til innkjøp.

— Sykkelbestanden øker jevnt.

Det er omlag to millioner enheter i dag.

— Menn sykler gjennomgående mer enn kvinner.

— Blant menn brukes sykkelen mest til trim/rekreasjon. Blant kvinner ved innkjøp/ærend.

— Ni av ti elever/studenter bruker sykkel.

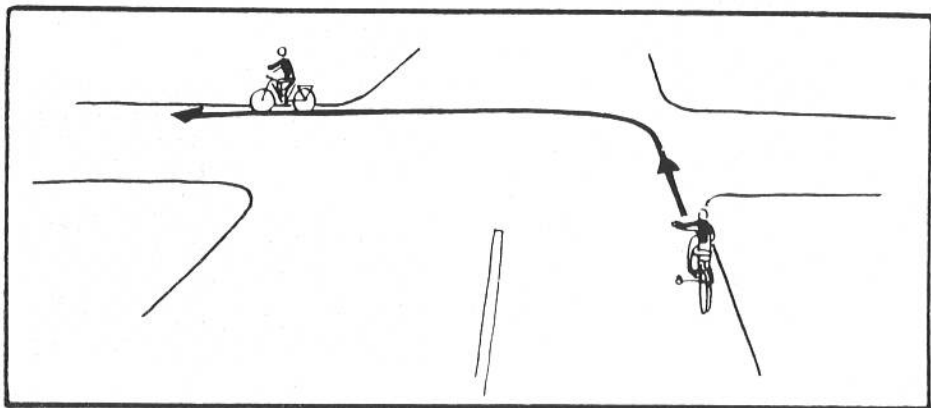
— Sykkelbruken varierer med bostruktur og klima.

— Sykling på fortau er blitt mer vanlig. Kvinner gjør dette oftere enn menn, og flere yngre enn eldre gjør det.

— Syklistene later til å ha problemer med «stor venstresving». Det synes relativt lite kjent at den er obligatorisk.

— Svært få syklistene kjører ofte mot rødt lys (ca. 3 prosent), mens 11 prosent oppgir at de gjør det av og til.

Undersøkelsen ble gjennomført ved hjelp av intervjuer over hele landet. Interesserte kan få undersøkelsen ved å henvende seg til bibliotek-tjenesten på vegkontoret.



«Stor venstresving». Etter de nye trafikreglene er det slik syklistene skal utføre en sving til venstre.

Masseutskifting med dynamitt

Av Ole Handeland

Distriktlaboratoriet har i høst drevet praktiske forsøk med å skifte ut masser ved hjelp av dynamitt. Forsøkene fant sted på fylkesveg 223, like sør for Bryne.

Fylkesvegen ligger delvis på en temmelig dyp myr, og hadde sunket såpass at asfalten var blitt delvis ødelagt. I stedet for å grave bort vegkroppen, fjerne myrjord og legge ny vegmasse på plass, ble det besluttet å forsøke og sprengne i myrjorda. Etter teorien skulle da myrjord fortrenkes ut til siden, slik at den ble erstattet av vegmasse. Dermed skulle bæreevnen forbedres.

På begge sider av vegen ble det gravd en dyp grøft, ladehull ble boret for dynamitten, ny masse ble lagt oppå vegbanen for å gi ekstra belastning på myrjorda — og så smalt det.

Vi som var til stede ved første sprenging, syntes det hele så litt puslete ut — for øyet så det ikke ut som om vegen hadde sunket stort. Men ved målinger viste det seg at massene hadde satt seg med en meter. Neste gang ble ladningen økt. Resultatet var også bedre — ca. 1,80 m. Den tredje strekningen var dypere, i tillegg kunne labfolkene utnytte de erfaringene som var vunnet ved to forsøk. Resultatet var også oppløftende, vegbanen sank 2,30 m.

— Vi håper at vegen nå skal ligge på fast grunn, sier Magne Iversen på laboratoriet. Vi ventet i og for seg også at resultatene skulle bli bedre for hver strekning, i det myrdybden ble større for hver gang. Dessuten vant vi verdifull erfaring. Resultatene er så-

pass lovende at vi bør fortsette å bruke metoden andre steder. Det er nemlig ingen tvil om at vi kan spare mange penger i forhold til å bruke grave-maskin.



Magne Bjelland og Leiv Høye borer hull til sprengladningen.

Foto: Magne Iversen.



Slik så det ut før sprengingen.....

Foto: Magne Iversen



.....Og slik så det ut etter. Legg merke til at vegen har sunket betraktelig.

Foto: Magne Iversen

Gode forslag

Forslagsnemda har hatt forhandlingsmøte og behandlet 7 forslag.

Hydraulisk vribart snørydings-skjær, v/Sigurd Vågane

Forslagsnemda er kjent med at hydraulisk vribart skjær i dag nyttes på våre lasebiler og hjulshovler. Nyheten ved forslaget er konstruksjonen for innfeste på lasteapparatet til en middelsstor hjultraktor. Det bygger lite ut fra feste-punktet på maskinen.

Forslaget premieres med kr 600,-

Asfalt og oljegrusskjær montert på gravemaskin, v/Sigurd Vågane

Oppmuntringspremie.

Endring for skjema for verkstedsordre, blankett 330,

v/Einar Sveta

Oppmuntringspremie

Nedføring av boltefeste ved montering av skiltfundament, v/Asbjørn Wiik

Utstyret sparer skiltfundamentene for skader, samtidig som arbeidet blir raskere og bedre utført.

Forslaget premieres med kr 400,-.

Plassering og montering av skilt 313 «Busstopp», v/Asbjørn Wiik

Plasseringen av skiltet er meget god og hindrer ramp i å ødelegge det. Ved montering nyttes skiltfundamenter. Det kan derfor bare settes opp ved leskur i betong, men ved små endringer kan det også nyttes på andre typer leskur.

Forslaget premieres med kr 400,-

Endring av rubrikker på blankett nr 221, ABC for registreringsmeldinger, v/Eilev Apenes Oppmuntringspremie

Endring av postgiroblankett for innbetaling av omregistreringsavgift, v/Haakon B. Nielsen

Forslaget kan være aktuelt ved alle innbetalinger hvor kvittering for innbetalt beløp nyttes for videre behandling av saker.

Forslaget premieres med kr 400,-.

I FÅ ORD

Reflekterende kjennemerker

Nummerskiltene på kjøretøyer skal bli reflekterende. Kjennemerker som produseres etter 1. april 1982 skal være utstyrt med reflekterende folie.

Forsøpling

Vegdirektoratet mener at de vegfarende er blitt flinkere til å rydde etter seg på rasteplassene. Det har vært en merkbar mindre forsøpling i sommer.

Misbruk av søppelstativ og containere er likevel et problem. Hytteeiere og fastboende lar vegvesenet utføre renovasjonen for seg. Enkelte legger de utroligste ting etter seg; både kadavre av selvdøde kyr og kasserte varmtvannsberedere er blitt funnet på rasteplassene.

Vegkontoret i Akershus

Flyttet til Helsfyr i Oslo 12. oktober. Vegkontoret ligger nå som nærmeste nabo til Vegdirektoratet. Nytt telefonnummer: (02) 66 40 00.

HALLINGKASTET 1981

Av Torhild Rypestøl

Ka'nauå då —
når me' reiste fra «byen»
som låg onna skyen
Ka'nauå då —
når me' kom te' Gol
i sol
Å — du skrekk — og du gru
me' sko' te' Hallingkastet, vett du.
Mil itte mil
någen tog buss — og någen tog bil
men samma søren
me' kom fram te' døren
alligavel
te' Pers Hotell.
Eg innrømme — eg
at nervene rørte uroligt på seg
då me' entra banen fredagskvelden
for å bli med i håndballkarusellen
Me' jenter va' fysst i ilden
men — korr va' det blitt av
«gullbasillen»?
Gubba — så me' «totla» i starten
fekk liksom ikkje opp farten
Nervene får ta skylden — lell
men — alligavel!
Me' spelte brukbart på «tampen»
så me' vant kampen.
«Guttene» «totla» og — vant,
ikkje sant? Lørdag morgen sko'
du sitt' oss
men — me' gjekk på banen for å
sloss
kl. 08.00 sko' kampen gå —
og då så (gjesp!)
Me' vant den og
selvom det va' «sabla» få —
på tribunen og så.
Så va' det herrene — då
kom de' te' å vinna — de og?
Ja, ja — og atter ja
så va' me' i semifinalen, da
Men vett dokker ka'?
ja, det vett dokker visst

og det e' jo litt trist —
for me' tapte me' damene då'
mens de brølte «heia Sogn» på
«store stå»
— litt øvegidde va' me' — ittepå!
Men «guttene» kan spela
håndball, forståss
de spelte — og sloss
i finalen
og vant pokalen
For å få «reservert» bord
tok «Guttene» «GULL» som i fjor.
Nå har me' to napp hver i pokalen
så neste år satse me' begge
på finalen
Det viktigste e' ikkje å vinne,
sies det
vel — me' får se — me' får se
ingen tvil om det
Me' har jo to brukbare lag —
og . . . «de' e' 'kje greit
å vera fogl i dag»



Hallingkast-vinnere for andre år på rad
Foto: Willy Bakken.

Strategi C:

Sikrere sentrum i Sokndal

Av Ole Handeland

Fylkesveg 33 gjennom Hauge i Sokndal kommune skal bli sikrere å ferdes etter de planene som ble lagt fram for befolkningen i slutten av oktober. Vi har dermed presentert det første Strategi C — prosjektet for publikum her i fylket.

Planen omfatter en 600 meter lang strekning av fv. 33 fra Haugekrossen til vegskillet Rekefjord/Sokndalsstrand. Langs vegen ligger forretninger, boliger og forsamlingshus. Det er mye gjennomgangstrafikk til og fra Rekefjord og Sokndalsstrand.

Planen ble svært godt mottatt, så mye tør vi si uten å ta munnen for full. Den største innvendingen var faktisk at den ikke omfattet større deler av sentrum.

Trafikkteknisk seksjon mener strekningen er nærmest ideell som prøveområde for Strategi C. Målsettingen med arbeidet er blant annet å redusere hastigheten i området til 30 km./t. Det blir gjort ved å anlegge humper i vegbanen og opphøye gangfelt, med 50 til 75 meters mellomrom. Planen forutsetter at all parkering langs vegen skal vekk, og det skal opparbeide parkeringsplass utenom området for å erstatte de tapte plassene. I begge ender av området skal det anlegges såkalte rumlefelt, slik at bilførerene blir gjort oppmerksomme på at de kjører inn i et «spesielt» område.

— Desverre er det ikke så ofte vi møter så positiv holdning til en ny plan, sier Torvald Kåre Lone, som sammen med Gudmund Styrteit fra

Asplan og Svein Nyback Nilsen fra Trafikkteknisk seksjon presenterte planen for de omlag 30 fremøtte.

— Vi kunne ønsket større deltakelse på et slikt møte. På den annen side er det kanskje også et uttrykk for at folk ser det positive i planen.

— Hvor mye vil prosjektet koste?

— De foreløpige overslagene lyder på omlag 500 000 kroner. Det kan komme til å bli noe dyrere, men i alle fall er dette et rimelig prosjekt.

I FÅ ORD

Kjørelys om dagen

Vegdirektoratet vil foreløpig ikke påby bruk av kjørelys om dagen. Det heter at direktoratet vil vente på en bedre dokumentert begrunnelse for å innføre et slikt påbud.

Redde foreldre

Mer enn 60 prosent av foreldrene er redde for barna sine på skolevegen viser en undersøkelse som er foretatt i forbindelse med Aksjon Skoleveg. De fleste mener skolevegen er farlig fordi den er smal og uoversiktlig, mangler fortau og sikre kryssingspunkter. Foreldrene ønsker seg først og fremst gang- og sykkelveger.

Sommertid

Sommertid er for lengst over for i år, men om ikke så altfor lenge er det tid for å stille klokken om på ny. Overingeniør Henrik Hvorlef i Vegdirektoratet har funnet ut at sommertiden redder menneskeliv i trafikken. Hvorlef sier at dersom vi hadde sommertid hele året, kunne vi oppnå en reduksjon i antall ulykker med personskaade på ca. 80 hvert år, og det ville bli 10 — 15 færre dødsulykker på landsbasis.

VEGVESENETS ANSETTELSES- OG REKRUTTERINGSPOLITIKK

Av Chester Danielsen

Vegsjefen holdt foredrag om dette tema på vegsjefenes temamøte om vegvesenets personalpolitikk i slutten av oktober i år. Vi gjengir her foredraget i en lett omarbeidet form.

Mitt bidrag til dagens drøfting/vurdering av vegvesenets framtidige personalpolitikk på bakgrunn av den nåværende personalsituasjonen vil være å sveipe over flest mulig spørsmål og problemstillinger, stille diagnose og legge opp til en forhåpentlig fruktbar diskusjon.

Jeg vil ta opp følgende spørsmål:

— Har vegvesenet i dag en tilfredsstillende ansettelses- og rekrutteringspolitikk?

— Hva er eventuelt galt?

— Hvilke målsettinger har vi for vår personalpolitikk?

— Hva kan vi gjøre for å nå disse målsettingene?

Til slutt vil jeg liste opp en del punkter som det kan være interessant å diskutere videre — og da helst med sikte på å finne løsninger, tiltak og virkemidler, både på kort og lang sikt.

Er dagens rekrutterings- og tilsetningspolitikk tilfredsstillende?

Jeg tror knapt noen kan gi et utvetydig svar — verken ja eller nei — på spørsmålet. Og det skyldes at vi vet for lite.

Vi vet f.eks. ikke om vi har et riktig antall ansatte (jeg har følelsen av at det nærmest er et partipolitisk spørsmål). Vi vet heller ikke hva som

er (objektivt sett) riktig kompetanseprofil for etaten, f. eks. forholdet sivilingeniører/ingeniører.

Hva med aldersfordelingen?

Der vet vi i alle fall noe. Vi vet at den er skeiv og at den er feil. Gjennomsnittsalderen på vegsjefene er f. eks. 55 år, det er kanskje ikke så verst. Problemet er at spredningen i alder er for liten — neste år er det vel bare to — tre vegsjefer som er over 60 år.

Alt i alt er det vel ting som taler for at vi har hatt en utilfredsstillende ansettelses- og rekrutteringspolitikk. Kanskje det til og med er riktigere å si at vi hittil ikke har hatt en bevisst og målrettet politikk i det hele tatt.

Hva er det som er galt?

Med dette spørsmålet mener jeg å rette søkelyset mot spørsmålet som: Hvorfor slutter folk i vegvesenet, hvorfor får vi ikke gode nok og mange nok søkere til mange av våre stillinger, osv? Først noen tall for å illustrere det noe spesielle problem med at folk i høyere stillinger og med praksis slutter hos oss.

I årene 1979 og 1980 var det, etter de opplysninger jeg har fått, bare en person hvert år med lønn tilsvarende lønnstrinn 21 eller mer, som sluttet hos oss i Rogaland.

Hittil i 1981 har vi mistet 9 ansatte i ledende stillinger (over 1-trinn 21). Disse 9 hadde tilsammen nærmere 80 års praksis i vegvesenet.

Vi lurar oss selv hvis vi tror at det bare er lønnsforholdene som er skyld i disse problemer.

Våre slutt-intervju viser nok at de

spiller en stor rolle, men slett ikke hele rollen.

Andre forhold som vi selv er ansvarlige for, og som vi selv kanskje kan gjøre noe med, spiller også inn.

La meg nevne noen:

— Vi har vært for lite flinke til å utvikle vårt personale/ved å tilby dem utfordrende og utviklende oppgaver. En overing. hos oss med 12 års praksis oppgav manglende utfordringer og faglig stagnasjon som en årsak til at han sluttet.

— Vi har alt for lenge stolt på at arbeidet i vegvesenet i seg selv er så variert, utfordrende og statuspreget at de ansatte etter hvert- mer eller mindre automatisk- ville finne sin hylle hvor de ville trives, — på samme måte som vi selv har gjort det.

— Vi har for lenge regnet med at alle ansatte er like engasjert i vegvesenet som vi selv, uansett oppgaver og uansett stilling.

— Vi har for lenge sett bort fra, eller nektet å akseptere at

— vegvesenet ikke lenger gir høy status. Jeg føler at vegvesenet er i ferd med å bli annenrangs eller tredjerangs i mange kretser, både faglig og sosialt

— vegvesenet i dag tilbyr dårlige karrieremuligheter for høyere utdannet arbeidskraft. Det gjelder alle typer utdannelse, —økonomer, jurister, jordskiftefolk, sivilingeniører.

— arbeidskraft med høyere utdanning på den ene side er blitt **mindre** mindre mobil rent geogtatisk, (flytter ikke så lett på seg), på den annen side **mer** mobil når det gjelder skifte av arbeidsplass innen samme geografiske område. Vegvesenet er blitt mer konkurranseutsatt, og karriere i vegvesenet gjennom å flytte på seg er blitt mindre interessant

— lojalitetsbåndene til vegvesenet

er blitt adskillig svakere enn de var før.

Vi opplever til vår forbauselse at ansatte med opptil 20 års praksis bare har små motforstillinger mot å slutte hos oss.

Hvilke målsettinger har vi for vår personalpolitikk?

Etter vegvesenets Grunnlag og Hovedmål skal vi føre en rekrutteringspolitikk «som sikrer en mest mulig riktig bemanning i forhold til arbeidsoppgaver og ansvar». Vi har etter det samme dokument-også som målsetting at «alle ansatte skal kunne kvalifisere seg til ulike oppgaver og utvikle seg i arbeidet».

La meg på egne vegne tilføye at vi vel også ønsker en stabil og lojal stab, som kan identifisere seg med vegetaten, og føle stolthet over å tilhøre den.

I denne forbindelse bør vi vel også størst mulig tilfredstillelse av de såkalte psykologiske jobbkrav hos våre ansatte være en uuttalt målsetning for vår personalpolitikk:

- innhold i jobben
- lære noe i jobben
- kunne treffe beslutninger
- anseelse
- sammenheng mellom arbeidet og omverdenen
- ønskverdig framtid

Statens Vegvesen skulle utgjøre vårt lands fremste teknisk/faglige miljø innen områdene vegtrafikk, vegtransport, vegplanlegging, vegbygging, bru- og tunnelbygging, vegvedlikehold. Det burde være en målsetting for vår rekrutteringspolitikk å trekke til oss, videreutvikle og ikke minst beholde landets fremste ekspertise på disse områdene.

Hva kan vi gjøre?

Først noen ord om lønnsbetingelser og lønnspolitikk — nærmest for å slå fast hvor lite vi som etat kan gjøre, i det minste for de regulativlønne.

Det er med et visst vemod jeg konstaterer dette. Vi har nemlig stort sett fått tilfredsstillende lønnsforhold innen den gruppen vegvesenet har hatt anledning til å drive en selvstendig lønnspolitikk overfor — de overenskomstlønne. Der er det i hvert fall ro om lønns spørsmålet, og vi har ikke problemer med å rekruttere landets beste arbeidskraft til denne gruppen. Det er innen denne gruppen vi finner vegvesenets elitegruppe, dersom vi skal lete etter noen.

Selv om vegvesenet har liten innflytelse på lønnsforholdene for de regulativlønne, må vi selvfølgelig søke å **påvirke** de organer som virkelig bestemmer, og da i første rekke politiske organer, FAD og de sentrale personalorganisasjonene.

Vegdirektørens brev til FAD og Samferdselsdepartementet av 1. september d.å. er et godt eksempel på hva jeg oppfatter som en god ivaretagelse av nettopp denne oppgaven.

Vi vegsjefer og ledere i nær sagt alle skikt i vegvesenet har et **personlig** arbeidsgiveransvar som setter krav til oss, og som vi desverre har altfor lett for å forsømme.

En side av dette ansvaret er kontroll og oppfølgingssiden. Det at vi setter krav til arbeidsinnsats og utførelse, og at vi engasjerer oss i å følge opp resultatene, gi rettledning, ris og ros er en viktig del av vår oppgave som arbeidsgiver.

En annen side av arbeidsgiveransvaret, som kanskje gjelder spesielt for oss vegsjefer, er koordineringsansvaret på tvers av avdelingene og på tvers av stillingskategorier. Vi vil

ofte stå temmelig alene om dette ansvaret i kampen mellom avdelingene om personalressursene. Det er sikkert flere enn jeg som har følt motstanden når vi har forsøkt å flytte på folk, - ikke minst fra vedkommende avdelingsledere. Kanskje avdelings- og sekajonsledere har for mye de skulle ha sagt m.h.t. disponering av arbeidskraften. Kanskje både vi og våre medarbeidere bør begynne å ta alvorlig den passus i instruksen for vegadministrasjonen som sier at «...vegsjefen treffer bestemmelser om ved hvilken avdeling hver enkelt medarbeider til enhver tid skal tjenestegjøre og foretar omplussinger etter behov, —dersom ikke spesielle ansettelsesregler er til hinder for det».

Noen ord om Medbestemmelse-savtalen, som selvfølgelig har stor innflytelse på våre ansettelses- og rekrutteringspolitikk. Jeg antar at vi etter hvert må finne fram til samarbeidsformer og prosedyrer som ikke hindrer nødvendige organisasjons- og personal- endringer. Jeg har somme tider følelsen av å være handlingslammet, og handlingslammelse er verken ledere eller organisasjoner interessert i. Forøvrig vil nok personalorganisasjonene få stadig større innflytelse på vår personalpolitikk, og dette vil vel føre til at vi etter hvert må legge større vekt på slik ting som interne opprykk, sikre arbeidsplasser og ansiennitet.

Vegsjefenes vesentligste bidrag til vegvesenets rekrutteringspolitikk, her satt noe på spissen, — har hittil vært å foreslå og å argumentere for flest mulige stillinger. Det har vi gjort i forbindelse med årsbudsjettet, programnotat, vegplanarbeidet, og ikke minst i forbindelse med store, omfattende utredninger om vår organisasjon.

Vi er tildelt denne rollen i systemet, og systemet gir oss ingen motivasjon for å handle annerledes. Det hittil ikke kostet oss noe å få flere stillinger og vi merker ikke at det går ut over andre oppgaver.

Etter min mening bør vi alle arbeide for å få slutt på denne noe uverdige rollefordelingen. Vegsjefene bør som andre arbeidsgivere gjøres ansvarlige også økonomisk for de stillinger de foreslår. Vi bør kunne se vår stillingsstruktur, antall stillinger osv. i en økonomisk sammenheng. Her øyner jeg en oppgave for Vegdirektoratet med å prøve å få endret ytre rammebetingelser, og for Arbeidsdelingsutvalget, som bør se nærmere på systemet med stillingsbudsjetteringen og selvstendig økonomiske enheter ute i fylkene.

Vi har allerede fått henstillinger fra Vegdirektoratet om at vi ved alle vakanser bør ta vedkommende stilling opp til grundig vurdering. Har vi bruk for stillingen? Bør den ledige stillingen overføres til en annen seksjon/avdeling, -er det andre stillingskategorier vi har mer bruk for enn den som er blitt ledig, osv.?

Dette er vel og bra. Denne type stillingsvurdering vil imidlertid alltid bli mer eller mindre tilfeldig og vi kan være temmelig sikre på at det ikke vil være på de steder behovet er størst at innsatsen vil bli satt inn. Det finnes ikke plan i systemet.

Personalplanlegging

Her kommer spørsmålet om en systematisk **personalplanlegging** inn i bildet.

I Rogaland har vi i år startet opp et personalplanleggingsprosjekt som omfatter hele vårt personale og hele vegkontorets administrasjon. Jeg skal ikke her redegjøre nærmere for

prosjektet som sådan — men jeg vil gjerne liste opp endel spørsmål som vi håper prosjektet skal kunne gi oss et bedre grunnlag for å svare på.

1. Hva er det minimale antall ansatte, fordelt etter kvalifikasjoner og alder, som er nødvendig for å nå vegkontorets planlagte mål?

2. Hva er den best mulig sammensetning av personalet med hensyn til alder, kjønn formell utdanning, praksis og ambisjonsnivå?

3. Hvordan kan vi på best mulig måte fordele de nyansatte til de avdelinger som måtte passe best for dem og for vegvesenet?

4. Hvordan bør personalet rekrutteres og utvelges for at vi skal få en best mulig medarbeiderstab?

5. Hvordan bør medarbeidernes karriereplaner utarbeides, bekjentgjøres og realiseres?

6. Hvordan skal de eksisterende oppgaver grupperes best mulig i jobben slik at både medarbeidernes trivsel og organisasjonens effektivitet blir tilgodesett (jobbutvidelse)?

7. Hvordan kan vi best mulig utvikle et arbeidsmiljø slik at den enkelte medarbeider blir motivert til å gjøre et godt arbeid, og til å utvikle seg til sin egen og bedriftens fordel?

8. Hvordan skal vi til enhver tid klare å få medarbeidere riktig plass til riktig tid og til riktig lønn?

Innbefattet i denne rekken av spørsmål ligger ulike problemstillinger, som vårt behov for sivilingeniører, forholdet mellom sivilingeniører og ingeniører, karrieremuligheter for ingeniører, og kanskje også andre mer ømtålelige spørsmål som vi har diskutert i en årrekke uten å finne svar.

Som etat og som arbeidsgivere bør vi være interessert i størst mulig utvalg av kandidater til alle ledige stillinger. Det betyr at vi bør legges oss på en ansettelsespolitikk er alle kvalifikasjonskrav blir vurdert, og der f. eks. mangel på formell utdanning ikke hindrer at den best kvalifiserte søker får stillingen. Det betyr også at vi ikke bør være altfor bundne av ansiennitetshensyn.

Gjennom en slik åpen ansettelsespolitikk vil vi kunne gi alle grupper ansatte rimelige karrieremuligheter. Dette vil kunne gå ut over en «sikker» arbeidsplass i form av automatiske opprykk. I en åpen etat som vegvesenet er, og der våre ansatte fritt kan søke jobber utenfor etaten i konkurranse med andre, synes ikke jeg at de ansatte uten videre har krav på automatisk opprykk uten noen form for intern vurdering og konkurranse.

Videre arbeid

Jeg vil avslutte med å liste opp en del punkter som vi bør arbeide videre med:

Vegdirektoratets stillingsfullmakter

Rådgivende ledergruppe bør behandle retningslinjer for bruk av Vegdirektoratets stillingsfullmakter. Vegsjefene bør holdes løpende orientert om rammebetingelser osv.

Innføring av personalbudsjett, økonomisk ansvar for stillinger, overenskomst, lønn osv.

Dette er en sak for både Rådgivende ledergruppe og Arbeidsdelingsutvalget.

Personalplanleggings prosjekter.

Bør vi sette i gang planleggingspro-

sjekter for hele etaten? Kan vi lage egne planer for enkelte stillingskategorier (siv.ing.)? Vegdirektoratet bør lage retningslinjer, mønstre, opplegg, kontakte event. konsulenter m. v.

Medarbeidersamtaler

Vi bør vurdere om vegvesenet kan ha felles mønstre, felles skjemarutiner?

Utvikling av personale

Vi bør i framtiden legge vesentlig større vekt enn hittil på å gi personalet utviklingsmuligheter. Det kan bl.a. gjøre ved:

Større adgang til utdanningspermisjon med lønn

Bevilge vesentlig mer til eksterne kurs

Utarbeide individuelle utviklingsplaner

Økt informasjonsvirksomhet med spesiell adresse til potensielle søkere til vegvesenet.

Rekrutteringsinformasjonen er ikke behandlet i INFO-utvalgets instilling. Vi bør lage opplegg for presentasjon av vegvesenet overfor Yrkeskoler, ingeniørhøyskoler, høyskoler, forskningsinstitusjoner, distrikthøyskoler.

Opprustning og oppvurdering av vegvesenets innsats innen forskning og utvikling.

Det er etter min mening et vesentlig virkemiddel for å styrke vegvesenets rennome utad og å tilby våre ansatte nye utfordringer. Vi bør overveie å desentralisere vår FOU virksomhet med sikte på å gi utfordrende oppgaver til våre ansatte og trekke til oss ekspertise utanfra. Kontakten med

utlandet og andre forskningsmiljø dyrkes og styrkes.

Utadrettet virksomhet

Vegvesenet bør være mer aktive i utadrettet virksomhet og sørge for å få sine ansatte med i flest mulig typer utvalg.

Vi bør ha en bevisst politikk på dette område, og bl.a. søke å spre deltagelse på flest mulig.

Vi bør gå inn for en oppmyking

av hele vår holdning til spørsmål som formell utdanning, ansennitet, kvalifikasjonskrav osv. Dette er og mål som bør drøftes med bl.a. persona-

lorganisasjonene med sikte på en mulig felles holdning.

Det bilde som utenforstående gjør seg av vegvesenet er av avgjørende betydning for hvilke typer mennesker som søker seg til etaten. Det må være en betydningsfull oppgave både for Vegdirektoratet og for oss ute i distriktene å gjøre vegvesenet til en attraktiv etat å arbeide i. Det gjør vi ikke ved til stadighet å snakke om gullalderen som nå er forbi. Det vi nå må prøve å formidle er vår opplevelse av at vegvesenet er en utfordrende og interessant etat å arbeide i, og en etat gir store muligheter for personlig utvikling og selvstendig ansvar.

Bremselys

Vegdirektoratet mener at de nye bremselysene som monteres i bakvinduet øker trafikksikkerheten. På-

kjørsel bakfra er en ulykkestype som forekommer hyppig, og direktoratet mener lysene kan være med på å få dette ulykkestallet ned.



Vegdirektoratet mener ekstra bremselys i bakruten forbedrer trafikksikkerheten.

Foto: Vegdirektoratet

MEDBESTEMMELSESAVTALEN

Det er kommet en del tilføyelser for vegvesenet i avtalen om medbestemmelse, punkt 2. 3. 5 — informasjon. Vi har tidligere (Rygjavegen nr. 2/81, side 33 — 34) informert om hele avtalen, det endrede punkt i avtalen har nå fått dette innholdet:

2.3.5. Informasjon

2.3.5.1. Arbeidsgiveren plikter å gi tillitsvalgte som kommer inn under denne avtalen i henhold til 2.3.2. informasjon om:

- regnskap og økonomi
- påtenkte prosjekter
- pågående planlegging
- vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de tilsatte
- nytilsettinger.

2.3.5.2. Arbeidsgiver skal uoppfordret gi informasjon på et så tidlig tidspunkt som mulig under administrasjonens behandling av sakene, slik at de tilsattes muligheter til medbestemmelse blir reelt i de forskjellige faser av behandlingen.

TILFØYELSE FOR STATENS VEGVESEN

Partene er innforstått med at informasjon som berører de ansatte, skal gis uoppfordret og så tidlig som mulig på alle nivåer i virksomheten og at dette er av særlig betydning i forbindelse med planer om omorganiseringer, rasjonalisering, innføring av EDB og andre former for ny teknologi

Etter pkt. 2.3.5.5. kan informasjon gis skriftlig eller myntlig. Med skriftlig informasjon forstås i denne forbindelse at de tillitsvalgte regelmessig blir tilsendt årsmelding, be-

driftsavis, rundskriv og meldinger, og eventuelle referater fra faste fagsjefmøter og avdelingsledermøter.

Muntlig informasjon skal gis i møter med de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som saken gjelder. Møter skal holdes når en av partene krever det. Vanligvis settes opp et kort referat fra slike møter.

2.3.5.3. De tillitsvalgte skal på ethvert tidspunkt ha adgang til å gjøre seg kjent med de dokumenter som har betydning for de aktuelle saker.

2.3.5.4. Informasjon bør gis i en lett-fattelig form uten unødig bruk av tekniske spesialuttrykk. Er saken komplisert, eller forutsetter den en spesiell teknisk innsikt, bør arbeidsgiveren sørge for at arbeidstakernes representanter får en hensiktsmessig faglig innføring.

2.3.5.5. Informasjon kan gis i møter eller skriftlig. Nærmere retningslinjer om hvordan og når informasjon skal gis, fastsettes ved særavtaler i den enkelte virksomhet.

TILFØYELSE FOR STATENS VEGVESEN GENERELT FOR STATENS VEGVESEN

Gjelder saken generelt for Statens vegvesen gir vegdirektøren — eller den han bemyndiger — informasjon til de tillitsvalgte oppnevnt av de fagforbund som organiserer tilsatte i Statens vegvesen.

Felles infoasjonsmøter med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Statens vegvesen bør holdes minst 2 ganger i året. -Årets første møte bør holdes i 1 kvartal. Her skal det bl.a. gis informasjon om

vedtatt budsjett for inneværende år og foregående års regnskap, samt om større påtenkte prosjekter og forestående arbeidsoppgaver.

— Årets andre møte bør holdes i 3. kvartal. Her gis informasjon om Samferdselsdepartementets og Finansdepartementets behandling av vegvesenets budsjettforslag, regnskapsstiasjon etter første halvår og status for større arbeidsoppgaver, samt mulig informasjon om kommende budsjett.

Infomasjon om administrative vedtak av betydning for alle tilsatte i Statens vegvesen skal gis i fellesmøte så tidlig som mulig, slik at de tilsattes medbestemmelse kan bli reell i de etterfølgende faser av saksbehandlingen.

I VEGDIREKTORATET

Gjelder saken Vegdirektoratet som helhet gir vegdirektøren — eller den han bemyndiger — informasjon til de tillitsvalgte for de lokale fagforeninger i direktoratet.

Felles informasjonsmøte med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Vegdiektoratet holdes etter nærmere avtale mellom partene, - dog minst 2 ganger i året. Møtene holdes slik at informasjon blir gitt så tidlig som mulig om budsjett — og regnskapssituasjonen, om hovedtrekkene i direktoratets arbeidsplaner for større saker og om administrative vedtak av betydning for alle tilsatte i Vegdirektoratet.

Informasjon om nytilsetninger i Vegdirektoratet gis ved at de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som nytilsettingene gjelder, får tilsendt kopier av tilsettingsprotokollene.

Gjelder saken en bestemt avdeling/kontor gis muntlig informasjon av avdeligens/kontorets leder

— eller den han bemyndiger. Hvis det finnes hensiktsmessig, og de tillitsvalgte ønsker det, kan det avtales at informasjon skal gis i felles informasjonsmøter med samtlige tilsatte på vedkommende avdeling/kontor og i nærvær av de tillitsvalgte.

I FYLKENE

Gjelder saken generelt for hele fylket gir vegsjefen — eller den han bemyndiger — informasjon til de tillitsvalgte for de lokale fagforeninger i fylket.

Felles informasjonsmøte med de tillitsvalgte for samtlige tjenestemannsgrupper i Statens vegvesen i fylket holdes etter nærmere avtale mellom partene — dog minst 2 ganger i året. Møtene holdes slik at det tidligst mulig kan gis informasjon om vedtatt budsjett for inneværende år, er foregående års regnskap samt større forestående arbeidsoppgaver. Det samme gjelder informasjon om administrative vedtak av betydning for de tilsatte.

Partene vil i denne forbindelse særlig peke på betydningen av tidligst mulig informasjon om budsjetttrammer og budsjettdirektiver, slik at de tilsattes medbestemmelse kan bli reell under de etterfølgende drøftinger om fylkets budsjettforslag.

Informasjon om nytilsetninger gis ved at kopi av tilsettingsprotokollen sendes fra vegkontoret til de tillitsvalgte for den eller de tjenestemannsgrupper som nytilsettingene gjelder. Dette gjelder også om tilsettingene er foretatt i det sentrale tilsettingsråd.

Gjelder saken en bestemt avdeling gis informasjon av avdelingens leder eller den han/hun bemyndiger.

Informasjon om saker som i det vesentlige berører avdelingens underliggende enheter ved vegkontoret, i

biltilsynet og ute i driften, gis distrikts/områdevis eller på de enkelte arbeidsplasser — alt etter sakens art og omfang. Lederne for de underliggende enheter er ansvarlig for at informasjon blir gitt.

Muntlig informasjon om saker som gjelder en enkelt enhet kan — hvis enhetens størrelse gjør det naturlig og hensiktsmessig, og de tillitsvalgte ønsker det, gis i fellesmøter med samtlige av tilsatte i enheten og i nærvær av de tillitsvalgte.

2.3.5.6. Ved informasjonsopplegg i saker av stor betydning for de tilsatte, f.eks. i forbindelse med rasjonalisering, organisasjonsendringer m.v. har ledelsen et spesielt ansvar for at alle tilsatte blir særlig godt orientert. Slike orienteringer planlegges sammen med de tillitsvalgte.

TILFØYELSE FOR STATENS VEGVESEN .

Partene er enige om at det særlig er av betydning at samtlige tilsatte blir informert direkte om rasjonaliseringstiltak og organisasjonsendringer m.v. som vil medføre inndragning av stillinger, endrede arbeidsoppgaver og/ eller geografisk flytting.

Slik informasjon planlegges sammen med de tillitsvalgte. Avtales informasjonen gitt muntlig, skal møte avvikles i arbeidstiden.

2.3.5.7. I særavtalen fastsettes hvilken utstrekning organisasjonene skal ha adgang til å nytte virksomhetens kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til medlemmene om saker som går inn under denne avtalen.

TILFØYELSE FOR STATENS VEGVESEN

Partene er enige om at organisasjonene har adgang til å nytte administrasjonenes kontortekniske utstyr og interne distribusjonskanaler i forbindelse med informasjon til sine medlemmer om saker som går inn under om medbestemmelse.

2.3.5.8. Organisasjonene plikter på sin side å gi virksomhetens ledelse informasjon om saker som behandles i organisasjonene og som det er av betydning for ledelsen å få informasjon om på samme måte som bestemt foran 2.3.5.5.

TILFØYELSE FOR STATENS VEGVESEN

Partene er enige om at ledelsen i Vegdirektoratet og ved vegkontorene får tilsendt organisasjonenes beretninger, handlingsprogram, fagblad og andre dokumenter som gjelder saker som går inn under denne avtalen, f.eks. rundskriv til medlemmene o.l. Organisasjonene underretter ledelsen dersom det settes i gang utredningsarbeider som gjelder Statens vegvesen og som ikke har sammenheng med ordinære tarifforhandlinger eller interne organisasjonsspørsmål.

I FÅ ORD

1983

Dette året er utpekt som Nordisk trafikksikkerhetsår. Slagordet blir «Vi samarbeider i trafikken». Tanken om et nordisk trafikksikkerhetsår oppsto på et møte mellom de nordiske samferdselsministrene i København i vår.

Idrettslaget:

Vegvesenet i særklasse.

Rogalands Avis brukte faktisk denne overskriften etter at Vegvesenet I hadde sikret seg kretsmesterskapet i fotball, 1. divisjon. Laget vant så klart som 4-0 over Posten, Hauge-sund i kretsfinalen. Alle målene ble laget av Ernst Owe Strøm.

I-laget har en imponerende resultatliste å vise fram etter 11 seiere, en uavgjort kamp og bare to tap. Det er tredje år på rad laget vinner sin pulje.

For første gang klarte laget så også å vinne «seriefinalen» ved å slå Brannvakta 3-1. Dermed var neste post programmet kretsmesterskapet, som altså endte med en klar seier.

Vi er imidlertid ikke ferdig med mesterskapene. I-laget gikk også til topps i fotball-cupen i Sør Rogaland, for andre år på rad. I finalen vant laget 3-0 over Statoil.

Eneste skår i gleden må være at laget ikke kom til sluttspillet i veg-

cupen, for første gang siden dette arrangementet kom i gang. Sogn og Fjordane gikk videre etter kvalifiseringskampene, med bedre målfor-skjell enn Rogaland og Hordaland.

II-laget i fotball har hatt en jevnt bra sesong. Laget endte omtrent midt på tabellen i 5. divisjon, pulje A. Seks kamper ble vunnet, to endte uavgjort og seks med tap.

Håndball

Damene spilte sin første sesong i 1. divisjon, og endte på en fin andreplass etter å ha vunnet 10 kamper, tapt 2 og spilt uavgjort 2 ganger. Laget har forøvrig deltatt i flere turneringer, med hederlige resultater.

I-laget på herresiden spiller i tredje divisjon. Med litt mer flaks kunne det blitt opprykk til 2. div. To lag rykker opp, og Vegvesenet I ble nummer tre i sin pulje. Laget vant 7 seriekamper, en endte uavgjort og 4 med tap.

Det har lenge vært diskutert om det burde være to lag i håndball for



I — laget i fotball.

Foto: Harry Schanke

herrer. Forrige sesong ble det besluttet å melde på et II-lag til serien. Laget vant fire kamper og tapte ellve. Per Eikemo, som er oppmann for laget, skriver i årsrapporten om laget:... «II-laget er med på å gi et tilbud til oss som ikke er stjerner og dermed blir arbeidsplassen mer trivlig». Laget har fått god støtte fra damelaget når det har vært vanskelig å skaffe mannskap.

Orientering

O-gruppa har hatt en aktiv og god sesong. Trioen Agnar Åsheim, Torstein Rein-Larsen og Bjørn Alsaker vant kretsmeesterskapet i orientering for lag, mens Agnar Åsheim og Torstein Rein-Larsen vant KM-individuelt i sine klasser. Klubbmestrene i år ble Torstein Rein-Larsen i herreklassen og Berit Folgerø i dameklassen

Vegvesenet Nord

Idrettslaget fikk en «avlegger» i Haugesundsområdet i fjor. Nordgruppen meldte seg på i håndballserien, men ble desverre disket fordi de ikke greide å stille lag i to kamper.

Fotballaget har hatt stor framgang siden fjorårets sesong. Da ble de sist med ett poeng i fjerde divisjon, mens de i år kapret 13 poeng og endte på en femteplass.

Innsatspokal i år:

Disse har fått innsatspokal i år:
Fotball I: Odd Ragnar Fuglestad
Fotball II: Per Eikemo
Håndball herrer I: Olav Hauge
Håndball herrer II: Per Eikemo
Håndball damer: Gro Øksnevad
Innsatspokalen for idrettslaget:
Bjørn Alsaker



Laget som vant kretsmeesterskapet i orienteringsstafett. Fra venstre Torstein Rein-Larsen, Bjørn Alsaker og Agnar Aasheim.

KRYSSORD NR. 5/81

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13				14				15			
16				17			18			19	
20		21				22	23				24
	25						26		27		
28		29	30			31			32		33
34		35		36			37	38	39		
40			41		42	43	44	45		46	
47	48	49				50		51		52	53
54		55	56		57				58	59	
60				61		62	63		64	65	
66		67		68				69			

Olav H

Løsningen sendes: Ryggjavegen, Statens vegvesen, Postboks 197, 4001 STAVANGER innen utgangen av 1981.

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT

1. Virkemiddel
7. Plagg
11. Mål
13. Farge
14. Treg
15. Ligge på
16. K. navn
17. K. navn
18. M. navn
20. Naboer
21. Far
22. Blinker
25. Mål
26. Motorskipet
27. Preposisjon
28. Pund
29. Setter inn
34. M. navn (dansk)
35. Bruke
37. Klagesang
40. Onde
45. Artikkel
46. Stillhet
47. Ost
50. Dyr
52. Organisasjon
54. Alm. fork.
55. Kameratskap
59. Reklame (fork.)
60. Uskyldig
61. Pronomen
62. Anstalt
64. K. navn
66. Tidsrom
67. Uttalte
68. K. navn
69. Glad

LODDRETT

1. Eventyrfigur
2. Bilde
3. Politimann
4. Inngang
5. Alm. fork.
6. Single
7. Arbeide med tre

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
T	E	L	E	V	E	R	K	E	T	L	E	
13	E	B	U	N	O	E	A	L	O	R	I	G
16	L	A	N	O	N	E	K	I	R	E	R	E
L	N	D	R	E	I	E	R	U	K	E	R	
23	E	S	K	E	R	S	K	R	E	K	K	S
27	R	A	R	A	N	N	I	E	R	O	A	U
32	S	R	I	L	A	N	K	A	A	P	S	N
36	K	A	T	T	E	P	I	N	E	P	S	D
41	R	U	T	E	R	Å	T	T	E	B	E	L
46	I	N	N	T	I	L	T	I	E	I	N	E
52	T	G	Å	A	K	E	A	K	S	L	U	T
57	T	E	R	N	I	N	G	K	A	S	T	E

Vinnere:

1. premie: Åshild Moe, Sand vegstasjon, 4230 Sand
2. premie: Hjerdis Thostensen, Timoteivn. 16, 4000 Stavanger

Denne gang kom det inn 34 løsnings-

8. Bønn
9. På skistav
10. Gårdsrommet
11. Sølv
12. Ordner
17. Røyter
19. Sang
23. Si
24. Hyl
25. Gruppe
30. Omdømme
31. Oppdage
32. Vasket
33. Spansk elv
36. To (gmt. høytidelig)
38. Smile
39. Tak
41. Mesterskap
42. Eksisterer
43. Drue
44. Like
48. Reiser
49. Trykksak
51. Bil
53. Ro
56. K. navn
57. Retning
58. M. navn
60. Tidspunkt
63. Tone
65. Uttale

DA JERIKOS MURER FALT I BJØRHEIMSBYGD

Av Kristian Aspen

I overingeniør Riis tid som vegsjef sto vegvesenets ingeniørhytte i Bjørheimsbygd ferdig, og det hadde seg slik at ingeniørene reiste til Bjørheimsbygd for å invie den nye hytta.

Da de ankom hytta utpå lørdagskvelden kokte de kaffe og spiste. Etterpå begynte de å diskutere hva de skulle kalle hytta, men de kunne ikke bli enige om noe passende navn og omsider ble det så sent at de måtte legge seg.

Nettopp som de holdt på å sovne

lød plutselig et forferdelig brak, og i stillheten som fulgte kom det fra en av føyene:

« Der falt Jerikos murer ».

Da sa overingeniør Riis: « Jeriko skal hytta hete ».

De tilstedeværende karret seg ut av køyene og inn i stua, og der kunne alle se hva som hadde skjedd; hele peisen hadde rast sammen.

Det ble derpå under stor mubterhet enstemmig vedtatt at hytta skulle hete Jeriko, og slik ble det.

I FÅ ORD

Prøvekjennermerker

Biltilsynet i Rogaland vil forsøke prøvekjennemerker som festes til bilen med magnet så snart det blir aktuelt med innkjøp av nye kjennemerker eller utskifting. Prøvekjennermerkene festes nå til bilen med remmer.

Piggdekk I

Veglaboratoriet har gjennom forsøk funnet ut at en bil med piggdekk sliter bort 0,2- 0,5kg. asfalt for hver mil den kjører. Det betyr at gjennomsnittsbilisten hvert år sliter bortimot 200 kg. asfalt i løpet av en vinterseong.

Piggdekk II

Piggdekkslitasjen på norske veger koster samfunnet årlig omlag 100 millioner kroner.

Kjenner du forresten de begrensingene som gjelder ved bruk av piggdekk?

Det må ikke være mer enn 110 pigger i hvert dekk, de må i gjennomsnitt ikke stikke ut mer enn 1,2 millimeter fra dekket, den «lengste» piggen må ikke stikke ut mer enn 1,5 mm. og trykket hver pigg øver mot vegbanen må ikke overskride 20 kg.

Piggdekk III

Bladet Transportrevyen kan fortelle at det ikke bare er her i landet vi betaler dyrt for bruken av piggdekk. I Japan bruker 90 prosent av kjøretøyene piggdekk. Der har de ingen restriksjoner på bruk, utforming eller antall. Rørpigger — som ble forbudt i Norge i 1970 — er fortsatt i bruk i Japan. Og regningen er stor; myndighetene regner at det hvert år koster en milliard kroner å rette opp skadene etter piggdekkene.

Veteraner blir pensjonister.

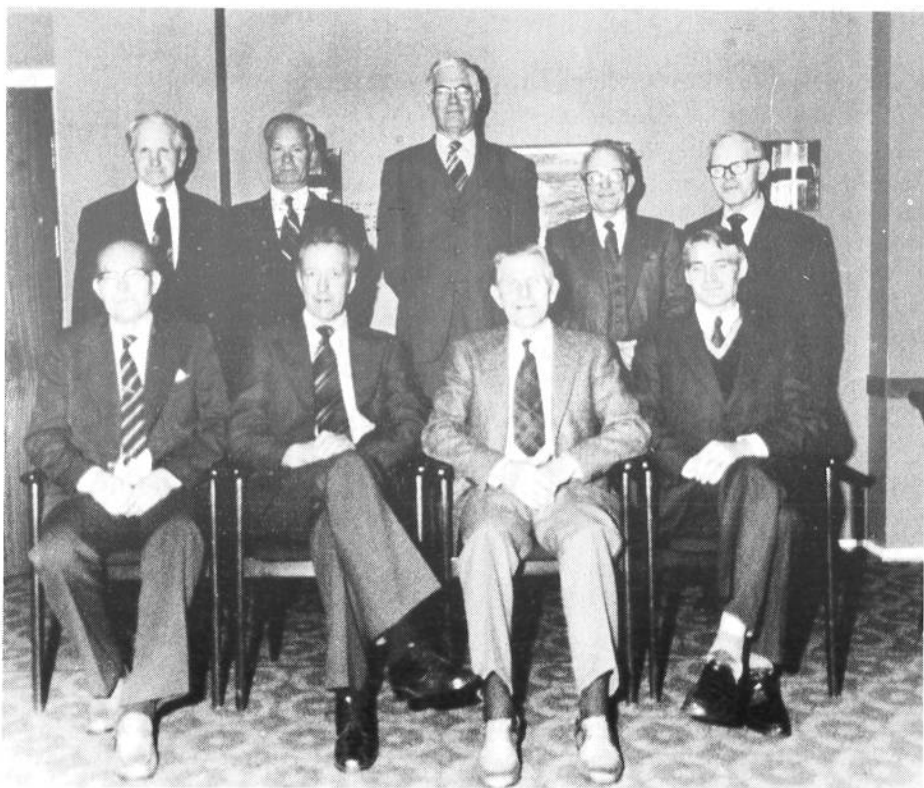
De som har trådt inn i pensjonistene rekke det siste året ble hedret og takket for innsatsen ved tilstelninger i Haugesund og Bryne i første del av oktober.

Personalseksjonen hadde valgt å dele arrangementet i to for å forsøke å få med fler enn tidligere år.

Begge tilstelningene begynte med

omvisning, i nord-fylket gikk turen til Kårstø-området og et besøk på Hervik Konserver, mens pensjonistene i sør-fylket var på omvisning på Brøyt-fabrikken, før de ble vist forskjellige anlegg på Sør-Jæren.

Vegsjefen overrakte hver enkelt diplom og gave som takk for arbeidet i vegvesenet.



Foran fra v.: Ola Skogen, Kasper Hustveit, Helge Gismarvik, Andreas Borgenvik.

Bak fra v.: Karl J. Mortveit, Nils Johan Tjoland, Vegsjefen, Osvald Nordbø, Sigurd Stangeland.

Vi skulle også hatt med bilde av pensjonistene som var samlet på Bryne. Desverre sviattet kameraet. Vi beklager.

Kjenner du Guds gave?

Av Jorunn Bokn.



*For av nåde er dere frelst, ved tro.
Det er ikke deres eget verk, men Guds gave.
Efes. 2,8*

Guds julegave til oss er Jesus Kristus. Jesu-navnet er vårt håp, vår framtid og evighet. Uten Jesus er alt håpløst mørkt.

Å være en kristen er først og sist å leve i livssamfunnet med Jesus. Dette livssamfunn kan vi ikke konstruere eller skape selv. Om vi anstrenge oss aldri så mye, ville det ikke hjelpe oss. Det må bli gitt oss som en gave fra Gud, -vi må bli født på ny, få del i et nytt liv vi ikke hadde før.

Av bare nåde får vi del i samfunnet med Jesus. Synden vår er tilgitt og skylden betalt ved at Jesus døde for vår skyld for at vi skulle gå fri

Julen feirer vi til til minne om Frelserens første komme til jord, men vi må også feste vår tanker ved løfte om hans andre komme

Kjære leser, har Jesus rom i ditt hjerte, slik at du kan bli delaktig i hans glede når han kommer for å hente sine hjem til seg, slik han taler om i sitt ord?

*«Tro at blodet fra korset han
fjerne din skyld, Husk hva Herren
har sagt i sitt ord! Guds be-
sluttede råd er blitt fullført ved
ham Som gir frelse til alle som tror.»*

Husk;

Det er bedriftsandakt hver mandag

Kl. 07.45 til 08.15

Rom 807 på Atlantic.

Du er hjertelig velkommen

Tillitsmannens spalte

En ny holdning!

Man undrer seg ofte over at vegvesenet kan fungere så godt som det tilsynelatende gjør. Det vedtas stadig nye forordninger og restriksjoner. Man oversvømmes av rundskriv og annen informasjon. Alle prosjekter skal utredes grundigere enn før og analyseres fra alle sider. Selv med relativ stor avgang av folk fungerer systemet.

Hvordan er dette mulig, og fungerer systemet godt nok?

Mange har fremdeles den innstilling at oppgavene skal løses uansett hvor mye det går utover fritiden. Et vanlig uttrykk i vegvesenet er «men jobben må jo gjøres». Innstillingen er i seg selv prisverdig, og man skulle ønske alle i samfunnet hadde et slikt nærmest religiøst forhold til sitt arbeid.

Denne «Florence Nightingale — innstillingen» var lenge rådende blant f.eks. sykepleiere. De har for lengst innpasset seg tiden, og gir ikke lenger sin tid gratis, men krever sin rettfærdige del av samfunnskaka. Tilbake på sin tapte skanse står vegingeniørene.

Jo lenger vegingeniørene jobber gratis på fritiden, jo lenger tar det før statens lønns- og personalpolitikk blir plagsom for staten.

Man kan spørre om det virkelig gagner vegvesenet å ofre fritid og familieliv? Når vi ser på avgangen av folk, kan det se ut som gratisjobbing ikke lenger blir tolerert.

Vår ærbødige påstand er at det er på tide også for vegingeniøren å analysere sin situasjon. Han vil da måtte innta en realistisk holdning, på linje med det man finner i fagforeningskretser. Jo snarere man kommer til denne selverkjennelse, desto mer positivt er det for en selv og samfunnet. Den oppfrende innstilling mange har til sitt arbeid er ikke bare skadelig, men også i høyeste grad ukollegial. det er derfor å håpe at vi snarest kan finne en felles holdning, og på den måten få vår sentralledelse til å reagere med andre virkemidler enn tomt prat.

Til slutt vil vi få ønske våre kolleger en riktig god jul og et godt nytt år.

Torvald Kåre Lone, Jens Aanderaa.
NIF.

NAF-TILLITSMENN SAMLET I STAVANGER

I begynnelsen av november alle tillitsmenn i Norsk Arbeidsmandsforbund i vegvesenet samlet til fellesmøte i Stavanger. Det er første gang et slikt møte holdes. Første del av møtet var avsatt til orientering og diskusjon med administrasjonen, andre del til foreningssaker, bl.a. valg av hovedtillitsmann.

I sin tale til forsamlingen la Vegsjefen vekt på den rolle tillitsmannsapparatet, eller «tillitsmannsnett», spiller i det daglige arbeid.

— Noen mener at vegvesenets «gullalder» er over. Jeg tror derimot ikke vi går harde tider i møte, men utfordrende tider, sa Vegsjefen blant annet.

— Det vil bli reist krav om bedre utnyttelse av penger og andre ressurser. For å nå disse mål, må vi ha et tillitsfullt samarbeid med de ansatte.

Tillitsmennene fikk deretter orientering om sysselsettingen i driften, driftsformer og budsjett.

— Møtet var meget vellykket, forteller hovedtillitsmann Markus Wiik.

— Tillitsmennene har fått fremragende kjennskap til hvordan situasjonen i vegvesenet er på disse områdene, og de kan orientere de øvrige medlemmene på sine arbeidsplasser.

Markus Wiik ble forøvrig gjenvalgt som hovedtillitsmann.

Vindusviskere

Trygg Trafikk har i høst kjørt en kampanje for å få folk til å være mer nøye med vindusviskerne.

Stort sett regner man med at et pus-

serblad har en levetid på 10 000 km.

— det vil si at de bør skiftes minst en gang i året. Begge bladene bør skiftes samtidig.



Dårlige viskerblader gjør at du oppdager personer senere enn normalt. Med 60 km/t utgjør hvert sekund 16,5 meter. Skift heller viskerbladene litt oftere.

Foto: Trygg Trafikk

SYSSELSETTINGEN I ANLEGGSDRIFTEN

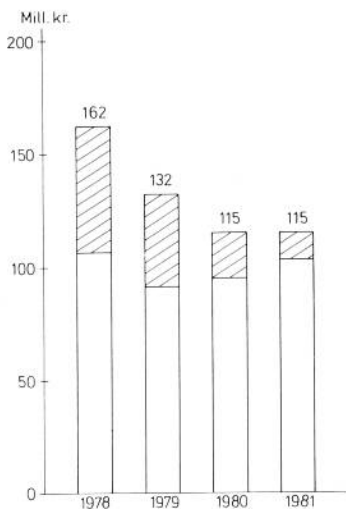
Oversiket over perioden 1978 - 81 og situasjonen for 1982

Av anleggssjef Halvor Folgerø

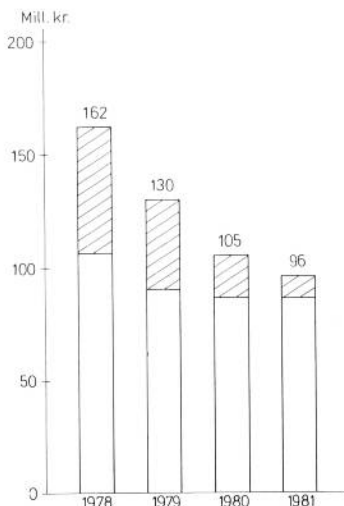
Folgerø ser i denne artikkelen på den fire-års perioden vi er i ferd med å legge bak oss. Han trekker også linjene framover for sysselsettingen i anleggsdriften til neste år.

Nedgangen i anleggsbevilgningene de senere år har skapt endel usikkerhet om den fremtidige sysselsettsituasjonen innen anleggsdriften. Enkelte avisoverskrifter har også gjort sitt til å skape forvirring blant våre ansatte.

Anleggsavdelingen vil derfor orientere om situasjonen ved to artik-



Figur 1. Samlet forbruk på riks- og fylkesveianlegg 1978 - 81 i løpende priser. Hvit stolpe: Egendrift. Skravert stolpe: Entreprise.



Figur 2. Samlet forbruk på riks- og fylkesveganlegg 1978 - 81. Alle beløp omregnet til 1978 - priser. Hvit stolpe: Egendrift. Skravert stolpe: Entreprise.

ler i Rygjavegen. Artikkelen bygger på den viten og informasjon vi sitter inne med pr. i dag.

Utviklingen i perioden 1978 - 81.

For å danne seg et bilde av dagens situasjon, kan det være nyttig å summere opp utviklingen i de foregående år. Jeg har derfor laget noen skisser som viser de midler vi har omsatt innen anleggsdriften for hvert av årene 1978 - 81. Figur 1 viser årlig forbruk på riks- og fylkesveganlegg i løpende priser (det vil si uten å justere for prisstigning o.l.). Denne framstillingen vil imidlertid ikke kunne gi et korrekt bilde av forholdene. Vi

har som kjent hatt en betydelig inflasjon de senere år. På figur 2 har jeg tatt hensyn til inflasjonen, og prisene er regnet om til 1978 - kroner. Dermed har vi tall som lar seg sammenligne.

Sysselsettingen innen anleggsdriften for hvert år er vist i figur 3. Figuren viser antall årsverk, fordelt på faste arbeidstakere, arbeidstakere ved fremmedmaskiner og private entrepriser.

Ut fra tallene i disse tre figurene kan vi trekke følgende slutninger:

— De samlede investeringene til anlegge på riks- og fylkesveger har avtatt gjennom perioden.

— Entrepriseandelen har avtatt kraftig.

— Engen-regi-andelen har holdt seg temmelig nær konstant de siste tre årene, regnet i faste priser.

— Reduksjonen i arbeidsstyrken har vesentlig gått utover entreprenørene.

— Vi har ikke hatt full inntaksstopp før i 1981, i det antall faste arbeidstakere holdt seg noenlunde konstant i 1980 og 81.

Disse tallene er hentet fra anleggsdriften. Vi vil finne de samme hovedtrekkene dersom vi betrakter utviklingen i den samlede sysselsettingen i vegvesenet i perioden.

Det har hersket en viss usikkerhet gjennom perioden om hvor store bevilgninger vi kunne regne med til investeringer i vegsektoren. Den utviklingen jeg har skissert er en naturlig følge av denne usikkerheten. På kort sikt har det vært et hovedmål å kunne sysselsette våre egne arbeidstakere gjennom hele året. Det har vi oppnådd på følgende måte:

— Reduksjon i entreprisedelen

— Tilbakeholdenhet med å ansette nye folk.

På kort sikt har det vært godtatt at hensynet til sysselsetting for vår egne arbeidstakere kommer foran betraktninger om lønnsomhet og effektivitet. Dette vil imidlertid bare være «god latin» til vi har fått tilpasset arbeidsstyrken til de endrede forutsettningene. På lang sikt er hovedmålet fortsatt en effektiv og lønnsom drift.

Sysselsettingen i 1982

Budsjettforslagene for 1982 er ikke vedtatt når dette skrives. Det ser imidlertid ut til at de rammene vi tidligere fikk oppgitt på ca. 97 mill. kr. til riksvegene, vil bli stående som endelige. På fylkesvegene er situasjonen noe mer usikker.

Fylkestinget skal behandle forslaget i desember. Imidlertid er det klart at vi må regne med mindre å rutte med for neste år enn vi har hatt i 1981. Vi må derfor fortsatt ta sikte på full inntaksstopp i anleggsdriften. Naturlig avgang gjør at vi dermed får en viss reduksjon i sysselsettingen neste år.

Vegarbeidene i forbindelse med Kårstø-etableringen gjør situasjonen noe lysere. Imidlertid blir det en skjev fordeling mellom arbeidsted og bosted, særlig for indre Ryfylke, hvor det blir få arbeidsplasser i anleggsdriften i forhold til antall ansatte. Vi må derfor overføre arbeidskraft fra dette området, og da spesielt til Kårstø-området. Vi vil antakelig etablere en brakkeleir i området ved Aksdal i Tysvær.

Tidligere i år sendte vi ut et tilbud om overflytting til nord - fylket. Reaksjonen på tilbudet var ikke stor nok, og vi har derfor måttet beordre folk til Tysvær.

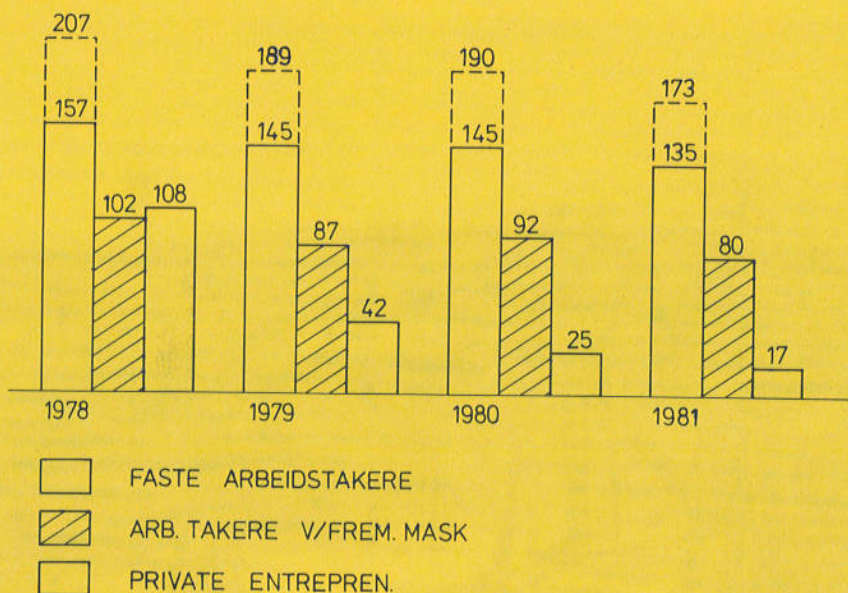
Under hele arbeidet med beordringene har vi hatt et nært samarbeid med tillitsmennene. Så langt jeg kan

se når dette skrives, der det behov for 10 — 12 arbeidstakere ved årsskiftet 1981/82, og omtrent like mange høsten 1982.

Vi er i ferd med å utarbeide bemanningsplaner for neste år for hele fylket. ut fra den oversikten vi har i dag venter vi ikke vesentlige problemer med sysselsettingen i andre deler av fylket. Bevilgningene rettes mer mot byer og tettsteder. Vi forventer derfor et større arbeidspress i Stavanger-området, og må trolig nytte entrepriser mer enn tidligere.

Dersom vi får så sterk nedgang i fylkesvegbudsjettet som fylkesrådmannen har foreslått, kan vi få problemer med sysselsettingen i andre deler av fylket (jeg tenker da ikke på indre Ryfylke).

De tiltakene jeg har beskrevet, regner jeg som et skritt for å tilpasse arbeidsstyrken til bevilgningene vi kan forvente i årene som kommer. I neste nummer av Ryggavegen skal jeg komme noe nærmere inn på sysselsettingen i anleggsdriften på lengre sikt.



Figur 3. Sysselsetting i anleggsdriften 1978 - 81. Antall årsverk.

**Vi ønsker alle våre lesere
en riktig god jul
og et godt nytt nytt år.**

Prestebroen



Prestebroen, Sokndal

Bildet er tatt under ombyggingen i 1902. Vi ser at mannen nede til høyre holder på å fjerne forskalingen. Ombyggingen kostet kr 5.269,84. Etter en flom i 1909 ble broen påbygget på vestsiden. Reprodusert fra Bassøes platearkiv.