



RYGGJA-VEGEN



NR. 4 - 1974

Innhold

| | |
|--|-------|
| 3 MINUTT MED VEGSJEFEN | s. 3 |
| REDAKTØREN HAR ORDET | s. 4 |
| FRØYDIS | s. 5 |
| 50 ÅR I VEGVESENET | s. 6 |
| TILLITSMANNENS SPALTE | s. 7 |
| FRA OMRÅDE NR. 6 PÅ JÆREN | s. 8 |
| HAN TAFJORD | s. 12 |
| ANSATTE I DISTR. 6 | s. 16 |
| SVERIGE-TUR FOR ANLEGGSFOLK | s. 18 |
| DISTRIKTLABORATORIET | s. 20 |
| ORGANISASJONSPLAN FOR DISTRIKTLABORATORIET | s. 23 |
| NY GIV FOR KURSVIRKSOMHETEN | s. 24 |
| FERJEDRIFTEN I FYLKET | s. 26 |
| FORENINGSNYTT | s. 29 |
| PERSONLIG | s. 29 |
| ÅPNING AV VEGEN SULDAL-HJORTELAND | s. 30 |
| FRA SAMARBEIDSUTVALGET | s. 32 |
| SKIPPERTAK PÅ FYLKESVEGENE | s. 34 |
| JUBILEUMSFEST | s. 36 |
| "HALLINGKAST" | s. 36 |
| ÅRSMØTE FOR OPPSYNSMENNENE | s. 37 |

RYGGJA-VEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Frøydis Nedrebø. 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, Markus Wiik, Ole Tafjord, Harald Hansen, B. Skaare-Botner, Tor H. Jansen, Georg Ullenes, Tordis Gabrielsen, O. Kleven, M. Aske, H. Dale, F. Nedrebø, A. G. Vasbø.

Tegninger, fotos:

K. Mortensen, F. Nedrebø, A. G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 6/12-74.

Opplag: 1150

Sats og trykk: Gjøstein Boktrykkeri A/S

3 minutt med vegsjefen

“Hovedkomiteen for reformer i lokalforvaltningen” har som oppgave å undersøkje statsadministrasjonen og koma med forslag til å gjera administrasjonen meir demokratisk, meir desentralisert og meir effektiv. Det er denne komiteen som har foreslått å dele fylkesmannsembetet i to og innføre direkte val til fylkestinget frå 1975.

“Hovedkomiteen” har nå lagt fram ei innstilling om Samferdselsdepartementet (NOK 1974: 34: Samferdselsdepartementet. Overføring av arbeidsoppgaver til fylkene. Delegering av myndighet.)

Her blir også vegkontorene sine arbeidsoppgåver og framtidige stilling drøfta. Etter dei prinsipp om arbeidsdeling som “Hovedkomiteen” arbeider ut frå, burde vegkontorene delast i to sjølvstendige administrasjonar, – ein som har ansvaret for fylkesvegane og ein som hadde ansvaret for riksvegane. “Hovedkomiteen” har likevel ikkje fulgt dette prinsippet, men har foreslått at det framleis berre skal vere eit vegkontor i kvart

fylke og vidare at dette vegkontoret i alle høve førebels skal vere statleg.

Eg trur dei fleste som er tilsette i vegvesenet er samde med “Hovedkomiteen” i dette. Skulle ein splitta opp vegkontoret i to administrasjonar eller overføra vegkontorene frå staten til dei einskilte fylkeskommunane, ville ein etter mi meining, ikkje berre øydeleggja vegetaten slik me kjenner han i dag, men det ville også føra til stor skade for vegutbygginga i heile landet. Men sjølv om “Hovedkomiteen” på dette punktet har kome med eit forslag som dei fleste av oss kan vera samde i, har komiteen andre forslag som det kan bli sterk diskusjon om. Vegvesenet er i alle høve komne i søkelyset og me gjer rettast i å vera førebudd på endringar på fleire område i tida framover.

Ein endring som alt er komen er at dei fleste av våre vegarbeidarar med den nye overenskomsten nå vil få status som tenestemenn og vil bli løna etter regulativet. Det er etter mi meining eit steg i rett lei mot at alle som er tilsette i vegvesenet, frå vegsjefen og nedover, får dei same løns- og arbeidsvilkår. Eg ynskjer arbeidarane velkomne i tenestemennene sine rekker.

I dette siste nr. av Ryggjavegen i 1974, vil eg nytta høve til å takka alle våre tenestemenn for god innsats i året som snart er slutt. Ein særleg takk til dei som i dette året er blitt pensjonistar. Mange av dei kan sjå tilbake på eit langt og slitsamt liv i vegvesenet si teneste og eg vonar at ingen av dei angrar på at dei i si tid valde vegvesenet som arbeidsplass.

CH.D.

Redaktøren har ordet

Det går mot jul og mot slutten av et arbeidsår.

Ved begynnelsen av dette året satte vi oss som mål å bringe 3 nummer av "Ryggja-vegen" ut til våre arbeidskamerater. Det ble til 4 med dette julenummeret og det er meningen å satse på dette antall i årene fremover. Vi er glade for at vi i år kunne klare vår målsetting og vil med dette takke alle bidragsyttere for den hjelp de har gitt oss. De fleste vi spør om et bidrag er villige til å skrive, men det skorter av og til på å holde tidsfristene. Det forstår vi godt, for alle har sitt daglige arbeid å passe og ofte mer enn nok med det. Desto mer forstår vi å sette pris på all bistand!

Til dette nummeret har vi merket oss en gledelig utvikling. Det ringer folk og spør om dette eller hint vil passe i avisen, kan vi ta det inn. Det er dit vi vil, en skal være bevisst avisen som informasjons-

kilde — og bruke den. Vi håper virkelig at denne utviklingen fortsetter.

Den status og funksjon som vegavisen skal ha blir etter hvert mer avklart på landsbasis. For andre år på rad ble det holdt redaktørmøte i Sandefjord. Deltakerne fikk her opplæring i fotografering, lay-out, trykketeknikk og reportasje- og intervjuarbeid. Det var også rikelig tid til diskusjoner om avisarbeidet generelt. Vi som deltok herfra mener at det var et utbytterikt kurs i hyggelige omgivelser som informasjonskontoret skal ha ære av.

I det nye året skal vi sette oss ned og diskutere den videre målsetting med våre foresatte. Jeg vil takke administrasjonen for den hjelpen jeg har fått i redaksjonen. Vi håper at dette skal gi seg utslag i blant annet en utvidet bruk av begge målformer og mer nyansert bruk av illustrasjoner.

A.G.V.

*Vi ønsker våre lesere
en God Jul!
og et Godt Nytt År!*



Frøydis

Kan skjønne vi var glade den dagen vi fikk vite det!

Oppsynsmann Olsen og undertegnede følte at vi hadde behov for hjelp og vi hadde fått vårt ønske etterkommet. På vegkontoret er det så mange som arbeider tungt og trenger hjelp, men vi var altså heldige denne gangen.

Frøydis Nedrebø — vi hadde snakket med henne og funnet ut at hun både hadde interesser og anlegg i det fagområdet vi stiller med. Vi har ikke mer enn startet opp, men likevel ser vi spor etter henne som gleder oss. En del av dere har truffet henne, for dere andre vil vi gjerne få presentere vår assistent.

Olsen og red. har en del arbeidsfelter med sammenfallende behov. Dette gjelder tegning, fotografering og presentasjon av stoff. For Olsen skal Frøydis arbeide med vernesaker og kursmateriell. For avisen blir hun redaksjonssekretær. Det vil si at hun skal holde orden på avisens arkiv, skrive, tegne, sørge for distribusjon og så meget annet. Når frøkna attpå har meningers mot og gjerne prøver våre synspunkter, da sier vi oss svært fornøyd.

Hun arbeidet den første tiden på regnskapsavdelingen, siden september hos oss. Vi ønsker henne "hjertelig tilstede" og håper å ha henne lenge i arbeid.

RED.

50 år i vegvesenet



Lars Svihus

Arbeidsbok fra de første årene

| Anlegg eller vedlikehold | Formann (p. nr.) | Arbeidet (fra til) | Uført arbeid |
|---|------------------|--------------------|--|
| Riksvei nr. 10. | Vnr. | 22/10 1927 | Som kjøregutt |
| Riks og fylkesveiene i Stavanger distrikt | | April 1927 | Vedlikehold av og asfaltering |
| Riks og fylkesveiene Stavanger distrikt | | Juni 1932 | |
| | | Juni 1933 | |
| | | oktober 1940 | Kjøring av og vedlikehold av maskiner. |

— Snakk med Svihus. —

Disse ordene var det noen av de første vi hørte som nybegynner i etaten. Hadde vi et eller annet å hente eller å få gjort i Hillevåg som vi nybegynnere skulle finne ut av, så var det alltid: "Snakk med Svihus".

I grunnen forteller dette mye om mannen, at han var en grei kar som hadde tid og tålmodighet, at han var godt likt.

Vi fikk vite at den 22. november hadde han vært i etaten i 50 år, og denne gangen måtte vi til Bærheim for å slå av en prat.

Lars Svihus er født 2/12-11 på Brattebø i Høyland. Da han begynte i vegvesenet i 1924 var han bare 12 år. Vi lurte litt på hva de kunne bruke han til i vegvesenet når han var så ung, og det fikk vi svar på. Han var kjøregutt. Han kjørte grus med hest og kjerre til det anlegget far hans arbeidet på. Det var 7–8 mann som kjørte, og Svihus måtte arbeide like hardt som dem med å skuffe grus oppi kjerra og kjøre hestene. Han arbeidet som kjøregutt fram til 1927 da han begynte på riks- og fylkesvegene i Stavanger distrikt. Da arbeidet han med vedlikehold, anlegg og asfaltering. I 1932 begynte han med kjøring av veghøvler og diverse maskiner. Her var han til 1940.

Da krigen kom fikk han arbeid i Hauge i Dalane. Dette skjedde så fort at familien måtte vente til senere med å komme ned. Han var i Hauge i Dalane hele krigen og noen år etterpå til 1948.

Fra 1940–57 var Lars Svihus maskinfører. Fra 1957 har han vært mekaniker og han har deltatt i forskjellige kurs i forbindelse med dette.

Han var i Hillevåg fra 1957 til det nye verkstedet ble ferdig på Bærheim. Der er han formann og steller med serviceanlegget.

FN/AV

Tillitsmannens spalte

I forrige nummer av "Ryggjavegen" omtalte jeg et Helse-, Verne og Miljøkurs som Olsen og undertegnede hadde deltatt i. Annen del av dette kurset er nå avholdt med samme deltakelse fra verneutvalget i Rogaland Vegvesen.

Kursdeltakerne kom fra mange ulike bedrifter så som smelteverk, aluminium, talkumfabrikker osv. med store støy-, støv og gassproblemer, så vi må kunne si at vi er bedre stillet som har åpen himmel å arbeide under. Selvfølgelig har også vi

våre problemer i vegsektoren, men jeg tror likevel de er små i denne sammenheng.

Forslag til ny overenskomst er nå utsendt, og etter reaksjonene å dømme blir forslaget godt mottatt av medlemmene. Der er og vil alltid være noen som føler seg satt utenfor, og det er nok tilfelle denne gang også, selv om denne gruppen er mindre enn før.

Lik lønn for likt arbeid har vært siktemålet denne gang, men om dette har lyktes vil vise seg i praksis senere, når vi får litt røynsle.

Tilsynelatende ser det ut som de som må bo borte vil få mindre enn før, men intensjonen i avtalen går ut på mer bruk av tjenestediett for dem som må reise bort for å utføre sitt arbeid, viss de ikke blir tilvist overnatting i ordnede brakkeleirer med kokkelag og de bekvemmeligheter som er omtalt i brakkeoverenskomsten. Dette er bare en av de ting som må tas opp til drøftelse med ledelsen. Det ville vel ikke være normalt dersom det ikke meldte seg en del problemer og uklare punkter som må ordnes, Men det får vi i fellesskap forsøke å løse etter den 30. november, for da kjenner vi resultatene av avstemmingen.

Markus Wiik

Fra område nr. 6 på Jæren

Rogaland fylke har ei skiftande natur mest som eit lite Noreg i miniatyr. Me har Jæren og Karmøya med store vidder og lågt landskap. I sør har me Dalane der fleire av vegane går på tvers av dalføra og fjellrekken. Me har Ryfylke med øyar, djupe fjordar og høge fjell. Lengst i nord har me Haugarlandet, det namnet seier sitt om landskapet.

Dette gjer at det kan verta ulike tilhøve for bygging og vedlikehald av vegar i eit fylke som Rogaland.

Vedlikehaldsarbeidet har også skifta mykje frå først i femtiåra og fram til i dag. Me kan seia at heile drifta er omlagd frå manuell til maskinell drift på desse åra.

Men hovudoppgåva har alltid vore og vil verta til å halda vegane i best mogeleg stand for minst mogeleg kostnad.

Me veit at krava alltid har vore større enn tilgangen på midlar. Det må me også rekna med i åra som kjem, men det har kome seg mykje. Tek me ei samanlikning med tilhøva først i femtiåra og slik dei er i dag, skal det ikkje mykje godvilje til for å sjå skilnaden.

Det kunne høva å sjå attende på farne år på Jæren og sjå sumt av det som særmerker dette området.

Vedlikehaldsdrifta med egne oppsynsmenn er ung av år samanlikna med anleggsdrifta. Dei første oppsynsmennene som hadde med vedlikehald å gjera, vart tilsett først i førtiåra. Før den tid var det lensmennene som hadde ansvaret for vedlikehaldet. Dei hadde elles tilsynet med bygdevegane i dei fleste kommunar like fram til 1964.

I 1951 var det ei omskiping av opp-

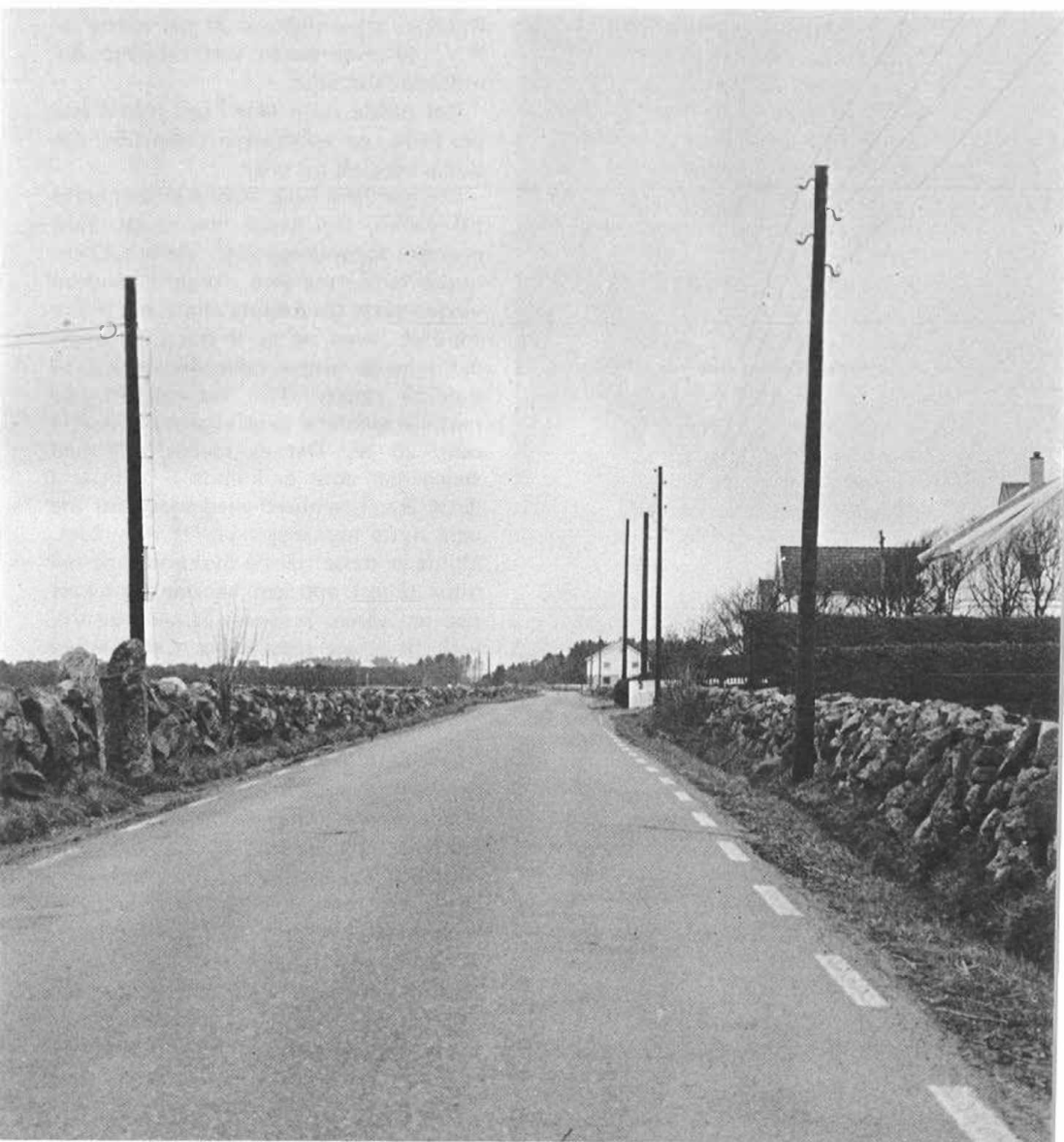
synsmannsordninga i Rogaland. Me fekk fleire og mindre områder. Men hadde både anleggsdrifta og vedlikehaldet av desse. Område nr. 6 var då mesteparten av Time kommune og dåverande Nærbø, Varhaug og Oгна kommuner. Det var 85 km. fylkesveg og berre 40 km riksveg. (R.V. 44) Alt var grusveg og mesteparten hadde steingardar på båe sider. Det hadde vore krig i landet og dette fekk vegane merka langt fram i femtiåra. Det var ikkje berre folket som var utsvelta. Vegane vart utsvelta i mange år etter at krigen var slutt. So seint som i 1951 var alle vegane på Jæren so gruslitne at steinlaget låg blankt i dagen. R.V. 44 hadde ikkje steinlag so den såg ut som ein gulerotåker når teleløyisinga var slutt om vårane.

Alt måtte byggast opp frå grunnen. Me hadde berre eit lite skur i Søyland grustak til vegstasjon. Det var ikkje pengar til bilar, maskiner og mekanisering. Det var snaut nok pengar til å halda vegvaktarane i arbeid heile året. Me fekk alltid pålegg om å "spara" på pengane før halve driftsåret var omme.

Me var fattige på grunn av krigen. Næringslivet skulle byggjast oppatt først, so fekk vegane koma i neste omgang.

Det nytta lite med planar om alt so skulle vore gjort, so lenge det ikkje var pengar til det mest naudsynte i vedlikehaldet. Dette var problemet ikkje berre på Jæren og i Rogaland, men i heile landet. Men det vart betre etter kvart. Det var difor rimeleg at dei viktigaste vegane vart prioriterte med tanke på forsterkning so dei kunne få faste dekker. I mange høve ville det seia ei ombygging.

Steingardar er typiske for Jæren, men dei er til stor ulempe for vintervedlikehaldet.



Snøfres i arbeid på Skjæret.



Det kan soleis nemnast at det meste av R.V. 44 over Jæren vart ombygd for vedlikeholdsmidlar.

Det hadde ikkje falle i god jord å tala om fortau og sykkelstigar i den tida. Alt skulle byggjast for bilen.

Steingardane langs vegane er sermerkte for Jæren. Dei hadde ofte skapt store problem for snøbrøytinga. Var det 20 cm nysnø kunne me vera viss på at austanvinden sytte for å samla saman det meste frå Høg-Jæren og ut til havet og leggja det i harde fonner millom steingardane inne på vegane. Difor har me ført krig mot steingardane langs vegane på Jæren i over 20 år. Det er mange mil med steingardar som er komne i fyllingar i desse åra. I samband med snøen har me også nytta mykje sjøskjermar i området. Mykje av desse står på dyrka jord og må difor setjast opp om hausten og takast ned om våren. I seinare år fekk me Vik verk til å laga snøskjermar i aluminium som skulle høva for Jæren, sokalla Låglandsskjermar. Desse er lette å arbeida med. Snare å setja opp og taka ned.

Dei fleste trur at snøen ikkje kan skapa problem for vegane på Jæren. Men dette er feil. Er her først snøstorm, er det som å koma på høg fjellet. Me har hatt snøfonner opptil 6 m høge over vegen.

I 1964 fekk me omklassing av ei mengde bygdevegar til fylkesvegar, og dei tidlegare fylkesvegane vart omklassa til riksvegar. Området fekk då ca. 400 km vegar i alt. Me fekk vegstasjon og ein hjelpeoppsynsmann i tillegg til oppsynsmannen. Arbeidsstokken var også auka med folk frå kommunane. No vart det nye store arbeidsoppgåver i området.

Men me hadde fått ein høveleg maskinpark og langt betre arbeidstilhøve ved den nye vegstssjonen. Oljegrusen vart teken i bruk frå først i sekstiåra og har vore til stor nytte for å få betre standard på vegane i området. Sidan har det kome etter kvart. Området har no ca. 80 km asfaltveggar, ca. 175 km oljegrus og ca. 150 km grusveggar. Det seier seg sjølv at med so mykje førearbeid for asfalt og oljegrus, har det vorte mykje anleggsarbeid. Det er også ombygd meir enn 20 bruer sidan 1951. Summe meiner at me driv for mykje anleggsarbeid i vedlikehaldet. Men eg trur det kan være ein praktisk måte for å nytta ut folk og maskinar.

Frå 1969 fekk området ein oppsynsmann i tillegg til vegmeister og oppsynsmann-assistent. Kontorhjelp hadde me frå 1964, sameleis verkstadformann og stundom ein mann i tillegg på verkstaden. Arbeidsstokken er komen ned i 26 mann medrekna sjåførar og maskinførarar m.v. I tillegg kjem leigebilar og leigemaskinar. Desse kan skifta noko i tal etter arbeidsmengda.

Trafikken har auka mykje i dei seinare år og farten sameleis. Difor har det vorte aktuelt å få skilja fotgjengarar på 2 og 4 føter ut frå biltrafikken. Dette arbeidet er i gang og kjem vel med. Men det må ikkje verta på kostnad av dei som har venta på vev i mannsaldrar. Landet vert mindre kvar gong ei grend gjev opp å venta på veg i mannsaldrar. Landet vert Folk frå slike grender vert lite høyrde, i våre dagar. Dei har ikkje so mange drepne i trafikken å visa til som dei som har fine vegar. Prognosane talar heller ikkje til deira beste.

Det har etter kvart vorte kosta store pengar på sikringstiltak som skulle vera med å redusera tala i ulukkesstatistikken. Det er skilting, oppmerking av vegbanene, fotgjengarfelt, trafikkdele i vegkrossar, trafikklys og nedsette fartsgrenser.

For 20 år sidan, var dette ein svært liten del av vedlikehaldskostnaden. I dag må me seia at det er ein svært liten del av vedlikehaldsarbeidet for å sikra trafikantane. For stor fart og for mange promillekøyrarar, er nok ei av dei største årsakane til alle ulukkene på vegane våre.

Bustadbygginga langs vegane har og vore med og skapt nye problem i trafikken. Folk har vanskeleg for å godta at dei ikkje kan få byggja seg avkøyringar inn på vegen der dei ynskjer. Dei vil planta busker og tre fram til vegkanten, so dei kan få si private trafikkfelle. Slike avkøyringar kostar menneskeliv i trafikken kvart år. Graving for vatn, kloakkar og kablar skaper mykje ekstraarbeid for vedlikehaldet, i samband med bustadbygginga.

Vedlikehaldsarbeidet har etter kvart vorte ei teneste for dei som ferdast på vegane. Serleg vintervedlikehaldet krev ei god vaktordning for å få salt og sandstrøing utført i rett tid. Men sumaren krev og sitt. Det er vedlikehald av vegbana, reinhald langs vegane og på rasteplassane og mangt anna. Krava har auka med kvart. Men ennå er det for mange av dei som ferdast etter vegane som syner for lite naturvet. Dei kastar ølboksar og alt slag avfall i vegskråningene. Eit er visst: Det vert nok arbeidsoppgåver for vegvesenet også i åra som kjem. O. T.

Han Tafjord

Vegmeister Ole Tafjord, eller "han Tafjord" som vi ofte kaller han, held til på vegstasjonen på Søyland i Nærbø. Han har arbeidd i vegvesenet i ein mannsalder, og det er vel få som ein gong har møtt han, som ikkje hugsar han til ein annen gong — ein "kjendis" for alle oss i vegvesenet.

Vi har teke turen ut til Tafjord for å få han til å fortelja litt om dei forskjellige stadene han har hatt arbeidet sitt og om tilhøva til vegvesenet i desse åra.

— Eg er fødd i Tafjorden i Nordal 1908, innerste botn av Storfjorden i Sunnmøre. Då eg var 18 år begynte eg i Statens vegvesen, på Trollstigvegen. Sidan har eg vore i vegvesenet praktisk talt heile tida. Dei første 9 åra på Trollstigvegen var sesongarbeid. Vi begynte som regel den 18. mai og arbeidde då så lenge vi kunne framover, og i den tida låg vi i brakker. I vinterhalvåra var eg på forskjellige bygdeanlegg.

I 1935 reiste eg på eit anlegg som heitte Ørskå—Stordal, og der var eg fram til 1940. Då vart alt vegarbeid i Møre og Romsdal stoppa av tyskerane, for dei skulle sende folk hit og dit. Eg fekk arbeid som oppsynsmann på eit lite anlegg utanfor Molde, Julnesanlegget. Vi var nokså mange mann, så det gjorde vi ferdig til nyttår 1941. Etter det var eg på ein måte arbeidslaus i vegvesenet i Møre og Romsdal.

— Du måtte vel då på leiting etter arbeid andre stader?

— Ja, det måtte eg. Det skulle byggjast veg frå Solheim til Setesdal, og det vart

lyst ledig ein oppsynsmanns stilling. Den stillingen søkte eg på. Og i juni 1941 kom eg hit ned til Rogaland, for det var Rogaland som skulle administrere anlegget. Men arbeidet der vart stoppa i sept. og arbeidsfolk frå dette anlegget vart sende ned til Tonstad—Haughom. Eg vart send som oppsynsmann til Hjelmeland bru og skulle bygge den nye brua ferdig. Eg hadde og eit par andre bruer i Årdal, Riskedal bru og Uledal bru.

Nyttår 1942 søkte eg på ein oppsynsmannstilling i fylket som var lyst ut, og eg fekk han. Eg skulle då ha oppsyn med alle bygdeveganlegg og vegfondsvegar i fylket. Ein kan seia at eg fekk lønn av fylket, men det var Statens vegvesen som administrerte anlegga. På det arbeidet var eg åleine til å begynne med, seinare vart det ansatt ein mann til.

— Vart fylket delt opp slik at det vart mindre reising med dette?

— Nei, vi reiste rundt i heile fylket. Det var ei veke i Ryfylke og Ryfylkeøyane, ei veke nede på Jæren og Dalane, og så gjerne ei veke i Forsand og innover der. Då anten gjekk eg, bruka sykkel eller gjekk på ski. Vi begynte vanlegvis mandagsmorgon kl. 7, og så kom vi heimatt i 7—8 tida på laurdagskveldane.

— Varte denne ordninga lenge?

— I 1951 vart oppsynsmannsordninga omskipa. Fylket vart då oppdelt i oppsynsmannsdistrikt. I 9 år reiste eg rundt i alle dei andre oppsynsmennene sine distrikt, dei hadde ikkje noko med bygdeveganlegg og vegfondsvegar å gjere. Men etter 1951 hadde dei både anleggsdrifta og vedlikehaldet i distriktet. Då fekk eg Jæren, med bustad på Bryne. I 1961 kom

Ole Tafjord.



funksjonsdelinga. Fram til den tid hadde vi både anleggsdrift og vedlikehaldet. Då hadde eg jamt over 30–40 mann, og ikkje kontorhjelp, kontor hadde vi heime. Eg var ute heile dagane så lenge arbeidet heldt på, og så var det å gjere kontorarbeid om kveldane og i helgene.

— I dag verkar det underleg at du måtte ha kontoret i heimen din.

— Det fantes ikkje noko som heitte vegstasjon då eg kom hit til Jæren, det var berre eit lite skur som det ikkje gjekk ang. å få ein bil inn i ein gong, oppe i Søyland grustak. Eg fekk lov til å ta ned ei brakke frå Ueland som vegvesenet hadde arva etter tyskerane.

— Du fekk vel den første vegstasjonen her i fylket?

— Ja, eg fekk den første vegstasjonen som var laga til dette. Og den har eg vore svært godt nøgd med frå første dag. Arbeidsforholda vart så langt mykje betre etter vi fekk vegstasjon. Denne stasjonen fekk vi i 1964. Før 1964 hadde vi ikkje på langt nær så mykje veg. Då hadde eg ca. 125 km veg til vedlikehald, etter 1964 fekk eg ca. 400 km. Då fekk vi alle bygdevegane, som vart omklassa til fylkesvegar. Det som før var fylkesvegar vart omklassa til riksvegar.

— Kvar går distriktet ditt?

— Det er frå Kleppekrossen og når du kjem ned på Borekrossen på rv. 507 i nord, så har du Orstadkrysset på rv. 505, Figgjo på fylkesvegen og Ålgård på rv. 506, Bue på rv. 504 og grensa ved Egersund på rv. 44. Innafor der har du distriktet mitt.

— Kor store løyvingar har du til dette området?

— Til rv. vedlikehaldet har vi ca. 1,2 mill. og til fylket har vi ca. 1,4 mill i 1974. Til anlegg har vi ca. 4 mill.

— Kor mange folk og maskinar har du til dette?

— På kontoret har vi ei kontordame, ein hjelpeoppsynsmann, ein oppsynsmann, ein vegmeister, ein verkstadsformann og med maskinførarane m.m. er vi ca. 29.

Av maskinar har vi ein maskinhøvel, ein showel, to lastebilar og to pick-uper.

— Er det noko med vedlikehaldsdrifta du tykkjer er særns vanskeleg?

— Ja, det er vintervedlikehaldet, sand – og saltstrøing og snøbrøyting. Der er ein nøydd til å handle i øyeblikket, for det er mange faktorar ein ikkje kan rekne med på førehand.

— Klagar forbrukarane mykje over vedlikehaldet?

— Det er ikkje mykje dei klagar nå mot kva det var før. Då ringde folk ustanselig, og dei hadde grunn til å klage og. Det er blitt mykje betre nå, for vi har så mykje betre maskinar og reiskapar til å klare vedlikehaldet med. Derfor trur eg at vi nå har eit jamnt over godt forhold til publikum. Folk er som regel greie, og når du har fått forklart dei samanhengen er dei stort sett fornuftige.

— Korleis er der med trafikken, trafikantane og trafikksikring, har du ikkje vore opptatt av dette?

— Jo, det har eg. Og det rare er at før klaga folk på at vegane var så dårlege at dei var livsfarlege å køyre på, men då vart det sjeldan køyrt i hel eit menneske. Men nå har storparten av vegane fått ein god standard, nesten for god, då tykkjer eg at

det køyres i hel fleire menneske for året. Dette tykkjer eg er ei sørgjeleg utvikling. For vegane er så gode nå at slikt skulle vore unødvendig, viss folk brukte fornuft, og ikkje køyrde bil utan at dei var edrue.

— Tykkjer du at det er typisk for tida at folk brukar for stor fart og mangler vørnad for menneskeliv?

— Det vil eg seie. Styresmaktene har brukt store summar på at vegane skal verta trafikksikre, men folk respekterer ikkje dei fastsatte reglane, og då kan du seie at det er det menneskelege materiellet som slår feil.

Eg tør seie at det er farleg å køyre over Jæren i dag, men det skulle ikkje vore slik. Det er heilt unødvendig at så mange køyrer seg i hel som dei gjer på denne strekninga.

— Har du god kontakt med kontoret og andre deler av fylket, eller føler du deg einsam her ute?

— Eg har god kontakt med kontoret. Det einaste eg kan påpeika er at før hadde vi med få personar å gjere og dei hadde god greie på sakene. Nå er det så mange, og dei steller kvar med sitt. Ofte kjem dei og skal ha tinga gjort samstundes. Då kan ein ha vanskar med å få gjort det slik at alle vert nøygde. Spesialistane har ofte berre ein ting kvar å tenkja på, mens vi har med alt saman å gjere.

— Eit einfoldig spørsmål kanhende, men kva er ein vegmeister? Kva gjer han?

— Ein vegmeister gjer stort sett det same han gjorde som oppsynsmann. Han skal sende ut folk på dei forskjellige stadene og prøve å samordne arbeidet slik at alt går greitt. Han skal og halda orden

på maskinane og komplettere med leie-maskinar. Her ute har vi gjort det slik at oppsynsmannen har det meste av anleggsdrifta. Eg har hatt det daglege av vedlikehaldsavgifta. Planlegging av vedlikhald i første rekke, så alle dispensasjonane og lønn m.m.

— Klarer de å halde dykk etter regelverket, med skilting, avstand mellom veg og hus m.m.?

— Det har vi mykje arbeid med. T.d. det å få folk til å forstå at avkøyringar med ein mengde buskar og slikt rundt er farlege. Det same strevet har vi med å få folk som byggjer hus langs vegen, til å forstå at det må vere ein viss avstand mellom vegen og huset.

— Ein menneskealder har du vore i vegvesenet. Kan du seie litt om kva du likar med tia nå, og kva som kan hende var betre i gamle dagar.

— Der må eg vel seia at det nye vegvesenet er betre enn det gamle. Før var det eit helseslit. Ein forlangde ikkje berre at du skulle gjere ein, men to manns arbeid.

— På oss andre verkar det kanskje som om det var meir ro og tolsemnd over arbeidet før, at det vart gjort meir godt og solid arbeid. Er det slik

— Ja, kvaliteten kan ein seie var betre før. Ein var mykje meir nøye i den tida, enda til både grovarbeidet og finarbeidet vart gjort for hand. Derfor skulle ein tru at ein gjorde seg mykje meir føre nå når maskinane gjer grovarbeidet, men slik er det ikkje. Eg har derfor preika mykje for å få opp standarden, for eg meinar at når vi skal byggje ein veg så skal han ikkje

Forts. side 30

Ansatte i distr. 6

Fra venstre: Ole Tafjord, Lars Dalen, Einar Reime, Bjarne Oppedal, Karl Taksdal, Anne Lise Njærheim, Ingvar J. Bø, Martin Torland, Alfred Njærheim, Nils Gudmestad, Alfred Thu, Bjørn Johannesen, Per Skåtland, Randulf Erga, Randolf Wålånd, Jonas Tjålånd, Ole Lobekk, Sigurd Tjålånd, Tormod Egeland. Gruppelbildet fra venstre: Johan Bergum, Olav Nordland, Bernt Hovland og Erik Fjermestad.

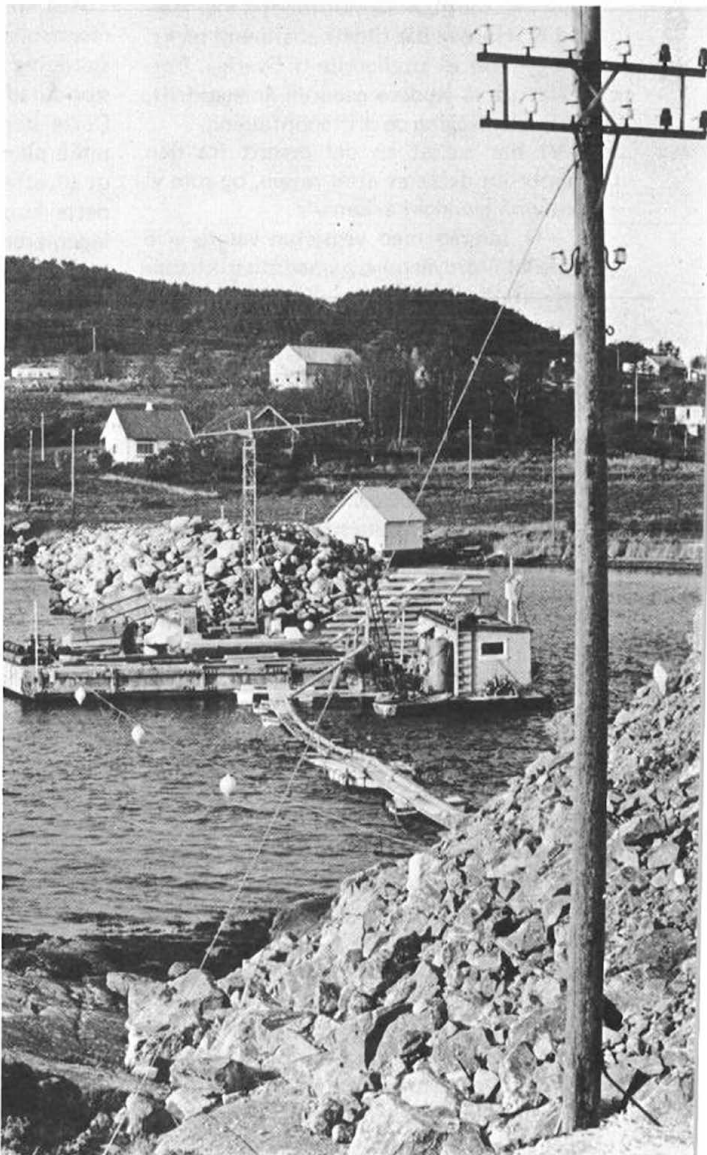


Kvalvåg-Idse

Arbeidet med å gi de to øyene Idse og Idsal veg- og bruforbindelse begynner nå å gå mot fullførelse. Vegen blir samlet omlag 2 km lang og vegbredden er 5 m pluss grøft. Vegen på fastlandet frem til sundet ved Kvalvåg er laget av entreprenør. Over Idsal har vi bygget vegen i egen regi.

Avd. ing. Austbø forteller at det ikke har vært noen særlige vansker under arbeidet. Det største problemet var faktisk å komme i gang. Arbeidet måtte starte før brua var ferdig. Maskinene måtte derfor bringes i land fra flåte og det var spennende timer. Senhøstes står det igjen litt mindre pussarbeider og oppsetting av rekkverk. På Idsal ligger det en del overskuddsmasse ved Idsesundet. Disse kan godt brukes til å anlegge rasteplass, men så vidt vites foreligger det ikke konkrete planer om dette.

Sluttregningen for Idsal bru vil ligge på omlag 460 000 kroner. Den har et spenn på 50 meter og var forholdsvis grei å bygge. Det er noe mer komplisert å bygge bru over Idsesundet. Strømforholdene i sundet kan skape vansker for støpearbeiderne. De to midtkarene ligger på 10 meters vann-dybde. Det er små problemer med grunnforholdene i området. Idsebrua er 95 meter lang fordelt på 4 spenn. Den fri søglingshøyde for begge bruene er 5 meter. Det er A/S Betong som har entreprisen for bruarbeidene.



Bru under arbeid i Idsesundet.

Sverige-tur for anleggsfolk

Overing. Bjørn Skaare-Botner og ing. Harald N. Hansen ble tildelt et stipend på kr. 2000,— for en studiereise til Sverige. Formålet var å studere generell anleggsdrift, driftsplanlegging og driftsoppfølging.

Vi har sakset en del avsnitt fra den rapporten de skrev etter reisen, og som vi ønsker å gjengi i avisen vår.

— I samråd med vegsjefen valgte vi å reise til Nordvästra byggnadsdistrikt som har sitt hovedkontor i Karlstad. Vi ble meget godt tatt i mot. En spesiell takk vil vi rette til byggnadsdirektør Schill og byggnadssjef Westlund for all den gjestfrihet og velvilje som ble vist oss under et meget interessant opphold, så vel inne på kontoret som ute i marken. Samtidig vil vi takke Vegdirektoratet som gjorde det mulig for oss å foreta denne studiereisen.

Oppholdet i Sverige varte 3 dager. Første dagen gikk med til samtaler på kontoret med de forskjellige avdelingslederne. Andre og en del av tredje dagen var det befaring. Turen ble avsluttet med samtaler på kontoret.

Svensk veg- og bruanleggsdrift er organisert gjennom 7 selvstendige byggnadsdistrikt som hver dekker ca. 3 län (fylker). Den øvrige vegarbeidersdriften (s.s. vedlikehold, planlegging, maskin, trafikk m.m.) var i hvert fylke samlet under en vågforvaltning ledet av en vegdirektør. I et fylke var det en ingeniør som var vegdirektør. Nordvästra byggnadsdistrikt, som for 1974 hadde ca. kr. 80 mill. til disposisjon, er organisert i 3 kontoret. Det er allmännakontoret, byggnadskontoret og entreprenadskontoret. Lederne for disse kontorer var enten en ingeniør eller en sivilingeniør.

ÄLLMANNAKONTORET svarte for ressursplanlegging, forplanlegging, budsjettering og kostnadskontroll, informasjon utad, administrative gjøremål m.m. Dette kontoret ble bl.a. forelagt de tekniske planer til uttalelse før de ble sendt ut til offentlig uttalelse. Bemanningen på dette kontor bestod av 1 sivilingeniør, 4 ingeniører, 2 oppsynsmenn og 12 merkantile funksjonærer.

BYGGNADSKONTORET svarte for ledelsen av veg-, bru og beleggningsarbeider i egen regi, løpende driftsplaner med basis i forplanene, innkjøp og kontroll av materiell, innleie av maskiner m.m. Kontoret hadde en arbeidssjef som organiserte og administrerte markarbeidsledelsen og egne arbeidere. Hjelp til dette arbeid hadde han fra en planleggingsgruppe og opphandlingsgruppe.

Planleggingsgruppen som bestod av 5 ingeniører, hadde sine spesielle arbeidsfelt s.s. løpende driftsplaner, etterkalkulering, produksjonsteknisk utviklingsarbeid, vernearbeid, sprengningsteknikk, kursvirksomhet m.m.

Opphandlingsgruppen som bestod av 2 ingeniører, 1 oppsynsmann og 1 kontormann svarte for innkjøp og kontroll av materiell, innleie av maskiner som i det vesentligste var private, innhenting av tilbud, beholdningsregnskap m.m. Til sammen var det 11 mann på byggnadskontoret.

Markarbeidsledelsen var underlagt byggnadskontoret. På hvert anlegg var den plassert som nærmest var identisk med våre anleggsbestyrere. Denne arbeidsleder var som regel enten ingeniør eller sivilingeniør, men kvalifiserte opp-

synsmenn kunne også være plassjefer. Geografisk beliggenhet og størrelsen på anlegget avgjorde hvor mange anlegg en plassjef kunne ha. Som regel var det en plassjef pr. anlegg. Ledelsen i marken var stort sett dimensjonert etter en mann pr. kr. 900 000,—. Disse arbeidsledere hadde sine bestemte gjøremål s.s. leder for sprengningsarbeid, masseflyttingsarbeid, ledningsarbeid, utsettingsarbeid hvorav sistnevnte var et felt de la ned mye arbeid på. Anleggskontorene holdt gjerne til i eldre hus og var vel utstyr med gode arbeidsrom.

ENTREPRENØRKONTORET svarte for entreprisearbeidene på veg- og bru- og belegningsarbeidene. Ute i marken hadde de da kontrollører. Av entreprisearbeid var det stort sett brubyggingsarbeid som ble satt bort. Bemanningen ved hovedkontoret var 5 ingeniører og ute i marken var det 16 mann.

PROSJEKTERING OG GRUNNERVERV

Planavdelingen hadde en prosjektleder for hvert anlegg. Byggnadsdistriktet hadde ingen planavdeling. Tekniske planer og grunnerverv var ferdige i god tid får anleggstart. 3-års rammeplaner lettet arbeidet med å sette opp arbeids- og driftsplaner. Grunnervervsprosedyren var enklere enn i Norge.

ANLEGGSDRIFTEN

Skaare-Botner og Hansen besøkte 4 anlegg i variert terreng. Anleggenes størrelse kunne variere fra 200 000 kr. til 15 mill. kr. pr. år. Vi hadde inntrykk av at de fleste anlegg lå i størrelsesorden 3–15 mill. kroner.

— Ikke noe anlegg fikk lov til å starte opp før almännakontoret hadde satt opp en driftsplan (forplan) for anlegget. Til selve anleggsdriften brukte de stort sett innleide maskiner og lastebiler. Byggnadsdistriktet hadde ingen maskinavdeling. Derimot hadde vegforvaltningen en maskinseksjon som hovedsakelig hadde maskiner for selve vedlikeholdsdriften.

Antall fast ansatte arbeidere var stort sett det samme som antall arbeidsledere. For hele byggnadsdistriktet var det ca. 80 arbeidere.

DRIFTSPLANLEGGING

Driftsplanlegging for vedanlegg har sven-skene innført for lenge siden. Planlegging og økonomi var stikkord vi møtte overalt.

Driftsplanleggingen startet med at almännakontoret fikk uttale seg om prosjektene før de ble sendt ut til offentlig uttalelse. Dette kunne mange ganger resultere i vesentlige tekniske forandringer. Når prosjektet var godkjent og grunnerverv i orden, fikk driftsplanleggerne meget god tid på seg før oppstart av anlegget. Eksempelvis ville et anlegg på 10 mill. kroner få bortimot 3/4 år til forberedelse av selve driften. På almännakontoret ble det satt opp en driftsplan (forplan) som baserte seg på den mest økonomiske byggetid og byggemåte. Ved utarbeidelsen av denne forplanen hadde de nær kontakt med byggnadskontoret. Forplanen kunne strekke seg over flere år og skulle ikke forandres med mindre det var vesentlig avvik.

Plassjefen satte opp 3 mnds. planer med basis i forplanene.

Distriktsla

Disse planene måtte sendes inn til bygnadskontoret. Ved hovedkontoret hadde de muligheter for overføring av bevilgninger dersom de bare holdt seg innen de oppsatte rammeplaner for distriktet.

Driftsplanlegging med hjelp av EDB var nærmest på forsøksbasis. Hvert bygnadsdistrikt hadde sitt prøveobjekt for å høste erfaring. En så det slik at systemet primært egnert seg for store anlegg på mer enn 10 mill. kroner pr. år

I prinsippet gikk det ut på at en listet opp og nummererte alle de jobber som skulle utføres på anlegget. For hver jobb ble det angitt kvantum, ressursbehov, timekostnede og tidsanslag. Disse jobber ble satt opp i en logisk rekkefølge med angivelse av avhengighetsforhold, marginalgrenser m.m. Alle disse data ble ført over på spesielle kort som ble matet inn i en datamaskin. EDB-maskinen, som hadde program for dette arbeid, regnet seg så fram til økonomisk byggetid, oppstart for de forskjellige jobber, ressurs- og kostnadsbehov, ressursutjevning m.m. Etter som dette var et meget tidkrevende og høyt komplisert arbeid, måtte en ha god tid til forberedelsene. Ved større driftsavvik ble avviket punchet inn og ut fikk en så nye og korrigerede data uten særlig stor manuell innsats.

Driftsoppfølging fulgte stort sett samme mønster som hos oss. Den vesentlige forskjellen som vi la merke til var at arbeiderne skrev dagrapporter som ble sendt inn til regnskapsavdelingen umiddelbart.

BSB/HH

► EN STYRING AV VEGVESENETS FAGLIGE KOMPETANSE

► ET REDSKAP FOR VEGKONTORET OG DRIFTEN

Lokalene for laboratoriet ved vegkontoret i Rogaland stod ferdige høsten 1973 i Hillevåg, og samtidig ble distriktslaboratoriet opprettet som egen avdeling. Denne avdelingen fikk som oppgave å utføre

- grunn- og materialundersøkelser
- proporsjonering av materialer og dimensjonering av vegoverbygninger.
- teknisk kvalitetskontroll.

Dette betydde ikke at vegkontoret plutselig hadde fått et behov for laboratoriearbeid. Behovet har vært til stede lenge og har øket for hvert år.

Både plan-, anleggs- og vedlikeholdsavdelingene ved vegkontoret har utført dette arbeidet tidligere. Ofte var dette en belastning for det personalet som hadde disse oppgavene i tillegg til sitt vanlige arbeidsområde. De hadde som regel hverken tid, utstyr eller kvalifikasjoner til å gjennomføre oppgavene på en tilfredsstillende måte. I mange tilfeller var en rett og slett nødt til å klare seg uten.

En undersøkelse i 1972 viste at vegvesenet i Rogaland brukte minst 13 årsverk til laboratoriearbeid og at behovet var enda større. I økende grad har det også vært nødvendig å engasjere konsulenter eller Veglaboratoriet i Oslo. Disse måtte kontrollere materialer eller utføre undersøkelser som er nødvendige

laboratoriet



for å tilfredsstillende noen av de kravene som høyere kvalitet og kostnader medfører.

Hensikten med opprettelsen av distriktslaboratoriet, var derfor å få organisert laboratorievirksomheten på en forsvarlig måte. En vil da avlaste personalet i de andre avdelingene og få en bedre dekning av disse arbeidsfeltene både faglig og kapasitetsmessig. Dessuten er det en desentralisering av den virksomheten som Veglaboratoriet i Oslo driver.

Telemark og Oppland vegkontor har i noen år drevet forsøk med distriktslaboratoriene og erfaringene er meget positive. På grunnlag av disse erfaringene har vegsjefen bestemt at laboratoriet i Rogaland skal bygges ut etter mønster fra Telemark, men tilpasset de lokale forholdene her.

Utbyggingen vil skje gradvis i løpet av de nærmeste årene. Til nå har utbyggingen av laboratoriet vært gjennomført med tanke på å dekke noe av behovet for grunn- og materialundersøkelser og kontroll av betong- og asfaltarbeider.

I tiden framover blir både kontroll- og undersøkelsesoppgavene utvidet. I første rekke gjelder det dimensjonering og kontroll av overbygninger på veganlegg.

På lengre sikt er det meningen at laboratoriet skal:

- utføre alle grunnundersøkelser i fjell eller løsmasser og utarbeide mulige forslag til utførelser.

- drive undersøkelser av materialer til vegens over- og underbygning og til betong.

- føre teknisk kvalitetskontroll på materialer og utførelse i vegbygging.

- kartlegge materialforekomster til vegbygging.

- assistere Veglaboratoriet i forsøk.

- drive opplæring i form av hospitering ved distriktslaboratoriet.

I de tilfellene der distriktslaboratoriet ikke har muligheter til å gjøre arbeidet selv, bli det kontaktleddet som formidler oppdraget videre.

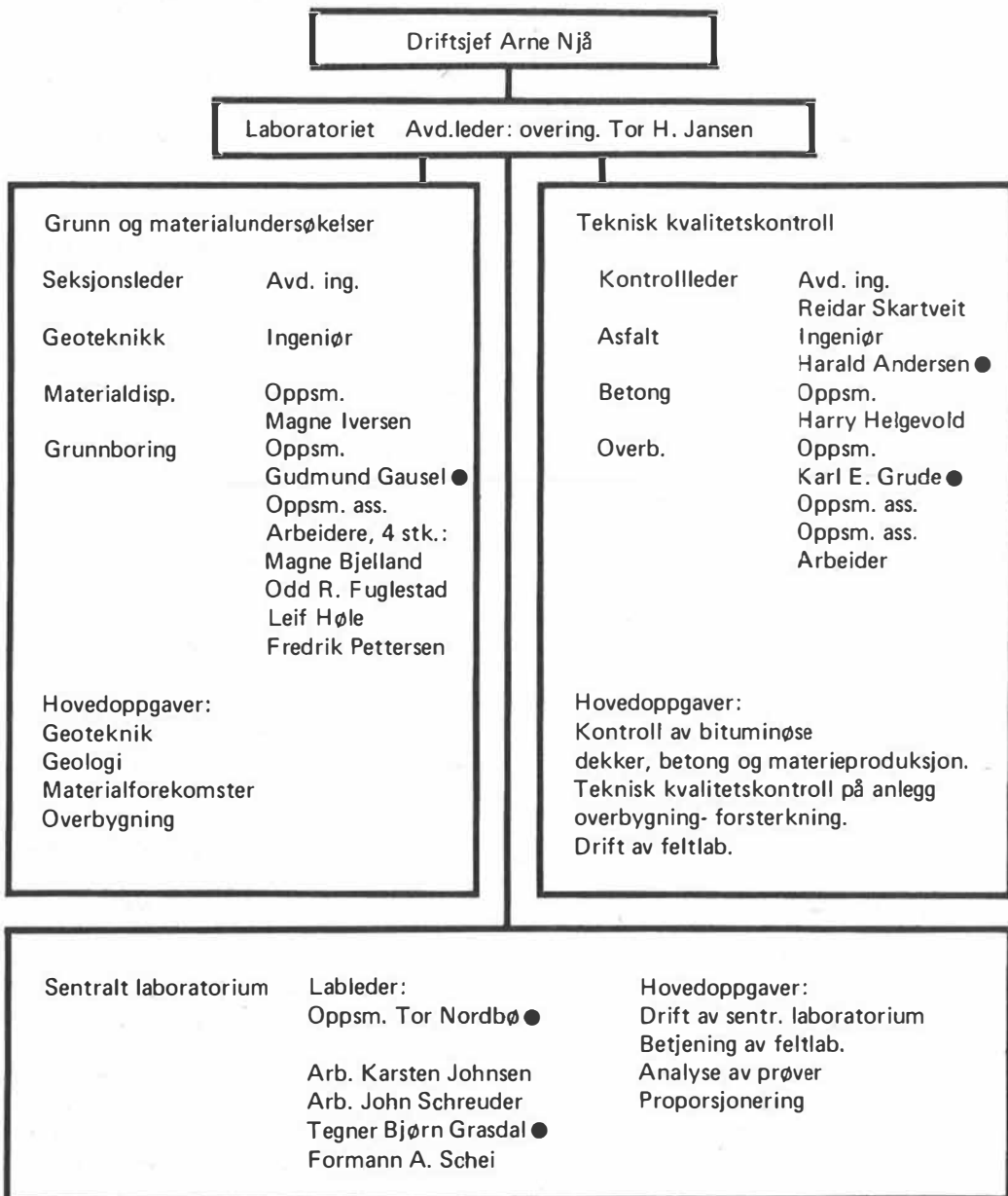
Distriktslaboratoriet er organisert som en egen avdeling, direkte under driftsjefen. Fullt utbygget vil avdelingen ha en bemanning på ca. 20 personer. Disse fordeles på en seksjon for undersøkelser, en for kontroll og et seltral laboratorium. Mannskapet vil bestå av en overingeniør, to avdelingsingeniører, to ingeniører, fem-seks oppsynsmenn, og åtte-ti spesialarbeidere. Bemanningen er i dag på 15 mann og vil derfor bare øke med et par mann i året.

I forholdet til plan- og driftsavdelingene ved vegkontoret blir laboratoriet et reint rådgivende serviceorgan.

Laboratoriet blir i likhet med maskinavdelingen å betrakte som et redskap stillet til rådighet for vegkontoret og driften. Det skulle derfor være en selvfølge at laboratoriet bør brukes i så stor grad at ressurser utnyttes maksimalt uten å forringe kvaliteten.

T. H. J.

ORGANISASJONSPLAN FOR DISTRIKTLABORATORIET



● fungerer for tiden i stillingen.

Ny giv for kursvirksomheten

At det er behov for opplæring av vegarbeiderne har vi fått tydelig demonstrert av den store interessen som legges for dagen her i fylket, såvel fra arbeiderhold som fra ledelsens side. Også i Vegdirektoratet har det vært et ønske om å komme i gang med kursvirksomhet for arbeiderne. Med dette for øyet vil det i nær fremtid bli presentert en kurspakke for fylkene.

I Rogaland sitter vi inne med en del erfaring på dette feltet slik at vi har fått være med, sammen med Buskerud, å utvikle og prøve kurset før det får sin endelige form.

Det er ingeniør Arne Larsen fra teknisk rasjonalisering som har samordnet arbeidet. Vi spør han hvordan det bar til at dette arbeidet kom i gang.

— Første gang det kom noe skriftlig om det var høsten 72, det var et overslag som tok for seg opplæringsspørsmålet. Det første som kom ut til fylkene var en melding i november 73. Her stod det blant annet at på grunn av de kravene som etter hvert stilles til vegarbeidets utførelse, mente en at det var behov for opplæring av vegarbeidere. Vegdirektoratet mente at det burde lages et kurs som tok for seg vegnormalene, retningslinjer for vegbygging, prosesskoden og driftsplanlegging. Dette kurset skulle tilbys alle statens vegarbeidere. Så foreslo de spesielle kurs i fjellsprenning, betong og vintervedlikehold.

En tenkte seg at kursene skulle være av 2–3 dagers varighet og at foreleserne skulle komme fra det enkelte vegkontor.

Det ble lagt til tekn. rasj. å utarbeide kurspakker i samarbeid med personal-

kontoret, som skulle ta seg av den administrative delen. Driftsavdelingene ved vegdirektoratet skulle være ansvarlige for det faglige innholdet.

— Ble det laget en gruppe til å ta seg av dette arbeidet?

— Nei, jeg ble først sittende alene med det. Da dette skulle holdes ute i fylkene, var det naturlig for meg å gå ut i distriktene for å få litt informasjon og hjelp. Jeg gikk da til Buskerud og til dere i Rogaland. Disse to fylkene har noe forskjellige bakgrunn. I Buskerud har de ikke drevet så mye med opplæring, mens dere har et opplæringsutvalg og erfaring.

I Buskerud laget vi en gruppe som besto av en anleggs- og en vedlikeholdsarbeider, en maskinfører, en arbeidsbestyrer, driftsjefen og en fra administrasjonen.

Denne gruppen laget en disposisjon som ble sendt inn til skrivegruppen i vegdirektoratet, som besto av folk fra de større fagavdelingene. I denne gruppen hadde vi også en fast representant fra Norsk Arbeidsmannsforbund.

Vi skrev først en kladd som vi tok med oss ut i de to fylkene og diskuterte. Etter noe forarbeid kom vi sammen til et stort møte i Oslo hvor forfatterne, gruppen i Buskerud og Olsen og Vasbø fra Rogaland deltok.

Her ble de forskjellige delene av det som da var blitt utkast til et kurshefte gjennomgått. Det viser seg at selv om vi til dels bare skal gi kjennskap til emnet, må vi ta med en viss mengde detaljer for at innholdet skal bli forstått. Summen av alle disse detaljopplysningene resulterte i en ganske stor stoffmengde. Vi ble enige



Overing. G. Mork (t.v.) i samtale med ing. Arne Larsen.

om at dette godt kunne være bakgrunnsstoff, men at vi burde utheve vesentlige punkter som et kjernepensum. Det ble også sett på som viktig at illustrasjonene ble bedre og antallet økt, videre prøvde vi å forenkle språket.

— Var du så ferdig med oppgaven.

— Nei, det var ennå meget som måtte gjøres.

Vi rettet opp boken i tråd med kritikken og trykte et prøveopplag på omlag 200 stykker. Det var klart fra begynnelsen at de fylkene som hjalp oss også ville være prøvefylker for et kursopplegg. Det var meningen å forsøke med forskjellige opplegg. Noen skulle kjøre internat, enkelte steder valgte vi å gå gjennom stoffet på to dager, andre steder på tre dager.

Det første stedet vi prøvde opplegget ordentlig var i Rogaland der vi valgte et

tre dagers kurs med foredragsholdere fra vegadministrasjonen. Jeg var ikke til stede ved avslutningen, men jeg våger meg likevel frempå med noen konklusjoner. Jeg regner med at internat vil være gunstigere enn dagkurs fordi vi da kan trekke ut tiden litt, vi kan bruke dagen bedre. Vi trenger mer plass, blant annet fordi vi må legge inn litt gruppearbeid. En kombinasjon av tavle og overhead er bedre enn bare overhead. Intensjonen var at det skulle gå med 24 timer til foredrag, diskusjoner og gruppearbeid, mens dere var nede i 15 timer. Det er også mulig at det for noen ble for mange detaljer, litt for mye nytt stoff.

— Nå står altså Buskerud for tur med andre opplegg.

— Ja, der skal vi prøve å endre måten å bringe frem stoffet på, slik at vi får et godt erfaringsmaterieell å bygge på når det endelige opplegget skal presenteres. Først vil vi imidlertid trekke inn alle dem som har vært berørt til en diskusjon.

— Da er vel stoffet kvernet så pass mange ganger gjennom at du kan si deg ferdig.

— Vi regner med at da kan boken trykkes og tilbys fylkene med en anbefaling om at kurset settes i gang. Det kan vi trygt gjøre nettopp fordi vi har prøvd ut stoffet så grundig. Vi kan også på denne bakgrunn anbefale en spesiell kursform som den mest gunstige. Det blir likevel opp til fylkene å avgjøre om de mener at andre kursformer er bedre.

Etter Vegdirektoratets mening skal alle vegarbeidere igjennom dette generelle kurset. Når det gjelder kursboken vil den

Forts. side 28

Ferjedriften i fylket

Rogaland kan kommunikasjonsmessig deles i tre områder:

– Sør-fylket med tyngdepunkt Stavanger/Jæren og med et godt utbygd vegnett, jernbane- og flyforbindelse.

– Nord-fylket med sentrum Hauge-sund/Karmøy med et svakere utbygd vegnett og med transportavvikling sterkt knyttet til sjøen.

– Øyene og områder i Ryfylke uten vegforbindelse hvor all transport utenfra går sjøvegen.

Bortsett fra Haugesund/Karmøy og industrikommunene Sauda og Strand, er Ryfylke og Nord-Rogaland tynt befolket og har vært preget av fraflytting og tilbakegang. Utbygging av kommunikasjonen har her blitt sett på som det mest effektive virkemiddel for å stimulere til ny virksomhet og framgang. I de senere år er det tatt store løft for å bygge ut vegnettet i området, blant annet kan nevnes helårsvegen over Haukeli, Ryfylkevegen og Suldalsvegen som om noen få år vil gi Suldal kommune ferjefri forbindelse med riksvegnettet.

Samtidig har det foregått en omfat-

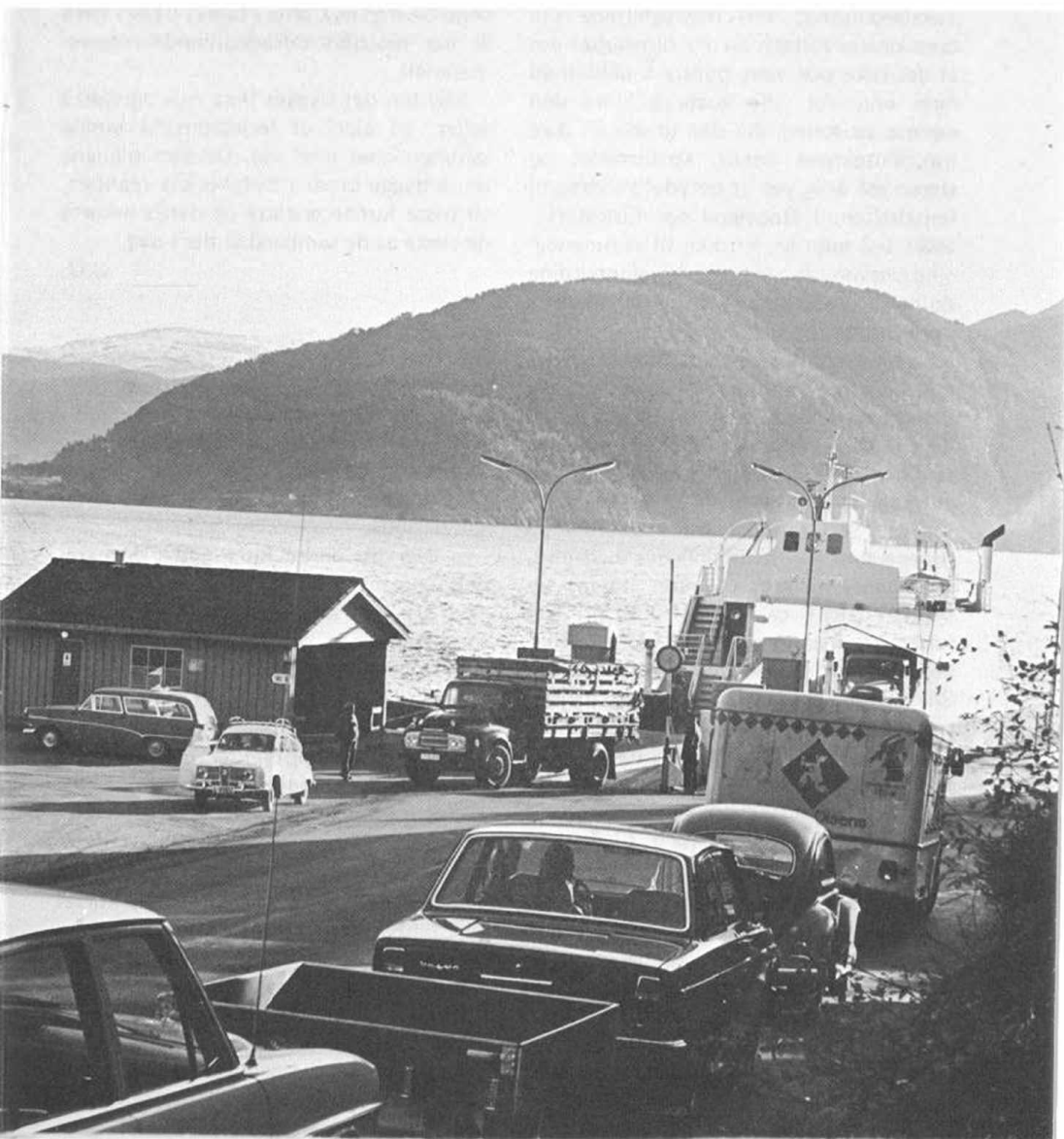
tende omlegging av båttransporten fra tradisjonelle lokalrutebåter til bilferjer. Sammenlignet med landet forøvrig kom Rogaland sent i gark med denne prosessen, og den er sommeren 1974 ennå ikke helt gjennomført. Vi har i dag to ferjesamband som trafikkeres av 13 bilferjer og 1 lokalrutebåt. Av de samband som er vedtatt opprettet av Stortinget, har Kvitvøy ennå ikke fått ferjeanløp.

Ferjene blir gjerne betraktet som flytende busser som skal erstatte manglende vegforbindelse, og er administrativt underlagt Vegdirektoratet. Lokalt er det vegsjefen som har ansvaret for ferjene, men den daglige driften er overlatt 4 ruteselskaper, DSD, A/S Jøsenfjord Rutelag, A/S Høgsfjord Rutelag og Suldal Dampskipsselskap.

I 1973 ble det fraktet 423.000 biler med ferjene, noe som tilsvarer mellom 5 og 6 turer pr. registrert bil i fylket. Omregnet til p.b.e. (personbilenheter) økte motorvogntrafikken med 12,1% og passasjertrafikken med 6,4% i forhold til 1972. Trafikken fordelte seg på de enkelte ferjesamband som vist i tabellen:

| Ferjetrafikk 1973 | Personbilenheter | Passasjerer |
|----------------------------------|------------------|-------------|
| Lauvik—Oanes—Forsand | 69.916 | 169.385 |
| Tøtlandsvik—Vindsvik | 43.296 | 101.167 |
| Stavanger—Skudesneshavn | 152.042 | 276.176 |
| Sand—Ropeid | 53.037 | 127.311 |
| Stavanger—Tau | 160.726 | 605.897 |
| Stavanger—Vikevåg | 50.403 | 208.541 |
| Stavanger—Judaberg— Nedstrand | 38.120 | 123.607 |
| Solheimsvik—Nesflaten | 6.363 | 31.159 |
| Sum | 573.903 | 1.644.108 |

Biler i kø på Ropeid



Takstregulativet for riksvegferjene ble opprinnelig fastsatt ut fra prinsippet om at det ikke skal være dyrere å ta bil med ferje enn det ville koste å kjøre den samme strekning. Av den grunn vil ikke fraktinntektene dekke kostnadene, og staten må årlig yte et betydelig bidrag til ferjedriften. I Rogaland var tilskottet i 1973 9,2 mill. kr. En kan til sammenligning nevne at dersom ferjeinntektene skulle dekke kostnadene, måtte takstene være justert opp med ca. 75%.

Statens subsidiering på transportsektoren har blitt sett på som et viktig ledd i distriktpolitikken. Selv om tilskottet til ferjene kan synes høyt, skal en huske på at dette egentlig er en del av vegnettet og at staten også yter store årlige beløp til vegene. Ser en bort fra avskrivning på ferjene som kan sammenlignes med investeringen i en veg, utgjorde statens tilskott i 1973 ca. kr. 31.000 pr. km ferjestrekning. Vedlikeholdet av riksvegene i fylket var gjennomsnittlig ca. kr. 24.000 pr. km. Riktignok er dimensjonene helt forskjellige idet riksvegene har en mye større kapasitet og trafikk enn ferjene. Dersom en ser på statens utgifter pr. bilkilometer, vil vedlikeholdsutgiftene være ubetydelige i forhold til ferjeutgiftene.

Det er kontrahert 2 nye ferjer for levering i 1975, en 55-bils ferje til sambandet Stavanger—Skudeneshavn og en 25-bils ferje som var forutsatt skulle settes inn i et nytt samband Stavanger—Kvitsøy—Bokn—Kopervik. Dette sambandet har møtt sterk motstand både fra Bokn og Kvitsøy kommuner og vil ikke bli etablert, men en håper likevel å få

beholde den nye ferja i fylket da vi i flere år har manglet tilfredsstillende reservemateriell.

Selv om det bygges flere nye og større ferjer, vil aldri et ferjesamband kunne sammenlignes med veg. Dersom planene om å bygge bruer i Ryfylke blir realisert, vil disse kunne erstatte og delvis inkorte de fleste av de samband vi har i dag.

G.U.

NY GIV FOR **forts. fra side 25**

måtte revideres etter 5 år. Det er nemlig sannsynlig at både vegnormaler og retningslinjer er blitt førelidet i løpet av en slik periode.

— Har du andre kurs under forberedelse?

— Vi har allerede gått i gang med sprengningskurs som Hedemark og Hordaland hjelper oss med.

Videre har vi så smått kommet i gang med det andre generelle kurset om driftsplanlegging og oppfølging, men dette er på et nokså tidlig stadium. Troms skal hjelpe oss med dette.

— Har du noen tempoplan for dette arbeidet?

— Vi regner med at dette første kurset blir ferdig i februar 75. Sprengningskurset antar vi er ferdig tidlig på høsten, det samme gjelder driftsplanlegging.

Jeg vil gjerne til slutt understreke at disse to generelle kursene tar sikte på å gi kjennskap til de fagene vi går igjennom, ikke egentlig opplæring. Vi ønsker selvsagt å gjøre kursene så effektive at størst

mulig kunnskapsmengde sitter igjen, men ved egentlig opplæring må vi nok gå grundigere til verks. Sprengningskurset tar derimot sikte på å lære folk nok om fjellsprenning til at de skal kunne utføre et slikt arbeid på en forsvarlig måte.

Til slutt vil jeg gjerne få takke dere i Rogaland for hjelpen, det gjelder både foredragsholderne og tilhørerne. Det har vært lett å arbeide her. Dere har et godt samarbeidsmiljø som dere bør være særlig glade for. ●

Forenings nytt

Stavanger og Omegn Veiarbeiderklubbs årsmøte ble holdt på Bærheim Vegsentral 20/11-74 kl. 18.45.

Det var møtt fram 24 medlemmer og forretningsfører E. With var representert fra forbundet.

Følgende ble valgt:

Styret: formann J. Undset (gjenvolgt), 1. styremedlem L. Rossemyr, 2. styremedlem A. J. Fløysvik, varamenn: O. Haugland og T. Aardal.

Av det gamle styret gjenstår: sekretær T. Gabrielsen, styremedlem J. Rasmussen.

Tillitsmenn i vedlikeholdet: O. Ingebretsen, I. Gimre, T. Bamberg, S. Walde, varamenn: A. Kvia, A. A. Fløysvik, Kr. Sivertsen, M. Fløysvik.

Tillitsmenn for sjåførene: I. B. Hanasand med varamann M. Schei.

Tillitsmenn ved verkstedet: E. Mortvedt, K. Kristiansen, varamenn: T. Aardal, K. Tjelta.

Tillitsmann lab. Hillevåg: Berg Johnsen med varamann L. Høie.

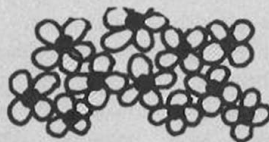
Repr. til AOF.: M. Schei, I. B. Hanasand, E. Andersen, T. G.

Klubbens innstilling til H.T. utvalget er de samme som det sittende H.T. utvalg: Formann M. Wiik, medlemmer L. Surdal og E. Støle.

Møtet ble hevet kl. 21.30.

VEGSJEFENS KOMMENTAR fra side 39

Vi skal imidlertid være klar over at hele anleggstrukturen er ved å bli forandret. I dag blir anleggene ferdige på noen få år. Dette krever en atskillig større mobilitet enn tidligere da et anlegg kunne være en mannsalder. Jeg vil likevel tro at med de bedrede kommunikasjoner vi nå har fått, vil det være enklere å operere over et større geografisk område ut fra en fast base. Denne basen bør fortrinnsvis være hans faste hjemsted. ●



Personlig

50 ÅR

| | |
|--------------------------|-----------|
| Randulf Erga, Orre | 7/1 1925 |
| Bjørn Sandvik, Sand | 9/1 1925 |
| John Egeland, Hauge i D. | 10/1 1925 |
| Johanne Mikkelsen, Hgsd. | 11/2 1925 |
| Harald Østerhus, Årdal | 19/2 1925 |

60 ÅR

| | |
|-----------------------------|-----------|
| Osvold Nordbø, Muslandsv. | 24/1 1915 |
| Alf Meltveit, Tau | 29/1 1915 |
| Håkon Haugen, Førdesfj. | 29/1 1915 |
| Trygve Fossmark, Eidane | 16/3 1915 |
| Nicolai Middelthoen, Stvgr. | 19/3 1915 |
| Alfred Njærheim, Nærbo | 5/4 1915 |

Åpning av veggen Suldal-Hjorteland

Den 2. oktober ble den nye fylkesvegen fra Moe i Suldal og over til Ulladalen offisielt åpnet. Veggen er 15 km lang med dekke av oljegrus. Fylkesvegen går i et attraktivt friluftsterreng langs Mostvatn og når sitt høyeste punkt ovenfor Hedlebrekk, hvor den når en høyde på ca. 600 meter over havet.

Åpningen ble høytidelig markert av formannen i fylkesvegneemnda, ordfører Rettedal, som skar over et rødt silkeband på Moe. Skolemusikk-korpset Gjallarhorn fra Vindjar skole underholdt med flere nummer, og ordfører Bråtveit holdt tale. Vindjar skole hadde tatt fri for å være med under åpningen, og folk fra omliggende gårder var møtt fram.

Dette er et gammel vegprosjekt som endelig er blitt realisert. Allerede i slutten av 1890-åra lot grunneierne på Hjorteland tinglyse, som hefte på gårdene, avståing av grunn til veg over til Suldal. Dette er forståelig siden den naturlige adkomstvegen over til øverste delen av Ulladalen ligger i dette området. Før vegønsket ble oppfylt har imidlertid nye generasjoner overtatt.

Et kort tilbakeblikk over saksgangen viser at i 1947 ble vegprosjektet Vadla-Suldal tilrådd av fylket å bli bygd som hovedveg, men vegdirektøren var i tvil om dette prosjektet burde opparbeides som hovedveg.

I 1961 ble anlegget vedtatt bygd som bygdeveg, etter en avtale med statskraftverkene. Men etter at det var innhentet anbudsdokumenter, trakk statskraftverkene sitt tilbud tilbake med den begrunnelse at prosjektet ble for dyrt. Under statskraftverkernes forberedende planleg-

ging i 1970-1971 av kraftutbyggingen med navn Ulla/Førre, kom det ny fart i realiseringen av vegprosjektet. De statskraftverkernes forberedende planlegging i 1970-1971 av kraftutbyggingen med navn Ulla-Førre, kom det ny fart i realiseringen av vegprosjektet. Da statskraftverkene på denne måten ved å forskottere prosjektet som fylkesveg, kunne få bygd en nødvendig anleggsveg før konsesjon var gitt, ble ny avtale mellom statskraftverkene og distriktet inngått. Avtalen bestemte at 70% av anleggsutgiftene skal dekkes av Statskraftverkene som også forskotterer de resterende 30% mot senere refusjon fra distriktet. Avtalen må en kunne si ga distriktet en rimelig fylkesveg, samtidig oppnådde statskraftverkene å få angrepunktet flyttet ca. 8 km innover i heia før konsesjonen kom.

Anlegget er bygd ved entrepris ved entreprenørfirma Bertelsen og Garpestad, Eigersund i tiden april 1972 til sept. 1974. Under avleveringen etter den offisielle åpningen ble vegens etiske utforming rost.

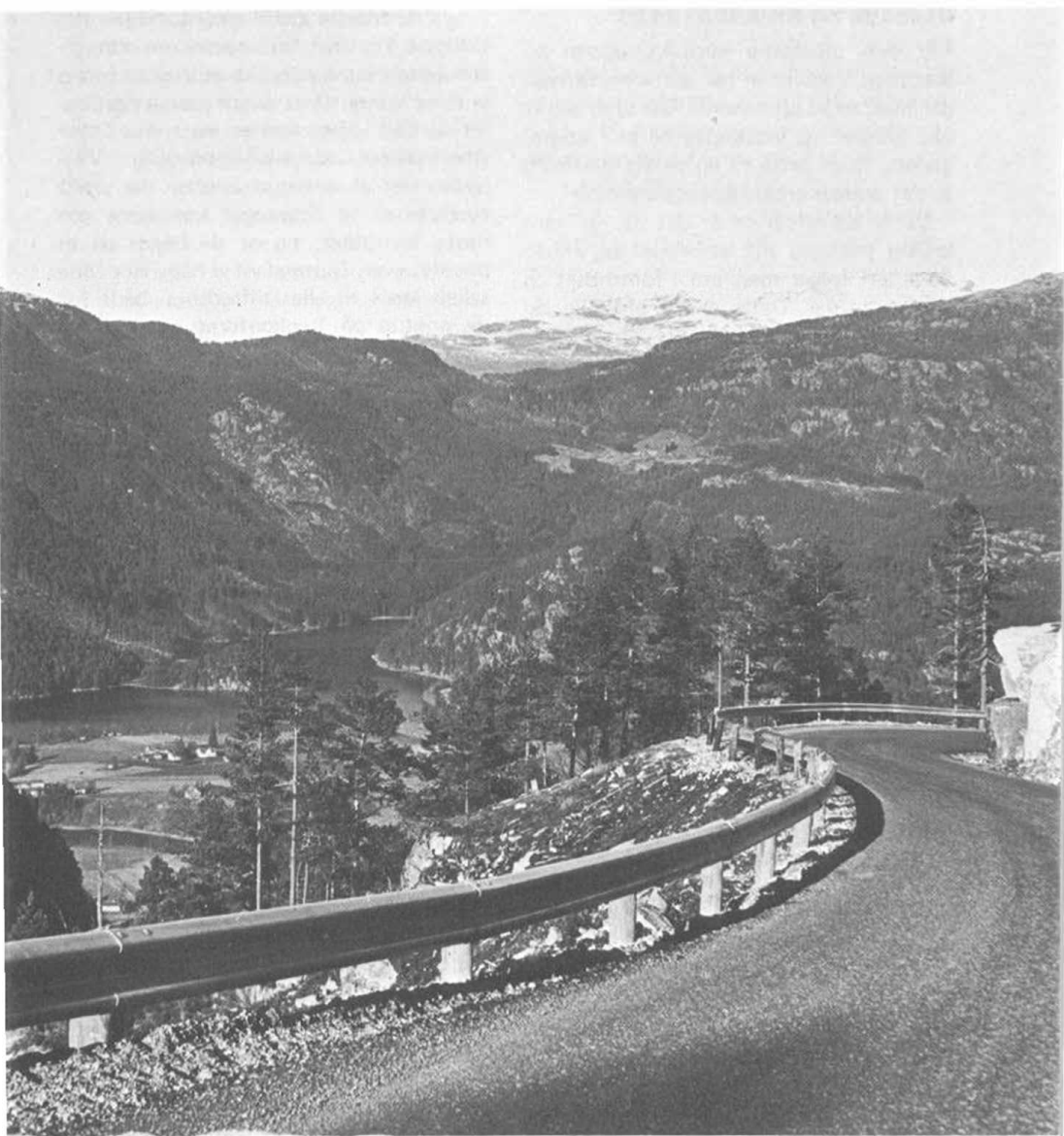
Denne rosen vil vi være med å gi til entreprenørene som har vist vilje og evne til å levere et pent arbeid. Et veganlegg som distriktet med glede kan vise fram til besøkende. OK.

HAN TAFJORD

fra side 15

berre vere god med det same vi har bygd han, men at han skal vare i fløire år. Vi skal og synast at det er god standard, og at vi har gjort eit solid og godt arbeid. En kan heller ikkje seie at eg er nøgd med alt arbeidet eg har fått utført her på Jæren, fordi eg meiner at eg ikkje har fått gjort det godt nok. F. N.

Fra veganlegget Hjorteland—Moe. Utsikt over Moe i Suldal



Fra samarbeidsutvalget

OLJESØL PÅ ARBEIDSTØYET

Fra den uformelle kontaktgruppen på Bærheim Vegsentral har samarbeidsutvalget mottatt et hjertesukk. Det viser seg at når sjåførere og maskinførere er i smøregraven, fører dette til en veldig tilsvining av det oransje arbeidstøyet de bruker.

Dette arbeidstøyet er det de vanligvis bruker i bilene, slik at oljesøl og annen skitt lett følger med inn i førerhuset og skitner til der. Dette er lite ønskelig, og sjåførene har derfor spurt om det er mulig å få tildelt f.eks. en blå lagerfrakke når de smører. Samarbeidsutvalget har sagt seg enig og anbefaler at det på Bærheim Vegsentral henges ut en felles lagerfrakke som kan benyttes. Sikkert et tiltak som kan settes i verk andre steder.

PARKERINGSPROBLEMER

Gruppen på Bærheim peker på den irritasjonen som vekkes når de skal besøke Posthuset og sjelden eller aldri finner en ledig parkeringsplass, som skal være avsatt for besøkende. De sier at disse parkeringsplassene antageligvis mest blir benyttet av Vegkontorets egne folk. Samarbeidsutvalget beklager at misbruk finner sted, men det kan også forstå det behov som de ansatte har for å kunne parkere i nærheten av arbeidsplassen, fordi det ofte er mange og store kollar som skal fraktes ut på tjenestereiser. Utvalget kan godt forstå den irritasjon dette vekker blant folk som arbeider ute, og det vil henstille til Vegkontorets ansatte om ikke å misbruke disse plassene til heldagsparkering. Det er utarbeidet en egen kontorinstruks om denne saken som bør følges.

Fra de ansatte ved Vegkontoret har det tidligere kommet forespørsel om administrasjonen kunne utvirke at Vegkontorets ansatte kunne få et antall parkeringsplasser på den ledige tomten vis a vis elektrisitetsverkets administrasjonsbygg. Vegsjefen sier at administrasjonen har sendt forespørsel til Stavanger kommune om dette forholdet, og at de håper på et positivt svar. Dermed vil vi håpe av denne saken løses til alles tilfredshet, både for de ansatte på Vegkontoret og for våre gjester utenfra.

FAST SEKRETÆR I SU

Saken om fast sekretær i samarbeidsutvalget har vært drøftet lenge og inngående. Til dette møtet hadde en arbeidsgruppe bestående av Gunnar Mork, Markus Wiik og Magnhild Ødegård utarbeidet et forslag til stillingsinstruks for en slik sekretær. Denne instruksjonen ble drøftet i utvalget og det sa seg enig i at gruppen hadde gjort et godt arbeid. De hadde fått laget en fyldig og god instruks.

Vegdirektoratet har tidligere gjort kjent at Rogaland gjerne kan ansette en fast sekretær, men at fylket må regne med å ta denne stillingen fra den ordinære stillingstildeling som fylket får. Administrasjonen må i slike saker vurdere denne jobben mot alle de andre viktige gjøremålene som etaten har, og da kan det oppstå prioriteringsproblemer.

Det ble i utvalget pekt på at denne saken har vært på kartet lenge og at det derfor snart bør finnes en løsning. SU henstiller derfor til administrasjonen om å prøve å komme i gang med en ordning allerede fra årsskiftet. Det er en admini-

strativ sak å vurdere den beste måten å få tingene brakt i orden på. Det er en rekke hensyn å ta, blant annet må en ha for øye om dette skal være en heldagsstilling eller om den kan bekles på deltid. Dersom deltid blir valgt, må en også prøve å finne jobber som det er naturlig å knytte sekretærstillingen til.

Wiik mente at det var viktig at det ved valg av person måtte legges stor vekt på personlige egenskaper, med evne til å knytte kontakt og evne til å innse viktigheten av samarbeid. Vegsjefen antydte at jobben godt kunne bekles på åremål, noe som fikk bred tilslutning i utvalget. Det var flere som mente at en på dette vis kunne få økt interessen ute i etaten og at dette var en demokratisk framgangsmåte. Det ble også sagt at stillingen burde kunne bekles uten hensyn til hvilken bakgrunn vedkommende hadde. Det kunne like godt være en fra arbeidsplasser ute i fylket. Vi håper at administrasjonen finner en snarlig løsning på saken. Vi tror at en slik person kan bedre samarbeidsforholdene i etaten.

FERIEHYTTER

Det gamle hyttefordelingsstyret som har bestått av: Målfrid Crosby, Harald Hansen og Markus Wiik har nå bedt seg fritatt fra vervet sitt. Styret har funksjonert fra 1. september 1971, og de har bidratt meget vesentlig til at våre ansatte har kunnet gjøre nytte av de tilbudene Vegvesenet har på hytter til visse tider av året.

I et brev til SU peker styret på at måneders spørsmålet har steget på tilgjengelige feriesteder i denne perioden, har tilbudet

minket. Grunnen til dette er til dels at hyttene kan være av lav standard, de er brukt til andre formål eller rett og slett fjernet. Styret mener at dette tilbud til de ansatte bør holdes ved like. Vegvesenet bør derfor beflitte seg i å legge forholdene til rette for feriebruk også når nye brøytestasjoner opprettes. Dette kan bli aktuelt ved en del nye fjelloverganger f.eks. i Vadla, Ørdsalsheia og i Hunnedalen.

SU sa seg enig i dette synet, men pekte samtidig på at kravet til effektivitet i Vegvesenets drift går foran all bruk av hyttene til ferier og lignende. Det foreligger fra før et klart utvalgsvedtak om dette. Alle Vegvesenets hytter og brøytestasjoner er nå overtatt av maskinavd. og av praktiske grunner ble det valgt nytt hyttefordelingsstyre blant maskinavdelingens ansatte. Til formann ble valgt Tor Frøland, videre Eva Todnem og Markus Wiik.

BEDRIFTSLEGEORDNINGEN FOR PENSJONISTER

SU fikk seg referert et brev fra Vegdirektoratet angående bedriftslegeordningen for pensjonister. Det var et samarbeidsutvalg som i brev til hovedsamarbeidsutvalget anbefalte at den eksisterende ordning også måtte gjelde pensjonistene. Vegdirektoratet har for sitt vedkommende ikke noe å innvende mot dette, dersom det lar seg ordne praktisk, og vedkommende lege har kapasitet til å avvikle undersøkelsene i tillegg til den ordinære bedriftslegeordning for Vegvesenet. Vegadministrasjonen har allerede tatt denne saken opp, og en regner med

at de leger vi nytter til denne tjenesten har den nødvendige kapasitet.

Når den enkelte pensjonist kan bli innkalt er foreløpig uklart, men en regner med at de vil komme i tur og orden alt ettersom dette avvikles for det øvrige personell ved Vegkontoret og i distriktene.

VERNESKO

Det er lansert et forslag om å få et lite lager av vernesko på Bærheim Vegsentral. Grunnen til dette er at vi har ventet i flere måneder på å få effektivt bestillinger. Saken er tatt opp på administrativt hold, og en vil søke å få løst dette ved å knytte avtale med et firma i Stavanger som har flere typer vernesko på lager, og kan levere dem så og si på dagen.



SKIPPERTAK PÅ FYLKESVEGENE

Vegsjefen gikk gjennom regnskaps-oversikten i utvalgets møte.

Vi har bedt vegsjefen gjenta noen av de synspunkter han la frem:

— Vi har et mindreforbruk på fylkesvegene som vi har arvet fra 1973. Dette vil vi ikke kunne klare å ta inn igjen i 1974, men vi har nå lagt frem planer med sikte på å ta en god del av mindreforbruket inn i 1975.

Det er to ting vi her skal gjøre. For det første skal alle anlegg som har sluttbevilgning i 75 gjøres ferdig dette året, uansett kostnader. De vil få tilleggsbevilgninger om dette er nødvendig. Det gjelder 13 anlegg som er følgende:

| | |
|-------------|--|
| Sokndal: | Tørneskog—Bråsund |
| Hjelmeland: | Veg til Tuntland |
| Sauda: | Bakkavegen |
| Hå: | Dysjeldsvegen |
| Karmøy: | Rekkje—Fiskeberget— Sevland—Skår—Bygnes |
| Bjerkreim: | Malmei—Grøtteland—Eik |
| Time: | Rv. 44—Håland |
| Strand: | Kvalvåg—Idsal—Idse Veg til Prekestolhytta |
| Suldal: | Askvik—Vindafjord gr. |
| Finnøy: | Halsne ferjeleie |
| Tysvær: | Slogvik—Svinali—fv. 783 |

Vi skal nå lage revidert restoverslag og skaffe penger. Eventuelle overskridelser må dekkes av posten "avsetning fylkesveganlegg". Det er meningen å kontakte kommunene før forslag om tilleggsbevilgning sendes fylkesmannen.

Så vil vi prøve å forsere i et hvert fall fire andre anlegg dersom vi får kommunene med på det, grunnspørsmålet kan løses og at vi får ferdige planer.

Dette gjelder følgende anlegg:

| | |
|-------------|-------------------|
| Eigersund: | Årrestad—Terland |
| Sola: | Sande—Forus |
| Tysvær: | Krabatveit—Odland |
| Vindafjord: | Østabø—Suldal gr. |

Disse anleggene blir ikke ferdige i 75, men det vil bli brukt flere penger enn det er bevilget. Jeg mener at vi må sette alle krefter inn for å få dette i orden. Mindre forbruk fører i alle fall til 10% mindre hvert år for pengene på grunn av inflasjonen. Vi har ikke kapasitet til alt planleggsarbeidet selv, så vi må ut til konsulenter i den grad det er mulig. Selv om vi bruker krefter utenfra fører dette til et veldig arbeid for vegkontoret. Vi må nemlig legge arbeidet til rette og styre konsulentene. Vi er redde for at en økt byggetakt kan føre til at kommunene kan få problemer med å skaffe til veie sin andel. Jeg mener at vi må prøve å finne en ordning som gjør oss uavhengig av dem ved f.eks. å be fylket forskuttere for dem. Det er ikke mulig i dag å få til en ordning ved å endre eller redusere kommunens andel.

Årsmøte i idrettslaget

Idrettslaget hadde årsmøte 5. november i Posthusets kantine. Tidligere har årsmøtet vært avsluttet med festlig sammenkomst. Det er vel ingen som føler seg fornærmet om en sier at årsmøtet kanskje ble avvirket i det hurtigste laget når festen ventet. Denne gangen var det bare årsmøte og det ble tid til diskusjoner i de tre timene det varte.

Det nye styret er:

| | |
|----------------------|----------------------------------|
| Formann: | Martin Aske |
| Nestformann: | Per Kydland |
| Sekretær: | Kari Auklend |
| Oppmann fotball: | Folgerø lag 1, Jakobsen lag 2 |
| Oppmann håndball: | E. Kommedal |
| Oppmann håndball: | Olga HiksdaI |
| Kasserer: | Karl Flateland |
| 1. Styremedlem: | Marit Torbjørn- sen |
| 2. Styremedlem: | Eikemo |
| Materialforvalter: | J.E. Danielsen |
| Oppmann orientering: | Magne Goa |
| Oppmann bordtennis: | Eikemo |

Vi bringer her formannens melding til medlemmene. Vi tror at det også kan være av interesse for andre å se hva idrettslaget steller med:

— Sesongen 73/74 har sportslig sett vært preget av økt bredde og tilbakegang i toppen. Vårt førstelag i fotball vil som kjent bli å finne i andre divisjon fra neste år. Dette er selvfølgelig beklagelig. Det er alltid moro å kunne hevde seg blant "de store", men jeg synes at det forhold at vi nå har fått to lag i fotball mer enn oppveier skuffelsen over at 1. laget ble degradert.

Jeg ser det som en viktigere oppgave for bedriftsidrettslaget å engasjere flest mulig av vegvesenets ansatte enn å satse på en begrenset elite.

Vi har også dette året startet opp en ny idrettsgren, bordtennis. Selv om vi ikke har hatt bordtennisbordet mer enn en måned, kan en allerede nå fastslå at denne idretten er blitt en suksess.

I håndball spiller nå damene i 2. divisjon og herrene i 4. divisjon. Begge lag rykket opp dette året, og de synes å kunne hevde seg bra i sine respektive puljer.

Orienteringsgruppen i laget har i år for alvor fått vind i seilene, og de er nå blitt så mange at de har begynt å arrangere klubbmesterskap. I år var det T. H. Jansen som stakk av med bestemannspremien.

Det tradisjonelle skiløpet ble i år avvirket i Hunnedalen, med liten deltakelse. Vi savner her folk fra distriktet. Tidligere var det disse som var med å dominere rennene, og kampen om vandrepokalen var da meget hard.

I løpet av året er det avholdt 6 styremøter. Den viktigste saken som har vært behandlet på møtene, er arrangementet av vegcupen 1974. Denne saken har også gått igjen fra møte til møte. Av andre saker som har vært behandlet, kan nevnes kjøp av drakter til 11-laget, valg av oppmann til 11-laget, 10 års-jubileumsfest, håndballturnering på Gol, innkjøp av bordtennisbord og idrettsmerkeprøver.

Når det gjelder arrangementet av "Vegcupen 1974", vil jeg her benytte anledning til å takke arrangementskomiteen med P. Kydland i spissen for et ypperlig

arrangement. Det virket som deltakerne i Vegcupen stortrivdes, noe som styret også har fått bekreftet i et takkebrev fra Vegdirektoratet. Jeg vil også rette en spesiell takk til Vasbø som alltid er villig

til å gjøre en ekstra innsats når idrettslaget har sine tilstelninger.

Jeg vil til slutt takke alle medlemmene for god oppslutning om "sportslige" og "festlige" arrangementer. H. Dale

Jubileums- fest



Festdeltakerne i innkjøringsfasen på "taktikk-loftet".

I anledning bedriftsidrettslagets 10 års-jubileum ble det arrangert fest fredag den 15. november 1974. Vi var så heldige å få leie Vikings klubbhus, og 80 personer møtte fram med riktig innstilling til rekespising og koselig samvær.

A.G. Vasbø var som vanlig ypperlig toastmaster, og Marit Torbjørnsen overrakte ham en gave for god ledelse av mange arrangementer for bedriftsidrettslaget.

B. Skaare-Botner holdt en fin jubileumstale.

Den gode feststemningen holdt seg til langt ut i de små nattetimer. M.A.

'Halling- kastet'

Håndballagene deltok i "Hallingkastet" som er en intern vegveseturnering. Begge lag ble slått i de innledende rundene.

Økonomisk har idrettslaget klart seg relativt bra i året som gikk, ikke minst grunnet de inntektene laget fikk da det hadde flyttearbeidet for regnskapsseksjonen.

Laget teller 115 medlemmer, herav 53 aktive. En del av medlemmene beklaget den dårlige oppslutningen ute i distriktene. Spesielt skuffende var det at ingen på Suldalsvegen var medlemmer. Det hadde laget ventet etter at det hadde vært anlegget hjelpelig med å skaffe miniatyrgevær.

Det ble en del diskusjon omkring "trimmen" på Vaulen skole. Noen mener at den er for slapp, andre at den er for hard. I alle fall har oppslutningen vært dårlig. En vi nå forsøke mer aktivt å få folk med og rette søkelyset mot treningsmåten for å få denne tilfredsstillende.

I det hele tatt virker det som om idrettslaget har markert seg på mange felt til nytte og hygge for de ansatte på deres fritid. Vi håper at stadig flere vil ta del i lagets aktiviteter til oppmuntring for dem som bruker sin fritid for å få det hele til å gli.

Årsmøte for oppsynsmennene

Vi ønsker gjennom bedriftsavisen å lære å kjenne hverandre, hva som opptar de enkelte faggruppene ute i marka og på kontoret. Arbeiderne har sin faste spalte ved hovedtillitsmannen, vi ønsker også andre grupper velkomne i spaltene våre. Sjøl tar vi denne gangen for oss en del synspunkter fra oppsynsmennenes forening.

Vegmestrene og oppsynsmennene våre er organisert i to fagforeninger. De fleste står tilsluttet Norsk forbund for arbeidsledere og tekniske funksjonærer (NFATF) som igjen er knyttet til LO. En mindre gruppe på 4 står som medlemmer i en forening som er tilsluttet statstjenestemannsforbundet (STAFO). Formann for denne siste gruppen er oppsynsmann Vetrhus.

NFATF hadde årsmøte i oktober med omlag 30 oppsynsmenn til stede. Om kvelden var det arrangert fest for medlemmene med fruer.

Ved valget ble Andreas Moi valgt til formann, videre Johannes Rørtveit nestform. og sekr., og S. Sandsmark kasserer. En tar sikte på å sette styret sammen slik at de forskjellige avdelinger er representert og at det er en viss geografisk spredning enten nord eller sør i fylket.

Harald Gederø ble gjenvalgt som representant i ansettelsesrådet for arbeiderne og Bjørn Sandvik fortsetter i samarbeidsutvalget.

Oppsynsmann Moi arbeider til daglig på veganlegget E-18 gjennom Bjerkreim. Han har arbeidet i fylket siden november 1966. Han begynte på Jelsavegen og var

der til ferien i 68. Siden den tid har han vært på E-18. Tidligere praksis har han fra Vest-Agder og Akershus. Moi var tidligere en periode som kasserer i foreningen.

Vi spør den nyvalgte formannen om valget representerer et generasjonsskifte i foreningen siden det er et ungt styre som nå har overtatt.

– Nei, det er en tilfeldighet. Vi er på ingen måte misfornøyd med det styret som har tatt vare på våre interesser til nå. Valget tar sikte på å fordele tillitsvervene mellom avdelingene og at styret skal være noenlunde samlet i et område med gode kommunikasjoner.

– Har dere spesielle merkesaker som dere er opptatt av for tiden.

– Ja, vi har en del saker som har opptatt oss lenge og som vi gjerne så at det etterhvert ble en løsning på.

Oppsynsmannsassistene er plassert i lønnsklassene 9,10 og 11. Etter flere års tjeneste kan de komme opp i klasse 13, i vårt fylke gjelder dette 4 stykker. Ellers er oppsynsmennene plassert i klasse 14 og 15. Vi mener at avstanden mellom disse to gruppene er for stor. Det urimelige i situasjonen forsterkes når en vet at timelønte assistenter med sin lønn får tilsvarende klasse 15.

Vi har også arbeidet en tid med å få innført distrikter for anleggsoppsynsmennene. Begrunnelsen er sosiale hensyn, dette at en skal kunne slå seg til ro et sted, bygge hus, få ungene på skoler, ha en varig vennekrets – i det hele tatt få kunne etablere seg i et stabilt miljø. Ut fra vegvesenets behov mener vi også at dette vil være en gunstig ordning. Det er

Formann i oppsynsmannsforeningen, Andreas Moi.

lettere å disponere maskiner når en har flere arbeidssteder å alternere mellom slik at vi kan få bedre utnyttelse.

Egentlig er forholdene i Rogaland gode fordi de fleste av oss får bo på et sted over lange perioder, men dette er ikke en fastlagt ordning. I andre fylker er forholdene mer ustabile. Vi vil ta kontakt med disse for å fremme felles krav. Vi har valgt oppsynsmann Oddane til å arbeide spesielt videre med denne saken fordi han har engasjert seg i den tidligere.

— Står ikke denne saken på stedet hvil?

— Jeg vil ikke si det. Spørsmålet ble reiste først gang i Sandnes i 67 og det har vært en utvikling. Dette er et krav som vi står sterk sammen om.

— Har det ikke vært en del misnøye med telefongodtgjørelsen etter automatiseringen?

— Den saken har Tafjord arbeidet med. Vi mener at det er underlig at vi faktisk skal være avskåret fra å bruke en rasjonalisering i televerket fordi reglene i vår etat gjør det umulig.

Vi har foruten den faste avgiften rett på 100 tellerskritt i måneden. Dette er mildt sagt "nåttå og gråden" for en del av våre folk. For ikke å komme over grensen må vi ringe gammeldags 011. Dette fører til ekstra ventetid, ekstra gebyr og atskilte sure kommentarer fra telefondamene. Televerket gjør jo kjent gjennom kampanjer at fjernvalg er billigst, og i tillegg kommer da driftsforsinkelsene. I praksis ringer derfor vi fjernvalg og dette må vi altså for en del betale selv.

Jeg er klar over at grensen er satt fordi telefonen ikke skal nyttes privat for statens regning, men kunne en ikke heller



avkreve oss en minsteavgift pr. måned som skulle dekke vårt private forbruk?

En annen sak vi må arbeide med er beredskapstillegg. Fra gammelt av har vi et kompensasjonstillegg som skal dekke uregelmessig arbeidstid, vanlig overtid og hjemmearbeid. Det ligger også i ytelsen en viss beredskap idet vi må rykke ut på kort varsel når noe oppstår.

Vi mener likevel at det er å gå for langt når vi pålegges beredskap i vedlikeholdet som holder oss heime hver andre helg og ellers i uken. Disse dagene er vi knyttet til jobben på en mer direkte måte enn tidligere. Etter vårt syn dekker ikke det tillegget vi nå har en slik ordning. En tid fikk vi sitte på kontoret på vaktlördagen mot avspasering senere. Dette syntes flere var en god ordning.

Som sikkert mange kjenner til har vi i flere år nå hatt anledning til å gå et fortsettelsesår på skole i Oslo. For Oslo-oppholdet har vi mottatt en godtgjørelse for å dekke de ekstrautgiftene vi får. Det er mange som mener at denne nå er for liten. De som går der får heller ikke bedre jobb, men står på lik linje med alle andre. Det er derfor flere som vegrer seg for dette året, og det er jo en beklagelig utvikling.

— Det ser ut til at dere har saker nok til å holde liv i foreningen. Er det en aktiv medlemstokk?

— Ja, det syns jeg nok. Vi har forøvrig startet med noe vi kaller uformelle grupper omkring i fylket. Det vil si at det på 6 steder i fylket fra tid til annen møtes oppsynsmenn som naturlig sokner til stedet for å drøfte foreningssaker. Eventuelle saker som dukker opp blir behandlet og sendt videre til styret. Det er på "grasrota" at problemene oppstår og vi håper med dette at vi skal legge forholdene til rette for en levende og arbeidskraftig forening.

Vi har bedt vegsjefen knytte noen kommentarer til dette å lage egne distrikt for anleggsoppsynsmennene.

— I Rogaland har vi i praksis en viss form for distrikter for oppsynsmenn. Ut fra sosiale hensyn har vi ikke flyttet på folk som er fast ansatt som oppsynsmenn.

Når det gjelder driftshensyn er det fordeler, men vi skal også være klar over at det finnes ulemper.

Dersom vi bygger opp et distriktskontor med en oppsynsmann som distriktsleder og flere anlegg ute, risikerer vi å få et nytt mellomledd mellom anleggslederen på kontoret og anleggslederen ute. Dette kan bli et litt unødvendig mellomledd, fordi lederen på kontoret må gå til distriktslederen, som igjen går videre med ordre. Det kan være diskutert om ikke dette kan bli en overadministrering.

Fordelen med distrikter er åpenbare dersom vi kan finne en rimelig arbeidsfordeling mellom lederen i marken og distriktslederen. Dette må være en arbeidsfordeling som alle kan godta og som er riktig. Videre må vi komme frem til en rimelig fordeling mellom kontor og distrikt.

Jeg tror at vi må overføre arbeidsoppgaver fra vegkontoret og ut i marken om vi skal få dette til, og dette må alle finne seg i. Muligens må også det opplegget vi har for driftsplaner forandres, slik at en god del av dette arbeidet må foregå ute i distriktene. Ved en overføring av arbeidsoppgaver vil jobbene ute endre karakter og kan tiltale andre grupper av tjenestemenn. Vi har vært inne på at distriktlederjobbene ikke kan forbeholdes oppsynsmenn. Dersom vi ser på Suldalsvegen som et distrikt, så har vi en sivilingeniør som leder der.

Jeg vil gjerne si noen ord om distriktsbegrepet. Etter mitt skjønn er dette noe uklart. Jeg har hele tiden tenkt at et distrikt kan være et geografisk område, men det kan også være et anlegg. Et anlegg kan defineres administrativt som et distrikt, la meg nevne E-18, motorvegen og Suldalsvegen som eksempler.

En av oppsynsmennenes målsettinger er å få bo relativt fast på et sted. Dette er noe vi selvfølgelig har all sympati for og som vi må tilstrebe ved alle våre disponeringer av oppsynsmannstaben. Jeg tror også at dette stort sett har lyktes. Det er uhyre sjelden at en av våre faste anleggsoppsynsmenn har blitt beordret til et anlegg slik at de må flytte med hele sin familie.

Forts. side 29



SAMARBEIDSUTVALG

er et avtalefestet organ i statsvirksomheter, der alle ansatte i et organisert samarbeid skal søke å fremme

- TRIVSEL
- EFFEKTIVITET

innen den enkelte etat/virksomhet.

SAMARBEIDSUTVALG

er organ for

- INFORMASJON
 - KOMMUNIKASJON
 - MEDINNFLYTELSE
-