



Ryggjavegen



Nr. 1-80

Innhold:

Bidragene står for innsenderens egen regning og gir nødvendigvis ikke uttrykk for Vegvesenets holdning.

3. MINUTT MED VEGSJEFEN.....	s. 3
TILLITSMANNENS SPALTE.....	s. 4
PLANSJEF THORSDAL FORLATER ROGALAND.....	s. 5
ROGALANDS FØRSTE KOLLEKTIVFELT TATT I BRUK.....	s. 7
ANLEGGSDRIFTEN I 1980.....	s. 9
KONGENS FORTJENSTEMEDALJE TIL PER HOLE.....	s. 15
INFO-TJENESTEN.....	s. 16
VEGVESENETS PENSJONISTFEST 1979.....	s. 16
PERSONALIA.....	s. 18
GUDS KJÆRLIGHET.....	s. 19
MENNESKE EG MØTTE.....	s. 20
VELFERD.....	s. 21
HANS GEDERØ.....	s. 22
PÅ BESØK HOS MASKINOPPSYNSMANNEN DAGFINN DAHLE.....	s. 23
KRYSSORD.....	s. 24
LØSNING PÅ KRYSSORD.....	s. 25
EN GJØKUNGE I VEGBUDSJETTENE?.....	s. 26
VEDLIKEHOLDSDRIFTEN I 1980.....	s. 31
KARTLEGGING AV ARBEIDSMILJØET I VEGVESENET.....	s. 35
PETTER PETERSEN TIL MINNE.....	s. 36
FELLES KONTORTJENESTER (Kontorteknisk seksjon).....	s. 37
LOKAL VEGHISTORIE.....	s. 38
PERMISJONER.....	s. 39
FILMER TIL UTLÅN.....	s. 40
TUNNELDRIFT I FRAMTIDSPERSPEKTIV.....	s. 41
HVEM ER LAVTLØNNET?.....	s. 42
RASTEPLASSER.....	s. 44
NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET.....	s. 45
LOKAL OPPLÆRING I 1980.....	s. 45
FARTSGRENSE PÅ RV. 14 OG RV. 511.....	s. 46
PÅ KARMØY SKAL ENDRES.....	s. 46
NÆS BRO.....	s. 48

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for vegvesenet i Rogaland.

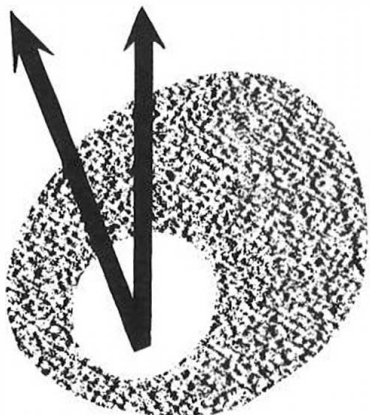
Redaksjonens adresse Haakon VII's gt. 9, 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen Karsten Torkildsen. Lay-out Allservice A/S.

Redaksjonsråd: M. Wiik, Bærh. vegsentr., S. G. Thorsdal, Vegkontr., S. M. Olsen, Vegkontr., N. Egenes, Vegkontr., A. Follaug, Vegkontr., M. Rullestad, Skjoldastr., K. Heigre, Bærh., Chr. Fr. Hansteen, Vegkontr.

Bidragstere: Ch. Danielsen, L. Bøhmer, T. Rein-Larsen, E. Sand, J. Lund, S. Tvedt, K. Torkildsen, H. Folgerø, O. Ø. Hamre, A. H. Dale, O. Tafjord, B. Lien, M. Crosby, H. Berglie, M. Garborg, A. Gustavsen.

Foto: Ansvarlig, A. Follaug, T. Rein-Larsen, E. Sira.

Legging av rør på Rv. 44 ved Hauge i Dalane Foto: A. Follaug



3 minutt med veg- sjefen

I dette første nr. av «Ryggjavegen» ved inngangen til 80-årene kan det være fristende å filosofere litt over hva det kommende tiår vil bety for vegvesenet. Enten vi ønsker det eller ikke, vil 80-årene helt sikkert bli forskjellig fra 70-årene. Vi vil stå overfor helt nye oppgaver å løse og vi vil måtte arbeide under helt andre betingelser enn tidligere.

Anleggsdriften vil antagelig bli mer spredt med økende vekt på utbedring av eksisterende vegger og på trafiksikkeringstiltak og de større anleggene vil bli konsentrert om våre byområder. Vedlikeholdsdriften og driften av vegnettet, innkl. biltilsynets oppgaver, vil få stadig økende betydning.

Hele vår virksomhet vil måtte tilpasses en strammere økonomi og en vanskeligere energisituasjon.

Nye oppgaver og nye rammebetingelser setter krav om en fleksibel organisasjon. Og kanskje blir dette den største oppgaven for oss i 80-årene: Å forme en organisasjon som kan oppfylle samfunnets krav om fleksibilitet og rasjonell produksjon samtidig som den imøtekommer de ansattes krav på trygghet og utvikling.

Dette er ikke en oppgave bare for ledelsen, men noe som vi alle må engasjere oss i.

Chester Danielsen

Tillits mannens spalte

Godt Nyttår til alle, og takk for det gamle året som gikk.

Etter de orienteringsmøter som anlegg og vedlikeholdsavdelingene har avholdt før årskifte, må en gå ut fra at de aller fleste vet så noenlunde hva hver enkelt skal stille med i det nye året, og hvor dette skal foregå. Det har vært en målsetting både for ledelsen og tillitsmennene å legge forholdene til rette for at alle i størst mulig grad kan få bo hjemme, og å unngå brakkeleirer hvis det var mulig.

I skrivende stund er det kun tre mann i fylket som ligger vekke fra hjemmet, og det må være et anstendig resultat.

Den forestående nedtrapping på Suldalsanlegget, og det at folkene har krav på et fortsatt tilbud om arbeid i etaten, har voldt både ledelsen og til-

litsmennene en del hodebry. Å finne en vei ut av uføret som kan aksepteres av alle parter er ikke lett, men det foreligger nå en plan som i grove trekk tar sikte på å overføre overtallige mannskaper fra indre del av fylket utover mot Haugesund. Denne planen er i møte lagt frem i grove trekk for de berørte parter, og tar i første rekke sikte på å unngå innkvartering i brakkeleir.

Dette alternativet vil i så fall bety at en stor del av mannskapene vil få 3—4 mil å kjøre for å komme frem til arbeidsstedet, i tillegg til at det forlenger arbeidsdagen med et par timers reisetid.

Planen vil også medføre at gamle godt innarbeidede lag vil bli splittet opp og fordelt i andre lag, så rent psykisk er dette en meget uheldig form, som antakelig vil være det største ankepunktet mot hele planen.

Alternativet er brakkeleir, med de ulemper dette medfører både kostnads og miljømessig, skal vi veie ulempene opp mot hverandre, tror jeg likevel at brakkeleir blir foretrukket som den beste løsningen på problemet.

Saken skal drøftes i forhandlingsmøte mellom partene, og hva resultatet blir, gjenstår å se. Vi håper å komme frem til den beste løsningen for alle parter.

M. Wiik.

Plansjef Thorsdal forlater Rogaland

Plansjef S.G. Thorsdal forlater Rogaland den 15. mars 1980 for å overta stillingen som vegsjef i Telemark fylke. I et intervju med Thorsdal ble han stillet følgende spørsmål:

1. Arbeidsoppgaver av særlig interesse i din tid som plansjef.
2. Dine inntrykk fra Rogaland.
3. Kan du ta erfaringene fra Rogaland med i din nye stilling som vegsjef i Telemark.

Det har vært en interessant og aktiv periode på mange måter. Selv om jeg i min tid i Vegdirektoratet deltok i praktiske oppgaver rundt om i landet, var det noe annet å komme hit og få problemene direkte inn på livet. Fylket har jo hatt en sterk vekst i oljealderen og ringvirkningene har nokså raskt blitt registrert på Vegkontoret, og ikke minst på planavdelingen.

Av de større oppgavene kan nevnes følgende av en utbygging i de østre deler og Nord-Jæren, store vegplaner i Sola, utredninger i Ryfylke, E 76 i Haugesund og Rv. 44 i Egersundregionen for å nevne noen.

Personlig lærte jeg mye gjennom det lokale planarbeidet der vi i samarbeid med politikerne, utbyggingsavdelingen, politiet og biltilsynet søkte å prioritere de lokale oppgavene. Kanskje tilsynelatende små problemer, men ofte med store menneskelige og følelsesmessige sider.

Etableringen av fylkessamferdselsstyret og samværet med politikerne har gitt nye og interessante perspektiver på svært mange av oppgavene.



Rogaland er et fint fylke med svært varierte oppgaver og problemer. Kontaktflaten har vært stor både utenfor og innenfor etaten. Politikerne synes jeg er preget av optimisme og vilje til handling. Vegetaten har en sterk stilling og mye god vilje å gå på.

Det har vært et fint samarbeid i fylket både når det gjelder utbyggingsavdelingen og landbruksmyndighetene for å nevne de mest sentrale. En institusjon som Rogalandsforskning har vært et interessant bekjennskap som jeg tror betyr mye også i årene framover.

Innen etaten er det et fint miljø. Tonen kan virke overraskende direkte og åpen i første omgang, men som

jeg etter hvert har satt stor pris på. Det er vilje og evner til stadig å forbedre arbeidsmetoder og produkter.

Jeg har følt meg velkommen og på bølgelengde med svært mange. Kanskje først og fremst på egen avdeling og Vegkontoret der jeg har vært mest, men også med mange ute i distriktene. Samarbeidet med de andre avdelingene har vært særlig interessant og verdifullt. I det hele tatt føler jeg behov for å takke svært mange for fine år her.

Det er vel naturlig å ha en særlig interesse for egen avdeling, så her synes jeg det er grunn til å gi honnør til de ansatte på planavdelingen som tildels har hatt en svært urolig tid i senere

år. Hele fem steder var avdelingen fordelt på en tid. At viljen til samarbeid og innsats også da var stor synes jeg lover godt også for årene fremover.

Jeg vil utvilsomt ha mye å ta med meg. Terrengmessig vil det finnes mange likhetspunkter. Tettstedskonsentrasjoner med tilhørende trafikkproblemer fins også i Grenlandsregionen.

Kanskje like viktig som praktiske erfaringer fra vegplanlegging langs fjord og i hei er de som er høstet gjennom et nært samarbeid i et åpent, tillitsfullt og svært inspirerende miljø.

Forts. fra side 14

Krabbatveit—Odland Tysvær kommune

Vi regner med at anlegget vil bli ferdigstilt i 1980. Det vil pågå ekstraordinære sysselsettingsarbeider på anlegget i vinter.

Stegabergsvegen Tysvær kommune

Dette er et mindre anlegg som vi håper å kunne komme igang med i løpet av året.

Utbedringsanlegg

Disse prosjektene blir i vesentlig grad administrert av vedlikeholdet og omtales derfor ikke nærmere her.

Ombygging av svake bruer

Det gjenstår fortsatt noen få prosjekter under denne posten. Anleggsdriften har ansvaret for bygging av følgende prosjekter:

Helleland jernbanelovergangsbru
Egersund kommune

Odland jernbanelovergangsbru
Hå kommune

Litle Haga bru Suldal kommune

Planene er foreløpig ikke avklart for noen av prosjektene, men vi antar at dette blir ordnet i tide slik at prosjektene kan komme til utførelse i år.

Trafikksikkerhetstiltak

Av prosjekter som kan bli aktuelle i 1980 nevnes:

Jernbaneundergang for gående og syklist i Moi sentrum, Lund kommune.

Hovlandsvegen, g/s-veg,
Egersund kommune
Varhaug sentrum—Kirken, g/s-veg.
Hå kommune

Stasjonsvegen, Risfjell—Klepp st.
g/s-veg, Klepp kommune
Tastatorget—Randaberg gr. g/s-veg
Stavanger kommune

Fiskå—Geitaskjær, g/s-veg
Strand kommune
Høllandsfossen—Brekkeplatact,
g/s-veg, Sauda kommune

Kverneland—Engesvoll, g/s-veg
+ vegomlegging, Klepp kommune
Rv. 14—Goakrysset, g/s-veg,
Randaberg kommune

Rogalands første kollektivfelt tatt i bruk

Lørdag 8. desember 1979 ble de første kollektivfeltene tatt i bruk i Rogaland. Den strekningen hvor det nå er reservert kollektivfelt er på rv. 509 Madlavegen mellom Motorvegen og Tjensvollkrysset. Dette er første etappe i en større plan, som går ut på å bygge kollektivfelt på hele strekningen: Motorvegen—Madlakrysset, det vil si ca. 2,9 km totalt.

Ideen om å bygge ut og reservere egne kjørefelt for kollektivtrafikken

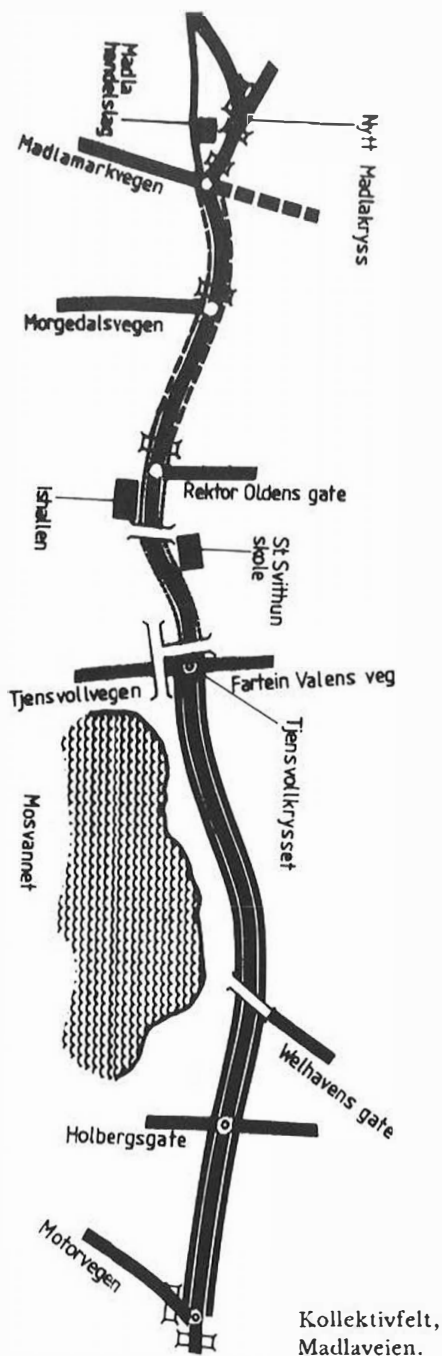
på Madlavegen ble første gang lansert i 1977. Grunnen for denne ideen var flere:

- De planene som forelå for en opprustning av Madlavegen viste at vi allerede da lå på kapasitetsgrensen for hvor mye trafikk denne vejen kunne ta. I rushtiden var det store forsinkelser som gjorde det vanskelig for bussene å holde de oppsatte ruter.



Rogalands første kollektivfelt

Foto: A. Follaug



— I generalplanen for Stavanger er det forutsatt store boligområder langs Madlavegen. Dette vil øke trafikkmengden vesentlig på denne veststrekningen i årene framover.

— I sentrum er det idag stor mangel på parkeringsplasser. En økning av kollektivandelen av reisende vil kunne være med å dempe presset på disse.

TRAFIKKFORHOLD

Før kollektivfeltet fram til Tjensvollkrysset ble etablert var det store køer i rushtiden. Køene gjorde at bussene hadde store problemer med å holde ruten og ventetiden på bussholdeplassene kunne bli svært lange.

Trafikkmengden i 1978 var ca. 16.000 kjøretøyer pr. døgn.

Vegstrekningen mellom Madlakryset og Tjensvollkrysset var også en av de mest ulykkesbelastede strekninger både her i fylket og i hele landet. I perioden 1973—76 registrerte politiet hele 59 ulykker. Dette gir en ulykkesfrekvens på 0,788 ulykker pr. million kjørte kilometer. I gjennomsnitt så har det skjedd 4,4 ulykker pr. år.

- Kollektivfelt (bygd)
- - - Kollektivfelt (planlagt)
- ⋯⋯⋯ Kollektivfelt (bygges i 1980)
- ⊕ Undergang
- ⊖ Overgang
- ⊙ Trafikklys (bygd)
- Trafikklys (planlagt)

Anleggsdriften i 1980

Generelt

I Ryggjavegen nummer 2/79 hadde jeg et innlegg om anleggsdriften i 1979. Jeg skrev da at budsjettene for fjoråret betydde en vesentlig nedgang fra året før, men at vi regnet med å kunne skaffe full beskjefligelse for våre egne tjenestemenn i anleggsdriften også i 1979. Vi greide å oppfylle dette målet, likeledes klarte vi overgangen fra rekordåret 1978 uten for store problemer for driften.

Økonomiske rammer for 1980

Vi må nå se i øynene at de foretatte nedskjæringene i budsjettene for 1979 ikke representerte noe engangsforetak, men at det er dette aktivi-

tetsnivået vi må regne med i de nærmeste årene.

Det er derfor fortsatt nødvendig med en meget restriktiv politikk når det gjelder inntak av nye tjenestemenn i driften, istedet vil det bli nødvendig med en viss overføring av arbeidskraft fra områder med avtakene aktivitet mot områder hvor virksomheten trappes opp. Videre er det nødvendig med en fortsatt utvidelse av samarbeidet mellom de enkelte driftsavdelingene slik at vi får best mulig utnyttelse av de ressurser som vi har til rådighet. Likeledes antar jeg at entreprisedriften fortsatt må trappes noe ned.

De tørre tallene viser følgende:

A. RIKSVEGANLEGG

Samlede bevilgninger til riksveganlegg kap. 1370.30:	63,00mill.kr.
Til disposisjon:	2,40 mill.kr.
Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak:	14,60 mill.kr.
Tillegg for økte eiendomsutgifter:	2,50 mill.kr.
Ekstraordinær sysselsetting:	1,50 mill.kr.
Refusjoner:	2,65 mill.kr.
<hr/>	
SUM:	86,65 mill.kr.

For 1979 hadde vi et merforbruk på ca. 6,0 mill.kr. som kommer i fra-
drag. Videre vil det bli søkt om ek-
stramidler (teknisk reserve, tiltak for
kollektivtrafikken, distriktsutbyg-
gingsmidler) som da eventuelt vil bli
fordelt i løpet av året. Dessuten
regner vi med at det blir stilt lånemid-

ler til disposisjon til Skudeneshavn
ferjeleie, det kan bli mulig at fylket
forskotterer midler til
Oanes—Botne, og i tillegg vil Stavan-
ger kommune søke om å få forskotte-
re den videre utbyggingen av Mad-
lavn. til 4 felt mellom Tjensvollkrys-
set og Madlakrossen.

B. FYLKESVEGER

Fylkesveganlegg:

Overført fra 1979

0,2 mill.kr.

Bevilget 1980

26,7 mill.kr.

Sum til disposisjon 1980

26,5 mill.kr.

Utbedringsanlegg:

Overført fra 1979

11,1 mill.kr.

Bevilget 1980 — 4,5 mill.kr. som «fryses»

20,5 mill.kr.

Sum til disposisjon 1980

kr. 31,6 mill.kr.

Fylkesvegbruer:

Til disposisjon 1980

1,6 mill.kr.

Trafikksikkerhetstiltak:

Overført fra 1979

2,3 mill.kr.

Bevilget 1980

6,3 mill.kr.

Sum til disposisjon 1980

8,6 mill.kr.

I denne oppstillingen er ikke tatt med fylkesveger som opparbeides av kommunene mot refusjon. Heller ikke er refusjon til NVE tatt med.

I den etterfølgende beskrivelsen av de enkelte anleggene er utbedringsanleggene ikke tatt med, da disse i det vesentligste administreres av vedlikeholdsavdelingen.

Av anlegg som kan bli startet opp i 1980 men som ikke er med på de ordinære budsjettene, kan nevnes veg til Laupark i Bjerkreim kommune og veg til Tengesdal i Suldal kommune.

Kommentar til de enkelte anleggene

Riksveganlegg

E-18 Omlegging ved Tronvik

På grunn av vanskelig fjell kom vi ikke så langt med arbeidene i 1979

som opprinnelig planlagt. Den ca. 200 m lange Lundeavatn tunnel vil nå bli drevet i 1980, videre vil også tilstøtende vegstrekninger på begge sider av tunnelen bli opparbeidet slik at tunnelen kan settes under trafikk i løpet av året.

E-18 Forus—Lura

Arbeidene på den neste motorvegparasellen mellom Forus og Lura fortsetter også i år. Blant annet vil det bli utført arbeider på to overgangsbruer.

E-76 Skrevegen—Frakkagjerde

Arbeidene med ombygging av E-76 gjennom Førdesbotn vil bli satt igang for fullt i år. Arbeidene startes opp fra Frakkagjerde. Vi regner blant annet med at den ca. 300 m lange tunnelen i Førdesbotn blir drevet i løpet av året.

Rv. 13 Omlegging av Ims

Omlegging av rv. 13 ved Ims er nå startet opp og den ca. 1,0 km lange parsellen ventes ferdigstilt i løpet av 1980.

Rv. 13 Ombygging gjennom Bjørheimsbygd

Arbeidene i forbindelse med bygging av gang/sykkelveg og utvidelse av riksvegen på en ca. 3,0 km lang strekning gjennom Bjørheimsbygd vil for det vesentligste bli fullført i løpet av 1. halvår 1980.

Rv. 13 Nesvik—Vindsvik

Det omfattende tunnelprogrammet som ble startet opp forrige år nærmer seg nå sin fullførelse og vil ifølge planene være avsluttet i april i år. For øvrig vil det pågå planeringsarbeider mellom Bastlia og Nesvik.

Rv. 13 Ilstad—Hustveit—Svandalsfossen

Driften i Indre Varstad tunnel vil fortsette og går alt som planlagt vil vi få gjennomslag sommeren 1980. Deresom anlegget får tildelt distriktsutbyggingsmidler, regner vi med å starte opp arbeidene med Ytre Varstad tunnel umiddelbart etterpå. Dessuten vil det i vinter pågå ekstraordinære sysselsettingsarbeider ved Ås.

Rv. 13 Forsand og Tau ferjekaier

Det viste seg ifjor at det var oppstått undergraving av en blokkmurskai ved ferjeleiet på Forsand. Det måtte derfor øyeblikkelig igangsettes utbedringsarbeider som vil bli fullført i 1980. Videre vil det bli opparbeidet parkeringsplass ved Tau fk. samt utført sluttarbeider i tilknytning til ferjekaien.

Rv. 13 Oanes—Botne

Det arbeides for tiden med et for-

skotteringsopplegg som går ut på at Rogaland fylkeskommune og Forsand kommune forskotterer parsellen fra Oanes til Høllesli slik at bosettingen her inne får vegutløsning. Det formelle er ennå ikke avklart, men det er muligheter for at det blir igangsatt anleggsdrift her etter sommerferien i år.

Rv. 14 Høle—Mekjarvik

Det gjenstår nå bare mindre restarbeider på denne strekningen.

Rv. 14 Skudeneshavn fk.

Det kan bli aktuelt å sette inn en storferje i Skudeneshavn-sambandet allerede i 1980. Dette gjør det nødvendig med utbedring av innløpet til havnen (Nesagapet) samt en mindre utvidelse av tilleggslinjen til det tidligere Cuxhafenferjeleiet. Begge disse arbeidene er planlagt utført i løpet av 1. halvår 1980 og kostnadene vil bli dekket ved lånemidler (bompengefinansiering). Arbeidene vil bli satt ut på entrepriser.

Rv. 14 Eide—Håvik

Vi vil nå starte opp arbeidene med omlegging av rv. 14 ved Eide. Ved Vorrå vill arbeidene foreløpig bli innstilt etter at vi har fått ferdig overgangsbrua her.

Rv. 44 Rekeland—Hauge

Arbeidene med ombygging av rv. 44 mellom Rekeland og Hauge vil pågå også i 1980. Dessuten vil det i vinter pågå ekstraordinære sysselsettingsarbeider ved Saurdal.

Rv. 44. Hestvad bru

Det vli bli utført endel arbeider på tilførselsvegen på begge sider av brua. Blant annet vil det bli bygget en undergang på nordsiden.

Rv. 44 Skjæveland bru—Leitevn

Det vil bli satt igang arbeider med bygging av g/s-veg, diverse trafikkreguleringstiltak samt noe ombygging av eksisterende riksveg. Arbeidene antas å kunne startes opp til sommeren.

Rv. 45 Dirdal—Rage bru

Det vil pågå arbeider i Rørdalen og i nedstigningen mot Rage bru.

Rv. 46 Vestbø bru

Denne brua ble som kjent ødelagt av flommen i fjor høst og vi skal derfor bygge en bru i år. Arbeidene utføres for vedlikeholdsavdelingen.

Rv. 46 Sand fk.

Detaljplanene for ombyggingen av ferjeleiet er ennå ikke endelig fastlagt, men det er trolig at arbeidene kommer igang i løpet av 1. halvår 1980. Ombyggingsarbeidene har høy prioritet p.g.a. undergravningen fra ferjepropellene av det eksisterende ferjeleiet. Arbeidene vil trolig bli satt ut på entreprise.

Rv. 46 Suldalsvegen

Det vil pågå arbeider i tuynnelene samt sikringsarbeider på deler av strekningen. Videre er det forutsatt lagt fast dekke på den resterende del av vegen bortsett fra de to tunnelene i Indrevik.

Rv. 46 Hønsberghaugen tunnel

Arbeidene med den ca. 225 m lange tunnelen nederst i Bratlandsdalen vil bli igangsatt etter sommerferien i år og vi regner med å få den ferdig i løpet av 1980. For øvrig vil vi også i vinter utføre en del utvidelsesarbeider for vedlikeholdet i Bratlandsdalen.

Rv. 46 Rogaland gr.—Røldal

Også i 1980 vil vi foreta en del utbedringsarbeider på Hordalandssiden for midler som er bevilget over Hordalands vegbudsjett.

Rv. 502 Eie st.—Eigerøy bru

Parsellen vil bli fullført i løpet av året. Vi regner med at trafikken vil kunne få kjøre den nye strekningen til sommeren i år.

Rv. 509 Tjensvollkr.—**Rektor Oldensgt.**

Vi er nå igang med ombygging av Madlavegen til 4 felt mellom Tjensvollkrysset og Rektor Oldensgt. Denne parsellen ventes ferdig i løpet av 1. halvår 1980 og arbeidene utføres i egen regi. Det ytterste feltet i hver retning skal reserveres for busser og drosjer. Det er gitt spesielle bevilgninger til prosjektet.

Rv. 510 Røyneberg—Hinna

Arbeidene med ombygging av Nesbuvegen vil bli igangsatt i løpet av året. Arbeidene vil bli startet opp ved Røyneberg i Sola.

Rv. 511 Skudeneshavn—Viksjøen

I vinter vil det pågå ekstraordinære sysselsettingsarbeider like øst for Skudeneshavn. Vi har planlagt å få bygget om riksvegen over en ca. 500 m lang strekning forbi Falnes kirke.

Rv. 515 Skjoldastraumen—**Nedstrand**

Det vesentligste av arbeidene vil foregå på parsellen mellom den nye Voksåna bru og den nyåpnede strekningen ved Skorpavatnet.

Trafikksikkerhetstiltak

Det er avsatt 14,6 mill. kr. til tiltak under denne kategori i 1980. Midlene

vil for det vesentligste bli benyttet til bygging av gang- og sykkelveger, over- og underganger samt trafikk-sikkerhetstiltak. Midlene fordeles i løpet av året etter som de enkelte prosjektene blir byggeklare. Av større prosjekter som antas vil bli utført eller påbegynt i 1980 kan nevnes:

E-18 Ålgård—Skokk bru,
gang- og sykkelveg + undergang.
E-18 Osli—Høyland bru, g/s-veg.
E-76 Lunavn.—Lindangervn. g/s-veg.

Rv. 14 Hemnes—Ådland, g/s-veg.

Rv. 14 Ådland—Åkra, g/s-veg.

Rv. 14 Brekke—Eide, g/s-veg

Rv. 44 Sirevåg—Ogna, g/s-veg.

Rv. 44 Øksnevad—Skjæveland bru,
gang- og sykkelveg.

Rv. 44 Maskinhuset—Zetlitzgt. (Stavanger), g/s-veg + trafikkregulering.

Rv. 46 Sandeid—Østabøfeltet, g/s-veg.

Rv. 510. Sande—Røyneberg, g/s-veg.

Støydempingstiltak

Dette er en post som har fått «øremerkede» bevilgninger i de siste tre årene. Imidlertid viser det seg meget vanskelig å fremskaffe byggeklare prosjekter som midlene kan benyttes til. Foreløpig er det satt igang bygging av støyskjermer langs motorvegen på strekningen, inn mot krysset med Madlavegen i Stavanger.

Fylkesveganlegg

Holan—Mjølhus—Rongå bru Egersund kommune

Planer og grunn for anlegget er ennå ikke formelt i orden, men vi håper dette blir ordnet slik at arbeidene kan igangsettes i løpet av året.



Omlagging av Rv. 44 v/ Hauge i Dalane
Foto: A. Follaug

**Hovland—Bjordal,
Bjerkreim kommune**

Bjordal bru ble bygget ferdig i 1979. Rester av bevilgningen vil bli benyttet til utbedring av vegen mellom Turistheimen og Bjordal.

**Malmei—Grøtteland—Eik
Bjerkreim kommune**

Det vil bli utført en del sikringsarbeider i tunnelen i år også.

**Veg til Lauparak,
Bjerkreim kommune**

Som kjent er det på tale å forsere bygging av veg til Lauparak. Dette vil vanskelig kunne tilpasses i våre byggeplaner. Det er derfor trolig at en stor del av anlegget må settes ut på entreprise.

Ringveg Nærbø Hå kommune

Arbeidene med ringvegen på Nærbø vil pågå for fullt også i 1980.

Myrebø—Undheim Time kommune

Dersom grunnspørsmålet blir løst vil arbeidene pågå sammenhengende i 1980.

**Klepp krk. — gammel rv. 510 og
Laland—Fjogstad Klepp kommune**
Dette er to mindre anlegg i Klepp kommune hvor plan- og grunnsituasjonen ennå ikke er ordnet. Det kan derfor foreløpig ikke sies noe bestemt om når arbeidene kan igangsettes.

Brådland—Eikeskog Gjesdal komm.
Dette er et utbedringsanlegg på vegen fram til Månefossen. Arbeidene er planlagt utført i løpet av året.

**Rv. 516 v/Hommersåk—rv. 13
v/Eikelivatnet, Sandnes kommune**
Det er foreslått oppstartingsbevilgning til dette anlegget i 1980. Imidlertid er plan- og grunnsituasjonen ikke

avklart ennå og det kan derfor foreløpig ikke sies noe bestemt om når arbeidene kan igangsettes.

Vadla—Indre Eiane

Årets bevilgning er forutsatt benyttet til sikringsarbeider i Sillafjelltunnelen samt avsluttende arbeider på den øvrige vegstrekningen.

Lalid—Hamrabø Suldal kommune

Rester av strekningen mellom tunnelen og Austarå bru er planlagt fullført i inneværende år.

Foldøy fk. Suldal kommune

Arbeidene på det nye ferjeleiet på Foldøy vil bli avsluttet i løpet av 1. halvår 1980.

Veg til Tengesdal Suldal kommune

Finansieringsplanen for dette prosjektet ser nå ut til å gå i orden og det er mulig at prosjektet kan bli startet opp i løpet av 1980. Det er foreløpig ikke tatt endelig standpunkt til om anlegget skal drives i egen regi eller om det skal settes bort på entreprise.

Arm til Maldalsgårdene

Sauda kommune

Anlegget er nå satt under trafikk og virksomheten i 1980 vil derfor vesentlig være kompletteringsarbeider. Blant annet vil vegen få fast dekke.

Nord-Hidle fk. Finnøy kommune

Det nye ferjeleiet på Nord-Hidle vil bli ferdigstilt i løpet av våren 1980.

**Omlegging ved Storasund
Karmøy kommune**

Det ser nå ut for at planer og grunn er ordnet slik at anleggsarbeidene kan startes opp i år.

Fortsetter side 6

Kongens Fortjenestemedalje til Per Hole

Ved en tilstelling i hotell Atlantic ble konsulent Per Hole overrakt Kongens fortjenestemedalje i sølv.

Ved tilstelingen var det 140 ansatte i vegvesenet tilstede. Der var også representanter fra fylkesmannen og fra Stavanger kommune.

Det var Vegsjefen som overrakte fortjenestemedaljen. I sin tale til konsulent Per Hole kom Vegsjefen med mange rosende ord for fremragende innsats i over 48 års tjeneste.

Ingeniør A. Vasbø fra vegkontoret takket for godt samarbeid innen etaten.



Vegsjefen overrekker fortjenestemedaljen i sølv til konsulent Per Hole.

Info-Tjenesten

Det er i skrivende stund ikke ansatt ny redaktør for Rygjavegen. Hvorledes skulle problemet med å få ut det første nummeret i 1980 løses?

Det ble satt en pensjonist på jobben. Min eneste erfaring fra avisarbeid er at jeg har lest samtlige nummer av avisen.

Når jeg nå for en gangs skyld fungerer som redaktørens stedfortreder, dukker en gammel tanke opp på ny.

«Er vi flinke og villige nok til å benytte oss av vår egen bedriftsavis?»

Vi bør huske på at avisen kan gi oss

mange muligheter. Den kan for eksempel virke som en kommunikasjon mellom de forskjellige grupper, arbeidsplasser og våre UFO-grupper.

For redaktøren kan det ofte være vanskelig å få tak i det rette stoffet til avisen. Det ville derfor være av stor betydning om de ansatte sendte inn «frivillige» bidrag dvs. uten å bli forspurt om dette.

Fotballaget vårt har tatt 3 strake mesterskap. Kunne vi forsøke å lage vegvesenets beste bedriftsavis?

K.Torkildsen

Vegvesenets pensjonistfest 1979

I 1979 har 15 ansatte i vegvesenet i Rogaland fratrukket etter oppnådd aldersgrense.

Torsdag, 6. desember 1979 arrangerte vegvesenet i Rogaland sin årlige pensjonistfest.

Som vanlig var det Samarbeidsutvalget som hadde bedt inn til festelig samvær med middag på Victoria Hotell i Stavanger.

Vegsjefen takket hver enkelt for ut-

merket innsats i vegvesenets tjeneste gjennom mange år.

Det ble utdelt gaver og diplomer til de nye pensjonistene. Av disse var det bare 7 pensjonister som sammen med sine fruer hadde anledning til å komme på festen.

Følgende sluttet etter oppnådd aldersgrense i 1979:

Helmar Eldholm — overingeniør i vegkontorets planavdeling.

Per Hole — konsulent — leder av personalseksjonen.

Knut Bjarne Gundersen — seksjonsleder ved Biltilsynet i Haugesund.

Jonas Skretting — seksjonsleder ved Biltilsynet i Stavanger.

Jonas Holmen — spesialarbeider i vedlikeholdsområde 2.

Sverre Bjerga — spesialarbeider i vedlikeholdsområde 2.

Jonas Krogevoll — spesialarbeider i vedlikeholdsområde 3

Birger Sandvik — spesialarbeider i anleggsavdelingen.

Ola Maribu — spesialarbeider i anleggsavdelingen.

Bjarne Omdal — spesialarbeider i vedlikeholdsområde 6.

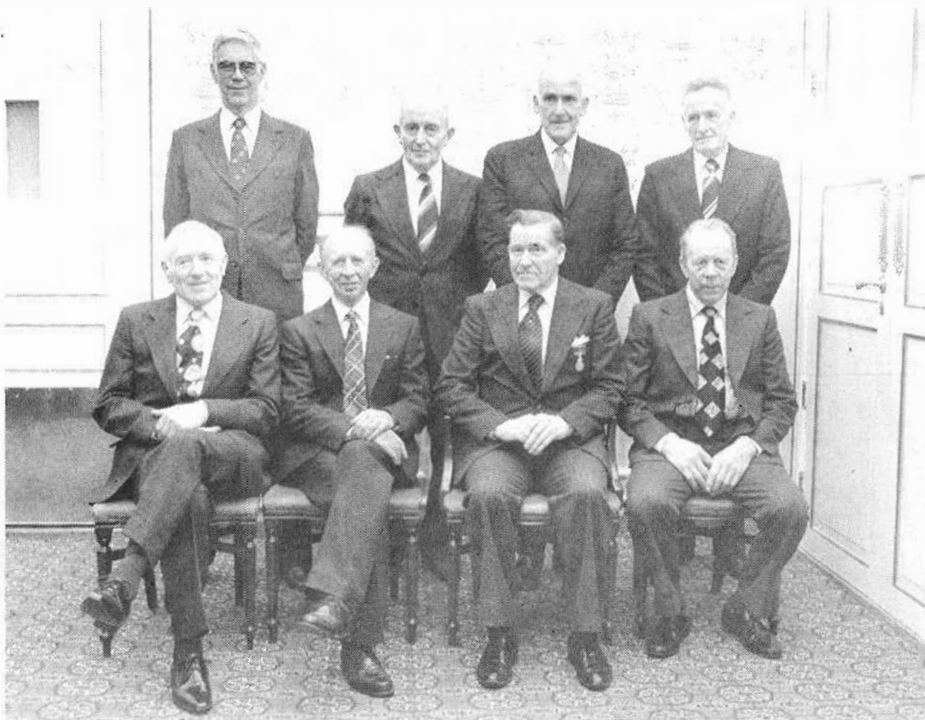
Alfred Njærheim — sjåfør i vedlikeholdsområde 6.

Georg Godfredsen — spesialarbeider i vedlikeholdsområde 7.

Petter Mo Eik — spesialarbeider i anleggsavdelingen.

Kjell Røiland — spesialarbeider i anleggsavdelingen.

Sigurd Ueland — spesialarbeider i anleggsavdelingen.



Foran fra venstre: Helmer Eldholm, Jonas Holmen, Per Hole, Johannes Krogevoll
Bak: Vegsjef Chester Danielsen, Birger Sandvik, Kjell Røiland og Alfred Njærheim.
Foto: A Follaug

Personalia

Velkommen i Vegvesenet.

Drifta

Åge Grude opps.m.ass. Tau vegstasjon
Erling Hagen, spes.arb. anleggsomr., Haugesund
Kjetil Nordbø, spes.arb. anleggsomr. Ropeid, Saudasjøen

Byrja
12. november 1979
1. januar 1980
1. oktober 1979

Biltilsynet

Georg Eie, adm.sekr. Biltilsynet, Egersund
Unni Vistnes kont.ass. Biltilsynet, Stavanger
Reidun H. Haugland, kont.ass. Biltilsynet, Stavanger

1. desember 1979
1. oktober 1979
1. oktober 1979

Runde tall

Gratulerer med dagen!

Desse fyller rundt å i andre kvartalet av 1980.

50 år

Erling Hanasand 7. mars 1980
Erling Bergum 20. april 1980
Martin Fløysvik 30. mai 1980

60 år

Einar Støle 18. mars 1980
Sally Frøyland 30. mars 1980
Øystein Frøyland 1. april 1980
Oskar Nuland 27. april 1980
Kåre Fossand 27. april 1980
Kornelius Fredheim 29. mai 1980

Forts fra s. 39

med lønn inntil 1 uke (5—6 dager) i tillegg til vanlig ferie, under forutsetning av at tjenestemannen ikke har fått utbetalt godtgjørelse for tapt arbeidsfortjeneste av sin idrettsorganisasjon.

For deltakelse i norgesmesterskap tilstås permisjon med lønn inntil 3 dager (ved lagidrett finalen).

Ordningen praktiseres også for ledere.

Det forutsettes at vedkommende tjenestemann deltar fra en idrettsgren eller et forbund som er tilsluttet Norges Idrettsforbund.

Ordningen gjelder også for tjenestemenn som er tilsluttet det frivillige skyttervesen i forbindelse med deltakelse i skyttersamlings- og/eller landsskytterstevner.

Ovenstående regler gis også anvendelse for bedriftsidrett.

Barns overgang fra førskole til grunnskole

Foreldre som har barn som begynner i grunnskole, kan tilsammen gis permisjon uten lønn i ett år såfremt tjenesteforholdene ikke er til hinder for dette.

Tilvenning av barn i barnehage

Det gis permisjon inntil 3 dager med lønn når arbeidstakeren må være til stede hos barnet de første dagene i daginstitusjon/barnehage. Det forutsettes imidlertid at dagsinstitusjonen/barnehagen krever at en av foreldrene må være til stede og at attest for dette fremlegges.

Permisjonen regnes som velferdspermisjon og går derfor inn i de 2 uker som man kan få slik permisjon med lønn.

Torstein Rein-Larsen

Guds Kjærlighet

*Og vi vet at alle ting
tjener den til gode som
elsker Gud.*

Rom. 8,28.

Vi mennesker har så lett for å tenke på Gud som en streng og ukjærlig Gud — dessverre oppfatter vi kristne Han og ofte slik. Dette er å ta fullstendig feil av Gud.

Alle foreldre vil det beste for sine barn, selv om de ikke alltid vet hva som er det beste for barna.

Gud er vår Himmelske far, og Han **vet** med sikkerhet hva som er det beste for sine barn. Det er jo Han som har skapt oss, og som igjen måtte kjøpe oss ved å la sin sønn Jesus Kristus dø istedet for deg og meg.

Hvilke foreldre var det som ville gitt sitt barn en skarp kniv til å leke med, eller ser at barnet deres sprang ut i en sterkt trafikkert gate uten å prøve å gjøre noe for å berge barnet.

Vi mennesker har av Gud fått de 10 bud til vern for våre liv. De står der

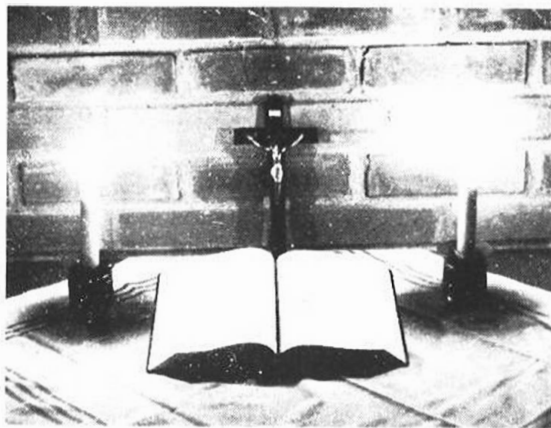
ikke for å gjøre livet surt for oss, men for å verne oss fra ulykker og sorger. Gud har gjort dette i kjærlighet til oss.

Nå vet både du og jeg med oss selv at vi aldeles ikke klarer å holde disse 10 bud. Gud ser og at vi ikke greier det. Det var derfor Jesus kom til jorden, for Han klarte nemlig i ditt og mitt sted å holde disse bud.

Når du nå vet dette, så er det bare å bøye seg til Jesus og ta imot Han i ditt hjerte.

Ved du dette, og likevel går dine egne veier, da er du lik barnet som springer rett ut i veien, med viten og vilje. Be Gud stanse deg, for Han tvinger ingen — vi har alle fått en fri vilje, men bruk viljen rett — til din egen fordel.

Sissel Tvedt



Menneske eg møtte

Frå 1942 til 1951 reiste eg som oppsynsmann for bygdevegsanlegga i Rogaland. Då kom eg i kontakt med mange menneske. Til vanleg vart me som arbeidde i vegvesenet vel mottekne der me kom. Vona om å få køyreveg til gards, eller veg til ei veglaus grend, gjorde vel sitt til at me var velkomne. Eg har mange gode minne frå menneske eg møtte i desse åra. Det kunne vera mellom arbeidsfolka eller mellom mange av dei som ga oss hus og mat i ei vond og vanskelig tid.

Det var harde tider å ta seg fram, som han sa mineboren den tida han kunne snakka. Men det er ingen regel uten unntak og det er eit slikt unntak eg tenkte å fortelja om. (Dei som kunne ta seg nær av det er borte og eg skal ikkje nemna kvar det var.)

I desse åra var det mange veglause gardar og grender i Rogaland. Det var krig og folket fann seg livberging i jordbruk og skogbruk på avstengde gardar. Dei fleste hadde nok vakse opp på desse bruk. Men dei såg at skulle det verta levelege vilkår på gardane i framtida, så trong dei veg.

Det vart difor stor pågang på kommunane om å få tilskot til vegfondsvegar og bygdevegar. Mange var det og som fekk vegutløsning i Rogaland i desse åra. For å få litt pusterom, sende kommunane mest alle slike vegsaker vidare til Vegkontoret og bad om planar og kostnadsrekning.

Det var lite folk ved Vegkontoret i Rogaland på dei tider. Løna var lita. Men arbeidsmengda var stor. For ein oppsynsmann var det ikkje berre å få i gang og ha tilsyn med dei anlegga som hadde fått pengar til å arbeida for. Nei han måtte ofte vera med folk

i frå Vegkontoret på stikning og planlegging av nye anlegg. Det var ein slik tur eg tenkte å fortelja om.

Me hadde vore ein stad og stikka og teke profilar og var ferdige med dette til middag andre dagen. Men me hadde meir arbeid som skulle gjerast ein annan stad. Me fann ut at me kunne rekka dit før kvelden, så kunne me koma i arbeid der neste morgon.

Mannen me hadde vore hjå rodde oss over fjorden. Me hadde to sykklar, stiknings-stenger og kvar sin ryggsekk, så det var mykje å få med seg både i båten og sidan på sykklane. Det var langt å sykla, men det kom vel med for me hadde 25 øre for kvar km.

Me hadde ikkje vore på denne staden før, så me visste ikkje kven me skulle taka inn til. Det skulle vera tri bruk og me fann ut me fekk prøva i det første huset me kom til.

Ute på tunet møtte me husbonden og ein stor sauehund. Me sa kven me var og kva oppdrag me hadde til neste dag og spurde om det kunne verta råd med hus og mat. Ja, han drog på det. Han fekk gå inn og snakka med kona. Langt om lenge kom han utatt. Det hadde venteleg vore innvendingar. Me fekk korkje ja eller nei på det me hadde spurt om. Han bad hunden om å henta heim sauene. Dei såg me langt oppe i lia. Hunden tok i veg og sank saman sauene og kom til gards med dei på eiga hand. Ein klok hund fann me ut.

Me såg at det var stor diplomatisk verksemd mellom kona på garden og den næraste grannekona. Det tredje tunet såg det ikkje ut til at dei hadde diplomatisk samband med. (Neste

dag fann me ut at det var rett.) Kva drøftingane gjekk ut på, veit me ikkje. Kan hende det var planar om å få framandkarane inn hjå naboen. Men i så fall hadde det vorte avslag. I alle høve kunne det ikkje berre vera lån av kaffierstatning samtalen hadde dreia seg om.

Me hadde vorte varme på turen oppover og tok til å kulsa og myrkret seig på. «Eid treng den som inn er komen og om kne kulsar og mat treng den som over fjell hev fare!» heiter det i Håvamål.

Husbonden gav seg god tid med å få inn sauene. Me tok til å vitsa om at me fekk til å tenkja på å grava oss med for natta.

Såg me ut som fantar sidan me ikkje vart bedne inn? Eg var tynn som ei jakthund i dei dagar. Det var han som var med meg og, så me kunne kanskje sjå noko svoltne ut, men fantar? Eg hadde fått tak i eit godt buksety i grått kammgarn i Oltedal og fått sydd meg ein nikkers som var på moten i dei dagar. Eg hadde heimestrikka kufte og vindjakke. Det var nesten uniform for ein oppsynsmann i dei tider. Beksaumsko hadde eg og av heimebarka ler og skorne var sydd på Hjelmeland.

Ikkje kunne det vera huva til han som var med meg heller, som skremde. Rettnok hadde han sydd huva sjølv, men det var fint arbeid. Han hadde spretta sund ei gamal huve og bruka den til modell.

Det var ikkje berre å gå på krambua å kjøpa då. Me hadde lært at naud kan læra naken kjerring til å spinna.

No vart lampen tend i stova og husbonden hadde fått lov å sleppa oss inn. Kaffierstatninga var varm og gjorde godt i frosne skrottar.

Dagen etter var det den tredje granen som vart med på stikningsarbe-

et. Me hadde litt moro med den ventetida me hadde hatt dagen før, for å koma i hus. Han var lei for at me ikkje hadde kome til han, der var både hjarterom og husrom. Det var altså ei samaritan mellom dei tri som budde der og. Men me hadde kome til presten og levitten først og det var vel for så vidt etter skrifta.

Ole Tafjord

VELFERD

Det beløp som ble stilt til disposisjon for velferdformål i 1979, var KR 80 000

Retninslinjene sier at Samarbeidsutvalget disponerer midlene til velferdsformål.

Ved årets utgang var pengene brukt slik:

Idrettslaget	ca. kr. 14.200
Fritidslaget	ca. kr. 9.200
Pensjonistfest	ca. kr. 3.750
ULFO-gruppene	ca. kr. 50.000
Filmer, kryssordm.v.	ca. kr. 2.850

Beløpene som var stilt til rådighet for de uformelle samarbeidsgruppene ble brukt til bedriftsturer, sammenkomster av forskjellig slag, kunst framviser og andre formål etter de ansattes ønske.

Av velferdaksaktiviteter for øvrig nevnes den årlige pensjonisttilstelingen, juletreffest og bedriftsindrettslagets mangearterte aktiviteter.

Hans Gederø

Oppsynsmann Hans Gederø fyller 95 år, den 4. oktober 1980.

Han begynte i vegvesenet i 1918 og sluttet etter oppnådd aldersgrense i 1953.

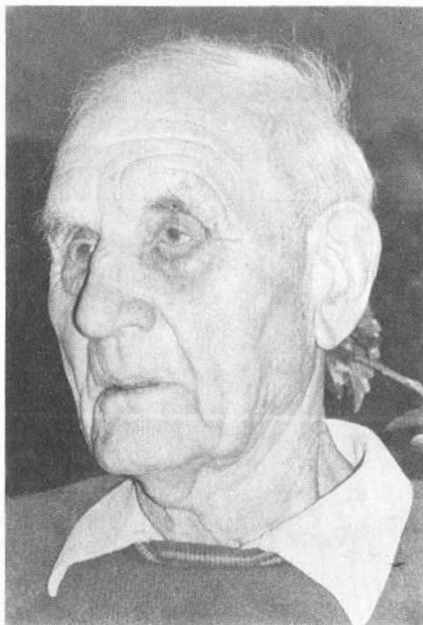
Hans Gederø kommer fra Tjøtta i Sør-Helgeland. Han forlot sitt hjemsted 16 år gammel og begynte som gruvearbeider på «Spitsbergen» — Svalbard. Gruvearbeidet var et hardt og tøft yrke. Arbeiderne måtte nærmest krype inn i gruvegangene for å bruke feisel og bor, og transportere kullene frem i dagen. Det var ingen maskindrift den gangen. Som 16 åring arbeidet Gederø bare om nettene. Han var på Svalbard i 1 1/2 år og fortsatte en tid som gruvearbeider på Karmøy inntil han reiste til Amerika hvor han var i ca 3 år.

Gederø begynte i vegvesenet som anleggsarbeider på anlegget Utsira — Østrem og bodde på Karmøy. Fra 1920 var han formann og ble senere tilsynsmann. Tilsynsmannen hadde overoppsynet med flere arbeidslag.

De første årene i vegvesenet arbeidet han hos kontraktører og var selv også kontraktør. Gederø ble oppsynsmann i 1929 for anleggene på Karmøy og Haugesund-område og hadde i tillegg anlegg i Årdal. Fra 1940 var han anleggsoppsynsmann på Åna-Sira til han kom tilbake til Karmøy i 1942 og ble ansatt som anleggs- og vedlikeholdsoppsynsmann i Haugesundområde.

Fra 1945 var månedslønnen for oppsynsmann kr. 283,—.

Oppsynsmennene hadde ikke hjelp til kontorarbeid og måtte bruke fri-



tiden for å få dette gjort. Det var ofte at oppsynsmannen måtte bruke søndagen til ajurføring av akkordprotokollene.

Hans Gederø har hatt en ualminnelig god helbred. Som 93 åring var han istand til å male sitt eget hus. Han hadde ingen problemer med å klatre opp i en stige, men en dag var uhellet ute. Han skulle bære inn poteter i kjelleren og gled på kjellergolvet. Resultatet ble en brukket lårhals og han måtte senere på sjukeheim.

Gederø bor nå sammen med sin frue på Kopervik Sjukeheim. Når han tar stokken til hjelp, er han i stand til å rusle rundt i korridorene. Han leser avisen hver dag uten å bruke briller.

På besøk hos maskin-oppsynsmann Dagfinn Dahle.

Rett før jul var vi på besøk hos Dagfinn Dahle som nå er 82 år. De ansatte som har vært en del år i vegvesenet husker han nok best som Dahle i Hillevåg.

Oppsynsmann Dahle bor i en høyblokk i Duseviken i egen leilighet, som han selv holder i utmerket stand og sørger selv for matlagingen.

Vi hadde en liten baktanke med besøket, for vi visste at Dahle husker godt, og vi var interessert i å få vite litt om arbeidsforholdene i gamle dager.

Dagfinn Dahle begynte i Statens vegvesen i Rogaland 5. mai 1925 som sjåfør. Han fortsatte som sjåfør til 1943 da han ble ansatt som maskin-oppsynsmann på verkstedet og lageret i Hillevåg. Han sluttet etter oppnådd aldersgrense den 2. oktober 1965.

Dagfinn Dahle kjørte vegvesenets første lastebil. Det var en 1 1/2 tonns G.M.C. Lastebilen ble innkjøpt bruk fra Oslo, og var i bruk i Rogaland i ca 3 år. Den ble benyttet på anlegget Storskjærvegen i sommerhalvåret og resten av året på Jæren.

På anlegget Storskjærvegen — senere kalt Dollarvegen — kjørte Dale grus fra Storskjærkaien til anlegget.

Lossingen foregikk ved hjelp av baljer og en handdrevet vinsj med 2 sveiver.

En kunne ikke bare være sjåfør den gangen. Bilen var så avansert at den



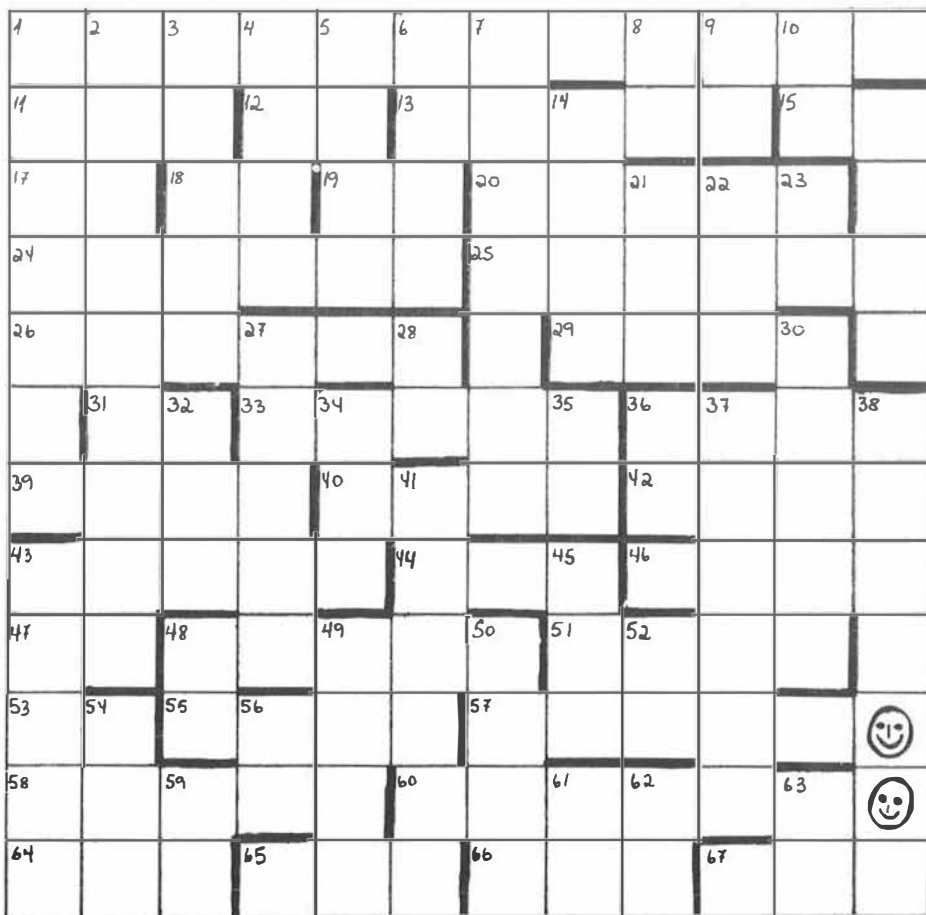
hadde handdrevet vinsj som måtte betjenes.

Dahles timelønn var kr 1,50 pr. time de første årene, men på grunn av små bevilgninger ble timelønnen satt ned til kr. 1,35.

Anlegget Storskjærvegen ble delvis drevet som nødsarbeid. I dag er betegnelsen ekstraordinær sysselsetting. Det ble arbeidet på akkord og det ble utbetalt kr 0,45 i forskudd. Akkorden måtte ikke overstige kr. 1,00 pr. time. Vanlige vegarbeidere hadde et forskudd på kr 0,60 og kunne tjene inntil kr. 1,90 pr. time.

Fortsettes side 43

Kryssord nr. 1 / 80



Ri

Innsendt av:

Adresse:

INNLEVERINGSFRIST: 1. APRIL 1980

VANNRETT:

1. Vegredskapet
9. Vassdrag
11. I stand til
12. Sport
13. Vanskelig
15. Idrettsbegivenhet
17. Retning
18. Kikke
19. Som 18 v.
20. Utgir turistforeningen
24. Leketøy
25. Våge
26. Lur
29. Disippel
31. Pers. pron.
33. Vugge
36. Boligbyggelag
39. Bolig
40. Vccr
42. Purt
43. Modig
44. Litt
46. Innvandrerspråk
47. Verdens samband
48. Sy
51. Ytret
53. Ve
55. Liten
57. Støl
58. Møbler
60. Oppfatning
64. Alene
65. Vene
66. Stengsel
67. Dårlig år

Løsning på kryssord nr. 5/79

1	A	J	U	L	E	N	U	M	M	E	R	L
11	L	Ø	S	E	L	F	V	M	O	L	D	E
	V	D	A	V	I	D	E	V	I	G	E	D
	O	E	N	E	R	Å	L	I	T	E	N	E
24	R	K	G	L	E	D	E	L	I	G	N	R
30	L	A	G	E	R	L	L	J	U	L	E	T
37	I	K	J	U	L	E	F	E	R	I	E	R
	G	E	O	V	E	V	R	I	E	N	L	E
44	S	T	R	I	N	E	I	S	D	U	S	N
49	N	U	T	L	O	R	D	I	S	T	E	I
54	U	L	T	J	E	N	E	S	T	E	O	N
60	L	I	E	N	A	R	G	A	N	G	G	G

VINNERE:

1. premie Frank Laugaland, Lab.
2. premie Ellinor Sand, Ps.

LODDRETT:

1. 1980
2. Ta vare på natur
3. Behov
4. Snakk
5. Føre
6. Preposisjon
7. Forslukne
8. Fase
9. Tall
10. I Oslo

14. Annløpe
16. Assiden
21. Kjøretøy
22. Ryke
23. Karsten Torkildsen
27. Sinne
28. Karakter
30. Smertefullt
32. Tanke
34. Gudinne
35. Eksisterer
36. Tre
37. Norsk by
38. Rom

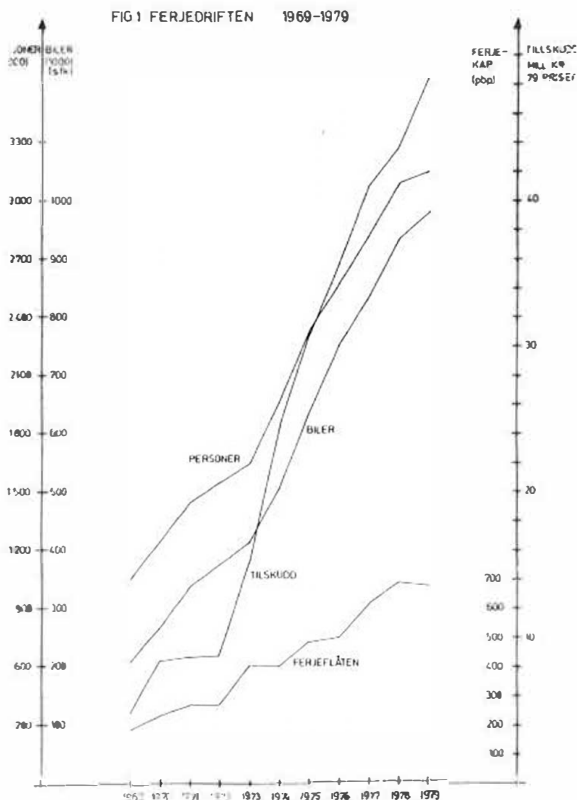
41. Nær
43. Bundet
45. Øke
48. Mesterskap
49. Tvinner
50. Hovdyr
52. Konjunksjon
54. Retning
56. Dansk mannsnavn
59. Fase
61. Adverb
62. Dessert
63. Vandre

En gjøkunge i vegbudsjettene?

Ferjedriften i 1970-årene

Personaltrafikken + 200%, ferjeflåten + 270%, biltrafikken + 370% og tilskuddet + 900% i faste priser er fasit for riks- og fylkesvegferjene i Rogaland i 1970-årene. Positivt for trafikantene er det at mens prisene ellers har steget med 120% i tiåret, har

ferjetakstene bare økt med 60%. Mer bekymringsfull er situasjonen for vegvesenet som betaler tilskuddet. Tilskuddet har økt fra 2 til 47 mill. kr. pr. år. I 1969 var tilskuddet til ferjedriften i Rogaland til sammenligning 5% av anleggsbevilgningen, i 1979 var forholdet 55%.



Ved tiårsskifter foretas det gjerne tilbakeblikk og det blir gjort forsøk på å trekke fram sentrale begivenheter i tiåret som er gått. Selv om vi ennå ikke har 70-årene på tilstrekkelig avstand til at de store utviklingstrekk trer klart fram, må vi allikevel allerede nå kunne trekke fram ferjesektoren som en side av vegvesenets virksomhet som i løpet av tiåret har fått stadig større betydning i vårt fylke.

Årsakene til veksten i ferjesektoren i Rogaland finner vi i to viktige tiltak i siste halvdel av 60-årene. Ryfylkevegen var da nettopp åpnet, og det var klart at denne vegen og nye vegforbindelser samt økt bilhold og bruk av bil ville få betydning for båttrafikken i Ryfylkefjordene. Sett på lengre sikt var hverken båttrutene eller båtmateriellet tilfredsstillende til den økte biltrafikk som kunne ventes. Det var dessuten kjent at det på sentralt hold foregikk utarbeidelse av et felles takstregulativ for alle ferjer i såkalte riksvegsamband. Slike takster — dersom de ble innført — ville bli lavere enn de takster selskapene hittil hadde forlangt for biltransporter i Ryfylkefjordene. Det var derfor grunn til å vente økt trafikk som følge av nye riksvegferjetakster.

Forholdene gjorde det derfor ønskelig med en analyse av hvordan trafikken skulle organiseres og hvorledes sjøtrafikken skulle samordnes med framtidig veg- og brubygging for at kommunikasjonene i Ryfylke skulle forbedres. Analysen — TØI's «Ryfylkeanalyse» — ble behandlet av fylkestinget i 1969/1970 — og innebar anbefalinger om opprettelse av nye ferjesamband og bygging av veger, bruer og — ikke minst — en rekke ferjekaier. Etter fylkestingets vedtak og anbefalinger, var grunnlaget lagt

for full omlegging til ferjedrift i Ryfylke.

Det andre tiltaket som har hatt stor betydning for ferjedriften, er Stortingets beslutning om å innføre et felles takstregulativ for alle ferjer i riksvegsamband. Regulativet ble tatt i bruk i 1968, og ga adskillig billigere bilfrakter enn før. Årsaken var at takstene nå ble fastsatt slik at det «for den jevne trafikant i prinsippet skulle koste det samme å reise med bil på ferje som å kjøre tilsvarende strekning på veg». I praksis ble dette til at trafikantene som kjøpte moderasjonskort med høyest rabatt, oppnådde ferjetakster omtrent lik det vegtransport kostet. Hensikten med det nye takstregulativet var klart distriktpolitisk; også lokalsamfunn som var avhengige av sjøtransport skulle kunne dra fordel av bilens fortrinn uten at dette skulle bli for kostbart.

Innføringen av det nye takstregulativet påskyndet iverksettelsen av de tiltak som var foreslått i Ryfylkeanalysen. I Ryfylkekommunene ble det raskt klart at lokalbåtene — med sine sekkehiv, melkespann og forholdsvis høye biltakster — nå var blitt både teknisk og økonomisk urasjonelle. Ferjetransport ville bety at varene kunne lastes på bil i byen og kjøres like til gards på øyene — før kanskje hundre kroner billigere frakt enn før!

Disse åpenbare fordelene førte til rask utbygging etter Ryfylkeplanens anbefalinger. I slutten av 60-årene var det ferjedrift i rutene:

- Sand—Ropeid
- Tøtlandsvik—Vindsvik
- Lauvvik—Anes—Forsand
- Solheimsvik—Nesflaten
- Stavanger—Tau

Etter hvert ble disse ferjesambandene opprettet:

- Stavanger—Vikevåg
(fra sommeren 1969)
- Stavanger—Skudeneshavn (1970)
- Stavanger—Judaberg—Nedstrand
(1970/71)
- Jelsa—Nedstrand (1974)
- Kopervik—Bokn (1974)
- Stavanger—Kvitsøy (1975)

Mens kommunikasjonsutviklingen i 60-årene hovedsaklig skjedde i Rv. 13-distriktene, kan vi derfor si at den i 70-årene skjer for Ryfylkeøyenes vedkommende.

Omlegging av rutemønsteret har hatt stor betydning for trafikken. Ferjene har først og fremst gitt større rutetilbud — eller frekvens — til de enkelte stedene. I tillegg til at hver enkelt av oss har fått flere penger disponible til reiser og bilhold, er det dermed blitt lettere å reise, og det er også blitt forholdsvis billigere. Det er også andre årsaker til at trafikken har økt. Ekspansiv oljevirkosomhet på Nord-Jæren har økt varestrømmene og medført pendling fra Ryfylke til arbeidsplasser i Stavanger-området og i Nordsjøen. Landbruksoppgjørene i midten av 70-årene ga nytt oppsving for jordbruket i Ryfylke og medførte økt transport med for, slakt- og melkebiler. Flere hytter har også bidratt til å øke trafikkgrunnlaget.

Økt trafikk krevde større båter. «Fjorddrott», «Fjordsol», «Fjordbris», «Jøsenfjord», «Fisterfjord» og flere lokalskip med dem fikk etter hvert avløsning. Ferjene kom slik:

- 1970 «Skudenese»
- 1971 «Finnøy»
- 1973 «Ulsnes», «Stavanger»
og «Sand»
- 1975 «Ryfylke» og «Tungenes»
- 1976 «Bokn»
- 1977 «Tau» og «Vardenes»
- 1978 «Høgsfjord» og «Solbakk»

I alt ble det i 1970-årene bygget 12 ferjer til en byggesum av ca. 130 mill. kr. To ferjer ble utrangert, blant dem «Suldalsporten» som i 1979 ble avløst av den nye Suldalsvegen. Lokalbåtflåten ble i samme periode redusert fra 17 til 4 skip, mens antallet hurtigbåter ble økt fra 1 hydrofoil til 3 westamaraner og 1 hurtiggående båt.

Omlegging av rutemønsteret gikk til dels på tvers av konsesjonsområdene til de tre dampskipsselskapene som stod for båttrudedriften i Ryfylke. En samordning var nødvendig, og fra 1976 har DSD stått for all båttrudedrift i fjordene.

Utviklingen i 1970-årene medførte også en annen konsekvens for selskapene. De nye riksvegferjetakstene var satt lavere enn hva det kostet selskapene å sørge for transportene. Det oppstod derfor et underskudd som staten måtte påta seg å dekke. Når takstene var satt slik at hver trafikant og bil ble subsidiert av staten, måtte dette nødvendigvis bety at underskuddet — og tilskuddsbeløpet — vil øke etter hvert som trafikken økte. De nye sambandene som ble opprettet var dessuten lange (Stavanger—Skudeneshavn, Stavanger—Nedstrand), og reiser i disse sambandene til degressive takster — dvs. at takstene øker lite når ferjestrekningen blir lengre — betød en ekstra økning av tilskuddet. Det offentlige tilskuddet har derfor stått for en stadig større del av ferjeselskapets inntekter i løpet av 70-årene, og det offentlige (Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet samt Rogaland fylke) har dermed fått sterkere innflytelse på selskapets disposisjoner. I DSD's styre sitter i dag 2 fylkestingsoppnevnte representanter, selskapet har opprettet et lokalruteråd med representanter fra

kommunene, og Rogaland fylkes- samferdselsstyre har anledning til å gi uttalelser til budsjetter og ferjeans- skaffelsesplaner før de godkjennes av Vegdirektoratet og departementet. Vegsjef og fylkestrafikksjef avgir ut- talelser i disse sakene, og er godkjen- ningsinstans for rutene sammen med fylkessamferdselsstyret.

Vi kan derfor trekke den slutning at det offentlige gjennom fastsettelsen

av takstene i 70-årene, har gjort lokalrute- og ferjedriften i Rogaland om fra vanlig forretningsmessig virk- somhet til en offentlig styrt service- næring drevet av et privateid selskap hovedsaklig for statlige midler.

Enkelte nøkkeltall kan belyse denne utviklingen:

	1969	1979
Ferjesamband	6	10
Gjennomsn. reisel. ferjer	9 km	15 km
Antall ferjer	8	18
Antall lokalbåter	17	4
Antall hurtigbåter	1	4

	1969	1979
Personer transportert, ferjer	1,2 mill. pers.	3,1 mill. pers.
Personer transportert, lokalbåt	0,6 mill. pers.	0,04 mill. pers.
Personer transportert, hurtigbåt	0,04 mill. pers.	0,3 mill. pers.
Sum personer	1,84 mill. pers.	3,44 mill. pers.
Biler transportert (pbe), ferjer	0,3 mill. pbe	1,3 mill. pbe
Biler transportert (pbe), lokalbåter	0,1 mill. pbe	0,0 mill. pbe
Sum personbilenheter (pbe)	0,4 mill. pbe	1,3 mill. pbe
Tilskudd, ferjer	2,1 mill. kr.	47,4 mill. kr. (budsj.)
Tilskudd, lokalbåter	2,8 mill. kr.	14,4 mill. kr. (budsj.)
Sum tilskudd	4,9 mill. kr.	61,8 mill. kr. (budsj.)

./.. Utviklingen i ferjedriften er vist nærmere i fig. 1.

Av nøkkeltallene ser vi at oppbyg- gingen av ferjeflåten har skjedd sam- tidig med en nedbygging av lokalbåt- flåten. Mens persontrafikken hittil totalt er 2 og biltrafikken 3 ganger

større i 1979 enn i 1969, er under- skuddet samlet nesten 6 ganger større i faste priser. At ferjetilskuddet øker mer, skyldes at lokalbåttilskuddet øker lite, hvilket skyldes nedgangen i trafikk i lokalbåtrutene.

At ferjetilskuddet øker så sterkt skyldes — i tillegg til opprettelse av

nye samband — at takstene ikke er blitt hevet i takt med den alminnelige prisstigning. Mens konsumprisindeksen økte med 123% i 70-årene, steg biltakstene med ca. 50% og persontakstene med ca. 75%. Det kostet oss derfor i 1979 under halvparten av 1969-prisen dersom vi reiste med ferjene.

Virkningene av de lave takstene på tilskuddets størrelse ses tydelig av underskuddet i de fire sambandene som var i drift i hele året både i 1969 og 1979 (Tau-, Høgsfjord-, Jøsenfjord- og Sandsfjordsambandet). I 1969 var underskuddet i disse 4 rutene 1 mill. kr., i 1979 var det økt til 15 mill. kr. Var takstene blitt hevet i takt med konsumprisindeksen, kunne disse sambandene teoretisk fortsatt vært drevet med bare 1 mill. kr. i underskudd. Dersom vi i dag skulle ha betalt det samme for ferjetransport som i 1969, ville tilskuddet til DSD — igjen teoretisk — blitt redusert med 35 mill. kr. fra 47 til 12 mill. kr. pr. år. Nøyaktig hvor stor reduksjonen ville blitt er vanskelig å si, fordi økte

takster antagelig ville hatt en dempende virkning på trafikken.

Ferjetakstene bestemmes av Stortinget, og det er av distriktpolitiske hensyn — og også for å begrense den alminnelige prisstigningen — at takstene er blitt holdt nede.

Siden ferjetilskuddene bivilges over vegbudsjettet, vil en fortsatt sterk økning i tilskuddsbehovet få konsekvenser for hvor meget som blir disponibelt til andre vegformål.

Fra vegmyndighetenes side er det derfor av stor interesse på hvilket nivå ferjetakstene vil bli fastsatt framover. Allerede i dag betaler altså staten 47 mill. kr. pr. år — eller 60% av kostnadene ved ferjedriften i Rogaland (fylkets andel er bare ca. 300.000 kr.). Dersom det blir økt trafikk i 80-årene — og det tror vi vel fortsatt — vil dette beløpet i faste priser bli **stadig større** dersom ikke takstene blir hevet mer enn de øvrige prisene i samfunnet.

Hvilke muligheter vi har for å holde ferjetilskuddet innenfor rimelige rammer, skal vi komme tilbake til i neste nummer av Rygjavegen.

H. B.



Foto: H. Berglie

Vedlikeholdsdriften i 1980

Planene for vedlikeholdsdriften i 1980 er nå ferdig utarbeidet og vi går pånytt inn i et travelt år skal vi få gjennomført det vi har satt oss fore.

Skal en skrive om planer for vedlikeholdsdriften synes jeg det er nyttig å starte med å minne om hva som er målsettingen for vegvedlikeholdet slik den er formulert i «Grunnlag og Hovedmål for statens vegvesen»:

«Statens vegvesen skal gjennom vedlikeholdet av vegnettet sørge for sikkerhet, god framkommelighet, regularitet og god kjørekomfort for

trafikanterne. Vedlikeholdet skal til enhver tid søkes tilpasset trafikkenes behov og størrelse.

Statens vegvesen skal videre gjennom vedlikeholdet opprettholde standarden på eksisterende vegnett og søke å bevare de investeringer som er nedlagt i dette».

Et sammendrag av bevilgningene til de forskjellige funksjoner dvs. vedlikeholdsområdene og spesialfunksjonene er vist i nedenstående tabell (beløp i mill.kr.).

Vedlikeholdsaktivitet	Driftsplan 1980 Riksveg		Driftsplan 1980 Fylkesveg	
	kr	%	kr	%
1. Ordinært vedlikehold				
1.1. Generelle kostnader	6,067	10,8	3,367	8,5
1.2. Vegkropp, bruer og kaier	4,893	8,7	7,975	20,1
1.3. Dekker	12,320	22,0	12,811	32,4
1.4. Skilting, merking, sikring, rydding og renhold	7,441	13,2	6.048	15,3
1.5. Vintervedlikehold	7,305	13,0	7,561	19,1
1.6. Ras, flom, beredskapsgodtgj. reserve	7,241	12,9	1,838	4,6
1.7. Refusjon til kommuner	4,501	8,0	—★	—
2. Driftstiltak	6,432	11,4	—	—
Sum	56,2	100,0	39,6	100,0

★ refusjon til kommunene for vedlikehold av fylkesveger utbetales direkte fra fylkene.

Trekker vi ut de beløp og veglengder som kommunene vedlikeholder for oss står vi tilbake med en bevilgning på ca. kr. 49,300,— pr. km riksveg og ca. kr. 20.850,— pr. km fylkesveg.

Denne betydelige forskjell henger selvsagt sammen med at det er riksvegene som avviker største delen av transportarbeidet på vegene og krever mer både til trafikkavviklingen og for å bevare de investeringer som er nedlagt i vegnettet. (Kfr. ovenstående målsetting). Ser en riks- og fylkesvegbevilgningene samlet vil vi i 1980 ha ca. 3,1 mill. kr. mindre til disposisjon enn det vi brukte i 1979, og tar vi forventet prisstigning i betraktning vil denne forskjell bli 9,8 mill. kr. På den annen side må vi håpe at værforholdene i 1980 vil vise seg fra en atskillig bedre side enn ifjor hvor vi fikk et merforbruk i forhold til planlagt på 2,9 mill. kr. til vintervedlikeholdet og 4,2 mill. kr. på prosess 96, flom og ras, tilsammen 7,1 mill. kr.

Det vil ikke være mulig i et kort sammendrag som dette å redegjøre for de aktiviteter som ligger bak de tall som er vist i tabellen, men jeg har allikevel lyst til å gi noen mer generelle kommentarer. Sammenligner en riks- og fylkesvegbudsjettet vil en se at vi på riksvegene i begynnelsen av året har valgt å holde tilbake en relativt stor reserve og vi har avsatt et betydelig beløp til driftstiltak. På fylkesvegene vil vi på grunn av knappe bevilgninger ikke ha anledning til det og de driftstiltak vi har anledning til å utføre vil være så beskjedne at vi ikke har funnet grunn til å skille dem ut fra det ordinære vedlikehold. Med en gunstig utvikling i vintervedlikeholdet og en relativt stor avsetning til program 1,2 og 1,4 har vi allikevel

også på fylkesvegene regnet med å få utført en del forsterkningsarbeider, trafikkisikring og rekkverkoppsetting som tar sikte på å minske fremtidige vedlikeholdsutgifter og gi sikrere trafikkavvikling. Vi må heller ikke i denne sammenheng glemme det betydelige program vi årlig har til utbedring av eksisterende fylkesveger over anleggsbudsjettet.

Bakgrunnen for å holde tilbake en større reserve enn vanlig på riksveg budsjettet henger sammen med ønske om å ha disponible midler til å følge opp «Aksjon skoleveg» og det skyldes også at vi i dekkevedlikeholdet har bedt om alternative tilbud, overflatebehandling eller sporfylling på E-18, og det endelige valg av dekketype kan medføre at vi må øke tildelingen til dekker.

Under driftstiltak har vi hovedsaklig satset på rekkverksoppsetting, fjerning av trafikkfarlige partier og bæreevneforsterkning. I tillegg til de planlagte driftstiltak har vi også et sterkt ønske om å komme igang med sikringsarbeider og dekkelegging på rv. 503 gjennom Gloppedalen.

Denne strekning står i veglistene oppført med den laveste standard i landets riksvegnett (bredde 2,3 m, akseltrykk 5 tonn). Vi håper at vi i løpet av 1980 og 81 sammen med bevilgninger over anleggsbudsjettet skal få denne strekning opp i en minstandard (8 tonns akseltrykk og svart dekke).

Dekkeprogram og grusproduksjon

Vi skal i 1980 fornye 103 km av dekkene på riksvegene til en samlet kostnad av 12,0 mill. kr. og 90,3 km på fylkesvegene til en kostnad av 6,7 mill. kr. Til sammen Rv + Fv. 193,3 km til en kostnad av 18,7 mill. kr. På programmet for utbedring av fylkes-

veger skal det etter planene legges 77 km oljegrus på grusveger for 5,7 mill. kr. På nyanleggene skal vi legge til sammen 39,0 km til en kostnad av 5,0 mill. kr. Dette inkluderer også gang- og sykkelveger.

Totalt vil dekkearbeidene omfatte 309 km til en samlet kostnad av 29,2 mill. kr. Av dette vil 237 km til 17,0 mill. kr. bli utført i egen regi og 72 km til 12,2 mill. kr. i entreprise.

Til egenregiarbeidene som omfatter oljegrus og asfaltløsningsgrus (kaldsfalt) produserer vi som kjent grusmaterialene selv og av den totale planlagte grusproduksjon på 370.000 tonn vil 140.000 tonn medgå til svarte dekker og 230.000 tonn til en produksjonsverdi av ca. 4,7 mill. kr. vil medgå til veg grus og bærelagsmasse. Som det skulle fremgå av disse tall er det en ganske stor virksomhet vi dri-

ver i egen regi på sektoren grusproduksjon og faste dekker til beste for anleggs- og vedlikeholdsdriften, men til syvende og sist for trafikantene.

I denne forbindelse har jeg også lyst til å si noe om båttransporten av grusmasser. Som kjent inngikk vi i 1977 en avtale om chartring av 4 båter til denne transport. Vesentlig på grunn av økningen i oljeprisen har vi siden avtalen ble inngått måttet innrømme et pristillegg på ca. 21%. Til tross for dette har vi hittil holdt uendrede fraktpriser og står ved utgangen av 1979 med et akkumulert overskudd på kr. 1.138.0000,—. Sommeren 1979 var det omtrent balanse i regnskapet og vi overveide da å heve fraktene, men takket være en god utnyttelse av båtene utover høsten unngikk vi det. Anleggsavdelingen har i stor grad bidratt til at resul-



Grusproduksjon
Foto: A. Føllaug

tatet hittil har vært så gunstig og på samme måte som ved utnyttelse av våre egne maskiner er det opp til oss selv hvordan det økonomiske resultat skal bli i fremtiden, spesielt gjelder det å få en bedre utnyttelse i vinterseongen hvor en har ledig kapasitet.

Utbedring av eksisterende fylkesveger

Vedlikeholdsavdelingen har ansvaret for planarbeidet og gjennomføringen for utbedring og dekkelegging på ca. 70 km av eksisterende fylkesveg årlig. I 1980 var det til disse arbeider i budsjettet foreslått bevilget 25 mill. kr. Det er imidlertid nå gjort forslag om at 4,5 mill. kr. av midlene ikke skal benyttes i 1980. Gjennom de siste år har det akkumulert seg opp ubrukte bevilgninger på denne budsjettpost på til sammen 11,0 mill. kr. Selv om noen prosjekter må utestå på grunn av den foreslåtte fastfrysning vil vi allikevel ha 31,5 mill. kr. til disposisjon i 1980.

Bevilgningen fordeler seg på ca. 45 forskjellige prosjekter og bygger på en planleggingsprosess som forutsetter at kommunene får ordnet frivillige avtaler om grunnavståelse. Dersom det må erverves grunn ved skjønn vil vi erfaringsmessig få problemer med tempoet i gjennomføringen og vi blir stående tilbake med ubrukte bevilgninger ved årets slutt. Enkelte kommuner er etter vår mening noe sene i avtrekket med å få grunnervervsprosessen igang, men det kan også skyldes at vi ikke er flinke nok til å presentere våre planer og programmer. Fylket har satset sterkt på utbedringsprogrammet i de senere år og når vi ser på hva vi har fått gjennomført de siste 8—10 år har det vært mulig fordi vi stort sett har møtt positiv vilje både fra kommunale

myndigheter, landbruksmyndighetene og de enkelte grunneiere. Dette tar vi også som et tegn på at samtlige har innsett hvor sterkt behovet er for at fylkesvegnettet får en opprustning som gjør det tjenlig for tidens krav til fremkommelighet.

Vi som er satt til å gjennomføre programmet har sett oppgaven som en utfordring og et arbeide som ligger godt tilrette å utføre i vedlikeholdsavdelingens regi. Selv om enkelte prosjekter er blitt forsinket har jeg tro på at vi i 1980 skal kunne ta inn igjen det meste av denne forsinkelse dersom alle berørte parter legger seg i selen.

Ser vi samlet på vedlikeholdsavdelingens virksomhet i 1980 står vi overfor en stor oppgave med å få gjennomført våre planer. Jeg vil igjen minne om at vår hovedoppgave, innen rammen av de disponible midler, er å drive et effektivt vedlikehold i samsvar med vår målsetting som ble sitert innledningsvis. Til slutt vil jeg ønske alle lykke til med arbeidet i håp om at vi alle hver på vår kant gjør vårt beste til et godt resultat.

O. ØH.

Forts. fra s 41

Nedenfor følger tekniske data på en «Atlas Copco-Jarva fullprofilmaskin».

Diameter: 9,4 m.

Matertrykk: 1360 tonn.

Motorer: 16 stk. a 150 hk = 2400 hk.

Rotasjonshastighet 4 omdr. pr. min.

Discuttere (kroner): 15,5

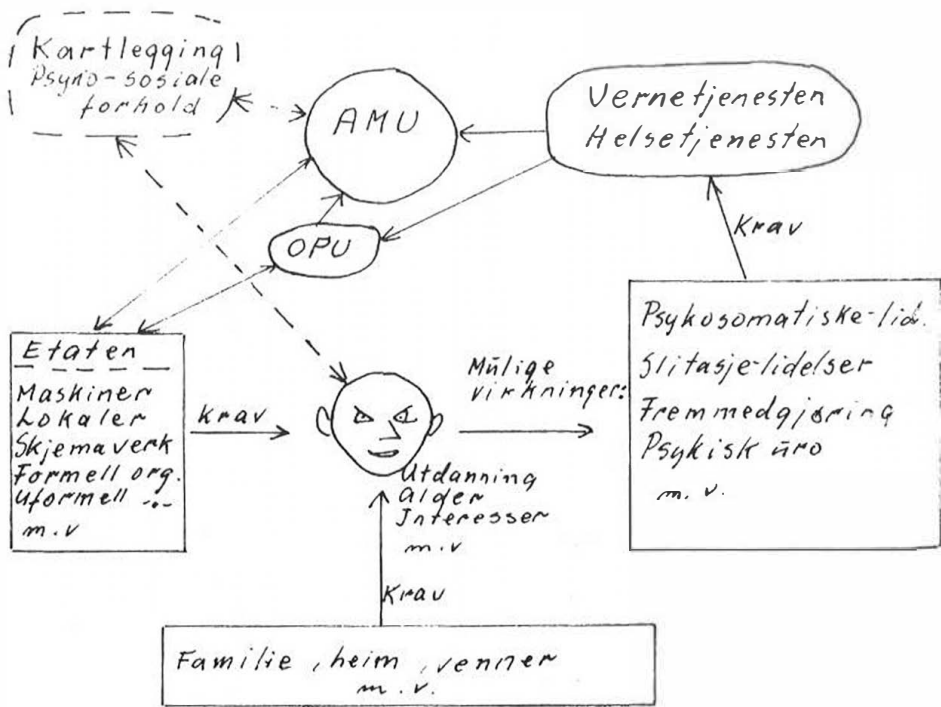
Inndrift:

1,8 m.pr. time i fjell med trykkfasthet 1750 kg/cm²

2,4 m.pr. time i fjell med trykkfasthet 1050 kg/cm²

3,1 m.pr. time i fjell med trykkfasthet 600 kg/cm²

Arild Gustavsén



Kartlegging av arbeidsmiljøet i vegvesenet

I arbeidsmiljølovens § 14 er arbeidsgiveren pålagt å gjøre en kartlegging av arbeidsmiljøet i virksomheten. For vegvesenet påligger plikten administrasjonen. Etter forslag fra vegdirektoratet har arbeidsmiljøutvalget (AMU) vedtatt at vi i Rogaland som ett av 3 prøvefylker skal foreta en systematisk samlet undersøkelse for alle ansatte. Det må understrekes at denne formaliserte undersøkelse ikke fritar lederne på de ulike nivå for å overvåke arbeidsmiljøsituasjonen innen deres ansvarsområde, og for å avhjelpe eventuelle mangler. Nærværende undersøkelse er ment som et

hjelpemiddel for å avdekke generelle svakheter innen etaten og å gi en plattform for forbedringer.

Ovenforstående plansje viser svært forenklet sammenhengen mellom miljøfaktorer i jobben og utenfor jobben og lidelser m.v. hos den enkelte arbeidstaker. De uheldige konsekvenser for den enkelte utløser krav mot vernetjenesten og mot helsetjenesten, krav som eventuelt vil forplante seg til AMU eller omplasseringsutvalget (OPU). Disse krav vil i neste omgang presenteres for etatens ledelse, enten til ledd i linjen eller til personalseksjonen.

Petter Pettersen til minne



Atter en gang er en av våre arbeidskamerater gått bort. Meldingen om at Petter Pettersen døde den 9/12 -79 kom både brått og uventet på hans venner og arbeidskamerater. Han begynte sin løpebane i vegvesenets tjeneste den 1/10 -45 som snekker på verkstedet i Hillevåg.

Etter ca. 20 år i denne jobben, gikk han over i lagertjenesten, og fungerte som lagerformann på sentrallageret på Bærheim til han gikk av med pensjon etter ca. 33 års tjeneste ifjor. Han var kjent som en flink og pliktoppfyllende mann, og kom av naturlige grunner snart med i fagforeningsarbeidet, og innehadde vervet som formann og kasserer i en årrekke.

En stor skare av venner fra vegkontoret og hans tidligere arbeidskamerater var møtt fram for å følge Petter til hans siste hvilested på Ladegård Gravlund.



Vår medkjensle går idag til hans kone og barn, som sitter igjen med savnet etter en god mann og far.

Vi lyser fred over hans minne.

M. W.

Det kartleggingsarbeid som nå planlegges skjer i AMU's regi og utføres av en kartleggingsgruppe med bred sammensetning. Alle ansatte får tilbudet om å delta, men deltaking er en frivillig sak. Alle opplysninger behandles fortrolig og alle oppgaver fra den enkelte vil være anonyme. Etter statistikkføring blir oppgavene makulert.

Kartleggingsarbeidet er ikke fastlagt ennå med hensyn til form og innhold. Dette vil bli bestemt av AMU etter at det er gitt en bred orientering til de ansatte, dels direkte og dels gjennom tillitsmannsapparatet. Signaler og synspunkter fra disse vil bli vurdert.

Arbeidsgruppen har denne sammensetning:

Fra utarbeiderne:	Jan Undset
Fra innarb.:	Torstein Rein Larsen
Fra biltilsynet:	Marit Øverland
Fra ledelsen:	Johan Lund
Fra vernetjenesten:	Sigve Næsheim
Fra personalseksj.:	Svein M. Olsen
Fra helsetj.:	Ikke oppnevnt ennå
Fra vegdirektoratet:	
Org.kontoret:	Arne Larsen
Tek. Rasj.	Johan Isaksen
Personalkontoret:	Knut Nes
Sekretær for arbeidsgruppa er Marit Garborg.	

Skulle noen ha ønske om opplysninger utover foranstående på det nåværende tidspunkt, kan gruppas medlemmer kontaktes.

J. L.

Felles kontortjenester (Kontorteknisk seksjon)

I Fagsjefmøte den 10. oktober 1977 ble behandlet forslag til inndeling av administrasjons- og økonomiavdelingen i flere seksjoner. Blant annet ble seksjon for felles kontortjenester vedtatt opprettet, men vedtaket ble iverksatt først ut i januar 1979.

Førstesekretær Målfrid Crosby ble ansatt som daglig leder for seksjonen.

Seksjonen har for tiden 14 ansatte. Av disse er 12 kvinner og 2 menn. En av kvinnene er midlertidig ansatt og 2 har 1/2-dags tjeneste.

Seksjonen dekker mange funksjoner, store og små, og kalles «Seksjon for felles kontortjenester».

Først og fremst har vi arkivet som behandler all inngående og utgående post. Det er ikke få nye saker som er registrert i 1979. Tallet er kommet opp i 8043. Noen saker er under behandling og går frem og tilbake. Disse blir stemplet og registrert og kan dreie seg om ca. 3000 saker i året. Antall saker ekspedert ut viser kopi-boka som sluttet med side 8399.

I selve arkivet har funksjonene gått på omgang i flere år, og i de senere år rokkerer damene også til ekspedisjon/sentralbordtjeneste og 2 damer også til Vegsjefens forværelse. Adm.sekr. Ingrid Håland er daglig leder for arkivet.

Skrivetjenesten har bare to damer, Randi Auestad og Signe Flikke. De damer som er ansatt på avdelingene skulle også ha det meste av skrive-tjenesten for avdelingen, men meget går til skrivestuen og en viss opphopning er ikke til å unngå.

Budtjenesten utføres av Helge Hågensen.

Odd Gunnar Svendsen utfører reprotjenesten for vegkontorets avdelinger og en del for biltilsynskontorene.

I håndbokarkivet har vi 59 håndbøker + diverse rapporter og instruksjonsbøker.

Interessen for håndbøker har økt betraktelig i det siste og det varer ikke lenge før nyansatte ber om håndbøker som gjelder deres arbeidssituasjon. Registrering og distribusjon av nye håndbøker går greit likeledes etterbestillinger. Dette skyldes ikke minst personalet i håndboksekretariatet i Vegdirektoratet som er hyggelige personer og hjelper oss med dette.

Biblioteket har en hel bøker, gamle og nye. Dessuten beror en del på utekontorene og i avdelingene. Nye oppstilling vil bli foretatt når vi blir samlet i et bygg. Vi regner med at en del bøker fra avdelingene vil da bli innlemmet i et felles bibliotek.

Vi har også en hel del faste abonnenter på tidsskrift som registreres. Hertil kommer en del gratishefter.

Så snart det lar seg gjøre vil en liste over disse bli sendt ut og hvor en kan få låne dem.

Av andre funksjoner nevnes f.eks. godkjenning av fakturaer, bestilling av skjema og kontorrekvisita, deltagelse i budsjettmøter og andre møter. Seksjonens personale med leder er innstilt på å yte god service og forsøker å utføre de forskjellige gjøremål til alles tilfredshet.

Målfrid Crosby

Lokal Veghistorie

Johan Veka fortel om gamle fjellveggar.

— Det er få som ferdast på dei gamle fjellvegane nå. Dei er át å verte gløynde. Nå har me fått nye vegar over fjellet, riksveggar og veggar bygde i fylkeskommunal regi. Vil me ut og ferdast tek me bussen eller bilen. Og somme tek motorsykkelen.

Slik byrjar Johan Veka forteljinga i den nyaste boka si; Gamle fjellveggar i Ryfylke, utkomen på Stabenfeldt Forlag no i haust.

Kapittel for kapittel tek han for seg vegane slik dei vart forma og lagde av handelsmenn og kløvhestar i gamal tid til i dag då bulldosarar og vegval-sar er vegingenjøreens arbeidsreid-skap.

På si uforlikneleg lune vis fortel Johan Veka om den tida då austlan-det og vestlandet vart knytta i hop av kramkarar med børetrau og driftige ungkarar på frierferd mellom bygde-ne. Han auser or sin utrulege viten om alt som har foregått i Ryfylke-bygdene gjennom alle tider, han gjer forvitnelege sidesprang til kjentfolk og kvardagsfolk, til lokale hendingar og historiske segner. Veka lar steina-ne tala.

Høyr berre korleis forfattaren skil-drar vegen frå Ekkjevika i Røldal til Hellandsbygda i Sauda:

— Det er ein veg som er grei å ta seg fram til alle årsens tider. Men lat oss

Fortsettes side 47



Fra vegantl. Sauda-Storskjær i ca. 1900

Foto: Bassøes' platearkiv, reproduisert E. Sira

Permisjoner



I Ryggjavegen nr. 5/79 skrev vi om offentlige ombud og verv, og organisasjonsmessige oppdrag.

Denne gangen skal vi ta for oss:

Velferdspermisjoner

- barns sykdom
- giftermål
- dødsfall i nær familie
- flytting
- husbygging
- deltakelse i idrettsarrangementer
- barns overgang fra førskole til grunnskole
- tilvenning av barn i barnehage

Barns sykdom

Arbeidstakere som har omsorg for barn under 10 år har rett til inntil 10 dagers permisjon pr. kalenderår for nødvendig tilsyn av barnet når det er sykt.

Sykdommen må legimiteres ved legeattest ved fravær utover 3 dager.

Lønn under en slik permisjon kan gis i tillegg til innvilget velferdspermisjon.

Giftermål

Tjenestemenn gis permisjon med lønn dagen han/hun gifter seg.

Dødsfall i nær familie

Velferdspermisjon med lønn tilstås ved dødsfall i nær familie på dødsdagen og begravelsesdagen.

Som nær familie regnes ektefelle, barn, barnebarn, foreldre, besteforeldre, søsken, svigerinne, svoger og svigerforeldre. Det kan også gis tjenestefri med lønn på eventuelle nødvendige reisedager mellom tjenestested og begravelsessted.

Flytting

Ved endring av bosted uten endring av tjenestested kan det gis 1 dages permisjon med lønn.

Ved endring av tjenestested som fører med seg at tjenestemannen må skifte bosted, f.eks. ved tilsetning i annen stilling innen etaten, gis permisjon med lønn. Lengden av permisjonen utgjør maksimalt 1 uke (5—6 arbeidsdager).

Husbygging

Ansatte i staten kan tilstås permisjon med lønn i 2 arbeidsdager til bygging av egen bolig etter følgende regler:

Når vedkommende personlig deltar i byggearbeidet og byggingen gjelder bolig til eget bruk.

Permisjon kan bare gis en gang, og ikke for bygging av sommerhus og tilbygg eller reparasjon av bestående hus. Dog gis permisjon når tjenestemannen ved kjøp av gammelt hus må foreta nødvendige ominnredningsarbeider/reparasjoner for å gjøre huset egnet til bolig.

Ansatte som er medlemmer av boligbyggerlag eller lignende hvor det er en forutsetning at vedkommende personlig deltar i byggearbeidet, betraktes som å ha eget boligbygg under oppføring.

Deltakelse i idrettsarrangementer

Permisjon for deltakelse i idrettsarrangementer skal som hovedregel gå til fradrag i tjenestemannens ferie eller tilstås uten lønn. I tilfelle hvor en tjenestemann har vært uttatt for å representere landet i olympiader, verdensmesterskap, europamesterskap eller landskamper, tilstås permisjon

Fortsettes side 18

Filmer til utlån

Det har vært så populært å låne filmer at boksen flere ganger var tom når folk ringte og ville låne. Derfor har vi fått bevilgning av velferdsmidlene til å kjøpe fler. Nedenfor finner du lånebetingelsene og listen over filmer. Alle filmene er super 8 mm.

LÅNEBETINGELSER: — Vi sender over hele fylket. — Utlånet er gratis. — Ikke mer enn fire — 4 — filmer omgangen. — Filmene kan kun beholdes i kort tid. — Det må gis beskjed når filmen er røket, eller om andre feil, så reparerer vi. — Vi kan dessverre **IKKE** låne ut filmerret og fremviser.

LISTE OVER STUMFILMER:

Film nr. B 1: Boat builders (Båtbyggere) (Mickey, Donald og Langbein)

Film nr. C 1: Cinderella's fairy Godmother (Askepott og den onde feen)

Film nr. C 2: Clock cleaners (Klokkerensere) (Mickey, Donald og Langbein)

Film nr. C 4: Chef Donald

Film nr. D 1: Duel and the Wizards (Tryllekonkurransen)

Film nr. G 1: Goofy's glider (Langbeins glidefly)

Film nr. H 1: Hawaiian Holiday (Ferie på Hawaii) (Mickey, Donald og Langbein)

Film nr. L 1: Lonesome Ghosts (Ensomme spøkelseser) (Mickey, Donald og Langbein)

Film nr. L 2: Laurel and Hardy in The hoose-gow

Film nr. M 1: Mickey's delayed date (Mickey's avtale)

Film nr. ● 1: On ice (På isen)
Mange av Disney-stjerner er med i denne filmen)

Film nr. P 1: Plutos fledgling (Plutos flyveferdighet)

Film nr. T 1: Tea for two hundred (Te for to hundre)

Film nr. T 2: Three little pigs (Tre små griser)

Film nr. T 3: Trick or treat (Å narre eller belønne) (Donald)

Film nr. T 4: Trailer horn (Donald husvogn)

Film nr. T 5: Tortoise and the hare (Skilpadden og haren)

Film nr. T 6: Three for breakfast (Frokost for tre) (Donald)

Film nr. W 1: Winnie the Pooh and the honey tree (Ole Brum og honningtreet)

Film nr. W 2: Working for peanuts (Arbeid for peanøtter)

Film nr. W 3: Woody Woodpecker (Hakke Hakkespett)

LISTE OVER LYDFILMER:

Film nr. A 1: America on parade (Disneyfigurene i parade)

Film nr. LA 2: Askeladden og de gode hjelperne (Ivo Caprino)

Film nr. B 1: Bambi and his friends (Bambi og vennene hans)

Tunneldrift i framtidsperspektiv.

Maskiner som spiser seg vei i alle sorter fjell, i ønskede diametere, til konkurransedyktige priser. Er dette tunneldriftens framtidsperspektiv?

Vi har i lang tid hørt om maskiner som kan bore hele profilet i tunneler. De fleste av oss har betraktet det hele som et aspekt i uoverskuelig framtid. Det er imidlertid ikke tilfelle. Fullprofildrift er på veg til å etablere seg som et økonomisk mulig alternativ.

I dag pågår bygging av Oslo kommunes avløpstunnelsystem. 40 km tunnel med diameter 3,0 m, skal være ferdig innen utgangen av 1983. Tre entreprenører er i arbeid, og samtlige har anskaffet fullprofilmaskiner, slik at i dag er 8 slike maskiner i drift i Oslo. Videre er det planlagt brukt en fullprofilmaskin med 4,5 m i diameter under utbyggingen av Orkla-Grana vassdraget. Tar vi så en tur over til U S A, vil vi finne fullprofildrift som en vel etablert driftsmåte. I

Chicago pågår for tiden et større prosjekt. 209 km tunnel utføres med fullprofilboring. Man bruker her maskiner med diameter helt opp til 10,8 m, og boringen foregår i fjell med trykkfasthet opp til 2000 kg/cm². (kvarts, granitt osv.) Beste resultat i netto inndrift på en uke, med 2 skift, har vært 75 m. Ikke å forakte sammenlignet med konvensjonell drift. Anslått innkjøpspris pr. i dag på en fullprofilmaskin til veitunneldrift er ca. 25 mill. n.kr. Antatte driftsutgifter ligger på samme nivå som ved konvensjonell drift. Hvor lang tid det går før disse tall endres, vet ingen. Men at de vil endre seg i fullprofildriftens favør, er det få som tviler på. Nye krav til arbeid og miljø, går også i fullprofildriftens favør. Men mange momenter vil selvsagt gjøre seg gjeldende i denne sammenheng. Utviklingen er det til nå ingen som har klart å stoppe.

Fortsettes side 34

Film nr. C 3: Chaplins greates comedies — Charlie at the studio.

Film nr. LD 1: Donald Duck in the High Andes (Donald Duck i Andesfjellene)

Film nr. LD 2: Den standhaftige tinnsoldat (Ivo Caprino)

Film nr. D 3: Daffy Duck — Havskappløpningen (svensktalende)

Film nr. LD 4: Donal Duck 's Dilemmas

Film nr. LF 1: Flåklypa grand prix (Ivo Caprino)

Film nr. LH 1: Herbie, the love bug (Herbie på farten)

Film nr. LK 1: Karius og Baktus

Film nr. LM 1: Match of the century (Århundrets fotballkamp)

Film nr. LM 2: Mowgli the Jungleboy (Fra filmen Jungelboken)

Film nr. LP 1: Pink Panther in Pink tail fly

Film nr. LP 2: Pink Panther i Rock-a-bye Pinky

Film nr. LT 1: Tom and Jerry — Cat napping

Vil du låne filmer? Ring (045) 22 080 og spør etter Torild Gabrielsen eller Marit Garborg.

Hvem er lavtlønnet?

Av Trygve Monsen

Gjennomsnittslønnen for voksne menn i industrien var i 1978 ca. 74 000 kroner. I år kommer gjennomsnittslønnen til å ligge fire prosent høyere, men i de regneeksemplene vi bruker her, går vi ut fra 78-tallet fordi vi da kan foreta flest sammenligninger med andre yrkesgrupper i arbeidet med å kartlegge hvem som egentlig kan karakteriseres som lavtlønnede. I mangel av noe bedre sammenligningsgrunnlag, velger vi her å bruke industriarbeiderens lønn som utgangspunkt slik det er gjort ved de fleste lønnsoppgjør.

Beregninger som er foretatt viser da at gjennomsnittsinntekten for arbeidere i industrien varierer sterkt fra bransje til bransje. Lønnsoppgavene som Statistisk Sentralbyrå nettopp har offentliggjort for bransjene viser at timefortjenesten i gjennomsnitt varierer fra kr. 28,66 i produksjon av lær- og skinnvarer til kr. 44,74 i grafisk produksjon. Kvinnenes timefortjeneste varierte mellom kr. 25,85 i produksjon av lær- og skinnvarer og kr. 35,35 i grafisk produksjon og forlagsvirksomhet.

På årsbasis innebærer dette at årsinntekten for industriarbeidere i gjennomsnitt svinger mellom vel 57 000 og 90 000 for voksne menn og fra ca 50 000 til vel 70 000 for kvinnene. Det må imidlertid understrekes at dette er gjennomsnittstall slik at de ansatte i hver bransje sprer seg omkring disse gjennomsnittstallene. Mange tjener mindre og andre tjener mer.

Hvem er så lavtlønnet? Med en gjennomsnittslønn på 74 000 kroner, kan man etter tradisjonelle definisjoner på lavtlønn karakterisere dem som ligger på 80% av gjennomsnittslønnen for lavtlønnede. Hvor mange i industrien tjener mindre enn 59 000 kroner som utgjør ca. 80% av gjennomsnittslønnen?

Og her begynner vanskelighetene. Når timelønnen utregnes, er alle arbeidende timer tatt med i beregningene. Likevel er det foretatt viser overslag i N.A.F. over antallet heltidansatte arbeidere som tjente mindre enn 59 000 kroner i fjor. Disse beregningene viser at ca. 5% av de sysselsatte i industrien ligger under 80% grensen.

Funksjonærstatistikken fra N.A.F. viser at ingen mannlige funksjonær-grupper bryter 80% grensen. **Tekniske funksjonærer har en timefortjeneste på 151% av fortjenesten i industrien, mens lagerfunksjonærene som gruppe ender på 87%.**

Kvinner som arbeider i NAF-bedrifter, ligger langt dårligere an enn deres mannlige kolleger. Butikkfunksjonærene kommer dårligst ut med en timefortjeneste på 74% av fortjenesten i industrien.

Dårligst ut kommer trolig heltidansatte i varehandelen, hvor beregninger viser at godt over 30% av mennene er lavtlønnede, mens kvinnene i varehandelen har en månedslønn som ligger lavere enn 80% sv månedsgjennomsnittet for industrien.

Vel 35% av de kvinnelige bankfunksjonærene kan trolig også karakteriseres som «lavtlønnede»,

mens bare vel 10 % av mannlige bankfunksjonærer bryter 80% grensen. Vel 20% av kvinnene i forsikringsvesenet ligger også under «lavtlønngrensen».

65% av de heltidsansatte menn i hotell- og restaurantdrift er lavtlønnede, mens nesten 90% av alle kvinner i denne næringen tjente mindre enn 59 000 i 1978, dersom man skal tro statistikken.

For ansatte i Stat og kommuner viser beregningene at vel 20% av de statlige ansatte og vel 30% av de kommuneansatte i 1978 tjente mindre enn 80% av industrigjennomsnittet.

Hvor mange?

Tallene sier ikke alt. Går man dem et-

ter i sømmene er det klart at det er mange årsaker til at man befinner seg nederst på lønnskalaen. Noen er nettopp ferdig med skolen og kan ikke vente høyere lønn. Andre kunne fått bedre jobb, men blir i en jobb de trives med. Atter andre kunne fått bedre betalt jobb et annet sted, men ønsker (kan ikke) flytte. Noen har kanskje sosiale ydelser i tillegg til sin inntekt.

Grovt sett kan man likevel sette opp denne tabellen over «lavtlønnede»:

Industrien	ca. 10—15 000
Varehandelen	ca. 36 000
Stat	ca. 30 000
Kommuner	ca. 38 000
Hotell/restaurant	ca. 5 000
Bank/forsikring	ca 4 000
I alt	ca 123—128 000

Forts. fra s. 23

Brakketilværelsen er en historie for seg selv. Det ble brukt store flyttbare brakker med inntil 8 rom. Det var 4 personer på hvert rom. De innkvarterte vegarbeidere måtte hente vann og hugge ved på fritiden. Hver mann fikk utlevert et teppe og måtte selv sørge for halm til underlag.

Når lastebilen ble brukt som brøytebil på Jæren, ble det montert på en spissplog og avsted bar det inntil en støtte mot en urimelig snøfonn. Da kunne det bli stummende mørkt. Bilen hadde nemlig karbidlykter som sluknet på grunn av snø og frost. Det var ofte en måtte gi opp i kampen mot kuling og snømengden. Når en måtte gi opp kampen mot naturkrefte, måtte brøytemannskapet selv sørge for liv og helse.

Det hendte at man måtte overnatte i løer. Kucne protesterte og ville ha høyet tilbake som var tatt for å bruke til nattleie.

Når det var meget snø, hente det at

en måtte brøyte i 24 timer i døgnet. Etterpå fikk man noen timers pause.

Det ble utbetalt vanlig timelønn uten overtidsgodtgjørelse, men med en kostgodtgjørelse på kr 2,50 pr. døgn.

Strøingen var også vanskelig. En måtte ofte bruke frossen sand som måtte pikkes løs.

Vegvesenet fikk etter hvert bruk for en service-stasjon. Verkstedet i Hillevåg ble bygget i 1929. Utstyret var det så som så med. Etter grundig overveielse ble det anskaffet en skruestikke til kr 56,—

Det var etter nåtidens oppfatning kummerlige arbeidsforhold i vegvesenet fra 1925 og utover. Dahle arbeidet i mange år uten ferie og uten overtidstillegg.

Etter 40 års tjeneste synes allikevel Dahle at han har hatt en gild arbeidsplass og ønsker vegvesenet en fortsatt god utvikling.

K.T.

Rasteplasser

Rapport fra en studietur i Europa 1978

Nordisk Vegteknisk Forbund's stipend ble i 1978 tildelt en gruppe ansatte i Vegdirektoratet og Troms og Hedmark vegkontor for studium av rasteplasser. Rapporten fra arbeidet foreligger nå, og den er vel verdt et studium for personer med tilknytning til rasteplasser både på planleggings- og driftsiden.

Rapporten, som er på 34 sider, inneholder mange illustrerende bilder av rasteplasser med utstyr fra flere europeiske land.

Disse bildene utgjør en viktig del av rapporten og kan tjene som idebank og som grunnlag for skapende fan-

tasi. Tillegg inneholder også rapporten oppsummeringer av erfaringene fra europeiske land når det gjelder rasteplasser, deres lokalisering, utforming, utstyr, vedlikehold samt et forsøk på en overføring av dette til norske forhold.

Rapporten kan lånes ved biblioteket i Vegdirektoratet. Den finnes også ved alle vegkontorene i tillegg til at et begrenset opplag er tilgjengelig fra Nordisk Vegteknisk Forbund.

Otterdal/Skjønhaug/Reinsborg:
Rasteplasser.
Nordisk Vegteknisk Forbund



Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

Nr. 014 — Laboratorie-undersøkelser (Limheftet A4)

Statens Vegvesens Laboratorieundersøkelser (tidl. Analyseforskrifter) utgis nå som håndbok i A-5 format.

Statens Vegvesen går i Laboratorieundersøkelser over til SI-enheter og ISO-standard maskesikter fra 1/1 1979.

De fleste standardblanketter for Laboratorieundersøkelser er endret fra samme tid.

Visse deler av de tidligere Analyseforskriftene er flyttet til en ny håndbok, Feltundersøkelser, som skal utgis i 1979.

Nr. 009 — RUNDSKRIV — Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (Limheftet i A4-format). 5. utgave 1979.

I utgave av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv utgitt før 15. juli 1979. 28 rundskriv er blitt ugyldige siden da.

Nr. 008 — ØKONOMIINSTRUKSER — Hovedinstruks og delinstruks (Limheftet i A4 format).

Det har vært et økende behov for å få en samlet fremstilling av alle bestemmelser og rutiner som gjelder innenfor økonomiforvaltningen, særlig etter at biltilsynets pengeforvaltning har blitt utvidet med innkassering av førerkortgebyr. Hittil har disse instruksene vært å finne som vedlegg til forskjellige rundskriv fra Vegdirektoratet. Denne håndboken er laget dels for å dekke behovet for en instruks-samling og dels for å etablere et enklere ajourføringssystem av instruksene.

Nr. 060 — TRAFIKKREGLENE — Med forkortelser, praksis m.v. Ajourført pr. 1. sept. 1979.

Denne håndbok om trafikkreglene er i første rekke ment som en veiledning for ansatte i Statens vegvesen, men også andre kan tenkes å ha nytte av boken, f.eks. kjøreskolene.

Regeltekstene er ført ajour med de endringer som trådte i kraft 1. oktober og 15. desember 1978.

Fredstillingen er basert på bl.a. avgjørelser i Høyesterett og administrative uttalelser, derunder premisser i Vegdirektoratets forslag av 26. april 1973 til nye trafikkregler.

Håndbøkene kan fåes ved henvendelse til fru Crosby på vegkontoret.

Lokal Opplæring i 1980

Personalseksjonen har laget et forslag til opplæringsprogram for 1980. Programmet er godkjent i opplæringsutvalget. I begynnelsen av februar vil det bli behandlet i opplæringsrådet.

Av planlagte tiltak vil vi spesielt nevne:

- Driftsplanleggingskurs
- Ledertreningskurs
- Jus for vegfolk
- kurs for sentralbordbetjening
- kurs for publikumsbehandling
- kurs for pensjonister «in spe»
- Saksbehandler kurs

De enkelte kursene vil bli utlyst i egne medlinger.

De som ønsker å vite mer om kursprogrammet for 1980 kan henvende seg til Personalseksjonen v/ Lars Bøhmer eller Ellinor Sand.

Ellinor Sand

Fartsgrense på Rv. 14 og Rv. 511 på Karmøy skal endres

Fra og med 25. januar 1980 vil en rekke riksvegstrekningslinjer få endrede fartsgrenser.

- En del vegstrekningslinjer med allereide nedsatt fartsgrense pga. tettbebyggelse langs vegen, vil få ytterligere senkning av fartsgrensen.
- Andre vegstrekningslinjer med nedsatt fartsgrense vil bli forlenget.
- Det innføres nye soner med nedsatt fartsgrense på en del veger.
- Enkelte soner med nedsatt fartsgrense oppheves.

Dette er bestemt av Vegdirektoratet etter at uttalelse er innhentet fra: Fylkestrafikksikkerhetsutvalget, Politimesteren i Haugesund, vegsjefen og for noen strekningslinjer Karmøy kommune.

Hvorfor gjør vegmyndighetene dette? Er det bare for å irritere bilistene?

Bakgrunnen for senkningen av fartsgrenser er undersøkelser som viser at ulykkesrisikoen er høyest på de vegen som blir benyttet både av de myke trafikantene og gjennomgangstrafikken. Vi har den største ulykkesbelastningen på de vegen som har mange avkjørslar (randbebyggelse) og stor trafikk. Det bør nevnes at en slik veg med tett bebyggelse på begge sider er ca. tre ganger så farlig som en tilsvarende veg uten bebyggelse. Dette er nettopp slike veger som en har mange av på Karmøy.

Voksnes mulighet for å bedømme bilers hastighet og akseptable tids-

luker er dårlig når hastighetsnivået er over 60 km/t. Barn og personer med nedsatt syn/hørsel har meget små eller ingen muligheter for å bedømme en bils hastighet. Dersom det er ønskelig at et rimelig sikkerhetsnivå skal oppnås for de myke trafikantene, kreves det meget lave hastigheter.

Særskilte fartsgrenser blir innført for å få dempet de høyeste hastighetene og for å få en trafikkstrøm som flyter med jevnere hastighet og som er mer oversiktlig.

Dersom forskjellen (spredningen) mellom bilenes hastigheter minker, vil forholdene bli bedre for de myke trafikantene. Det er derfor et formål med bruk av særskilte fartsgrenser at ulykkene hvor fotgjengere og syklistar (barn, eldre) er innblandet skal minske.

Vi må være oppmerksom på at enhver fartsgrense vil kunne være for høy på et gitt tidspunkt — under visse værforhold — eller i en viss trafikk situasjon.

Vegdirektoratet har på grunnlag av fartsmeldingen (Stortingsmelding nr. 72 (77—78)) laget nye regler for bruk av særskilte fartsgrenser. Disse nye reglene går i korte trekk ut på at fartsgrensen fastsettes etter hvor mye bebyggelse det er langs vegen og hvordan bebyggelsen er (boliger, butikker, skoler, bedrifter). Det er disse reglene som er brukt ved fastsettelse av de nye fartsgrensene på Karmøy.

Vi ønsker på ingen måte å legge hindringer i vegen for bilistene, men at samspillet mellom bilistene og myke trafikanter skal bli bedre med færre ulykker som følge av tiltaket.

Vil en oppnå en reell trafikksikring med dette tiltaket?

Vi håper at trafikksikkerheten vil bli bedre og at de store ulykkestallene på Karmøy vil minske.

Bilistene bør også innskjerpe sin oppmerksomhet, slik at de overholder de nye fartsgrensene og kjører mer etter trafikkrreglene § 22 hvor det bl.a. heter at bilistene skal avpasse farten etter forholdene.

Politiet vil også være oppmerksom på de nye endringene, og de vil øke hastighetskontrollene for å kontrollere de nye fartsgrensene.

Hvor på Karmøy kommer forandringene?

Rv. 14 i Skudeneshavn vil ikke bli endret. Fra Sandve til Åkrehamn vil det bli en sammenhengende sone på 60 km i timen, 50 km-sonen i Åkrehamn blir forlenget ut til Noroilstasjonen i Sevlandsvik. Herfra vil det

bli en 60 km-sonen til dit 70 km-sonen slutter i dag. Fra Brekkfeltet til Eidekrossen vil det bli en sone på 60 km i timen.

Fra Eidekrossen og gjennom Asaldalen vil fartsgrensen bli redusert til 50. Fra Vorre og til krysset med Rv. 518 vil fartsgrensen bli 60 km i timen. Ellers vil det bli to 60-soner gjennom Avaldsnes og Bø sentrum.

60 km-sonen over Karmsund bru beholdes.

Rv. 511 i Skudeneshavn vil få en 50 km-sonen til forbi kirken.

På Sør-Stokke sør for Kopervik blir det innført en 60 km-sonen fra ca. 1. km sør for Stokkastrand skole til Koperik. 50 km-sonen gjennom Kopervik forlenges til Rv. 14 på Eide og Bygnes.

For vegsjefen

Henning Dale
Rolf Øveland

Forts. fra s. 38

gå der ein sommarsdag i 1860. Lat oss tenkje oss det. Og då tek me ut frå Ekkjevika. Vegen går skrått opp mot Ekkjeskaret under Kvitenuten og held så fram til Kringletjødn. Der tek me over Frakhedlerelva og vidare fram på nordsida av Svartavatn og ned til Breiborgbotnen. Sidan følgjer me vegen nedetter til Handeland i Hellandsbygda i Sauda, eller Sau-sokn som ein sa då i Røldal.

Denne vegen var mykje brukt i gamal tid. Det var her han gjekk Knut Helgeson Ekkje då han ein dag i hoggbalen i 1856 skulle til Sauda og gifte seg med Marta Mikkelsdotter Årtun. Me kan og slå lag med Tjøst Helgeson Ekkje. Han skal til Sauda og gifte seg med Marta Toresdotter Teigen. Og han kan fortelje om brørne sine, Helge og Jacob. Begge har nyleg gifta seg med Saudajenter. Ja,

så seier han, der me går og radlar på vegen til Hellandsbygda.....

Her stoggar vi i Johan Veka si skilddring frå dei gamle fjellvegane. Det får vere med ein liten smakebit. Dei som vil lese meir om historien bak vegane våre får kjøpe boka til Veka. Samstundes som ho gjev oss eit historisk innblikk, er ho skriven på ein så særeigen og beint fram kvar dagsleg og lettfatteleg måte at me ikkje kan la vere å tru at alt som står i ho er sant.

Framst i boka er teke med eit detaljert og godt kart som syner dei mest vanlege vegane før i tida — ei god referanse å støa seg til mens ein les boka.

KeH

*Johan Veka: Gamle fjellveggar i Ryfylke. 96 s. Stabenfeldt Forlag
Pris: kr. 35,— HF.*

PS. Boka er til utlån på vegkontoret sitt bibliotek.

Li

Næs bro



Næs Bro. Bygd omkring 1868. Fotografert ca. år 1900.
Foto: Bassøes platearkiv, reproduisert E. Sira