

Ryggjavegen



nr. 4-75

innhold:

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
GAMLE FJELLVEGER	s. 4
RUNDE TALL	s. 7
FAGSJEFMØTET	s. 8
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 9
NYTT FRA DISTRIKT 3	s.10
NÅR ULYKKEN ER UTE	s.12
KRYSSORD.	s.15
IDEER SØKES.	s.16
KURS-OLSEN PÅ KURS	s.19
BEDRIFTAVISER I DE FLESTE FYLKER.	s.20
NY REDAKTØR FOR D.M.	s.22
MUNN TIL MUNN PÅ E-18	s.25
MOTORVEGEN SØR FOR HINNA	s.26
NY SJEF FOR DISTRIKTLABORATORIET	s.29
KONTAKTUTVALGET I BILKONTROLLEN	s.30
ULYKKEFORSIKRING	s.32
IDRETTSLAGET	s.34
ALDERSPENSJON	s.36
HORDALAND I STARTGROPEN MED BEDRIFTSAVIS	s.38
PENSJONISTFESTEN	s.39

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgen for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Redaktør: Arr: G. Vasbø Redaksjonssektretær: Frødis 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

Bidragstere: Ch. Danielsen, Johan Veka, M. Wiik, H. Folgerø, I. Eikehaug, Th. Thommessen, K. Torkildsen, S.M. Olsen, A.G. Vasbø. Foto og illustrasjoner: A.G. Vasbø og F. Waldow.

Redaksjonen avsluttet 1. desember 1975.

Opplag 1250.

Sats og trykk: Allservice A/S.

FORSIDE BILDE

Vegvesenet skal intensivere bygging av gang- og sykkelstier. Blide barn på ny, trygg skoleveg til Frakkagjerdet barneskole, Førde.

3 minutt med veg- sjefen

“Ryggjavern” er eit blad som blir utgjeve av Rogaland Naturvern. I siste nummer av dette bladet (nr. 5/6) er det ein artikkel med overskrifta “Meir jord under asfalt på Karmøy”. Vegvesenet blir her skulda for kynisk og utan omsyn til jordvern og dyrka mark, å gå inn for ein “miljøskadande og jordøydande” trase for rv. 14 på Sør-Karmøy. Endå ei jordbruksbygd, Ådland, står nå for tur til å bli bygd ned under asfalt og betong, heiter det i artikkelen.

Det har ikkje noko for seg å gje eit anna tilsvaer på desse påstandane enn at dei skyt langt over målet og gjer vegvesenet urett.

Vi er sjølvsagt ikkje nokre einspora teknokratar, som skal ha vegen vår fram for kva pris som helst og ikkje går tilbake for leggja “endå ei jordbruksbygd” øyde under asfalt og betong.

Grunnen til at eg likevel tar dette opp her, er at avisinnlegg av denne typen ikkje berre er med på å gje eit skeivt bilde av vegvesenet. Det er også djupt urettferdig og ei fornærming mot alle dei i vegvesenet som arbeider alvorleg og objektivt for å finne fram til løysningar som totalt sett er dei beste for samfunnet.

Me er alle samde om at omsynet til jordvernet er viktig. I mange tilfelle er jordvernet ein avgjerande faktor, der ein skal ta standpunkt til eit konkret linjeval. Men jordvernet er sjeldan og kanskje aldri den einaste faktoren ein må ta omsyn til. Dette forstår heldigvis dei vegvesenet skal samarbeide med i jordvernsspørsmål.

Sjølv om einsidige angrep på vegvesenet som “jordøydarar” skulle tyde på det motsatte, er det faktiske forholdet det at me har eit svært godt og intimt samarbeid med jordbruksmyndighetene, særleg på fylkesplanet. Eg vil vona at dette gode samarbeidet ikkje blir øydelagt av slike einsidige og grunnlause angrep som i “Ryggjavern”.

Me nermar oss nå slutten på endå eit år. Eg vil nytta høvet til å ynskja alle ansatte ved vegadministrasjonen i Rogaland og deira familie ein god og hugnadsam jul.

Ch. D.

Gamle fjellveggar

Det er få som ferdast på dei gamle fjellvegane nå. Me har fått vegar nede i dalen. Og vegar over fjellet. Riksvegar og vegar bygde i kommunal og fylkeskommunal regi. Og ein tek bussen eller bilen når ein vil ut å ferdast. Eller ein tek sykkel.

Dei gamle tok skreppa og borettauet. Eller dei tok kløvehesten med. Og her er det fjellvegen kjem med i biletet. Og så var det å gå og gå — på vegar der geita tykkjest å ha vore ingeniøren, som Vinje, dikteren, seier det.

I Gulatingslova, frå 1000-talet, alt då har me føresægnar om veg og vegvøling. Hovudvegane, tjodvegane ein kalla, skulle vere så breie som eit spjot var langt, står der mellom anna. Og landslova åt Magnus Lagabøtar har heile fem kapitlar om vegstellet. I 1636 sende Christian IV ut ei »Forordning» om »Veie i Norge». Og her heiter det at» bøndene skulde forbedre alle Alfarveie til og frå Fjeldene». Og fut og lensmann skulle kalle bøndene inn til vegarbeid tre gonger i året. Og då skulle dei »Udskære sand og grus og steen, og gjøre brolæggelse».

Fjellvegen var ein bindelekk bygdene i mellom. Og ferdsla der førde til venskap og kjennskap, og ofte til giftarmål. Og fjellvegen var handelsvegen. Han var noko meir og — han var vegen med segn og soge og eventyret, og med visa og stevet og religiøse folketonar.

Og går du fjellvegen idag, er det justsom dei slitne steinane talar til deg. Eg tenkjer då på den gamle ferdavegen over Haukelifjellet. Mellom Vinje og Røldal. Her er far etter menneske frå utgamle tider. Og her for lendermannen Gregorius Dagson med 90 mann i 1155. Då han laut røme

frå Bratsberg, garden sin der aust. Nå var han på veg til Erling Skakke på Stødle i Etne. Og her for Sigurd Jarlson vestanfrå då han laut røme for bjørkebeinene i 1194. Sigurd var ein son Erling Skakke hadde med Åsa hin ljose. Og i stavkyrkja i Vinje reta Sigurd runer om ferda si.

På Haukelivegen møtte du pillgrimar jonskottider frå Telemark på veg til Røldal. Dei visste at

» I kyrkja i Røldal eit bilet hekk, so mang ein sæling til frelse.

Og sjuke og særde til dette gjekk, og finge atter si helse»,

Seier Vinje i »Storegut». Biletet, krusifikset, eit gotisk arbeid frå 1200-talet sveitta jonsoknatta. Pillgrimane turka då sveitten av krusifikset, og smurde han på dei stader på kroppen ein hadde vondt. Eller dei bar sveitten med seg heim i ein linklut til dei som låg sjuke der. Og mange sagdes verte lækte:

»I kyrkja låg hundrade hestelass med krykkjer som burt var slengde».

Ein skulle tru at pillgrimsferdene til Røldal var slutt då me fekk reformasjon i 1536. Men nei, dei heldt på alt til 1835! Og i 1600-åra er talet på pillgrimar særst stort. Pillgrimane la etter seg gåver, både sølv og gull og reie pengar. Og Røldalskyrkja vart rik. Ho åtte fleire gardar, og ei tid 30-40 kyr, som var gjevne til kyrkja.

Oberst von Krogh i Hogganvik i Vikedal kjøpte kyrkjene i Suldal, Sauda og Røldal under eitt i 1735. Kjøpesumen var 515 rdl. Obersten må ha gjort ein god handel. For tenarane hans for heim med ei heil

Parti frå den gamle Suldalsvegen i lia opp fra Solheimsvik.



kløv med kyrkjesølv frå Røldal, seier segna.

Men det var kje berre pillgrimar du møtte på Haukelivegen jonsoktider. Her møtte du og folk austanfrå som skulle på Røldalsmarknaden. Han varde i åtte dagar. Røldal var noko av ein kaupang då. Her møttest folk frå Telemark og Nume-dal med haringar og sunnhordlendinger, med rogalendingar og setesdøler til handelstemne. Her såg du kramkarar frå Kongsberg med sølvsaker i skreppa. Og hit kom haringar med øl og humle og brenneviskaggar på hesteryggen. Og her såg du kramkaren frå Stavanger med »hol-landsk platetcbakk» og kritpiper. Her var noko for alle. Og her på Røldalsmarkna-den finn me og Storegut, kjempekaren frå Vinje, i ryggtak med sterke setesdøler. "Her er mang ein kar dengd, og mang ein hest sprengd, heiter det i ei gamal regle.

I 1810 var det slutt med marknaden i Røldal. »Formedels Markedfolkets store Uguelighed», står det i skrivet frå kansel-let i København.

Mellom Roalkvam i Suldal og Flothyl i Vinje har me og ein gamal fjellveg. Sul-dal hadde mykje samkvæme med Tele-mark. Og mange telmarkingar sette seg til som husmenn der. Og sume av dei var flinke byggningsmenn. Eit vitnemål om det har me i Guggedalsloftet på Kolbeins-tveit, på bygdemuseet der. Det er bygt i typisk Telemarkstil. Og hit kom tinndøl-er med ljåar og anna betjern. Flothylveg-en, fire mil lang, var sjoarvegen åt folk frå Vinje og Rauland, når dei skulle til Hylen eller Sand på handel. Og på vegen her møtte du Hans Nielsen Hauge som-maren 1802. Nå var han på veg til Suldal,

Sand og Vindafjord. Og hit til Suldal kom Myllarguten med feleskrinet. Skulle ein ha bryllaup i indre Ryfylke i 1840-åra, sende ein bod etter Myllarguten. Og på vegen heimatt til Rauland, såg du han ofte med ei kornbør på ryggen.

På Nesflaten vart det skipa skyss-stasjon i 1830. Og i skyssprotokollen der, kan du lese om folk austanfrå, austmenn, ein kal-la, som kom Flothylvegen. Der finn me mellom anna Natestad-brørne frå Nume-dal i 1836. Dei var på ferd til Amerika. Og dei kom til å stå sentralt i farmarbilet-et frå nybyggartida i Wisconsin.

Og me har den fire mil lange vegen mel-lom Bråtveit i Suldal og Vatndalen i By-kle. På høgste leitet der er Brudele. Og der ligg 50 steinar, 25 på kvar side av veg-en. Dei er lagde der, seier segna, av eit brurefølgje frå Bykle som kom frå Sul-dalskyrkja. Det var prestelaust i Bykle, og brureparet hadde vorte vigt i Suldal. Men steinane ligg der som eit minne om brureferd frå Bykle til Suldal.

Men lat oss gå Hylsvegen, vegen mellom Hylen i Sand og Våge i Suldal. Det var sjoarvegen åt folket i Røldal og Øvre Sul-dal. Her gjekk dei, her sleit dei, her bar dei. Ei Eldri Rinden, ei Randi Øvrabø, ein Ola Hamnaflota. Dei gjekk i skyttel-trafikk på Hylsvegen sommarsdag.

Og nå er me i 1860-70-åra. Då var det handelsmann i Hylen. Og han dreiv det stort i handel med røldøler, suldøler og austmenn. Frå isen gjekk opp ein vår til jonsok selde han 1600 tønner korn, mjøl og gryn. Og alt laut berast frå Hyl-en til Våge. Der er nå me møter ho Eldri, ho Randi og han Ola med bør på ryggen. Dei hadde tolv skilling halvtønna for ber-

inga. Vegen er ei halv mil lang, med bratte bakkar. Men ho Randi må kje ha teke skade av all bering. Ho vart 100 år gamal, og døydde i 1915, Eldri og Ola vart og gamle.

Våren 1869 møtte du eit kvekarfølgje frå Røldal på Hylsvegen på 44 personar. Dei skulle til Amerika. Eit »stille tog med korset på sin skulder», kan me seie. I Hyl-en gjekk dei ombord på hjulbåten, Ryfylke på ferd til Stavanger. Her gjekk ferdavidare til Quebech med skonnert »Herion». Eit lite kapittel dette i vår utvandraosge, der og Hylsvegen kjem med.

Johan Veka

runde tall*

60 ÅR

Ommund T. Gilje	1/1 1916
Ola H. Rosså	8/3 1916
Sigurd Stangeland	14/3 1916

50 ÅR

Olav Veshove	20/1 1926
Arne Knubedal	28/1 1926
Jakob Stol	9/2 1926
Olav Bjerga	17/3 1926



FAGSJEFMØTET

Vi har spurt vegsjefen om hva fagsjefmøtet egentlig er.

– Fagsjefmøtet er et forum hvor de øverste lederne ved vegkontoret møtes. Dette er ikke noe som er formalisert, men en sak vi selv har startet opp med fordi vi har bruk for det.

Hensikten med møtet er at hver del av organisasjonen skal være orientert om hva som foregår i en annen seksjon. Orienteringene går da på slike ting som arbeidsprogrammer og spesielle problemer innen hver avdeling som andre avdelinger kan ha interesse av.

Fagsjefmøtet skal også kunne treffe beslutninger. Beslutningene skal omfatte vegkontorets policy i viktige saker, arbeidsfordeling mellom avdelingene, templaner m.v.

Møtene holdes en gang i måneden og dette har vi nå holdt på med i et år omlag.

– Hvilke fagsjefer deltar?

– Vi har en fast stab som består av vegsjef, driftssjef, plansjef, anleggsjef, vedlikeholdssjef og kontorsjef. I tillegg til dette kommer det en rekke personer som tiltrer møtet alt etter hvilke saker som behandles.

– Det blir fra tid til annen sagt ute blant de ansatte at fagsjefmøtet er med å opprette en avstand mellom de ansatte og ledelsen. Det er en slags følelse av at det tas beslutninger over hodene på de ansatte, beslutninger som en kanskje burde få uttale seg om før de treffes. En føler også en slags vanntett skott mellom det som foregår på møtet og administrasjonen forøvrig. Har De noen kommentarer til dette?

– Vi har nok vært for litte flinke til å gi opplysninger om det som foregår på fagsjefmøtet. Det var vel meningen at referatet skulle kunne gå ut til alle.

Når det gjelder å kunne ta beslutninger kan det ikke herske tvil om at dette er et kompetent, beslutningsdyktig organ. Dersom det er noen som skal ta avgjørelser så er det nettopp dem som sitter i utvalget.



Jeg føler ikke at det er riktig at vi sitter og tar beslutninger over hodene på noen. Når det skal tas beslutninger må de som deltar på møtet passe på at folk nedover i rekken får fram sine synspunkter ovenfor dem. Å holde sine ansatte orientert og være orientert om sine ansattes syn er et ansvar som påhviler den enkelte fagsjef. Det er en av hensiktene dette. En fagsjef skal ikke slippe unna med å ta med seg en mengde folk som kan svare for seg selv, han skal selv være orientert.

Forøvrig vil jeg si at møtene først og fremst har vært av orienterende art.

– Kan vi regne med at referatene for tiden kan sendes ut?

– Ja, det skulle det ikke være noen problemer med.

tillits. mannens spalte

Høsten er årsmøtenes tid, og vegarbeiderklubbene er nå i full gang med avviklingen av møtene. Da skal det velges representanter til klubbstyre samt tillitsmenn og førstehjelpere m.m. Arbeidsmandsforbundet avviklet sitt 28. ordinære landsmøte i dagene 28. september til 3. oktober, og avd. 18 Rogaland var representert med 13 menn, hvorav 5 kom fra vegsektoren.

Ved valgene ble det en del utskiftninger både i forbunds- og landsstyre, og endelig ble vår avdeling representert i LO's representantskap. Ingvald Berntsen fra private anlegg ble her innvalgt, med Arne Jen-

sen som varamann. Dermed ble kravet om å bli representert i et av utvalgene innfridd.

Av andre jordnære ting som ble drøftet var kontigenten og størrelsen på denne. Forrige landsmøte gjorde vedtak om at kontigenten skulle indeksreguleres i takt med lønningene, og som følge derav får vi fra nyttår en stigning av kontigenten på kr 2,50 pr. merke. Fra 1. januar 1977 skal kontigenten være 1,4 % av brutto lønn. Dette vedtak ble gjort med stort flertall på siste landsmøte. Det ble begrunnet med et ønske om en mer rettferdig fordeling av kontigenten.

Forretningsfører Einar With og undertegnede har gått igjennom medlemslistene, og har funnet i alt 9 medlemmer som her 25 års medlemskap. I den anledning vil de få overrakt forbundets gullnål ved klubbens årsmøte. De 9 jubilantene er:

<i>Arne Vold</i>	<i>(Suldalsanlegget)</i>
<i>Odd Fårland</i>	<i>(Nærbø vegstasjon)</i>
<i>Kristoffer Sivertsen</i>	<i>(Vedl.h. Sandnes—Stvgr.)</i>
<i>Magne Skjeggestad</i>	<i>(anl. E 18)</i>
<i>Jakob Brun Rekeland</i>	<i>(Egersundsområdet)</i>
<i>Sigvald Malmin</i>	<i>(Vedl.h. Sandnesomr.)</i>
<i>Ingleif Pedersen</i>	<i>(Karmøy)</i>
<i>Olav Haugland</i>	<i>(Bærheim vegsentral)</i>
<i>Markus Wiik</i>	<i>(Bærheim vegsentral)</i>

Avdelingen og hovedtillitsmndsutvalget overbringer de hjerteligste gratulasjoner, og håper på et like godt samarbeid i årene som kommer.

MW

Nytt fra distrikt 3

Vi har snakket med avd.ing. Jon Nesheim. Han er arbeidsbestyrer i distrikt 3. Distriktet ligger mellom Jøsenfjorden i nord og Høgsfjorden i syd. I tillegg omfatter distriktet de fleste av Ryfylkeøyene.

I dette vegmesterområdet er det 105 km riksveg og 332 km fylkesveg.

Nesheim forteller at en i fjord konsentrerte seg om strekningen Breiland—Fossane når det gjeldt anleggsmessig arbeid på riksvegen. Det ble gjort ferdig omlag 3 km veg og den ble oljegruset. Arbeidet er en del av en utbedring som har foregått en tid nå, og som omfatter hele strekningen fra Tøtlandsvik til Hjelmeland. Arbeidet utføres for vedlikeholdsmidler. Det gjenstår nå c. 2,5 km som en regner med å få ferdig utbedret og oljegruset i 76. Vegen får en gjennomgående vegbredde på 6 meter pluss kurveutvidelser. Den blir tillatt for 8 tonns akseltrykk.

Vegen har til dels en dårlig horisontalkurvatur. Dette er gjort for å unngå problemer med store masseflyttingsarbeider i fyllinger og skjæringer, og for å holde seg utenom de dype myrene. De myrene som er krysset har vært 1—2 meter dype og der har en masseutskiftet. Bruene på denne strekningen er tidligere bygget av anleggsavdelingen.

Vegen blir trafiksikkert etter hvert og det er anlagt en del rasteplasser. Vedlikeholdet regner med å være ferdige samtidig med anlegget i Fossane, slik at trafikantene til sommeren kan få en lettere veg å kjøre fra Hjelmeland til Tøtlandsvik.

Ellers er det gjort en del trafiksikringsarbeid med oppsetting av rekkverk langs Tyssdalsvatnet. Dette arbeidet er nå på det nærmeste ferdig.

Når stålrekkverk settes opp skal dette virke slik at det gir etter for biler som kjører inn i det. En solid endeforankring sørger for at fleksibiliteten er kontrollert. Ved Tyssdalsvatnet er hver stolpe støpt fast, og dette er egentlig ikke etter reglene.

— Det er riktig, sier Nesheim, men som en ser ved nærmere ettersyn så tjener den gamle føringen også som en forstøtning av selve vegen. Vi vurderer dette og fant ut at vi måtte foreta en omfattende forsterkning av hele vegen dersom vi fjernet muren og satte opp stolper. Vi valgte da å sprengte ut stykker av muren og støpe stolpene fast. Det nye rekkverket har en jevn høyde over vegen og jeg synes det ser bra ut.

VASSTVEIT—FISKÅ

Det er utbedret og lagt oljegrus på 6 km veg. Fiskå bru er bygget om til 8 tonns akseltrykk.

Det er i det hele tatt mye dårlig veg i nordre Strand. I dette området har vedlikeholdet hatt de største problemene med flom og vedlikehold i dele tatt.

Avdelingen har tidligere bygget Alsvik-Fiskå som utbedringsanlegg, en bygget også om vegen fra Kjøløvik til Vervik. Etter hvert har anleggsavdelingen overtatt slik at det nå er rene anleggsbevilgninger i området. Det er meningen å fortsette vegen framover mot Fiskå i 76.

MELE—KIRKHUS

Denne strekningen skal utbedres til sommeren og det skal legges fast dekke.

Forts. side 23

Idsal bru



Når ulykken er ute

VI MÅ STOLE PÅ OSS SELV – HURTIG HJELP

Ved de aller fleste kurs i førstehjelp har vi nyttet distriktsrådformann Bent Thiemer som foreleser. Thiemer sitter inne med store kunnskaper om førstehjelp. Han har høstet stor erfaring fra personlig opptreden som førstehjelper ved ulykker. Vi vil forsøke å bringe en del av disse videre til våre lesere.

– Hva slags råd er det du er formann for, og er dette et lønnet arbeid?

– Distriktsrådet er et samarbeidsorgan, et informasjonsorgan for hjelpekorpsene. Det har blant annet som oppgave å holde kursene etter den oppsatte plan. Vi følger også opp den enkeltes utdanning. Rådet er også det organ som for hjelpekorpsene i distriktet har kontakt med fylkesmyndighetene. Distriktet dekker Rogaland fylke og Flekkefjord by.

Det er bare distriktssekretæren i Rogaland som er lønnet av Røde Kors, alle vi andre deltar på frivillig basis.

– Hvordan er redningstjenesten organisert?

– Det er en hovedredningsentral (HRS) som har ansvaret for all redningstjeneste sør for 62. breddegrad. Videre tjener hvert politikammer som en lokal redningsentral og det skal ha oversikt over de resursene det disponerer. Lensmannskontorene skal også ha en alarmplan med oversikt over distriktets resurser.

Ved mindre katastrofer f.eks. med ettersøkning, har lensmannen ansvaret. Den lokale redningsentral trer inn med sine resurser og kunnskaper dersom katastrofen har et større omfang.

– Finns det bra med utstyr når behovet melder seg?

– Det meste av redningsutstyr ligger i hendene til de frivillige organisasjonene. I Rogaland distrikt har hjelpekorpsene

14 ambulanserbiler med en kapasitet på 28 pasienter. Vi har omlag 200 aluminiumsbårer, omlag 70 førstehjelpsvesker som står klart pakket og et ukjent antall ulltepper. I tillegg til dette har vi utstyr som kan rekvireres fra Forus ved større katastrofer. Om nødvendig kan dette transporteres ut med helikopter.

VIKTIG Å SIKRE ULYKKESSTEDET

– Hva skal vi som er ansatt i vegvesenet gjøre når det skjer en arbeidsulykke?

– Det er veldig viktig at en sikrer kesstedet først! Deretter skal en gi livbergende førstehjelp og etterpå dette igjen varsle nærmeste lensmann. Lensmannen er pliktig til å varsle lege og ambulanse, men man skal selv varsle lege og ambulanse for å være sikker. Politiet plikter ikke å varsle sykehuset.

En skal gi seg tid til å gi nøyaktige opplysninger til lensmannen, slik at han kan kalle inn de resurser som må brukes. Det er avgjørende for hurtig hjelp at *stedsangivelsen* er så god som mulig. Det er også viktig at en angir *hvor mange* skadede personer det er, slik at et tilstrekkelig antall ambulanser møter fram.

Når legen kommer fram, vil han kontakte sykehus for å varsle om katastrofen. Sykehuset vil da med en gang gjøre seg klar til å ta imot pasientene fra det øyeblikk de er i døren.

ER INGEN SELVFØLGE!

Fra arbeidsstedet skal det gå beskjed om ulykken til vegkontoret og vernelederen så snart førstehjelpen er unnagjort.

— Er det flere enn vernelederen som skal ha beskjed?

— Arbeidstilsynet skal også varsles. Vervelederen kan godt gjøre dette.

Dersom en ikke får varslet disse instansene, så får en heller ikke kartlagt ulykken 100% slik den er skjedd. Dette er svært viktig for det forebyggende arbeid. De erfaringer en vinner kan innarbeides i arbeidsinstrukser og metoder for det fremtidige arbeid.

TRAFIKKULYKKER

— Vi som har vårt arbeid på og langs vegene blir ofte vitne til trafikkulykker. Hva bør en gjøre da?

— Kommer en til stede rett etter at en slik ulykke har inntruffet, skal en gå bort til kjøretøyene og forsikre seg om at tenningen er slått av. Det er veldig stor brannfare på grunn av bensinlekkasjer. En skal også forby alle i området å tenne røyken eller på annet vis bruke åpen ild.

Deretter skal en sikre ulykkesstedet forsvarlig. Dersom ikke et slik sted varsles riktig, kan en plutselig sitte med et dobbelt antall skadede.

Når dette er gjort skal en yte livbergende førstehjelp og deretter varsle de nødvendige instansene.

Vi skal være klar over at en ulykke også er en belastning for vitnene. En må derfor helgardere seg når beskje-

“Sårede” vegfolk under øvelse i førstehjelp.



der skal gis. Det er bedre å sende flere ut i mange retninger for å gi beskjed til myndighetene, enn å risikere at beskjeden ikke når frem. Det er bedre at det ringes tre ganger til lege, lensmann og ambulanse om den samme ulykken,, enn at intet blir gjort.

ULYKKEBEREDSKAPEN KAN VÆRE DÅRLIG UTBYGGET I DISTRIKTENE

— I hvor stor grad er politiet forbedret og utbygget til det arbeidet de er pålagt, f.eks. dette med redningsentral?

— Hovedredningsentralen er veldig godt utbygget. De fleste politikammer er også godt utbygget. Selvfølgelig vil det også finnes unntak.

Lensmannkontorene er det verre med. De fleste er i dag mer eller mindre underbemannet. De har en viss kvote med overtid de har lov til å ha, og dette har i mange tilfeller gått ut over redningsarbeid.

Lensmennene har heller ikke alltid midler til å skaffe det utstyret de trenger. Jeg kan nevne at sambandsutstyr, avsperringsmateriell og førstehjelpsutstyr er mangelvare i lensmannsetaten.

— Treffer en "rette vedkommende" til en hver tid?

— Det kan være vanskelig mange ganger. Det kan f.eks. være yngste lensmannsbetjent som har vakt. Da hender det at han må ned på kontoret for å finne de redningsplanene de har. Han ringer da til nærmeste hjelpekorps og gir en kort oppsummering av hva som

har skjedd. Deretter drar han til ulykkesstedet og tar seg av den nødvendige trafikkdirigering, så overlater han arbeidet til hjelpekorpsene.

HURTIG HJELP INGEN SELVFØLGE

— Det at folk på et ulykkessted får hurtig hjelp og det som bør skje av sikring er dermed i høyeste grad avhengig av egen innsats?

— Ja, og i særdeleshet når en kommer ut i distriktene. I de store byene er det aldri så farlig å komme til skade eller bli syk som det er ute i distriktet. Vegvesenet i Rogaland dekker jo hele fylket. Det er ofte nettopp i utkantstrøk at vegene må bygges.

Man kan risikere å måtte vente en time eller to, ja til og med tre, på lege og ambulanse. Lensmannen kan kanskje være på stedet på to, tre kvarter. Det er derfor avgjørende at man kan yte en innsats. Man må stole på det man gjør, på sin førstehjelpsutdanning og det materiell man har, til legen og ambulansen kommer.

1	R	S	I	A	T							
2	Y	R	K	E	S	B	R	O	R	H	A	V
3	F	I	L	L	O	N	E	R	O			
4	Y	T	R	E	T	S	K	I	G			
5	A	L	T	V	I	N	T	E	R	E	N	
6	O	K	I	E	N	L	E	I	K			
7	F	V	N	E	R	P	L	T	R	O		
8	V	A	N	D	R	A	S	E	R			
9	B	E	N	R	L	A	N	K	E	T		
10	G	L	E	D	E	T	U	L	L			
11	E	I	D	I	S	K	E	R	A	T		
12	I	N	G	E	N	I	Ø	R	E	R		

LØSNING PÅ KRYSSORD I NR. 3

Vinnere ble:

Trygg Eriksen og Gudrun Haraldseide

kryssord

Innleveringsfrist 12/2 -76. Premier – lodd i Pengelotteriet – til første og andre mann.

FRYKTER VI	REDSKAP SKIKK	BRUKES i VEGV.	SÅR- BAR	KVINNE NESTE	STYKK SOT	PÅ PLAN- AVD.
ENKEL						
FOND PREP.			DYDIGE DRIKK			
		HAUG			VENT	GREIT
LEDER	VEMME- LIGE STØL			HOVED- STAD SAMD		
		TO LIKE SJARM	IKKE ÅENE		TOLIKE BE- DRAG	
KNIS- INGEN					SLEKT- NING	
			AS- SIDE FOR- FEDRE		FØ BLAD	
GNAGER ORDNE		HELT FEIL TALLORD				KORT
		FASE TONE		REGN- SKAP- SEKSJ.		SOL- GUD
TALL SPORTS- MANNEN	ØV			RETNING		
					KAV	

Ideer søkes!

Det foreligger nå et HSU-vedtak om forslagsvirksomheten som tar sikte på å stimulerer alle til økt innsats på dette felt. Fylkene vil få anledning til å premiere opp til tusen kroner, enten i redepenger eller som skattefri gjenstandspremie. Hurtigere saksbehandling på sentralt hold og bedre informasjon om forslagene stilles også i utsikt. HSU håper med dette på bedre forståelse for effektivisering.

Forslagsvirksomhet har vi hatt lenge i vegvesenet. Interessen for den har vært varierende i vårt fylke. I tiden fra 67 til 70 var det mange som sendte inn forslag, men i de siste årene har interessen avtatt atskillig. Vi kan muligens si at vi har merket en svak oppsving igjen det siste året.

Årsakene til den varierte interessen kan være så mange. Det har ofte vært en følelse av at den som sender inn et forslag må la alt håp om svar fare. Vi har eksempler på at sakene har tatt flere år, eller at de rett og slett er blitt borte. Grunnen til dette er at det, etter hva vi forstår, ikke har vært en fast rutine i vegdirektoratet om hvordan disse sakene skal behandles. Det kan også ha vært nødvendig for den som hadde saken å få den vurdert av flere fagkontorer. Slike uttalelser har trukket i langdrag.

Det har også vært en del reaksjoner blant de ansatte over premiestørrelsen for enkelte forslag og den vurdering av betydningen som er lagt til grunn.

For å rette opp noe på disse forholdene ble ing. Erik Norstrøm ved kontoret for teknisk rasjonalisering i VDT satt til sek-

retær for forslagsvirksomheten. Dette resulterte omgående i den forbedring at forslagstilleren fikk kvittering for forslaget og en antydning om når svar kunne ventes. Imidlertid viste det seg at tregheten i administrasjonen fremdeles var til stede. En måtte derfor seg seg om etter andre løsninger.

SVARET ER DESENTRALISERING

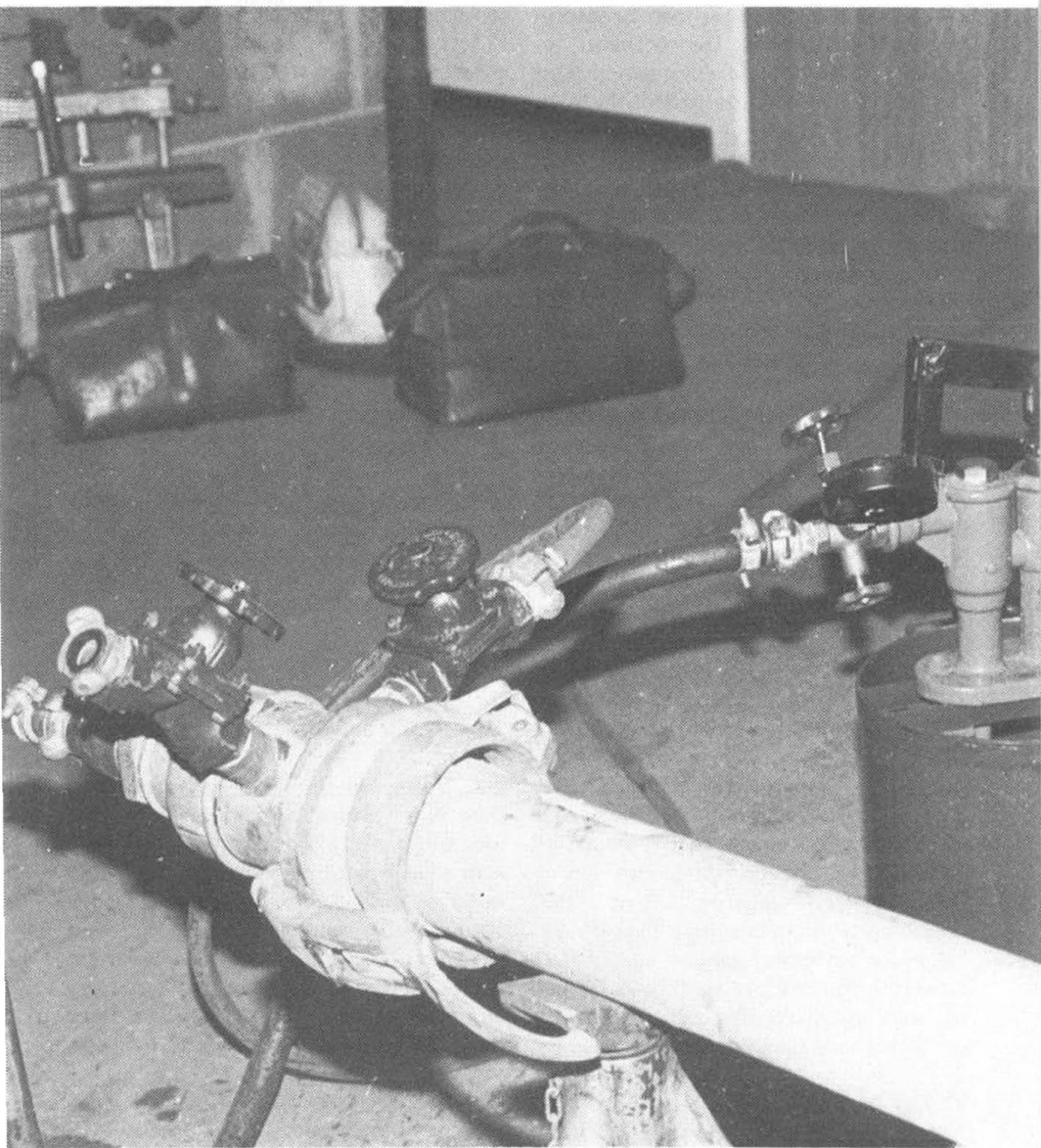
Etter forutgående utredningsarbeid har Hovedsamarbeidsutvalget godkjent en del nye prinsipper for forslagsvirksomheten. Den endelige utformingen av retningslinjene ligger for tiden til behandling i Vegdirektoratet.

Ing. Nordstrøm var i sakens anledning i Rogaland, og vi nyttet høvet til å spørre hva han anser som den viktigste forandringen.

— Det må være at fylkene selv kan premiere et forslag opp til 1000 kroner. Det er samarbeidsutvalget som skal gjøre dette. I praksis viser det seg at de aller fleste forslagene blir premiert med et beløp som er mindre enn 1000 kroner. Det vil si at behandlingen og avgjørelsen for de fleste forslagstillernes vedkommende blir langt raskere. Vi mener også at beløpet står i forhold til en ide som bare har lokal interesse. Beløpet blir også justert fra tid til annen, det sørger skattemyndighetene for. Denne summen er for tiden den høyeste verdi en gjenstandspremie kan ha før den skattelegges.

— Da kan vi altså for ettertiden ønske oss et fotoapparat til 1000 kroner i stedet for penger, og slipper dermed skatt.

Forslag fra Høigre på Bærheim. "Bulkete rørgater rettes opp med vann under høytrykk".



— Ja, nå kan en velge, men pengepremier skal skattlegges. Det er heller ingenting i vegen for å dele premien med en halvpart på gjenstand og resten i kontanter.

Når en velger gjenstandspremie vil en få tilsendt en liste over det som kan velges. Her skal en krysse av, og premien blir tilsendt fra Vegdirektoratet. Grunnen til dette er sentrale innkjøp og oppfølging av ordningen.

— Er 1000 kroner blitt et "tak" nå.

— Nei, i prinsippet har vi ingen øvre grense for premiering. Dersom fylket anser et forslag for å være så betydelig at høyere premie bør komme på tale, kan forslaget sendes til Bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet. Det er intet i vegen for at SU kan foreslå et passende beløp.

Bedømmelsesutvalget kan premiere opp til 3000 kroner. Eventuelt høyere premiering innstilles fra Bedømmelsesutvalget og avgjøres i hovedsamarbeidsutvalget. Vi håper at behandlingen av slike saker skal ta atskillig kortere tid enn nå.

Ved vurdering legges det vekt på om forslaget har betydning ut over fylkesgrensen og muligens på landsbasis. Dersom et forslag kan ha betydning også for andre statsetater, kan det sendes til den sentrale forslagsordning som sentralrådet driver. Premiering utover 1000 kroner blir alltid betalt i rede penger.

Dersom et forslag sendes inn av flere personer, skal beløpet deles likt. De kan da velge gjenstand eller penger innenfor en ramme som dekker hver enkelts del.

BEDRE STYRING PÅ VIRKSOMHETEN

Ing. Nordstrøm forteller videre at hensik-

ten med det arbeidet som er lagt ned, er å få fatt i den kunnskapsmengde om etaten og dens virke som er blant de ansatte. En håper på dette vis å stimulere interessen for effektivitet og rasjonelt arbeid både i vegvesenet og biltilsynet, dersom de siste blir en del av vår administrasjon.

— Hva kan en sende forslag om?

— Om drift- og arbeidsmetoder, rutiner, blanketter, materiell, utstyr, verne-, miljø- og helsetiltak. Forslag kan gis innenfor egne og andres arbeidsfelt. Folk som er spesielt ansatt for å arbeide med rasjonalisering og effektivisering kan ikke premieres for forslag innen sitt eget arbeidsfelt.

— Hvilken hjelp kan forslagsstilleren få.

— Vi foreslår at et utvalg utnevnt av SU i fylket tar seg av saksbehandlingen lokalt. Så vidt jeg vet har dere hatt det lenge. Dette utvalget skal være behjelpelig med å fremme forslaget og gi sin innstilling til SU. I vårt forslag heter det at sekretæren i SU har plikt til å hjelpe forslagsstilleren.

— Hvordan skal så foreslagene vurderes?

— Ved vurderingen tar en hensyn til praktisk, teknisk og/eller administrativ iderikdom. En må også se på det arbeid som er lagt ned under vegg. Nytteverdien kommer også sterkt inn i bildet. Denne vurderingen resulterer i en premie, men det er også mulig å etterprøve vurderingen dersom det viser seg at nytten var større enn først antatt. Det er muligheter for å klage på en avgjørelse innen to måneder er gått.

— Det har vært litt dårlig med å bekjentgjøre forslagene. *Forts. side 23*

KURS-OLSEN PÅ KURS

Voksenopplæringsvirksomheten får stadig større omfang, både for privatpersonen som ønsker en videre utdanning, og for ansatte i bedrifter/etater som ønsker å kvalifisere seg ytterligere for sine stillinger.

Dette har også ført til at de fleste bedrifter/etater har satt i gang en rekke interne opplæringstiltak. For oss i Statens Vegvesen her i Rogaland har dette ført til at en har opprettet råd/utvalg og en seksjon til å drive med dette arbeidet.

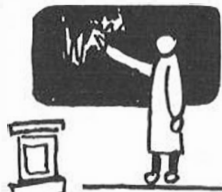
Innen de fleste bedrifter har en funnet at det er mest praktisk at en ansetter teknisk/økonomisk personell til å ta seg av opplærings spørsmål, selv om disse sjelden har pedagogisk utdannelse/bakgrunn. Dette fordi en mener at det er vanskeligere å gi en pedagogisk utdannet person den nødvendige tekniske/økonomiske utdanning enn å gi en tekniker/økonom den nødvendige pedagogiske opplæring.

Dette har igjen ført til at etablerte undervisningsintusjoner som Pedagogisk seminar for yrkeslærere, Universitetet i Oslo m.fl. har utarbeidet kurs som skal gi opplæringsledere, akademikere o.a. en nødvendig pedagogisk bakgrunn.

Idet jeg nå har drevet med opplæring av ansatte i ca. tre år her i fylket, har jeg høstet en del erfaringer. Jeg har funnet at dette arbeidet er spesielt og krevende, og fordrer kjennskap til mange ulike fag- emne som en vanligvis ikke forbinder med vegbygging. Jeg tenker her på psykologiske problem, vurderinger av deltakere, vurdering av undervisningsprogresjonformer m.v. Jeg fant derfor at det ville være ønskelig med en utdannelse på dette felt. Derfor søkte jeg om å få delta på et større

kursopplegg ved Universitetet i Oslo, ca. 13 mnd på deltid. Kurset omfatter følgende hovedemner:

- 1) *Voksenpedagogikk-læring hos voksne*
- 2) *Personlighets- og differensialpsykologi*
- 3) *Gruppepsykologi*
- 4) *Kartlegging av deltakerforutsetninger*
- 5) *Formulering av mål for voksenpedagogisk virksomhet*
- 6) *Metoder og arbeidsformer*
- 7) *Multimediaundervisning*
- 8) *Undervisningsveiledning*
- 9) *Organisering og administrasjon av voksenopplæring*
- 10) *Evaluering av voksenpedagogisk virksomhet*



Etter å ha gjennomført noe over fjerdeparten av kurset har jeg funnet at denne opplæring vil være av meget stor betydning for det videre arbeidet med opplærings saker, og jeg vil takke min arbeidsgiver for anledning til å delta.

Kurset ville sikkert kunne være til nytte også for en rekke andre som deltar i opplæringsvirksomheten, og jeg har av denne grunn lagt an arbeidet med de særoppgaver som kreves under kurset, på den måte at disse kan trykkes opp og deles ut til interesserte. Hittil er et hefte på ca. 20-25 sider ang. deltakeres fysiske forutsetninger, godkjent og kan sendes til gjennomsyn.

SMO

Bedriftsaviser i

Det var Troms fylke som var førstemann ut med bedriftsavis, tett fulgt av Telemark.

De aller fleste avisene har samme-format som vår og en forsøker å komme ut fire ganger i året. Stoffet er variert og vi vet at det legges ned meget arbeid i å få avisen så presentabel som mulig.

Etter hvert vil forholdene omkring avisene bli klarlagt og komme i fastere former. Arbeidsforholdene for redaktørene varierer en del, det samme må en vel kunne si om den status avisen har som informasjonskilde. I de aller fleste fylker klages det over at de ansatte ikke er flinke nok til å bruke avisen.

Det har gledet oss i redaksjonen at vegsjefen i Rogaland i forrige nummer ofret så meget av sin spalte på å understreke bedrifts-avisens betydning. Det virker inspirerende i vårt arbeid at våre ledere har tro på, og tillit til det vi gjør. En må vel også si at dette er en erkjennelse som er ved å bryte gjennom på landsbasis. Dette understrekes ytterligere av lederen i siste utgave av "Vegen og Vi".

Redaksjonen får tilsendt alle andre fylkers bedriftsaviser. Vi bringer her en oversikt over dem.

Finnmark – Foreløpig ingen

Troms – Vegstikka

Nordland – Skvettlappen

Nord-Trøndelag – Foreløpig ikke

Sør-Trøndelag – Vegposten

Møre og Romsdal – Veg og Virke

Sogn og Fjordane – Vegstubben

Hordaland – I startgruppen

Rogaland – Ryggjavegen

Vest-Agder – Møteplassen

Aust-Agder – Sørlandsporten

Telemark – Telemarksvingen

Buskerud – Brobyggeren

Vestfold – Vestfolder'n

Østfold – Veginform.

Akershus – Foreløpig ikke

Hedemark – Hedemark vegnytt

Oppland – Vegviseren

Det er 14 av 18 fylker som har sin egen avis. I tillegg utgir Vegdirektoratet "Vegen og Vi" og Vegnotisen". Den siste er intern for vegdirektoratet.



En bukett bedriftsaviser fra andre fylker.

de fleste fylker



NY REDAKTØR FOR D.M. FRA STAVANGER:

IVAR EIKEHAUG

Bilsakkyndig Ivar Eikehaug har vært ansatt i Bilkontrollen siden -57. Han har vært formann i kontaktutvalget for de bilsakkyndige på sør-vestlandet siden starten i -71. Han har deltatt aktivt i organisasjonsarbeid og vært de bilsakkyndiges representant ved flere utredningsarbeider.

— Hva er "D.M.", spør vi den nybakte redaktøren.

— Bokstavene D.M. står for Diverse Mangler, og det er et underlig navn. Når folk kommer til kontroll, har vi en post nederst på kontrollarket hvor vi setter DM for å vise at kjøretøyet er beheftet med feil. Bladet ble kalt D.M. fra første stund, og jeg vet faktisk ikke hvem som først fant på det.

Bladet har vanligvis kommet ut kvartalsvis. Som regel sitter redaktøren fra et til to år, men vi har også folk som har sittet lenger.

— Har du allerede noen planer for hvordan du vil legge opp arbeidet.

— Jeg tror nok at mange av de bilsakkyndige mener at denne avisen har vært noe tørr og kjedelig. Den har vært lite debattskapende, noe som sikkert skyldes at den kommer for sjelden ut. En glemmer innleggene fra gang til gang.

Hittil har avisen kommet ut med omlag 30 sider pr. nr., eller 120 sider i året. Jeg skulle gjerne se at vi kom med 10–12 sider en gang i måneden, eller i alle fall med 20 sider hver andre. Dette kommer noe an på Vegdirektoratet, som har hjulpet oss med trykkingen.

— DM har vært et organ for de bilsakkyndiges forening. Tar du nå sikte på å rekke ut til et større publikum?

— Dette er egentlig ikke skikkelig av-

klart i foreningen. D.M. kan ikke kjøpes i kiosker, men det blir sendt til svært mange i dette landet. Det er ikke dekkende å kalle dette bare for et internt blad. Vi finner det på Universitetsbiblioteket, på alle vegkontorer og hos folk ellers i administrasjonen, og forøvrig mange andre steder. Vi tar hensyn til det faktum at vi ikke opererer helt internt også i det vi skriver.

— Det sies at Bilkontrollen har et stort informasjonsbehov vis-a-vis publikum. Har du tro på at DM kan avhjelpe noe av dette?

— Det er vel tvilsomt så lenge det brede publikum ikke får lese avisen.

Likevel vil vi gjerne gjøre avisen litt mer tiltalende, også for våre egne. Jeg hå-



d.m.

Medlemsblad for Statens Bilsakkyndige



DM — som det er nå.

per blant annet at vi kan bruke offsettrykk og derved få inn mer billedstoff.

Jeg vil også i større grad forsøke intervjuformen i det vi skriver. Tidligere har vi trykket for mange brever og rundskriv som ofte ikke har hatt noen særlig interesse. Jeg vil tilby den sentrale ledelsen fast plass til å gi uttrykk for hva de mener. Det samme tilbudet får også vegsjefene. En gang i blant håper jeg også at Vegdirektøren legger beslag på spalteplass. Der ved kan vi bli et forum for diskusjon for hele administrasjonen.

Når vi får leserbrev vil vi forsøke å bringe svaret i samme nummer. Som du ser vil vi forsøke å legge stilen om til å bli mer dagsaktuell og noe friskere i tonen.

Vi vet at Eikehaug for tiden arbeider med å avklare en del spørsmål om trykking, lay-out og utgivelse. Vi ønsker vår kollega lykke til i arbeidet og håper at det resulterer i et blad de bilsakkyndige blir tjent med.

IDEER SØKES! **Forts. fra side 18**

Vi skal forsøke å rette på det også. Det heter at Vegdirektoratets fagavdelinger er ansvarlig for faglig informasjon og iverksetting av forslag som er premiert sentralt.

For forslag som er premiert av SU i fylkene, er fagavdelingen i fylkene ansvarlig for informasjon, og for at gjennomførbare forslag blir tatt i bruk. Her kan jo også bedriftsavsien gjøre en innsats.

Vi innfører en rapporteringsordning slik at bedømmelsesutvalget får melding om alle premierte forslag. Det lager så

en liste over disse som en eller to ganger i året sendes samarbeidsutvalgene.

Til slutt vil jeg gjerne nevne noe om styrt forslagsvirksomhet. Det skjer ved at administrasjonen legger frem et problem som den ber om løsning på. Dette kan være en fin måte å stimulere til økt interesse for forslagsordningen. **LYKKE TIL!**

NYTT FRA DISTRIKT 3 **Forts. fra side 10**

Strekningen dette gjelder er 1,2 km. lang. Det var foreslått bevilgning helt frem til Kalltveit bru, men kommunen har ikke klart å ordne med grunn for denne strekningen.

STRAND KIRKE – BJØRHEIMSBYGD

En har fått 500.000 kroner til utbedringer av ca. 8 km veg. Vegen skal forsterkes for økt akseltrykk og i det hele gjøres mer trafikkssikker. Det blir ikke lagt oljegrus på denne strekningen før i 77.

ROSSABØ–HELLE

Det er avsatt 500.000 til utbedringsarbeid. Oljegrus er ikke medtatt i 76.

BRUER

Tau bru og Kvame bru skal bygges om til 8 tonns akseltrykk. De skal også gjøres bredere. Ved Utstein Kloster skal en bru bygges om, det samme gjelder Finnesand bru. Eiane bru er for tiden under bygging.

JUDABERG–STEINNESVÅG

Denne 5,5 km lange strekningen skal utbedres og det skal legges fast dekke. Bevilgningen er 400.000 kroner i 76 og den var av omleg samme størrelse i år.



STATENS VEGVESEN

E-18

SPRENGNING PÅGÅR!

VEGVESENET BER OM DERES HJELP!

Arbeidet med å føre E-18 larbi tettbebyggelsen i Bjerkreim, fra Fjermestad til Gjedrem, starter opp i disse dager.

Et anlegg vil alltid gripe inn i nærmiljøet den tiden det drives. Vi vil forsøke å gjøre utlempene for trafikanter og de som bor nær arbeidsplassen så små som mulig i anleggsperioden.

For et arbeidet skal kunne gjennomføres uten risiko for allmennheten ber vi om:

- AT DRIFTSLEDELSENS ANVISNINGER RESPEKTERES.
- AT BARN IKKE OPPHOLDER SEG INNENFOR ARBEIDSPlassen.
- AT INGEN OPPHOLDER SEG VED VINDUER SOM VENDER MOT ARBEIDSPlassen UNDER SPRENGNING.
- AT KJØRETØYER PlassERES UTENFOR SIKKERHETSSONER FOR SPRENGNING OG IKKE LANGS RUTENE FOR MASSETRANSPORT.

VEGARBEIDET FORBI BJERKREIM MEDFØRER EN DEL SPRENGNINGSARBEIDER. Vegvesenet har strenge sikkerhetsforskrifter for sprengningsarbeid. Driftsledelsen vil ta alle tenkelige forholdsregler for å hindre ulykker.

FØR SPRENGNING FØRSØKER VI Å VARSLE FLEST MULIG. FØR SPRENGNING POSTERES VAKTER FOR Å SPERRE AV OMRÅDET. SPRENGNING ROPES - VARSKO HER - FYR HER.

SPRENGNING BRUKES VARSELSIRENE MED FØLGENDE SIGNAL:

Før salven gis et 15 sekunders støt.
Før salven startes sirenen og signalet vedvarer til salven er lyrt av.

SPRENGNINGEN STARTER MÅ DE UTEN OPPHOLD FJERNE DEM FRA SPRENGSTEDET
DERES HJELP TIL Å ØKE SIKKERHETEN

For mer informasjon kan rettes til oppsynsmann Bernt Skerås i telefon 044-97 131 eller avd.ing. Martin i telefon 045-22 080.

VEGSJEFEN I ROGALAND

Munn til munn på E-18

Det er en hver driftsleders mareritt at det under arbeidets gang kan skje ulykker. Dette er sikkert følelser han deler med de andre i arbeidsdriften også.

Vi gjør alle det som er i vår makt for å forebygge at uhell skal skje, ved diverse sikkerhetstiltak. Spesielt på området fjellsprenget er disse sikkerhetsreglene omfattende.

Likevel – det er flere enn oss ansatte dette gjelder. Selv de beste sikringstiltak er ikke gode nok, dersom naboene til arbeidsstedet og de som ferdes på veien ikke er forfattet med dem. Når det gjelder trafikantgruppen er saken forholdsvis grei. De skal alle være kjent med trafikkskiltene, og det er disse vi bruker for å informere dem. En del opplysninger sendes også dagspressen i form av annonser med vegfarende og fastboende som målgruppe.

Men når vi alle disse – barn og voksne som bor i området eller ferdes langs arbeidsstedet? Er en annonse innrykket under "Bekjentgjørelser" egentlig godt nok?

Avd.ing Aske og oppsynsmann Skarås mente at det var det ikke. Da de skulle forberede arbeidet med å føre E-18 forbi tettbebyggelsen på Bjerkreim tok de forholdet til naboene opp til diskusjon. De ble enige om å lage en trykksak som skulle deles ut til husstandene i området.

I samarbeid med info og trykkeri ble

det laget en informasjonsbrosjyre som appellerer til lokalbefolkningen om å gi akt på de anvisninger som driften gir. Videre gir den detaljerte opplysninger om sprengningsprosedyren og de sikkerhetsforskrifter som følges. På baksiden legges frem en del opplysninger om driften og et oversiktskart, som ren informasjon til publikum.

Vi har spurt oppsynsmann Skarås om hans reaksjon.

– Jeg har et umiddelbart inntrykk av at dette tiltaket er godt mottatt i området. Vi har selv levert ut denne informasjonen til de som bor i området, slik at vi er sikre på at vi har nådd frem til alle. Dessuten har vi fått sette den opp på forretninger i området og på lensmannens oppslagstavle.

Lensmannen roste opplegget og han vil ta kontakt med skolen.

Det er jo like viktig at våre egne ansatte kjenner til dette så brosjyren er slått opp i alle brakkene. Jeg syns ikke at den lille ulempen med å oppsøke alle i nabolaget var særlig stor sett på bakgrunnen av sikkerhetsgevinsten, slutter Skarås.

Vi slutter oss til vurderingen til Aske og Skarås. I dette tilfellet ligger den direkte utgiften til trykking på omlag 250 kroner for 200 eksemplarer. Dette må vel sies å være en lav uttelling når målsettingen er å spare liv og helse, og verdier for øvrig.

MOTORVEGEN S

Etter at motorvegstrekningen frem til Boganes ble åpnet for trafikk sommeren 1974, ble det tatt et «hvileår» for å komme ajour med planleggingen og arbeidet med grunnerverv. I 1975 har det derfor skjedd svært lite på anleggsiden, bortsett fra endel kompletteringsarbeider langs den strekningen som nå er satt under trafikk. En viktig hendelse har imidlertid intruffet.:

Det tidligere anlegget Motorveg Nord-Jæren er ikke lenger realitet, idet anlegget ble avvirket i forbindelse med budsjettet for 1975. I stedet er det blitt opprettet et nytt anlegg med betegnelsen: E18 Omlegging Vaulekrossen – Hinna med arm til Sola.

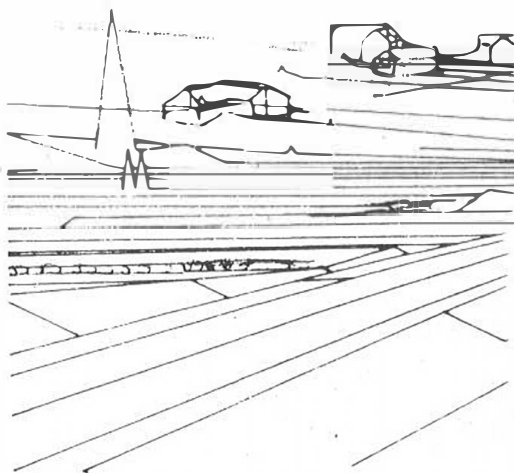
Denne benevnelsen er mer i tråd med de intensjoner en nå har for utbyggingen av hovedvegnettet på Nord-Jæren. De tidligere planer om bygging av en ny høyklassig by (motorby) mellom Stavanger og Bryne antas i dag å ligge langt fremme i tid. De nærmest forestående oppgaver er å få bygget E18 utenom Sandnes sentrum, samt å bygge omkjøringsvegen utenom Kleppekrossen og Bryne.

HINNA-FORUS NESTE BYGGTRINN.

Den neste strekningen, som skal komme til utførelse i forbindelse med den videre utbyggingen av E18 mellom Stavanger og Sandnes, er parsellen fra Hinna til Forus. Strekningen er ca. 4,5 km lang og tar av fra den eksisterende motorvegtrace på nordsiden av Hinnadalen, eller der hvor det i dag er lagt ut en større steinfylling. Veglinjen går på vestsiden av Jåttånuten, og øst for Helikopter Service sin hangar

på Forus. Videre krysser den nye veglinjen fylkesvegen mellom Forus og Sande, omtrent der hvor Løwenstrasse kommer inn på fylkesvegen. Det er Stavanger kommune som skal holde utgiftene til grunnerverv. Det er tidligere ervervet endel arealer på Hinna i sammenheng med det store krysset her. Vi kunne derfor ha satt i gang med arbeid her nå, men har valgt å utsette oppstartingen av anlegget til neste år, for å få en mest mulig kontinuerlig drift.

Det er nå begjært skjønn for den resterende strekningen innen Stavanger kommune, og det vil bli søkt om tillatelse til å ta grunnen i besittelse før skjønn er blitt avholdt. Vi regner derfor med å kunne komme i gang i mars neste år med anlegget.



ØR FOR HINNA

VEGKRYSS OG BRUER.

Strekningen vil bli bygget etter vegklasse II C, dvs. en total vegbredde på 10,0 m, men slik at vegen kan tilpasses en fremtidig utbygging til fire felter.

På Hinna vil det bli bygget et toplanskryss for å få knyttet diagonalen og Nesbuveien til den nye E18.

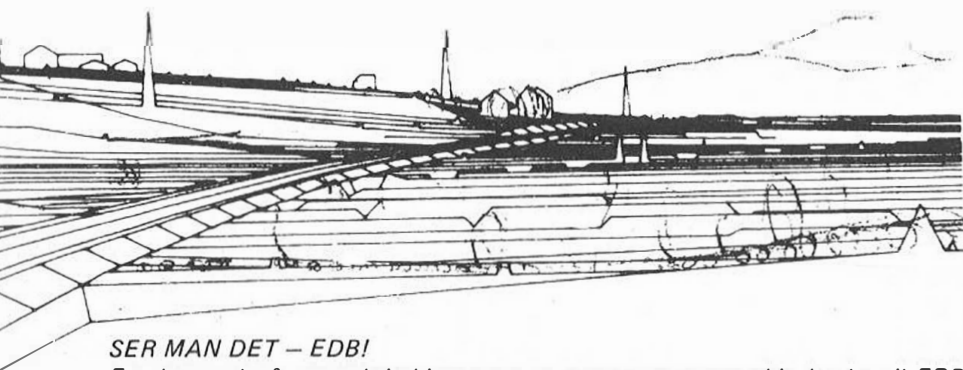
I forbindelse med Hinnakrysset vil det bli bygget en større bru med total lengde 130 m.

Videre skal det bygges 3 overgangsbruere og 3 underganger for å opprettholde det lokale vegnettet og for å skaffe atkomst til fradelte jordarealer. Like sør for Helikopter Service sin hangar er det planlagt en større bru som skal inngå i et fremtidig toplanskryss med den såkalte »Forusbe-en», som er en ny veg som skal bygges ned

til kryss med nåv. E18 like nord for Limaterminalen. I første byggetrinn vil »Forusbe-en» bli knyttet til den nye E18 via et T-kryss.

Vi regner med å kunne få bygget den nye E18 frem til kommunegrensen mellom Sandnes og Stavanger i 1978, forutsatt at anlegget får de nødvendige bevilgningene. Det er ikke planlagt å lede den nye E18 midlertidig inn på nåv. E18 ved Forus. Tilknytning er først tenkt å skulle skje når den nye E18 er bygget frem til Lura. Det er da meningen å bygge en ny vegstrekning fra Lurasvingen og rett vestover til den nye E18, som her ligger ca. 500 m vestenfor nåv. riksveg.

Vi regner med en byggetid på ca. 2 år, forutsatt tilstrekkelige årlige bevilgninger for parsellen fra Forus til Lura, slik at



SER MAN DET – EDB!

Et eksempel på perspektivskisse som er tegnet av tegnemaskin koplet til EDB-maskin, som er matet med veglinjens data. Jåtannuten i bakgrunnen og en del vegetasjon er skissert for hånd. Tegningen viser motorvegtraseen nordover fra et punkt ute på jordet 2–300 meter nordvest for Lurasvingen, E-18.

trafikanterne først i 1980 kan få benytte den nye strekningen.

GRUNNERVERV—PROBLEM I SANDNES

Strekningen innen Sandnes kommune vil få samme standard som parsellen Hinna-Forus, nemlig tofeltsveg etter vegklasse II C som kan inngå som del av en fremtidig firefeltsveg. Linjeutvalget er avklart og den reguleringsmessige behandling av planene er påbegynt. Strekningen er ca. 2 km lang, i tillegg kommer den 600 m lange tilførselsvegen øst til eksisterende E18 ved Lurasvingen.

I Sandnes gjenstår imidlertid et problem som ennå ikke er blitt avklart, nemlig om Staten eller Sandnes kommune skal dekke utgiftene til grunnerverv. Den praksis som har vært fulgt i tilsvarende saker andre steder i landet, er at vedkommende kommune må være disse utgiftene. Men Sandnes har sagt klart fra at kommunen ikke kan akseptere en slik løsning, og på dette punktet kan det derfor kunne oppstå problem. For at anlegget skal få en mest mulig kontinuerlig fremdrift, bør dette spørsmålet vært avklart senest i løpet av 1977.

SOLAS TILKNYTTING.

Jeg har nevnt foran at Nesbuveien vil bli tilknyttet den nye E18 på Hinna. Tidligere var det forutsatt at forbindelsen mellom ny E18 og Sola skulle skje ved bygging av en ny veg fra Jåttå til Sømme (den såkalte arm til Sola). På grunn av begrensede resurser kan byggingen av

denne tverrforbindelsen ikke påregnes å kunne komme til utførelse i de nærmeste 10-15 årene. Etter å ha vurdert forskjellige løsninger og etter å ha innhentet uttalelse fra forskjellige berørte instanser, har vi derfor kommet til at Nesbuvn. midlertidig vil måtte fungere som forbindelsesveg mellom ny E18 og Sola. For at Nesbuvn. skal få en slik trafikkikkerhetsmessig og kapasitetsmessig standard at den kan fylle denne funksjonen, må det foretas endel omleggings- og opprustningsarbeider langs vegen. Dette forutsetter bl.a. full omlegging innen Sola kommune og bygging av egen gang og sykkelveg mellom Hinna og Røyneberg.

Det kan nevnes i denne forbindelse at det er blitt fremmet forslag om at rv. 510 fremtidig skal gå langs Nesbuvn. og frem til krysset med den nye E 18 på Hinna. Eksisterende strekning av rv. 510 fra Røyneberg og inn til kryss med rv. 509 i Madlakrossen er foreslått omklassifisert til fylkesveg etter Nesbuvn. er ferdig opprustet.

H.F.

GAMMELT BILDE I FORRIGE NUMMER

Vi har fått opplyst av vegmester Rake, at bildet på side 27 i nr. 3 — 1975 er tatt i tunnelinnslaget på den 90 meter lange tunnelen i Kilane i 1948. På bildet ser vi fra venstre oppsynsmann Alfred Rake, smed og altmuligmann Magnus Kilane, formann Hans Huse og arbeider Olav Skavland.

Ny sjef for distriktslaboratoriet **Reimund Nielsen**

Den nye sjefen for distriktslaboratoriet, overing. Reimund Nielsen, er en gammel kjenning av oss her i fylket.

Han begynte i vegvesenet i Rogaland i oktober 1967. Han arbeidet med trafikk-saker, skilter, dispensasjoner og avkjørselssaker i vedlikeholdsavdelingen frem til 71. Da flyttet han over i trafikkteknisk seksjon og tok saksbehandlingen av dispensasjoner for avkjørsler med seg. I tillegg fikk han reguleringsplaner som arbeidsområde.

I 1974 ble Nielsen vegsjefens kontaktperson for Norsk Vegplan II. Fra 1. februar 75 har han vært utnevnt til sjef for distriktslaboratoriet i Hillevåg. Arbeidet med vegplanen og en del andre årsaker gjorde at han først kunne tiltre stillingen 1. august i år.

Nielsen er født i Farsund. Han tok gymnasen som privatist, og han tok senere bygningsingeniøreksamen i Durham, England. Vi spør Nielsen om han har noen kommentarer ved oppstarten av en ny jobb.

– Jeg vil gjerne si at jeg kom til dekket bord. Det er gjort et grundig forberedende arbeid av staben her ute.

Selvsagt er det også meget som ennå må gjøres. Jeg mener at det er veldig viktig å fortsette med kontakt- og opplysningsvirksomhet for å komme godt i gang. Vi må få folk til å ta laboratoriet i bruk.

Ellers er det mange interessante oppgaver som jeg gleder meg til å ta fatt på.



KONTAKTUTVALGET I BILKON hva er nå det for

Det synes fremdeles å være noe uklarhet om hva de bilsakkyndiges kontaktutvalg er. Vi har derfor bedt formannen i utvalget, I. Eikehaug om å redegjøre for bakgrunnen og intensjonene med utvalget.

For ca. 5 år siden gjorde de bilsakkyndige ved kollega Sunde i Moss et framstøt overfor HSU for å få belyst hvilke muligheter det var for bilkontrollen å starte opp sine egne samarbeidsutvalg.

På grunn av kontorenes ulike størrelsesorden og vanskelige kommunikasjonsmuligheter seg imellom, fant HSU den gang ut at tiden ennå ikke var moden for å opprette samarbeidsutvalg i bilkontrollen.

Bilsakkyndig Sunde, og mange med han, satset på det kontaktbehov som i økende grad gjorde seg gjeldende, ikke minst mellom kontorer innenfor samme fylket. Han framhevet spesielt det uheldige i all den ulike publikumsbehandlingen som fant sted der målbarheten grunnet geografiske forhold gjorde det lett for publikum å sammenlikne.

HSU så klart det kontaktbehov som her forelå, og gjorde derfor vedtak om at bilkontrollen inntil videre måtte kunne danne et kontaktutvalg for kontorene innenfor hvert fylke. Det skulle gis muligheter for alle ansatte å møtes 1 til 2 ganger i året i et stort fellesmøte for å drøfte problemer, ikke minst vis a vis publikum. Et arbeidsutvalg med valgte representanter, hvor også kontorsiden fikk være med, dannet en styringsgruppe for å holde det hele sammen og sørge for at referater og andre formaliteter gikk sin gang.

Vegsjefene fikk så i oppdrag av Vegdirektoratet å se til at slik virksomhet ble satt i gang. For Rogalands vedkommende innkalte derfor Vegsjef Daniel sen til et orienterende møte den 15. sept. 1971 i Haugesund for en del av de ansatte ved bilkontrollen i Stavanger og Haugesund. Dessuten møtte kontorsjef Lund fra Vegkontoretsammen med formannen i SU, avd.ing. Moi.

Etter at foreløpig rammeplan og emneutvalg var foreslått ble undertegnede av vegsjefen bedt om å ta seg av innkalling og opprettelse av et arbeidsutvalg, senere kalt kontaktutvalget, og stå for driften av dette fram til første felles kontaktmøte for alle ansatte hvor valg av eventuelt nytt kontaktutvalg kunne finne sted. (Senere sluttet også bilkontrollen i Bergen og Førde seg til utvalget).

Kontorlederen i Haugesund, bilsakkyndig Hansteen, foreslo at lederne inntil videre ikke ble med i utvalget fordi det etter hans mening ville kunne legge en demper på de underordnedes utfoldelse og oppfinnsomhet.

Akkurat her er vi inne på et kjernepunkt i dagens diskusjon om kontaktutvalgsvirksomheten. Etter det store samarbeidsmøtet i Sauda i september 75 hang det liksom igjen i luften at "hvorfor får ikke kontorlederne lov" til å være med i kontaktutvalget?

Siden 1971 har formannen for kontaktutvalget aldri blitt forelagt noe ønske fra ledernes side om at de ville til tre selve utvalget. På Saudamøtet framholdt de blant annet verdien av at de ble med lå på det rasjonelle plan: Avgjørelser kunne tas på sparket "over bordet"

TROLLEN noe?

og som kunne sløyfe de store mamutmøter på linje med det som ble avvirket i Bergen 75.

Vegdirektøren tilbakeviste straks denne tanken da han i henhold til samarbeidsavtalen slo fast at utvalget skulle være av rådgivende karakter og ikke ha avgjørendemyndighet.

Kontaktutvalget har siden det startet opp sett på sin virksomhet som koordinator for de tanker og forslag alle ansatte ved kontorene måtte legge fram, for siden å tilrettelegge disse før de endelig ble oversendt kontorlederne som forslag eller råd til forbedring av den daglige tjeneste.

Imidlertid synes det nå klart at mønsteret som ble fulgt på det store fellesmøtet i Bergen denne høsten burde danne presidens for årene framover. Ikke minst fordi alle ansattes deltakelse i gruppearbeidene også dekker noe av de intensjoner Hollerutvalgets arbeid så tydelig legger for dagen.

Som formann for kontaktutvalget vil jeg gi uttrykk for det positive nye som kom fram på Saudamøtet ved at kontorlederne nå, i motsatt av hva som var tilfelle i 1971, ønsker å delta i selve utvalgsarbeidet. Det er derfor med stor forventning vi ser fram til det initiativ i denne sak som det antas må komme fra kontorledernes side i nærmeste framtid. Særlig er vi spent på hvilken tilknyttingsform de velger.

Med de erfaringer vi har høstet i kontaktutvalgets arbeid fra starten og fram til i dag, heller jeg – og mange med meg – fremdeles til den teori at den beste veg å gå (i hvert fall noen år framover)

ville være om lederne dannet sin egen gruppe i tilknytning til kontaktvirksomheten. De kunne da foruten å gi utvalget oppgaver å løse av felles karakter for de fire kontorene, og så møtes en gang i blant for å avgjøre innkomne forslag og ideer fra kontaktutvalget og de store fellesmøter.

Som ovenstående viser er kontaktutvalget med sin noe tvilsomme status formelt sett ikke direkte sammenliknbart hverken med vegvesenets SU eller de såkalte uformelle grupper under samarbeidsutvalgene.

Samarbeidsutvalget er utsprunget av og står forankret i loven om samarbeidsavtalen. Utvalgsmedlemmene er valgt av de ansattes interessorganisasjoner etter forut bestemte fordelingsnøkler. Sammensetningen av utvalget er bygget på paritesprinsippet hvor ledelse og ansatte møter med like antall medlemmer på hver side av bordet. Som medlem (hvor jeg også har vært både formann og nestformann) av samarbeidsutvalget i Rogaland gjennom mange år har jeg fått erfare at de nevnte forhold ovenfor gjør det mulig å samarbeide "over bordet".

Jeg mener derfor å ha god grunn for å stille meg noe tvilende overfor de forventninger som etterhvert har gjort seg gjeldende hos enkeltpersoner om at kontaktutvalget uten samarbeidsavtalen i ryggen og uten paritetsprinsippet i antall medlemmer ledelse/ansatt likevel skal klare å føre fruktbare forhandlinger om problemer som måtte ha felles interesse.

Kontaktutvalget består i dag av en valgt bilsakkyndig og kontorfunksjonær fra

KOLLEKTIV

hvert kontor, totalt 8 medlemmer. Dertil kommer i tur og orden en representant fra hvert vegkontor (kontorsjefen).

Jeg slutter derfor med spørsmålet: Vil så 4 kontorledere i tillegg gi et brukbart alternativ til nåværende ordning? Ryggjavegen tar gjerne mot synspunkter på dette.

I.E.

Vi slutter oss til Eikehaugs oppfordring til å kommentere hans innlegg i bedriftsavisen. Det kan kanskje bidra til å løse et problem om en utenforstående har vansker med å forstå.

Etter vårt skjønn kan det ikke være tvil om at både ledelse og ansatte i bilkontrollen har som mål å arbeide ensartet og fornuftig. Det beste må etter vårt skjønn være å løse problemene i samarbeid – sammen. Ingen avtaler om samarbeid kan vel erstatte den positive viljen til samarbeid, og toleranse for motpartens syn. Vi mener det må være galt å oppretteholde en tofrontsforhandling. Det var på Kiellands tid en sa "Barten for seg og snotten for seg."

Red.

FUNNET PÅ ÅRSFESTEN
TIL IDRETTLAGET

1 HERREPARAPLY
1 SIGARETTETUI

hentes hos Vasbø

For år tilbake inngikk Statens vegvesen og Norden forsikring (tidl. Norske Alliance) avtale om frivillig, kollektiv forsikring.

Forsikringen er muligens lite kjent blant yngre ansatte og jeg vil derfor benytte «Ryggja—vegen» til å oppfriske de viktigste vilkår.

Forsikringen gjelder ulykke som kort definert vil si skade på legemet forårsaket ved ytre påvirkning, skade på sinnet og slitasjeskade er unntatt. Skaden bør helst kunne fastsettes med dato og klokkeslett.

Den kan tegnes av kvinner og menn som er ansatt ved Vegvesenet eller Bilkontrollen i Rogaland, som er under 70 år og som oppebærer lønn der. Den kan sies opp når en måtte ønske det.

Forsikringen er en ren ulykkesforsikring som trer i kraft ved varig invaliditet eller dødsfall. Den omfatter ikke vanlig sykdom og yter ikke dagpenger i syketid.

Den omfatter såvel arbeidstid som fritid og dekker også reiser med vanlige samferdselsmidler og midlertidige opphold i hele verden. Den dekker ulykkeskader som er oppstått under f.eks. bedriftsidrett og militærtjeneste i fredstid. Også drukningsulykker er dekket, dog på viss vilkår. Den dekker ulykkeskader som inntreffer under utøvelse av almindelig sport, dog ikke under boksing, bryting, judo og karate. Den tar imidlertid forbehold om avtale ved spesielle typer konkurransesport som skal approberes av forbund eller krets.

Forsikringen dekker ikke skader som skyldes grov uaktsomhet eller visse sykdomstilstander, ved operasjon eller visse

JLYKKESFORSIKRING

typer behandling, ved deltakelse i slagsmål eller i utførelse av forbrytelse, ved påvirkelse av alkohol eller narkotika, medmindre det kan godtgjøres at dette ikke har årsakssammenheng.

Forsikringen er gradert etter arbeidets

art i 4 fareklasser og med mulighet for tilleggstilknytning i 3 tilleggsformer. Ytelse er i alle tilfeller gjort avhengig av ukepremie som skal trekkes i lønn, invaliditetsprosent og eventuell fradrag etter fylt 61 år.

FAREKLASSE 1

Kontorfunksjonærer, ingeniører, teknikere, konstruktører, oppsynsmenn, vegmestre og bilsakkyndige.

Premie pr. uke	Ytelse ved dødsfall	Ytelse ved 100% invaliditet
A. kr. 1,00	kr. 40.000,00	kr. 100.000,00
B. kr. 1,50	kr. 50.000,00	kr. 180.000,00
C. kr. 2,00	kr. 65.000,00	kr. 218.000,00

FAREKLASSE 2

Sjåførere og verkstedsarbeidere:

A. kr. 1,00	kr. 35.000,00	kr. 51.000,00
B. kr. 1,50	kr. 44.000,00	kr. 85.000,00
C. kr. 2,00	kr. 54.000,00	kr. 118.000,00

FAREKLASSE 3

Vegvoktere:

A. kr. 1,00	kr. 22.000,00	kr. 35.000,00
B. kr. 1,50	kr. 27.000,00	kr. 58.000,00
C. kr. 2,00	kr. 42.000,00	kr. 72.000,00

FAREKLASSE 4

Vegarbeidere, maskinførere etc.

A. kr. 1,00	kr. 11.000,00	kr. 26.000,00
B. kr. 1,50	kr. 17.000,00	kr. 39.000,00
C. kr. 2,00	kr. 22.000,00	kr. 53.000,00

FAMILIETILKNYTNING:

Tilleggsform 5, bare hustru:

Tilleggspremie pr. uke

A. kr. 1,00	kr. 25.000,00	kr. 116.000,00
B. kr. 1,50	kr. 35.000,00	kr. 175.000,00
C. kr. 2,00	kr. 50.000,00	kr. 232.000,00

Tilleggsform 6, hustru og barn:

A. kr. 1,00	hustru	kr. 10.000,00	kr. 40.000,00
	barn	kr. 0	kr. 158.000,00
B. kr. 1,50	hustru	kr. 15.000,00	kr. 60.000,00
	barn	kr. 0	kr. 240.000,00
C. 2,00	hustru	kr. 20.000,00	kr. 80.000,00
	barn	kr. 0	kr. 320.000,00

Tilleggsform 7, bare barn:

A. kr. 1,00	kr. 0	kr. 245.000,00
B. kr. 2,00	kr. 0	kr. 495.000,00

Ovenstående er ment som en kort generell orientering om ulykkesforsikringen. Plushensyn gjør at fullstendige vilkår ikke kan inntas her.

De som måtte ønske ny eller endret tilknytning og/eller nærmere opplysninger kan henvende seg til Th. Thomassen, Vegkontoret.

Th.

Idrettslaget

ET GODT TILTAK FOR Å FREMME SAMHOLD I VEGVESENET

I bedriftsidrettslagets årsmelding forteller formann Martin Aske om økende interesse for og økende oppslutning om idrettslagets arbeid. Laget teller 135 medlemmer og har for tiden en forholdsvis bra økonomi.

Sesongen 1974/75 har sportslig vist stadig større bredde i de aller fleste øvelser. Bordtennis og forsvarsskyting er nye aktiviteter som er viet stor interesse.

Det er stadig fotballen som fenger mest. I-laget gjorde en god innsats i sin divisjon, men et par uheldige kamper gjør at laget fortsetter enda et år i 2. divisjon. Serievinner ble DSD med Kyllingstad på andre plass. Vi hadde samme poeng som laget til Kyllingstad, men vi tapte på dårligere målforskjell.

II – laget spilte også mange gode kamper. Det oppnådde til slutt samme poengsum som de to lagene som rykket opp, men også dette laget måtte gi opp for bedre målforskjell.

I håndball ble herrelaget nr. 3 i sin pulje i 4. divisjon. Ifølge oppmannen er dette en divisjon som passer oss godt. Damelaget måtte til slutt trekke seg fra serien. Det har vært store problemer med å stille lag blant damene, forteller Olga Hiksdaal. Det ser ut som at damene ikke ser den helt store avkopling i sportslige aktiviteter. Nå slutter Olga, men vi håper at andre kan ta over som oppmann, slik at vi også kan stille lag i damehåndball.

NYERE AKTIVITETER.

De siste 4 årene har en drevet med orienteringsløp. Gruppen har ikke hatt sam-

me tilslutning i år som tidligere. Et krets-løp som o.general T.R.Larsen fikk i stand, fikk en meget god oppslutning.

Bordtennis er blitt veldig populært, både som trim i frokostpausen og som turneringsspill. Det er avholdt intern turnering, og en del spillere er med i krets-turneringer.

Ved juletider i fjor loddet en stemning for å få i stand miniatyrskyting. Det viste seg at mange kunne tenke seg til å delta i dette.

I samarbeid med Postverkets idrettslag ble det tatt kontakt med postsjefen som stilte et tilfluktsrom i kjelleren til rådighet som skytebane.

Begge idrettslag har deltatt i klargjøringen av banen, og i år bevilget vårt idrettslag penger til kjøp av to gevær.

Vi deltok også i forsvarsskytingen 75 med et lag. 48 lag var med og vi ble nr.17

IDRETTSLAGET FREMMER SAMHOLD.

Utover det rent sportslige står idrettslaget for en rekke arrangement som skaper trivsel og samhörighet blant de ansatte. I denne forbindelsen nevner vi juletrefest, jubileumsfest og andre hyggelige sammenkomster.

Det årlige skirennet ble denne gangen en skuffelse. Det var lagt opp til en fin week-end for familien til Breiborg. Dessverre meldte det seg så få interesserte at rennet måtte avlyses.

Formannen i laget, Martin Aske, peker på den store bredden som er i de fleste aktiviteter. Dette viser at det er stadig

En litt uvant presentasjon? — —
Vi venter på ferja i Horten.

flere både aktive og passive medlemmer som støtter opp i økende grad om det arbeidet som laget legger ned. Han retter også en spesiell takk til alle dem som påtar seg oppgavene med å trekke lasset. Det er ikke alltid så lett en oppgave så mange meninger som det er om alt — lyder den avgående formannens siste hjertesukk.

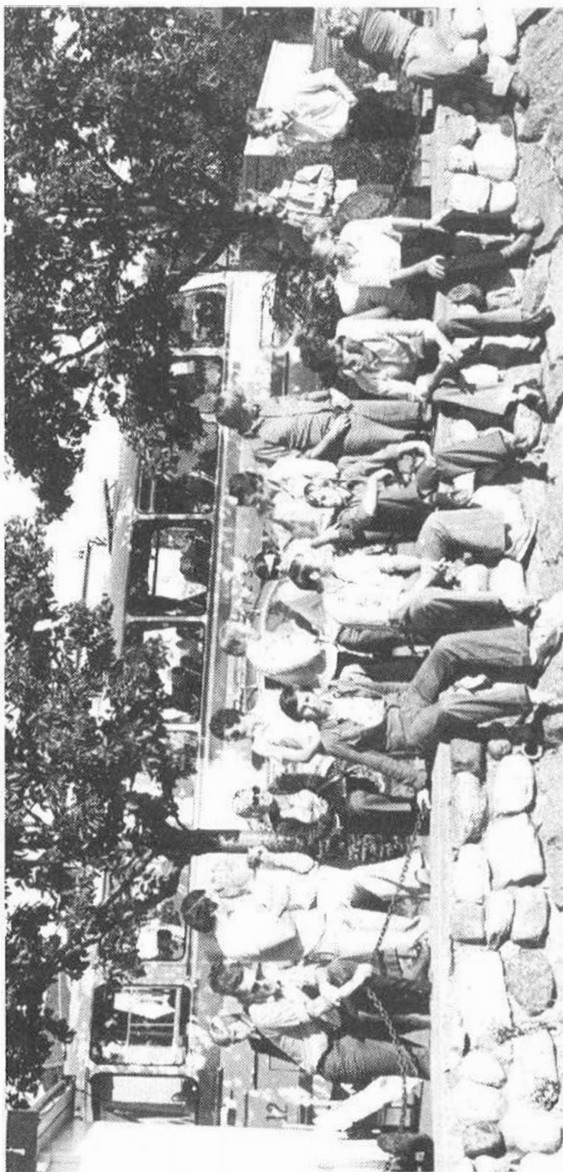
Ved årets valg fikk en følgende resultat:

<i>Formann</i>	<i>P. Kydland</i>
<i>Nestformann</i>	<i>M. Aske</i>
<i>Sekretær</i>	<i>Marit Olsen</i>
<i>Oppmann fotb.I</i>	<i>T. Jansen</i>
<i>Oppmann fotb.II</i>	<i>P. Eikemo</i>
<i>Oppmann håndball</i>	<i>O. Kvelland</i>
<i>Kasserer</i>	<i>K. Flateland</i>
<i>1.styremedlem</i>	<i>Kari Mehla</i>
<i>2.styremedlem</i>	<i>O. H. Danielsen</i>
<i>Materialforv.</i>	<i>J. E. Danielsen</i>
<i>Orienteringsgruppen</i>	<i>M. Goa</i>
<i>Bordtennis</i>	<i>P. Eikemo</i>
<i>» etter serien</i>	<i>H. Folgerø</i>
<i>Skyting</i>	<i>N. Egenes</i>

*Valgkomite: Sørheim, Frøland, Hilde
Johnsen.*

**SERIEKAMPER 2. DIVISJON
PULJE A, LAG I**

Vegvesenet I — Br., Søyland	3 — 0
Kyllingstad — Vegvesenet I	5 — 0
Vegvesenet I — Polaris	0 — 1
Kvernelands — Vegvesenet I	2 — 3
Fast — Vegvesenet I	1 — 5
DSD — Vegvesenet I	1 — 1
Vegvesenet I — Pettersen & Sleveland	1 — 5
Vegvesenet I — Kyllingstad	2 — 1
Polaris — Vegvesenet I	0 — 2
Vegvesenet I — Fast	3 — 0



Vegvesenet I – DSD	2 – 0
Vegvesenet I – Kvernelds	2 – 1
Br. Søyland – Vegvesenet I	2 – 1
Pettersen & Sleveland – Vegvesenet I	1 – 2

SLUTTRESULTAT

1. DSD
2. Kyllingstad
3. Vegvesenet I

CUPEN 1. rundé:

Vegvesenet I – Brannvakta	1 – 2
---------------------------	-------

VEGCUPEN 1975

Rogaland – Hordaland	Rogaland w.o.
Rogaland – Telemark	1 – 0
Rogaland – Vestfold	2 – 0
Rogaland – Troms	4 – 6 (2 – 2) etter str. sp.

Toppscorer: J. E. Danielsen med 22 mål.

SAMMENDRAG AV SERIEKAMPER 1975

Mattis-kam – Vegvesenet II	0 – 3
Trio – Vegvesenet II	7 – 1
Vegvesenet II – RIL	2 – 2
Vegvesenet II – Aducerverket II	2 – 1
Lærerlaget III – Vegvesenet II	2 – 0
Vegvesenet II – Br. Hetland	3 – 2
Norsea – Vegvesenet II	2 – 2
Vegvesenet II – Mattis-kam	1 – 1
Aducerverket II – Vegvesenet II	1 – 3
Vegvesenet II – Lærerlaget III	4 – 1
Vegvesenet II – Trio	2 – 1
Brdr. Hetland – Vegvesenet II	0 – 2
Vegvesenet II – Norsea	2 – 1
RIL – Vegvesenet II	3 – 1

Toppscorer: Sigurd Hamre med 8 mål

HÅNDBALL, HERRER

TABELLEN ETTER ENDT SERIE SER SLIK UT:

1. TB-Sport	23 p
2. Jærspær United	21 p
3. Vegvesenet	16 p
4. Ø-Sport II	15 p
5. Blockklubben 2	14 p
6. Lutcherath sport	11 p
7. R-Sport 2	7 p
8. Jernbanen	5 p

Alderspe

I bedriftsidrettslagets årsmelding forteller formann Martin Aske om økende interesse for og økende oppslutning om idrettslagets arbeid. Laget teller 135 medlemmer og har for tiden en forholdsvis bra økonomi.

Fra 1. januar 1974 er aldersgrensen for tjenestemenn i vegarbeidsdriften senket fra 68 til 65 år. Videre kan en fratre fra fylte 62 år hvis summen av tjenestemannens alder og tjenestetid i staten er 85 år.

Når en tjenestemann slutter etter nevnte forutsetning, vil han bare få utbetalt statspensjon. Statspensjonen er 66% av månedslønnen for den yrkesgruppe som tjenestemannen er plassert i. Det vil bli vanlig skattetrekk uten særfradrag.

Tjenestetid etter 1. januar 1974 i forskjellige yrkesgrupper vil bli tatt med i pensjonsberegningen. For eksempel vil det for en tjenestemann i tunneldriften bli beregnet lønnsklasse 21 for den utførte tjenestetid.

Fra fylte 67 år har vi rett til pensjon fra

66% i statspensjon

– samordningsfradrag

3/4 av grunnpensjon

Tilleggspensjon

Ny statspensjon

+ Folketrygd 100% av grunnpensjon

Tilleggspensjon

Kompensasjonstillegg

Samlet pensjon eller samordning

Dvs. pensjonister beholder 1/4 grunnpensjon

nsjon

Folketrygden. De nødvendige papirene for å søke om Folketrygd blir utlevert fra trydekontoret. Vegmesteren/opsynsmannen gir de nødvendige opplysninger for å søke om statspensjon.

Statspensjonen og pensjon fra Folketrygden blir samordnet av Statens Pensjonskasse. Samordningsregulene er innviklede og vanskelige å forstå. Det er forskjellige faktorer som kommer med ved utregningen. Blant disse er tjenestetid i staten og i andre arbeidsområde, om vedkommende eller hustruen har opparbeidet andre pensjonsrettigheter som skal samordnes m.v.

Jeg vil forsøke å gi et eksempel på en samordning som forutsetter at tjenestetiden i staten er 50 år, og at vedkommende ikke har andre pensjonsytelser enn Folketrygden som skal samordnes. En spesialarbeider er i lønnsklasse 13.4 i statens lønnsregulativ når det gjelder pensjonsberegningen. Pr. 1. mai 1975 var månedslønnen i lønnsklasse 13.4 – 4416,10 pr. måned.

<u>416,10x66</u>		
100		kr. 2976,00
<u>917x3</u>	kr. 687,00	
4		
	kr. 890,00	kr. 1577,00
		kr. 1399,00
	kr. 917,00	
	kr. 890,00	
	kr. 42,00	kr. 1849,00
		kr. 3248,00

kompensasjonstillegg:

Dvs. pensjonister beholder 1/4 grunnpensjon + kompensasjonstillegg:

Statspensjon	kr 2976,00
1/4 grunnpensjon	kr 230,00
Kompensasjonstillegg	kr 42,00
	kr 3248,00

En arbeidstaker som har fylt 67 år og slutter i tjenesten, skal ikke betale avgift til Folketrygden. Videre får vedkommende et særfradrag i ligningen. Nevnte særfradrag var fra 1974 – kr 8100,00. Dette medfører at netto utbetaling ikke blir vesentlig mindre enn netto utbetaling for lønnsklassen.

En tjenestemann i vegarbeidsdriften kan fortsette i tjeneste til fylte 68 år uten å søke om dette. Imidlertid vil en tjeneste med 30 års tjeneste ikke få noen pensjonsforbedring hvis han fortsetter i tjenesten etter fylte 67 år.

.KT



Trykkfeil om invalidepensjon:

På side 35 i nr. 3 mangler en del tegn i oppstillingen om hvordan pensjon pr. mnd. regens ut. Det riktige skal være:

66% månedslønn	1984,00
– grunnpensjon	458,00
– tillegstrygd	1066,00
+ uredusert folketrygd	917,00
+ uredusert tillegstrygd	1066,00
+ kompensasjonstillegg	42,00
Pensjon pr. mnd.	3019,00

Hordaland i startgropen med bedriftsavis



Den nyutnevnte redaktør Kjell Langedal, sammen med sin assistent, Anna Maria Måge.

Tradisjonelt skal jo vi Siddisser være meget reservert for Bergen og byens barn. Sannelig om vi vet hvorfor.

Det var i alle fall meget vanskelig å mønstre annet enn velvilje da vi forleden hadde to hyggelige representanter fra Hordaland vegkontor på besøk.

Da vi med stor forundring bragte dette på bane, forsikret Anna Maria Måge oss om at hun var fra Hardanger. Bjørn Langedal kunne også berolige oss med at han heller ikke var barnefødt bergenser. Så nå vet vi det – og kan sove rolig med våre fordommer i god behold.

Når sant skal sies så var vi en smule beæret over besøket. Disse to er tatt ut for å starte opp med bedriftsavis i vårt nabofylke. Vi kunne antakelig gi dem nyttige tips, ble det sagt – og hvem blir ikke medgjørlige når en strykes med busten!

Frk. Måge arbeider på den merkantile siden. Hun har blant annet drevet med maskinavdelingens regnskap. Hyttestyret er hun også med i. Begge

disse jobbene har medført en del reiser, slik at Anna Maria er godt kjent omkring i fylket. Hun er sekretær for samarbeidsutvalget, og det er etter vårt skjønn en god kombinasjon for en som skal stille med bedriftsavis.

Langedal er oppsynsmann i maskinavdelingen på utleiesiden. Nå er han tatt ut som redaktør og skal være verneleder i tillegg. Han kan sikkert fremme vernesaken godt med denne jobbkombinasjonen, men vi spør at han vil få det travelt. Vi håper at hordalendingene er flinkere skribenter enn rogalendingene, det må de være med en så opptatt redaktør. For så vidt er begge klar over dette, også at en stor del av arbeidet vil falle på Anna Maria.

Det begynner å bli en økende forståelse for og erkjennelse av behovet for intern informasjon. Våre arbeidsplasser er spredt og vi kan lære meget av hverandre og om hverandre. Vi håper at disse to får gode arbeidsforhold, og ønsker til lykke med oppstarten.

PENSJONISTFESTEN

Til den tradisjonelle pensjonistfesten som arrangeres av Samarbeidsutvalget var det invitert 19 pensjonister. Av disse møtte 11, de fleste med sine koner, på hotell Victoria den 4. desember.

Fra vegkontoret kom en del av de ansatte med vegsjefen og hans frue i spissen. Det var ellers representanter fra driftsledelsen og de forskjellige avdelinger i administrasjonen. Fylkesmannen med frue var også til stede.

Vi inviterer også vegmestrene og oppsynsmennene som har hatt de som nå går av i sin tjeneste.

Vegsjefen sa i sin hilsen at han så frem til å møtes i en festlig sammenkomst med de som slutter i tjenesten. Han satte stor pris på at så mange kunne komme og at nesten alle hadde sine koner med.

Vegsjefen håpte at vegvesenet for alle sto som en god arbeidsplass og staten som en god arbeidsgiver. Det står merker igjen etter det arbeid som er lagt ned til beste for samfunnet.

Det ble så delt ut gaver og diplomer, og i tilknytning til dette, en liten prat med hver enkelt. Vegsjefen lovet å komme tilbake til dem som ikke var til stede ved en senere anledning.

Driftsjef Njå sa i sin tale for damene at de hadde sin store del av æren når mannens innsats ble berømt.

Fylkesmannen sa at han var glad for å kunne være til stede ved denne anledningen. Han sluttet seg helhjertet til den hyllest som var gitt, især var han imponert over den lange tjenestetiden de aller fleste hadde.

Etter hvert har kommunikasjonsnett blitt stadig mer finmasket. Et tilbakeblikk viser tydelig den utviklingen som har funnet sted, en utvikling der vegarbeiderne også har hatt sin betydning den utviklingen som har funnet sted, en av det viktigste for et fylke.

Fylkesmannen sa seg glad for det gode samarbeid han alltid hadde hatt med vegetaten. Den var lydhør overfor primærkommunenenes ønsker, og den ga inntrykk av å være en smidig og godt ledet etat som han var glad for å kunne samarbeide med.

Vegmester Tafjord har arbeidet i vegvesenet i 49 år. Dette ble gjort til gjenstand for spesiell oppmerksomhet. Vegmester Rake hilste fra



Vegmester Ole Tafjord m/frue.

oppsynsmennene og overrakte blomster. Tafjord takket for de gode ord og for maten, veltalende som alltid.

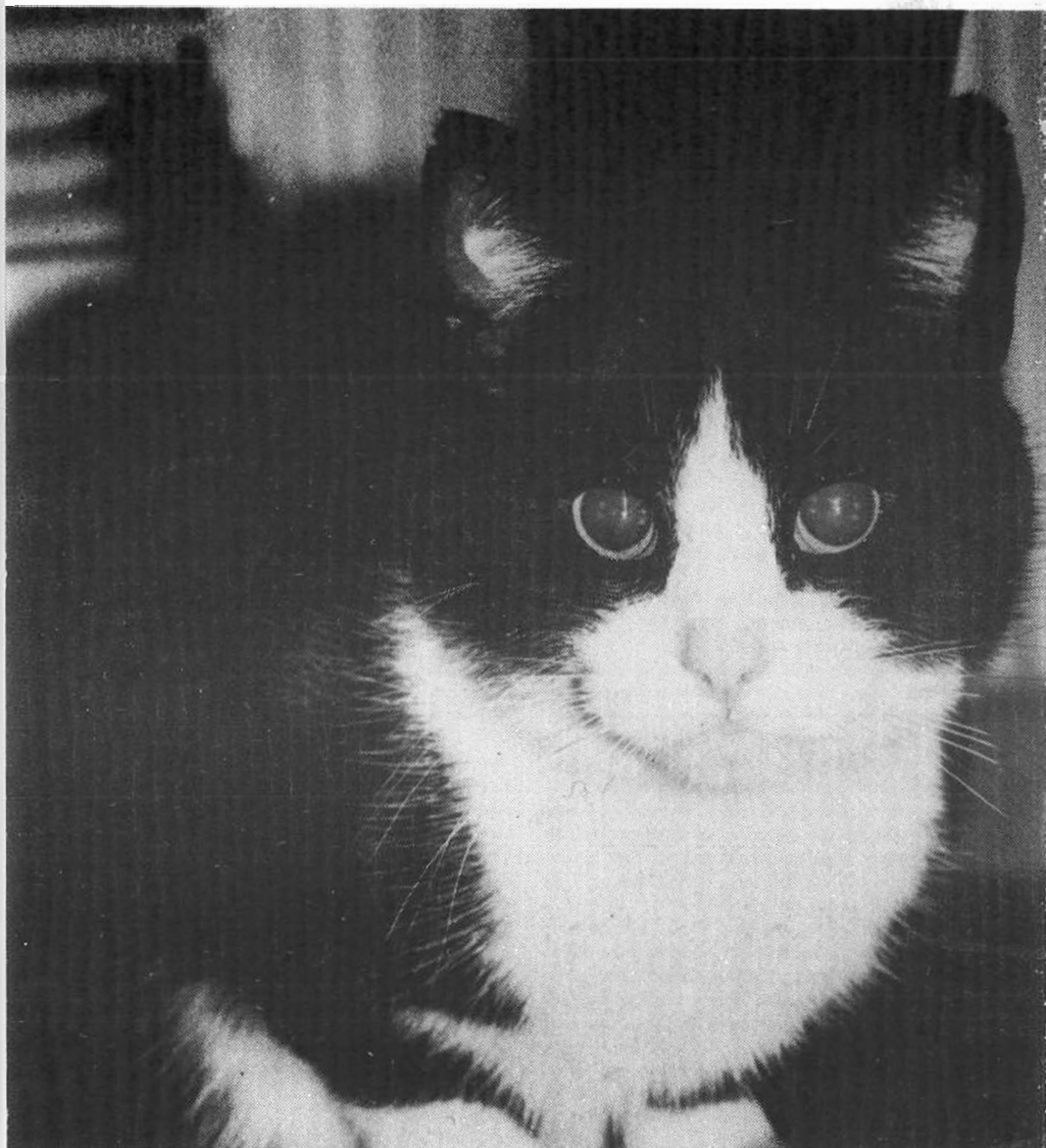
Så gikk kvelden utover i de små timer med kaffe og drøs om så mangt. Haugvaldstad sto for underholdningen, men vi har jo også andre talenter i vegvesenet, Rake var frempå med stubber og vers. Vi hadde fått Tor G. Salte til å synge viser for oss, og på hans repertoar er det meget som passer for en kveld som dette.

Da vegsjefen takket for festen og ønsket vel heim, var det bare godord å høre. Alle hadde hygget seg.

Vi bringer en liste i tilfeldig rekkefølge, over de som har gått av med pensjon. Listen viser navn, når de begynte i etaten første gang og tjenestetid i år.

Ole Tafjord	1926	49 år
Johannes O. Sørskår	1923	30 år
Helmer J. Stol	1930	39 år
Karl J. Seime	1937	38 år
Arne A. Leidland	1945	22 år
Torleif Kleiberg	1928	26 år
Anders Kaltveit	1941	34 år
Julius Hetland	1937	36 år
Tormod Egeland	1948	27 år
Lars Dalen	1930	38 år
Jonas Tveit	1939	31 år
Asbjørn Hetland	1947	30 år
Olav Horpestad	1934	30 år
Sigurd Drange	1936	39 år
Johannes Hegglund	1930	32 år
Tomas Gausvik	1952	15 år
Karl Dahl	1946	28 år
Klaus Odland	1947	27 år
Birger Tonhaugen	1935	40 år
Peder Bratlie	1963	8 år

NOEN HAR BLINK I ØYET – og dette blinker også om natten, slik at de blir sett. Skal vi være synlige i mørke, må vi bruke blink på tøyet.



BRUK REFLEKS!