

Ryggjavegen



Nr. 4-77

Innhold:

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
KVALITETSOPPFØLGING	s. 4
GLEDENS BUDSKAP	s. 6
MARIASØSTRENE'S FROMME BUDSKAP	s. 7
BEDRIFTSTUR MED UFO	s. 8
TILLITSMANNENS SPALTE	s. 9
PÅ JOBBEN	s. 11
VEGVESENET I ROGALAND	s. 12
VERNEPRAT	s. 18
10 REGLER TIL SUNDHETENS BEVARELSE	s. 19
TRONSHOL BRU	s. 20
INNFØRING I ARBEIDSMILJØLOV	s. 22
BEDRIFTSIDRETTSLAGET	s. 25
HANDIKAPPFORBUNDETS TRAFIKKONFERANSE	s. 26
MÅNEBILEN	s. 28
KRYSSORD	s. 30
LEDERKURS OG ORGANISASJONSUTVIKLING	s. 31
VEGMERKING MED PLAST	s. 33
PERSONALIA	s. 35

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9. — 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Berny Nilberg. Foto: Arne G. Vasbø. Layout: Einar T. Eide.

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

Bidragstere: Ch. Danielsen, R. Nielsen, R. Skartveit, M. Garborg, M. Wiik, A. Rake, O. Tafjord, B. Steine, V. Winther, M. Aske, I. M. Halsne, A. Nordbotten.

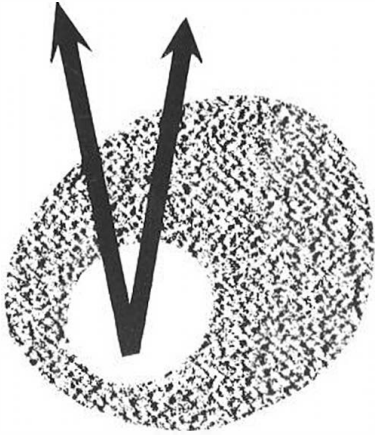
Redaksjonen avsluttet 15. desember 1977.

Opplag 1400

Sats og trykk: Allservice A/S.

FORSIDEBILDE:

Snøfreser i arbeid på fylkesveg 471 på Hetlandsheia i 1954.



3 minutt med veg- sjefen

Jeg vil benytte anledningen nå ved slutten av dette året å sende en hilsen til, og trekke fram enkelte spesielle grupper innen vår etat. Først de som sørger for at vårt sosiale liv fungerer. Vegvesenet ville vært en fattigere og enda mer upersonlig arbeidsplass hvis vi ikke hadde mennesker som engasjerte seg og gjorde en innsats på dette område. Det gjelder arrangement av turer og fester, samarbeidsutvalgets arbeid, organisering av hyttefordeling, innkjøp av gaver og blomster, for ikke å snakke om idrettslaget som endelig greide vegcupen! Alle vi andre mer passive på denne sektoren setter pris på den innsatsen dere gjør. Den er av stor verdi for den etatsånden som vi gjerne vil ha.

En annen gruppe medarbeidere som fortjener større oppmerksomhet enn de har fått hittil, er alle de som gjennom deltakelse i prosjektgrupper og andre utvalg, gjør en innsats utenom deres egentlige arbeidsfelt. Det er blitt mange av dere etterhvert og flere vil det bli. Jeg er glad og takknemlig for at dere viser så stor interesse for hele etatens ve og vel at dere er villige til å engasjere dere på denne måten. Jeg beundrer de gode resultater dere alt har oppnådd, og jeg

håper dere også kan få noe igjen for det arbeid dere gjør, om ikke så mye i rede penger, men i form av større kunnskap og forståelse for verdien av et godt samarbeid.

La meg til slutt nevne de av våre medarbeidere som etter et langt liv i vegvesenets tjeneste i løpet av dette året er gått over i pensjonistenes rekker. Vi som blir igjen og skal trekke lasset videre, føler anerkjennelse og takknemlighet for den innsatsen dere har gjort i vegvesenets og samfunnets tjeneste.

Det at vi har arbeidere, oppsynsmenn og vegmestre ute i driften med lang livserfaring og fast forankring i sine lokale miljøer, setter sitt gode preg på vår etat. Så lenge vi har denne faste tilknytning til de lokale miljøer og til de konkrete håndfaste arbeidsoppgaver ute i driften, så lenge vil vi fortsatt være en jordnær, praktisk og handlekraftig etat, og ikke en skrivebordsetat som bare produserer papir.

Og endelig til slutt — En riktig god jul til dere som er nevnt, og til alle dere andre i etaten, — ved vegkontoret, på biltilsynsstasjonene og ute i driften.

Chester Danielsen

Kvalitetsoppfølging

Distriktslaboratoriet i Rogaland arbeider med grunn- og materialundersøkelser, proporsjonering og dimensjonering og kvalitetsoppfølging.

I fylket drives det kvalitetsoppfølging på flere anlegg. Det gjelder arbeider i egen regi såvel som i entrepreiser.

Materialkvalitet (grus, stein, asfalt, betong) er det området hvor oppfølging særlig er drevet. I mindre utstrekning er det oppfølging også på komprimering og på jevnhet, tverrfall o.l. i overbyggingen.

Sistnevnte type oppfølging utføres innværende år på to riksveg-anlegg. Nivellement foretas i flere punkter pr. profil på de forskjellige lag i overbyggingen. For å foreta denne oppfølging må det være utarbeidet normalprofil for vegen og nøyaktig arbeidsstikning må være utført og opprettholdt.

Oppfølgingen gir et bilde av oppnådd jevnhet, tverrfall samt lagtykkelser. At lagene får den tykkelse som er bestemt, anser en som meget viktig. For tykke lag vil være en fordyrelse av anlegget samt dårlig ressursutnyttelse, for liten lagtykkelse vil medføre dårligere kvalitet enn forutsatt.

For å oppnå foreskrevet jevnhet, tverrfall og lagtykkelse på rimeligste måte bør vegen allerede i planeringsnivå (traubunn) gis den rette utforming og høyde. Det vil være billigere å bruke masser i trauet til oppretting enn å rette opp med dyrere masse i overbyggingen.

Et anlegg som ved kvalitetsoppfølging viser gode resultater er Motorvegen fra Hinna og sørover. Overbyggingen

(ekskl. dekke) utføres her i egen regi.

Det er oppnådd følgende resultater:

Forsterkningslag (krav til jevnhet \pm 30 mm).

Av 69 målinger ligger 84% innenfor kravene. Hele 99% har et avvik mindre eller lik 50 mm.

Bærelag (krav til jevnhet \pm 20 mm). Av 225 målinger ligger 74% innenfor kravene. For et avvik på mindre eller lik 35 mm. er resultatet 94%.

Strekningen der målingene er foretatt antas å være et vanskelig parti. Vegen går fra en høyrekurve over i en venstrekurve og tverrfallet skifter således fra ensidig tverrfall til høyre til ensidig tverrfall til venstre side.



Rimund Nielsen er sjef på laboratoriet.



Det er store materialmengder som skal kontrolleres.

En del av avikene større enn ± 20 mm. på bærelaget kommer av at »knekkene» mellom kjørebane (med ensidig tverrfall og skulder i ytterkurve (med motsatt tverrfall) enten er noe forskjøvet (fra senterlinje) eller er noe avrundet. På et mindre parti er ujevnheter oppstått ved kjøring på det penetrerte bærelaget før dette var tilstrekkelig stabilt.

Forsterkningslaget er oppbygd av pukk 20–150 mm. over filterlag av velgraderte materialer, bærelaget av penetrert pukk 32–64 mm.

Ovennevnte resultater er etter laboratoriets mening helt tilfredsstillende selv for et anlegg av denne type hvor meget strenge krav bør stilles.

Til arbeidet ble følgende maskiner benyttet

På filterlag: Vegskrape Nord-Verk, vals DV-60.

På forst.-lag: Dozer Cat. D-7, slepevals Zettelmeyer V.A.S./G.

På bærelag: Vegskrape Nord-Verk, vals DV-60 eller slepevals.

RN/SK

Gledens budskap

Når desember måneds vintermørke har satt inn-for alvor, med vekslende frost- og regnvær, venter tankene seg mot vinterens lyspunkt, JULEN.

Forretningsstanden har allede lenge vært i aktivitet for å tilkalle seg alles oppmerksomhet og minne oss om den forestående julehelg.

Ja, de pynter og lyser opp etter alle kunstens regler og reklamerer så slagkraftig de kan, at hos dem er det en finner julegaven som gleder våre kjære.

»Julen som gleder», har vi virkelig ofret den noen tanke.

Ved at Gud lot sin sønn fødes inn i verden oppfylte han sitt løfte til menneskeslekten og dette er den virkelige julegave:

»Frykt ikke! Jeg kommer til dere med bud om en stor glede, en glede for hele folket. I dag er det født dere en frelser i Davids by! han er Kristus, Herren».



»En glede for hele folket». En glede for hyrdene og for dem som hadde ventet på oppfyllelsen av Guds løfter. Ja, det kan bli en glede for deg, en glede for dine, en glede for meg, en glede for mine. /

Tar vi imot denne Herre i våre hjerter og hjem, får vi del i den SANNE glede som også varer utover JULEHELGEN.

NÅ — JULEN er kommet til hjemmet for å glede liten og stor, må HERREN oss alltid få hjelpe at gleden i hjemmet får bo.





Mariasøstrenes fromme budskap i mektig natur i Gloppedalsura lyder:

*Jeg løfter mine øyne opp til fjellene hvor skal min hjelp komme fra?
Min hjelp kommer fra Herren, himmelens og jordens skaper.*

Utallig så som sand og uten måte som havets dype vann er herrens nåde.

Bedriftstur med UFO 1

Når vi får napp og fornøyd haler fangsten ombord bare for å oppdage at fangsten er en fiskekrok, og i andre enden av det snøret vår kjære kollega på dekket under — da er vi på fisketur med UFO 1. At vår infiltrerte venn på dekket under allerede har fjernet fangsten i den tro at den var hans, ja det er en av dette livets tilskikkelser som i slike stunder tas med godt humør.

Det var Simonsen og Steine på verkstedet i Haugesund som planla turen og gjorde grovarbeidet. Det økonomiske grunnlaget var egenandel og velferdsmidler fra Samarbeidsutvalget. Alle i distriktet var invitert, dette omfattet også alle pensjonistene. Godt over halvparten av disse deltok, og det rapporteres at det var vel den gruppen som satte aller størst pris på tiltaket.

Et annet hyggelig trekk var at UFO-gruppen hadde bedt biltilsynet i Haugesund, og herfra kom det også deltakere.

Omlag 70 mann gikk ombord i M/S »Sirafjord» den 25. august, og la kursen for Espevær på Bømlo. Regnet til tross, det ble en fredelig tur over Slettå, og en renvasket natur bød på mange rike sanseintrykk. — Det ble pratet voldsomt.

Det ble et opphold i Espevær en times tid. Vi vet ikke om det var følelsen av å være skrekkelig langt hjemmefra, eller om lapskausen som ble servert minnet om kjøttgrytene heime. Resultater fra Espeværoppholdet kom i alle fall til konene i Haugesundsområdet dagen etter i form av kort med kjærlig hilsen.

Turen gikk videre til Føynå, en liten holme vest for Karmøy. Det bor omlag

140 mennesker på holmen, og den er på mange måter særpreget.

Så ble det fisket et par timer. Det var en bråte sei og mange løgne episoder, før nesen ble vendt hjemover.

Om det var kjekt, om det var løye?
Kan sjynna det! —

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 009 — RUNDSKRIV — Oversikt
over gjeldende rundskriv
fra Vegdirektoratet (lim-
heftet i A4-format) 3.
utgave.

Det er nå utsendt endel eksemplarer av ovennevnte oversikt som omfatter alle gjeldende rundskriv frem til 1. mai 1977. Siden forrige utgave er 44 rundskriv blitt ugyldige, og det er tilkommet 114 nye skriv. Som hittil vil det bli gitt kontinuerlig oversikter i Veggen og Vi over nye rundskriv.

»Vær oppmerksom på at et løst tillegg på 7 sider skal medfølge heftet!.

Håndboka kan fåes ved henvendelse til
Fru Crosby

.....
på vegkontoret.

tillits mannens spalte

Den nye arbeidsmiljøloven står i fokus overalt, og på alle arbeidsplasser. Slik er det også hos oss på vår arbeidsplass.

De av oss som var uttatt som kursledere, har gjennomgått et kurs på en ukes varighet i Lofthus – Hardanger. Vi fikk i grove trekk en kort innføring i den kurspakken som skal presenteres for deltakerne i de interne kurs på trinn tre.

Jeg vil med engang si at deltakerne ikke må stille med altfor store forventninger til presentasjonen av kurset, da innholdet krever en langt grundig-

ere opplæring, og da spesielt av kurslederne. Vi vil likevel, så langt evnene rekker forsøke å formidle noe av innholdet til dere som blir innkalt til disse kurs våren 78.

Når dette leses har vi allerede avviklet et kurs i Saudasjøen. Det er meget viktig at flest mulig får ta del i denne lærdom, så selv om det kommer ubleiligg når du blir innkalt, så si ikke nei. I denne forbindelse vil jeg nytte høvet å presentere noen av de kurstilbud som foreligger fra Norsk Arbeidsmandsforbund. Dette er rene tillitsmannskurs, som egner seg spesielt godt for nyvalgte tillitsmenn, men er også åpne for vordene sådanne. Det er i alles interesse at vi har et godt skolert tillitsmannskorps ute på våre arbeidsplasser.

Fra flere hold er jeg bedt om å overbringe en takk fra våre pensjonister til ledelsen ved vegkontoret og vårt forbund, for at de, om de er ute av aktiv tjeneste, får tilsendt Veggen og Vi, Ryggjavegen og Arbeidsmanden. Dette er ting som våre pensjonister setter stor pris på. Følelsen av fortsatt å være med, er av de lyspunkter som en setter pris på.

Forts. neste side

Tilslutt vil jeg takke alle for samarbeidet i året som gikk, og ønske alle et riktig godt nytt år!

M. W.



Her følger en fortegnelse over vårens kurstilbud fra vårt forbund:

FAGLIG GRUNNKURS

TRINN	STED	SØKNADSRIST
Trinn 1	Dovre fjell hotell	19/12 -77
Trinn 2	Pers. hotell, Gol	27/ 2 -78
Trinn 3	Sørmarka	5/ 7 -78

BRANSJEKURS VEGSEKTOREN (Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland)

Bransjekurs	Touring Motor-hotell Haugesund	4/ 9 -78
-------------	-----------------------------------	----------

1. premie Ansgar Trodahl, Bærheim. 2. premie Kjell Dalaker T.T.

Løsning på kryssord nr. 3/77

K	O	K	R	A	R	O	N	I	S	M	E
K	Ø	R	V	O	G	N	K	O	M	A	
Å	R	È	M	È	N	D	T	L	È		
A	Ø	V	È	T	S	R	È	A		A	
S	K	Y	T	R	A	D	I	O	N		
K	A	O	S	È	A						
A	D	R	I	F	T	S	J	È	F	N	È
M	A	T	S	T	A	S	J	O	N	È	R
B	O	R	È	T	È	N	N	I	S		
È	R	O	V	È	N	È	S	È	I		
L	A	T	È	R	K	R	È	T	S		

Beklager 2 feil i denne. Nil.

TIPS FOR FERIEEN?

Vegmuseet i Malmby utenfor Strengnes er det mest anonyme i landet, heter det fra Sverige. I fem år har Vegverkets historiske museum ført en kummerlig tilværelse. Nå skal det ordnes opp og restaureres. Det finnes omlag 800 gjenstander, fra lett håndverktøy til tunge maskiner. Veghistorie fra midten av forrige hundreåret og frem til vår tid.

Kanskje er det noe å merke seg for dem som tenker seg til Sverige neste år.

(Vegverk-aktuelt)

På jobben

Folk fra Vegdirektoratet besøkte nylig fylket, »for å snakke med folk og lære», som de selv uttrykte det. Det gjelder Arne Larsen og Kari Risvan som begge arbeider med personal- og organisasjon- og miljøspørsmål.

Fru Risvan, som arbeider på personalkontoret, er en av de få, om ikke den

alle første, som har tatt seg en uke ute blant de ansatte i driften for å se hvordan de har det.

Det var sannelig på tide! Dersom flere kommer på samme tanker er de hjertelig velkomne. Vi skal gjøre alt for at turen skal gi utbytte for strevet.



*Besøk på arbeidsplassen fra Vegdirektoratet.
Fra venstre ser vi Lars Hetland, Ole Espelid, Salve Hovsmo,
Arne Larsen, Bernt Skarås, Kari Risvan, Petter Mo Eik,
Gabriel Solbjørg og Martin Aske.*

Vegvesenet i Rogaland

Me held fram med Tafjord sin artikkel

Men attende til Oppsynsmannsordninga i Rogaland.

Vegsjef Olav Ødegård kom med ei nyordning for vegvedlikehaldet frå 1/1 1942. Rogaland vart delt opp i 6 vedlikehaldsområde. I fem av desse områda vart det tilsett eldre oppsynsmenn som for det meste hadde vore anleggsoppsynsmenn i dei same områda. Talet på oppsynsmenn vart soleis ikkje auka ved nyordninga. So vidt eg minnest var dei første oppsynsmennene for vedlikehaldet delt slik: Hans Gederø, Karmøy og Haugesundsområde, Lars Lillehammer, Sandeid hadde vegane til Sauda og Suldal, (Arne Andersen løyste av då Lars Lillehammer vart send i konsentrasjonsleir av tyskerane). Alfred Lillehammer hadde bopel på Hjelmealand ei stutt tid og vart avløyst av Epland. Andreas Jansen hadde Hetland, Høyland og fekk fleire kommunar på Jæren i tillegg. Amund Rolfsen var først ei tid i Eigersund, men kom seinare attende til Haugesund. Alfred Lillehammer overtok då i Eigersundområde. So hadde me Birkeland med bopel på Ålgård.

Frå 1/1 —42 vart det også tilsett ein oppsynsmann for bygdevegsanlegga i Rogaland. Denne vart løna av Fylket. Seinare vart det tilsett ein til på same vilkår. Denne ordninga stod ved lag til 1951. Det vart bygd mykje vegfondsvegar og sjøbygdevegar i desse åra, serleg under krigen. Dei som fekk arbeida ved slike anlegg vart mykje registrert som arbeidarar som arbeidde veg fram til eigne bruk og vart soleis ikkje registrert som arbeidslause. På den måten vart dei ikkje utskrivne til »Tyskerar-

beid». Det var optil 150 mann i arbeid ved slike anlegg so lenge krigen varde. Det vart mykje reising på dei to oppsynsmennene i fylket og dei måtte ta seg fram på mange vis. Sykkelen var best å lita på so lenge det var veg, elles var det båtruter, tog og bussar. Men det hende også at ein måtte gå på ski eller til fots over fjell for å spara inn ein dag på reiseruta. Det var 25 øre pr. km. for å gå eller sykla og månadsløna var den same so lenge krigen varde kr. 301, — og kr. 90,— pr. kvartal i regulerings tillegg. Ein må vel ha lov til å seia at det vart gjort mykje for pengane, den tida.

Det var vanskelege tilhøve også for dei oppsynsmennene som var sett til å stella med vegvedlikehaldet. Men det var også einaste løysninga, slik tilhøva var då. Det meste av hovedvegane og fylkesvegane, var grusvegar. Det var vanskeleg om bilar og drivstoff til desse for transport av grus. Vegvaktarane måtte grava, harpa og lessa grusen for hand. Det var to eller tre små steinknuserar i heile fylket og dei måtte også matast for hand.

Til høvling var det Odinhøvlane og planskrapene å lita på. Men dei skulle også sløpast av bil eller traktor. Det var 3 Drafenhøvlar i fylke. Den første var innkjøpt i 1926, men desse rakk ikkje langt. Vegane vart også so gruslitne at det vart lite å høvla på. Under slike tilhøve kunne ein ikkje rekna med å få til eit brukande vegvedlikehald, endå vegvaktarane gjorde sitt beste. Vegane vart nedslitne. Det fekk ein merka mange år etter at krigen var slutt. Løyvingane til vedlikehaldet, var

for små, så det var ikkje rom for ny-kostnad. Etter teletøysningane om våren var fleire av hovedvegane lite framkomelege.

Frå 1951 fekk me ei ny omskiping av oppsynsmannaordninga i Rogaland. Fylket vart oppdelt i fleire og mindre områder og oppsynsmannen hadde tilsyn både med vedlikehaldet og anleggsdrifta i sitt område, bygdevegsanlegga også. Ordninga med egne oppsynsmenn for bygdeveganlegga vart då slutt. Talet på oppsynsmenn for heile fylket vart ikkje auka nemnande. Det var kome til 4 nye i tida frå 1942 til 1951 og 2 hadde gått av, so det var 14

oppsynsmenn i alt i 1951.

Vegvesenet kjøpte inn varebilar til oppsynsmennene, so dei kunne koma rundt til arbeidsplassane og få sjå til med vedlikehaldet av riks- og fylkesvegane. Dette var eit stort framsteg. Det gjekk mindre tid til reising og det vart meir tid til effektivt arbeid.

Mange av dei første bilane var gamle og nedslitne og måtte ofte på verksted. Men det vart kjøpt nokre nye kvart år, so det kom seg etter kvart. Seinare fekk dei fleste oppsynsmenn kjøpa egne bilar og fekk betaling for køyring i tenesta. Dette synta seg å vera den beste og billegaste ordninga for båe partar.



Fra arbeidet med Ryfylkevegen langs Tysdalsvatnet.

Løyvingane til riks- og fylkesvegvedlikehaldet, var framleis små dei første av femtiåra. Det var vanskeleg og få endane til å møtast. Men ein kunne flytte over folk frå vedlikehaldet til anlegg og omvendt i dei høve det kneip som verst med pengane. Det var helst vedlikehaldet som hadde minst å rutta med. På den måten kunne ein halda på ein fast arbeidsflokk som var vande med vegarbeid.

Trafikken auka snøgt fram over i femtiåra. Bilane vart større og tyngre. Dette stilte nye og større krav til vegvedlikehaldet. Det fekk etter kvart meir karakter av anleggsdrifta med omleggingar og styrking av vegdekket. Det vart betre med maskinar både for anleggsdrifta og for vedlikehaldsarbeidet. Drifta vart meir lønsam og effektiv. Etter kvart som riksvegane vart utbetra, vart det lagt asfalt. Det hjelpte litt på vedlikehaldet for kvart år, så det vart meir pengar til anleggsmessige arbeid. Ser ein på fylket under eitt, må ein vel seia at vegane hadde kome seg mykje i tiårsbolken frå 1951 til 1961.

Me fekk ei ny omskiping av oppsynsmannsordninga i Rogaland i 1961, den sokalla funksjonsdelinga. Det var då meininga at all anleggsdrift skulle skiljast ut frå vedlikehaldsarbeidet og at det skulle vere eigne oppsynsmenn for anlegg og ein oppsynsmann for kvar av vedlikehaldsområda. Ein anleggsoppsynsmann kunne soleis ha anlegg i fleire vedlikehaldsområdar utan at det vart teke omsyn til grensene for desse. Ved større anlegg, vart det tilsett eigne oppsynsmenn, alt etter arbeidsmengdne.

Rogaland fylke vart frå no delt inn i 7 vedlikehaldsområder pluss område nr. 9, Ryfylkeøyane som ikkje var funksjonsdelt. Det var smått stell med vegstasjonar i desse områda. Mange hadde endå berre eit eller fleire skur til dette bruk. Mange av oppsynsmenn-

ene hadde endå kontor i bustadhusa sine og sjølv sagt utan kontorhjelpe og utan reknemaskinar eller skrivemaskiner. Kring 1950 åra vart det heilt slutt med å ta inn timane til folket og føra dei inn i oppsynsmannsprotokollane. Det var kome i stand ei ordning med rapportar. Skjemaveldet var teke til. Formennene førde rapport for heile laget sitt i dei høve det var akkord. Vegvaktarar og timeløna folk førde eigne rapportar. Rapportane vart samla inn to gonger kvar månad. Kasseraren frå vegkontoret køyrde rundt saman med oppsynsmannen og betalte løna til arbeidsfolket der dei var i arbeid. Seinare kom ordninga med utbetaling av lønningar i posten.

Område nr. 7 i Egersund, var vel det første som fekk bygd vegstasjon med tanke på å tena vedlikehaldet og anleggsdrifta. Denne vart bygd i 1952. Før den tid hadde dei «blekkhuset» med ca. 500 m² tomt. Det stod på søre sida av Hestvad bru. Det var elles eit skur til som stod på leigd grunn. Vegstasjonen på Slettebø har ei tomt på ca. 9000 m². Det var ei stor «tyskerbrakke» med grunnflate på ca. 1000 m².



Etter flaumskaden i november 1940 på Hjelmeland, Storå bru.



ARBEIDERE VED SULDALSPORTEN

Erik Helgesen, Olav Vinje, Alfred Lillehamar Sandeid, Nils Moe, Suldal, Lars Lillehamar (oppsynsmann), Tor Djuvik Suldal, Odd Tveit Suldal, Magne Åas Sand, Aslak Brautveit Suldal, Johan Andersen, Fyresdal, Rasmus Steine Suldal, Jakob Sakkestad Haugesund, Leif Mehus Suldal, Martin Bratland Suldal, Johas Sivertsen, Stavanger, Gunnar Kvame Nordfjord og Odd Bjerga Sand.

Bildet har vi fått fra Birger Steine, førdesfjorden.

som vart sett opp på tomten. I denne vart det rom for verkstad og lager i første høgda og kontorrom for vedlikehaldet anleggsdrifta, oljegrusdrifta og nokre opphaldsrom i andre høgda. Området fekk elles ein brøytestasjon i Sokndal i 1967.

Dirdal som skulle ha stasjon for område nr. 5, var dårleg stelt med husrom. Difor fekk dette område bygd ein liten vegstasjon i 1963. Her er rom til liten verkstad, kontor, lager og plass for maskinar og brøytemateriell.

Område nr. 6 skulle ha stasjon ein stad i Nærbø. Frå 1951 var det berre

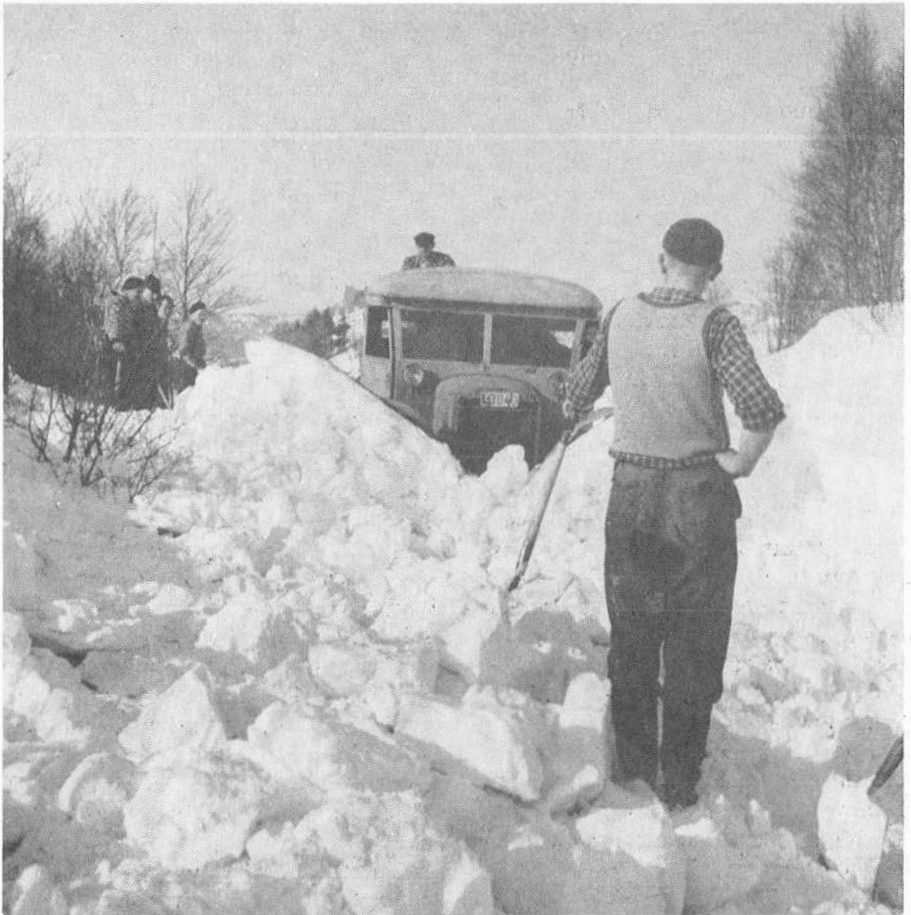
eit grustak på Søyland. Det vart flytta ned ei tyskerbrakke frå Ueland i Varhaug i 1952. Denne gav rom til klor-kalsium og i beste fall kunne ein få inn ein bil for å leggja på kjettingar om vinteren. I 1964 vart det kjøpt inn ei tomt på 5000 m². (no utvida til 8000 m²) på Søyland. Det vart bygd liten vegstasjon med verkstad på 226 m² kontor 79,5 m² og eit lagerbygg på 364 m².

Ganddalen var hovedstasjon for område nr. 4. Det var også eit gammalt grustak. Det var bygd eit lagerhus for klorkalsium og rom for eit kontor. På tomta

var det elles plass for strøandsilo og brøyteutstyr. Område nr 4 nytta også delvis tomta i Hillevåg der det var plass for strøsand og redskap. Værkstaden i Hillevåg utførte reparasjonar også for andre områdar i Fylket. I 1971 kunne vegsentralen flytta til Bærheim der dei disponerar ei tomt på 45 da. Verkstad og kontorbygg er på 1589 m², servicebygg på 429 m² og lagerbygg på 979 m². Område nr. 4 fekk også hovedstasjon på Bærheim og flytta dit i slutten av 1971.

Område nr. 3 hadde ei brakke på Mæle i Årdal som stasjon. Men i august 1973 fekk dette området ny stasjon ved riksveg nr. 13 på Tau. Det er bygd på 984 m² som inneheld verkstad, lager og kontor.

I Haugesund hadde vegvesenet kjøpt ei gamal bakeribygning i 1917. Denne låg ved krossen mellom Karmsundgata og Skjoldavegen. Her fekk område nr.1 vegstasjon. Det var verkstad i første høgda og kontor i andre høgda. Men det var lite om plass i verkstaden, so dei



Hetlandsheia (fylkesveg 471) 1954.

måtte ofte halde til ute med repara-sjonar av større redskap. Men i 1973 vart det bygd ny stor vegstasjon på Sakkestad ved Spannevegen. Tomten er på 12 da. og det er bygningar på tils. 1750 m2. Anlegg, vedlikehald og maskinavdelinga, har fått godt rom til verkstad, lager, velferdsrom og kontor.

Område nr. 2 hadde stasjon på Sand, der var det også berre brakker og skur. Men i 1975 fekk området ny stasjon. Det er bygningar på tils. 980 m2. med rom til verkstad, lager, garasje og kon-tor. Sand vart soleis det siste området av dei 7 som fekk ny stasjon. Det nye vegstasjonane var eit stort framsteg i oppsynsmannstenesta. Arbeidstilhøva vart mykje betre. Det vart rom for ein høveleg maskinpark og vilkår for å halda denne og anna utstyr i stand til ei kvar tid.

Dei første radioanlegga for vegsta-sjonane, vart montert i slutten av 1964, i område nr. 4 og 6. Områda fekk kvar sin »kanal» og det var berre få stader i områda at ein ikkje kunne få kontakt med vegstasjonane. Det var sjølvstg ein del barnesjukdomar med dei første anlegga. Seinare vart det prøvt med ei antenne på Moifjellet som skulle tena 3 vegstasjonar. Det hadde også visse ulemper. Men utstyret vart betre og alle områda fekk etter kvart radioanlegg. Dette vart til stor hjelp i oppsynsmanns-arbeidet, serleg vintrane under snøbrøy-ting og sandstrøing, men elles og. Før måtte oppsynsmennene vere mykje ute for å få kontakt med t.d. brøytebilane. No kunne ein meir styra det heile frå vegstasjonane. Det var sjølvstg »hol» i denne ordninga og sidan leigebilane ikkje kunne få radio av same slag i sine bilar. Det vart prøvt med ei viss meldeteneste over telefon, eller at dei kom i kontakt med bilar og maskiner som hadde radio. Dei seinare år har ein del av leigebilane fått mobiltelefon. Det har vore til stor nytte.

BREV FRA VEGEN OG VI TIL 1950 LESERE

Vegen og Vi vil på nyåret sende brev til 1950 av sine lesere, fordelt på de forskjellige yrkesgrupper innen Statens vegvesen. I brevet vil det ligge et spørreskjema som man ønsker at de utvalgte representantene skal svare på. Bakgrunnen for at Vegen og Vi på denne måten ber sine lesere ta pennen fatt, er ønsket om å få et bredere overblikk over hvordan bladet oppfattes innenfor de forskjellige yrkesgrupper.

Hvert svar vil være viktig for verdien av den vurdering som det innsamlede materialet må gjennom. Derfor håper redaksjonen at den enkelte setter seg ned med spørreskjemaet og en blyant når han har fått brevet fra Vegen og Vi i postkassen. Det undersøkelsen skal gi redaksjonen tips om er hvordan bladet betraktes, synspunkter på stofffordelingen (alt for mye stoff fra administrasjonen?), er bladets redaksjonelle linje tilfredsstillende, hvordan er lesevanene hos mottakerne etc.

Jo flere svar, jo bedre undersøkelse, og dermed bredere utgangspunkt for å kunne gjøre Vegen og Vi bedre, mener redaksjonen. Den som får tilsendt spørreskjemaet bør derfor yte sitt til dette!

Ulf Winther

RESSURSVENNLIG?

To ingeniører fra mineralteknisk avdeling ved høgskolen i Luleå eksperimenterer med slagg fra NJA-Dannemora som vegbyggingsmaterial. Riktignok har Falun brukt slagg i vegene de siste tusen årene, men det nye er å finne frem til et brukbart material til underlag for asfalt og dermed spare på grusforekomstene.

Vegverk-aktuelt.

Verneprat

Etter inspeksjoner og etter meldinger fra verneombud rundt i fylket viser det seg at ikke alle grus- og sandtak oppfyller kravene som Arbeidstilsynet har satt i rundskriv nr. 11. Vegdirektoratet har i melding nr. 440/71 tatt opp dette problemet, og sier blant annet:

»En finner det riktig å minne om at det under arbeider i grus- og sandtak må legges stor vekt på å redusere risikoen for uhell. En vil be om at vegkontorene forsikrer seg om at alle grus- og sandtak som benyttes av vegvesenet eller dets entreprenører innen fylket, er i samsvar med gjeldende forskrifter».

På bakgrunn av dette har VMU på møte den 7/12 1976 vedtatt at verneombudene i vedkommende område skal kontaktes, og at han skal godkjenne sand- og grustak før de forlates.

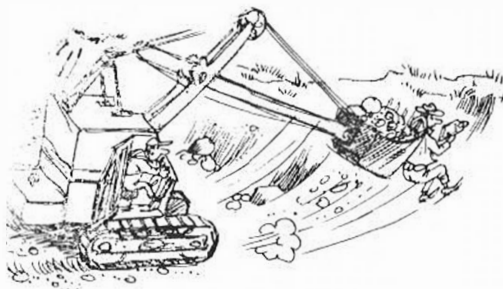
Arbeidstilsynets rundskriv sier blant annet:

Inngjerding.

Grus- og sandtak som ligger slik til at det oppstår fare for folk og fe, skal være inngjerdet langs toppen av stoffen i sikker avstand fra denne.

Rensking langs toppen av skuffen.

Terrenget langs toppen av skuffen skal i en bredde av minst 3 m., avpasset etter skråningens høyde og massenes art og stabilitet, alltid holdes rensket for trær, stubber, røtter, matjord og større steiner. Disse må skyves inn på det til grensende område og fjernes derfra. Hvis renskingen ikke kan foretas under vinterdrift, skal den utføres i så stor bredde før telen setter inn at videre rensk i løpet av vinteren er unødvendig.



Tiltak mot ras.

Arbeidet skal hele tiden være slik ordnet og tilrettelagt at det ikke kan inntreffe »farlige ras». Under uttaking av masser må ikke stoffen gjøres for bratt. Ved vurdering av dette må det tas hensyn til massenes art, stabilitet, lagdeling, teleløsning, fuktighet og uttørking etter sterk nedbør.

På arbeidsplasser med manuell drift og stor høyde må uttakingen ordnes slik at det arbeides i avsatter. Avsattshøyden og bredden bestemmes etter massenes art, lagdeling m.v. samt etter de stedlige arbeidsforhold. Lange inn-drifter i bunnen, hvorved det dannes stuffer med steile sider som ved f.eks. rystelser, regn, tining o.l. kan rase ned ukontrollert skal ikke forekomme.

Rensking av stoffen.

Renskearbeid må som regel utføres ovenfra, og de som utfører arbeidet skal bruke sikkerhetsbelte og tau, forsvarlig festet og strammet til nedslått pøl i fast grunn i terrenget innenfor toppen

10 Regler til sundhetens bevarelse

Disse meget nedstøvede regler kom dalende ned på redaksjonens skrivebord forleden. Vi vet ikke hvem som har skrevet dem eller når. Først smiler vi kanskje overbærende av disse fortidens regler, men ved nærmere ettertanke har de muligens fremdeles noe å si oss?

1. *Vær renslig. Put aldrig skidne fingre i munden. Spyt ikke ud-over! Vask og bad og bytt ofte tøj. Vær nøie med at maten er ren og ubedærvet.*

2. *Bruk bevægelse — avpasset efter øvrige livsvilkår og avpasset for alle kroppens dele — gymnastik, sport, spadseren massage osv. Bevægelse er liv — uvirksomhet er død.*

3. *Ta hvile. Saavel legemet som særlig sindet trænger en viss mængde ro og hvile. Dette kan ikke ustraffet forsømmes. Gjør ikke nat til dag!*

4. *Vær fornøiet. Selv om der kan synes grunn til misfornøielse saa motarbeid den. Den forgifter. Drag frem de lyse sider ved livet!*

5. *Frisk luft — har stor betydning. Luft ofte. Aapne vinduer om natten hvis omstendigheterne tillater det.*

Gaa meget ut!

6. *Frys ikke. Gaa særlig ikke tilsengs med kalde ben.*

7. *Plei huden. Bruk varme klær. Skift natdragt paa. Bad! Benyt kold avrivning om sommeren — før børstning med rengjort børste om vinteren.*

8. *Sol og Lys er meget gavnlige, men overdriv ikke. Arbeidsrum på solsiden, hvis mulig!*

9. *Tyg maten. Det har overmaate stor betydning at vænne sig til en riktig og grundig tygning. Sluk ikke maten, men ta matro!*

10. *Plei tænderne. Bruk fra barn av haardt, grovt brød (flatbrød, knækkebrød, kavringer). Puds tænderne mindst en gang daglig!*

av stoffen. Framstående rullesteiner, kvablag o.l. må tas ned før det foreligger mulighet for ras. Det må alltid kontrolleres at stoffen er sikker fra topp til fot. Overheng skal fjernes FØR uttakingen begynner — om nødvendig ved sprengning. Arbeid under overheng skal ikke forekomme. Renskearbeid av større omfang skal utføres under tilsyn av minst 2 mann.

Avbrutt eller uregelmessig drift.

Ved avbrutt drift må plassen ikke forlates før det er foretatt rensking for å forebygge ras. Ved gjenopptatt drift, eller hvor driftforegår til ubestemte tider, skal toppen av stoffen og stoffens stabilitet alltid kontrolleres og renskes før uttak settes i gang.

Tronshol bru

Kjære Vegsjefen.

Vi har et stort jule-ønske:

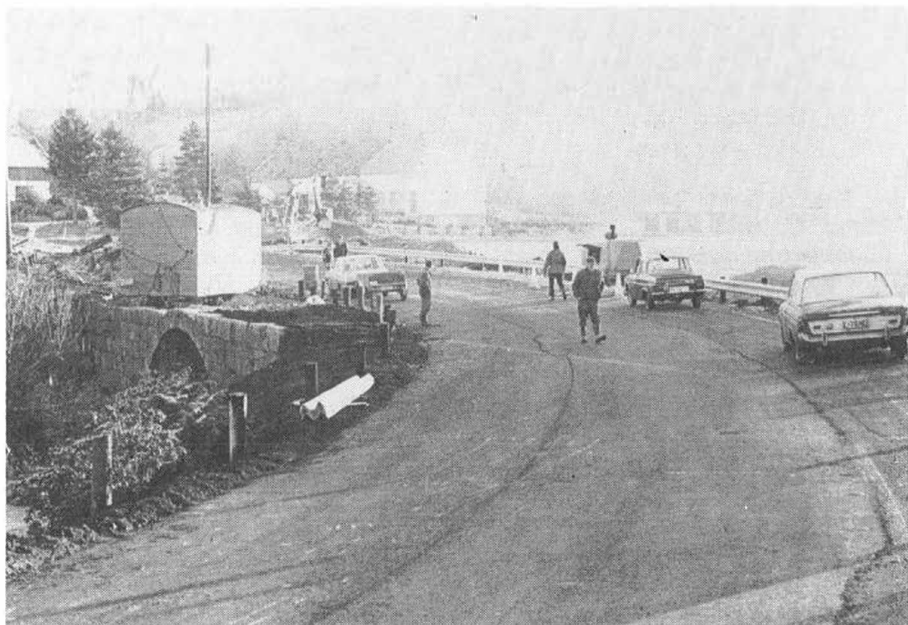
At broen ved Tronsholen blir ferdig
til Juleaften. Det skal bli

kjøbt og kjære den nye broen.

God jul

Hilsen Maj Brit 10 år
Sandnes

og Astrid 10 år
Sandnes



Og jentenes juleønske ble innfridd allerede 2. desember da arbeidsgjengen på brua fikk opp rekkverket etter en suprtreget sluttinnsats.

Anlegget har hostet omlag 900 000 kroner. For disse pengene har vi fått ny bru, 200 meter omlagt veg, diverse

murer og gang- og sykkelsti. Kulverten som ble støpt er 22 meter lang og har en åpning på 6 x 3,2 meter.

Så får vi håpe at pikene er fornøyd – og at julenissen er fornøyd med de gode hjelperne i vegvesenet!



Den gamle brua er bygget i 1882. Hvelvet er murt av 2-vegs klinker murstein lagt i sement. Steinen ble sjølsagt levert fra Sandnes. Resten av muren er bygget av grushoggen stein lagt i tørrmur. Brua er en av de få i fylket den murstein er nyttel.

Innføring i arbeidsmiljølov

Studielederne har slagplanen klar: Vi skal lære om lovens intensjoner, ikke pugge dens bokstav.

Opplæringen skal gi konkrete kunnskaper om mennesket og arbeidsmiljøet. Dette setter oss i stand til å forstå loven og leve etter den.

Dette er bare grunnopplæring. Innbankingen kommer gjennom praksis i tiden fremover. Til dette er vi avhengige av positiv innstilling og viten om lovens innhold.

HJERTESUKK: – Stoffmengden er så omfattende at alle ansatte burde få en arbeidsdag til gjennomlesing av stoffet før kurset holdes.

La oss derfor først presentere de heftene deltakerne på kursene skal arbeide seg gjennom:

1. Veiledning for studiearbeidet.
2. Lov om arbeidsvern og arbeidsmiljø
3. Ergonomi
4. Fysiske miljøfaktorer
5. Kjemiske miljøfaktorer
6. Ulykker
7. Psykososialt arbeidsmiljø
8. Arbeidsmiljøtiltak for spesielle grupper
9. Praktisk verne- og miljøarbeid.

Vi har hatt 7 instruktører på kurs i Lofthus i Hardanger for å lære og diskutere fremgangsmåten når opplæringen i den nye verne- og miljøloven skal starte opp. Skjønt starte opp, det har vi, det første kurset gikk av stabelen den første uken i desember som internatkurs i Saudasjøen.

De som var i Hardanger for å sette seg inn i stoffer var:

Sigve Næsheim	ERU
Olav Klyve	Biltilsynet
Atle Loen	Opplæring
Markus Wiik	Tillitsmann
Magne Slettebø	Vedl. holdet
Jostein Grødem	Maskinavdelingen
Marit Garborg	Grunnseksjonen

De satt bøynd over tykke kursmapper og la planer for det videre arbeidet da vi avla gruppen et besøk.

Opplegget i Lofthus var omfattende, fortalte de. Det var meget materiale som en skulle gjennom på kort tid. Det hadde vært problemer med å sette seg inn i det i løpet av den uken de var der. Hovedvekten var lagt på å gi veiledning om kursmaterialet, men det var også nyttige tips å hente om hvordan en skulle opptre som studieleder.

– Nå kan dere vel loven på fingrene.

– Vi gikk lite på loven. Det var snakk om verne- og miljøarbeid med utgangspunkt i den nye loven.

Hovedvekten var lagt på å gå gjennom de 9 studieheftene som gir bakgrunnstoff om de emnene som loven omfatter. Derved vil vi bli bedre i stand til å forstå hva loven dreier seg om og hva vi skal legge vekt på å arbeidet for å skape et arbeidsmiljø som er vernet for psykiske og fysiske belastninger. Hensikten med opplegget er og få bedre og mer kunnskap som kan føre til praktiske forbedringer, som igjen kan sikre den enkelte arbeidstaker et bedre arbeidsmiljø.

– Kommer dere til å legge opplæringen opp på samme måte?

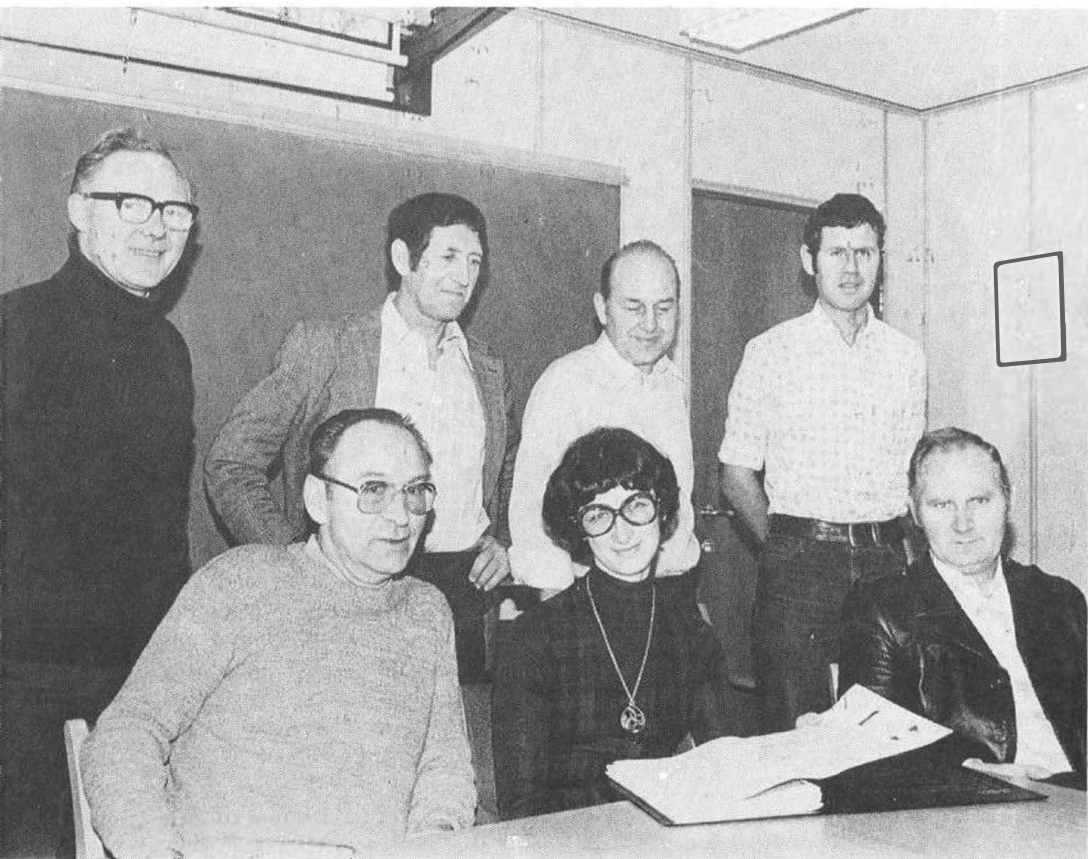
— Ja, vi mener at dette var en grei måte. Det er viktig å forstå lovens intensjoner. Det klarer vi best ved å gå gjennom studieheftene og bearbeide stoffet i gruppeoppgaver. Opplegget vårt blir å gi våre ansatte konkret viten om hva som påvirker miljøet og hvordan mennesket og miljøet virker sammen.

Vi tror ikke at det gir den samme nytten å sette seg ned og pugge lov-

teksten.

— Det var først snakk om studiegrupper.

— Det er riktig, men Rogaland foreslo ganske tidlig å sette folk på skolebenken en uke på et internatkurs. Vi mener at etaten på denne måten har en bedrestyring med at denne opplæringen virkelig blir gjennomført. Dette synet deler også de andre fylkene nå.



Kurslederne som skal bringe kunnskap om den nye loven ut blant de ansatte.

*Foran fra venstre: Markus Wiik, Marit Garborg, Magne Slettebø.
I rekke bak fra venstre: Olav Klyve, Sigve Næsheim
Atle Loen og Jostein Grødem.*

Vi må være klare over at dette stoffet er så omfangsrikt at det første kurset bare kan være en grunnopplæring. Stoffet må bankes inn i hver enkelt av oss gjennom praksis i tiden fremover. Det kursmaterialet som elevene får med seg vil senere være gode oppslagsverk.

— Før formet vi mennesket etter maskinen og måtte henge på det en mangde verneutstyr for at det skulle klare seg, sier Sigve Næsheim. Nå skal vi forme maskinen og miljøet etter menneskene og det er klart en prosess som vil måtte strekke seg fremover i tiden.

— Vi spør hvilke følelser som kurslederne har nå etter at de har fått oversikt over stoff og arbeidsmengde.

De svarer både positivt og negativt.

De er ikke redde for det arbeidet som ligger i å få kursene i gang. Det er lagt ned så pass mye grunnleggende arbeid i planleggingen av det at utviklingen skal gå greit. Det verste er i grunnen det arbeidet som skal gjøres likevel og som vil hope seg opp dersom de ikke får avlastning. Det er dessverre sånn at slike ting er lette å love, men noe vanskeligere å holde, selv med den største velvilje.

På spørsmål om hvilke forventninger de har til resultatet, svarer de at dersom bare deltakerne blir motivert til å møte det kommende arbeid med en positiv innstilling, er målet nådd.

Utbytte av kurset er også avhengig av at en setter seg inn i stoffet på forhånd. Det er derfor om å gjøre å få kursmaterialet ut så fort som mulig.

At elevene virkelig kjenner stoffet etter kurset er viktig for den videre praktiseringen av loven også. Det ville etter kursledernes syn være en tanke å gi deltakerne en lesedag på forhånd og forplikte dem til å bruke dagen til å sette seg inn i stoffet.

FJÆRENDE PIGGER KAN SPARE MILLIONER

Piggdekkenes slitasje på det svenske vegnettet er beregnet til å koste 200 millioner svenske kroner hvert år. Derfor virker det rimelig å satse betydelige ressurser på å utvikle et vegvennligere piggdekk. Dette uttaler VTI-instituttet i Linköping i en rapport.

VTI undersøker for tiden en spesiell konstruksjon av dekk med fjærende pigger og resultatene hittil har vært positive.

En måte å få ned ulykkestallet på glatte veger på er å senke hastigheten i vinterhalvåret. Om hastighetene på motorvegene ble senket fra 110 til 90 km./timen og 90 km. hastighetsgrensen ble satt ned til 70 km. ville antalle ulykker synke med 25%. I tillegg ville slitasjen på vegene bli 30% mindre og bensinforbruket gå ned med 5%. Derimot vil reisetidene øke med en tiendedel. (VV-aktuelt.)

Forts. fra side 32

Forandringer og forbedringer i ledelsen av en organisasjon oppnås dårlig eller overhode ikke gjennom tradisjonell kursvirksomhet enten kurset holdes internt eller eksternt. En avgjørende faktor for konstruktiv og virkningsfull fornyelse ligger i den tiltaksånd som enten preger den enkelte leder, eller aller helst gjennomsyrrer arten av det samarbeid organisasjonen baserer seg på. Med utgangspunkt i moderne atferdsvitenskap har det lyktes å utarbeide metode for utvikling av denne og andre fornyelseskapende evner både i den enkelte person og i organisasjonene.

Audun Nordbotten

Bedriftidrettslaget

Sesongen 1976/77 har som vanlig vært et aktivt år. Det har vært god oppslutning om de forskjellige aktiviteter, såvel sportslige som festlige – heter det i forordet til idrettslagets årsmelding. Formannen i laget, Per Kydland, sier videre:

– fotballen har i år hatt en av sine bedre sesonger. Etter diverse forsøk (8 år på rad) greidde vi endelig å vinne Veg-cupen.

I-laget gjorde ellers en bra innsats i 1. divisjon og endte på 5. plass i puljen. Fullt så bra gikk det ikke med II-laget, som med et nødrep unngikk degradering til 6. divisjon.

I håndballen gikk det også bra. Etter en god vårsesong ble det opprykk til 4. divisjon. Ellers deltok vi i

den årlige håndballturneringen på Gol, noe jeg håper blir en årviss foreteelse fra vår side.

Bordtenissen hadde en middels sesong i serien, mens den fremdeles har beholdt sin popularitet som lunch-trim.

Orienteringsgruppa har gjort det godt i årets sesong med flere gode plasseringer i diverse løp.

Miniatyrskytingen har en del bra resultater å skilte med. Vi har flere meget gode plasseringer i krets-konkurranser i løpet av året. Det ville imidlertid være å håpe at denne idretten får bedre oppslutning i tiden fremover.

Ellers vil jeg nevne at vi i vinter hadde innendørstrening med J. Rasmussen som trener, og det var tildels god oppslutning.

I løpet av året ble det avholdt 7 styremøter.

Til slutt vil jeg takke alle medlemmene for god oppslutning om de forskjellige aktiviteter, og jeg håper at dette vil fortsette videre fremover.

Førørig har ikke I-laget lagt fotballen på hylla i vinter. Laget slo til med 9–3 over Velde Maskin i Brøycupen 77. Videre skal laget delta i Vintercupen til Vidar.

Når gutta på denne måten ikke legger ballen på is, får vi håpe at isen ikke legger seg på ballen, slik at det blir fotballspill, ikke snømåking.

Årsaken til at II-laget har hatt svakere resultater dette året finner vi stort sett i at mannskapet skifter fra kamp til kamp. Laget har brukt 33 spillere og det er i overkant mener



Handikappforbundets trafikkonferanse

Det kan være flaut for enhver samfunnsplanlegger å delta på konferanser sammen med fysisk handikappede. Men Vestlandske Iretts av Norges Handikappforbund hadde lagt sin regionale trafikksikkerhetskonferanse til Bergen, slik at de fleste problemene som ble belyst, hadde sitt utspring i forhold i Hordaland. Så jeg ble ikke direkte konfrontert – heldigvis.

Men detaljrike lysbilderreiser med fly, tog, buss og ferjer minnet meg om hva vi alle vet fra før, nemlig at de funksjonshemmede har problemer:

- ved å ble jagd ut av bilen ved ombord og ilandkjøring på ferjer.
- med å komme ut av tett sammenstuede biler på ferjer
- med ferjeoppholdet
- med parkering
- med kort grønn mann på trafikkllys
- med trapper, trinn, ramper, kantstein, refuger, fortau og skilter osv.
- med å gå på do! – også på kaihus.

Nytt for meg var rampen og sikkerhetsseleene i en ordinær rutebuss til Fyllingsdalen. Bergen Sporveier vil få enda en slik buss for vanlig rutetrafikk.

O. H. Danielsen som er oppmann. Men det laget ikke har i fotballteknikk tar det igjen i innsatsvilje. Vi skal ikke glemme at laget opprinnelig var startet som et mosjonslag. Likevel har det vist seg at interessen er avhengig av at ikke resultatene blir altfor dårlige.

Miniatyrskytterne har fått første og andreplass på stevner, og det med en deltakelse på 152 skyttere. Laget opprettholder dermed en tradisjon i etaten. For noen år tilbake hadde vi også gode skyttere i vegvesenet, noe vi vet fra alle diplomene der navn som Motland, Eldholm, Simonsen og flere går igjen.

Medlemsfortegnelsen for 1977 viser 76 aktive og 101 passive medlemmer. Det er plass til mange fler!

På årsmøtet ble det valgt følgende tillitsmenn:

STYRE

Formann: Per Kydland
Nestformann: Marit Th. Olsen
Sekretær: Hilde E. B. Johnsen
Kasserer: Karl Flateland
Oppm. fortb.: Bjørn Alsaker
Oppm. andre: S. Espedal
1. styremedlem: H. Paulsen

OPPMENN

Fotball I: B. Alsaker
Fotball II: O. H. Danielsen
Håndball 77/78: Ø. Kommedal
Håndball 78/79: H. Bergelie
Bordtennis: H. Folgerø
Min. skyting: N. Egenes
O-løp: S. Espedal.

Parallelt med dette hadde Uføres Bil-sentral hatt en økning på 20 – 30% siden starten i 1977.

Nytt var også at helt nedsenkede fortau skaper problemer for blinde til å telle kvartaler for å strukturere det fysiske miljø. 2–4 cm. kantsteinhøyde ved fotgjengerkryssinger vil tilfreds-stille både blinde og rullestolbrukere.

Ellers håpet de uføre at de nye Gatenormene blir bindende og brukt av vegvesenet.

Jeg fikk takk i handa for fram møtet og hovedoppgaven fra NLH «Landskapsplanlegging for funksjonshemmede». Den ligger på tidsskriftshylla på TT.

I. M. H.



Funksjonshemmedes problemer med »stengte dører» er noe alle forstår.

REDAKTØR SPØR PLANSJEF THORS DAL OM VI TENKER PÅ DE FUNKSJONSHEMMEDE NÅR VI PLANLEGGER

Planleggerens dilemma er ofte å finne en fornuftig avveining av alle de hensyn som må og skal innebygges i planene. Det kan eksempelvis godt tenkes at hensyn til en gruppe gir negativt utslag i forhold til en annen gruppe eller trafikksikkerheten i sin alminnelighet.

Mennesker med handicap er jo heller ingen ensartet gruppe, hverken i forhold til trafikksikkerhet eller ellers. Dette illustreres av Halsnes eksempel hvor blinde har behov for kantsten for å markere det fysiske miljø, mens vi vet at personer i rullestol ikke er særlig glad hverken i dørstokker, trapper eller kantsten.

Når dette er sagt, tror jeg nok vi må si at folk med forskjellige handicap har kommet »sent til bordet» også i trafikkmessig sammenheng. Utviklingen går fort, og de dominerende krav kan skygge for hensynet til mindre og utsatte grupper. Mye er dog blitt bedre i de senere år.

Størst hensyn til personer med handicap tror jeg vi kan vise i planleggingen ved å praktisere f.eks. de nye gatenormaler på en fornuftig måte. Det kan allikevel i mange tilfeller være behov for ukonvensjonelle løsninger ut fra lokale forhold. Vi trenger alle stadige påminninger for å vise litt oppfinnsomhet i så måte. Det forekommer ikke så sjelden at detaljene ødelegger helhetsinntrykket.

Månebil

De kaller den så, de på laboratoriet, den nye kraftpluggen på 2200 kilo som i et år har tatt mangt et tungt tak for laboratoriefolkene. En del av utstyret for grunnundersøkelser mangler ennå, men det som er på har gjort god nytte for seg, sier overing. Nielsen.

– Traktoren har gått på opptak av prøver fra gammel veg i forbindelse med bæreevneregistrering. Vegen må helst være gammel fordi redskapen ikke er så glad i for mye stein. Slike dekker må vi grave opp for hånd.

– Hvorfor er den ikke komplett med alt nødvendig utstyr?

– Vi er blitt anbefalt å vente med utstyret for grunnundersøkelser til det er ferdig utprøvd. Det er klart at dette begrenser mulighetene, men godt redskap er halve jobben, så vi foretrekker å vente.

– Skal »månebil» arbeide på bestilling utenfra?

– Vi regner med å disponere den herfra hele tiden. Det er et stort behov for de tjenestene den kan gjøre i forbindelse med grunnundersøkelser for vegplanlegging. Rigger er bygget på understellet til en jordbrukstraktor og har gode terrengegenskaper.

– HADDE FOLK SETT HVA SLAGS SKITT DE KJØRER PÅ, SÅ HADDE DE FORSTÅTT HVORFOR DET ER 6 TONNS AKSELTRYKK.

Vi finner Noraas og Pettersen i ferd med å undersøke bærelaget og grunnforholdene under vegbanen på riksveg 501 ved Rekøland. De har nettopp tatt boret opp fra et 5 meter dypt hull, 4,5 meter av dette var blautmyr.

De er svært godt fornøyd med å få jobben sin mekanisert på denne måten. Redskapen er anvendelig og sterk. Den har en trykkraft på boret på 5,7 tonn og en opptrekkingskraft på 9,3 tonn. Boret kan skråbore 15 grader sideveis og 7 grader bakover under maskinen. Den er fin i terrenget, men skulle den kjøre seg fast så har de en vinsj som trekker 1,6 tonn å klare seg med. Alt redskap bærer den med seg.

– Er det bare gode sider?

– Vi er ikke særlig glade når vi skal flytte fra sted til sted. Doningen »raser» avsted med 16 kilometer i timen og da blir det ofte svarte natten før vi er fremme. Kalt er det også, vi kan ikke begripe at vi ikke kan få varmdresser på denne jobben. Vi er veldig utsatt siden det ikke er førerhus og vinters dag er ikke boringen heller noen fornøyelse nettopp.

– Blir det mye flytting?

– Det blir det jo siden vi skal betjene hele fylket, men det får vi ta med godt humør når vi har sagt oss villige til å ta jobben. Det kan jo være godt med noe forandring også.

REFLEKS LANGS VEGENE

I vinter kommer det svenske vegverket til å satse ennå mer på bedre optisk ledning av trafikken. Man har tidligere gjort forsøk med dette og resultatet har vist store nedganger i ulykkesfrekvensen.

Vegverk-aktuelt

Lederkurs og organisasjonsutvikling

Nedenstående artikkel har vi klippet fra: »VESTFOLDEREN» nr. 3/77

Vi tar den med her som en orientering til våre ansatte.

Den tradisjonelle opplæring er en strategi med meget liten virkning. En mer direkte pågang på forholdene i den enkelte bedrift (etat) må være et bedre alternativ. Organisasjonsutvikling fremstår med andre ord som en bedre måte å anvende tid og penger på enn meget av den eksklusive kursvirksomhet en bedriver for personer som er kommet i en overordnet stilling.

Fra lederkursene på Solstrand rapporteres at deltagerne opplevde positivt utbytte rent personlig, men med hensyn til anvendelse av det lærte, sies det mer beskjedent. Det var klart at det var betydelig mindre utbytte enn hva som kunne vært oppnådd. Årsaken er at Solstrand i og for seg ikke kan påta seg å forandre de framgangsmåter firmaet benytter.

Lederkompetanse omfatter spørsmål som: Problemløsning, avgjørelse, villighet, underordnedes villighet, akseptering av nye ideer, kjennskap til regler, tilpasning, tolkning av poli-



*Personal- og organisasjonsutvikling
krever engasjement blant alle ansatte.*

cies, samarbeid med medarbeidere og forholdet til publikum.

De undersøkelser som er foretatt viser at det er ubetydelig forandringer som finner sted etter at en leder har vært på kurs. De under- og overordnede merker som regel ikke noen omlegging av tidligere gjennomførte rutiner og arbeidsmetoder.

Alle undervisere trenger en utfordring som gjør at de stadig endrer sine opplegg til det bedre. Denne utfordring kan enten skje i form av nær kontakt med grunnforskning eller i nær kontakt med virkningene av den læremessige påvirkning de utøver.

Det er stor enighet blant atferdsvitere om at byråkratiske (og monokratiske) oppbygde organisasjoner er lite mottakelige for den enkeltes oppfinnsomme initiativ, den er snarere motstandsdyktig mot fornyelse og en hemsko for utviklingen av en profesjonelt orientert tiltaksmotivasjon.

Skal man gjøre noe som beveger lederne (og andre medlemmer) i en organisasjon til fornyelse som gir konkrete utslag, må innsatsen rettes mot forandring eller skoling av selve organisasjons struktur og måte og fungere på. Istedenfor at kursene inviterer deltakere til sitt miljø eller sin »setting», må han forandre sin rolle og la seg invitere inn i organisasjonen, der tingene virkelig skjer. Det organisatoriske utviklingsprogram tar utgangspunkt i en psykisk begrepsramme for forskjellige lederstiler.

FØRSTE FASE er å gi ett representativt utvalg av organisasjonens ledere en grunnleggende innføring i bruk av nye begreper. Disse ledere tjener senere som instruktører for øvrige ledere.

FASE TO, som går ut på å bearbeide samarbeidsmønsteret i de enkelte familiegrupper (den overordnede og hans nærmeste underordnede).

TREDJE FASE består i å bearbeide samarbeidsmønsteret mellom de ulike grupper i organisasjonen vertikalt og horisontalt. Disse 3 faser tar 2–3 år, avhengig av forholdene. Underveis oppklares gamle konflikter, kontakten og kommunikasjonen blir mer åpen og fri, problemløsning- og beslutningsprosessen finner mer konstruktive og ergjerrige former, personalpolitikken blir mer dynamisk osv. Hovedteknikken er konfrontasjon. De fleste organisasjoner innhar tilstrekkelige kunnskaper til å kurere sine sykdommer. Det skorter bare på folk til å bruke det de vet.

FJERDE FASE i programmet er å lage konkrete planer for utvikling av organisasjonens effektivitet. Hvorfor begynner man, som vanlig ikke rett herfra? – Fordi man først må etablere et annet og bedre slags samarbeidsmønster, en bedre organisasjonsmessig måte å fungere på for at nye planer virkelig skal få den slagkraft de trenger for å gi synlige og målbare utslag.

FEMTE FASE er den lengste i tid. Da kommer gjennomføringen av de planer man har lagt.

Endelig en SJETTE OG SISTE FASE en stabiliseringsperiode for den nye organisasjonen man har arbeidet seg fram til.

Tiltak for å øke organisasjonens fornyelseskompetanse kan være: Økt profesjonisme blant organisasjonens medlemmer, en løsere og mindre bundet struktur, desentralisering, friere kommunikasjon, prosjektorganisasjoner, rotering av oppdrag, større vekt på gruppearbeid, selvstyrte grupper, forskning på kontinuerlig omstrukturering/modifisering av lønnsystemene og forandringer i den administrative praksis.

I et ekte samarbeid er autoritet unødvendig.

Forts. side 24

Vegmerking med plast

For å finne ut av hvilken plasttype som egnet seg best for vegmerking her i distriktet la vedlikeholdet ut en del prøvestriper på Motorvegen. Vi spør oppsynsmann Espevold om han fant noe ut av forsøket.

– Vi fikk vite nok til å føle oss på trygg grunn når vi skulle velge blant alle de kvalitetene og prisene som tilbys på markedet.

Dette med plastoppmerking er et nytt felt for oss når det gjelder midtstripen. Vi ser vegmerking som et viktig trafikk-sikkerhetstiltak. Problemet hos oss er den lange barmarkstiden som sliter stripene ut før vintarmørket setter inn. Vi har etter hvert stor trafikk på noen av vegene våre. Det er et ønske fra vår side å beholde oppmerkingen inn-takt i mørketiden også, det er jo da vi trenger den mest.

– Så nå går dere inn for plast?

– Vi går i alle fall i gang med å vinne erfaring med dette materialet. Vi har lagt 100 000 meter plast på de mest trafikkerte vegene, men i tillegg har vi malt 1 million meter på tradisjonelt vis med maling og glassperler.

Det vi håper på er at vegmerking med plast for eksempel mellom Sandnes og Stavanger skal vare omlag 2 år.

Av forsøket på Motorvegen fant vi ut at levetiden hang sammen med prisen på produktet, god kvalitet koster. Det viste seg også at lang levetid ikke nødvendigvis er en fordel.

Dersom platen ligger for lenge blir den misfarget og taper noe av sine lys-egenskaper. En viss forvitring er derfor ønskelig fordi dette gir en fornyelse av fargen etter hvert.

– Hva valgte dere?

– Vi valgte midt på treet, som det heter. Vi mener å ha funnet en type som hensyn til både kostnad, slitestyrke og lysegenskaper.

Platen i år er omlag 3 ganger dyrere enn tilsvarende lengde malt stripe. Men her kommer trafikken inn. I mange tilfeller slites malingen ut etter så kort tid at det ville være ønskelig å male to ganger i året. Dersom platen ligger i to år, er oppmerkingen sammenhengende hele tiden. Dette må også tas med i betraktningen når vi snakker om kostnader.

– Det virker som plaststriper reflekterer lys dårligere?

– Det er mulig. Vi kjøper materialet ferdig fra fabrikanten med 15% glasskuler innblandet. Dette er et standard produkt som også brukes i utlandet. Når vi maler, drysser glasset ned på den våte malingen, og dette vil antakelig gi bedre lysreflekterende egenskaper.

– Er plast vanskelig materiale å arbeide med?

– Den medfører både fordeler og ulemper. Malingen bare tømmer vi oppi beholderen på maskinen og den rekker langt for hver fylling. Platen skal varmes opp først. Den legges ut 3 mm tykt og tanken går veldig fort tom.

Selve maleprosessen er stort sett den samme. Det er en fordel at platen blir stiv på et lite øyeblikk. Derved sparer vi meget på arbeidsvarsling og avsperring av området. Selve merkingen tar kort tid slik at folket slipper å oppholde seg lenge på den trafikkerte vegbanen, og det setter de pris på. Vi er spart for den tilskitningen som skjer



når biler kjører over den malte linjen, men til gjengjeld er platen vanskeligere å reparere.

– Hva har dere tenkt å gjøre videre fremover?

– Nå vil vi først og fremst følge nøye med det vi har lagt for å vinne erfaring. Veglaboratoriet er også i gang med

undersøkelser av dette materialet og de går nøye til verks. De måler slitasje, tilskitning, lysrefleksjon og en rekke andre forhold som har betydning for valg av type. På denne bakgrunn er det vel riktig å se tiden litt an for senere å stå klar til å utnytte maksimalt av fordelene platen gir.

Personalia

VELKOMMEN I VEGVESENET

Vi har freista få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet i Rogaland sidan sist avisa kom ut, for å ynskje dei velkommen til oss. Er det nokon som manglar, seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer.

KONTORET

Oddbjørn Johnsen, eng.ing.

Motorvegen begynt 1.11.77

Sissel Nordland,
kontorhj. Repro. begynt 7.11.77

Ingunn Strand,
kontorhj. Rs begynt 1.11.77

Alfred Røyland	42 år
Konrad Slettebø	26 år
Dagfinn Stava	23 år
Bjarne Steinskog	48 år
Rolf Torvestad	34 år
Oskar Tysdal	38 år
Sverre Underbakke	47 år
Olav Vetrhus	32 år
Sigurd Walde	17 år
Ole Wold	31 år
Johannes Krogh Wågen	21 1/2 år
Paul Østebø	30 år
Peder Severin Aarak	21 år

Enno ein gong —

TAKK FOR INNSATSEN!

TAKK FOR INNSATSEN

Her er namna på dei pensjonistane med heldt fest for den 8. desember 1977. Diverre hadde ikkje alle høve til å vera med på festen, men vi vil halde ei tilstelling for dei i det område dei høyrer heime.

	Tenestetid
Sigurd Dagsland	29 år
Torleif Johan Ellefsen	32 år
Sigfred Fjellheim	15 år
Torvalf Fosse	21 år
Aksel Bernhardt Gilje	39 år
Ola Hansen	24 1/2 år
Emil Lindanger	28 år
Johannes Lindanger	30 år
Hallvard Livastøl	36 år
Ole Lobekk	40 år
Nils Odland	28 1/2 år
Afred Rake	45 år
Anderŕ Reina	31 år

Runde tall

Gratulerer med dagen!

65 ÅR

Arne Rød	9.3.13
Gunvald Tjøstheim	10.1.13
Wilhelm Østebød	22.3.13

60 ÅR

Jens Motland	10.12.17
Sigvald Skjold	6. 1.18
Olene K. Wåge	13. 1.18
Herman Hovland	7. 2.18
Arne Ildstad	21. 3.18
Else Omdal	3. 3.18

50 ÅR

Georg Viken	12.3.28
Petter Rodvelt	23.3.28



Ryggjavegen
ønsker sine lesere
en gledelig Jul
og et godt Nytt År