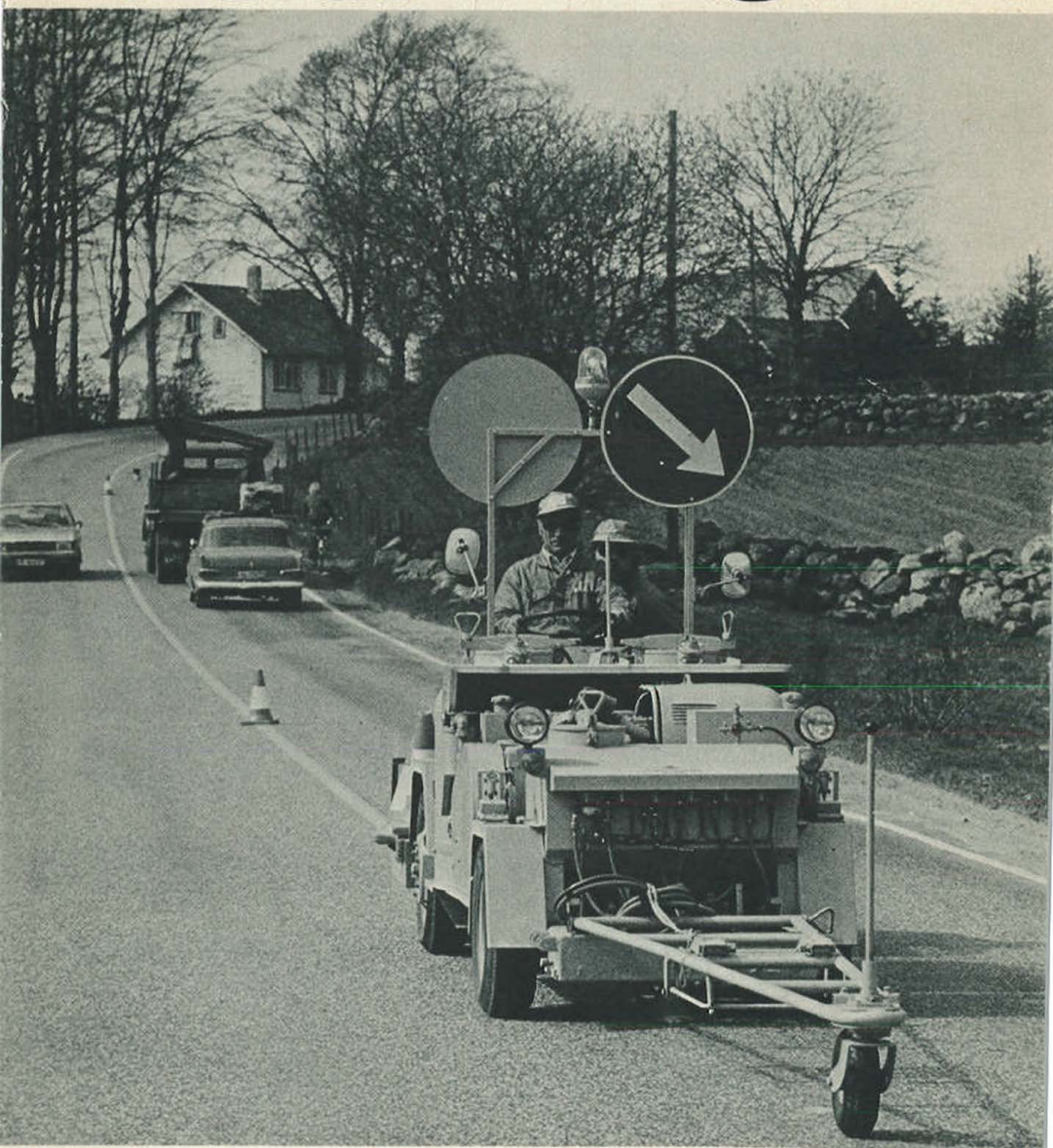


Ryggjavegen



nr. 2 - 75

Innhold:

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
30 TONN GLASS SIKRER TRAFIKKEN	s. 4
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 5
SULDALSVEGANLEGGET	s. 6
ARKIV PÅ VEGSTASJONENE	s. 9
LØNN UNDER SYKDOM. UFØREPENSJON	s. 9
VEGTEKNISK MUSEUM	s. 10
SKILTREGION VESTLANDET LAGT NED	s. 12
LITT OM DEKKER	s. 14
FOSSBREKKENE	s. 16
STIKNINGSHJELP – PROBLEM FOR FYLKET	s. 17
SKYTEBASEN HAR ANSVARET	s. 18
RUNDE TALL	s. 20
KRYSSORD	s. 21
OLSEN-BANDEN TAR EKSAMEN	s. 22
OPPSYNSMENNENE PÅ INTERNAT	s. 25
FØRERKORT I KLASSE 2.	s. 27
SNOTTALIGT	s. 28
HOVEDPLANSEKSJONEN	s. 29
VEGVESENET YTER TURISTSERVICE	s. 30
NY VERNELEDER PÅ TALE	s. 31
LA OSS ØKE RESPEKTEN FOR SKILTENE	s. 32

RYGGJA-VEGEN

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

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

Bidragstyttere: Ch. Danielsen, M. Wiik, T. Rein-Larsen, P. Smødberg, F. Waldow, K. Torkildsen, H. Dale, S.M. Olsen, A.G. Vasbø. Foto: A.G. Vasbø, T. Rein-Larsen.

Redaksjonen avsluttet 15. juni.

Opplag 1200.

Sats og trykk: Gjøstein Boktrykkeri A/S

Forside:

Stripemalerne i sving på Rv. 509 ved Soma.

3 minutt med veg- sjefen

1975 ser ut til å bli et år der alt skal skje og gjøres ferdig på en gang, i hvert fall på planleggingssiden. I løpet av dette året skal vi ha ferdig langtidsplaner for praktisk talt hele vegvesenets virksomhet helt fram til 1985. La meg nevne noen av disse planene: **Fylkesplanen for Rogaland** skal sluttbehandles av fylkestinget i høst. I fylkesplanen vil det bli lagt stor vekt på kommunikasjonene og dessuten også på vegvesenets virkeområde. Som en del av fylkesplanen vil vi i løpet av høsten også ha klart en **Samferdselsplan for Rogaland**. Samferdselsplanen for Rogaland skal være en samlet plan for investeringer

og drift av transportanlegg og transportmidler. Foruten anlegg og vedlikehold av riks- og fylkesveger skal planen omfatte jernbanen, flytrafikk, havneanlegg og kollektivtrafikk på land og sjø. Som vesentlige deler av samferdselsplanen igjen skal vi i løpet av året også lage et nytt forslag til **Rullering av Norsk Vegplan**. Denne rulleringen omfatter spesifiserte og detaljerte program for både anlegg- og vedlikeholdsdriften på riksvegene for periodene 1978–81 og 1982–85. En annen viktig del av samferdselsplanen vil være en ny **Langtidsplan for fylkesvegene i Rogaland** for de samme fireårs perioder 1978–81 og 1982–85. Når jeg så mener at vi i tillegg til dette skal gjøre oss ferdige med de såkalte NVP-II innstillingene, dvs. forslag til trafikksystem og investeringer i trafikkanlegg for Egersund, Sandnes, Stavanger, Karmøy og Haugesund kommuner, vil dere forstå at vi har nok å henge fingrene i på planleggingssiden i tiden framover. Dette får bl.a. tjene som unnskyldning for at jeg i så stor utstrekning har forsømt det som jeg tror må være den gildeste jobben for en vegsjef, nemlig å reise rundt i fylket og besøke dere som virkelig gjennomfører de planene vi legger opp til. Jeg må nøye meg med å bringe dere en spesiell hilsen i denne omgang. Jeg følger så pass godt med at jeg vet det blir utført utmerket og effektivt arbeid på de fleste av våre anlegg og i våre vedlikeholdsdistrikt. Når 1975 er vel overstått later det til at vi vil ha langtidsplaner klare for et tiår framover, og da skulle vel anledningen til å reise litt rundt bli adskillig større. Så vel møtt i 1976.

Ch. D.

30 tonn glass sikrer trafikken

For oss i Vegvesenet er det et sikkert vårtegn når de gule trafikkstripene kommer på vegbanen. Vi har spurt den ansvarlige for disse "vårtegnene", for tiden oppsynsmann Johannes Espevold, om hvor stor jobb dette egentlig er.

— Av materialer går det store mengder til. Vi skal male 268 km gul stripe. Til dette regner vi med å bruke 12.000 liter maling. Videre går det med 28.000 liter kvit maling til kantmerking. Dette gir omlag 700 km stripe. På grunn av at vi maler brutt linje, i alle fall med gult, blir den aktuelle veglengden lengre enn 270 km. Oppå disse stripene strør vi 30 tonn glassperler.

Skal vi se litt på kostnaden så regner vi med 65 øre løpemeteren, eller totalt 455.000 kr. for den kvite stripen. For den gule regner vi med 85 øre løpemeteren og et kostnadstall på 228.000 kr.

— Dere legger også en del plastmasse omkring i fylket.

— Plast bruker vi først og fremst til fotgjengerfelt. Det er i tilknytting til tettsteder omkring i fylket dette er aktuelt. Vi regner med å bruke 7,5 tonn til slike formål.

Striper av plast har vi tidligere bare hatt på motorvegen. Nå er det planer om å legge ca. 15 km kantstripe av dette materialet på rv. 44, 14, 509, 510 og 515. Dette er i forbindelse med gang- og sykkelstier.

— Er stripemalingen en langvarig jobb?

— Vi regner med 2 måneder i bra vær. Det skjer jo også en del nyasfaltering i

løpet av sommeren. Dette gjør det nødvendig med en ny omgang til høsten.

— Hva med forberedelser fra distriktenes side?

— Den er i full gang. Det er først og fremst kantstripene som krever forberedelser. Vi må male på asfalt som er feiet først, midtbanen blir sopt av trafikken. Det blir ganske hardt kjørt for de som driver med dette, feiemaskinene må gå på to skift.

— Er det store problemer med trafikken?

— Det går i grunnen veldig fint. Vi bruker to politimenn til å dirigere de vegfarende mens vi maler midtstripen. Den kvite kantstripen er mindre problematisk. Der holder det stort sett med trafikkjegler til malingen tørker og en bil bak.

Det utstyret vi bruker i år er en ny stor merkemaskin til den gule stripen. Til kantstripene har vi to maskiner, her går en i nord og en i sørfylket.

De som bemanner maskinene er fra Bærheim. Til maling og utstyr er dette 4 mann i alt. I tillegg kommer da politi og omlag 4–6 mann fra distriktet til varsling.

— Har gjengen andre oppgaver?

— Vi maler i tillegg en del piler i vegbanen der vi har behov for det. Oppmerkingen i byene av dette slag gjør ikke vi. Derimot står vi til tjeneste med maling av striper i byene etter behov.

— Er vegmerking nødvendig?

— Vegmerking er trafiksikkerhetsarbeid. Det viser seg at de vegfarende retter seg etter oppmerket vegbane og dermed øker sikkerheten. Vi er altså ikke ute på å pynte vegene, men vi tjener publikums eget sikkerhetskrav.

tillits mannens spalte

I forrige nummer av Ryggjavegen var jeg så vidt innom vernearbeidet. Det er vel et emne som til daglig blir en del forsømt av den enkelte.

Jeg vil likevel rose den fremgang som var å spore under siste befaringsomvisning som verneutvalget nylig hadde i nordre del av fylket. Det kom tydelig frem at det nytter å drive opplysning om vernearbeid. Praktisk talt alle som burde ha hjelm gikk med denne på hodet. Vi skal ikke langt tilbake i tiden da bildet var et annet, så dette er gladelige ting.

Når det gjelder oransje arbeidstøy, så er også dette alminnelig anerkjent blant

arbeidstakerne, men blant oppsynsmenn og teknisk personell er det ennå ikke blitt så vanlig. Dette burde bli rettet på. En del av våre ledere er flinke til å følge vernereglene på dette punkt, mens andre neglisjerer hele ordningen, og det er med på å bryte ned moralen.

Spisebuene har også stort sett fått en bedring i den daglige standard. En del er skiftet ut med nye og større brakker. Dette er nok en medvirkende årsak til at det er lettere å holde rent i buene, men renhold var og er fortsatt et problem. Renhold betyr trivsel og velvære. En gledelig ting er at vi i motsetning til før ikke finner dynamitt og tennere under benkesetene i spisebuene. Det tyder på at folk flest er mer motivert for vernearbeid enn tilfellet var tidligere.

Verneutvalget har i likhet med tidligere år arrangert en såkalt verneuke der alle verneombud med varamenn var innkalt til et ukekurs i verne- og helsearbeid. Verneleder B.S. Botner og ikke minst S.M. Olsen skal ha all ære av opplegg og gjennomføring av kurset. Det var i alle henseender vellykket både hva emner og forelesere angår. Jeg vil på kursdeltakerenes vegne få rette en takk til dem begge for en lærerik uke. Kursdeltakerne skal også ha ros for eksemplarisk opptreden og utvist interesse.

Til slutt står det bare igjen å ønske alle, både ledelse og arbeidstakere en riktig god sommerferie.

M.W.

Suldalsveg- anlegget

Arbeidet på Suldalsvegen er nå i gang både på parsellen Solheimsvik—Våge og på Våge—Nesflaten.

Parsellen Solheimsvik—Våge har en lengde på ca. 8 km. Heri inngår Hylstunnelen, som med en lengde på 2300 meter vil bli fylkets lengste vegtunnel, og Vågstunnelen, som med sine 850 meter tar snarvegen under Hylsskaret, høyeste punkt på den gamle ferdselsvegen Våge—Hylen.

Driften på parsellen Solheimsvik—Våge kom i gang rett før sommerferien 1974 med atkomstveger og forskjæringer i Djupevik og Våge. Hylstunnelen var klar for påhugg i slutten av august — og etter flott innsats av folk og godt utstyr er vi i dag vel 1200 meter inne. To partier har krevd driftssikring, det ene med fjellbolter, nett og fjellbånd — det andre med bolter og sprøytebetong. Tunneldriften går på to skift, og beste ukeresultat hittil er 42 meter.

I Våge har arbeidet med forskjæringen vært besværlig, men tunneldriften er nå i godt gjenge. 200 meter tunnel er ferdig drevet, og tempoet øker fra dag til dag. Desverre lover ikke den geologiske rapport særlig godt for siste halvdel av tunnelen, slik at omfattende sikringsarbeid kan bli nødvendig. Alt i alt er ca. 3 km av parsellen Solheimsvik—Våge grovplanert. Det er 28 mann i arbeid på strekningen — og årets kostnader vil, hvis driften gjennomføres i nåværende tempo, løpe opp i ca. 13 mill. kroner.

Parsellen Våge—Nesflaten blir ca. 13 1/2 km lang. Arbeidet startet fra Nesflaten sommeren 1972, og det er nå grovplanert sammenhengende ca. 4 1/2

km fra Nesflaten. På denne strekningen går vegen i fem tunneler med en samlet lengde på 1865 meter. Mellom tunnelene går vegen i kjempemessige skjæringer i den bratte fjellsiden — en arbeidsplass som stiller de aller største krav til de som har sitt virke der.

Arbeidet i dag er konsentrert om den 1 1/2 km lange strekningen fra enden av kjørbar veg og frem til påhugget for Røynevardtunnelen. Denne strekningen omfatter sprengning av ca. 140.000 fm³ fjell, hvorav halvparten heldigvis er unngjort.

Driften på Røynevardtunnelen ventes oppstarten i januar 1976.

På parsellen Våge—Nesflaten er 14 mann i arbeid, og, igjen under forutsetning av at arbeidet kan fortsette i nåværende tempo, vil det forbrukes ca. 4 mill. kroner i år. På resten av parsellen, mellom Røynevarden og Våge — en strekning på ca. 6 1/2 km er planleggingen praktisk talt ferdig på papiret, men en omfattende utsettingsjobb gjenstår.

Hele vegstrekningen Nesflaten—Våge—Solheimsvik er på 21 1/2 km, herav ca. 8 1/2 km i tunnel.

Anlegget er kalkulert til 75 mill. kroner, men prisstigningen har ført til en sjokkerende økning i enhetsprisene — så det er grunn til å tro at den endelige kostnaden vil ligge langt høyere. Med en passe slump optimisme — og det må man ha i kampen med 1 1/2 mill. fm³ fjell — tror vi at vegen kan være ferdig grovplanert i løpet av 1978.

P.Sm.

Kryssord

Innleveringsfrist 30/8.

Premier til første og andre mann med lodd i Pengeletteriet.

ARBEIDS- PLASS	RENSE TALL	LØPE	DRIKK PREP.	FUGLE- MAT	SMERTE STOFF
SA				HYLE	
N. DIKTER				DET ER VISST	
SVERG- ING		IKKE KNUST	ARAB. NAVN DYR		ØVL
	ROGER MOORE MORO		FUGLEN		
OGSÅ KALT			TALL ENG.		
LIKE- VEL			VAKRE PLANTE		RØRE
SMUSS PREP.			PLATE	IFØRE ULÅST	
	HERRE- GÅRD	DESSERT		VENER FØLE	
ANLEGG KEISER					VOKS
		ESKE TALL			SHELTE VILL
PARADIS LIK			LINJE		
	KILDE			VANN- TATTIG	

Lønn under sykdom Uførepensj.

I ÅRETS FØRSTE NUMMER AV RYGGJAVEGEN REDEGJORDE SEKRETÆR KARSTEN TORKILDSEN FOR LØNN UNDER SYKDOM OG ARBEIDSULYKKER: I DENNE UTGAVEN OMTALER HAN FORHOLDENE OMKRING INVALIDEPENSJON. I EN SENERE UTGAVE VIL HAN REDEGJØRE FOR ALDERSPENSJON.

Som omtalt i Ryggjavegen nr. 1-75 kan en tjenestemann som har 12 måneders tjenestetid etter søknad få sykelønn i inntil 12 måneder. Etter 12 måneder opphører utbetaling av sykelønn.

Hvis vedkommende tjenestemann fortsatt er arbeidsudyktig må han søke om invalidepensjon av Statens Pensjonskasse. Det vil som regel gå fra 2 til 3 måneder før en pensjonssøknad er ferdig behandlet. Av denne grunn bør søknad om pensjon sendes i god tid. Imidlertid må en kjenne til sluttdato eller siste dag for utbetaling av sykelønn før søknaden kan ekspederes.

Tjenestemann som skal søke om invalidepensjon må først kontakte sin vegmester/oppsynsmann for å få utlevert søknadsskjema og leger klæringskjema.

Søknadsskjemaet skal fylles ut av søkeren og leveres til legen sammen med legeerklæringskjema. Etter at legen har fylt ut legeerklæringen sender legen denne sammen med søknadsskjema til Statens Pensjonskasse.

Vegmesteren/oppsynsmannen vil hvis nødvendig hjelpe til med utfylling av søknadsskjema. Tjenestemanner har også rett på uførepensjon av "Folketrygden".

Invalidepensjon fra Statens Pensjonskasse skal samordnes med uførepensjon fra Folketrygden, og søkeren må også henvende seg til trygdekantoret som vil gi nødvendig rettleiding.

En tjenestemann er sikret lønn eller pensjon i tiden han av lege er meldt udyktig til å kunne gjenoppta sitt arbeid.

En tjenestemann kan også få midlertidig invalidepensjon, dvs. han kan få invalidepensjon i den tiden legen finner vedkommende uskikket til å kunne gjenoppta sitt arbeid.

Hvis en tjenestemann er i tvil om søknadsbehandlingen og pensjonsrettigheter i Statens Pensjonskasse og i "Folketrygden" vil vegkontoret og trygdekantoret i kommunen hvor søkeren bor, gi nødvendig informasjon.

Arkiv på vegstasjonene

Det har lenge vært på tale å få en tilfredsstillende arkivordning ute på vegstasjonene. Til nå har det vært opp til den enkelte oppsynsmanns ordenssant og organisasjonstalent å lage noe han var tjent med.

På oppsynsmannamøtet i mars hadde fru Crosby et innlegg om postbehandling og arkivtjeneste. Det ble da etterlyst hjelp fra vegkontoret for å få et liknende opplegg ute.

Fru Crosby tok da initiativet til en arkivdag for kontorassistendene på vegstasjonene. De ble kalt inn til Stavanger og ble orientert i generelt arkivarbeid, problemer som kan oppstå, klassifikasjon osv. Dagen ble avsluttet med en befaring i arkivet og en spørrunde.

Kurset var meget vellykket og deltakerne mente at de hadde lært nyttige ting. Det ble fremmet ønske om å få skriftlige retningslinjer for postbehandling og arkivtjeneste ute. Disse er laget og sendt ut.

For å følge saken opp, slik at arkivtjenesten blir gjennomført, vil ansatte ved arkivet i Stavanger reise ut til de enkelte vegstasjonene og hjelpe til med det praktiske.

Vi har allerede hørt fra vegmesterhold et lettelsens sukk for at dette nå er i godt gjenge.

Vegteknisk museum

Vegvesenet er en etat med tradisjoner. Vegbygging og vedlikehold har en med hjemmel i loven drevet med i flere hundre år, selv om etaten i sin nåværende form er noe yngre.

Vi har tidligere vært inne på at vegger og broer er en del av vår kulturhistorie og i det siste er dette stadfestet fra Vegdirektoratets side. Høsten 1974 oppnevnte Vegdirektoratet et utvalg med vegsjef Irgens, Aust-Agder som formann til å ta seg av det forberedende arbeid med museumssaken. Det er allerede bevilget 200.000 kroner over vegbudsjettet for 1975. Disse pengene er delt opp i 150.000 kr. til vegger og broer av museal interesse og 50.000 kr. til istandsettelse og bevaring av gjenstander. Det første beløp er allerede fordelt i samråd med Riksantikvaren til Oppland, Aust-Agder, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag.

Utvalget ber også om et samarbeid med fylkene. Det mener at dette best kan skje ved at det oppnevnes en kontaktsmann i hvert fylke og at denne gis nødvendig opplæring for å fylle jobben.

I Rogaland har administrasjonen utpekt avdelingsingeniør Torleif Haugvaldstad til kontaktsmann. Vi spør Haugvaldstad om det er noe nytt i denne saken.

— Ikke egentlig. Saken er foreløpig på det helt forberedende stadium. Det skal være et møte for alle som er tatt ut i hele landet i august, så vidt jeg vet. Her skal vi da diskutere arbeidsformer.

Det som jeg har fått rede på foreløpig

er at vi først og fremst gjerne vil ta vare på redskap som har vært i alment bruk. Spesielle ting kan også være av interesse. Videre er det en del bruere som må vernes. Jeg tror vi skal få enklere måter å få fredet disse på. Mange av disse bruene er brukt til rasteplasser eller ligger i nærheten av rasteplasser, noen av dem er ennå i bruk.

Rent personlig vil jeg tro at bekker og broer og kanskje kvernhus som ligger ved vegen kan flettes inn i vegens område. Mye av dette står nå og forfaller. Jeg tror at slike steder kunne bevares som et miljø og kunne da være en spesiell atraksjon i nærheten av en rasteplass. Men alt dette vil bli klarere når vi har hatt det møtet jeg nevnte.

— Vet du om vi får noe av dette samlet på et sted som publikum kan besøke?

— Jeg vil tro at på landsbasis kan vi få det. Om vi kan få dette her i fylket kan jeg ikke svare på. En del av de redskapene som har vært brukt, er det sikkert så mange av at vi kan få flere sett, slik at vi også kan få vårt eget som kan knyttes til vegstasjoner f.eks.

— Du vil vel gjerne oppfordre folk til å være observante på verneverdige gjenstander?

— Ja, det er på høg tid. Jeg vil likevel få si at det er allerede en veldig interesse fordi ryktet har fått foran meg. Jeg vil derfor be om at folk som har ting av interesse får brakt dette inn til nærmeste vegstasjon.

Gamle redskaper fortjener en bedre skjebne.



Skiltregion Vestlandet lagt ned

I mai 1970 ble det opprettet 5 skiltregioner i landet. Skiltregion vest skulle bestå av fylkene Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland. Ingeniør Flateland og oppsynsmann Espevold ble satt til å ta seg av arbeidet med nyskilting av riksvegene på vestlandet.

Vi spør Flateland hva formålet med denne nyskiltingen var.

– Trafikkskiltene formidler opplysninger om farer, fartsgrenser, forhold langs vegen, hvor en skal kjøre for å komme frem osv. Jeg vil kalle skiltene for trafikantenes språk. Dette språket har ikke rom for dialekter, det må være like klart og lett å forstå hvor i landet en befinner seg. Skiltregionene ble opprettet for å få ensartet skilting av riksvegene i landet. De som skulle arbeide i de 5 skiltregionene, ble sendt på kurs for å lære "trafikantspråket" og kom deretter i arbeid.

Vi har hatt et godt samarbeid med de tre fylkene fra første dag. Arbeidet ble ferdig og de nye skiltene satt opp ved utgangen av 1974.

– Dere hadde et opplegg med kursvirksomhet for arbeidsskilting i denne perioden.

– Vi var først inne på kurs i arbeidsskilting i 72. Da vi hadde lært alt om regler og retningslinjer var det praktisk at vi brakte dette videre ut i fylkene. For arbeiderne i Rogaland holdt vi 4 kurs, i Hordaland 6 og det samme i Sogn og Fjordane. Dette var kurs som varte i 2 dager, og hensikten var å få også arbeidsskiltingen ensartet.

Det er flere som graver i vegen en vegetaten. Vi komprimerte derfor opplegget til en dag og ba inn kommuner, televerket, elektrisitetsverk, bilsakkyn-dige, politi og andre. Disse kursene ble holdt i Egersund, Stavanger og Hauge-sund, i tillegg var det et for våre egne ingeniører. Hordaland ba om hjelp til noe liknende, og vi holdt da 2 kurs i Bergen og senere et i Sogn. Deltakerne fikk utlevert retningslinjene og en burde kunne vente at de ble fulgt.

– Varsler vi vegarbeid godt nok 4 år etter?

– Det er nokså varierende. Vi har fått en stor økning i trafikken som gjør riktig arbeidsskilting påkrevd, men vi opplever fremdeles elendig skilting.

Hovedinntrykket er positivt og vi ser at det er mange som legger ned en god del arbeid på en skiltplan. Dette er riktig, vi må innse at det er vår plikt å sikre ferdse-len langs vegene, og at oppmerking av et arbeidsted også er en del av vegarbeidet. Dessuten er arbeidsskiltingen vernearbeid for våre egne ansatte.

Når det likevel er dårlig skilting enkelte steder så skyldes det ikke uvitenhet, men en mentalitet som går ut på at dette er da ikke så viktig. Arbeidslederne er innforstått med reglene og enige, men de påpeker det ikke. Det er andre ting som har høyere prioritet.

– Hva med andre enn vegvesenet?

– Der er det vel atskillig dårligere, dette gjelder spesielt entreprenører. Årsaken er vel at ingen følger opp og påpeker feil. Vegmestrene har slik oppfølging i innstruksen, men det er vel grenser for hva vi kan belaste disse travle

menneskene med. Jeg kan også tenke meg at de står i et samarbeidsforhold til andre etater som gjør at en vil opptre varsomt.

Personlig mener jeg at problemet best kan løses med en egen mann på oppfølgingsjobben. I tillegg kunne vedkommende gi arbeidsbestyrerne omfattende assistanse ved arbeidsskilting og permanent skilting av de nyanlegg som åpnes etter hvert. Riktig skilting er vårt ansikt utad. Det er viktig at vi legger vekt på dette for det gir et inntrykk av skikkelighet og orden overfor trafikantene.

— Du føler faktisk at det er noe galt ved vår holdning til skilt og skilting?

— Jeg har en følelse av at skilting ikke er ansett som vegbygging. Etter mitt skjønn er dette en like naturlig del av byggingen som asfalt, rasteplasser, rekkverk og bør derfor planlegges samtidig med dette, som en del av vegkompletteringen. Jeg har ofte inntrykk av at skiltene oppfattes som en kostnad som påføres uten å ha noe med den egentlige vegbyggingen å gjøre.

Når det gjelder arbeidsskilting har jeg inntrykk av at det ofte ses på som et uproduktivt ekstraarbeid. Dette er en holdning som heldigvis er ved å endre seg til det bedre etter hvert.

Jeg har også en følelse av at de som til stadighet ferdes på en arbeidsplass og kjenner forholdene har vansker med å sette seg inn i trafikantenes situasjon. Han er ukjent i feltet og skal ledes sikkert og hensiktsmessig gjennom det. Det er viktig at vi ofrer noe tankevirksomhet på dette — og det er sikrere for våre egne på arbeidsplassen å arbeide der.

— Er da alt sammen bare nåttå-å-gråden?

— Det ble vel kanskje mye svartmaling dette. Forholdene er blitt bedre i disse årene, det er klart, men alt kan gjøres bedre.

Instruksen for arbeidsskilting vil komme i ny utgave med det første. Den gir anledning til enklere skilting av arbeidsstedet. Blant annet vil det nå bli anledning til å vurdere fartsnedsettelse forbi arbeidsstedet mot at det før var obligatorisk. Boken får en bedre presentasjon av det som skal gjøres slik at den blir lettere å forstå. Muligens må vi tenke på å ta en runde med oppfrisking av kunnskapene i denne forbindelsen.

— Er arbeidet i skiltregion vestlandet helt avslutet?

— Ja, 1. april 1975 ble vi oppløst, nær sagt dessverre. Jeg mener at det fortsatt burde vært et formelt samarbeid over fylkesgrensene på dette området.

I dette siste året har vi drevet med forberedende arbeider som angår oppmerking av vegbanen. Dette gjelder en helt ny måte å merke på. Arbeidet med dette kan vi ikke føre videre før samferdselsdepartementet har gitt sitt samtykke og endelig vedtatt de nye retningslinjene. Detaljer om disse kan vi komme inn på senere.

Før du går må du skrive om en av mine kjepphester: Skilt 109 vegarbeidet med arbeidsmannen: Dette skiltet er personlig verneutstyr og er knyttet til de som er på vegen i arbeid. Det skal tas ned når en forlater arbeidsstedet. Slurver vi her mister skiltet sin verneverdi.

Litt om dekker

Vedlikeholdet hadde bokstavlig talt "fres på asfalten" de foregående to år. Vi sikter til den 25 tonn tunge kjempefreseren som var i arbeid på de mest trafikkerte vegene omkring Stavanger.

Arbeidet var satt i gang for å rette opp skader i asfaltdekket forårsaket av piggdekkslitasjen. Tradisjonelt har slike reparasjoner foregått ved at hjulsporene er blitt avrettet i plan og nytt asfaltdekke lagt oppå. I neste omgang måtte så kummerister og kantstein justeres.

Der vi hadde maskinen i drift ble asfalten frest bort ned til bunnen av hjulsporene. Asfalten ble oppvarmet av flere gassbrennere og i neste omgang fjernet i omlag tommetykke tak av vertikalt stående freser av hardstål. Fresen avrettet også til en viss grad det tynne sjiktet som ble liggende igjen slik at dette ble riktig godt å kjøre på. Helt bak på maskinen var det en lasteanordning som samlet asfalten opp til en stryke for direkte opplasting på bil. Den varme asfaltmassen er godt brukende til justering av gammelt dekke. Den er således brukt på forbindelsesstripen mellom Sola og Forus, den såkalte Løwenstrasse, og på rv. 509 ved Revheim skole.

Etter nedfresingen ble nytt dekke av asfaltbetong eller topeka lagt, og vi hadde en fornyet kjørebane uten dumper ved kummer og rister.

Vi har spurt Sverre Andersen om det er på tale å drive med slike arbeider i år også.

— Nei, ikke med fresen i alle fall. Vi har gått over til sporfylling i år. Metoden går ut på at en maskin går foran og varmer opp asfaltdekket i tre meters

bredde til en temperatur på omlag 100 grader. Varmen gjør at de øverste par cm blir myke. Vi stryker så over med et tynt asfaltdekke på omlag 50 kg og valser det hele sammen. Vi bruker ikke bitumen som lim på den gamle veggen, det hele blir faktisk sveist sammen. Vi følger opp kostnadene på denne operasjonen og den er billigere enn et nytt dekke. Nå kan vi ikke drive med sporfylling i det uendelige heller. Det er på tale å bruke hver andre gang med nyasfaltering og sporfylling.

Jeg tror ikke fresen er helt ute av bildet. Der det er fortauer og kummer kan en ikke bare bygge opp. Vi har ingen aktuelle planer for tiden. Det kan også være en mulighet for at vi vil bruke kaldfres neste gang. En av grunnene for at vi ikke har brukt en slik hittil, er at den ikke er utstyrt med lasteapparat og vi må sope etterpå.

— Vi har med glede konstatert at overflatebehandlingen på E-18 har holdt i to år nå.

— Ja, vi synes den ligger tålig bra. Vi regner med at den skal holde tilsammen 3—4 år. Det viste seg at grovere stein og øket bitumeninnhold var utslagsgivende for kvaliteten.

De to siste vintrene har vært snøfattige slik at dekket har vært utsatt for stor påkjenning. Dersom tungtrafikken nå øker med økt bruk av piggdekk, da kan det vise seg at dekket ikke holder. Vi er imidlertid optimister. I år har vi rettet opp og lagt overflatebehandling videre fra Buevika til Vikeså på E-18.

— Legger dere Ottadekke fortsatt?

— Ja, i år skal vi legge en del nordover i

Forts. s. 24

Overflatebehandlingen holder etter 2 sesonger. Fra E18 i Buevika.



Fossbrekkene

Vedlikeholdet har i et par år drevet systematisk med utbedringsarbeider fra Tøtlandsvik til Breiland på rv. 13. På denne omlag 10 km lange strekningen er linjeføringen myket opp, veglegemet forsterket og bygget ut til 16 meters gjennomsnittlig bredde. Vegbanen er belagt med oljegrus.

Det er vel slik at jo bedre vegen på begge sider blir, dess verre fortøner de vanskelige partiene som står igjen seg. Fossbrekkene er et slikt parti. En kan trygt si at det alltid har vært et så pass leit vegstykke at det fortøner seg vanskelig for godfolk, selv uten sammenlikningsgrunnlag.

Det er smalt og bratt i kleivene og vegen går i et par slyng. Ved den minste antydning til frost må en ut og strø og brøytearbeidet kan også være vanskelig. I slike bratte bakker vil vegbanen som regel være løs og humpete så lenge den består av grus.

Arbeidet med å legge om dette vegpartiet begynte høsten 74. Vegen skal omlegges i en lengde av 3 kilometer og bygges etter vegklasse 3A. Den nye traséen tar av ved Kvame, går i bru over elva og følger sydsiden av dalføret et stykke før den svinger nordover. Det er prosjektert med en 350 meter lang tunnel gjennom fjellet innenfor kleivene. Den nye vegen kommer inn på den gamle rv. 13 ved Gåsvatnet. Bruene og tunnelen skal bygges etter vegklasse 2D, noe som fører til at disse får to kjørebaneer.

Anlegget ble opprinnelig kostnadsregnet til 4,5 mill. kr. Overslaget er senere forhøyet til 6 millioner. En hadde i 75 ca. 3,2 mill. kr. til disposisjon.

Arbeidet startet ved sydsiden av tunnelen. Anleggsvegen ble ferdig slik at påhugg kunne skje i midten av november. Dersom ikke uforutsette hindringer har dukket opp har det vært en salve pr. skift. Det har bare vært arbeidet dagskift. En regner med å få gjennomslag innen utgangen av august dersom ikke fjellkvaliteten endres. Den geologiske rapporten ser god ut.

Geologene anbefaler derimot særlige forholdsregler på et par andre steder i traséen. Et sted må fyllingen legges opp med fortanning dersom den skal holde. Mellom Kvame og elva er det et svakt parti. Her må en passe seg for ikke å grave gjennom tørrskorpen. Gjør en det, er det fare for at hele veglegemet synker ned i den svake undergrunnen.

Driftsplanseksjonen opplyser at det er meningen å gjøre parsellen ferdig tidlig i 1976. Ut fra driftstekniske hensyn ville det være en fordel om en kunne sikket mot en drift som gjorde vegen kjørbare allerede høsten 75. Det foreligger ikke konkrete planer om endring av driften. Vegen er lagt slik at den ikke kan tas i bruk parsellvis. Det ville sikkert også glede publikum om driftsplanfolkene får sitt forslag gjennomført.

Stikningshjelp – problem for fylket

Rogaland har omlag 60 kostnadssteder varierende fra 100 000 til 10 mill. kr. på riksvegene, samlet bevilgning 75 mill. kroner. På fylkesvegene er det også omlag 60 kostnadssteder til en samlet sum av 29 mill. kroner. Bevilgningene på det enkelte kostnadssted for fylkesveganlegg varierer fra 50.000 til 6 mill. kroner.

Til å ha det daglige ettersyn med denne driften disponerer anleggsavdelingen for tiden 12 oppsynsmenn og 10 assistenter. Fra anleggsledelsen er det ytre ønske om flere oppsynsmenn. Dette er nødvendig for å sikre best mulig drift. Alle gjøremål på et anlegg er viktige, men rekker en ikke over alt må en prioritere. Dette fører til at de fleste konsentrerer seg om driftsproblemene for så å oppdage at et viktig felt som arbeidsstikning er vanskelig å følge opp.

Stikningen er arbeidstegningen satt ut i marken. Den kan sammenliknes med tømmermannens strek på treet før han sager. Det er klart en mangel dersom bare minstekrav til flising kan utføres.

På et driftsmøte nylig opplyste driftsjef Njå at vi ikke får ansette så mange oppsynsmenn at vårt behov blir dekket. Vi har spurt driftsjefen om hvilke løsninger han kan tenke seg på de problemene vi står over for.

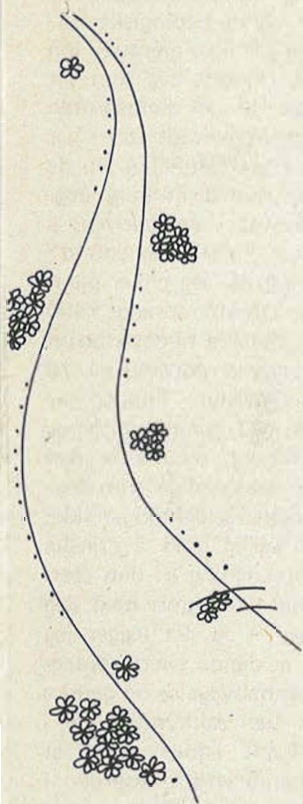
– Det bør etter mitt syn være en ansvarlig leder på arbeidsstedet til en hver tid. Hvilken utdanningsbakgrunn vedkommende bør ha kan tilpasses i hvert enkelt tilfelle.

Jeg har vært inne på tanken om å opplære en del arbeidere til å ta seg av en del oppsynsmannsfunksjoner. Noen er allerede skolert og blir brukt, men dette er langt fra nok til å dekke behovet.

For å komme ut av denne knipen vil det bli nødvendig med en omfattende opplæring i emner som arbeidsledelse, stikking og flising. Det vil antakelig bli snakk om 50 timer i hvert fag.

I nær fremtid vil en søke å finne frem til arbeidere som kan egne seg til og har lyst til slikt arbeid.

Vi vil starte med et kurs i landmåling etter vegdirektoratets opplegg. På dette feltet har det vært en rivende utvikling som gjør det aktuelt for de fleste å komplettere sine kunnskaper.



Skytebasen har ansvaret

Høyesterett har opphevet en herredsrettsdom hvor to skytebaser ble frifunnet for tiltale etter straffelovens § 352 for uforsiktig adferd ved bruk av sprengstoff. Sprengningen fant sted i tettbebyggelse. Til en salve på ca. 1400 m³ ble det brukt 370 kg gummidynamitt fordelt på 70 stender og 36 liggerhull. Hulldybden var på mellom 4 og 6,40 m for stenderne og mellom 6,4 og 8 m for liggerne. Maksimum ladning pr. hull var ca. 3,5 kg. Den øverste delen av hullene ble fylt med sand i en dybde av 1,5 til 2 m. Dekning foregikk ved gummimatter som ikke ble holdt på plass av wirenett. Salven førte til steinsprut helt opp til 370 m fra arbeidsstedet og 5 biler og 13 hus ble skadet.

Herredsretten uttalte bl.a.:

“Sprengningen var således i aller høyeste grad egnet til å volde fare for andres liv og helse.”

Herredsrettens flertall, de to domsmennene, frifant skytebasene bl.a. med den begrunnelsen at hendelsen måtte betraktes som et hendelig uhell. Man hadde i området tidligere foretatt sprengninger av større dimensjoner uten uhell. Fremgangsmåten var godkjent av representanter for kommunens tekniske etat. De sakkyndige hadde heller ikke kommet frem til noen entydig årsak til ulykken.

Retten formann var uenig i dette og mente at en sprengning av en slik størrelse i tettbebyggelse må anses som uforsvarlig og at erfarne sprengningsfolk i et tilfelle som dette burde har valgt mindre, etappewise sprengninger.

Av høyesterettskjennelsen som opphevet herredsrettsdommen gjengis:

“Årsaken til steinspruten er, som her-

redsretten har nevnt, ikke klarlagt. Ingeniør N.N. som har gitt en sakkyndig erklæring til bruk for saken, og som forklarte seg under hovedforhandlingen, har pekt på to forhold som kan være årsaken unøyaktig borehullsdybder og borehullsretninger og de geologiske forhold på stedet. Jeg går ikke nærmere inn på dette spørsmål. Uansett hva som var den direkte årsak til at steinspruten oppstod, mener jeg at herredsretten har stilt for små krav til aktsomheten hos de tiltalte når den har funnet at en sprengning som er beskrevet i straffelovens § 352 første ledd om “uforsiktig adferd” ved bruk av sprengstoff. Jeg peker på at det i en og samme salve ble sprengt 1400 kubikkmeter fjell. Det ble til dette brukt 370 kg gummidynamitt fordelt på 70 stender, og 36 liggerhull. Toppen av salven var dekket med gummimatter av en vekt på 35–40 kg, men etter den uttalelsen fra den sakkyndige som herredsretten har gjengitt var dekingen ikke egnet til i noen særlig grad å minske risikoen ved en sprengning av den størrelsesorden man her har å gjøre med. Jeg fremhever til slutt – og det legger jeg særlig vekt på – at denne svære sprengning fant sted i tettbebyggelse og ganske nær bebyggelsen. Den sakkyndige har i sin konklusjon blant annet uttalt at “sprengning av denne størrelsesorden i tettbebyggelse må karakteriseres som direkte uforsvarlig”.

At sprengningen, som de tiltalte hevder, er foretatt i forståelse med kommunens ingeniørkontor og oppsynsmann, kan ikke være avgjørende ved bedømmelsen av om de tiltalte har utvist den



forsiktighet loven krever. De hadde som skytebaser ansvaret for at sprengningen ble foretatt på forsvarlig måte og måtte selv vurdere dette. Herredsrettens flertall har lagt til grunn at "de tiltalte har handlet overensstemmende med vanlig "praksis". Det foreligger ikke nærmere opplysninger om denne praksis, således om den gjelder sprengning i tettbebyggelse. Jeg lar imidlertid dette stå hen, idet jeg ikke kan finne at en slik praksis kan være avgjørende for bedømmelsen.

At sprengningen, slik den er beskrevet, var egnet til å volde fare for andres liv og helse, kan ikke være tvilsomt."

Vi er ikke særlig forbauset over dette resultatet. Ved nokså mange sprengningsulykker har man kunnet konstatere at ny teknikk, nye maskiner og ofte svært lave priser fører til et tidspress for å få endene til å møtes, med det resultat at sikkerhets hensyn blir skjøvet i bakgrunnen. Som det framgår av Høyesteretts kjennelse hjelper det hverken å henvise til godkjenning av de kompetente, lokale myndigheter eller til at man har handlet overensstemmende med vanlig praksis. Det er skytebasen alene som har ansvaret. Som en kuriositet nevner vi at det mange steder i landet ikke kreves godkjenning av skytebaser. Hvem som helst kan skaffe seg sprengstoff og sette igang.

(Klippet fra "Anleggsmaskin".)

Skytepapirer

Det har i en del uformelle grupper vært forespørsel om ikke vegvesenets folk bør ha skytepapirer. Det er bygningsrådet i

hver enkelt kommune som fastsetter om slike papirer er nødvendige for å foreta sprengningsarbeid i kommunen.

Med sikte på å gi våre baser skytepapirer har vegadministrasjonen forespurt de enkelte vegmestere og oppsynsmenn om hvem som bør få slike. I samarbeid med politiet vil så papirene bli utstedt etter et dagskurs i sikkerhetsregler for oppbevaring og transport av sprengstoff. Det er altså her snakk om folk som i dag utfører sprengearbeid og kan skyte. Senere kan det komme på tale å drive systematisk opplæring for å fremskaffe nye skytebaser.

Et annet sted i avisen er det en artikkel som omtaler en rettsavgjørelse der det fremgår at det er den enkelte skytebas som er ansvarlig for salven. På denne bakgrunn ble det i den uformelle gruppen i distrikt 3 reist spørsmålet om vegvesenet kan pålegge en mann å være bas med det ansvar som kan oppstå ved et uhell.

Vi har forelagt spørsmålet for kontorsjef Lund.

— Spørsmålet er interessant. Jeg vil først si at så vidt jeg kjenner til har ingen vegret seg for å påta seg jobb som skytebas. Som bas får de jo også en ekstra godtgjørelse for dette.

Alle arbeidsledere i etaten, og dette inkluderer basene, har et ansvar for det de utfører. Basen for et oijegruslag, et forskalingslag eller rekkverkslag er ansvarlig for det som utføres og at retningslinjene følges. Når vi kommer inn på sprengning så godtar vi vel at basen er ansvarlig for at sikkerhetsreglene følges og at f.eks. tennerrekkefølge er riktig, likeså poster-

ing. Så kommer da dette smellet og skader som kan oppstå ved at stein flyer omkring. Her kan store skader oppstå og det virker nok mer brutalt på folk flest å tenke på slike skader og de er mer direkte påviselige enn skader som oppstår dersom f.eks. rekkverk er uriktig satt opp. Jeg tror at ansvar i folks bevissthet er en alvorligere sak når det gjelder sprengning.

Spørsmålet gjelder vel egentlig om vegvesenet kan pålegge en person å være skytebas og derved få ansvar. Kan vi dette er vedkommende også nødt til å ta ansvaret som følger med en slik jobb på linje med alt annet arbeid.

Som foran nevnt er det ukjent at noen arbeidere har vegret seg for å motta formannsansvar og dermed formannspenger. Videre blir ikke det strafferettslige eller erstatningsrettslige ansvar større eller mindre om noen skytebas utstyres med skytepapir. Det spørsmål som er reist er derfor til nå kun av akademisk interesse.

Hvis noen av de nåværende skytebaser skulle be om å bli fritatt for jobben og heller gå tilbake til vanlig lønn, vil det ikke bli noe problem å etterkomme et slikt ønske. Arbeidsledelsen vil ikke ha interesse av å bruke formenn som ikke anser seg skikket til jobben eller som ikke ønsker å ta ansvaret fullt ut. Dette gjelder formannsjobber generelt og skytebaser spesielt. For ordens skyld nevnes at for tjenestemenn som er ansatt i ledende stilling gjelder at ansvar innenfor arbeidsområdet er en del av jobben og at de derfor ikke kan vegre seg som visse særlige ansvarsfulle oppdrag. Dette vil gjelde f.eks. oppsynsmenn og ingeniører.

Runde tall

60 ÅR

Johan Kvinnesland	1/8 – 1915
Martha J. Helena Stol	24/8 – 1915
Ingebrigt Vormestrand	2/9 – 1915
Petter Pettersen	5/9 – 1915
Ola B. Dyvik	8/9 – 1915
Konrad Berekvam	16/9 – 1915
Gudrund Gursli	4/10 – 1915
Jørgen Herredsvela	9/10 – 1915
Harry Helgevold	9/10 – 1915
Sven Årslund	18/10 – 1915
Rolf Torvestad	22/10 – 1915
Sømjo Bråtveit	25/10 – 1915

50 ÅR

Roman Piekart	6/8 – 1925
Kristoffer Sivertsen	22/8 – 1925
Olav Mjølhush	8/9 – 1925
Lars Rossmyr	8/9 – 1925
Frants L. Askeland	29/9 – 1925
Peder Løe	8/10 – 1925
Leif Høye	13/10 – 1925
Leif Steinsland	22/10 – 1925
Kåre Bjerga	27/10 – 1925

Løsning på kryssord 1/75

Heldige vinnere ble Mette Lise Olsen 2 lodd, Ellinor Sand 1 lodd.

	O	R	S	S	E
	P	L	A	D	V
	S	P	A	I	G
	S	I	E	S	T
	Y	D	H	K	P
	K	N	E	L	I
	S	R	E	S	K
	Ø	H	L	A	T
	A	N	G	R	E
	A	N	A	K	O
	A	N	G	E	S

Olsen-banden tar eksamen

I TO OG ET HALVT ÅR HAR VI HATT EN GJENG SOM FOR DET MESTE HAR DREVET SIN VIRKSOMHET ETTER MØRKET FALT PÅ. LØRDAGER OG SØNDAGER, DA GODTFOLK FLEST FINNER ROEN, DA HOLDT DISSE BESLUTTSOMT PÅ MED SIN GJERNING.

DE SOM TAR ELEMENTÆR, EN, KUNNE VI SI – ELLER ELEMENTÆR-TEKNIKERSTUDENTENE, MEN DET VAR LIKSOM SÅ MYE LETTERE Å SI OLSENBANDEN – OPPKALT ETTER HAN SOM HAR TRUKKET LASSET DISSE ÅRENE, OPPSYNSMANN SVEIN MAGNE OLSEN.

Vi avla disse beslutsomme herremenn et besøk på Giljastølen i slutten av mai. Det var rett før den avgjørende eksamen, men ennå så pass tidlig at eksamensfeberen ikke hadde fått tak. De hadde en perfektjonsuke i landmåling og diverse andre fag lagt til de rolige omgivelsene som dette området kan by på. Olsen, Flateland og Eikemo fra kontoret var lærerkrefter. Innsatsen var på topp, denne gang som så mange ganger før.

Eldstemann er den 59 årige O.B. Dyvik fra Tau. Vi spør hvilke inntrykk han sitter igjen med nå, sånn like foran målstreken.

— Ja, du kan saktens spørre, inntrykkene er mange og føtskjellige. Av og til fortøner det hele seg litt uvirkelig for meg. Du synes kanskje at det var galskap å kaste seg utpå med noe slikt som dette i en alder av 57 år, i alle fall har jeg følt det i tunge stunder. Men jeg hadde så lyst

å prøve meg. Det var en utfordring og selv om det gikk så galt at jeg ikke kom igjennom, så hadde jeg lært noe under veps i et fagområde som interesserer meg. Jeg vil også streke under at den hjelp og oppmuntring som jeg har fått av Olsen har betydd mye.

— Hvordan var det å sette seg på skolebenken etter så mange år?

— Jeg så jo fort at det var 40 år siden jeg gikk på skolen. Det var så mye lettere å lære når en var yngre. Slik det er nå må det repeteres et utall ganger før det sitter. Jeg har det også slik at jeg må forstå tingen til bunns og ikke bare nøye meg med formler. Det er ikke tvil om at dette har krevd arbeid. Men tross alt strevet har det vært en givende tid og etter hvert som stoffet er innarbeidet så har en på en måte vunnet en liten seier over seg sjøl.

De andre deltakerene på kurset er enige i at dette har krevd mye arbeid. Fritid har det blitt lite av og sinte, forsømte koner har det til tider blitt mange av.

De håper selvsagt at det skal bli mulig for dem å få praktisere sine kunnskaper i høyere stillinger. Dette er de på ingen måte lovet, de må stille på linje med andre søkere når oppsynsmenn skal settes.

Mesteparten er familiefedre med forpliktelser og lån. Ved å ta videreutdanning etter arbeidstid har de fått en mulighet til å få en bedre stilling som de neppe ville fått dersom de måtte velge ordinær skolegang. De er selvsagt glade for at etaten har lagt forholdene til rette for dem slik at dette kunne settes ut i livet. Ved at undervisningen er strukket ut over 2 1/2 år har også flere fått den tid



1. rekke fra venstre: K. Tjelta, O.B. Dyvik, H. Frøyland, H. Paulsen, K. Kristiansen, K. Flom, S.M. Olsen, T.S. Nordbø.
Bakenfor: K. Fossan, K. Grødem, B. Oppedal, H. Gederø, A. Aasheim, P. Eikemo, K. Flateland.

de trengte for å tilegne seg stoffet og derved gjort det mulig å nå frem til eksamen.

Vi spurte oppsynsmann Olsen hvordan dette egentlig kom i gang.

— Det hele startet med en forespørsel fra en arbeidsbestyrer om det var muligheter for elementærteknisk skolering for en av hans folk i vegvesenets regi. Jeg undersøkte da med AOF og NKS og fikk til svar at vi måtte starte en gruppe på minst 8 mann for å få økonomisk tilskudd. Vi spurte da flere av dem som allerede var assistenter og fikk positive svar. Senere kom det flere forespørsler etter hvert som ryktet spredde seg og det endte med at tilbudet ble bekjentgjort. Vi startet opp med 18 stykker og nå er det 12 tilbake like før eksamen. Vi fikk 4 som trakk seg etter en måned da de fikk oversikt over arbeidsbyrden og de økonomiske forpliktelsene, 2 til har sluttet å følge den ordinære, planlagte undervisningen.

— Hvordan stiller det seg med den økonomiske siden av saken?

— Hele kurset koster omlag 10–11.000 kroner pr. elev. Av dette har vi fått dekket omlag 5000 pr. mann av stat,

fylke og kommune. Dette beløpet går til undervisning, det vil si lærerkrefter, AOF, lokaler, eksamensgebyr og liknende. Dette beløpet har vi fått ved å søke for hver enkel deltaker til den kommune han tilhører. Her har vi opplevd å få blankt avslag fra noen mens kommuner som Stavanger og Hå har bevilget mer enn ventet. Pengene ble lagt i en felles kasse og delt. Eventuelt underskudd må de som kommer fra kommuner som har avslått dekke av egne midler.

De resterende 5–6000 kroner gjelder undervisningsmaterieell og NKS sin behandling av svarbrev. Dette må deltakerne dekke selv, men de som fullfører har allerede fått lovnad på omlag 1100 kr. hver fra vegdirektoratet. Også her har vi sendt personlige søknader til kommunene og en del har svart positivt. Dette vil igjen si at noen kan komme fra skolen relativt billig mens andre må ta resten selv.

— Vegadministrasjonen har vel også ytt noe?

— Ja, det vil jeg si. Vi har møtt stor forståelse og velvilje både fra administrasjonen og arbeidsledernes side. Det har flere ganger vært mulig å hente lærere fra våre ansatte. Det har i det hele tatt vært

gledelig å se den endring i holdning til kurset som har skjedd. Til å begynne med var det nok en del skepsis og ergelse med at folk skulle ha fri, men dette har snudd seg til positiv hjelp etter som tiden har gått.

Vi fikk fra vegdirektoratet innvilget en fridag pr. måned til undervisningsformål og skyssgodtgjørelse i tilknytning til denne. Dette har løpt seg opp i 30 dager på 2 1/2 år. Videre har vegsjefen gitt fri i forbindelse med eksamener.

— Hva synes du selv om den gjengen vi har oppkalt etter deg?

— De har vært gode og innsatsen har vært stor. Det ligger tusener av arbeidstimer bak hver enkelts innsats. Mens folk på en vanlig skole leser pensum etter hvert som læreren går frem og svarer muntlig på spørsmål, har våre folk gjort alt dette skriftlig. Hvert enkelt brev inneholder spørsmål i tilknytning til stoffet og det har vært omlag 170 brev til besvarelse. Dette gir en god innarbeiding av pensum etter min mening.

Undervisningen har vært samlet i Stavangerområdet. Dette har medført reise hver torsdag og en fredag i måneden, samt hver 2. lørdag det siste året. Folkene kommer fra hele fylket og en kan jo tenke seg hvilken belastning dette må ha vært for folk for eksempel fra Egersund og Haugesund.

På samlingene har stemningen vært god og det har vært arbeidet etter undervisningens slutt til langt på kvelden. Gruppen har bestått av folk i alder fra 20 til 59 år. De har vært hyggelige å samarbeide med og jeg føler at jeg også har lært meget i denne tiden.

LITT OM DEKKER

Forts. fra s. 14

Tysværområdet. Dette gjelder mindre trafikkerte veger og utkanter.

— Dere legger det altså på småveger, men dette dekket skal jo være sterkt, f.eks. i forhold til oljegrus.

— Når det gjelder trafikkmengden så kan en legge Ottadekke på veger med opp til 2000 kjøretøyer. Det virker kanskje noe tynt å se til. Vi legger ca. 60 kg med Ottadekke mens oljegrus legges med 100 kg. De erfaringene vi har med dette dekket er stort sett gode. Vi var jo litt heldige med de første forsøkene vi gjorde, men etter hvert har vi lært oss dette også.



HOVEDPLANSEKSJONEN

Forts. fra s. 29.

Hva skal en så gjøre for å kunne møte de nye utfordringene som ligger i disse oppgavene? Det synes klart at med den bemanningen en i dag har på HS vil dette være umulig. Mulighetene må ligge i en styrkning av bemanningen og/eller økt bruk av konsulenttjenester. Det synes imidlertid nå innen vegkontoret å være enighet om at det kan være ønskelig å satse mer på hovedplanlegging i egen regi og i stedet øke bruken av konsulenter for mer avgrensede oppgaver.

H.D.

Oppsynsmennene på internat

Den opplæringsvirksomheten som har vært drevet i fylket har først og fremst arbeiderne nytt godt av. Dette skyldes for det meste at en egen mann har arbeidet planmessig med dette for denne stillingsgruppen.

På vegkontoret har det vært en del kursvirksomhet som har siktet mot kontorpersonalet. Oppsynsmennene har på denne måten falt mellom to stoler og en har etter hvert erkjent dette. En har derfor startet med faste informasjonsdager i Stavanger vår og høst for denne gruppen. Vi har også nettopp fullført 2 internatkurs av tilsammen 5 dagers varighet i Saudasjøen der oppsynsmennene var innkalt.

Kurset i Saudasjøen ble holdt for å gi oppsynsmennene en oversikt over den kunnskapsmengden og den fagkretsen de bør kjenne til i den jobben de har. En var klar over at den store saksmengden gjorde det umulig å få bearbeidet stoffet i særlig grad. Utgangspunktet var vegdirektoratets kurs i generell vegbygging. Stoffet ble tilpasset det høyere kunnskapsnivå som oppsynsmennene ligger på og det ble supplert med en rekke emner.

Fra kursledelsens side har en inntrykk av at internatkurset var vellykket og svarte til de forventningene en stillet. Vi har tatt en telefonrunde for å høre hva en del av deltakerne hadde å si:

UTÅKER på Tau sier at han syntes den siste delen ga han mer enn den første. Han har ennå ikke så lang praksis etter skolen, slik at den mer teoretiske delen var velkjent. Den praktisk betonte delen var mer nyttig for han. Han ville gjerne hatt denne delen knyttet til en ekskur-

sjon. Da kunne tingene demonstreres slik de virkelig ble utført.

LILEHAMMER i Egersund hadde likt seg på kurset. Han mente at internat var en god måte å gjøre det på. En kom bort fra det daglige maset og fikk gjennom diskusjoner og gruppearbeid belyst de aktuelle emnene sammen med kolleger.

Mye av det som ble forelest følte han at han kunne, men det var også en god del som trengte til å friskes opp. Lillehammer føler selv et savn når det gjelder bruk av EDB-utsettingsdata. Han ville være glad for et kurs i dette og i bruk av teodolitter. Dette kurset burde gå så pass langt at oppsynsmennene kunne foreta enkle kartleggingsarbeider.

TRODAHL på Bærheim er maskinopp synsmann. Vi hadde tenket at han kanskje følte at dette kurset var for langt på siden av hans arbeidsområde til å kunne gi ham noe. Her tok vi feil. Trodahl syntes at det var særlig verdifullt å treffe kolleger og samarbeide med dem om løsninger på gruppeoppgavene. Som vegmann var dette en kjærkommen anledning til å få et innblikk i hva etaten stelte med utenom maskindriften. Han mente at kurset hadde gitt han så pass innsikt i sakene at han kunne gi noe i diskusjonene. Skulle han peke på noe han savnet så var det mer omfattende undervisning i emner som maskindisponering, bruksområder og effektivisering av maskiner. Også han sluttet opp om internat.

FRANSSON i Haugesund har lang erfaring fra driften. Han sier at mye av stoffet var kjent fra før, men det var i alle fall godt å få frisket opp. Diskusjoner og gruppearbeid førte til at tingene ble



Konsentrasjon om gruppeoppgaven. Fra venstre: Mortensen, Dahl, Lillehammer, Vetrhus, Dalen.

belyst fra mange sider og dette var avgjort nyttig. Kursformen med internat likte Fransson godt, mer enn tre dager om gangen burde det ikke bli. Skulle han klage på noe, måtte det være at tiden til gruppearbeid var for kort. Det kunne også vært kjærkomment å få diskutert mer omkring loverket, skilting og om vegområdet. Her følte han at en egentlig ikke ble ferdig.

Skal vi trekke en konklusjon av disse samtalen må det være at oppsynsmennene føler et behov for oppfrisking av kunnskaper og en mer inngående opplæring på enkelte fagområder. Det er mulig at kursene må være forskjellige for

den yngre gruppen i forhold til den eldre. De yngre synes å ha et behov for praktisk opplagte kurs som gir løsninger på arbeidsformer og utførelse. De eldre, som har lang praksis, savner en repetisjon av tidligere skolefag og en innføring i ny viten som all utvikling fører med seg.

Internat er en foretrukket kursform. Det gir bedre ro under kurset og det gir en kjærkommen anledning til å treffe kolleger og utveksle erfaringer. Vi bør også etter hvert lære oss til ikke å overlesse kursene med emner, men la det som behandles få bedre tid til å bearbeides gjennom gruppeoppgaver.

Ros til bilsakkyndige

Å LAGE TIL ET KURS ER ET PUSLE-SPILL DER LOKALER, TIDSPUNKT OG LÆRERKREFTER ER VIKTIGE BRIKKER. OFTE SVIKTER FORUTSETNINGENE I SISTE ØYEBLIKK, DA ER DET GODT Å TREFFE PÅ FOLK SOM KAN HJELPE – OG GJENNOMFØRER. VI GIR ORDET TIL OPPSYNSMANN S.M. OLSEN.

Etter hvert som den tekniske utviklingen har gått fremover, har større og tyngre maskiner og biler overtatt det meste av arbeidet også innen vår arbeidsdrift. Dette har igjen ført til at det mannskap vi disponerer bør kunne utnytte det nye tekniske utstyret. En har i det siste søkt å lære opp interesserte slik at dette skal fungere mer tilfredstillende.

Blant flere tiltak har en søkt å holde kurs for dem som ønsker å ta, eventuelt fornye, førerkort i klasse 2. Dette har en i det vesentlige løst i samarbeid med yrkesskolene omkring i fylket og med Arbeidernes Opplysningsforbud.

Enkelte områder ligger slik til at dette ikke har vært mulig. Nesflaten, Sand og Suldal er eksempler på dette, og en måtte her forsøke andre utveier. Behovet var stort, og en forsøkte å finne løsninger i samarbeid med sjåførskolene, politietaten m.fl., men fant ikke frem til et tilfredsstillende opplegg. En ble da til slutt enige om å gjøre et forsøk med egne mann-

skaper. Det ble til at to på vegkontoret tok på seg oppgaven.

På denne måten fikk vi i løpet av vinteren og våren gjennomført hele tre kurs i dette området, 2 i Sand og 1 på Nesflaten. Det var omlag 45 deltakere tilsammen som skulle fornye eller ta nytt førerkort i klasse 2. Jeg syns det var sporyt gjort av våre to, Flateland og Frøyland, å ta på seg undervisningen. Det gikk meget godt, og vi vet at strykprosenten blant deres elever var lavere enn blant elever ved etablerte undervisningsinstitusjoner.

Når en bor relativt avsides kan det også være problemer med å få gå opp til prøven i denne forbindelse. En må vanligvis ta fri fra arbeidet i to dager og reise til nærmeste bilsakkyndigkontor, i dette tilfellet Haugesund. Dette ble forelagt bilsakkyndig Hansteen i Haugesund. Han forsto straks problemet og tilbydde deltakerne fra Sand, Sauda og Suldal et skreddersydd opplegg. Det ble lagt opp til en trimøvelse og teori-prøve på hjemstedet og fellesreise for de som skulle kjøre opp. Dette førte til et minimum av fravær, noe som både kandidatene og deres arbeidsledere satte stor pris på.

Jeg skal få lov til å rette en takk til de bilsakkyndige i Haugesund med Hansteen i spissen, for det fine samarbeidet, og mener det må være et eksempel til ettertanke.

SMO

Snottaligt !

På møte i den uformelle gruppen på Tau var det en av deltakerne som fortalte at han hadde besøkt Gustav Bøen i Sauda-sjøen. Bøen var riktig i godlaget, og under samtalen hadde han vist frem forskjellige ting han hadde fått, bl.a. diplomer fra vegvesenet etter 48 års tjeneste og fra NAF for sin innsats på veien.

Vår hjemmelsmann fortalte at diplommet fra NAF var kunstferdig utført og pent satt opp. Det var riktig ruvende, og levert til Bøen i glass og ramme.

"Så skal jeg se på vegvesenets diplom og jeg må si at jeg ble flau på etatens vegne. En liten brevlapp med en strimmel maskinskrevet tekst. Lite og ingenting av dekor og levert med et lite omslag. At en kjempeetat ikke kan komme med noe bedre enn det der — ja, det er beint fram snottaligt!"

Vi la dette frem for konsulent Hole og ba om hans syn på saken.

"Diplomene er standardiserte fra Vegdirektoratet og således ens for vegetaten landet over. På et SU-møte i 73 under Eventuelt ble det fra min side påpekt at diplomene ikke hadde en presentasjonsform og standard som var vegvesenet verdig. Jeg spurte SU om det var en tanke å henstille til sentrale myndigheter å se på saken, med henblikk på å få noe som var bedre.

Det ble ikke fattet noe vedtak i SU om dette og siden har ikke saken vært drøftet. Jeg er imidlertid helt ut enig i at det bør kunne utarbeides et diplom som har en slik utførelse at det står på linje med øvrige diplomer. Jeg vil gi min fulle støtte til han som påpekte dette."

Vi får bare håpe at dette hjertesukk



kommer rette instans for øret. Vegarbeid i alle former er slitsomt og ofte farefullt. Det er ikke så mye velferd og oppmerksomhet etaten har anledning til å ofre på sine ansatte, reglene for dette er temmelig måteholdne i så henseende.

Vi tror imidlertid ikke at den ørlille del av vegbevilgningene som brukes på dette felt, er bortkastet. En fornøyd arbeidsstokk er en motivert arbeidsstokk og det blir det også vegmetre av.

Hovedplanseksjonen

Hovedplanseksjonen ble opprettet i februar 1975. Bakgrunnen for opprettelsen av seksjonen var bl.a. den økende saksmengden på planavdelingen og behovet for delegering og deling av ansvarsområdet.

Seksjonen fikk som oppgave å stå for utarbeidelse av utrednings- og hovedplaner og å ha behandlingen av region, general- og disposisjonsplaner. Bemanningen på seksjonen var fra starten av to avdelingsingeniører.

Arbeidsoppgavene har vært og er svært forskjelligartete, både i omfang og innhold. Av større oppdrag som er sluttført kan nevnes hovedplan for Solheimsvik—Våge på Suldalsvegen, hovedplan for rv 14 mellom Eide og Karmsund bru, utredningsplan for ny stamveg på Sør-Karmøy og ferjekai plassering Nedstrand/Muslandsvåg.

Da de fleste oppdragene som hovedplanseksjonen arbeider med strekker seg over et forholdsvis langt tidsrom, har en vanligvis mange prosjekter under arbeid samtidig. De største av de prosjektene en nå arbeider med er ferjeleie plassering på Tungeneshalvøya, vegforbindelse mellom eventuelt varmekraftverk på Karmøy eller Tysvær, bru og ferjeforbindelse Kyrkjøy—Bergøy, ferjeleie Hjelmevik og ferjeleie Hjelmelandsvåg.

Inneværende år regner en også med å starte opp med utredninger angående bl.a. bru over Lysefjorden, vegforbindelse Oanes—Botne, veg/bruforbindelse Faa-vik—Ropeid og veg/bruforbindelse Tau—Hjelmeland over Årdalsfjorden. Flere av disse oppgavene vil strekke seg over flere år. Når de vil bli realisert er usikkert.

Hvilke oppgaver vil en så få i årene som kommer? Jeg tror det særlig er to typer oppgaver som vil bli svært aktuelle. Det er for det første utbedring av eksisterende vegger til brukbar standard. Bygging av ny veg til fullgod standard er i dag så kostbart, at bygging av helt nye traseer vil bli svært begrenset.

Den andre hovedoppgaven vil bli vegger som kan skape en bedre utnyttelse av våre arealressurser. En vil her måtte satse betydelige midler innen samferdselsektorene for å kunne avlaste presset på våre beste jordbruksområder. Det beste eksempelet på en slik problemstilling har vi her i fylket på Nord-Jæren. For å kunne kanalisere utviklingen bort fra de høyverdige jordbruksområdene vil det her være nødvendig med en sterk utbygging av vegnettet til uproduktive områder. Jeg tror også at for å få til dette kan det bli nødvendig å arbeide med flere alternativer og også en del ukonvensjonelle løsninger. Som stikkord kan her nevnes Boknafjordbruene, båtforbindelse Riske—Stavanger og neddykket bru eller flytebru over Høgsvjorden.

En annen aktuell oppgave på lengre sikt kan det også bli å se sykkel- og gangvegnett i en noe større sammenheng. Til nå har en helst konsentrert seg om å sikre vegger til og fra skolen etc. Selv om vi i lang tid fremover har en mengde konkrete oppgaver på dette felt regner jeg med at vi hos oss kan få samme utviklingstendens som i våre naboland, der en nå også legger opp mer oversiktlige planer for turveger (sykkel- og gangveger) over lange strekninger.

Forts. s. 24

Parkering på nybrøytet veg i Hunnedalen, ved Hunnevatnet i Vest Agder.



Vegvesenet yter turistservice

I de siste 3–4 årene har det vært dårlig med snø i de lavere strøk av Rogaland. Dette har ført til at tradisjonelt gode skiterreng, som Madland og Gilja, har vært snøfattige.

Hunnedalen er et sted med gode og sikre snøforhold, og er blitt det sted der folk fra Stavanger, Sandnes og deler av Jæren søker å gå på ski.

De som kjenner forholdene der oppe, vet at fra Østebø er vegen en "geitesti" til den store parkeringsplassen. Her er vegen lagt ut i dobbel bredde. Så er det flaskehals fram til Tverråna, grensen mot Vest-Agder. Fra Vest-Agder grense mot Sirdalen er vegen asfaltert i 6 meters bredde innover mot Hunnevatnet.

For å nytte denne gode muligheten til parkering, fikk vegvesenet i Rogaland anledning til å brøyte opp 1 km innover mot Hunnevatnet. Dette arbeidet ble påbegynt rett før påsken. Det var godt over 1 meter med jevn snø innover, og skjæringer var det en del av.

Onsdag før påske var alt klart til å ta imot dagsbesøkende. Allerede første dagen var det kolossal tilstrømning, og dette varte ved hele påsken på grunn av det nydelige været. Grunnet dette fine tiltaket var det flere tusen turister mer enn vanlig som fikk nytte det fine skiterrenget.

En håper dette kan la seg ordne også en annen gang, hvis det da ikke blir helårsveg i 1975/76. Vegvesenet har fått ros for denne gode service.

◀ Foto: T.R.—L.

T.R.—L.

Ny verneleder på tale



Fra verneutvalgets befaring på Suldalsveggen. Fra venstre: M. Wiik, B. Skaare-Botner, J. Undseth, S.M. Olsen.

Vernetjenesten ved Rogaland vegvesen har vært ivaretatt av en verneleder, sekretær, 8 verneombud, hovedtillitsmann og en representant for oppsynsmennene.

Vernelederen må vi si at vi har hatt på deltid. Det er overingeniør B. Skaare-Botner som har hatt dette vervet ved siden av sin daglige jobb som anleggsjef i fylket.

Skaare-Botner har gitt uttrykk for at vernearbeidet er meget arbeidskrevende, og er så ansvarsfullt at det burde være en verneleder i heldagsjobb. Dette førte til at administrasjonen sendte ut en forespørsel blant de ansatte om det var noen som ville ha en slik jobb. Det var meningen at vedkommende skulle ha sin ordinære lønn og bli tatt ut av sin nåværende stilling i en viss periode, f.eks. 2 år. Det har meldt seg en del interesserte, og saken er nå til behandling i administrasjonen. En står derfor foran en omorganisering av vernearbeidet i fylket og en styrking av det.

Vernearbeidet er et meget interessant virkefelt, sier Skaare-Botner. Det er variert, en treffer mange folk og må reise en god del omkring i fylket. Dette gir god innsikt i driften og godt kjennskap til arbeidsforholdene. En vil måtte sette seg inn i mange instruksjoner og forskrifter. Ofte tenker en på vernearbeid som bare dette å sikre arbeidsplassen, men arbeidsmiljø, giftstoffer, støv og støy er andre sider ved arbeidet som en må ha omtanke for. Arbeidet omfatter et helt eget kunnskapsfelt og det er på sin plass at en mann har innsikt i alt dette. For å bringe disse kunnskapene videre må det legges opp til et større antall vernekurs enn før. Til nå har en ikke fulgt opp i tilstrekkelig grad fordi kurs krever så store forberedelser.

Den nye loven om arbeidsmiljø vil også stille nye krav til etaten, sier Skaare-Botner, som nå ser frem til å bli avløst som verneleder.

TA DET MED DEG NÅR DU GÅR!



"Arbeidsmannen" er ditt personlige verneutstyr. Det hører til på arbeidsplass til. Det sikrer deg når du er på vegen. Skal du ikke være på vegen lenger – da ta det med deg når du går, eller trekk en hette over det. Dette gjelder ved slutten av hver arbeidsdag i året, i helgene og når du drar på ferie.

La oss øke respekten for skiltene!