



RYGGJA-VEGEN



NR. 2-1974

Innhold

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
INFORMASJONSOPPLEGG FOR MOTORVEGEN	s. 4
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 5
TRAFIKKFORHOLD PÅ KARMØY	s. 6
NY E-18 I BJERKREIM	s. 9
RASTEPLASSER	s. 12
OPPLÆRINGSRÅDET – 3 ÅRS UTVIKLING	s. 16
BEDRIFTSLEGEORDNINGEN	s. 20
STOR PREMIE FOR FORSLAG	s. 22
JULETREFEST PÅ VEGKONTORET	s. 23
FRA SAMARBEIDSUTVALGET	s. 24
LITT VERNEPRAT	s. 25
VERNEUTVALGETS ARBEID I 1973	s. 26
PERSONLIG	s. 27
VI PRESENTERER GEORG ERFJORD	s. 28
TAKK TIL PENSJONISTER	s. 29
GODT GJORT!	s. 29
SKILTING – INGEN ENGANGSJOPP!	s. 30
HOLD NORGE RENT	s. 31
HAR DU EN IDE TIL FORBEDRING	s. 32

RYGGJA-VEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Lay-out: Rolf Mollerin.

Redaksjonsråd:

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

Bidragstere:

Ch. Danielsen, H. Folgerø, M. Wiik, Per Hole, Svein M. Olsen, A. Njå, Arne G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 1. april 1974.

Opplag: 1000.

Sats og trykk: Gjøstein Boktrykkeri A/L

3 minutt med vegsjefen:

Jeg har den siste tiden hatt gleden av å besøke noen av våre pensjonister i hjemmene deres for å overrekke diplom og blomster for lang og tro tjeneste i vegvesenet.

Jeg har møtt staute menn som har mangt å fortelle om slitsomme dager og farefullt arbeid. De har all grunn til å være stolte av sitt arbeid i samfunnets og vegvesenets tjeneste. Det er få ting jeg personlig har så stort utbytte av som å snakke med slike gamle vegfolk, — de gir oss som er midt oppe i strevet en følelse av å tilhøre en etat med tradisjon og respekt. Jeg håper at våre pensjonister også får "Ryggja-vegen", og jeg sender dem alle en hjertelig hilsen med takk for sist.

Det harde fysiske slitet er det kanskje blitt mindre av i dag. Men det farlige arbeidet er der fremdeles, og maset og jaget er det vel heller blitt mer av.

En av de nye tingene som er kommet til, er vegvesenets nye og hypermoderne regnskapssystem. Dette systemet stiller nye krav til oss alle, og ikke minst til dem som skal fylle ut timelister og primærbilag med riktige prosesskoder og riktige masser. Denne skjemautfyllingen kan nok til sine tider være plagsom, men skal vi få fullt utbytte av regnskapet, så er det nødvendig. Jeg vil gjerne slå et slag for vårt nye regnskapssystem. Hvis vi bruker det riktig, har vi her et nytt og tidsmessig redskap til å drive effektivt og økonomisk, å følge med i kostnadene og å planlegge driften på rette måte. Det blir meg fortalt at det nye regnskapssystemet stort sett er godt mottatt ute i driften, og det er jeg glad for. Jeg er overbevist om at når vi kommer så langt at regnskapstallene blir brukt fullt ut av alle, vil vi kunne drive enda bedre enn vi gjør i dag.

I 1973 brukte vegvesenet i Rogaland 72,3 millioner kroner bare til riks- og fylkesveganlegg. I tillegg til dette gikk det med 44,3 millioner kroner til vedlikehold og 9 millioner kroner til utbedrings- og oljegrusarbeider på fylkesvegene. Dette er store tall som viser at vegvesenet er en stor bedrift. Det jeg imidlertid gjerne vil ha fram i denne sammenheng er det omfattende planleggingsarbeid og arbeid med grunnerverv som må gå forut for selve anleggsarbeidet. Vegplanleggingen er i løpet av det siste tiår blitt adskillig mer innviklet og mer arbeidskrevende enn tidligere. Når jeg tenker på den ofte langsommelige prosess som en vegplan i dag må gjennomgå før den er endelig vedtatt, synes jeg det er litt av et under at vi virkelig har klart å ha planer ferdige for en arbeidsinnsats på bortimot 126 millioner kroner. Og ikke bare har vi hatt planer, men grunnspørsmålet har også måttet være i orden på forhånd. Jeg synes dette vitner om en innsats både fra våre planleggeres og grunnseksjonens side som det står all respekt av.

Ch. D.

Informasjonsopplegg for motorvegen

Anleggsarbeidene på motorvegen har nå pågått kontinuerlig siden 1968, og endelig ser det ut til at strekningen fram til Hinna snart kan bli åpnet for trafikk. Det arbeides idag etter et tidsskjema som forutsetter at åpningen kan foretas ca. 1. juli.

I anledning åpningen har vegsjefen oppnevnt en gruppe som har fått i oppgave å få ut en bred informasjon til publikum før den offisielle åpning finner sted.

Gruppen som består av fem medlemmer, er sammensatt av representanter fra politiet, byplankontoret, Vegdirektoratet og vegkontoret.

Så vidt en vet, er det første gang i Norge at et slikt informasjonsopplegg blir gjennomført i forbindelse med åpningen av et veganlegg.

Det er flere årsaker som har gjort at en har funnet det formålstjenlig å iverksette denne kampanjen. Av de viktigste kan nevnes:

- informere publikum om at åpningen er nær forestående.
- skape forståelse for motorvegens berettigelse.
- gi opplysning om de trafikkregler som gjelder for motorveg.
- orientere om skilting på motorveg.
- redegjøre for riktig kjøring på motorveg.
- orientere om det øvrige vegsystems tilknytning til motorvegen.
- opplyse gående og syklist (spesielt skolebarn om de vegsystem som er lagt opp for disse trafikantgrupper.

Gruppen har til nå avholdt 3 møter, og vi har kommet fram til et utkast for informasjonsopplegget og hvilke media som det vil bli aktuelt å benytte for å få ut den ønskede informasjon. For å nå frem til flest mulige med informasjonen,

planlegger gruppen å bruke følgende hjelpemidler:

1. Massemedia
2. Brosjyrer
3. Tavler/monter.
4. Plakater
5. Annonsering
6. Kinoplakater
7. Informasjonsmøter.

Utkastet ble forøvrig presentert på et kontaktmøte den 12. februar hvor det var innbudt representanter for pressen, NRK samt diverse instanser og organisasjoner med tilknytning til trafikk og trafikkspørsmål. Hensikten med møtet var å få en reaksjon på det opplegg som gruppen har foreslått før dette låses endelig fast. Stort sett ble vårt arbeidsopplegg positivt mottatt, men det kom også frem endel synspunkter som vi vil ta hensyn til i vårt videre arbeid.

Gruppens medlemmer vil selv skaffe til veie det nødvendige bakgrunnsmateriale for informasjonsopplegget, så som fremstilling av kart, fotografering og beskrivelser. Når det gjelder selve utformingen av trykksaken, vil vi imidlertid ta kontakt med profesjonelle PR-folk, slik at vi blir sikret et best mulig resultat for dette produktet som vel vil bli vårt "ansikt utad".

Vi regner med å ha alt materiale klart til slutten av april, slik at vi da skulle ha ca. 1 måned på oss for selve gjennomføringen av informasjonsopplegget.

Det er foreløpig ikke satt opp noe budsjett for prosjektet. Vi vil imidlertid få tilskudd fra Vegdirektoratet, som via informasjonssjef Ellefset har engasjert seg sterkt i prosjektet. Sett i forhold til de totale anleggsbevilgninger til motorvegen, vil kostnaden til det påtenkte informasjonsopplegget være ubetydelig (i størrelsesorden 1-2 o/o). H.F.

Tillitsmannens spalte

Etter at det siste nummer av "Ryggjavegen" gikk i trykken, har vi i Vegsektoren som står tilsluttet Arbeidsmannsforbundet hatt et indeksoppgjør som så ut til å ende med knall og fall, men heldigvis for alle parter ble dette unngått i og med at forslaget ble vedtatt. Meglingsforslaget var ganske brukbart etter medlemmenes mening, for det ga i kroner og øre noenlunde det man hadde forventet.

Noen er der alltid som er misfornøyd, og da spesielt de få som står utenfor organisasjonen. Det er å håpe at de snart skifter mening. Forslaget innbrakte ca. kr. 1,50 i gjennomsnitt pr. time, og det må sies å være bra, selv om vi ikke fikk 100% dekning for prisstigningen. Ellers har vinteren for de fleste i fylket fortonet seg som en vanlig mild sommerdag, men det er vi snart vant med.

Når det gjelder kurser har tilbudet vært stort, og Kurs-Olsen har pendlet fra nord

til sør og spredt sorg og glede alt etter som. Han er alltid velkommen uansett. Viten får man ikke for meget av, og en honnør skal ledelsen i Rogaland Vegvesen ha, for den vilje og det framsyn de har vist når det gjelder opplæring.

Norsk Arbeidsmannsforbund arrangerer et kurs for tillitsmenn og ansatte i vegsektoren i tiden 10.–16. mars på Lundevang Motell, Moi. Deltakerne kommer fra Aust og Vest-Agder, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Kurset omhandler spesielt miljø og vernetiltak, førstehjelp og pensjonssaker foruten vanlige tillitsmannsgjøremål. Ellers er det meldt om deltakelse fra ledelsen i samtlige fylker og Vegdirektoratet, så alt skulle ligge vel tilrette for en givende uke på Moi.

For dem som ennå ikke har lest den siste forhandlingsprotokoll kan vi opplyse at formannen i tillitsmannsutvalget skal virke som tillitsmann i heldagsstilling, og har flyttet sitt kontor til Bærheim Vegsentral hvor han treffes på tlf. 75595. Til dem av våre arbeidskamerater som ennå ikke har meldt seg inn i foreningen vil jeg henstille om å oppsøke nærmeste tillitsmann for å få dette ordnet snarest, for på den måten å være med å skape trivsel og kameratskap på arbeidsplassen. Til slutt vil jeg beklage hvis det finnes arbeidskamerater som jeg ennå ikke har hatt kontakt med på arbeidsplassen, men jeg håper fortsatt at alle skal få den service ordningen innebærer.

M.W.

Trafikkforhold på Karmøy

Vi treffer oppsynsmann Støle idet han nettopp er kommet hjem fra et møte i Stavanger i forbindelse med Trafikksikkerhetsaksjonen 74. At en slik aksjon forelå var vi nokså uvitende om og det er fristende å spørre Støle om hans rolle i denne saken.

— Jeg var der fordi jeg er formann i kommunens trafikkfelleutvalg, i andre kommuner kalles dette utvalget for trafikksikkerhetsutvalget. Det er et politisk organ som består av tre medlemmer, Simon Stien, avd.ing. Langeland fra teknisk etat og undertegnede.

Som formann i utvalget deltok jeg i Stavanger fordi det var et informasjonsmøte med folk fra departementet vedrørende årets sikkerhetsaksjon.

— Er det et aktivt utvalg du er formann i?

— Vi startet i 1968. I begynnelsen var det møter veldig ofte, bare med vegvesenet hadde vi møter 5–6 ganger i året, så kom de andre i tillegg. Nå har vi sjeldnere møter og de er ofte kombinert med befaringer.

Helt fra starten har vi hatt et veldig godt samarbeid med vegvesenet og det betydde meget da grunnlaget ble lagt.

— Er du ikke i en uheldig stilling nå du skal forsvare kommunale interesser og samtidig er vegvesenets mann. Du kan jo komme til å støte folk som du skal samarbeide med daglig?

— Nei, det syns jeg ikke. Vi har som sagt alltid hatt et godt samarbeid. En må ikke tro at et slikt utvalg står i et motsetningsforhold til vegvesenet. Vi skal jo finne frem til forhold som gjør vegen

farlige for trafikantene, og det er også en av vegvesenets oppgaver å gjøre vegene trafikksikre. Egentlig er dette et interessefelleskap.

— Syns du at dere klarer å oppnå noe med arbeidet deres.

— Ja, det syns jeg absolutt. Jeg har lyst å nevne Rv. 14 som et eksempel på dette. Trafikkforholdene langs denne vegen var så dårlige at det er fristende å si at den var en sammenhengende trafikkfelle på hele Karmøy. Da vi tok opp arbeidet ble forholdene registrert mellom Haugesund og Skudesnes med hensyn til utkjørsler, feller, bebyggelse, skoler, hastigheter og alt dette som har med trafikkforholdene å gjøre. Etterpå ble materialet vurdert og prioritert. Heia—Haringstad ble satt øverst på listen og nå er det meste av dette sanert, resten blir tatt dette året. I tillegg er det foretatt andre utbedringer og en omfattende hastighetsregulering.

— Det er muligens ikke pent av meg å spørre, men jeg synes at Rv 14 langs enkelte strekninger virker nokså forvirrende. Skiltene står nesten like tett som gjerdestaur og det er reguleringer til stadighet. Jeg er ikke sikker på om ikke dette kan villedde vel så mye som det veileder.

— Det kan jo alltid være mange syn på en sak, og kritikken din er det nok mange som er enige i. Vi skal være klar over at det er mange hensyn å ta i slike tilfeller, ikke minst til de som bor langs vegen og som ofte er nødt til å ferdes til fots langs den. Det er for eksempel skoler langs vegen og barna skal til og fra. Bilførerne skal være oppmerksomme på forholdene langs en veg og skiltene er en del av den

veiledning som de vegfarende plikter å være oppmerksomme på. Rv. 14 er vanskelig å regulere slik at alle kan være fornøyde. Det har vært nødvendig å prioritere og treffe et valg. Selv mener jeg at en har gjort det riktig på denne strekningen ut fra de rådende forhold, og vegen er utvilsomt sikrere i dag i forhold til det den var.

— Jeg forstår det slik at det er hensynet til de myke trafikantene som langt på veg forårsaker alle variasjonene i fartsgrenser. Har dere forsøkt å skille disse ut på egne gang- og sykkelstier.

— Noe er gjort. Ved Langåker skole er det bygget fortau i plan med vegen, det samme er gjort på Heia—Haringstad. Ved Veavåg skole og tettbebyggelsen er det også lagt til rette for fotgjengere.

— Er det problemer med å få dette i stand?

— Det er det jo, og problemene med grunn er naturlig nok de største vi har. Kravet om separate gang- og sykkelstier har forverret grunnspørsmålet, men det er helt klart en bedre løsning. Jeg vil illustrere problemene med et eksempel.

På Dalen, et stykke sør for Karmsund bro, foreslo utvalget at en gammel gårdsveg burde benyttes av fotgjengere og syklist. Jeg mener at grunnspørsmålene her hadde latt seg løse. Det var snakk om å ta litt dyrket mark og denne gangveien ville få noe stigning. Vi hadde et folkemøte om saken og forslaget ble nedstemt fordi folk ikke ville bruke denne vegen som lå 50 meter fra riksvegen. Så ble det foreslått et fortau i plan med vegen i forståelse med oppsitterne. Her forlangte vegkontoret et skille mellom veg og

gangbane som førte til at vi måtte ta i besittelse inntil 8—10 meters bredde langs vegen, og da ville ikke grunneierne være med. Nå har vegvesenet redusert kravet om skille til 0,75—2,00 meter og rekkverk langs vegen der det er nødvendig. Vi håper at dette kan finne sin løsning i 74. Det finnes også steder der bare en bred skulder kan være løsningen, f.eks. Åkra-Odland.

— Sitter dere i utvalget selv med passer og linjal og utformer disse løsningene?

— Nei, vi skal peke på problemene. Detaljplanene skal i kommuner som har en godt utbygget teknisk etat foretas av denne. Vi har en bra etat i Karmøy kommune, men det er mye som skal gjøres slik at dette mer med trafikkfeller kanskje har blitt hengende etter. Nå ser det imidlertid ut for at vi skal få engasjert en mann slik at vi kan få utført mer arbeid. Utvalget må også engasjere seg i planene, for det er dette som innstiller overfor teknisk rådmann.

— Dere har jo Haugesund å konkurrere med.

— Ja, det har vi i høg grad. Jeg vil si at Haugesund har vært flinke til å legge forholdene til rette og de har arbeidet veldig aktivt. Det er også en mulighet for at det er lettere å behandle slike saker i en by med tett bebyggelse fordi så meget kan løses i forbindelse med reguleringsaker.

— Blir dere snart arbeidsledige?

— Ikke med det første. Vi skal i alle fall være i virksomhet ut 75 og nå står fylkesvegene for tur.

På neste side kommenterer

vegsjef Ch. Danielsen denne artikkelen.

KOMMENTAR FRA VEGSJEFEN

Vi har forelagt dette intervjuet for Vegsjefen og bedt om en kommentar til kravet om et markert skille mellom kjørebane og gangbane. Det kan muligens virke som om dette kravet kan forsinke løsninger på en bedre adskillelse av trafikantergruppene:

– Hvis det er virkelig vilje hos alle parter til å løse dette problemet, kan jeg ikke forstå at vegvesents krav om fysisk skille mellom de harde og myke trafikanter skulle hindre eller forsinke løsninger på dette området. All erfaring, både her i landet og i utlandet, tilsier at dette er det eneste riktige prinsippet og all sunn fornuft sier det samme.

I de siste seks årene har omlag 16% av fotgjengerulykkene skjedd ved at fotgjengeren er blitt påkjørt på vegkant, vegskulder eller fortau. Videre ble 881 sykkelførere eller sykkelpassasjerer skadet eller drept i trafikken. Bare disse tallene skulle tilsi at fortau eller utvidelse av vegskulder utenfor tettbygd strøk ikke er noen tilfredsstillende løsning.

Og ikke bare det. Et separat gang- og sykkelvegssystem er også i de fleste tilfeller billigere å anlegge enn en vegutvidelse, eller fortau i plan med vegen. Selvfølgelig finnes det tilfeller der en ikke har andre alternativ enn å følge bilvegen, for eksempel der vegen går i store skjæringer, og der det er andre fysiske hindringer for et separat system.

I slike tilfeller vil vi i vegvesenet ikke motsette oss praktiske og gjennomførbare løsninger. Men det vi ikke er innstilt på å godta er at de gående og syklende skal utsettes for større fare bare for å spare noen kvadratmeter jord eller bare for å spare vedkommende kommune for større utgifter med fremtidig vedlikehold.

Jordvern er viktig og må tas hensyn til, men foreløpig mener vi at trafikkikkerheten må prioriteres høyere. Vi håper at vi vil få forståelse for dette syn hos kommunene, som i stor utstrekning vil ha ansvaret for at vi greier å få gjennomført en skikkelig separasjon mellom fotgjengere og bilister.

Vi beklager

– at kart over motorvegen i nr. 1-74 ble satt på hodet

– at driftsjef Njå ikke kom på listen over bidragsyttere – for sin artikkel om arbeid på riksveganlegg i 1974.

Ny E-18 i Bjerkreim

Arbeidet med omlegging av E-18 gjennom Bjerkreim er i full sving. For den som trafikerer strekningen vil en del av de største arbeidene være skjult, det gjelder tunnelen ved Bryningslandsvatnet og arbeide omkring knuseverket ved Saglandsvatnet.

Det er tilsammen bevilget 9,2 mill. kroner til E-18 i år. Det vil si at forbruket daglig ligger på 40 000 kroner. Av dette går omlag 20 000 daglig til maskiner, de resterende 20 000 er fordelt på arbeidslønn, materialer og en del til oppsyn etc.

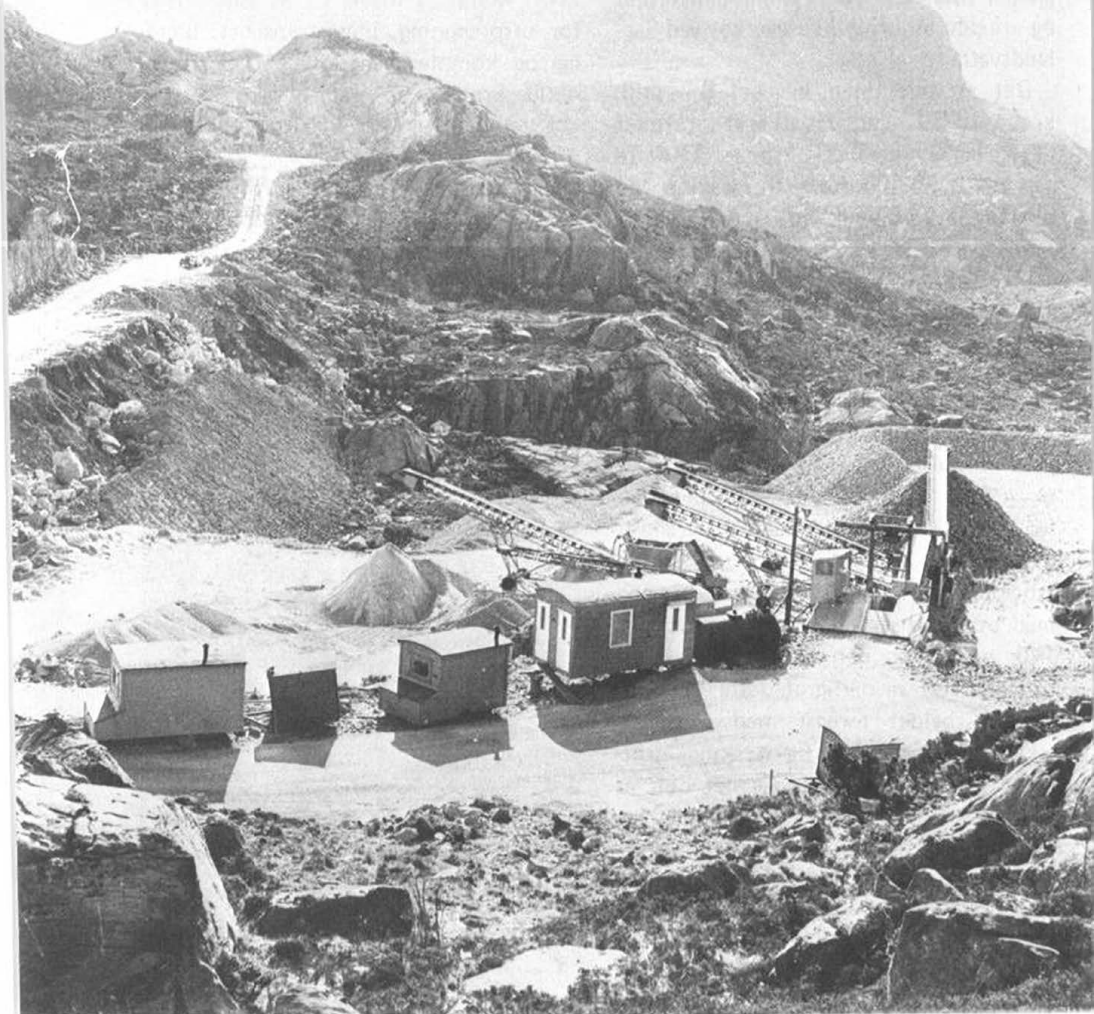
Før en startet med tunnelen ved Krossmoen var det klart at en ville få komplikasjoner. Det er til dels dårlig og tynt tak som er oppsprukket og gjennombrutt av leirslepper. Tunnelene er delvis drevet med redusert tverrsnitt og siden strosset ut til fullt tverrsnitt. Løndriften ble stanset en stund mens arbeidsstedet ble sikret med påstøp av sprøytebetong. Sikringsarbeidene er nå ferdige og en er i gang med utstøpingsarbeider. Det viste seg at 140 meter av den 210 meter lange tunnelen var så dårlig at dette var nødvendig. Arbeidet foregår med en nyttviklet glideforskaling. Først skytes grøftene og langs disse bygges det opp et fundament som tjener som glidesåle for forskalingen. En regner med at det er mulig å støpe ut 4 meter pr. dag på to skift med dette opplegget. Utstøpingen foregår i to omganger. Førstet lag som ligger i kontakt med fjellet, så en membran på minst 4 lag 0,15 mm polytylen-

folie, og til sist et nytt lag betong. Vi har ikke erfaringstall å bygge på i dette tilfellet når det gjelder kostnader, men meterprisen vil antakelig ligge på omlag 7000 kroner. i tillegg får vi kostnadene for utsprenngning, massetransport, bærelag og kompletteringsarbeider på omlag 4500 kroner, slik at meterprisen på enkelte strekninger vil ligge på omlag 11 500 kroner.

Knuseverket skal knuse 180 000 m³ bærelagsmaterialer frem til sommeren 1975, til nå er det produsert 35 000 m³.



Utsikt fra knuseverket ved Sagland og sørover.



En del av bærelagsmaterialene vil komme fra den tidligere oppstillingen ved Bilstad.

På grunn av ekstraarbeider i tunnelen kan den ikke settes under trafikk til sommeren slik som den opprinnelige planen var. Til sommerferien vil en strekning fra Krossmoen og frem til tunnelen bli koplet, og videre en strekning nord for tunnelen og til Saglandsvatnet bli satt under trafikk.

Tunnelen vil, dersom intet uforutsett inntreffer, bli ferdig senhøstes slik at trafikken får gå på en sammenhengende, ny vegparsell til vinteren.

Den nye brua over Bjerkreimselva heter Gjedlackleiv bru. Den ligger ved riksvegen omlag to kilometer sør for Bjerkreim sentrum. En tar sikte på å sette strekningen fra brua til Saglandsvatnet under trafikk høsten 75. Den siste strekningen forbi knuseverket, på baksiden av fjellpartiet ved Saglandsvatnet, kan muligens bli ferdig sent i 75 eller på foråret i 76.

Fra Gjedlackleiv bru til Bjerkreim sentrum er det ikke laget detaljplaner for driften ennå, men her vil en ta fatt med sprengningsarbeider til vinteren og det er meningen at denne strekningen også skal være ferdig i 76.

I Tronvik ved Vest-Agder grense skal vi samtidig med at nabofylket stenger vegen

gjøre ferdig de utbedringsarbeidene som ble startet i fjor. Arbeidet vil stort sett bestå av murarbeid, asfaltering og oppsetting av rekkverk.

Til puss og rensk gjennom Heskestad er det satt av 800 000 kroner. Det skal anlegges rasteplass, settes opp 2,5 km rekkverk og stelles i stand slik at vegen tar seg vakker ut. De største rasteplassene vil bli anlagt ved Bilstad der knuseren sto, ved Eiavatnet og Hommen, Heskestadvatnet.



Oppsynsmann Skarås diskuterer driftsplaner med sin assistent Nærland.

Rasteplasser

Vi stikker innom tekniker J. Høyland og sier noen godord om et par rasteplasser vi så. Høyland ble ansatt i 1971 og er utdannet gartner. Han arbeider til daglig i vedlikeholdsavdelingen med rasteplasser og vegetasjon som spesialfelt. På dette feltet arbeider han ut over avdelingsgrensene og er således sakkyndig for anleggsbestyrerne også. La oss heller ikke stikke under stolen at Høyland også er en god mann å ha når vi lurar på hva slags marrakkels som kommer opp dersom vi graver ned hageplanens juniperus pfitzerina?

Vi spør om han føler at han får gjort noe.

— Både ja og nei. Det er rart med det, når en er interessert i en sak er det ofte slik at en føler det går for sent. Jeg har en følelse av at det har vært lettere å få gjort noe i tilknytning til anleggene enn i vedlikeholdet.

— Er det bare vriomperiser du er omgitt av.

— Nei, for all del. Jeg tror at anleggene har mer penger til rådighet og i det hele tatt lettere for å ta fatt. Rasteplassene er en del av kompletteringen av anlegget og blir planlagt samtidig med driften av det. Maskiner og masser er på plass, det er lettere da. Vedlikeholdet tar seg av den ferdige veien. Der er det en større jobb å sette i gang med en rasteplass, når en skal starte fra bunnen liksom. Anlegget kan ofte nytte deler av den gamle vegen til formålet mens vedlikeholdet som regel må gå til erverv av grunn til slike formål.

De som prioriterer arbeidet ser, naturlig nok, vegen som sin hovedoppgave. Rasteplasser blir ofte noe en gjør når det

ikke er noe annet spesielt fore. På denne måten vil ikke takten i utbyggingen bli særlig stor. Skal det bli fart i sakene bør en antakelig øremerke en del pengemidler til formålet, og en bør vel også tenke på om entreprenører kan ta på seg arbeidet.

— Er det behov for å øke utbyggings-takten utover det vi har i dag?

— Dersom vi skal følge opp forbedringene med helhetsinntrykket av vegrutene må takten økes. Dette vil selvsagt koste en del penger og det vil ofte være et spørsmål om hvor meget vi kan koste på denne delen av vegen. Jeg savner ofte retningslinjer for hva en kan kreve og hvilken prioritet det skal ha.

— Hva koster en rasteplass?

— Det kan vi ikke svare generelt på, men jeg bruker ofte en gjennomsnittspris på 10 000 kroner. Alt etter de stedlige forholdene dreier det seg om fra 2000 og oppover.

— Vi ser da spør etter deg rundt om fylket.

— Noen steder viser det bra igjen. Mellom Årdal og Sand på rv. 13, og rv. 46 fra Knapphus til Suldal og på de nye parsellene av E-18 er det ganske bra utbygget. Vi har totalt i fylket omlag 60 rasteplasser med 130 bord.

— Og dette mener du er for lite.

— Ja, bortsett fra de vegene jeg nevnte, er det grissent utbygd. Vi bør i tiden fremover prioritere rv. 14, rv. 44 og E-76.

Jeg har laget en del planer for disse vegrutene, men jeg mener selv at det er nødløsninger bygget på de eiendomsforholdene vegvesenet har langs vegen. Skal vi få dem til slik det var å ønske, må vi til med grunnerverv.

Idyllisk med enkle midler ved Vatsvatnet





Når nye parseller av disse vegene blir planlagt håper jeg å bli trukket inn så tidlig som mulig og i alle fall før grunnkjøpet foregår. Det er nemlig en fare for at en bare erverver den grunnen som strengt tatt kreves til vegene og så oversees f.eks. den lille sløyfa som kunne bli en ideel rasteplass. Jeg tror at en helhetsvurdering her ville være meget å foretrekke.

— Det kunne være fristende å kalle det du stiller med for grønne oaser langs vegene.

— Det høres kanskje underlig ut, men det er ikke det vi er ute etter. Det ideelle stedet å ta fatt er der en med minimale inngrep kan sette opp border og benker, slik at mest mulig av den opprinnelige vegetasjon er inntakt. Vi tar sikte på å tilpasse våre rasteplasser til de opprinnelige omgivelsene. Vi velger busker og trær som er hardføre og passer på stedet. Derfor finns det ingen standardløsning, vi arbeider ut fra de lokale forhold.

Dersom området er rasert, eller det ikke tidligere har vært vegetasjon på stedet, må vi overkultivere. Dette fører i første omgang til en overdreven frodighet. Hensikten er å få området til å gå snarest mulig inn i naturen på stedet. Etter 5–10 år kan vi trappe ned og vegetasjonen vil få et noe blekere, men naturligere preg. Plassen skal være en del av naturen, ikke et fremmedelement.

— En slik maskert rasteplass kan vel bli en trafikkfelle?

— Vi legger stor vekt på sikkerheten. En bør minst kunne skille plassen fra vegbanen med en bankett, derved får vi også ordnede avkjørselsforhold. Dette er

vårt syn i dag selv om jeg er klar over at det er bygget plasser uten at dette er tilfelle. En erfaring vi har gjort er at folk nødvendig beveger seg særlig langt fra bilen. Maten skal tas fra bilen og rett på bordet. En del plasser med bordene satt opp i en viss avstand fra parkeringsplassen ble nokså ødelagt av biler som drev terrengkjøring.

Av border har vi i dag to typer, det er det tradisjonelle av betong og en nyere type av runde og halvklovte tømmerstokker. Tømmerbordet har vi i Gloppe-dalsuren og i distrikt 3. Bord av tømmer har kanskje den fordel at de er mer mobile og kan lages ferdige innendørs. Dette er jo ting som vi arbeider med og vi kommer vel etter hvert frem til gode typer etter hvert. I det hele tatt tar vi sikte på å finne frem til gode løsninger for våre forbrukere, trafikantene — slutter Høyland.



Opplæringsrådet - 3 års utvikling

I januar 1971 ble opplæringsrådet dannet ved vegkontoret. En forsøkte å samle mennesker som en antok hadde spesielle anlegg eller interesse for opplæringsvirksomhet for å drøfte mulige tiltak ved vegkontoret.

Vegetaten var den gang kommet i gang med sentrale kurs. Disse tok sikte på å bringe kjennskap til nye arbeidsmetoder og teknikker ut i fylkene, og de hadde også en stor betydning for øket kontakt og samarbeid.

Det viste seg snart at behovet for nye og supplerende kunnskaper ikke kunne dekkes bare ved den innsatsen som ble gjort sentralt, også de lokale krefter måtte settes inn. På hvilken måte denne kunne gjøres og hvilken veg en skulle gå ble diskutert og fattet vedtak om på det første møtet. Det ble satt ned et arbeidsutvalg som skulle se nærmere på opplæringstiltak for funksjonærene i første omgang. En var klar over at også arbeiderne og oppsynsmennene hadde et behov, men dette ville en komme tilbake til etter hvert som en vant erfaring.

I januar i år var det også møte i rådet. Medlemstallet nå er større enn ved oppstarten. De fleste avdelingene på vegkontoret har en representant, i tillegg kommer oppsynsmann Kleiberg og hovedtiltitsmann Wiik, som representanter for hver sine grupper. Denne gangen var også Knutsen fra personalkontoret i Vegdirektoratet og Larsen fra teknisk rasjonalisering invitert.

I tiden mellom disse to møtene har det skjedd meget. En startet opp ganske bra med kurs for de ansatte på kontoret. Det var kurs om etatens oppbygging og det

lovverket som angår oss i vegvesenet. Det var også et kurs i vegnormalene, men interessen for dette kurset holdt seg ikke på topp i hele kursets varighet. Etter dette har det ikke vært arrangert annet enn korte kurs og informasjonsmøter, da med krefter utenfra.

En grunn for at virksomheten har vært liten er nok flyttingen til nye kontorer. Nå er vi kommet inn og en kan vel etter hvert forsøke seg igjen med en ny omgang. Det er sikkert mange nyansatte som ville ha stort utbytte av en grundig innføring i etatens arbeidsform.

Når det gjelder kurs av faglig karakter bør vi antakelig velge en annen undervisningsform og opplegg enn det vi prøvde sist. Dette er en oppgave for arbeidsutvalget, men kontorsjef Lund antydet på møtet at det etter hans mening var mest å hente dersom en fikk i stand en rutinemessig videreinformasjon av det som ble lært på sentrale kurs. Dette stiller større krav til de som skal delta på sentrale kurs og til foreleserne, som da må forpliktes til å levere trykket manuskript.

Opplæringstilbudet for arbeiderne kom igang uten noe egentlig engasjement fra opplæringsrådets side. Det viste seg at samtidig som rådet startet opp sitt arbeid, hadde oppsynsmann Olsen startet opp med kveldsundervisning i en del fag for en gruppe av våre ansatte på Tau. Disse karene fikk stønad fra sentralt hold og forsøket ble omfattet med stor interesse.

Hva dette har ført til er etter hvert kjent for de fleste. Kursvirksomheten blant arbeiderne har ført til et meget

stort arbeidspress på Olsen, selv på heltid. Det er dannet et arbeidsutvalg for arbeidsopplæring. Driftssjefen er formann i utvalget og det består ellers av representanter fra driftsavdelingene, oppsynsmennene og arbeidernes hovedtillitsmann. Figuren viser hvordan rådet og utvalgene er oppbygget.

Det viser seg ifølge Olsen at kursene har samlet 902 deltakere. Dette er ikke det egentlige tall fordi mange har deltatt på flere kurs. Tilsammen er det gått med i overkant av 11 000 arbeidstimer. I tillegg har deltakerne ofret 6–7000 timer av fritiden, som regel til forberedende opplæring som avsluttes med internatkurs.

Muligens ble det satset for hardt fra begynnelsen. Det kan være vanskelig å holde igjen når en vet at det er et stort informasjonsbehov og stor interesse, men en regner nå med at det første, store informasjonsbehovet er dekket. I tiden

fremover vil en satse på en kombinasjon av kurser for inngående opplæring og rene informasjonskurser.

Det har vært klaget fra arbeidsledelsen over for hyppige avbrudd i driften, men dette er ved å bedre seg etter hvert. Årsaken er først og fremst et stadig bedre samarbeid, men også at en vinner erfaringer etter hvert.

Utvelgelsen av deltakerne har også vakt blandede reaksjoner. Primært tar en sikte på at alle som søker på et kurs skal ha adgang til å gå. Så fritt vil det ikke kunne praktiseres. Kurset kan være fulltegnet, for stor deltakelse fra et arbeidssted kan skape vansker for driften og enkelte fagkurs tar sikte på å nå først fram til helt bestemte grupper. (Arbeidsgiverens styringsrett må her kunne anvendes.) I praksis blir dette gjort i et samarbeid med oppsynsmann, arbeidsbestyrer og hovedtillitsmann.

Det kan også være nødvendig å påvirke

OPPLÆRINGSRÅDET

Vegsjefen, form.

Thommassen – regnsk.

UTVALG FOR ARBEIDEROPPLÆRING

Njå, form.

Kleiberg, opps.m.

Olsen, und.v.leder

Løken, maskin

Bilstad, vedl.h.

Haugvaldstad, anl.

Hansen, driftspl.

Wiik, tillitsmann

Vasbø, sekr. i
alle utvalg

UTVALG FOR FUNKSJONÆROPPLEÅRING

Lund, form.

Hole, sekr.at.

Njå, driftsavn.

Mork, plan.avd.

Skadberg, grunns.

enkelte til å delta når ledelsen mener at vedkommende bør ha kunnskaper på et område. Det er en vanlig oppfatning at ledelsen kan vente av en arbeidstaker at han er villig til å kvalifisere seg innenfor sitt arbeidsfelt.

På lengre sikt kan kurs gjentas til markedet er mettet, på dette vis vil også den enkelte kunne kvalifisere seg for andre oppgaver dersom han ønsker forandring.

Oppsynsmennene er den gruppen som hittil har kommet mest uheldig ut. Det har vært en forutsetning at denne gruppen kunne delta på alle kurs for arbeiderne der de mente det var noe å hente. Videre har en ment at en på dette vis kunne skaffe seg rede på de områdene der oppsynsmennene kunne trenge mer inngående opplæring. Oppsynsmennenes arbeidsfelt og behov er forskjellig fra arbeidernes, også deres grunnleggende

Praktiske øvinger i kurs i landmåling på Giljastølen.



kunnskaper i tekniske fag, slik at virksomheten for denne gruppen må legges opp annerledes enn de kursarbeiderne får. Rådet var enige i at ansvaret for kurs for oppsynsmennene burde sortere under arbeidsgruppen for funksjonærene. Det er en forutsetning at dette utvalget forsterkes med en representant fra oppsynsmennene når slike tiltak drøftes.

Fra sentralt hold redegjorde Knutsen fra personalkontoret om det arbeidet som legges ned med sentrale kurs. En er i ferd med å skrive deler av kurskomiteens innstilling. Helt nytt er det at fylkene vil få en egen konto for kursvirksomhet som vegsjefen rår over. For Rogaland utgjør dette i år 14 000 kroner. Pengene kan brukes til virksomhet som ikke dekkes av det sentrale opplegg, til spesielle kurs, til enkelte medarbeidere eller tiltak som letter avvikling av lokale kurs.

Maskinavdelingen har fått instruktører i alle fylkene som skal ta seg av opplæring av maskinførere. Disse instruktørene har fått god opplæring først på sentrale kurs og det er meningen at en skal utarbeide kurspakker sentralt som instruktørene kan nytte i sitt daglige arbeid.

En har også planer om kurser for alle vegarbeiderne innenfor fagene vegbygging, lovverk, prosesskode, driftsplaner, sprengning, betong og vintervedlikehold. Hvordan dette opplegget blir er ikke fastlagt foreløpig. En tenker seg at kursene legges til rette fra sentralt hold. Det vil si at fylkene får pakker som inneholder nødvendige lærebøker, håndbøker, film, lysbilder, samt tips for hvordan det hele skal legges opp. Det er ikke avklart

enda om en skal satse på dagskurser eller internatkurser eller hvilken mengde stoff en skal ta med i hver pakke. Vi i Rogaland har bedt om å få delta i opplegget fordi vi mener både at vi har skaffet oss kunnskaper på dette felt som kan komme andre til gode, og vi antar at det arbeid som legges ned med å skaffe hjelpemidler vil være til hjelp og avlastning i vårt arbeide.

Det er meningen at det skal opprettes opplæringsutvalg omkring i fylkene og disse skal administrere opplæringen og analysere resultatene av den. Sammen med et sentral utvalg regner en med at dette fører til en stadig økende interesse og behov for opplæringstiltak.



Vi ville bare minne dere om at påbudet om bruk av sikkerhetsbelter i varebiler, personbiler, busser og kombinerte biler trådte i kraft 1. juli 1973.

Bedriftslegeordningen

Etter flere års arbeid kan vi nå si at alle ansatte i vegvesenet er tilknyttet bedriftslegeordningen. Etter hvert som flere kom med og lovordene fra de heldige ble spredt ut over, ble presset fra de resterende stadig større.

Konsulent Hole har hatt den daglige saksbehandlingen vedrørende bedriftslegen og han har sikkert fått høre både ros og vondord. Vi spør derfor om dette har vært et langt lerret å bleke.

— Det kan jeg trygt svare ja på. I 7 år har vi arbeidet med disse sakene før vi i disse dager kan si at vi har fått i stand avtaler som dekker arbeidere og funksjonærer ved vegkontoret, og de bilsakkyndiges ansatte.

Grunnen til at det har tatt så lang tid er for en gangs skyld ikke pengemangel. På grunn av geografiske forhold og at arbeidsplassene ligger spredt omkring i fylket har det vært nødvendig å dele tjenesten opp på flere leger, plassert strategisk omkring i fylket. Dette gjorde ikke saken lettere. Vi forsøkte å skaffe legehjelp såvel gjennom bedriftslegerådet som legetidsskrift, lokalpresse og fylkeslegen. Først i slutten av 1969 så vi en mulighet til løsning idet vi fikk tilsagn fra dr. Odd Klaus Larsen i Stavanger om å knytte oss til den bedriftslegetjenesten han hadde for en del private bedrifter.

— Dette gjaldt ikke hele fylket?

— I første omgang omfattet ordningen arbeidstakere bosatt i Hå og Bjerkreim i syd til Hjelmeland og øykommunene i nord. Det var således omlag 350 personer som fikk sjekket sin helsetilstand i 1970.

Da vi fikk leie lokaler i det nye posthuset fikk vi tilbud om å tilslutte oss bedriftslegeordningen for postvesenet og

en del andre offentlige institusjoner. Tilbudet innebar utvidede tjenester og oppfølgninger. Avtalen med dr. Odd Klaus Larsen ble derfor oppsagt.

Overflyttingen fant sted sommeren 1972 idet dr. Bjørgaas overtok stillingen som bedriftslege for den sammenslutningen jeg nevnte.

— Ble resten av fylket hengende lenge etter?

— Først i 1973 ble det mulig å få innført denne tjenesten for deler av nordfylket, idet vi fikk en tilkopling til en ordning som var satt ut i livet for Sauda kommune.

I samme år fikk vi løst saken for søre del av fylket etter en konferanse med dr. Rolf Gustavsen i Egersund.

Disse to stedene dekker arbeidstakere bosatt i Sauda, Suldal og Vindafjord, samt Eigersund, Lund og Sokndal. Ordningen på disse steder omfatter mellom 100 og 150 personer.

For den resterende del av fylket, kommunene Tysvær, Karmøy og Haugesund med omlag 90 personer har vi i år fått løst saken med en tilknytting til bedriftslegetjenesten i Karmøy. Her er det dr. B. Simonsen i Åkrahamn som tar seg av denne tjenesten.

Dermed har våre ansatte fått adgang til en årlig sjekking av sin helsesituasjon. Administrasjonen håper at ordningen blir av lang varighet og at den enkelte føler det som et godt tilbud.

— Du skal vel finne frem kanonen nå og jage oss avgårde til leger og nålestikk?

— På ingen måte. Ordningen er frivillig slik at de som vegrer seg ikke trenger å nytte seg av den. Jeg vil imidlertid understreke at dette er et meget godt tilbud for den ansatte og det er viktig at den enkelte forstår betydningen av en regelmessig legek kontroll. På dette vis kan sykdommer oppdages på et tidlig tidspunkt og det kan settes inn forebyggende behandling som kan hindre at alvorligere ting får utvikle seg.

Riktignok er det så at arbeidsgiveren i givne tilfeller kan forlange fremlagt helseattest eller påby fremmøte til bedriftslege, men dette har det imidlertid til denne tid vært lite behov for.

— Det er mange som føler at undersøkelsene er lettvinde og overfladiske.

— Det er jeg ikke fagmann til å svare på, men jeg tror at undersøkelsene gir viktige holdepunkter for å sette seg inn i vedkommendes helsetilstand. Legenes rapport viser også at han har oppdaget sykdomstilfeller som var ukjent for pasienten. Ellers er jo ordningen noe mer enn denne undersøkelsen. Den gjentas hvert år slik at det blir en overvåking av vedkommende. Videre skal lege føre tilsyn med de ansatte som har helsefarlig arbeide, eller på annen måte er sykdomstruet, med de yrkesvalghemmede og med dem som har et særlig stort sykefravær. I tillegg omfatter tjenesten en rekke områder som er fastlagt av bedriftslegerådet, slike som yrkeshygiene og rådgivende veiledning av forebyggende art på arbeidsstedet.

— Kan det sies noe om helsetilstanden

blant de ansatte i vegvesenet i fylket.

— Helseforholdene er meget tilfredsstillende. Dr. Bjørngaas sier at vi har vært flinke til å legge det tyngste arbeidet på den yngre delen av de ansatte. Det virker også som om de eldre har vært flinke til å ta vare på seg selv slik at det ikke har vært nødvendig å forskyve disse til annet arbeid.

Fraværsprosenten blant funksjonærene ligger mellom 2 og 2,5, hos arbeiderne på 4,9%. Dette sier legen er langt lavere enn gjennomsnitt sykefravær i Norge.

Silicoseundersøkelse av vegarbeidere har ikke gitt holdepunkter for nye tilfeller av silikose.

— Vegarbeiderne har jo et tungt yrke, hva med belastningssykdommer.

— Det forekommer selvsagt sykdommer som skyldes for stor belastning og feil arbeidsstilling, men det er ikke bare hos dem som arbeider ute. "Vond rygg" kan også skyldes feil sittestilling på kontoret, og slike ting søker en å rette på. Blant vegarbeiderne er det konstatert en del hørselskader.

Legen har gitt uttrykk for at han savner kontakt med verneutvalget og dets tillitsmenn i slike saker. Videre mener legen at vi bør få tillitsmenn eller medarbeidere som kan ta seg av sosiale spørsmål og vanskeligheter i tilknytning til alkoholproblemer, som viser en økende tendens.

Det viser seg også at når en har en bedriftslege som en blir kjent med, så nytter stadig flere vedkommende når de føler behov for legehjelp. Det er klart at en lettvinde tilgjengelig lege har spart

Fortsettelse side 29

Stor premie for forslag

For en tid tilbake fikk Karl E. Grude og Johannes Rørtveit melding om at de hadde fått 5000 kroner i premie for et forslag til forbedring. Det er blant de høyeste beløp som er utbetalt i premie for et forslag i vegvesenet.

Forslaget gjaldt en tralle for boremaskin for opptak av asfaltprøver. Slike prøver skal tas i et bestemt mønster på vegbanen og de skal tas med relativt korte mellomrom.

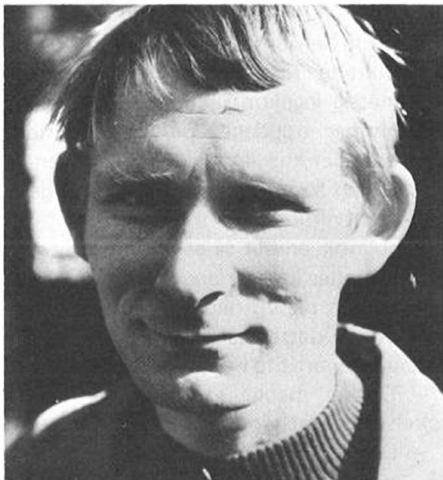
Tidligere måtte laboratoriefolkene bære maskinen inn og ut av en varebil når den skulle flyttes. Nå går det hele svært så lett med hele apparaturen på slep mellom borestedene. Boremaskinen settes ned i arbeidsstilling med en fotpedal. For å bore det fastlagte mønster behøver en bare å flytte maskinen rundt på en ramme og det er så lett at en kan gjøre det med en hånd. Når jobben er gjort, trør en ned fotpedalen og låser, så er det bare å kjøre til neste prøvefelt.

Ved transport over lengre avstander kjøres trallen opp på planet av en liten lastebil ved hjelp av to sliker.

Det er hyggelig at Grude og Rørtveit på denne måten får en oppmuntring for innsatsen, ekstra hyggelig fordi det faktisk er så pass igjen etter at kemneren har stukket avgårde med sin halvpart, at det viser litt igjen.

Forslagsnemnda har tidligere kritisert den lunkne og noe påholdne innstilling vi har hatt følelsen av at de sentrale myndigheter har hatt til våre forslag, og dette syn har samarbeidsutvalget vært enig i. Det ser nå ut for at det har skjedd en endring til det bedre når det gjelder forslagsvirksomheten.

Vi oppfordrer alle som har forslag til forbedringer, nykonstruksjoner eller forandringer på rutiner eller redskap til å sende sitt forslag til forslagsnemnda ved vegkontoret.



Karl E. Grude



Johannes Rørtveit

Juletefeste på vegkontoret



For andre år på rad arrangerte idrettslaget juletefeste for barn og voksne.

Festen er lagt til romjulen, både fordi det skal være et tilbud for dem som arbeider mellom jul og nyttår, og fordi oppslutningen ellers ville blitt så stor at den ville ha sprengt alle rammer.

Omlag 140 barn og voksne hadde funnet vegen 4. juledag til posthusets kantine. Denne gangen var bilsakkyndige også invitert og omlag 20 av deltakerne kom derfra.

Vasbø ønsket velkommen og ledet festen.

Ved disse anledningen satser vi på de kreftene som finnes på vegkontoret. Julens gledesbudskap er skjøvet noe i bakgrunnen fordi vi tror at dette ivaretas så meget bedre av de mange organisasjoner

som lager juletefester for barn. Vi prøver å skape noen hyggelige timer for barn og voksne slik at vi kan bli bedre kjent med våre kolleger og deres familier.

Det var gang rundt juletreet ledet av Dalaker med Hamre på orgelkrakken. Det var leker, film, sang underholdning, kaffekos og – julenisse.

Denne julenissen er helt spesiell for vegvesenet. Det er ikke slik en vanlig gubbe med papirmaske og rød morgenkåpe. Nei, vegvesenets nisse er funnet i en tunnel på Dovre og fast ansatt til dette formål. Onde tungler påstår at Torleif nisse ble funnet i Ørdsalstunnelen, men en bør vel ikke tro på alt som fortelles heller?

Alle så ut til å hygge seg i de timene festen varte.

Fra samarbeidsutvalget

Samarbeidsutvalget hadde sitt første møte i januar i år og det har fått følgende sammensetning.

Fra ledelsen: Vegsjef Chester Danielson, overingeniør Olav Ø. Hamre, overingeniør Gunnar Mork, konsulent Per Hole.

Fra organisasjonen: Markus Wiik (NAF), Valdemar Lillehammer (NAF) møtte ikke, Bjørn Sandvik (NFATF), Ivar Eikehaug (EL), Magnhild Ødegård (STAF O), Asbjørn Oddane (Hovedutvalgs-observatør), Martin Aske (NITO-observatør), Kasper Fjelde (NAF-vara-mann), Magne Slettebø (NAF-vara-mann).

Til ny formann i perioden ble valgt overing. Gunnar Mork.

Vi spør den nye formannen om han har erfaring fra arbeidet i utvalget.

– Det kan jeg trygt si. Jeg har vært medlem av utvalget i de tre foregående år.

– Har du merket noen utvikling i disse årene?

– Ja, det vil jeg si. Det aller viktigste mener jeg må være at vi har fått bedre kontakt gjennom de uformelle gruppene ute i distriktene.

– Er det nå så sikkert at dere har fått bedre kontakt? Jeg har et inntrykk av at gruppene ofte føler seg temmelig utenfor hva angår det de skal gjøre.

– Det er riktig, det var grupper som ikke visste hvordan de skulle arbeide og som har hatt problemer med å komme i gang. Men vi har også grupper som er meget engasjert og gjør en god og verdifull innsats. Vi vil forsøke å få i gang en gruppe på vegkontoret.

Nå har vi fått utarbeidet retningslinjer for disse gruppene, og vi håper at det vil lette arbeidet og gjøre at de kommer bedre i gang.

– Vil dere prøve å knytte utkantene til dere ved å spre møtevirksomheten?

– Det vil vi. Tidligere har vi hatt møter på Ualand, Bærheim og på bilkontrollen i Stavanger. I år tar vi sikte på Haugesund og Nesflaten.

Vi mener også at kontakten med de ansatte skal bli bedre når vi får ansatt en fast sekretær i utvalget. Dette har vi fått anbefalt av hovedsamarbeidsutvalget. Også for utvalget vil det være en stor fordel å ha en fast sekretær som kjenner sakene og sørger for en kontinuitet i arbeidet.

– Skal vi nå få en bisk formann som skal sitte parat med klubben og styre møtene med hard hånd.

– Nei, for all del. Møtene våre er meget engasjerende og gode, og de holdes i en



Den nye formannen i utvalget, Gunnar Mork.

fordragelig atmosfære. På dette området vil jeg streke under det Eikehaug uttalte i foregående utgave av Ryggja-vegen.

Vi bringer her de foreløpige retningslinjene for de uformelle samarbeidsgruppene:

1) Det skal opprettes minst en uformell kontaktgruppe i hvert vegområde.

2) Kontaktgruppene skal være bindeledd mellom samarbeidsutvalget og vegvesenets ansatte ute i vegområdene.

3) Kontaktgruppene skal velges blant arbeidere/oppsynsmennsassistenter/oppsynsmenn/veggestere fra anlegg/vedlikehold/maskin.

4) Hver kontaktgruppe bør bestå av 4–6 medlemmer. Minst halvparten av medlemmene skal være arbeidere/maskinførere.

5) Klubbformannen i hvert enkelt vegområde sørger for at kontaktgruppene blir valgte, og at navnene på medlemmene blir sendt samarbeidsutvalget. Kontaktgruppen velger selv formann.

6) Funksjonstid for kontaktgruppen skal være 2 år.

7) Formannen innkaller til møte. Der som gruppen ønsker det kan den innkalle en representant fra samarbeidsutvalget til møtet.

8) Kontaktgruppen bør avholde minimum 2 møter i året.

9) Kontaktgruppen kan ta opp alle saker som har interesse for arbeidsdriften, trivsel og velferd.

Rene lønsspørsmål skal gruppen imidlertid ikke behandle.

10) Skriftlig referat fra kontaktmøtene skal sendes samarbeidsutvalget.

LITT VERNEPRAT:

DENNE ARTIKKELEN HAR VI SAKSET FRA MØRE OG ROMSDAL FYLKES AVIS: "VEG OG VIRKE"

Det har skjedd mange ulykker ved ufor-svarlig bruk av trykkluftverktøy og trykkluftledninger, og det er et bevist faktum: Komprimert luft er potensielt farlig! En kan påføre seg selv eller sine arbeidskamerater meget alvorlige skader med ukontrollert trykkluft.

6–7 kg/cm² er det mest vanlige trykk en kompressor arbeider med i dag. Verkstedkompressorer gir oftest 10 kg/cm².

Ved ufor-svarlige bruk kan en f.eks. sprengne en trommehinne på en avstand av 10 cm, og – verre enn det, den kan frambringe en skjebnesvanger hjerneblødning.

Et annet eksempel: Ved 7 kg/cm² trykk kan en luftstråle blåse avgårde metallspen og andre små partikler med en hastighet av 100 km pr. time eller mer.

Rettes luftstrålen mot munnen kan den sprengne lungene og forårsake andre indre ødeleggelser.

Inntrenging av luftbobler i blodkarene (gjennom åpne sår) kan gi katastrofale virkninger.

Det er alltid en stor fristelse å benytte trykkluft til å blåse støv etc. ut av håret eller bort fra klærne. Sikkerhetsmyndighetene advarer stadig mot at dette gjøres.

En står foran en ny sesong med stort forbruk av trykkluft ute på veganleggene. Husk, det er jo, som en sier, "bare luft en arbeider med", men det er også luft drevet opp til en ekstra høy hastighet, som kan (ukontrollert) forårsake meget alvorlige skader.

Arnfinn Gautun
(verneleder)

Verneutvalgets arbeid i 1973

Verneutvalget i Statens vegvesen i Rogaland har hatt følgende sammensetning i arbeidsåret 1973:

Vernel., overing. B. Skaare-Botner
Styremedl., opps.m. K. Høyland
Styremedl., forretn.f. E. With
Hovedtillism. Markus Wiik

Som sekretær for utvalget har oppsynsmann S.M. Olsen fungert.

Utvalget har hatt 7 ordinære møter hvor det har vært drøftet 47 saker. Som en vil se av stigningen av antall saker sammenliknet med 1972, omlag en fordobling, er vernearbeidet blitt en del mer intensivert. Med det økende tempo og den omlegging av driftsmetoder som gjør seg gjeldende i dag er det også av meget stor betydning at en har en godt utbygget og effektiv vernetjeneste.

Av de viktigste saker som er drøftet i år er omleggingen av verneombudstjenesten. Tidligere hadde en valgt verneombud på de fleste arbeidsplasser, ca. 65 i alt, mens en nå er gått over til å dele fylket opp i ni vernerdistrikt hvor en har valgt et verneombud i hvert av disse distrikt. En håpet at denne ordningen skulle gi en mer effektiv verneombudstjenesten, idet utvalget er av den oppfatning at hoveddelen av det organiserte vernearbeidet ute i arbeidsdriften måtte falle på verneombudene.

For at verneombudene skulle få kjennskap til sitt nye arbeidsfelt ble det utarbeidet instruks for verneombudene, og det ble også utarbeidet en såkalt "vernemappe", som inneholdt instruks, regler og meldinger angående vernear-

beid. Denne mappen vil for øvrig bli supplert med nytt materiale etter som tiden går.

Verneombudene har dessuten vært innkalt til to introduksjonsmøter i vernearbeid, og en har også vedtatt at såvel verneombudene som deres varamenn skal innkalles til et ukekurs i vernearbeid i mars 1974.

I det hele har opplæring innen vernearbeidet vært ofte diskutert i utvalget. For at en skal kunne drive effektivt arbeid må en ha inngående kjennskap til organisering, lover og regler, behandling av skader m.v. En har kommet til at opplæring av såvel verneombud, arbeidsledere og førstehjelpere må gis stadig større prioritet.

Når det gjelder førstehjelpssituasjonen i vegvesenet her i fylket, har vi grunn til å tro at vi ligger relativt godt an, en har i en årrekke drevet med kurs for verneombud og arbeidsledere. En fant likevel ut at en fra 1973 vil utvide dette ytterligere, og en har i 1973 kjørt kurs for ca. 120 ansatte, og kursene har i år også vært utvidet til å være 12 undervisningstimer, mot tidligere 6. Om en har funnet den riktige ordning for opplæring av førstehjelpere vet en ikke enda, en vil ta denne saken opp til ny drøfting i kommende arbeidsår.

Foruten de ordinære møter har verneutvalget vært samlet for å foreta befaringer av arbeidsplasser og brakkeleirer, i alt 10 dager har gått med til dette. En har i løpet av denne tiden besøkt de aller fleste arbeidsplassene i fylket, de fleste boligbrakker og oppholdsbrakker og en rekke grustak, vegstasjoner og de bilsak-

kyndiges kontorer i Haugesund og Stavanger. Til tross for at en har brukt relativt mye tid på disse befaringer har en likevel ikke maktet å gå så grundig inn i arbeidet som en ønsket, og en drøfter en omlegging av inspeksjonene for 1974 for å gjøre dem enda mere effektive.

Det sier seg selv at om en har effektive og interessante verneombud, og et interressert verneutvalg så kan likevel ikke disse makte å drive et tilstrekkelig vernearbeid. For at en skal oppnå dette må såvel arbeidsledere som den enkelte arbeider bli engasjert. Utvalget vil derfor i 1974 søke å skape bedre forståelse og kontakt med arbeidslederne for vernearbeidet. For å skape større forståelse hos arbeiderne, og om mulig større interesse, har vernesekretæren deltatt på vegarbeiderklubbenes årsmøter og holdt kortere innlegg angående organisering av vernetjenesten og om vernearbeid generelt. Deltakerne på årsmøtene har vist stor interesse for vernespørsmål — og en ser fram til et stadig bedre samarbeid her.

Skadeantallet i 1973 har gått noe ned i forhold til 1972, en har i år hatt 25 skader mot 30 skader i 1972. I tillegg er det verd å legge merke til at antall tapte arbeidsdager er gått vesentlig ned, 476 dager i 1973 mot 813 i 1972. Av særlig alvorlig art, og som utgjør nærmere 200 arbeidsdager, har vi hatt to arbeidsulykker. De fleste skader har vært ved vedlikeholdsarbeid, ca. 70%, mens anlegg har hatt ca. 24% og maskinavdelingen resten, 6%. De fleste skadene har gått ut over bena, 10 — kroppen, 8 — og hendene, 6 skader.

Utvalget mener at en bør kunne redu-

sere skadeantallet ytterligere, og da først og fremst ved at den enkelte ansatte, hver på sitt sted, gir vernearbeidet større prioritet. Utvalget vil forsøke å følge opp med informasjon innenfor dette området og håper på stadig bedre samarbeid med alle berørte parter.

B. Skaare-Botner
verneleder

Svein M. Olsen

Personlig

50 ÅR

Kasper Knubedal	30/7
Ommund Løftoft	6/4
Selmer Litlehei	5/6
Johan Lund	6/8
Leif Sæbø	5/9
Ragnar Byrkje	20/9
Harry Helgeland	1/8
Magnus Vesterøy	26/5
Sigve Næsheim	14/8
B.Ø. Larssen	24/9

60 ÅR

Johan Sandvik	15/6
Hans Egeland	5/9
Birger Hemningstad	24/7
Alfred Thu	4/4
Sigurd Ueland	2/4

Vi presenterer: Georg Erfjord

Georg Erfjord skal arbeide med opplæring av maskinførere. Kjennskap til maskiner har han fått både som aktiv maskinkjører i vegvesenet og gjennom spesialopplæring.

I fire år fra 1962 drev han som maskinkjører i indre Ryfylke. Han arbeidet på Jelsavegen og Ryfylkevegen, han kjørte gravemaskin, hjullaster og bulldozer. Fra 1964 til 68 var han i privat virksomhet og har siden vært ansatt i vegvesenet, først som maskinfører og senere som instruktør.

Etter rekruttskolen havnet Erfjord på Hvalsmoen der forsvarets motor- og maskinførerskole holder til. Her fikk han en tre måneders opplæring som instruktør og drev siden med dette ut hele førstegangstjenesten. Dette kjente maskinavdelingen til, slik at han også i vegvesenet ble nyttet som instruktør når det var behov for det.

I de senere år har det vært en økende erkjennelse av at det er behov for spesialopplæring av maskinførere for å sikre rasjonell drift og riktig vedlikehold og bruk av vår store maskinpark. Det ble derfor bestemt at fylkene skulle opprette egne stillinger for maskininstruktører og at disse skulle få en grundig opplæring i etaten. Erfjord pekte seg ut som selvsikre til denne oppgaven og han fikk så opplæring først 3 nye måneder på Hvalsmoen og senere på Hamar.

Opplæring av maskinførere tar en sikte på å dele i to kategorier: Den del som kommer inn under betegnelsen kurser. Med kurs menes da at en samler sammen flere maskinførere og driver undervisning med egne forelesere eller forelesere uten-

for vegvesenet. Denne delen har Svein Magne Olsen ansvaret for å planlegge og gjennomføre i samarbeid med maskinavdelingen.

2. Når en samler to-tre maskinførere ute på arbeidsplassen for å undervise i en bestemt maskin eller maskintype. Denne del av opplæringen faller direkte inn



under maskinavdelingen. Det er maskinavdelingens instruktør G. Erfjord som planlegger og står for gjennomførelsen av denne instruksjon.

Han skal arbeide etter følgende retningslinjer:

Han skal drive opplæring i praktisk bruk av maskinen samt daglig stell og vedlikehold. Hensikten er å sørge for at maskinførerne får grundig innføring i maskinens bruk, og derved sikre en god utnyttelse og riktig bruk av maskinen. Han skal således ikke drive med syste-

matisk vedlikehold, reparasjoner eller tilrigging direkte, men gi råd og eventuelt rette på feil.

Til å dekke oppgaver han ikke makter selv, skal han søke assistanse hos maskinleverandørene.

Den primære oppgaven er å lede opplæringen, han skal bare delta i arbeidet i den utstrekning det er nødvendig av hensyn til instruksjonen.

Hvilke maskiner og maskintyper som skal prioriteres med opplæring avgjøres i samarbeid mellom maskinavdelingen, anleggsavdelingen og vedlikeholdsavdelingen.

Det vil fra vegdirektoratets side bli utarbeidet såkalte kurspakker for å lette arbeidet for instruktørene i det enkelte fylke.

BEDRIFTSLEGEORDNINGEN fra side 21

etaten for arbeidstimer, men det har også bedret kontakten lege-pasient, noe som må sies å være av verdi.

— Men er det ikke en fare for at en slik kontakt kan skades av det faktum at legen er ansatt av bedriften og vil være bedriftens mann?

— Nei og atter nei. Bedriftslegen står i sin stilling meget fritt, såvel overfor arbeidsgiver som arbeidstaker. Legen har dessuten sin vanlige taushetsplikt.

Jeg vil understreke det jeg tidligere sa om bedriftslegeordningen: Det er et godt tilbud som alle ansatte bør nytte seg av. Det må ligge en stor trygghetsfølelse i å delta i et opplegg som gir faglig kompetent overvåking av sin helsetilstand.

PH/AGV

Takk til pensjonister

Vegsjefen og konsulent Hole har sammen med en del oppsynsmenn reist rundt i fylket for å takke en del pensjonister for god innsats og overrekke blomster. Det gjelder de arbeiderne som gikk av i 1973, men som ikke hadde anledning til å møte på tilstelningen i Stavanger i desember.

Sikkert et tiltak som mange setter stor pris på!

Godt gjort!

Det er alltid mange meninger om en sak og det er derfor naturligvis noen som sier om opplæringsvirksomheten at det er ferie. For en del av våre medarbeidere må det i tilfellet være en stressende sådan.

Alfred Jensen, Hans Levarskjær og Josef Bråtveit har reist frem og tilbake fra Suldal og Erfjord til Sauda 6 ganger for å delta på kveldskurs. Det gjelder betongkurset som er lagt opp med forberedende kveldsundervisning før avsluttende internat. Reisen blir på 6–8 mil og de må ta ferge 2 ganger.

Når en gjør slike ting etter arbeidstid da er det vitebegjær og innsatsvilje det er snakk om — ikke ferie.

I samme slengen vil vi nevne Hopland i Saudasjøen og Frøyland i Haugesund som begge deltar i elementærteknikerkurset. Dette fører til at de må reise til Stavanger 2–3 ganger i måneden i tillegg til at de ofrer kvelder og fridager. Dette er ikke til forkleinelse for andre på samme kurset som også gjør en god jobb, men vi tror at disse to har den mest brysomme reisen.



Vi viser her to tildekte skilt

Det til venstre finner vi på Rv. 510 hvor det til daglig viser at her er det skolebarn i vegen. Om sommeren har skolene fri slik at den fare det her er skiltet for ikke forekommer i ferien. Skiltet kan derfor dekkes over slik at bilistenes årvåkenhet ikke settes på prøve for en fare som ikke er der. Derved sløves ikke bilførerne og skiltrespekten. Når vi har dekning for det vi skilter for vet bilføreren at han må passe seg — at han gjør klokt i det.

Til høyre har vi også et skilt som viser at det er skolebarn i vegen. Dette er også tildekket i ferietiden, men vi er redde for at det blir tildekket et godt stykke ut over denne. Vi ble var skiltet en kveldstime da lyset fra billykten ble reflektert i en liten snipp av det. Senere ville vi stoppe og ta et bilde — og til tross for at vi visste hvor det var, kjørte vi forbi uten å se det på høglys dag. Ved nærmere ettersyn til fots ble det oppdaget.

Dette for å minne om at skilting er ikke en engangsjobb. Skiltene må vedlikeholdes og være godt synlige.

Hold Norge rent

I 1969 satte Det Kongelige Selskap for Norges Vel i gang en aksjon for bedring av de hygieniske forhold langs riksvegene. Aksjonen har vært begrenset til et eller flere fylker hvert år og vegdirektoratet har støttet tiltaket ved blant annet å stille til disposisjon 500 000 kroner til hvert av de aktuelle fylkene. Arbeidet har mye gått ut på å få i stand velutstyrte rasteplasser og å bedre landskapspleien langs riksvegene. Det er satt i gang tiltak mot ulovlig skilting, innledet samarbeid med bensinstasjoner om toaletter for vegfarende og satt i gang oppryddingsaksjoner med videre.

Resultatet fra de 9 fylkene hvor aksjonen hittil har vært gjennomført sies å være oppmuntrende, og i 1974 er turen kommet til Rogaland, Hedemark og Sør-Trøndelag, som hver har fått tildelt en halv million kroner.

Fylkesmannen i hvert fylke er bedt om å ta initiativ til å få utpekt et aksjonsutvalg, og det er foreslått at vegkontorets representant i aksjonsutvalget skal være formann. I Rogaland har aksjonsutvalget fått følgende sammensetning:

Statens vegvesen ved driftssjef Njå, formann, representant for Rogaland krets av Norges Naturvernforbund ved lektor Asbjørn Simonsen, fylkeslege Tore Helde, skoledirektør Lars Beite, naturvernkonsulent Per Frøyland Pallesen, pressen ved redaktør Per Surnevik, fylkesingeniør Sigmund Hatløy, fylkesreguleringsarkitekt Einar Heden.

Aksjonsutvalget er altså utpekt og ventes å komme i gang med sitt arbeid i disse dager. Så får en bare håpe at det også i Rogaland kan oppnås oppmuntrende resultater, og at de av våre ansatte som blir berørt går inn for de tiltak som kommer på tale.

A.N.

Har du en idé til forbedring?

De fleste mennesker utfører sitt daglige arbeid uten å tenke over om dette arbeidet kan gjøres raskere, bedre og lettere.

Av og til bør en ta seg tid til å tenke over hvordan en gjør et arbeide og hvordan de forskjellige arbeidsoperasjoner utføres.

Som et middel til å aktivisere denne tankegang har en etablert forslagsordningen.

I årenes løp er det kommet inn mange forslag til forbedringer i vegvesenet. Selv om ikke alle forslag har egnet seg til gjennomføring, viser det i alle fall at forslagsstilleren har et våkent blikk for at tingene kan gjøres bedre.

Det er folk med ideer som er med på å skape de nye ting som vi alle nyter godt av. Har du en ide, så utarbeid forslaget og send det inn!