



RYGGJA-VEGEN

NR. 1 -74



Innhold

3 MINUTT MED VEGSJEFEN S.	3
REDAKTØREN HAR ORDET S.	4
TILLITSMANNENS SPALTE S.	5
ARBEID PÅ RIKSVEGANLEGG I ROGALAND 1974 S.	6
MOTORVEGEN NORD-JÆREN S.	10
VEDLIKEHOLDSKONFERANSEN 1973 S.	12
NY VEGSTASJON PÅ TAU S.	15
LYD/LYS-KRYSS I STAVANGER S.	16
FORMANN I SAMARBEIDSUTVALGET	
IVAR EIKEHAUG S.	17
IDRETT S.	19
HISTORISK FORSKNING S.	20
NYE FORSØK MED OVERFLATEBEHANDLING S.	22
KURSPROGRAM FOR VÅREN 1974 S.	24
ET VELFERDSTILTAK S.	26
HELGEKURS I SAUDA S.	28
PERSONLIG S.	29
TILSTELNING FOR PENSJONISTER S.	30
BREVSPALTEN S.	31

RYGGJA-VEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland
Red. adresse: Haakon 7. gt. 9 4000 Stavanger.

Redaktør Arne G. Vasbø.
Ansvarlig for foto og lay-out: Knut A. Pedersen

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

Bidragstyttere:
Ch. Danielsen, O.Ø. Hamre, M. Wiik,
O. Kleven, Målfrid Crosby, S.M. Olsen,
T. Rein Larsen, Henning Dale, Arne G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 20/12 -73
Opplag: 1000

3 minutt med vegsjefen:

TRADISJONER

Vegvesenet er ein etat med lange tradisjonar. Me har frå gammalt av også vore ei sterk og dominerande verksemd, særleg ute i dei mindre kommunane. Dette galdt både når det var tale om planlegging av tekniske anlegg, — og då ikkje berre vegar av alle slag, — og når det gjaldt sysselsetting. Også i dag gjev vegvesenet gode og sikre arbeidsplassar ute i distrikta og eg vil tru at skatteinntektene frå dei som arbeider i vegvesenet viser godt igjen i mange kommuneregnskap.

Det fylgjer mange føremoner med å vera ein tradisjonsrik og dominerande etat. Politikarane tar stort sett omsyn til dei forslaga me fremjer og apparatet vårt fungerer stort sett som det skal, — slik at me ser praktiske resultat av arbeidet vårt. Men det ligg også ein fare i å vera stor og gammal. Faren er sjølsagt at me ikkje greier å omstilla oss hurtig nok, at me blir hengande etter i utviklinga. Me greier f.eks. ikkje sjå at samfunnet sitt syn på vegvesenet etter kvart har endra seg. Me er ikkje lenger på same måte som før aleine om all teknisk planlegging og all kunnskap om kvar vegane skal gå og korleis dei skal sjå ut. Andre planleggingsorgan, både offentlege og private, kjem med sine alternativ og sine utfordringar og politikarane har eit meir nyansert syn på vegvesenet sin funksjon. Kort sagt, — det er ikkje lenger så sjølsagt som tidlegare at ein veg har ein funksjon i seg sjølv, — tvertom skal vegen vera ein tjenaar for andre funksjonar, vegen skal innordna seg og tilpassa seg det me kallar ein total samfunnsplan.

Sjølsagt er dette rett og sjølsagt må vegvesenet tilpassa seg desse nye signalane. Dersom me ikkje gjer det, vil me setja oss sjølve utanfor og me vil la høvet til å ha eit ord med i laget gå frå oss. Det er ikkje tradisjonane, men evna vår til å tilpassa oss og evna vår til å sjå utradisjonelt på tingene som vil avgjera om vegvesenet fortsatt skal vera ein sterk og dominerande etat.

Eg er glad for at eg gjennom bedriftsavisen vår nå ved årsskiftet kan nå alle ansatte i vegvesenet med ynskje om eit godt nytt år og med ein takk for arbeidsinnsatsen i året som nå er gått.

Eg er klar over at det er ikkje alle utanfor vår etat som set like stor pris på arbeidet vårt. Men eg er også overtydd om at me alle saman kvar på vår plass gjer eit arbeid som er nyttig for samfunnet.

Ch. D.

Redaktøren har ordet

Det første året i bedriftsavisens historie har vært preget av usikker økonomi. Vi hadde knapt penger til mer enn det første prøvenummeret da vi startet. Senere er det bevilget penger fra vegdirektoratet til enda et nummer, som kom ut i høst. Den siste gledelige melding kom fra fylkesutvalget. Vi har etter søknad fått 3000 kroner i økonomisk støtte for "Ryggjavegen". Det setter oss i stand til å bringe dette siste nummeret i år, og dermed er våre foreløpige planer fulgt opp. Det er også tegn som tyder på at den økonomiske siden vil bli avklart etter hvert som flere fylker kommer i gang med sin egen avis.

Det vil antakelig være stofftilgangen som neste år vil være den begrensende faktor for om vi kommer i tre eller fire utgaver. Skjønt stoff skulle det være ubegrenset av i vår etat, det er vel egentlig skrivelysten det kommer an på. Her kan samarbeidsutvalgets vedtak om å opprette et redaksjonsråd være til god hjelp. Den egentlige samarbeidsform mellom rådet og redaktøren er ikke endelig avklart, men primært skal rådet være redaktørens støtte ved valg av stoff og videre skal dets representanter være behjelpelige med å skaffe stoff fra de forskjellige deler av organisasjonen. Vi håper på denne måte å nå ut med en større kontaktflate.

Det har vakt en viss oppsikt at avisen

brakte videre en kritisk bemerkning om vår arbeidsdrift i forrige nummer. Denne kritikken ble brakt videre i lokalpressen og kringkastingen. Mange mener at det er galt å blottstille oss selv på denne måten.

Selvsagt vil det være betenkelig å drive en sladderspalte som driver med å henge ut folk, og det har heller ikke vært meningen. Vi vil gjerne bringe videre de erfaringene vi gjør i vegvesenet, både de gode og de dårlige. Vi prøver alle å gjøre vårt arbeid slik at det gir best mulig resultat, grunnet på de erfaringene vi har og på de foreliggende omstendigheter. Men selv de mest velmenende planer kan gi et mindre heldig resultat. Derfor kan det hende at et dårlig resultat kan være en god erfaring, selv om det ikke gikk slik vi ønsket. Slike erfaringer er vi ikke redde for å bringe videre fordi det blir en del av den kunnskapsmengden som setter oss i stand til å gjøre en stadig bedre jobb. Når vi gjør en bedre jobb sparer vi på skattebetalernes penger, som vi forvalter.

Fylkesmannen uttalte for en tid siden av vi burde spare 1% på fylkets budsjett. Dette burde alle, fra vegarbeideren opp til den øverste administrative ledelse delta i, sa han. Et middel til dette er samarbeid om å løse oppgavene. Vi vil gjerne at vegavisen skal være en samarbeidspartner. I et godt samarbeid skal meninger brytes og alle syn på en sak kunne legges frem – også de ubehagelige.

Redaksjonen

ønsker
alle lesere

et Godt
Nytt År!

DESSVERRE FOR REDAKTØREN

har vår gode venn og samarbeidspartner, tegner Knut A. Pedersen, bestemte planer om å slutte i vegvesenet.

Han har fått jobb i oljebransjen og med det lønns- og arbeidsvilkår som stiller vegvesenet på jumboplass – dessverre!

Pedersen har vært en iderik og inspirerende partner i det arbeidet vi har hatt med å få laget 3 utgaver av bedriftsavisen vår. Han har hatt meninger og meningers mot, nettopp dette har vært en forutsetning for en grundig gjennomtenkning av de problemene vi sto overfor da vi skulle starte, nær sagt på nullstreken. Dette var ergerlig – menaligavel – vi ønsker lykke til, og takk for godt samarbeid.

Tillitsmannens spalte

Arbeidsmannsforbundet arrangerte kurs for tillitsmenn ansatt i vegvesenet på Sauda Fjord hotell i tiden 14.–20. oktober med deltakere fra Aust- og Vest-Agder, Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane.

Fra Rogaland deltok: vegsjef C. Danielson, driftssjef A. Njå, forretningsfører E. With, tillitsmennene E. Støle, L. Surdal K. Fjelde, J. Husvegg, M. Wiik, og sekretær K. Torkildsen.

Driftssjef Njå deltok også som innleder om emnet "Hvem bør bygge vegene, staten eller private entreprenører". Kurset åpnet med organisasjonskunnskap ved forretningsfører With, fortsatte med pensjonsordningen for statsansatte v/kontorsjef Ness. Kontorsjef Fiane behandlet emnet "Vegvesenets kurs og opplæringstilbud", og Hjeltborg–Mansrud fra Vegdirektoratet tok for seg avtalen for vegarbeiderne, som naturlig nok fanget den største interessen. Ellers behandlet kurset den sosiale utvikling og samarbeisproblematikken v/personalsjef Båstad.

Felles for samtlige emner var at forbundet hadde skaffet dyktige innledere som kunne sine fag, slik at kursdeltakerne fikk maksimalt utbytte av kurset. Innlagt i kurset var en del gruppeoppgaver som deltakerne løste på en god måte, så inntrykket en sitter igjen med er at vi har en god og skolert tillitsmannstab i vegsektoren.

Kurset var allers av den mening at denne form for kurs med deltakelse fra ledelsen og arbeiderne hadde en meget stor betydning, og kan denne tonen overføres til det daglige arbeid, må man si at kurset har nådd sin hensikt. M.W.

Arbeid på riksveganlegg i Rogaland 1974

For 1974 er det til riksveganleggene i Rogaland inkl. ekstraordinær sysselsetting og refusjoner foreslått bevilget 52,2 mill. kroner. Dette er 1,1 mill. kroner mer enn bevilgningen for 1973.

Når det gjelder anleggene Vindsvik-Nesvik, Suldalsvegen, veg til Helganes flyplass og motorveg på Nord-Jæren, dreier det seg om bygging av større strekninger ny veg. For øvrig vil pengene gå til utbedring og mindre omlegninger av eksisterende veg.

Anleggsvirksomheten vil komme til å foregå på 13 riksvegruter.

RIKSVEG 13

Sandnes—Tøtlandsvik

Her er foreslått en bevilgning på 3,5 mill. kroner. Pengene tenkes brukt til Høle bru, til fullføring av anlegget Tungland bru—Solbakk til kaihus på Forsand og til oppstarting av omlegging av riksvegen mellom Steinsland og Breilandsvann S i Hjelmeland. På sistnevnte strekning er det aktuelt å bygge ca. 340 m tunnel. Tau ferjekai med kaihus tenkes fullført i 1974.

Vindsvik—Nesvik

Dette anlegg langs nordsiden av Jøsenfjorden skal innkorte riksveg 13 med 10

km og ferjestrekningen over fjorden med ca. 0,5 km. Dessuten skal vegen gi vegutløsning for noe over 200 mennesker på Jøsneset. Anlegget ligger i stor utstrekning i fjellterreng med muligheter for bruk av moderne fjellsprengningsteknikk og tunneldrift. Den oppførte bevilgning på 1,2 mill. kroner tenkes brukt til grunnerverv og til oppstarting av anlegget.

Vindsvik—Saudasjøen

Det vesentligste av bevilgningen på 2,7 mill. kroner vil bli brukt til fortsettelse av utbedring av vegen fra Ropeid og innover mot Saudasjøen. Veganlegget ligger i bratt fjellterreng. Eksisterende veg er smal og passering av anleggsstedet kan ofte være vanskelig. Dette medfører betydelige trafikkulempen når vegen skal være åpen for ferdsel. Om vinteren er dette den eneste vegen som er åpen til Sauda.

E 18 Vest-Agder grense—Stavanger

E 18 går fra Stavanger til Stockholm.

Dette er den viktigste vegforbindelsen Rogaland har med Sørlandet og Østlandet. I en årrekke har en betydelig del av vegbevilgningene til Rogaland gått til utbedring av ombygging av denne vegen. Den største bevilgningen 11,8 mill. kroner er ført opp til dette anlegg. En

gjør regning med å fullføre den omfattende anleggsvirksomheten som den senere tid har foregått i Lund og Eigersund kommuner.

I år ble anleggsarbeidet satt i gang på strekningen Krossmoen—Bjerkreim, og dette arbeid vil bli fortsatt i 1974. Sprengningsarbeidet i tunnelen ved Krossmoen ventes ferdig i løpet av januar måned. For øvrig vil det bli arbeidet langs Saglandsvatn og fra Saglandsvatn mot Bjerkreim. Arbeidet med ny bru over Bjerkreimselva tenkes påbegynt. Anleggsarbeidet på Krossmoen—Bjerkreim ventes fullført i 1976.

Ellers aktes utført arbeider for å bedre trafiksikkerheten i Sandnes og Stavanger.

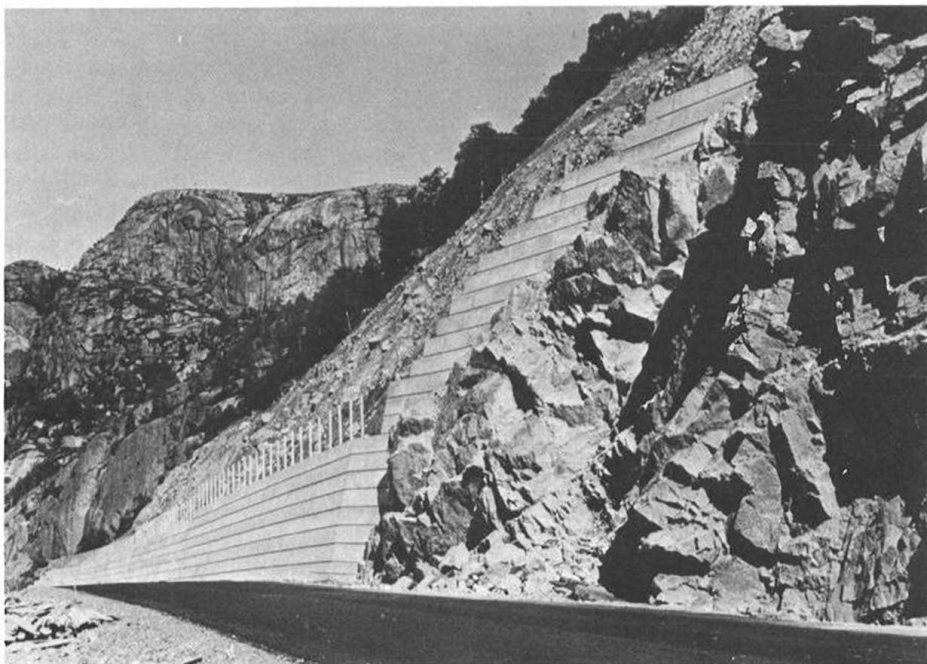
RIKSVEG 14

Skudeneshavn—Hordaland grense Bevilgningen på 2,0 mill. kroner tenkes brukt til trafiksikkerhetstiltak i Karmøy og Haugesund kommuner og til grunnerverv og oppstartning av anlegget Karmsund bru—Haugesund bygrense.

Riksveg 44 Vest-Agder grense—Sandnes

Til denne vegstrekning er det ført opp en bevilgning på 2,1 mill. kroner. Mesteparten av pengene tenkes brukt på parsellen Hauge—Egersund S. Her har en planer om å fullføre den påbegynte utbedringen ved Rekelørd og gjennomføre en mindre vegomlegning ved rasstedet ved Nodland. Ellers regnes med trafiksikkerhetsarbeider på strekningen Nærheim—Linekros-

Muren ved Heskestadvatnet



sen, Braut—Skjæveland—Gaddal og i Sandnes tettbebyggelse.

Riksveg 45 Vest-Agder grense—Vaulekrossen

I de siste årene har det pågått utbedringsarbeider fra Oltedal mot Vaulekrossen. Dette arbeid aktes fullført i 1974. I planen for neste års arbeid inngår bl.a. tunnell gjennom "Klubben". Neste år vil vi også begynne med utbedring av den vanskelige vegstrekning gjennom Røyrdalen mellom Ragsvannet og Dirdal. Dessuten vil en se nærmere på det rasfarlige fjellpartiet i Dirdal. Til riksveg 45 er for 1974 ført opp 1,3 mill. kroner.

Riksveg 46 Solheimsvik—Nesflaten. Suldalsvegen

Siden vegarbeidet på Suldalsvegen startet opp for 1 1/2 år siden har vi planert ca. 3 km veg. Av denne strekning er det sprengt ca. 1200 m tunnel. Arbeidet i det bratte fjellterrenget langs Suldalsvannet vil bli fortsatt i 1974. Også til neste år er foreslått en bevilgning på 5 mill. kroner. Med slike bevilgninger vil vi ha arbeid i ennå minst 10 år fremover. Men nå kan det være håp om forskottering fra N.V.E. som har planer om utbygging av Ulla-Førre-vassdraget.

E 76 Hordaland grense—Haugesund

E 76 gir Haugesunddistriktet vegforbindelse med Østlandet. I de senere år er vegen blitt utbedret på enkelte strekninger, men det er ennå meget som står igjen. Neste år tenkes i gang satt en større utbedring og omlegging av vegen mellom Grinde og Skre. Det er foreslått bevilget 3,2 mill. kroner.

Riksveg 503 Vikeså—Byrkjedal

I år ble påbegynt en utbedring av vegen på strekningen Vikeså—Ivesdal. Dette

arbeid vil bli fortsatt i 1974. Av bevilgning er ført opp 1 mill. kroner. Det tenkes bygget en ny veg fra Vikeså til Vigedal fram til Ivesdal blir det utbedring stort sett etter eksisterende veg.

Riksveg 509 Sandnes—Madlakrossen

De siste par årene har det vært arbeidet med utbedring av strekningen Sunde-krossen—Madlakrossen i Stavanger kommune. Dette arbeid tenkes fullført i 1974 ved utbedring av den gjenstående strekning Revheim skole—Gimle. Langs denne strekning er det meningen å bygge gangsykkelveg utenom riksvegens område. Av neste års bevilgning er ført opp 1,7 mill. kroner til denne parsell.

Riksveg 510 Klepp—Stavanger

De senere år er det utført betydelige forbedringer av denne vegen. I fjor ble påbegynt et arbeid med utbedring mellom Sande og Røyneberg i Sola. Dette arbeid som vil bidra til tryggere ferdsel for skolebarna ved Røyneberg skole, tenkes fullført neste år. Ellers har en planer om å sette i gang arbeid med omlegning av riksvegen gjennom Verdalen i Klepp herred. Dette er også et nyttig tiltak for å øke trafiksikkerheten. Til rv. 510 er for 1974 ført opp til sammen 2 mill. kroner.

Riksveg 515 Grinde—Nedstrand

Mellom Skjoldastraumen og Espevik har det den senere tid vært stor aktivitet, og en del av strekningen er ferdig utbedret og belagt med oljegrus. Dette arbeidet tenkes fortsatt i 1974 for en bevilgning på 3,5 mill. kroner.

Riksveg 518 Nygård—Helganes flyplass

Det ble i år ferdigbygget og asfaltert veg fra Kvalavågvegen og frem til den fremtidige flyplassen. Den siste strekningen av



Nedstrandsveien ved Yrkje

vegen, Nygård—Kvalavågevegen tenkes påbegynt neste år. I 1974 ventes stillet til disposisjon 1 mill kroner.

Riksveg 520 Saudasjøen—Hordaland grense

Det arbeid som er i gang på strekningen mellom Saudasjøen og Sauda bl.a. sikring av tunnel skal fullføres neste år. Ellers skal ombygges 2 mindre bruer ved Birkelandsflaten. Til riksveg 520 ventes en bevilgning på 1,0 mill. kroner.

B—L 3 Motorveg Nord-Jæren

I år har vi hatt stor anleggsvirksomhet på motorvegen. Det ene løp for tunnel gjennom Auglendshøyden er på det nærmeste ferdig. Det arbeides med motorvegen og diagonalen fra tunnelen og sydover. Videre er det arbeidet med

innføringen av motorvegen i Stavanger by i Madlaveien og Kannik. Mesteparten av de 8 mill. kroner en regner med i bevilgning i 1974 vil gå med til fullføring av disse arbeider. Resten vil bli satt inn på motorvegen fra Hinnakrysset og sydover mot Forus.

Foruten det som er nevnt ovenfor vil det bli noe anleggsvirksomhet for uanvendte midler som tidligere er stillet til disposisjon på riksvegene 505 Varhaug—Ganddal, 508 Oltedal—Høle og 511 Skudeneshavn—Bygnes og Kvitsøy ferjeleie (rv. 14). Men det dreier seg om forholdsvis små beløp.

Det alt vesentligste av anleggsvirksomheten på riksveganleggene i 1974 tenkes utført i egen regi.

A.N.

Tjukkbleik på overbygning:	
a) jord (inkl. filterlag):	110 cm
b) fjell:	55 cm
Fri høyde under bruer og i tunnel:	475 cm
Tunneltverrsnitt:	ca. 60 m ²
Største stigning:	34 0/00
Minste vertikalradius:	15 000 m

Vegen bygges med lukka grøfter og inngjerdet i hele lengden.

ANLEGG

Hovedtyngden av anleggsarbeidet er utført ved entrepriser:

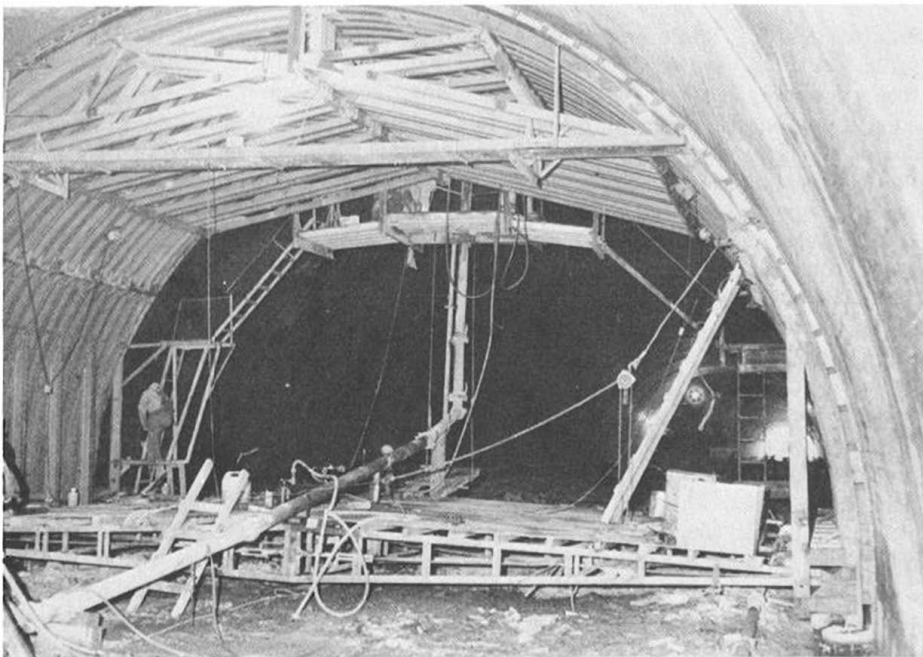
1968–1970 F. Selmer A/S	ca. kr. 16 mill.
1971–1973 Kruse Smith	ca. kr. 7 mill.
1972–1973 A/S Betong	ca. kr. 9 mill.

I alt er det fram til og med 1973 bevilget 53 mill. kroner til motorvei Nord-Jæren. Bevilgningene er brukt slik: Bygging av 3,7 km tofelt motorveg inkl. 5 bruer, tunnel underganger, ny Mosvatnpark, sekundærveger, sykkel og gangveger o.l. – kr. 18,0 mill. Bygging av 3,7 km tofelt motorveg inkl. 5 bruer, tunnel (5 mill.) og ekstra planering – 18,0 mill. Pukkverk, Bærheim – 2,5 mill. Parkplan – kr. 0,5 mill. Omlegging, kabler og ledninger – kr. 6,0 mill. Planlegging – kr. 2,0 mill. Byggeledelse, oppsyn avgifter – kr. 6,0 mill.

I 1973 vil det bli anleggsarbeid på hele strekningen fra Madlaveien til Hinna ved Kyrkjehaugen. Strekningen Hinna–Forus (3 km) er under planlegging og ventes utsatt på entreprisa i 1974.

R.B.

Til utstøpning i tunnelen ble det utviklet et nytt forskallingssystem. Forskallingen er her satt opp i Auklåndtunnelen.



Vedlikeholds- konferansen 1973

Vegdirektoratet la denne gang årets konferanse for vedlikeholdssjefen til Stavanger. I de senere år har disse konferanser vært avholdt i Hamar/Lillehammer-området, men det har vært ytret mange ønsker om å ambulere med konferansene rundt om i landet. Da spørsmålet kom om Stavanger kunne være et egnet sted, ønsket vi selvsagt hjertelig velkommen, og jeg hadde inntrykk av at deltakerne var godt fornøyd med oppholdet som ble lagt til hotell Alstor.

Programmet for konferansen var som vanlig lagt opp av Vegdirektoratet og strakk seg over 2 dager. Det vil føre for langt å kommentere utførlig de enkelte emner som ble behandlet i detalj, men jeg skal forsøke en kort oppsummering. Den vanlige presentasjonsformen av emnene er et innledningsforedrag med etterfølgende diskusjon.

Konferansen ble åpnet av avdelingsdirektør T. Borchgrevink hvoretter vegsjef Danielsen gav en presentasjon av Rogaland fylke og dets oppgaver og problemer i vegsektoren, og som naturlig i den forsamlingen en nærmere presentasjon av organisering og drift av vedlikeholdsavdelingen.

Overing. Levik, Vegdirektoratet, hadde deretter et innlegg om meldingstjenesten. Trafikantene har krav på å få kjennskap til vegstengninger, nedsatt akseltrykk, generelle vegstandard- og kjøreforholds-

meldinger. Vegdirektoratet, vegkontorene, og bilorganisasjonene driver i dag en slik servicefunksjon ved utgivelse av diverse publikasjoner og meldinger via radio og presse, men det er ønskelig å få forbedret denne servicefunksjon. Rent praktisk møter en imidlertid bl.a. på det problem å få ajourført meldingene slik at de er av virkelig verdi, da forholdene som kjent varierer hurtig og da spesielt om vinteren.

Et annet emne som ble tatt opp var overflatebehandlinger av asfaltdekker. Her var det innlegg av overing. T. Thurmann-Moe ved veglaboratoriet og overing. Hvistendal fra asfaltentreprenørfirmaet Nodest, som jo var det firma som utførte overflatebehandlingen på de to parseller på Rv. 44 og E 18 i 1972. Resultatene av disse arbeider kan ikke sies å være helt vellykket, men interessen for denne dekkebehandling er stor på grunn av både kjøretekniske- og økonomiske grunner. Det var derfor av interesse å få emnet ytterligere belyst og dradd frem mulige årsaker til de feilslag vi måtte ha gjort. Noe vi for øvrig har prøvd å rette opp ved den parsell på E 18 vi har lagt i år. Det ble i denne forbindelse og for å gi deltakerne et lite bilde av Rogalands natur, arrangert en busstur fra Stavanger til Egersund langs Rv. 44 med retur på E 18 gjennom Bjerkreim. For uten å se på overflatebehandlingene fikk deltakerne et innblikk i den vedlikeholdsmessige standard av vegnettet i fylket, og



Vi ser her den nye overflatebehandlingen på Bollestad ved Vaule bru på E-18. Vi ser at bitumenen trenger opp i hjulsporene og at kjørebanelen er svartere enn helt ute på kanten.

det var kjekt for meg at det var mange godord å høre og at jeg slapp å skjemmes av det vi hadde å vise. Rosen lar jeg gå videre til dere som utfører arbeidet i marken og fortjener den.

Den andre dagen av konferansen ble innledet av overing. Lie i Vegdirektoratet som orienterte om regnskapet for vedlikeholdsdriften for hele landet i 1972. Videre kommenterte han den langtidsplan for vedlikeholdet som hvert fylke har utarbeidet for årene 1974–77 og 1978, 81 samt at han kom inn på budsjettet for 1974. Det sistnevnte vil jo ikke bli offentliggjort før det blir lagt frem for Stortinget. Vi synes j alltid at tildelingen av penger er for knapp, men jeg forventer dog at vi skal få såpass bevilgning at vi kan opprettholde vår nåværende standard på vedlikeholdet,

men aller helst vil vi jo ha det ennå et hakk høyere.

Vedlikeholdssjefen i Nordland fylke, overing. K. Rønning, hadde et innlegg om vedlikeholdsjefens håndtering av vedlikeholdsbudsjettet. Innenfor den bevilgning vi får til disposisjon har jo vi problemet med å få til en fornuftig fordeling av midler mellom de forskjellige vedlikeholdsoppgaver som dekkfornyelser, skilt og oppmerking, kaier og bruer, refusjon til bykommunene for de veger som de vedlikeholder og til de mange vedlikeholdsoppgaver områdene utfører. Ikke minst er det vanskelig å få til en riktig fordeling mellom de forskjellige vegmestrområder, antall km veg, vegens kvalitet, trafikkmengde, klimaforhold osv. tatt i betraktning.

Driftsplaner i vegvedlikeholdet var neste emne. Vi har jo nå et par års tid brukt Vegdirektoratets opplegg i vår driftsplanlegging, men det har stadig vært mindre justeringer og forbedringer i skjemaverket m.v. Målet er at samtlige fylker skal ha kommet igang med driftsplanleggingen fra driftsåret 1974 som jo som kjent begynner 1. desember 1973. Vi tar sikte på et møte med vegmestrene og oppsynsmenn i månedsskiftet august/september for å komme igang med planleggingen for 1974.

Rutevis oppfølging av vedlikeholdsutgiftene er noe nytt som antagelig vil bli innført for de viktigste vegruter, muligens allerede fra 1974. I dag blir som kjent alle utgiftene til riksvegvedlikeholdet i et vegmesterområde ført på et kostnadssted f.eks. 404 for område 4, 405 for område 5 osv. Ved en rutevis oppfølging vil f.eks. Rv. 44 i område 4 få sitt eget kostnadssted. Det samme vil Rv. 44 i område 6 og 7. På den måten kan vi ved å summere disse utgiftene få vite hva vedlikeholdet av Rv. 44 koster, noe vi ikke kan finne ut i dag. Vegdirektoratet kan på sin side finne ut hva f.eks. vedlikeholdet av E 18 fra svenskegrensen til Stavanger koster. Det er klart at det vil være både interessant og nyttig å få et bedre kjennskap til hva de forskjellige vegger koster å vedlikeholde, trafikk tetthet, klimaforhold, dekktype, vegstandard osv. tatt i betraktning. Ordningen vil medføre at våre vedlikeholdsarbeidere vil få noen flere kostnadssteder å holde styr på, men jeg tror ikke det skal volde uoverkommelige problemer.

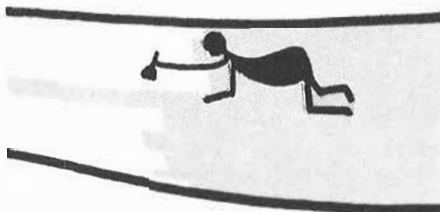
Siste innlegg på konferansen var om kjemisk kratt- og ugrasbekjempelse v/avd.ing. Jens G. Andersen, Vegdirektoratet. Dette er jo en meget viktig del av vårt arbeide både med hensyn til det rent estetiske og ikke minst av hensyn til

trafiksikkerheten. Bekjempelsen av uønsket vegetasjon langs vegene foregår jo både mekanisk og ved bruk av sprøytemidler. Det ønskelige ville være om mest mulig foregikk mekanisk da bruk av sprøytemidler jo som kjent kan innebære faremomenter dersom ikke forskriftene for bruken overholdes. Skal vi imidlertid greie å holde kratt- og ugras fra livet må vi nok ennå i flere år regne med å benytte kjemiske midler. Vegdirektoratet har nå utarbeidet retningslinjer for bruk av kjemiske midler og vi både håper og forlanger at disse skal følges.

Det kunne kanskje ha vært av interesse for enkelte å fått en mere detaljert gjennomgåelse av enkelte av de emner vi hadde oppe på konferansen, men plassen tillater ikke det. Hensikten med dette innlegg er først og fremst å forsøke å gi et bilde av hva vi sysler med og et eksempel på hvilke emnevalg vi tar opp på en slik konferanse.

Til slutt vil jeg nevne at vi inviterte deltakerne en kveld med på en fisketur ut på havet vest av Tananger. Vi hadde en fin tur på omtrent speilblankt hav, og 30 ivrige fiskere tok alvorlig fatt på oppgaven med å fravriste havet noen av dets delikatesser. Resultatet stod ikke på noen måte i forhold til innsatsen, men jeg tror at samtlige satte stor pris på turen allikevel. Nøyaktig oppfisket kvantum vet jeg ikke, men vegsjefen og undertegnede kunne i hvert fall glede familiene våre med en bedre middag.

O.Ø.H.



Ny vegstasjon på Tau



Vi ser innkjørselen til den nye vegstasjonen på Tau.

Den 24. august kunne vegsjef Danielsen ønske velkommen til åpningsseremoni på Tau vegstasjon. Den nye vegstasjonen er nest siste ledd i vår utbygging av vegstasjoner, bare Sand venter på sin.

Til åpningen hadde vi besøk fra Vegdirektoratet. Det var avd. dir. Flaate og sjefing. Major, den siste er sjef for Vegdirektoratets innkjøpskontor. Dessuten var det representanter fra kommunen, entreprenørene, konsulenten og fra de som arbeider i tilknytning til vegstasjonen. Vegkontoret var også representert ved vegsjef, driftsjef og arbeidsbestyrere.

Etter overtakelsesbefaringen kunne vegsjefen ønske velkommen til en enkel lunsj. Konsulenten for bygget, siv.ing.

Bjørnstad, roste det gode samarbeidet som hadde vært i hele byggeperioden. Han hadde vært meget betenkt da han så hvor mange entreprenører som var involvert, men viljen til å få frem et godt resultat hadde overskygget alle vanskeligheter. Bygget hadde kostet 800 000 kroner, tar vi tomten med blir prisen 900 000 kroner. Vegsentralen har et areal på 984 m² og inneholder verksted, smørehall, lager og administrasjonsfløy. Prisen for bygget er på mindre enn 1000 kroner pr. m². I sin tale pekte sjefing. Major på at denne prisen ligger på

50–60% av det som er vanlig for slike bygninger for statens regning. Vegvesenet legger vekt på en nøktern standard på disse vegstasjonene uten å slå det minste av på kravet om hensiktsmessighet. Bygget er standard for et vegmesterområde, og en håper at trivelige arbeidsforhold skal legge alt til rette for at maskinparken skal bli godt ettersett.

Major leverte så nøkkelen over til vegsjefen, og denne leverte den videre til Løken. Løken lovte å ta godt vare på bygget. Han understrekte hvor viktig gode arbeidsforhold var for trivselen og den jobben som skulle utføres. Nøkkelen havnet til sist hos vegmester Rake som takket på vegne av dem som hadde sin arbeidsplass på Tau. Dette var en veldig forbedring i forhold til de kontorene som hadde vært brukt til i dag. Han mintes tilbake til den gangen han begynte i vegvesenet. Da hadde arbeiderne fått penger til materialer, men brakken måtte de bygge på egen tid. Jo sannelig, tidene har forandret seg.

Ordfører Karlsen fra Strand kommune bar også frem en hilsen. Han sa at kommunen var glad for alt det av offentlighet som ble kommunen til del. Det var kanskje fristende å si at det helst burde bli vegmeter av vegbudsjettet, men alle forsto at vegvesenets maskiner måtte vedlikeholdes dersom det skulle bli fres på vegbyggingen. Alle i kommunen hadde nå fått et sentralt sted å henvende seg, og det var de glade for. Ordfører Karlsen overrakte så Strand kommunes nye kommunemerke til vegsjefen. Det var faktisk første gangen det ble overrakt offisielt. Det hadde vært brukt en gang tidligere, ved innvielsen av idrettsanlegget, men det var kommunens eget. Rake takket for våpenet og lovte at det skulle få en fremtredende plass i bygget.

Lyd/lys-kryss i Stavanger

For en tid siden ble det installert akustisk signal på fasen for fotgjengere i et lyskryss ved Misjonsbygget. Hensikten var å lette ferdselen gjennom krysset for blinde og svaksynte fordi de kunne høre "grønn mann".

Vi hadde forleden høve til å prøvehøre installasjonen og vi ble litt skuffet over resultatet. Lydsignalet var installert på bare to av kryssets fire stolper og det var etter vårt skjønn for svakt. Nå skal det villig innrømmes at det utvilsomt er en god hjelp for synsvake medmennesker som gjør en helt annen bruk av hørselen enn de fleste andre, men vi er fristet til å sammenlikne med liknende tiltak vi så i Sverige for et par år siden. Her var lyden atskillig sterkere og det kom en hurtig, pikkende lyd fra alle stolpene i krysset som viste grønt fotgjenger-signal. Da krysset viste rød mann gikk lydsignalet med lavere hastighet. Dette siste savner vi i Stavanger, fordi vi tror at det også må være en god hjelp for svaksynte å få vite at nettopp her er det en fotgjengerovergang. Det er mulig at signal av denne typen bare kan brukes i kryss som er tømt for biler i fotgjengerfasen.

Vi spør overing. Mork om han har noen kommentar til vårt syn. Mork sier at en er enige i at signalet virker noe svakt. Det er en prøveoppsetting etter tilbud fra et firma. Dersom resultatet svarer til forventningene, vil en ta hele problemet opp til nøye vurdering og da kan også andre mulige løsninger komme på tale.

Formann i samarbeidsutvalget

IVAR EIKEHAUG

Bilsakkyndig Ivar Eikehaug har i siste periode vært formann i samarbeidsutvalget. De bilsakkyndige er en del av vegadministrasjonen som vi til denne tid har hatt beklagelig liten kontakt med. Dette er for tiden ved å bedre seg, og det er naturlig å spørre Eikehaug om hans inntrykk som "fremmed fugl" i vegadministrasjonen.

– Jeg mener nå at så veldig fremmed er jeg ikke lenger, jeg hadde et par år i utvalget før jeg ble formann, og på denne tiden har jeg rukket å bli godt kjent.

– Du sa engang at bilkontrollen var "en jolle på slep" i vegvesenet. Er det slik ennå, kan vegadministrasjonen gjøre noe for en ytterligere tilnærming?

– Dette går sin gang mot tilnærming, og det bør få skje uten kunstgrep. Vi er nå ved slutten av en diskusjon om hvem vi skal ligge under og resultatet peker i retning av samferdselsdepartementet.

Jeg må få si at det blant oss er en kompakt majoritet for vegetaten, så her har du en tillitserklæring som viser hvilken veg vi strekker oss. Så det kan vel gjerne gå den vegen at slepelinen blir kortet inn etter hvert til vi kan heises ombord, siden vi snakker om båter.

– På vegkontoret har vi ofte litt dårlig samvittighet fordi vi rett og slett glemmer dere. Ikke i offisielle gjøremål naturligvis, men i f.eks. vår kursvirksomhet eller i den kontaktskapende virksomhet som drives på fritid. Vi føler også en mangel på respons fra dere.

– Jeg tror ikke dette skyldes manglende interesse fra oss. Vi har gjerne ikke funnet frem til den form slike meldinger må ha for å nå fram til alle ute hos oss. Vi skal jo heller ikke se bort fra at vi ikke kjenner hverandre så godt at det tar litt tid før vi blir fortrolige med deres omgangsform.

– Har samarbeidsutvalget hatt noen betydning for tilnærmingen.



— Ja, så absolutt. Utvalget er omgitt av stor interesse ute hos oss. Vi ser det som et samlingspunkt, et sted vi kan gå dersom det er ting vi har på hjertet og ønsker å diskutere. Jeg gjør det slik at innkallingene til møtene går på sirkulasjon, slik at de som har noe på hjertet kan komme med det. På dette viset tror jeg at utvalget blir et levende organ og fyller en misjon.

— Jeg har inntrykk av at mange på vegkontoret synes at utvalget er en vits, at det bare er en flokk mennesker som kaffekoser opp velferdspengene våre og strør sand på alt det vegsjefen dikterer.

— Nei, det er helt galt. Diskusjonen går friskt på møtene og er temmelig fri. Med den vegsjefen vi har trenger ingen å sitte å føle at her skal alt godtas som er sagt på forhånd. Han er den som vrir på sakene mer enn noen annen og spør om tingene kan sees på en annen måte.

— Men det er vel dårlig med reel medbestemmelse?

— Etter avtalen har vi ikke medbestemmelsesrett, men det betyr ikke at vi er uten innflytelse. Vi må vel også se i øynene at vi ikke har nødvendig bakgrunn for å si at den eller hin veg bør ha så eller så i bevilgning. Dessuten er det hele et stort og sammensatt apparat som det er vanskelig å gripe inn. Jeg forsøkte å presse litt på dette feltet på en samarbeidskonferansen i Sauda. Det var for det meste unnvikende svar å få, men jeg forsto det slik at for å kunne påvirke virksomheten, må også de menneskene som skal gjøre det innestå for en del faglig kompetanse.

— Men kaffeslaberaset da, det virker som om dette synet er svært vanlig ute blant de ansatte.

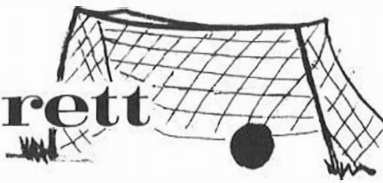
— Det skal jeg være den første til å beklage. Nå kan jeg jo si til dere på vegkontoret at dersom dere leser avtalen

og nytter de mulighetene den gir for å fremme saker og få dem behandlet, så vil antakelig synet endre seg noe. Her må det være tiltaksløst, det nytter ikke å sitte på baken å vente at utvalget av seg selv kan behandle ting de ikke en gang vet om.

Når det gjelder alle dem som er spredt omkring på arbeidsplasser i fylket, så kan jeg forstå kritikk om at vi ikke gjør noe, et stykke på veg. Dette skyldes først og fremst mangel på kontakt og informasjon. Det er mulig at vi må se på om referatene er gode nok i den form de har i dag, og det er ikke sikkert at det når ut til alle. Vi har også vært inne på tanken at utvalget bør få en fast sekretær. Da har vi med en gang et fast holdepunkt i selve administrasjonen som en kan henvende seg til. Denne sekretæren bør også etter mitt skjønn kunne reise ut i fylket — ofte. Da vil folk bli vant med vedkommende og på dette vis få bedre kontakt muntlig, det er jo mange som har vanskeligheter med å skrive. Til en slik jobb må en være nøye med å finne en person som kan dette med kontaktskapende virksomhet. Det bør heller ikke være en svak sjel som lar seg påvirke av usakligheter, såvel nedenfra som ovenfra.

— Du nevnte møte i Sauda, var det andre ting derfra av interesse?

— Det ble snakket meget om selvstyrte grupper. Dette at en gruppe fagfolk i f.eks. industrien fikk hånd om en oppgave med selvbestemmelsesrett over arbeidstid, opplegg og i det hele tatt måten å løse oppgaven på. En grunn for at dette ikke var kommet så godt i gang enda, var at det gamle, pyramideformete administrasjonssystemet preget oss for sterkt fortsatt. Jeg tror at vi ved å delegerer en del bestemmelsesrett ut i organisasjonen vil kunne få mer engasjerte mennesker på alle plan og at det vil komme etaten til gode.



ÅRSMØTE I IDRETTLAGET

Bedriftsidrettslaget avholdt årsmøte for 1973 på Bærheim den 16. november i år. Det var 75 personer til stede.

Av årsmeldingen går det frem at bedriftsidrettslaget har 43 aktive og 85 passive medlemmer. På tross av dette store antall medlemmer har oppslutningen om treningskveldene vært heller dårlig.

Håndballaget for damer og herrer, som ble startet i fjor, har avsluttet sin første sesong. Både dame- og herrelaget greidde seg brukbart til å være debutanter, men på grunn av omlegging av serien, rykket herrelaget ned på tross av en fjerdeplass i serien.

I fotballserien greidde vegvesenet også i år å holde seg i 1. divisjon selv om det en tid så mørkt ut. Vegcupen 1973 ble ikke noen stor suksess. Rogaland kvalifiserte seg til sluttspillene, men ble utslått i 1. runde på Gol.

— Du har vært formann i et år nå, hvilket inntrykk sitter du igjen med?

— Det som jeg setter mest pris på er den åpenhet og frimodighet som preger forsamlingen. For oss på bilkontrollen mener jeg at vi har nådd frem med våre problemer og hva vi stiller med. At kontakten er blitt bedre nå ser jeg best på alle de som ringer og spør om ting, sånn mann til mann. Jeg vil også til slutt streke under at samarbeidsutvalget slett ikke er et soveorgan. Vi har faktisk så mange saker at det er problemer med tiden — og det er bare fordi det vitner om engasjement — tross alt.

Av mindre idretter i laget har orienteringsgruppen drevet meget bra. Bedriftsidrettslaget har i år også en gruppe på Nesflaten som driver meget aktiv trening og konkurranser i miniatyr-skyting.

I løpet av året er det holdt 6 styremøter.

Fra oppmennenes rapporter kan det nevnes at det i år ikke ble arrangert skirenn. Dette skyldes for en del de dårlige snøforholdene og manglende interesse.

Fotballoppmannen satte fram forslag om et fotballag II, noe som ble vedtatt med akklamasjon.

Regnskapet ble vedtatt uten bemerkninger. Det kan nevnes at årets utgifter og inntekter har vært like store på ca. 7000 kroner. I tillegg kommer inntekter på flytting av regnskapsseksjonen på 3000 kroner som ikke er kommet med i regnskapet.

Det nye styret fikk følgende sammensetning: Formann — H. Dale, Nestformann — G. Mork, Sekr. — M. Crosby, Oppmann fotb. — P. Kydland, Oppm. håndb. — E. Kommedal, Oppm. håndb. damer — K. Auklend, kasserer — K. Flatland, styremedl. — O. Hiksdaal og B. Skaare-Botner, materialforvalter — A. Løken.

Etter årsmøtet var det bingo, kaffe og dans. Festen sluttet ved 2-tiden, og Briggsen sørget for at alle kom hjem.

H.D.

Posten	14	11	2	1	19—11	24
Politiet	14	9	2	3	31— 9	20
Lærerlaget I	14	5	6	4	26—19	16
Brannvakta	14	6	2	6	20—17	14
R-sport II	14	5	4	5	17—20	14
Vegvesenet	14	3	6	5	16—18	12
D.S.D.	14	3	6	5	16—23	12
T.B. Sport I	14	0	2	12	5—33	2

Historisk forskning



Runesteinen står her montert på Stavanger Museum

Den 15. mai i år fikk arkivet besøk av konservator Ness fra Stavanger Museum.

Det var den gamle "Prestbroen" i Sokndal det gjaldt hvor det under opprenskningsarbeide ble funnet en rune-stein, anmeldt til museet 15/9-72.

Runene som er tydet, forteller følgende:

"Sakse gjorde denne bru for at Gud skulle ta vare på sjæla til mor si, Turid".

Steinen er tidfestet til ca. 1000 år e. Kr. Den er fraktet til Stavanger Museum hvor den er restaurert og satt opp. Folk i Sokndal ville helst at steinen ble sendt tilbake dit, men det er vel best at den blir i museet for trygg oppbevaring.

Konservatoren ville undersøke i vegvesenets arkiver om hun kunne finne opplysninger om bruene her. Som kjent har der vært 3 Prestebuer.

Til stor glede for konservatoren fant vi i vårt fjernarkiv gamle skriv om bruene, og vegvesenets "Gamle broprotokoll" hadde også bilder med tekst.

I året 1902 ble en opprinnelig mastebru revet etterat der var bygget en ny steinbru litt lenger oppe i elven. Denne bru ble ombygget i 1910 da den 8/12 1909 ble skadet av en stor flom.

Ny bru ble bygget i 1942-1943 og avlevert 3/8 1948. Konservatoren satt i flere timer og gransket dokumentene og noterte. Hun mente at vegvesenets "broprotokoll" var et stykke kulturhistorie som burde tas vare på. Det var interessant at arkivet ved Rogaland vegvesen også kan være en kilde å øse av i historisk forskning.

Konservator Ness forteller videre at Dalane og Lista er blant de områder i landet som er rikest på runeskrifter og oppreiste bautaer. Dette gjelder Sokndal også, der en har registrerte runer fra

600-tallet. Den steinen Sakse gjorde er det yngste funnet fra dette stedet.

Den gangen lærte kirken folket at det var en velgjerning mot Gud å bygge broer og selehem, det vil si kvilebuer, langs ferdsevegene. Det skulle gjøre det lettere for folk å komme til kirken, men det hadde også den hensikten at det bandt landet sammen.

Dette var en kristen forestilling som det er grunn til å tro at Sakse bare delvis oppfattet. Han foreslo en byttehandel for Gud: "Nå bygger jeg denne brua til din ære, Gud. Til gjengjeld fører du mor mi, hu Turid, frelst gjennom skjærsilden." Ikke bare foreslo han det, han ventet at Gud skulle akseptere.

En har sterke grunner til å tro at steinen opprinnelig var en del av det faste fjellet ved Prestbroen. Stykket ble revet løs ved ombyggingen i 1902 og ført ut i Sokndalselva. Det var helt tilfeldig at Torleif Saurdal og Torbjørn Helleren høsten 72 fikk øye på steinen som lå og skinte nede i elven. Det har vært snakk om at elveløpet skulle renses opp fordi det var fare for oppdemming. De fikk steinen på land og det viste seg at det måtte være halvparten av et eller annet. Det var et sjansespill å finne resten, men det gikk bra. Oppsynsmann Nesvold opplyser at steinen var av et mykt materiale, antakelig sandstein. Den må ha ligget nede i mudderet i elven slik at den ikke tok skade. Allerede samme natt hadde vært folk og ript i den, antakelig barn.

Vi har sikkert museets fulle støtte når vi oppfordrer vegvesenets ansatte om å vise årvåkenhet og forsiktighet når det dukker opp ting som kan være av historisk interesse. Dersom det er noen som vil lese mer om runesteinen fra Prestbro vil det kommen artikkel om den i museets årbok i høst.

M.C.

Nye forsøk med overflatebehandling

Vi har tidligere omtalt vedlikeholdets forsøk med overflatebehandling av asfaltveger. Forsøkene ble utført på Rv. 44 og E-18 i fjor.

Til tross for alle gode ønsker og forhåpninger må en kunne si at forsøket ble svært mislykket. Allerede etter kort tid begynte det å bli spor i vegbanen i Vigrestad. Da piggesongen begynte, varte det ikke så veldig lenge før spordannelsen var tydelige over det meste av vegen. Det var en temmelig redusert overflate som møtte bilistene i vår etter en vinter der knuste frontruter og lakkskader hørte til dagens orden.

I sommer la så vedlikeholdet 15 nye kilometer overflatebehandling på E-18 i Søylandsdalen. Vi gjør oss "øvejeidde" og spør Sverre Andersen om vedlikeholdet ikke har lært leksen sin:

"Både ja og nei. Vi skal ikke glemme at dette er en billig måte å forlenge et asfaltdekkets levetid. Jeg kan trygt si at vi var veldig skuffet her i avdelingen etter fjorårets resultat. Som du kanskje vet hadde vi konferanse for vedlikeholdssjefer her i byen i vår. Disse var på befarings og så på resultatet og det var også mange sakkynndige med. Mitt inntrykk er at vi her i fylket er mer misfornøyd enn sakkynndigheten. De pekte bl.a. på at vi hadde fått anriket toppen av det gamle dekket, noe som i seg selv vil gi det bedre sliteegenskaper. Dessuten ligger overflatebehandlingen bra flere steder med til dels stor trafikk, det gjelder spesielt fylkesvegen Re-Pollestad og delvis E-18 mellom Bråstein og Skokk bru."

"Vet dere noe om årsaken til at det gikk så galt?"

"Svenskene mener at vi brukte alt for lite bitumen og for liten steinstørrelse. Vi har retningslinjer å gå etter som viser bitumenmengde i forhold til steinstørrelse. Disse har vi fulgt. Nå viser det seg

at svenskene bruker vesentlig mer bitumen enn det de norske retningslinjene angir. Det er vanlig at svenske dekker sletter en tid etter at de er lagt, noe vi forsøkte å unngå. Ut fra dette kan det virke som om de norske retningslinjene gir oss for magre dekker. Videre bruker svenskene steinstørrelsene 12 til 16 mm og 16 til 20 mm alt etter forholdene. I fjor brukte vi 10 til 14 mm og dette året har vi lagt 12 til 16. Det virker som om steinene var for små til å klare påkjenningen av kjettinger og pigg slik at de rett og slett ble knust. De små steinene har dessuten mindre flate som limet kan feste seg på slik at de lettere blir vippet ut av dekket.

Nå vil jeg skynde meg å tilføye at det også er innrømmet feil fra entreprenørens side når det gjelder de 5 kilometrene på Vigrestad som løsnest etter få ukers bruk. Der ser det ut til at bitumenen hadde for lav temperatur. Det var også en tiltetning i dysene på sprøyten slik at bitumenen ble lagt for tynt ut."

"Trafikkmengden har vel også noe å si".

"I grunnen ikke. Dekket ligger bra på E-18 som har større trafikk enn de dårlige partiene på Jæren. Svenskene tillater 3000 kjøretøyer i hver retning



Bildet viser stripedannelse i overflatebehandlingen ved Reime på Rv. 44. Bildet er tatt tidlig i piggsesongen.

mens vi har satt grensen på 3000 i begge retninger. Når det gjelder det bidraget som trafikken har gitt til slitasje så tror jeg at piggekjettinger og lastebilpiggene har ødelagt mest. Dessuten er det jo dessverre det vanlige at få mennesker respekterer fartsgrensen på 80 over Jæren, og den høge hastigheten har sikkert forårsaket stor slitasje."

"Så kjører dere altså i år ut 15 nye kilometer overflatebehandling. Det er nokså mange som syns det er lovlig langt på bakgrunn av fjorårets resultat."

"Vi har veldig god tro på det svenskene gjør. De legger millioner av kvadratmeter og resultatene derfra er så gode at de ikke har tenkt å gå fra denne metoden med det første. I år legger vi dekket på svenskens måte. Entreprenøren har hatt folk på studietur i Sverige hvor de i 14 dager har deltatt i arbeidet. De har lært en hel del finesser, jeg tror det skal vise seg på midtskjøten for eksempel. Videre bruker vi større stein. Bitumenmengden i

år blir 2 liter på kvadraten mot i fjor 1,4 liter. Derved blir steinene dukket lenger ned i bitumenen og blir bedre festet. Dekket er foreløpig atskillig mørkere enn i fjor på grunn av at det svette. For at det ikke skal bli klissete kjører vi ut strøsand av kornstørrelse opp til 8 mm. Denne sanden presses ned mellom steinene og vil sammen med bitumenen bli en slags mørtel som gjør dekket sterkere. Vi har god tro på at vi nå gjør en bra jobb på dette feltet og tror at vi til høsten vil få et atskillig sterkere, lyst og mer holdbart dekke enn det vi la i fjor."

"Blir det dyrt?"

"Noe dyrere enn i fjor blir det jo fordi vi bruker mer bitumen og strøsand i tillegg, men ikke vesentlig. I alle fall er det vel verd å eksperimentere med dette i forhold til å legge nytt slitedekke av asfalt."

"Hvilke planer har dere med det som ligger igjen på Jæren?"

"Ingen planer. Det får bare ligge til det slites bort."

KURSPROGRAM

for våren 1974

Olsens forslag til kursprogram har vært behandlet av arbeidsutvalget. En har tatt sikte på et noe lavere tempo enn det vi hadde i høst. Det er flere grunner for dette. Vi mener at det umiddelbare informasjonsbehov nå etter hvert er dekket slik at en nå vil komme over på mer inngående opplæring. Høstens program ga få muligheter til endringer og plass til ting som måtte tas på sparket, og videre har det vært en viss reaksjon over de hyppige avbrudd som kursvirksomheten kan ha forårsaket i enkelte tilfeller.

Vi bringer her forslaget til vårens kursprogram. Det er til dels ennå på planleggingsstadiet slik at det kan bli endringer i de oppsette tidspunkter og kurssteder.

Atlas kompressorer:

Kurs av to dagers varighet beregnet for reparatører. Leverandøren av kompressorene har kursopplegget og sørger for undervisningen og undervisningsmateriell.

Kurset tenkes avholdt på Bærheim Veg-sentral.

Betong:

Kurset er en fortsettelse av det betongkurs som startet i desember 1973 – (Se program for høstsemesteret). Kurset er planlagt gjennomført med 7 undervisningskvelder (herav 5 i vårsemesteret) og et internatkurs på 3 dager. Kveldsundervisningen tar sikte på å gi deltakerne en teoretisk innføring i betongteknologi, forskaling og armering, mens internatkurset tenkes brukt til demon-

strasjon av arbeidsmetoder, maskiner og utstyr.

Kurset tar sikte på arbeidere som driver med betongarbeid, og deltakerne bør bli tatt ut etter søknad. Kurset tenkes utviklet med kveldsundervisning tre steder i fylket – et i nordre, et i midtre og et i søre del av fylket og med felles internatkurs etterpå.

Brannvern:

En har i løpet av høsten arrangert brannvernkurs for maskinførere og verksteds-personell, og etter planen skulle hele fylket dekkes. Søre del av fylket, område 5 – 6 – 7, har imidlertid ikke blitt dekket hva angår maskinførere p.g.a. manglende kapasitet ved Eigersund brannstasjon – en tar derfor sikte på å avvike dette i vårsemesteret, 7. og 8. mars.

Elementærteknikerstudiet:

Dette kursopplegget går etter tidligere fastsatt plan for 14 deltakere. Kveldsundervisningen er lagt til Stavanger tekniske skole og berøres av lærere fra denne skolen, undervisningen på dagtid er lagt til Bærheim Vegsentral og en forestår selv undervisningen her.

Grunnervervelse:

Kurset er planlagt for oppsynsmenn, oppsynsmannsassistenter og tenkes avholdt som teorikurs 1. – 3. april. Kursopplegget vil bli utarbeidet i samarbeid med Grunnseksjonen. Formålet med kurset er å gi arbeidslederne ute en innføring i de problemer en støter på i forbindelse med grunnervervelse.

Maskindisponering:

Kurset er planlagt som 3 dagers internatkurs og er beregnet for oppsynsmenn og arbeidsformenn. Kurset vil bli søkt utarbeidet i samarbeid med Driftsplanseksjonen, Teknisk rasjonalisering og Maskinavdelingen. I dette kurset bør også arbeidsbestyrerne delta.

Sheid-valser:

Kurs av to dagers varighet beregnet for reparatører. Leverandører av valsene har kursopplegget og sørger for undervisningen og undervisningsmateriell. Kurset tenkes avholdt på Bærheim Vegsentral 24. – 25. april.

Sprengning:

En tar sikte på å dekke fylket med kurs i sprengningsteknikk våren 1974, ved å arrangere 4 kurs av to dagers varighet spredt over fylket. Kursopplegget vil i det vesentlige bygge på opplegg som Dyno Konsulent A/S har for slike kurs, men en vil bruke vegvesenets egne ingeniører til undervisningen. Kursene vil bli lagt opp for sprengningsformenn og oppsynsmenn.

Tegningslesning:

Kurset er lagt opp med ren kveldsundervisning, og tenkes avholdt 3 steder i fylket, et i nordre, et i midtre og et i søre, for å gi noenlunde full dekning. Kurset er beregnet for arbeidsformenn og eventuelt andre interesserte, og deltakerne bør bli tatt ut etter søknad. Kurset bygger på kurset "Tegningslesning" utarbeidet av Norsk Korrespondanseskole, men en har tatt med og lagt mest vekt på lesing av de tegningslag som våre ansatte kommer i kontakt med. Det kan være aktuelt med en ekskursjon etter endt kurs, dette må i tilfelle tilføres planen senere.

Valseførerkurs:

I forbindelse med kurset for reparatører angående Sheid-valser er det planlagt et daglig stell og vedlikehold av maskinen, men en vil også komme inn på arbeidsmetoder, betydningen av komprimering m.v., og kan derfor også være aktuelt for oppsynsmenn.

Verneuke:

Verneurvalget har i møte 24. september 1973 vedtatt at det skal holdes et kurs av en ukes varighet for verneombud og verneombudenes varamenn. Kurset vil ta for seg vernearbeidet generelt, førstehjelpssituasjonen og brannvernet.

En tar i tillegg til disse kursene sikte på, i samarbeid med AOF å kunne arrangere kurs i teori til førerprøven kl. 2 på 3 steder i fylket og i samarbeid med yrkesskolen på Bryne et tilsvarende kurs der.

Dersom plastbåtbyggerkursene ikke blir ferdig til nyttår, regner en med å fullføre disse i vårsemesteret.

Et velferdstiltak



Som kjent har det vært lite av velferdstiltak for de ansatte i Staten, ikke bare i Rogaland, men over hele landet, bortsett fra NSB.

Det ble derfor hilst med glede da Samarbeidsutvalget ved Rogaland vegvesen i møte 8. desember 1971 godkjente et forslag til retningslinjer for bruk av vegvesenets brakker og stasjoner til ferieformål. Forslaget ble lagt fram av kontorsjef Lund som hade utredet dette sammen med Mork og Wiik.

Formålet var at i den utstrekning vegvesenets brakker, hytter, brøytestasjoner m.v. ikke brukes i tjenesteøyemed, kan disse disponeres av vegvesenets arbeidere og funksjonærer til ferier og Week-ends.

Bruken av brakkene for ferieformål styres av et fordelingsutvalg på 3 medlemmer, valgt av samarbeidsutvalget for 2 år om gangen.

Fordelingsutvalget består for tiden av: formann H. Hansen, styremedlem M. Wiik og sekretær Målfrid Crosby.

En melding ble den 20. januar sendt ut til alle ansatte i vegvesenet med angivelse av de aktuelle feriesteder i 1972.

I dagene som fulgte kimte telefonen ganske hektisk for påmelding til hyttene. Det var for de fleste en overraskelse at vegvesenet kunne by på så mange og gode overnattingssteder. En ansatt nevnte at hadde han visst dette før ville han ikke ha kjøpt campingvogn. Campingvognen er nå solgt!

Breiland brøytestasjon i Hjelmeland er særlig populær, og en søndag i fjor sommer ble der talt 29 gjester med stort og smått. Her er godt belegg å og si hver eneste Week-end gjennom hele året.

Som vinter- og påske-feriested har Litlastøl brøytestasjon i Sauda vært mest ettertraktet.

Ansatte fra bilsakkyndige-kontorene er også kommet med i tildeling av feriested, og det er meger gledelig.

Det har så og si ikke vært klager av betydning, kanskje mest klage over at ordensreglene ikke har vært fulgt.

Jeg vil derfor minne om disse reglene: "Det skal ikke betales vederlag for disponering av brakkene, men enhver bruker har ansvar for orden og renhold og alle plikter å forlate brakken i samme stand han selv ønsker å finne den".

Til slutt vil vi ønske alle som får tildelt hytte en hyggelig ferie!

M.C.

HYTTER SOM KAN DISPONERES AV VEGVESENETS ANSATTE I ROGLAND

SVARTEVANNSHYTTEN:

Rv. 520 ca. 26 km NØ for Sauda. 11 km til kjøpmann. Høyfjellsterreng. Fiske- og bademuligheter. Skiterreng. Gml. hytte uten strøm. 5 rom – kjøkken. 8 soveplasser. Ikke brøytet veg før ca. 15/6.

LITLASTØL BRØYTESTASJON:

Rv. 520 ca. 18 km NØ for Sauda. 4 km til kjøpmann. Høyfjellsterreng. Fiske- og bademuligheter. Skiterreng. Strøm. 4 rom – kjøkken. 6 soveplasser.

STORLI HYTTE:

Rv. 520 ca. 11 km NØ for Sauda. 4 km til kjøpmann. Høyfjellsterreng. Brukbart skiterreng. Gml. hytte med strøm. 1 rom. 4 soveplasser.

SAUDASJØEN VEGSTASJON:

Rv. 13 ca. 4 km V for Sauda. Kjøpmann like ved. Meget godt utgangssted til skiterreng. Strøm. 3 rom – kjøkken. 8 soveplasser.

SKIPAVÅG HYTTE:

Rv. 46 ca. 4 km V for Ropeid. Fint lavlandsterreng. Nær sjøen. Fiske- og bademuligheter. Ca. 8 km til skiterreng. Kjøpmann like ved. Gml. hytte med strøm. 4 små rom – kjøkken. 6 soveplasser. Ikke brukbar for tiden.

VIKEDAL VEGSTASJON:

Rv. 46 ca. 3 km Ø for Vikedal. Ca. 3 km til kjøpmann. Lavlandsterreng. Verkstedbygning. 2 rom – kjøkken. 3 soveplasser.

SOLHEIMSVIK HYTTE:

Rv. 46 ca. 10 km NØ for Suldalsosen. Ca. 10 km til kjøpmann. Lavlandsterreng med gode utfartsmuligheter med bil til skiterreng. Fiske- og bademuligheter. Ingen strøm. 4 rom – kjøkken. 6 soveplasser.

SAND VEGSTASJON:

Rv. 46 v/Sand. Kjøpmann like ved. Lavlandsterreng. Utfartsmuligheter med bil til skiterreng. Strøm. 3 rom – kjøkken. 5 soveplasser.

BREILAND BRØYTESTASJON:

Rv. 13 ca. 12 km Ø for Hjelmeland. 7 km til kjøpmann. 200 m.o.h. Skiterreng, evt. med bil hvis lite snø. Fiske- og bademuligheter. Strøm. 8 rom – kjøkken. Ca. 20 soveplasser.

KUVIKA HYTTE:

Rv. 13. Solbakk ca. 5 km Ø for Tau. Ca. 1 km til kjøpmann. Gml. hytte like ved sjøen. Gode fiske- og bademuligheter. Strøm. 1 rom – kjøkken. 4 soveplasser.

SLETTEBØ VEGSTASJON:

Rv. 9 ca. 3 km N for Egersund. 2–3 km til kjøpmann. Verkstedsbygning. Strøm. 1 rom – kjøkken. 3 soveplasser.

HELLELAND VEGSTASJON:

Rv. 9 ca. 1 km NØ for Helleland st. Ca. 1 km til kjøpmann. Utfartsmuligheter med bil til skiterreng. Lagerbygning. Strøm. 2 rom – kjøkken. 5 soveplasser. Kun påsken.

SOKNDAL VEGSTASJON:

Rv. 44. Hauge i Dalane. Kort veg til kjøpmann. Strøm. 2 rom – kjøkken. 2 soveplasser.

Påmelding skjer til fullmektig Crosby, telefon 22 080 innen 15. februar for vintersesongen, og innen 14 dager etter at ferietiden er fastsatt for sommeren. M.C.

EDD?

Vår felles venn Haugvaldstad hadde kjøpt målebånd til et anlegg, men han hadde ikke ført på prosess, forteller han: Derfor kom hun lille snella nede hos Aardal opp og spurte hvilken prosess det skulle føres på.

– Hvilken dato er det i dag? sa Haugvaldstad.

– Den tiende.

– Da fører vi det på prosess 10, sa Haugvaldstad.

Det løgna i det, sier Haugvaldstad, var da snella kom ned igjen til Aardal og sa: Han Haugvaldstad er akkurat så gal som jeg hele tiden har trodd at han var.



Vi er vel etter hvert blitt vant med at tempoet på en del arbeidsplasser kritiseres. Vi liker det ikke, men vi kan ikke stå for denne:

På et sted i fylket hadde arbeidet trukket ut i det uendelige, da en som passerte stedet daglig sa: "Det er ikke så godt å se forskjell på det som blir gjort fra dag til dag, men jeg merker at folkene blir eldre."

Helgekurs i Sauda

Fredag 30. november samlet det seg ca. 20 utsendinger fra vegarbeiderklubbene, oppsynsmannsforeningen og vegkontoret til helgekurs i studiearbeid på Sauda Fjord Hotell. Helgekurset var lagt opp i samarbeid mellom Arbeidernes Opplysningsforbund og Statens Vegvesen, og tok sikte på å være et kontaktmøte mellom Opplæringsseksjonen og de ansatte, arbeidere og oppsynsmenn, som blir berørt av det opplæringsarbeidet som drives lokalt.

En hadde et lignende helgekurs 9.—11. februar i år hvor en gjennomgikk de planer en ville arbeide ut fra når en startet opplæringsarbeidet, og en ville nå gjerne ha synspunkter på det arbeidet som hadde pågått siden den tid, for å kunne korrigere arbeidet videre.

Driftssjef Njå holdt innledningsvis et interessant foredrag om Vegvesenets intensjoner og målsetting for Opplæringsarbeidet, og med dette som bakgrunn tok en de fleste sider ved opplæringsarbeidet opp til behandling. Deltakerne var aktive, og samtalene, langt utover det fastsatte program, dreide seg om aktuelle problem, ønsker og motforestillinger.

Det som kanskje opptok tillitsmennene mest var emnevalg og uttaking av deltakere til de forskjellige emner, og etter hva en har grunn til å tro har svikten fra administrasjonens side også vært størst her. Dette er saker som såvel har stor økonomisk som sosial betydning, og en bør vel nettopp derfor vurdere disse saker nøyer.

Hittil har emnene i det vesentlige blitt

valgt ut etter ønsker fra administrasjonen, og med den begrensede kapasitet en har hatt, har en ikke maktet å gjennomføre mer enn en liten del av disse ønsker, og da langt mindre, emner foreslått av arbeiderne ute.

Hva angår uttaking av deltakere til de forskjellige emner så har det vært ønske om at en skulle kunne oppfylle vegsjefens uttalelse i Opplæringsrådet 9/2-73 og Vegdirektoratets melding nr. 435/73 av 30/11-73, hvor det heter at opplæringstilbudet bør gå til alle etatens arbeidere. En må imidlertid også her få peke på den begrensede kapasitet en har for å dekke en slik målsetting, og innse at en viss form for uttaking iblandt må være nødvendig. Tillitsmennene på møte var enige i dette, men mente at denne uttaking hittil hadde vært noe tilfeldig. En vil som følge av disse ytringer søke å drøfte disse spørsmål mer inngående i Opplæringsråd og Opplæringsutvalg med det første.

I tillegg til at en gjennomgikk vårt opplæringsarbeid spesielt, hadde en foredrag av instr. Høiland, AOF, angående studieplanlegging, reklame og informasjon, emner som også førte til interessante diskusjoner.

Som konklusjon vil jeg hevde at møte hadde en meget stor betydning for oss som skal forsøke å legge opp opplæringstilbudet, og jeg tror at ikke minst den kontakt og forståelse som en oppnår ved slike møter er av meget stor betydning for et godt samarbeid innen dette arbeidet.

Jeg takker deltakerne for møte!

S.M.O.

Personlig

Sekretær Harald Johnsen fratradte sin stilling ved vegkontoret i Rogaland etter 28 års virke. I de mange dagsverk som denne tjenestetid omfatter, har han del-tatt i de fleste gjøremål innenfor regn-skapsområdet.

Johnsen har trods sitt fysiske handi-kapp utvist en arbeidslyst og pliktopp-fyllelse som det står den aller største respekt av. Funksjonærer og arbeidere vil med dette få takke ham for et usedvanlig godt samarbeid og ønske ham mange og lykkelige år som pensjonist.

Per Hole.

Vegsjef Ch. Danielsen takker H. Johnsen for innsatsen i 28 år.



50 ÅR

Hans Bakke	22/2
Ommund Løtoft	6/4
Holger Vester	12/2
Petter Vatnamot	29/1
Ingvald Nodland	9/3

60 ÅR

Lars Hetland	5/2
Ivar Kristensen	4/1
Selmer Lomeland	24/3
Anders Reina	13/1
Alfred Thu	4/4
Sigurd Ueland	2/4



Tilstelning for pensjonister



Det blir ofte pekt på at det å gå av med pensjon kan være en brå omstilling for folk og forbundet med mange problemer. Bortsett fra et skjær av vemod over at arbeidsdagen nå var slutt virket den forsamling pensjonister som hadde takket ja til samarbeidsutvalgets tilstelning for dem som skulle slutte i tjenesten, slett ikke tyngt av problemer.

Formannen, bilsakkyndig Ivar Eikehaug, kunne ønske 9 pensjonister og 7 hustruer vel møtt på KNA-Hotellet den 5. desember. Sammen med dem var vegsjef, fylkesmann og representanter fra vegadministrasjonen, nærmere 40 tilsammen.

Vegsjefen pekte i sin hilsen til pensjonistene på hvor stor vegetaten er. Vi er omlag 650 ansatte spredt over hele fylket. Dette fører blant annet til store kommunikasjonsproblemer mellom den enkelte og med administrasjonen. Det var folk her som hadde 30–40 års tjeneste i samme etat som nå så hverandre for

første gang. Han var glad for denne anledningen til å si noen takkens ord til trofaste arbeidere. Det viser seg at det er liten gjennomtrekk av arbeidskraft i etaten. Dette fører til at vi får dyktige arbeidere. Vegvesenet er ikke nødvendigvis en god arbeidsgiver når en tenker på dårlig lønn, slit og utrivelige arbeidsforhold, men etaten må også by på fordeler som gjør at folk holder ut. Han håpte at de gode minnene fikk lov til å dominere etterpå og at pensjonistene ville være gode talsmenn for etaten.

— Jeg skulle gjerne ha holdt verdens beste tale for damene, sa driftssjef Njå. Bare det beste er godt nok for disse trauste kvinner som står bak mannen i hverdagens slit. Det var konene som kunne stille et trygt og trivelig hjem opp mot hverdagens mas, det var konene som ga arbeiderne barn, og noe å leve for. Njå beklaget at han ikke hadde truffet noen av hustruene før og avsluttet med å overrekke blomster.

Fylkesmannen sluttet seg til de takkens ord som var sagt tidligere. Distriktsutbygging skjer først og fremst i kommunikasjonssektoren. Det måtte være en stor tilfredsstillelse å vite hvilken stor innsats de hadde vært med på.

Ellers var det hilsen til pensjonistene fra vegmestrene Tafjord og Steinskog. Fra pensjonistene takket Gunnar J. Stol og Gunvald Salte. Felles for alle disse var å minnes den veldige utviklingen i etaten og det gode samarbeidet som etter hvert hadde utviklet seg.

Wiik hilste fra Norsk Arbeidsmannsforbund.

Kvelden ble avsluttet rundt kaffebordet. Lektor Wee kåserte om dette å bli pensjonist. Vegsjefen delte ut diplomer til de som kan få slike etter 15 års tjeneste. Det ble over midnatt før forsamlingen takket for seg.

Vi bringer her en listen over dem som har gått av i år. Navnene er satt opp i vilkårlig rekkefølge og viser når vedkommende begynte i etaten første gang og tjenestetid.

Bernhard Steinskog	1933 - 32 år
Per Skjæveland	1945 - 28 år
Lauritz Langelandsvik	1946 - 28 år
Leif Kvasseheim	1948 - 26 år
Endre Tjøstheim	1952 - 21 år
Ludvig Nodland	1936 - 38 år
Gunnar J. Stol	1934 - 38 år
Arne M. Fløysvik	1955 - 19 år
Harald Tjelta	1945 - 29 år
Osvald Kjærvold	1931 - 47 år
Anfinn Byrkjedal	1923 - 42 år
Gunvald Salte	1937 - 37 år
Vilmar Fitje	1949 - 25 år
Reinert Espeland	1929 - 25 år

Brevspalten



PENSJONISTTILSTELNING

Samarbeidsutvalget har kommet med den gode ide at de som går av med pensjon i etaten, bør hedres med en tilstelning. Dette er en fin måte og heller ikke for mye ydet av en etat som mange har tjent i lang tid.

Mange har sikkert lyst til å bli med på denne tilstelningen, men på grunn av midlene må samarbeidsutvalget velge ut noen som kan få lov og bør møte opp for å gi en ramme rundt arrangementet.

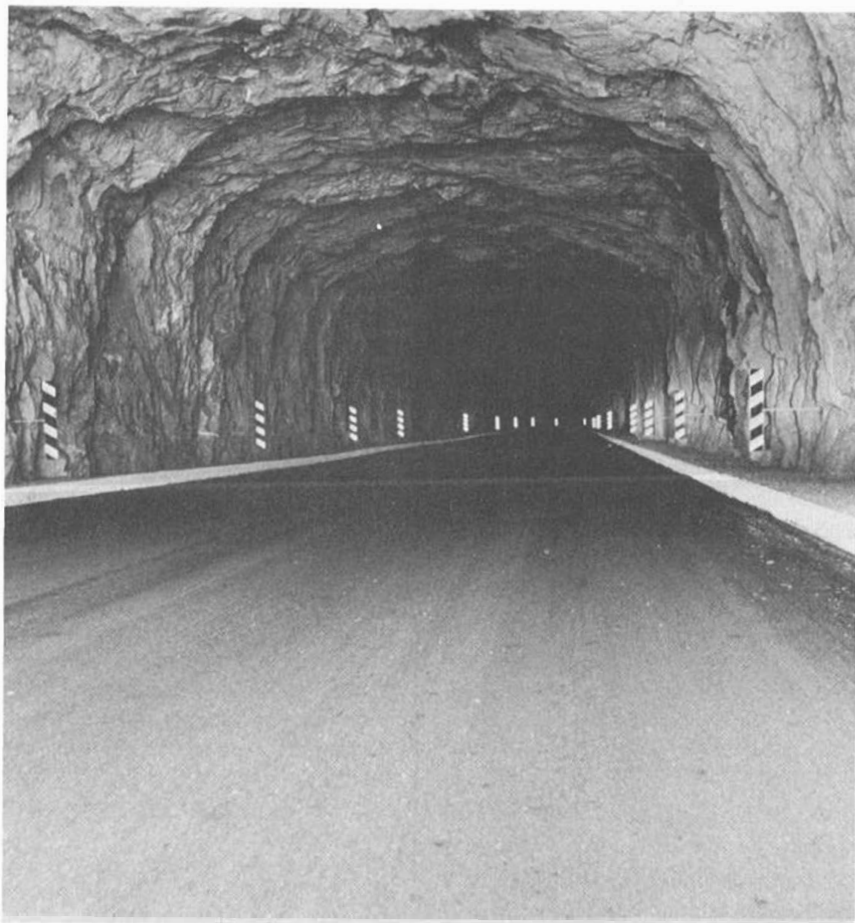
Det er flere av oss i driften som personlig kjenner de som takker av fra tjenesten gjennom vårt arbeid. Vi ville gjerne vært med på tilstelningen, men vi blir ikke invitert.

Er det ikke mulig for oss å få delta mot å betale selv?

Vi vil også gjerne ta avskjed med våre medarbeidere gjennom mange år på en verdig måte. Da tilstelningen holdes utenom arbeidstid, går jeg ut fra at det er en enkel sak for samarbeidsutvalget eller den som er gitt fullmakt til å arrangere festen å invitere flere, men da gi et vink om at vedkommende må regne med å betale for seg.

Jeg ber utvalget tenke over saken.

Olav Kleven



I Rogaland har vi få opplyste tunneler. Mørket i tunnelene våre forsterkes ofte av fuktige vegger, især i den mørke årstid. I 72/73 ble det satt opp tunnelrefleks langs kanten av kjørebanelen. Bildet viser at refleksen er tydelig innover i mørket.

Til deg som ferdes på vegen og arbeider der – også du kan være vanskelig å få øye på i mørke og dårlig vær. Husk lysreflekterende arbeidstøy og refleksbrikke.

REFLEKS REDDER LIV