

Ryggjavegen

nr. 3 - 83



Av innholdet:

- Gang- og sykkelveggar på Karmøy
- Vegpensjonistlag i Dalane
- Ny «Dollarveg» utan doller
- Personaltur til Lysebotn



Ryggjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse:
Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Harald Sel.

Redaksjonsråd: Georg Eie, Vigdis Onarheim, Arne G. Vasbø og Markus Wiik.

Opplag: 1400

INNHold nr.3 -83

<i>Aktuell kommentar</i>	s. 2
<i>Redaktøren har ordet</i>	s. 3
<i>Andakt</i>	s. 3
<i>Gang- og sykkelvegutb. på Karmøy</i>	s. 4
<i>Ferje-leikeplass på Mekjarvik</i>	s. 5
<i>Vegpensjonistlag i Dalane</i>	s. 6
<i>Teskei og ferjesamband</i>	s. 6
<i>Vegopning i Lauperak</i>	s. 7
<i>Vegutbetring på rv. 13</i>	s. 8
<i>Afrikabrev</i>	s. 8
<i>Nytt trafikktelesystem</i>	s. 9
<i>Ny «Dollarveg»</i>	s. 10
<i>Fram med gode ideer</i>	s. 11
<i>Samferdselsmin. i Sandnes</i>	s. 11
<i>Personaltur</i>	s. 12
<i>Intervju med Gjerd Hauge</i>	s. 14
<i>Pensjonisttur til Hardanger</i>	s. 15
<i>Komplisert anlegg i Egersund</i>	s. 16
<i>Nye håndbøker</i>	s. 17
<i>Bedriftstur til Danmark</i>	s. 17
<i>Personalia</i>	s. 18
<i>Kryssord</i>	s. 19
<i>Oppsynsfolk på skulebenken</i>	s. 20
<i>Pensjonistmøte mellom egder og ryger</i>	s. 21
<i>Tyske ingeniører på besøk</i>	s. 22
<i>Glattkjøring med piggelekk</i>	s. 22
<i>Lars Dalen til minne</i>	s. 23
<i>Tillitsmannens spalte</i>	s. 23

Forsidefoto:

Til v.: Torstein Rein Larsen

Frå opninga av leike- og rasteplassen på Mekjarvik.

Til h.: Harald Sel

Arne Garheim — ein av dei 13 som bur i Lauperak — på veg til opnings-tilstellinga for bilvegen til grenda.

Bidragene står for innsenderens egen regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for vegvesenets holdning. Ettertrykk tillatt når kilde oppgis.

Sats og trykk: Allservice A/S
Layout: Harald Sel

Aktuell kommentar:

Hovedhjørnesteinen som ble borte

Av Chr. Fr. Hansteen

I Stortingsmelding nr. 79, 1974—75 understreker Samferdselsdepartementet bl.a. «Statens bilsakkyndige er en etat som utgjør hovedhjørnesteinen i arbeidet for trafikksikkerheten. Departementet har derfor hatt som grunnsyn at etaten må styrkes og settes best mulig i stand til å løse sine arbeidsoppgaver så effektivt som mulig».

I den samme Stortingsmelding skisseres også planene for utbygging av bilsakkyndig-etaten. Et av de virkemidler man ville ta i bruk for å styrke etaten var bruk av hensiktsmessig EDB-utstyr for kjøretøy- og førerkortregister. På landsbasis ble det anslått en reduksjon i antall årsverk i kontorseksjonen på 75 fra 1977/78 til 1981 ved hjelp av EDB. De øvrige seksjoner skulle styrkes.

Hva har så skjedd?

Omorganiseringen av bilsakkyndig-etaten begynte i 1977/78, da det i hvert fylke ble ansatt en biltilsynsjef. Etaten ble fusjonert med Statens Vegvesen til en samlet veg- og vegtrafikketat. Bilsakkyndig-etaten ble en avdeling i vegvesenet med det nye navn biltilsynet.

Selv om de ansatte i bilsakkyndig-etaten i utgangspunktet var imot integreringen i vegvesenet, så var det likevel visse forventninger å spore etter at denne var en realitet. Vegvesenet var tradisjonelt en etat som forvaltet store bevilgninger og vegsjefene flest hadde ivret sterkt for å få biltilsynet under sine vinger.

Etableringen av det EDB-utstyr som var forutsatt fikk Vegdirektoratet ansvaret for. Nå i 1983 er det bare en del av biltilsynsstasjonene som har fått skjermtterminaler med tilknytning til en database i Statens driftssentral. Dette er en del av første trinn i et informasjonssystem som har fått navnet Autosys. Etter de planer som nå foreligger vil dette systemet ikke gi særlige rasjonaliseringsgevinster før i slutten av 1980-årene.

Det har derfor vært nødvendig å bruke stillinger som er tildelt biltilsynet i utbygnings-årene til kontorseksjonene på bekostning av de andre seksjoner — som skulle drive trafikksikkerhetsarbeidet.

Disse må nå først og fremst anstrenge seg for å opprettholde et anstendig servicenivå overfor publikum i forbindelse med førerprøver/registreringskontroll o.l.

Den økonomiske situasjonen har forlenget ført til stillingsstopp i etaten. Derfor krever nå de ansatte i biltilsynet at Autosysprosjektet må forseres kraftig.

I tillegg har biltilsynet et sterkt behov for EDB til en rekke oppgaver i den daglige drift, som for eks. tekstbehandling, innkalling og oppfølging av teknisk kontroll, førerkortbehandling m.m.

I februar 1983 forelå sluttrapport fra styringsgruppen for utredning om det fremtidige EDB-behov i Statens vegvesen.

Det som er nevnt om biltilsynet i denne rapporten, gjorde de ansatte i biltilsynet meget betenkt.

Senere uttalelser til fagsjefmøtet i Vegdirektoratet om rapporten, har medført at betenkelighetene er gått over til engstelse.

Biltilsynet må nå kreve at en forsert utbygging av EDB i Statens vegvesen ikke sinker en utbygging i biltilsynet.

Vegsjefene og de andre avdelingene i vegvesenet bør medvirke til at biltilsynet igjen blir en hovedhjørnestein i trafikksikkerhetsarbeidet.

Vegvesenets tradisjonelle trafikksikkerhetsarbeid har i de senere år gitt gode resultater. Fysiske tiltak i vegsystemet har gitt store og ofte målbare gevinster.

Nå er vi imidlertid kommet til et punkt hvor ytterligere gevinster blir mer kostbare. Etter min mening er derfor tiden inne til en større innsats rettet mot trafikant og kjøretøy. Gevinstene er ikke så lett målbare, men det er mye å hente.

Få hovedhjørnesteinen på plass. Den er viktig for hele den samlede veg- og vegtrafikk-etat.

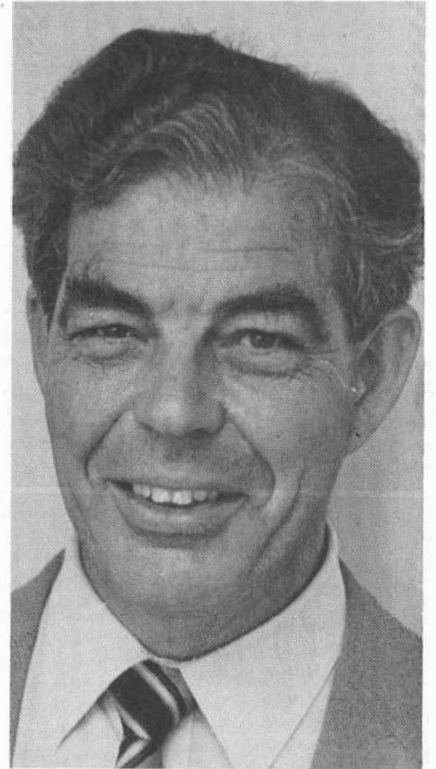


Foto: Harald Sel.

Redaktøren har ordet:

Motta informasjon og gje informasjon

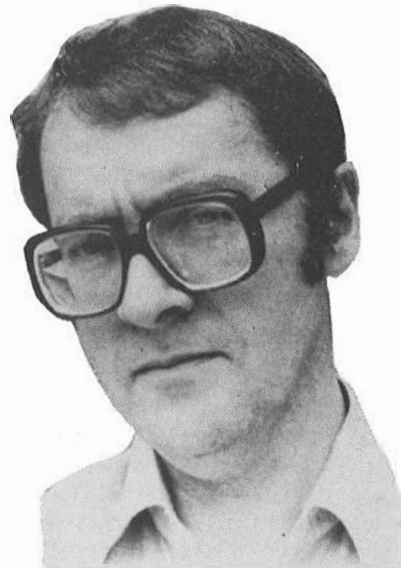
Eg har lita yrkeserfaring frå store arbeidsplassar. Til Vegvesenet kom eg frå Universitetsforlaget si Stavangeravdeling, der me var 2 fast tilsette. Før det arbeide eg i lokalavisa Telemarkingen i Bø, der me i 4 år var 3 samarbeidspartnarar, deretter var me 4 fast tilsette. Med denne bakgrunnen kan ein bli nokså overvelda ved å koma til ein stor og mangesidig arbeidsplass som Statens vegvesen i Rogaland er. Når ein då attpåtil skal vera informasjonsmedarbeidar, og sjølv sagt kjenna til mest muleg av den verksemda som er i gang, som blir planlagt og alt det som elles «rører seg» i etaten, er det ikkje gjort i ei handvenning å bli skikkeleg varm i trøya.

For at eg skal kunne gje informasjon, er eg avhengig av å motta informasjon. Derfor ber eg om at de tar kontakt med meg om små og store

ting, som de trur kan vera av interesse også for andre, — både mellom kolegaer og hos vegfarande folk elles. Dette vil ikkje seia det same som at eg har tenkt å sitja passiv på kontoret og berre venta på å bli orientert av andre. Så langt tida strekk til, ser eg det som vesentleg å koma meg ut til anlegg, stasjonar og kontor. Framleis er det mange av dykk som eg ikkje har fått helsa på, og langt mindre fått slå av ein prat med.

Som redaktør for Rygjavegen, vil eg spesielt be om at de brukar avisa. Ei bedriftsavis blir best når dei tilsette er aktivt med på å forma henne. Send foto, innlegg og stofftips. Og ikkje minst, la meg få synspunkt på det som står i Rygjavegen (også om stoff som de sakner i avisa).

I det heile er det målsettinga mi og ønsket mitt, at me i fellesskap skal kunne gjera mest muleg informasjon



tilgjengeleg, både internt i etaten og utover til alle andre.

Harald Sel

ANDAKT

Herrens fortrolige samfunn

Av Ludvig Praute

En dag jeg kom fra sentrum og krysset Løkkeveien stod en liten gutt utenfor et hus. Da jeg kom forbi dasket han til meg på armen. Heldigvis oppfattet jeg ikke dette som et utslag av dårlig humør, men heller som et ønske eller behov for kontakt. Jeg spurte ham da: «Bor du her?» Han svarte: «Nei, jeg bor der oppe.» Jeg gikk videre og fulgte med og sa: «Jeg bor lenger oppe.»

Straks etter sier han: «Jeg skal vise deg hvor jeg bor.» og da vi nærmet oss huset pekte han på det og sa:

«Der bor jeg» og så gikk han bort til sin mor som stod der.

For noen år siden kom en liten pike springende tvers over gaten og bort til meg på den andre siden og sa gledestrålende: «Jeg har en liten bror som kan gå helt av seg selv.» I sin glede over at hennes lille bror hadde lært å gå måtte hun i fortrolighet meddele dette til et helt fremmed menneske.

Ja dette var to små hendelser, små stener lagt til et komplisert byggverk som det et menneske er. Det er et skriftsted som jeg gjennom mange år har lest, hørt og sett mange ganger, som jeg tidligere ikke har tenkt større på. Men i de seneste år har ordene beskjeftiget mine tanker. Det er salme 25 og lyder slik: «Herren har fortrolig samfunn med dem som frykter ham og hans pakt skal bli dem kunn gjort.»

Jeg har gjennom mange år tenkt meget på Guds skapelse. Jeg tenker da på det som finns her på jorden, mikroorganismene, i sine nesten utallige former og sin skjønnhet og alle fuglene, sommerfuglene og dyrene fra de minste til de største og mennesket som den ypperste skapning.

Jeg tenker på de mange kompliser-

te biologiske prosesser som foregår og de mange kjemiske stoffer som produseres i hvert enkelt individ og noen av dem i utrolig små kvanta, men som er nødvendige for at livet skal utvikle seg normalt.

Jeg tenker på atomenes oppbygning og mineralene og de tildels enorme krefter som finnes.

For en del år tilbake trodde jeg at jeg visste hva elektrisitet var for noe, men nei. Vitenskapen sier: «Ingen vet det». Hva er kjernekraft? Ingen vet det ennå. Kanskje kan mennesket finne ut av det. Kanskje ikke. Og jeg tenker på verdensrommet, på stjernehimmelen med sine milliarder av galakser som igjen hver enkelt inneholder milliarder stjerner mange av dem tusener eller kanskje millioner ganger større enn vår egen sol.

David sier det så vakkert i en av sine salmer: «Herre, når jeg ser din himmel, dine fingres gjerning, månen og stjernene som du har gjort, hva er da et menneske at du kommer ham i hu og et menneskebarn at du ser til ham?»

Ser du på et gammelt fotografi ser du situasjonen den gangen. Det som

Forts. side 22



Gang- og sykkelvegutbygginga på Karmøy:

31,2 av 36,3 km utbygt i 1986

Av Svein Nyback Nilsen

Det er i de senere år satset mye på trafikksikring i form av bygging av gang-/sykkelveger. Rv. 14 mellom Skudenes og Haugesund grense har hatt en svært høy ulykkesfrekvens, og det har derfor vært nødvendig å sette inn ekstra ressurser for planlegging og bygging av trafikksikringstiltak på denne vegstrekningen.

For å illustrere dette har vi delt opp Rv. 14 fra Skudenes ferjekai til Haugesund grense i parseller som viser litt av omfanget for de siste års satsing når det gjelder bygging av gang-/sykkelveger og fortau.

Strekninger som er ferdig bygd

Fortau: Skudenes ferjekai—Skudenes sentrum	0,9 km.
G/S-veg: Sandve S.lag—Haga	4,6 km.
G/s-veg: Hemnes—Ferkingstad—Ådland—Åkrakrossen	7,8 km.
Fortau: Tjøstvold bru—Veasletta (vet)	0,8 km.
G/S-veg: Brekke—Bygnessletta (sør)	1,5 km.
G/S-veg: Vorrå (sør)—Alnokrysset	1,4 km.
G/s-veg: Håvik—Fiskå—Velde—Bø—Karmsund—Haugesund gr.	9,0 km.
Totalt	26,0 km.



Arbeidsgjengen som i løpet har vært i sving med gang- og sykkelveganlegget fra Bø til Karmsund bru. Fra venstre: Ingolf Øvrebø, Einar Støle, Arne Vikingstad og Martin Langåker. De to sistnevnte arbeider for firmaet Nils og Martin lastebiler, som har vore engasjert til arbeid ved anlegget. Foto: Harald Sel.

Oversikten viser altså at av den totale vegstrekning fra Skudenes ferjekai til Haugesund grense på 36,3 km. er 26 km. utbygd gang-/sykkelveg eller fortau. Videre forventer vi at det i perioden 1983—1986 vil bli planlagt og bygget ytterligere 5,2 km. gang-/sykkelveg, dersom ikke bevilgningene av trafikksikringsmidler for Rv. 14 reduseres vesentlig i årene framover. Dette betyr da at nærmere 86% av Rv. 14 på denne vegstrekningen vil være dekket av gang-/sykkelveg eller fortau innen 1986.

Ved ferdigstillingen av anlegget Bø—Karmsund bru, som har vært under arbeid i høst, vil en ha en sammenhengende gang-/sykkelveg fra Håvik skole—Haugesund grense. Strekningen er på 9,0 km. og dette vil da være den lengste sammenhengende gang-/sykkelvegen i nordfylket.

Gransking av sykkelulykker i Haugesund

Ei gransking av sykkelulykker i Haugesund, der vaksne bilistar blei skada, viser at i nesten 2 av 3 ulykker var syklisten den skuldige parten. Andre granskingar elles i landet viser den same tendensen.

Dette viser at mange syklistar ikkje held trafikkreglane, seier overingeniør Henrik Hvoltslef i Vegdirektoratet. Han peikar på at foreldra har eit stort ansvar ved at dei ikkje slepp barna ut i trafikken før dei meistarar sykkel og kjenner dei viktigaste trafikkreglane.

1010 km gang- og sykkelveger..

I 1982 vart de bygd 150 km gang- og sykkelvegar langs riksvegane. Den samla lengda er med det komme opp i 1010 km. Dette går fram av Vegvesenet si årsmelding for 1982.

Det vart brukt 330 mill. kr til spesielle trafikksikrings- og miljøtiltak for gåande og syklande. I tillegg vart det bygd ein del gang- og sykkelvegar i samband med ordinære veganlegg.

Gang- og sykkelvegar har god effektar for å betre trafikksikringa og tryggleiken for fotgjengarar og syklistar. Vegvesenet vil difor fortsatt prioritere disse tiltaka høgt, framgår det av årsmeldinga.

Landets første ferje-leikeplass på Mekjarvik

Av Harald Sel

— Eg har med dette gleda av å erklæra Mekjarvik leike- og rasteplass for opna. Måtte plassen bli til glede og nytte for alle som enten frivillig eller ufrivillig får seg opphald på ferjeleiet.

Med desse orda klypte 11 år gamle Terese Svihus over snora, og mellom 2 og 300 menneske kunne fylla norsk vegvesens første miljønlegg i sitt slag. Og plass var det til alle, både leikande barn og kaffidrikkande vaksne. Leike- og rasteplassen har eit areal på omlag 300 kvm., så her er det ikkje snakk om berre ei huske, ei sklie og eit par bord.

BARNEÅR-IDE

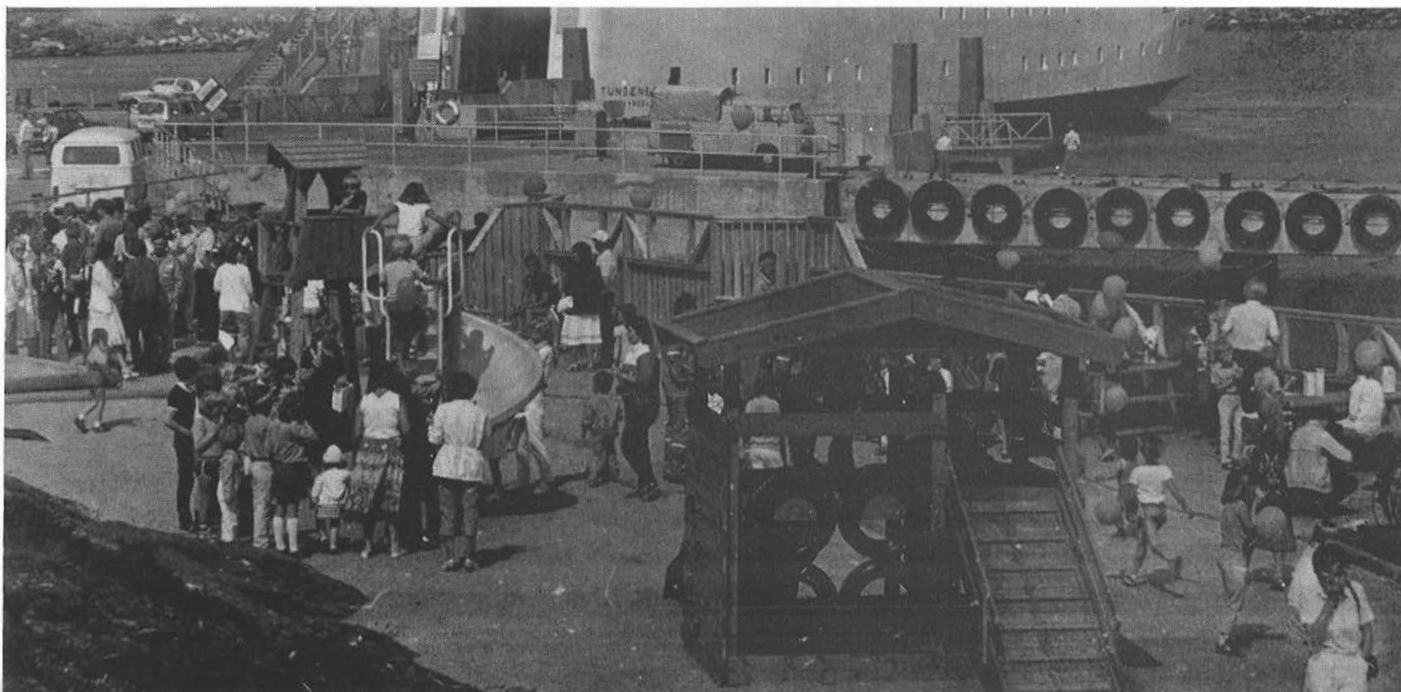
Timar i ferjekø kan vera ein tolmodsprøve for alle, men ikkje minst kan det røyna på for barna. Det var då også i samband med FN's barneår i 1979 at vegsjef Chester Danielsen sette fram ideen om leikeplass på Mekjarvik ferjeleie. Først i fjor blei det klart at planen kunne la seg realisera.

Leikeapparatprodusenten Vestre A/S i Haugesund kom med eit gunstig tilbod for levering av leikeapparat, bord og leegger. Vegvesenet har stått for opparbeidinga av plassen, i samarbeid med arkitekt Hans Bartos frå Vestre A/S og landskapsarkitekt Torgeir Sørensen i Stavanger kommune.

Framhald side 22



Elleve år gamle Terese Svihus foretok den offisielle opninga av Mekjarvik leike- og rasteplass. Foto: Torstein Rein Larsen.



Stor aktivitet på leike- og rasteplassen under opningstilstellinga.

Foto: Torstein Rein Larsen.

Vegpensjonistlag i Dalane:

Fleire bør bli medlemmer, seier formannen Bernt Skarås

Av Harald Sel

Nå har også dei pensjonerte vegarbeidarane i Dalane organisert seg. I desember i fjor blei første møtet for det nye pensjonistlaget halde, og fylgjande styre blei valt:

Bernt Skarås (formann), Aksel Lindland (nestformann), Peder Gåsland (styremedlem) og Arne A. Leidland Eie (revisor). Dessutan har vegmeister A. Lillehammer latt seg velja til sekretær, sjølv om han enno har ei stund att til pensjonistalderen.

Formannen, Bernt Skarås, seier til Rygjavegen at det for tida er 39 pensjonerte vegarbeidarar i Dalane. Til nå har bare få av desse meldt seg inn i pensjonistforeninga.

Om planane vidare fortel Skarås at det blir medlemsmøte med festleg samvær i desember. Denne samkoma er lagt til vegstasjonen på Moi. Ved sida av den festlege delen av samværet, vil ein då også drøfta planar og målsettingar for den nye



Styret for pensjonistforeninga i Dalane. Framme frå venstre: Aksel Lindland (nestformann), Arne Leidland Eie (styremedl.), Erling Flom (revisor). Bak: Peder Gåsland (styremedl.), A. Lillehammer (sekr.) og Bernt Skarås (formann). Foto: Harald Sel.

foreninga. Mellom anna skal ein ta stilling til innmelding i Rogaland

pensjonistforening og Norsk Pensjonistforbund.

Har Petter Nærland levert tilbake teskeia, eller ventar han framleis på ferjesamband til Hjelmeland?

Av pensjonert vegmeister Alfred Rake

Eg minnes ikkje årstallet, men det er mange år sidan dette hende.

Det var veg-avlevering i Finnøy i Ryfylke, og vi frå Vegvesenet kom i eigen motorbåt. Frå Finnøy kom vi ilag med ordførar og formannskp og andre kommunale tenestemenn.

Det er god gamal regel, at dei som er med og tek del i slike samkome, får høve å seie sine meiningar, når ein sit samla kring det veldekkka kommunale matbordet.

Som regel vert det mange velmeinte og takksame ord, både frå vegsjef og ordførar og andre som kunne ha eitt eller anna av interesse å bere fram. — Og her var det at også eg, som ofte reiste ute i Øyane, våga meg frampå. — «Eg har eit interessant problem som eg har tenkt lenge på» — sa eg. «Kor skulle vi frå fastlandet kome oss ut til øyane, dersom vi ikkje hadde sjøen å ferdist på.??»

Eg venta ikkje svar på eit så finurleg spørsmål, men eg la merke til, at ordføraren noterte noko i sine papir og nikka med sitt gladvorne alvors-smil.

Ei tid etterpå fekk eg eit hyggeleg brev i posten. Det var frå Petter Nærland, ordføraren i Finnøy. — «Eg takkar hjarteleg for hyggeleg helgetur med overnatting på Vegvesenets Hotell på Breifand. Men eg må tillate meg

å bere fram ei tilståing. — Vel heimkomen oppdagar eg til min store forskrekkelse, at nede i vårt eige nisteskin finn eg ei teskei som ikkje er vår. — Det har ikkje hendt med min vitande vilje, og eg trur sikkert at den høyrer heime på Hotell Breiland. — Og nå har eg eit vanskeleg problem eg må legge fram for Vegmesteren: Korleis kan eg få sendt Vegvesenets teskeia tilbake til Hjelmeland??? — På sjøen mellom Finnøy og Hjelmeland går det ingen rutebåt, og det kan dra ut i det uendelege før teskeia kjem tilbake til sine eigne, dersom eg må vente på det fergesambandet vi teng så vel og indarleg om!!» — Her fekk eg verkeleg noko å bite i. — Ein kommune-politikar med sans for ekte komikk og frisk humor, må ein verkeleg ta alvorleg, tenkte eg, og sette meg til skrivebordet. — Eg takka for teskei-brevet, og var så heilt samd med han i, at teskeia måtte vi få tilbake. Men ta vel vare på den inntil vidare. Og problemet med fergesamband mellom Finnøy og Hjelmeland lovte eg å skrive om til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, og peika på det viktige argumentet med Vegvesenets teskei, som grunnlag for kravet for dette viktige fergesambandet. — Slik stod saka då eg slutta i Vegvesenet i 1977, med Vegvesenets teskei i vel forvaring hos tidlegare ordførar Petter Nærland i Finnøy Kommune.

Vegopning i Lauperak:

Kommunen spanderte smørbrød og kaker då den siste veglause grenda i Bjerkreim blei knytta til bilvegnettet

Av Harald Sel

11. august fekk den vesle grenda Lauperak i Bjerkreim bilvegsamband med omverda. Ei storhending for dei 13 menneska som bur der. «Det som berre har vore ein dim draum er nå ein realitet. Det vil forvandla alt. Nokså store område vil nå kunne dyrkast opp, og dei unge kan satsa på ei framtid i Lauperak», seier Arne Garheim. Sjølv har han nå overdratt garden til sonen Tønnes. Tønnes Garheim og kona har 4 ungar, 2 i skulealder og 2 under skulealder. Også på ein av dei andre 2 gardane bur det unge folk. Sverre Løvbrekke overtok slektsgarden i 1967. Nå har han tinga materialer, og skal til å byggja nytt hus i haust.

Opninga av vegen blei markert med ei friluftstilstelling på ein parkeringsplass omlag 500 meter ovanfor Lauperakgardane. Der møtte formannskapet opp med ordførar Olaf



Frå bordsetet under friluftstilstellinga oppe i Lia ovanfor Lauperak-gardane. Ståande til høgre: Ordførar Olaf Gjedrem.

Foto: Harald Sel.

Gjedrem i spissen og saman med representantar for administrasjonen i

Bjerkreim, og dei var ikkje tomhente. For omlag 40 gjester vanka det rikeleg med smørbrød av beste slag, fløtekake og kaffi. Og gjestene, det var folket i Lauperak, Vegvesenet sine folk som har stått for planlegging og bygging og representantar for Forsvaret.

Ordførar Gjedrem ønska velkomen til bords. Han slo fast at Bjerkreim med dette har fått veg til den siste veglause grenda i kommunen. At Forsvaret bestemte seg for å byggja eit radaranlegg på Skykulå, gjorde at vegen kom tidlegare enn noko hadde tenkt seg for berre eit par år sidan.

Anleggsjef H. Folgerø, Leif Lindefjell og Torleiv Haugvaldstad hadde også ordet under bordsetet. Folgerø orienterte om anlegget og han rosa planleggjarar, anleggsleiaren og dei som hadde arbeidd med vegen.

Leif Lindefjell takka kommunen og lokalbefolkninga for godt samarbeid, medan Haugvaldstad til slutt var frampå med nokre gode historiar.

Veganlegget frå Tjørn til Lauperak og Skykulå er tilsaman på 16 km, av dette utgjer vegen til Skykulå 6 km.

Dei 10 km frå Tjørn til Lauperak vil kosta ca 11 millionar kr. Det vil seia ca 1.100 kr. pr løpemeter, og det blir rekna for billig i slikt terreng som vegen er bygd i.



Rådmann Olaf Friestad og varaordførar Asbjørn Egeland meinte at bilveg til Lauperak var vel verdt ein kopp kaffi og noko å bita i. Foto: Harald Sel.

Flaskehalstunnelane mellom Erfjord og Vindsvik skal bort

Av Harald Sel

Arbeidet med bortsprenging og utviding av tunnelane på strekninga Hålandsosen — Vindsvik er nå i gang. Fram til ca. 15. november vil 4 mann vera i arbeid med Skiftevik, Kilane og Oseberg tunnelane. Dei 2 førstnemnde skal sprengjast bort medan Oseberg tunnel skal utvidast til ei fri høgd på 4,60 meter. Arbeidet er kostnadsrekna til 1,3 million.

På strekninga Kilane — Vindsvik er det 8 tunnelar, og heller ikkje nokon av desse oppfyller krava til fri høgd. Etter planen skal desse enten sprengjast bort eller utvidast til våren, men dette er avhengig av om det blir løyvd pengar på budsjettet for 1984. Dei fleste tunnelane på denne strekninga er små. Velaskardtunnelen er lengst med 300 meter, dei andre er under 100 meter.

Medan anleggsarbeidet pågår blir fylkesveg 632, Indre Eiane — Vadla — Mo, nytta som omkøringssveg.



Ragnvald Vårvik og Tor Vårvik er her i arbeid med å montera opplysningstavle/skilt på rv. 13 ved Sand, dagen før sprengingsarbeidet tok til. I anleggsperioden på Strekninga Hålandsosen—Vindsvik går trafikken for det meste på fylkesveg 632, Indre Eiane—Vadla—Mo. Foto: Harald Sel.

Barnesikringsutstyr skal godkjennes

Fra 1. juli 1983 blir det krevd at barnesikringsutstyr i bil skal være godkjent av Vegdirektoratet. Det skal også være montert på betryggende måte.

Det godkjente utstyr bærer Vegdirektoratets godkjenningssmerke.

Eldre utstyr, det vil si det som er kjøpt eller tatt i bruk før denne dato,

blir ikke berørt av den nye godkjenningsordningen.

— Vegdirektoratet vil imidlertid sterkt anmode eiere av slikt utstyr å undersøke om stolen, setet eller beltet er av en slik beskaffenhet at utstyret fortsatt kan brukes med den nødvendige grad av sikkerhet, og om det eventuelt er av godkjent type, sier avdelingsingenør Finn Larsstuen i Vegdirektoratet.

Før at utstyret skal godkjennes må

følgende grunnleggende krav være oppfylt:

- Det må dokumenteres fra kompetent uavhengig laboratorium at produktene tilfredsstiller gitte krav.
- Det må angis til hvilke vektklasse(r) produktet er dimensjonert, og hva slags kategori utstyret tilhører.
- Det må foreligge både monterings- og bruksanvisning på norsk.
- Belter, både separate og montert i stoler, må være lete å justere til barnets størrelse.



DERSOM DU HAR VANSKELIG FOR Å SKJØNA GRUNNEN TIL AT KONA DI OFTE ER I DÅRLEG HUMØR, SÅ BARE TENK PÅ KVEN HO ER GIFT MED.



IKKJE HEILT

— Du meiner altså at eg er ein fulkommen idiot?

— Nei, det vil eg ikkje seia. Kven er eigentleg fullkomen.

Afrikabrev fra Olav Hauge

Etter ca. en måned i min nye stilling i Kenya, har jeg vært atskillig omkring allerede. Det er enoromt mange enkeltprosjekter som pågår samtidig. Totalt er det noe over 1000 ansatte, så det er litt av en virksomhet.

Det er nye dårlig veg her i landet, dvs. veger som er avmerket på oversiktskartet er ikke annet enn hjulspor i terrenget. Elles må jeg bare konstatere at grundig kjennskap til planforskrifter o.l. er helt bortkastet her nede. Et møte med myndighetene hvor det meddeles at vi vil bygge en

veg fra A til B, er alt som fins av formaliteter og så settes arbeidet igang.

Til høsten startet vi et pilotprosjekt med arbeidsintensiv vegarbeidsdrift, hvor vegen lages helt og holdent med håndmakt. Det eneste maskinelle er traktorer/løstebiler som kjører ut grus. Dette fungerer godt i Kenya (og fungerte godt i Norge for 100 år siden) så vi er optimister.

Vi holder også på med å bygge opp vedlikeholdsorganisasjonen for myndighetene, og systemet er det gamle norske med vegvoktere.

Datarec-310, den nye generasjon trafikktellere:

Nytt landsomfattende tellesystem

Av Kristoffer Mortensen

Ett nytt system for trafikktelling som er utviklet av Vegdirektoratet og Datainstrument A/S i Bergen, skal nå tas i bruk i samtlige fylker.

Systemet er basert på det nyeste innen data-utvikling, og vil erstatte de manuelle stortellinger som tidligere ble utført hvert 4. år. Det nye systemet vil nå årlig kunne gi oppdaterte trafikktall for samtlige riksveger, mot tidligere en gang hvert fjerde år for en mindre del av vegnettet.

Ute i felten må det utføres en god del arbeid på forhånd i tellepunktene. Normalt freses ned 2 til 4 kvadratiske sløyfer i hvert snitt, disse skal så forsegles med varm asfalt, og telleskap til instrumentene skal så monteres. Dette arbeidet er kommet godt i gang, og de som står for «striemalingen» har påtatt seg utførelsen.

For hele riksvegnettet skal det dannes et grovmasket nett av tellepunkt innen fylket. Det vil si samtlige rv.-kryss, men også adskillige punkt utenom dette. Tilsammen for å dekke hele fylket må det etableres 123 stk. nye tellepunkt. Disse fordeler seg på følgende 3 typer tellenivå:

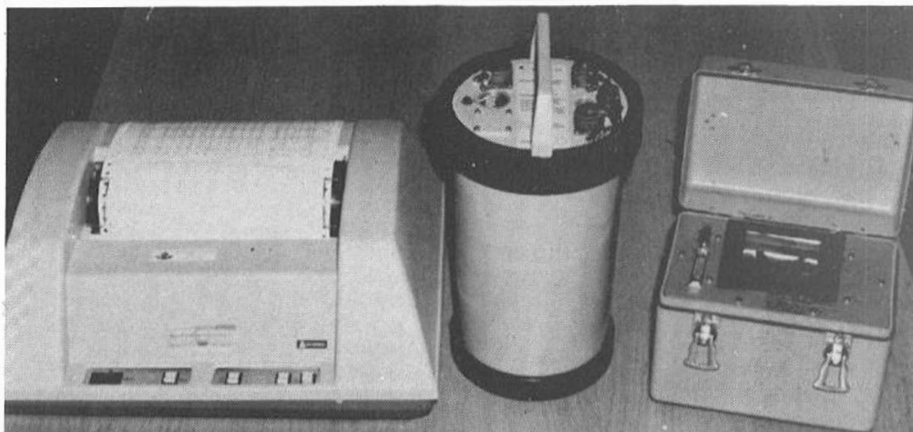
Nivå 1-punkt, helkontinuerlige tellepunkt som teller årets 365 dager, disse tellinger skal gi referansekurver til de øvrige tellinger.

Nivå 2-punkt, det store antall vil bestå av denne type. Her telles i hvert punkt 6 ganger i året med en ukes varighet.

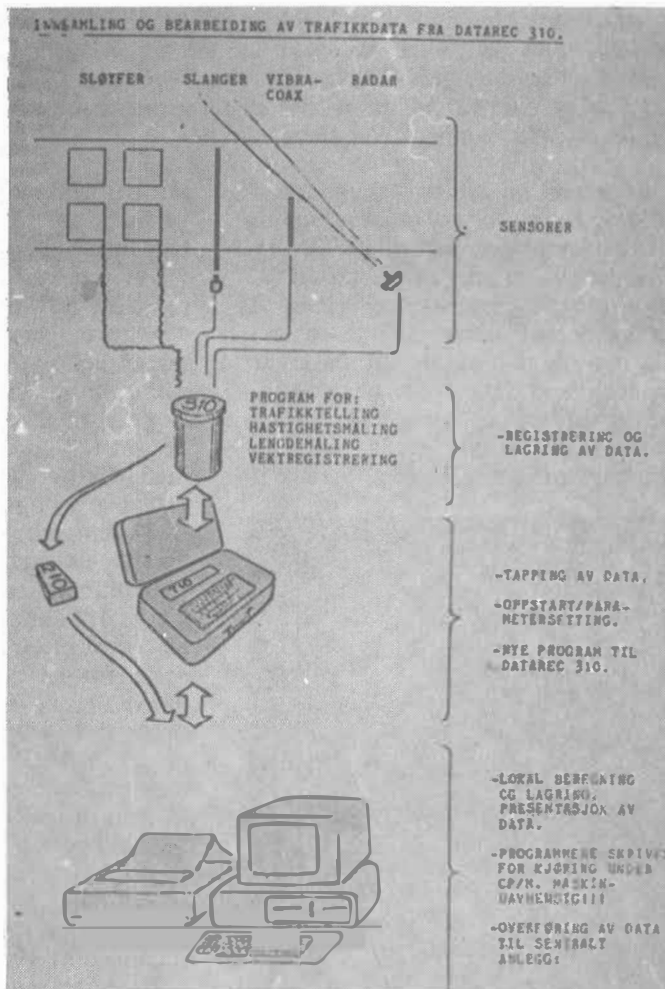
Nivå 3-punkt, utfyllende korttidstillinger med en ukes varighet. I første rekke beregnet på lokale trafikkenninger innen en parsell.

Fordelingen av de forskjellige tellepunkt i vedlikeholdsdistriktene:

Distrikt	Nivå 1-punkt	Nivå 2-punkt	Nivå 3-punkt	Sum
Distrikt 1	0	19	6	25
Distrikt 2	0	13	4	17
Distrikt 3	0	6	3	9
Distrikt 4	2	25	4	31
Distrikt 5	0	8	2	10
Distrikt 6	1	10	4	15
Distrikt 7	0	14	2	16
SUM:	3	95	25	123



Bildet viser i midten «Datarec 310». Pris pr. stk. kr. 25 00,—. Skriveren til venstre bearbejder data for internt bruk. Data overføres også til tape-stasjonen til høyre i bildet. Kassettene oversendes så fortløpende til V.D.'s sentrale databank. Foto: Kristoffer Mortensen.



Skjematisk fremstilling av de enkelte faser i det nye tellesystemet.

Sensorer til forskjellig bruk plassert i vegbanen vil gi opplysninger om mange forhold.

Bl.a. kan temperaturfølere i vegbanen indikere når ising og glatt føre vil oppstå. For vedlikeholdet kan dette bli et nytt hjelpemiddel. Foto: Kristoffer Mortensen.

Når systemet er utbygget over en 4 årsperiode vil det bli et omfattende arbeid med flyttinger av instrumenter innen de forskjellige tellepunkt, tapping av data for internt bruk og til V.D.'s databank. For å klare dette må TT i stor utstrekning få bistand fra de lokale TT-oppsynsmenn ute i distriktene. TT vil etter hvert som systemet tas i bruk stå for nødvendig informasjon og opplæring.

FOTBALL

— Har han greie på fotball?

— Ja, ver sikker. Før kampen veit han avgjort kven som kjem til å vinna, og etter kampen veit han like sikkert korfor dei ikkje vann.

Ny «Dollarveg» utan dollar

Av Harald Sel

Fjorten år tok det å byggja vegen frå Saudasjøen til Ropeid. Parsellen Saudasjøen — Storskjær på 8,8 km blei bygt frå 1910 til 13. Strekninga Storeskjær — Ropeid, 17,3 km, blei påbegynt i 1923 og avslutta i 1933. Til den sist nemnde parsellen gav Electric Furnace Products Ltd. eit tilskot på kr. 323.581,—, som var bortimot 20% av det vegen kosta. Ikkje rart at han på folkemunne fekk namnet «Dollarvegen».

Ettersom biltrafikken auka på i 1950 og 60-åra, blei «Dollarvegen» så alt for smal og kronglut. I 1972 tok omleggings- og utbetningsarbeidet til. Og tok det 14 år å byggja vegen, så vil ikkje utbetningsarbeidet ta kortare tid, jamvel om ein i dag har maskinar og utstyr som ingen vegarbeider kunne drøyma om i 20- og 30-åra. Men så har ein heller ikkje dollar-stønad å spe på med denne gongen. Arbeidet



Helge Valskår i arbeid med Brøyten.
Foto: Harald Sel.

må utførast med norske pengar frå vegbudsjett som ikkje har halde tritt med inflasjonen.

For tida er 7 mann frå Vegvesenet og 3 frå private firma i arbeid på 2 vegstrekningar; ein parsell på 1050 meter mellom Ås og Ilstad og ein på 550 meter mellom Ilstad og Hustveit. Etter planen skal asfaltarbeidet på desse strekningane koma i gang nå i månadskiftet sept./okt.

Nyleg er også gjort gjennomslag for 2 tunnelar. Indre Varstad tunnelen på 800 meter er ferdig, medan Ytre Varstad tunnelen ved Honganvik på 1,4 km ennå ikkje er klargjort for trafikk. Oppsynsmann Knut Utaaker fortel til Rygjavegen at tunnelen ved Honganvik er sprengt ut i til dels svært vanskeleg fjell. Til sikring er det brukt 2549 bolter og ei strekning på 60 meter er heilstøypt. Men så har heller ikkje dei 2 tunnelane blitt billige. Ca. 25 millionar har gått med. Sidan anleggsstart i 1972 er det brukt omlag 58 millionar på dei 14,5 km av vegen som vil vera ferdig ved utgangen av 1983.

Då står det framleis att vel 10 km av den gamle «Dollarvegen» fram til Saudasjøen. For strekninga på ca. 6 km til Svandalsfossen er planane for omlegging ferdige. Etter dagens prisar er anlegget kostnadsrekna til 25 millionar, og det er bevilgningstakten som avgjer kor tid arbeidet kan utførast. For strekninga Svandalsfossen — Saudasjøen er det førebels berre bestemt at tunnelane skal utvidast.

I TVIL

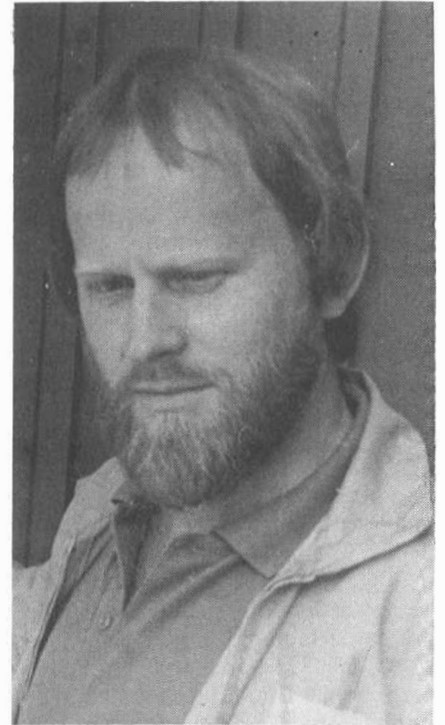
- Tar ikkje sjefen tilbake det han sa i dag, sluttar eg.
- Kva sa han?
- Han sa at eg burde sjå meg om etter ein annan job.

ENDA EI RÅD

- Søv di i kontortida, spør sjefen.
- Ja, men eg drøymmer om arbeid.

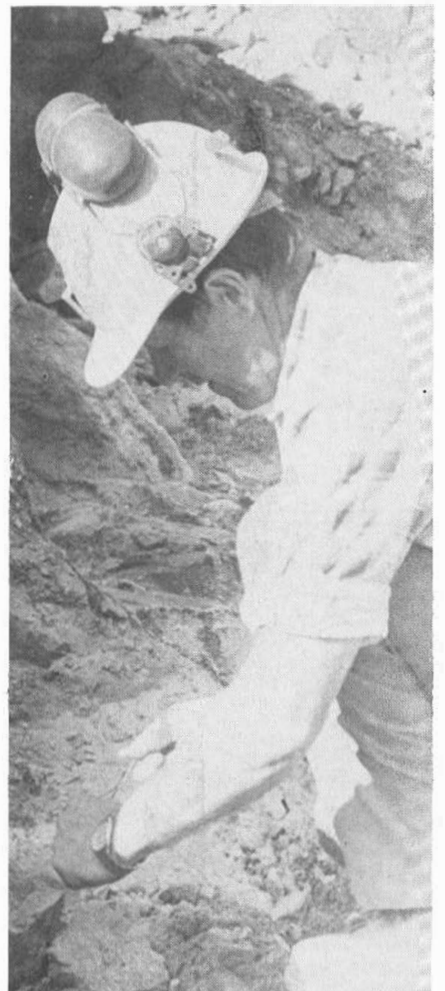
BRA LIKEVEL

- Pengar gjer ingen lykkeleg.
- Nei, men ein kan då i det minste leva ulykkeleg på ein gild måte.



Oppsynsmann Knut Utaaker ser litt betenkt ut. Er det dei reduserte vegbevilgningane som tyngjer.

Foto: Harald Sel.



Ola Sandvik i arbeid med lading for ei ny salve.
Foto: Harald Sel.

Fram med de gode ideene

Av Inger Gravelseter

Det er etablert ny forslagsnemnd for perioden 1983 — 1984, som består av følgende representanter:

Fra ledelsen:

F. sekr. Elisabeth Renberg
Avd.ing. Johannes Bø

Fra org.:

Avd.ing. Anne Grete Liahaug
Mekaniker Kjell Torgersen

Varamenn:

Fra ledelsen:

Avd. ing. Trond Tjelle

Fra org.:

Oppsm. Karl E. Grude

Sekretær:

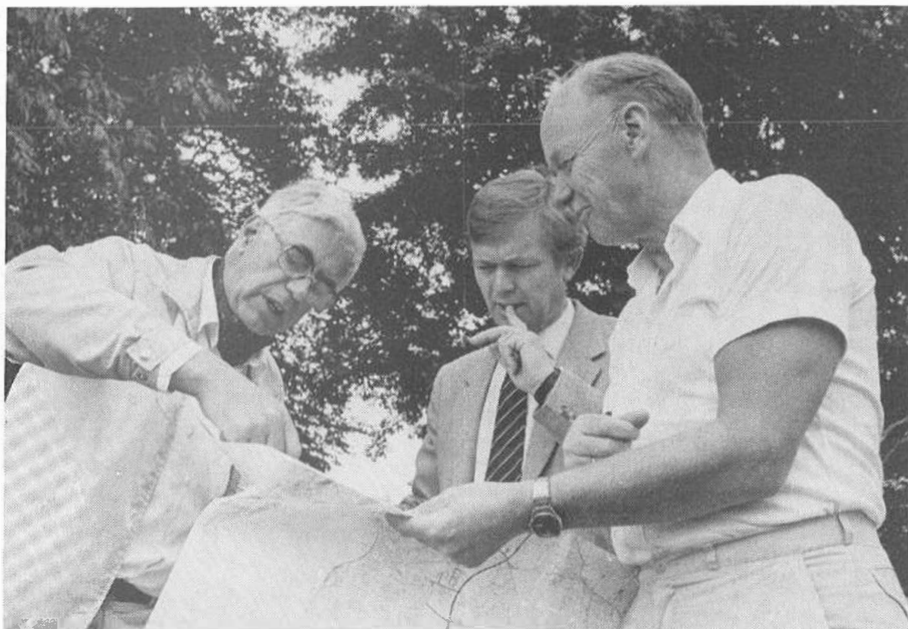
Kont. ass. Inger Gravelseter

Forslagsnemnda oppfordrer deg til å komme med forslag. Det er store muligheter for premie, det kan være pengepremie, (skattepliktig) gjenstandspremie eller oppmuntringspremie.

Send inn forslaget ditt til Forslagsnemnda v/Inger Gravelseter, Statens vegvesen i Rogaland

Forslagsordningen tar sikte på å få fram forslag innen alle saksområde i Vegvesenet om forbedring av:

Vanskeleg sak for den nye samferdselsministeren?



20. august besøkte Johan J. Jakobsen Rogaland før første gong som samferdselsminister. Jakobsen var mellom anna interessert i å sjå på planane for hovudvegnett i Sandnes-området. Biletet viser samferdselsministeren som under synfaringa blir orientert av vegsjef Chester Danielsen (t.v.) og rådmann i Sandnes Njål Norheim om dei 2 trase-alternativa for vidareføring av motorvegen frå Stangeland og sørover.

Foto: Knut S. Vindfallet

- drifts- og arbeidsmetoder, rutiner og blanketter
- materiell, utstyr og verktøy
- verne-, miljø- og helsetiltak

Forslaget kan gis innenfor egne og andres arbeidsområde. For at forslaget ditt kan behandles er vi interessert i at du beskriver og vurderer gjeldende ordning/utstyr og kommer med forslag til forbedring.

Gi konkrete løsninger på problemet du tar opp, og prøv å antyde hvilke konsekvenser forslaget ditt medfører.

Til vurdering av forslaget kan det være ønskelig med tegninger eller fotografier.

Forslaget blir vurdert og premiert etter:

Grad av praktisk, teknisk og/eller administrativ iderikdom
Grad av nedlagt arbeid
Grad av nytteverdi

Det lokale premiebeløpet fra kr. 400,— til kr. 3.000,—. Forslagsnemnda vurderer også om den nye ideen kan være av interesse for andre fylker. Forslaget blir da sendt videre til det sentrale Bedømmelsesutvalg til høyere premiering, premiebeløpet fra kr. 3.000,— til kr. 10.000,—.

PROBLEM

- Han kalla meg ein flodhest, kva syns du eg skal gjera?
- Aner ikkje. Eg har ikkje peiling på kva flodhester gjer.

PROMILLEKJØRING I HELGENE

Statistikken viser at helgene er spesielt ulykkesbelastet. Det er en klar sammenheng mellom liten kjøreefaring, alkohol og helgeulykker. Det vil si: På dagtid en vanlig helg er ikke ulykkesrisikoen større enn en vanlig ukedag. Det er natt til lørdag og natt til søndag mellom midnatt og kl. 6 om morgenen at risikoen er spesielt stor. Ja natt til søndag er risikoen 5—6 ganger høyere enn gjennomsnittet for hele uken.

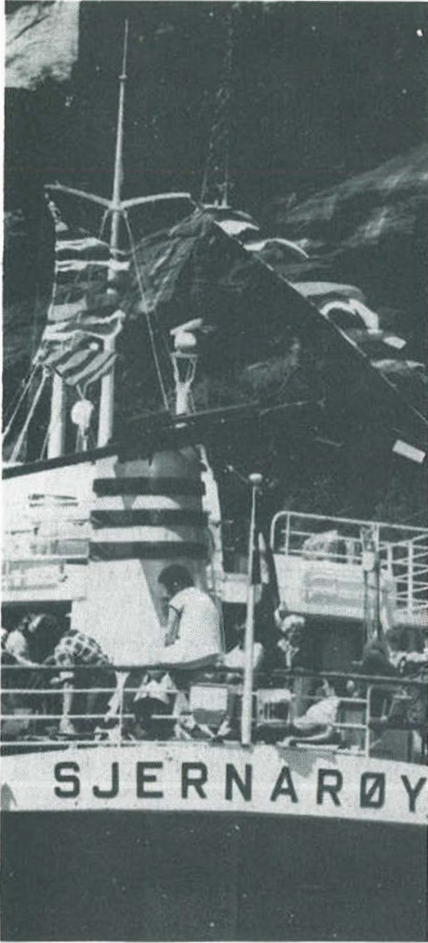
Ved siden av mye promillekjøring natt til lørdag og natt til søndag kan noe av forklaringen på den høye risikoen være at en forholdsvis stor andel av kjørende kan være yngre og derfor uerfarne. Bilførere som er 18—19 år har 6—7 ganger høyere risiko enn gjennomsnittsføreren.

har du forslag til større

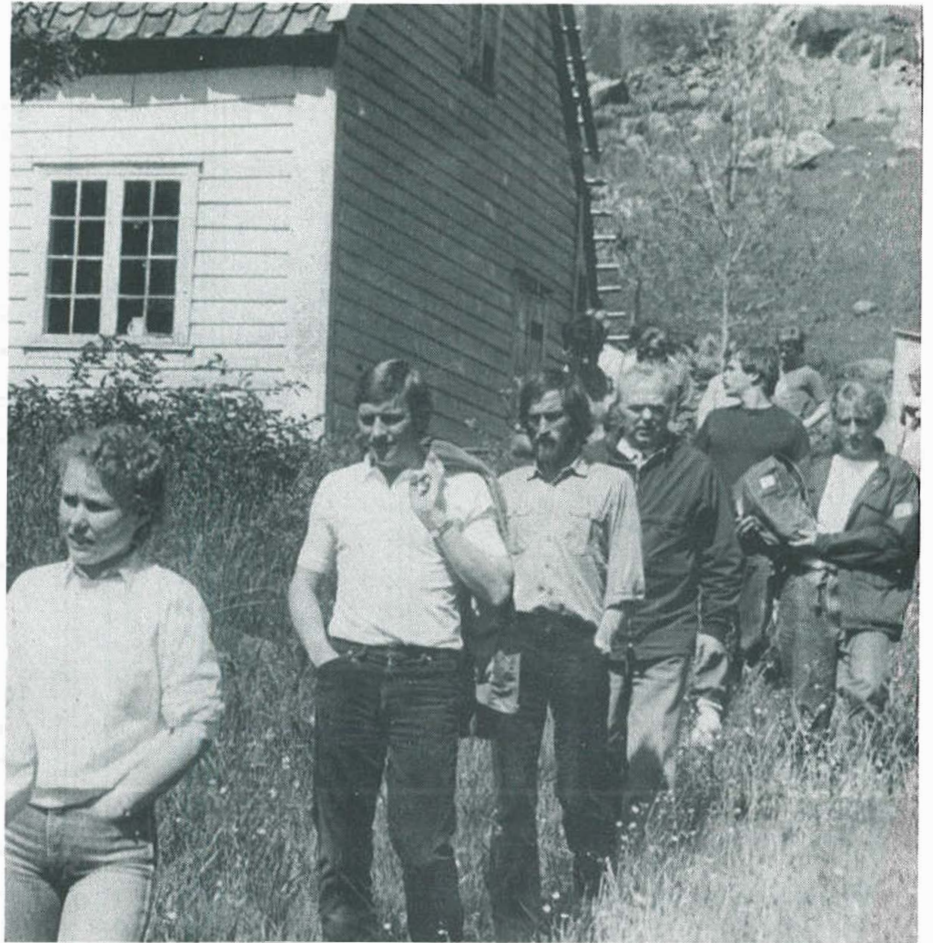
TRIVSEL

bruk forslagsordningen





Sjernerøy på veg innover Lysefjorden i forsommersol og med glade vegfolk ombord.



Lang rekke tilbake til båten etter landgang og ein kort rusletur på det fråflytta gardsbruket i Håhelleren.



Dramatikk var det lite av, men enkelte scener utspant seg, særleg innan staben frå Biltilsynet. Her er Torhild Rypestøl og Ivar K. Eikehaug i aksjon.



Litt småflørtning ved båtripa, — eller — Solveig (Renslo) og Jan Olav (Skogland)?





Ein må fylgja med i det som hender sjølv om ein er på fjordatur, meiner Jens Motland, og han drog seg tilbake til salongen med Rogalands Avis.



På solsida med Bente Petersen

Soltur til Lysebotn og Tjodan-anlegget

Fotoreportasje: Harald Sel

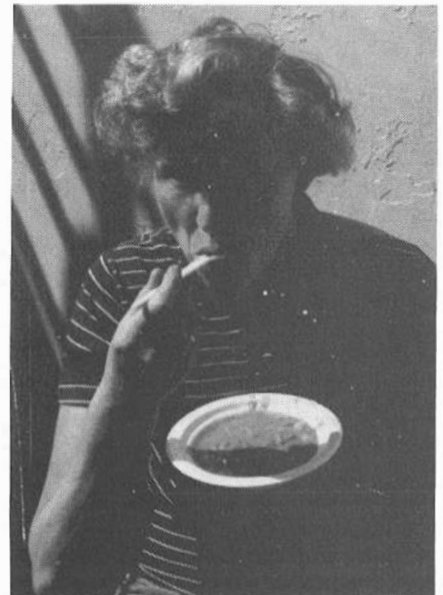
Det var den dagen i juni då det ikkje regna, at vegfolk drog på personaltur til Lysebotn og anleggsområdet til Lyse kraftverk ved Tjodanvatn i Lyseheia. I staden for ord, lar me denne gongen bilete gje oss nokre glimt frå turen. Noko anna enn glimt kan det ikkje bli, og nesten alle glimta er frå båtturen. Turen frå Lysebotn til anleggsområdet ved Tjodavatn på den imponerende vegen som slyngjer seg oppetter fjellsida, er i seg sjølv verdt ein reportasje. Det same gjeld anleggsarbeidet ved tjodan kraftverk. Men dette var ein personaltur, og i tråd med dette lar me personen vera i sentrum denne gongen.



Elin Fredriksen og Liv Leikvoll har plassert seg strategisk på ein av livbåtane, der dei både kan beundra naturen og studera livet ombord.



Mette Wiik, like blid ombord på Sjernerøy som i ekspedisjonen på vegkontoret.



Det var ikkje berre Laura Hove som sette pris på lapskausen.

Veteranen ved Biltilsynet i Haugesund:

37 år med triveleg jobb og gode arbeidsforhold

Men godt me har fått spiserom og laurdagsfri, seier Gjerd Hauge

Intervju: Harald Sel

— Når eg tenkjer på lokala me hadde i Karmsundgata, og samanliknar med dei me har i dag, så er det nesten ikkje til å forstå at det gjekk an å arbeida der borte. Der blei bilane kontrollerte på fortauet. Dei blei jekka opp, og den bilsakkyndige låg og kraup innunder. Det gjorde dei i all slags vær, — snø og regn. Av kontor hadde me to små rom pluss eit «kott» på snautt 6 kvadratmeter til sjøfen. Men me syns det var flott i forhold til tida før 1948, då me heldt til på Gard.



Foto: Harald Sel.

Det er Gjerd Hauge, veteranen ved Biltilsynet i Haugesund, som seier dette til Rygjavegen. Gjerd Hauge tok til ved Statens Bilsakkyndige (som det heit fram til 1978) i 1946. Den gongen engasjerte Vegdirektoratet privatpersonar til arbeidet, og i Haugesund var det Olaf Alsåker som hadde ansvaret for førarprøver, bilkontroll, biltildeling og bensinmerker i dei første etterkrigsåra. Dette gjorde han ved sida av fleire andre gjer-mål. Mellom anna dreiv han maskinistkulen i Haugesund og han utførte konsulentarbeid for skipsreiarane i byen.

Gjerd Hauge hadde ansvaret for kontorarbeidet; arkivering, registrering, maskinskriving, utdeling av bensinmerker og ei rekke andre ting.

Frå 2000 til 60 000 kjøretøy

I 1948 flytta Statens Bilsakkyndige frå Gard til Karmsundgata. Omtrent samtidig blei Joh. Jacobsen ny sjef etter Olaf Alsåker. Gjerd Hauge fortel at det den gongen, i 1948, var registrert 2000 kjøretøy ved stasjonen i Haugesund. I dag er talet nærare 60 000.

— Det var ikkje mange som hadde førarkort den gongen. Det var nesten ikkje snakk om at det gjekk an. Sertifikatkjøring ved stasjonen var det gjerne ein gong i veka eller sjeldnare. Nå høyrer det nesten med til allmennutdanninga å få seg førarkort når ein er 18 år, seier Gjerd Hauge.

Førarkort i 1952

— Har du sjølv førarkort?
— Ja, tenk eg tok sertifikatet alt i 1952. Det var Jacobsen som pressa på. «Du kan skjønna du må ha sertifikat, du som jobbar her,» sa han. til slutt tenkte eg at eg måtte prøva. men det var bare for å ha lappen sidan eg arbeide på dette kontoret. «du veit eg kjem aldri til å bruka det», sa eg. Men i 1958 kjøpte eg bil, og seinare har eg kjørt masse. Men du veit det var så enkelt den gongen. Det var jo nesten ikkje bilar. Det hadde aldri gått i dag, om eg skulle vore nybegynnar.

Frå kassabok til EDB

Etter som biltilsynsetaten vaks, blei arbeidsoppgåvene meir spesialiserte. Frå å vera altmuleg-dame fekk Gjerd Hauge meir og meir rekneskapet som sitt viktigaste arbeidsområde. Og her har ho opplevd ei svær utvikling, både når det gjeld omsetning og rekneskapsystem. «Før var det debet og kredit og ein saldo som skulle stemma med kassen. Nå er det mykje løyve å halda styr på, store pengar og

mykje papir. EDB-alderen gjer at ein må læra å tenkja på ein heilt annan måte», seier Gjerd Hauge.

Store endringar

— Og arbeidsmiljø og arbeidsforholda er også heilt andre nå enn i 1946.

— Ja, det er så visst ikkje bare kontorlokala som er blitt betre. Til langt inn i 50-åra arbeide me f.eks. kvar laurdag. Då blei det fri annan kvar laurdag fram til på 60-talet ein gong då me fekk langhelg kvar veke. Spiserom fekk me ikkje før i 1956. Tidlegare blei det helst til at me tok ein matbete innimellom når det ikkje var folk på kontoret. Men det har alltid vore gode arbeidsforhold ved bilstasjonen. Me har arbeidd godt saman — vore eit godt team — og det har mykje å seia for trivselen det.

Aksjon skoleveg

Av Leiv A. Ellevset, Trygg Trafikk
Da denne aksjonen startet i 1979 var det mange som var kritiske til selve opplegget. Mesteparten av kritikken ble tatt til følge og aksjonen kom relativt fort over i et fornuftig spor.

Det er ingen tvil om at aksjonen har satt positive spor etter seg i trafikksikkerhetsarbeidet og spesielt utløst en god del såkalte strakstiltak. Aksjonen har også vært et ekstra puff i det lokale trafikksikkerhetsarbeidet i tillegg til at den har skapt økt engasjement mellom skole og hjem om lokale trafikksikkerhetssaker.

Når aksjonen nå er brakt vel i havn etter omlag tre års virke er det grunn til å takke alle de som har deltatt aktivt i dette opplegget. En spesiell takk vil vi tillate oss å rette til de ildsjelene som har hatt ansvaret for aksjonens sekretariat i Vegdirektoratet. Disse medarbeiderne har i høy grad vært medvirkende til det positive sluttresultatet.

Takk for fin innsats og sindig aksjonsledelse!

Og til slutt vil vi uttrykke vårt håp om at de positive ting som er høstet under aksjonen er blitt sådd videre i vårt daglige trafikksikkerhetsarbeide og har fått grobunn der.

SAKN

— Eg forstår ikkje kor det har blitt av Anton. Han gjekk til handlesmannen i går for å kjøpa fyrstikker og sidan har han ikkje vore heieme, sa Petra til grannekona.
— Men kjære vene, fyrstikker kan du få låne av meg, sa grannekona.

Pensjonisttur til Hardanger

Av K. Torkildsen

Turen som skulle vare i 4 dager, startet fra Hotell Atlantic den 7. juni kl. 09.15, i strålende solskinn. Vi hadde i år 2 busser fra Haga busselskap, og med oss på turen fra administrasjonen var driftssjef Arne Njå og administrasjonssekretær Marit Garborg.

Reiseledere var i år som i fjor, formannen for pensjonistforeningene i vegvesenet, Per Hole og Marit Garborg.

Da vi kom frem til Mekjarvik kunne vi etter en kortere ventetid gå ombord på fergen. Vi satt oss godt til rette i salongen og var klar til å starte reisen til Skudeneshamn, så kommer Per Hole stormende inn og roper «Dokker må komme på land igjen, selskapet har tulla med bestillingen vår og bussene våre kjeme ikkje med båten».

Det ble en ventetid på 3 kvarter, men været var fint og vi tok det med godt humør.

I ventetiden kunne vi beundre den nye lekeplassen som Vegvesenet har bygget på Mekjarvik. Et par av pensjonistene måtte prøve en av dissene.

Etter forsinkelsen kom vi vel avgårde og vi hadde en fin tur til Skudeneshamn. Vi kjørte over Karmøy til vegstasjonen i Haugesund. Her møtte vi 20 pensjonister fra Haugesund og Ryfylkeområdet. Tilsammen var vi 61 pensjonister som skulle fortsette turen.

På gårdsplassen ved Haugesund vegstasjon var det dekket et langbord med plass til over 60 personer. Det var hvite duker med lys og blomster. Det var Per Hole og fru, som med god hjelp av personalet ved Haugesund vegstasjon hadde fått dette istand.

Det ble servert kaffe og julebrød, og ved hjelp av medbragt niste ble vi gode og mette. Etter en kort tale av driftssjefen og Per Hole, hadde vi allsang som hørtes utover Haugesund. Deretter kjørte vi ned for å se på Haraldsstøtten.

Knut Gundersen som for øvrig var turens fotograf, orienterte om den historiske bakgrunnen for Haraldsstøtten.

Fra Haugesund gikk turen østover i vekslende natur mellom fjord og fjell. Vi kjørte langs Hardangerfjorden med li og høye fjell omkring.

Så gikk turen videre til Ullensvang i Hardanger og vi stoppet ved Ullensvang gamle steinkirke. Utenfor kir-



Her er de fleste turdeltakerne samlet.

Foto: Marit Gundersen.

ken stod to yngre menn og pratet. Det viste seg at den ene av dem var selve soknepresten, som inviterte oss med inn i kirken og gav en orientering om kirken som var bygget omkring år 1250, og om prestegården. På prestegårdsområdet ble det nå drevet en forsøksgård for frukt dyrking, og her orienterte agronom Sekse om dette arbeidet og han svarte på spørsmål fra turdeltakerne.

Vi fikk se en del av fruktblomstringen, men vi var for sent ute til å få se den virkelige blomsterprakten som Hardanger er kjent for.

Det begynte å bli sent på dagen og vi tok inn på Kinsarvik Hotel for å spise middag, og få oss en prat før vi slo oss til ro for natten.

Etter en solid frokost neste dag, tok vi fatt på vegen opp Måbødalen og Hardangervidda.

Vi skulle selvfølgelig se på Vøringsfossen, som for mange av oss var en skuffelse med altfor lite vannføring. Den var ingenting i forhold til Låtefossen, som vi hadde beundret dagen før.

På Hardangervidda var store områder, fremdeles dekket av snø.

På Geilo oppholdt vi oss en times tid. Der spiste vi lunch og besøkte Øyo-fabrikkutsalg. Turen fortsatte så videre mot Lærdal for å se på Borgund stavkirke.

Den lokale guiden gav oss omvisning inne i kirken, og etterpå samlet vi oss på tunet utenfor kirken for å bli fotografert. Med Marit Garborg som forsanger sang vi sammen «Gud

signe Norges land». Det var vel det gamle byggverket og de vakre naturopplevelsene som påvirket oss til å stemme i med nettopp den sangen. Vi fortsatte til Lærdal og tok inn på Fjordstuen hotell for å spise middag.

Etter en god middag var det hyggelig samvær m/kaffe i salongen og med innslag fra turdeltakerne, samt en liten utlodning der bl.a. Gustav Bøen bidrog med fine selvlagede gevinster.

Tredje dag fortsatte vi til Revnes og tok fergen til Gudvangen, og vi kom til Voss. Her tok vi vår lunchpause og de som ønsket det var på besøk på folkemuseet.

På kjøreturen langs Hardangerfjorden fikk Hagas bussjåfører vise sin meget gode kjøreferdighet og de førte oss trygt til Gjermundshavn hvor vi tok fergen over til Løfallstrand og derfra kjørte vi videre til hotellet i Rosendal hvor vi ble innkvarterte.

Dette var den siste kvelden på turen og deltakerne samlet seg for å ha en hyggelig stund sammen.

Per Hole og Marit Garborg fikk overrakt hver sin sølvskje fra pensjonistene som takk for planleggingen og gjennomføringen av en vellykket tur. Videre hadde vi en morsom avstemning. Vi skulle velge en dame og en mann som hadde vært greiest og som hadde smilt mest på turen. Oppstillingen av stemmesedler viste at etter en hard konkurranse hadde fru Stokkeland fra Ganddal og Gustav

Forts. side 23

Siste parsell på vegen Eie—Eigerøy:

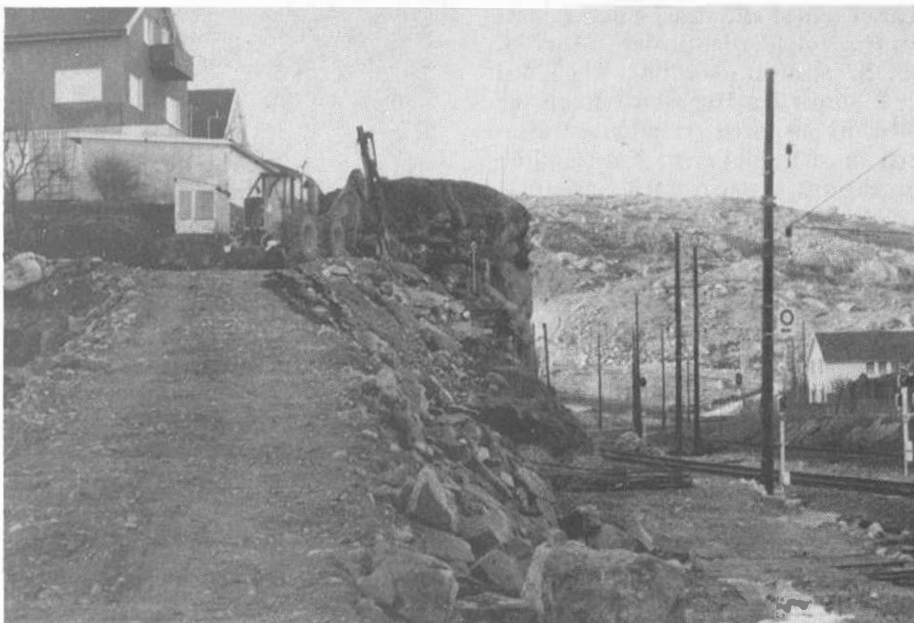
Komplisert anlegg mellom hus og jernbane

Av Harald Sel

— Dette er omtrent det verste arbeidet eg har vore med på. Utsprenging til eit 10 meter høgt stup mot husa på øvre sida og så jernbanen rett attmed på den andre sida med 16000 volt i kjøreledningane.

Det er oppsynsmann Asbjørn Oddane som sier dette til Ryggjavegen. Og det vanskelege arbeidet gjeld siste parsellen av den nye vegen frå Egersund jernbanestasjon på Eie til Eigerøy bru. Parsellen er på berre 500 meter, men på grunn av det vanskelege sprengingsarbeidet og omfattende sikringsarbeid både mot bolighusa og jernbanen vil anlegget kosta vel 3 millionar kr.

Om arbeidet har vore vanskeleg, har det gått utan uhell av noko slag. Trass i at vegen går kloss opp i jernbanelina har de heller aldri vore stans eller forsinkingar i togtrafikken under anleggsperioden.



Dette biletet er tatt i første fasen av det kompliserte sprengingsarbeidet for den nye vegtraseen, som ligg «inneklemt» mellom hus og jernbanelina.

Foto: Asbjørn Oddane.



Frå arbeidet med forskalingsarbeidet til sikringsmuren mot jernbanen. Frå venstre: Dagfinn Ålgård, Håkon Østrem og Georg Midbrød. Også på øvre sida av vegen, på stupkanten mellom bolighusa og vegen, blir det sett opp sikringsgjerdene.

Foto: Harald Sel.

Flest drepte syklistar i kryssulykker

De aller fleste ulykker der syklistar er innblandet, skjer i kryss. Av 1.022 drepte og skadde syklistar i Norge i 1980, ble over 50% skadd eller drept i kryss. Det er kryssende kjøreretningar med avsvingning som er den vanskeligste manøvrer, og som hyppigst fører til skadde og drepte syklistar. Dette problemet bør absolutt vies oppmerksomhet, ikkje minst siden ulykkestallene for første halvår 1982 viser en urovekkende utvikling for antall drepte syklistar.

Om en ser det over litt lengre sikt er ulykkesutviklingen for syklistar urovekkende. Om en tar alle grupper trafikanter under ett har tallet for skadde og drepte i trafikken vært stadig synkende siden 1977. Tallet for skadde og drepte syklistar har variert noe, men har vist en stigende tendens, og passerte i 1980 for første gang 1.000. Mens antall skadde og drepte fortgjengere sank med 31 prosent fra 1971 til 1980, økte tilsvarende tall for syklistene med 30 prosent.

FISKEVITS

— I går fekk eg ein fisk på 15 kilo.
— Kven fekk du den av?

Nye håndbøker 2. kvartal

Av Marit Garborg

HÅNDBOK 019 — VEGUTFORMING I BYER OG TETTSTEDER 1983.

Innholdet:

Håndboken kommer primært til anvendelse i tettbygd strøk.

Det er tatt inn nye kapitler om vegkryss, vegutstyr, gatearkitektur/vegetasjon og støyskjerming. De tidligere kapitlene om adkomstveger, samleveger, hovedveger og fjernveger er slått sammen til ett nytt kapittel om veger for motorisert trafikk. Det er foretatt vesentlige endringer i kapitlene om vegsystemet, gang- og sykkelveger og kollektivtrafikk. I kapitlene om dimensjoneringsgrunnlag, parkeringsanlegg og kabler/ledninger er det foretatt en del mindre endringer.

HÅNDBOK 043 — FORSLAGSENDERINGER I VEGVESENET

Innholdet:

Håndboka er ment å være til hjelp for sekretæren i forslagsnemnda og nemdas medlemmer. Men vil også være nyttig for fagavdelinger o.a. som får forslag til uttalelse eller skal iverksette det som blir foreslått.

HÅNDBOK 059 — DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER 1982

Innholdet:

Publikasjonen omfatter vegvesenets egne maskiner. De såkalte lånte maskiner er ikke med.

Håndboken omfatter inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner.

Delnyttelse av egenmaskinene og tabeller.

HÅNDBOK 100 — BRUPROSJEKTERING «KAPITTEL II — ELEMENTBRUER»

Innholdet:

Håndbok 001 — Bruprosjektering har til nå vært utgitt i et ringpermsystem — bestående av tre deler.

Av flere grunner har vi nå valgt å gå over til hefter. Kapitlene blir samtidig gjennomgått og tildels revidert. Noen av kapitlene blir slått sammen — og de fleste får nytt kapittelnummer.

De nye kapitlene vil foreløpig bli utgitt tildels enkeltvis etterhvert som de blir ferdige. Alle heftene blir sendt de faste abonnementene på Bruhåndboka.

Handle- og nattklubbturn til Danmark

Av Solveig Stangeland

Tidlig i vår hadde distrikt 4 bedriftsturn til Danmark. Karl Flatland var sjåfør. På turen til Kristiansand ble det servert vitser og annet godt på løpende bånd. I Danmark var Århus bestemmelsesstedet. Vi kom dit nok så utslitte sent torsdag, så det ble ikke annet enn å gå til køys denne kvelden.

Fredag skulle vi på handletur til Flensburg. Men bussen hadde vist bestemt seg for at den ikke skulle dit. Rett etter at vi drog fra hotellet røk bakakslingen. Men vår sjåfør fikset snart ny buss med sjåfør i et dansk selskap, så to timer forsinket kom vi

oss i veg. Men tida i Flensburg ble knapp, for vi skulle jo ut på livet om kvelden. Hele gjengen var på nattklubben Maritza, som er kjent for sitt evig unge publikum.

Lørdag ettermiddag måtte vår sjåfør til Aalborg for å hente ny buss, som skulle bringe oss hjem dagen etterpå. Også lørdagskvelden og natta til søndag oppholdt vi oss på Maritza. Stemningen var på topp og vi danset til ut i de små timer.

Så kom søndagen, og det var tid til å reise hjem igjen. På veien til Hirtshals fikk sjåføren vår «Kallen» overrekt en gave. Han er alltid like grei og villig til å stille opp som sjåfør for oss.



Foto: Solveig Stangeland.

HÅNDBOKA 101 — RETTLEIINGSHEFTE OM TRAFIKKSANERING, TILTAK OG PLANLEGGING

Innholdet:

Siktemålet med heftet er å gi informasjon til planleggarar, politikarar og andre interesserte om:

- Kva trafikksanering er
- Korleis planlegging og gjennomføring kan organiserast
- Kva tiltak som kan nyttast.

Heftet bygger dels på tidlegare utgitte rapportar om emnet og ein del av dei erfaringane ein har hausta gjennom prøveprosjekta i trafikksanering og samanhengande gang- og sykkelvegnett i tettbygde strøk.

HÅNDBOK 105 — SPESIALTRANSPORT

Innholdet:

Denne boka er en rettledning for saksbehandlere ved vegkontorene. Adgangen til å dispensere er regulert

gjennom en rekke rundskriv m.v. Boka bygger på disse rundskriv som er tatt med som eget vedlegg. I tillegg bygger den på «Bestemmelser om kjøretøy», «Vilkår for bruk av kjøretøy/vogntog med vekt, lengde eller bredde over det generelt tillatte». I tillegg søkes det om dispensasjon for vanlig transport under spesielle forhold som teleløsning — vinterakselrykk m.v. Dette er også behandlet her.

HÅNDBOK «VURDERING AV SKOG» v/EKSPPROPRIASJON

Innholdet:

Heftet skal være en støtte ved verdsetting av skog og skoggrunn ved ekspropriasjon, når denne verdsetting skal skje på grunnlag av bruksverdi som skog.

Heftet kan imidlertid være en støtte også ved verdsetting for andre for-

Personalia

Denne gongen kan me ynskja desse velkomne til vegvesenet:



*Odd Iversen
Oppsynsmannsassistent ved vegstasjon i Haugesund.
(Foto: Harald Sel)*



*Tor Geir Espedal
Avdelingsingeniør, plandistrikt 2
(Foto: Harald Sel)*



*Lidvard Skorpa
Plansjef
(Foto: Harald Sel)*

Desse har slutta:

Einar Dahl Fiveland, Anleggsavd., slutta 1. april.

Ånen Tveit, Distrikt 4, slutta 15. april.

Toralf Haugen, Distrikt 4, slutta 31. juli.

Jan-Ivar Mygland, Motorvegggruppa, slutta 1. august.

Alf Geir Folgerø, Distrikt 4, slutta 1. august.



*I juni slutta seksjonsleder for KT Målfrid Crosby, etter nesten 30 års teneste i Vegvesenet. Ved avslutninga av siste arbeidsdagen hennar stelte kolegane til avskjedslag på møterommet i 6. etg. på Atlantic. Her vanka det mange takkens ord, gåver og blomar. På biletet er det vegsjefen som overrekker takkeord, blomar og klem.
(Foto: Harald Sel)*

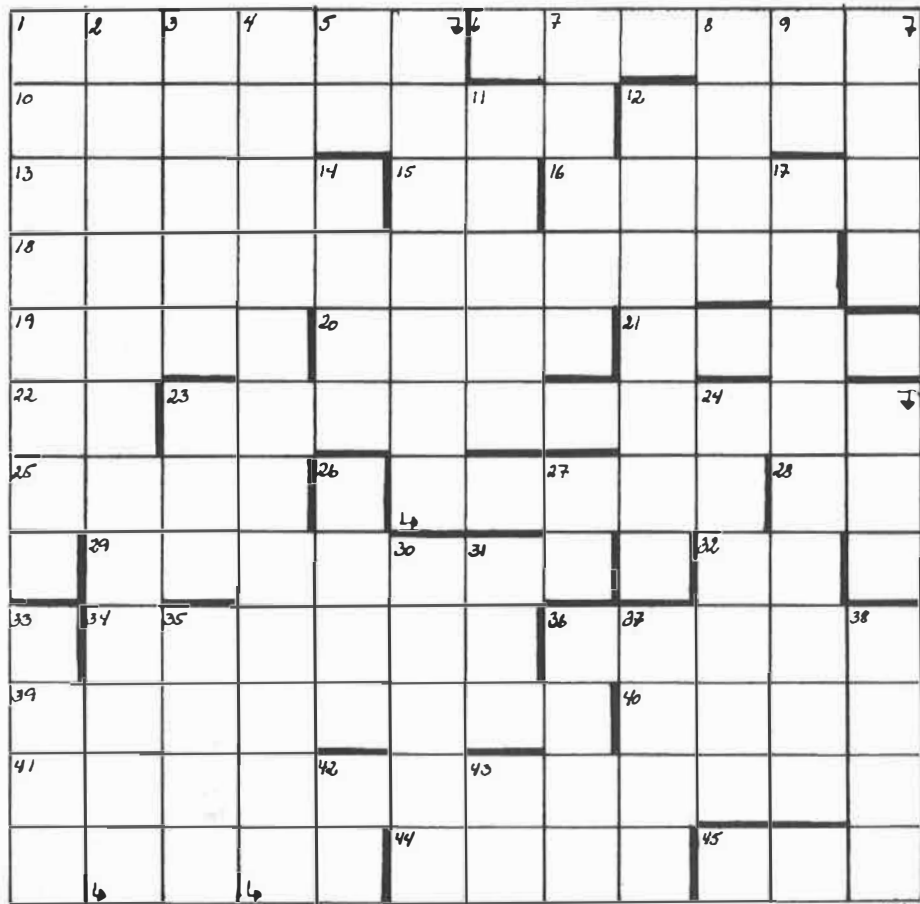
Vegvesenet fornyer flere km med asfaltdekke i år enn hva som ble gjort i 1982

Statens vegvesen fornyer flere kilometer med asfaltdekke i år enn i fjor. I 1982 ble om lag 3600 km med veg reasfaltert. Det gjelder både riksveger og fylkesveger. Når det gjelder riksveger, er nærmere 1 mill. tonn asfalt i år satt bort på entrepriser.

Økningen har vært mulig av flere grunner, opplyser avdelingsingeniør Ole Molstad i Vegdirektoratet:

- Bekkevedlikeholdet er prioritert.
- Betydningen av å bevare vegene gjennom vedlikehold av asfaltdekker har funnet forståelse også hos de bevilgende myndigheter.

Kryssord nr. 3/83



Løsning på kryssord nr. 2/83.

P	E	R	S	O	N	A	L	S	L	V	E
E	P	K	R	A	N	P	J	O	K	K	
R	O	E	R	I	N	N	L	A	D	E	S
M	K	R	O	G	A	L	A	N	D	R	
I	E	S	T	O	R	A	N	S	E	R	O
S	T	I	L	A	R	T	L	E	S	O	S
J	U	L	E	A	F	T	E	N	T	G	J
O	R	L	O	G	A	V	G	J	Ø	R	E
N	I	E	A	J	U	N	G	I	L	A	K
A	S	A	G	E	N	I	P	A	M	T	
S	T	A	T	T	A	N	N	P	I	N	E
K	N	A	B	E	N	A	G	I	R	E	T

Det kom inn en rekke løsninger på «sommerkryssordet», og de fleste var rette. En innsender hadde f.eks. bomma på 51 vannrett, og kommet til at NEDLAGT GRUVESAMFUNN måtte være KRATER. Det har vi ikke godtatt. En utdødd vulkan kan vel neppe kalles nedlagt gruvesamfunn, heller ikke et utsprengt «gruvekrater».

Nok om det. Vi har også denne gangen trekt ut 2 vinnere av Penge-
lotterilodd.

DE HELDIGE BLE:

1. PREMIE:

Kirsten Fatland Hansen

2. PREMIE:

Kasper Fjelde

Og så er det bare å prøve lykken på ny.

Løsningen sendes Rygjavegen,
Postboks 197, 4001 Stavanger
innen 15. oktober

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT:

1. En Wiik
6. Cella
10. Lim
12. Stang
13. Skalldyr
15. Hvilte
16. Brukes i 6 vannrett
18. Verktøy
19. Pronomen
20. Mates
21. Motsatt spebarn
22. På fly

23. Skole

25. K...., by
28. Mål
29. Idiotisk
32. Ola Tveit
34. Gå imot
36. infam
39. På kanten
40. Støtte
41. Gotteri
44. Kanten
45. «Fart»

loddrett;

1. Hån
2. Lov
3. Pene
4. Fagkretsen
5. Dags dato
7. Bok
8. Navn
9. Leker
12. Starte
14. Omv. tysk men
17. Ungene
23. Reiste

24. Vesenet

26. Topp
27. Selskap
30. Dyr
31. Nektelse
33. Fremkomstmiddel
35. Barnslig
36. Omv. opplagt
37. Kv. navn
38. «Tråd»
42. Kongelig Norsk
43. 3,14



Det er veimeistrane og anleggsleirarane som er dei første til å gjennomgå kurset. Seinare vil også andre tilsette i oppsynstene-
neste bli tilbydd denne opplæringa.

På biletet ser me Per Skårland (med ryggen til) og Per Eikemo ved bordet under framføring av eit rollespel. Midt på biletet
ser me Arne G. Vasbø som tar det heile opp på video. Elles ser me frå venstre: Bjørn Sandvik, Asbjørn Oddane, Harald
Gjederø, Robin Kleiberg og Kåre Høyland.

Foto: Harald Sel

Oppsynsfolk på skulebenken

Nytt undervisningsopplegg, utarbeidd av Rogaland vegkontor.

Av Harald Sel

I slutten av august blei den første kurssamlinga i det nye undervisningsopplegget for tilsette i oppsynstene-
sten avvikla på Jæren Rica Hotel. Kurset er utarbeidd ved personalsek-
sjonen. Gjennomføringa vil strekka seg over 35 arbeidsdagar, og over eit skuleår (frå august til mai). I dette tidsrommet blir det samlingar ein gong i måneden. Mellom kvar sam-
ling skal kursdeltakarane arbeida med brevkurs i NKI sin regi. I gjen-
nomsnitt vil det dreia seg om 5 brev pr. måned. I tillegg skal ein del litte-
ratur lesast til kvar samling. I kurset inngår også hospitering ved andre av-
delingar.

Førstekonsulent Svein M. Olsen seier til Rygjavegen at Vegdirektora-
tet alt i 1979 laga ei skisse til kurs for oppsynstene-
stefolk. Men etter som tida har gått, og ein ikkje har fått noko ferdig opplegg fra sentralt hald, fann leiinga i Rogaland vegkontor ut at ein fekk prøva på eiga hand. Beho-
vet er nemleg heilt klart. Ikkje minst har dei tilsette i oppsynstene-
stena sjøl vore interesserte i å få læra meir.

Kurset inneheld m.a. fag som øko-
nomi, personalforhold, forvaltning/
jus, innkjøp, EDB, planlegging og
arbeidsleiing. Det er stort sett veg-
kontoret sine eigne folk som tar seg

av undervisninga. Kurset blir avslutta med eksamen. Her kan deltakarane

velja mellom individuell eksamen og gruppeeksamen.



Trafikksikkerhetsrådet, som er Statens rådgjevande organ i trafikksikkerhets-
saker, hadde i juni møte i Stavanger. På programmet sto også ein tur til Øglænd
sin sykkelabrikk på Sandnes. Biletet er frå omvisninga på fabrikk. Det er
disponent Alf Tengs Pedersen (t.v.) som orienterer rådmedlemmene Harald
Strøm, Leif A. Ellevset (delvis skjult), Leif N. Olsen, Nils Erik Bergsreed og
Karen Helle.

Foto: Harald Sel.

Pensjonistmøte mellom egder og ryger

Av Knut B. Gundersen

Det var kommet melding om at en avdeling pensjonerte vegfolk fra Aust-Agder ville innta Rogaland og Stavanger.

Pensjonistforeningen i Rogaland med Per Hole i spissen mønstret troppene, og det kom til sammentreff på Hotel Alstor lørdag formiddag den 20. august.

Og sammentreffet som gikk slag i slag med vesklende underholdning og innslag, ble en hyggelig stund.

Per Hole som ledet samværet, ønsket den store forsamlingen fra begge fylker velkommen. Han understreket betydningen av å styrke båndene innen etaten, bevare yrkets tradisjoner og bygge og verne om de miljømessige og menneskelige verdier.

På vegne av gjestene fra Aust-Agder bragte overingeniør en inspirert hilse til Rogaland, og favnet om de mange Rogalandskunstnere som i diktning, poesi og malerkunst har gjort dem kjent og aktet i hele landet.

Kanskje vi solte oss aldri så lite i glansen fra kunstens utøvere her fra fylket.

Vegsjef Danielsen som var med på fellesmøte, hilste gjestene velkommen til Rogaland. Vegvesenet er en gammel etat, sa han blant annet. Det var viktig å holde kontakt, knytte forbindelser utad, og derved bevare historiske verdier og miljø. Vegsjefen kom også inn på den historiske bakgrunn for vegvesenets gryende tilblivelse og arbeidsforhold. Han nevnte blant annet at dersom en vegoppsynsmann gjorde dårlig arbeide, for eksempel brukte dårlig vegfyll, så måtte han gjøre arbeidet opp igjen, og ble pålagt å bekoste ny vegfyll selv. Stakars mann.

Så var det lunsj-pause på Hotel Alstor, der man fornyet bekjentskapet med gjestene over kaffekoppen.

Senere fortsatte det hyggelige samværet, og vi fikk høre koselig vise-sang og pianomusikk av Ragnhild og Johan Beisland, Grimstad, haringfele av Hans Uldal, og stemingsfull opplesning av vegmester Rake.

Marianne Tharaldsens impulsive og friske beretninger om opplevelser og historier, ble båret frem på latterens langbølger som sveiet over salen.

Tyske vegingeniører på besøk

Av Harald Sel

23. august hadde Rogaland vegkontor besøk av 40 ingeniører fra Veg- og trafikkingeniørenes forening i Berlin. Ingeniørane var på ei vekes studiereise i Norge, der målet var å få kjennskap til metoder og problem i samband med vegbygging og trafikkplanlegging her i landet.

Under besøket på vegkontoret blei det tyske gjestene tatt imot av driftssjef A. Njå og plansjef T. K. Lone. Ved ein samankomst på Atlantic heldt deretter Njå ein kort velkomstale, der han også orienterte om veg-

vesenet i Rogaland. Lone gav deretter ei faglege orientering.

Etter den faglege delen blei dei servert kaffi og kaker. Under bordsetet fekk dei tyske gjestene også sjå film om vegbygging i vanskeleg terreng på Vestlandet.



Frå kaffiborda under tilstellinga for dei tyske vegingeniørane. Ved bordet nærast, omtrent midt på biletet ser me Driftssjef A. Njå frå Vegvesenet.

Foto: Harald Sel.

At noen tok til lommeværk for å rense øynene hører med til den glade reaksjon.

Som det høver seg når storfolk møtes, ble det utvekslet gave. Pensjonistforeningen fra Aust-Agder fikk overrakt et maleri fra Rogalandspensjonistene.

Så var det Tellef Rislå fra Aust-Agder som overrakte et tinnfat til Rogaland, og dette ble mottatt ved Per Hole. Maleriet til Rogaland var et landskapsbilde malt av vegmester Monrad Fransson.

Før gjester og verter skilte lag, var det en stemningsfull andakt av Monrad Fransson.

Så drog gjestene avgårde på rundtur i Stavanger. Per Hole som hadde hatt hendene fulle til nå, var enda ikke ferdig med sine gjøremål. Han ledsaget gjestene på rundturen som gikk blandt annet til Domkirken,

Ledaal, Rosenberg, Jernaldergarden. Og mens gjestene drog omkring i bussen, var pensjonistene fra Rogaland igjen og betraktet lysbilder fra turen vi hadde i juni.

Det var et vellykket pensjonisttreff i en hyggelig atmosfære. Hjertelig takk til alle som deltok, og til de som hadde arbeidet med arrangementet.

FLAKS

Ein mann blei påkjørt av ein syklist og enda i vegkanten å søla skvatt.

— Ja, nå hadde du sanneleg flaks, sa sylisten.

— Skal det kallast flaks å bli påkjørt av ein syklist, sa den fortunla mannen sint.

— Eg har fridag i dag, elles er eg lastebilsjåfør.

Glattkjøring med piggdekk på Bue

Enklare vinterkjøring og mindre søl med glattfelt av stål.

Av Harald Sel

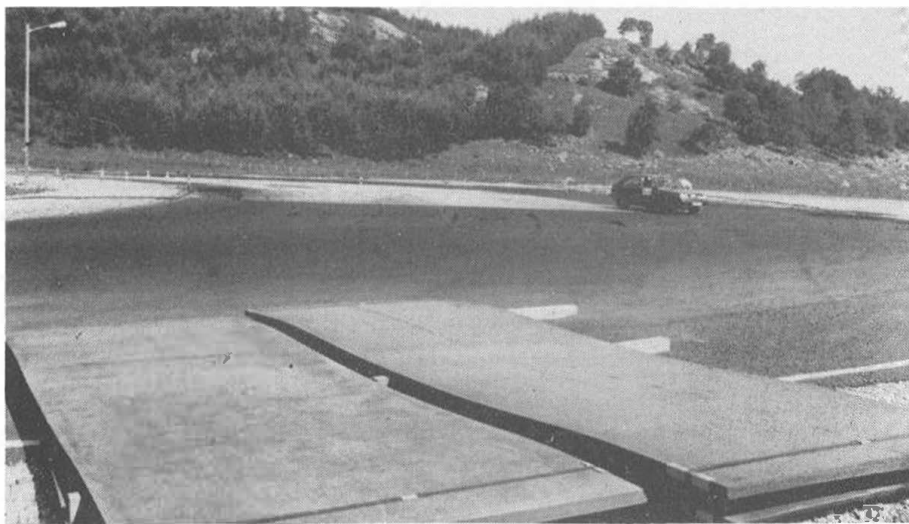
Dei som i vinter skal gjennomgå glattkjøringskurs ved NAF sin bane på Bue i Bjerkreim, treng ikkje leggja om frå piggdekk til sommerdekk for å få prøvd seg på skikkeleg hålkføre. Dette er ein av fordelane publikum vil merka, når det nå blir lagt nytt dekke av stålplater på glattkjøringsfelt. Skifting av bildekk har tidlegare vore til plage og irritasjon for bilistane. På vinterstid har ein gjerne vore avhengig av piggdekk for å koma fram til Bue. Før øvingskjøringa har ein så måtta skifta til sommerdekk, for etterpå å skru på att piggdekk.

Oljesølet er ei anna plage, som vil bli borte med det nye dekket. Tidlegare blei det bruka ei oljeblanding for å gjera banen glatt. Denne førte til ei ikkje uvesentleg tilgrising av understykket på bilane.

Det er vanlege stålplater (2 x 6 meter og 5 mm. tjukke) som er lagt på glattkjøringsfelt, det vil seia på eit areal som er 1600 kvm. stort. Ved øvingskjøring blir stålbanen overrisla med vatn, kvitolje (nærast reinsa parafin) og ei spesiell grønsåpe. Denne blandinga gjer ikkje berre platene

glatte, men ho har også ein rusthindrande effekt.

Statens biltilsyn si obligatoriske opplæringsprogram i glattkjørings-teknikk for nye bilførarar omfattar eit øvingskurs i to faser, kvar fase på 3 timar. Ved banen på Bue var det i 1982 omlag 5000 personar som gjennomgjekk dette opplæringsprogrammet. Det er NAF som eig og driv banen, men Vegdirektoratet garanterer for 2/3 av evt. underskot begrensa opp til 3 mill. Til nå har NAF finansiert banen på Bue utan økonomisk dekning frå Vegdirektoratet.



Biletet av stålplatene er tatt like før monteringa i kjørebane tok til i månads-skiftet august—september. Platene er 2 meter breie, 6 meter lange og dei er 5 mm tjukke. Foto: Georg Eie.

— Nye håndbøker —

Forts. fra s. 17

mål, bl.a. ved beregning av erstatning ved rådighetsinnskrenkinger.

HÅNDBOK T- 531/1982 VEILEDNING I FYLKESPLANLEGGING

Innholdet:

Håndboka er utarbeidet av miljøverndepartementet.

Foruten selve håndboka består veilederen også av et vedlegg som tar for seg de enkelte sektorene.

En mer fullstendig oversikt over håndbøker, faglitteratur og tidsskrifter kan en få ved å henvende seg til bibliotekjenseten ved Personalseksjonen v/adm.sek. Marit Garborg.

— Herrens fortrolige —

Forts. fra s. 3

eksisterte og hendte i tidligere tider og tanker ord og gjerninger skisterer de fremdeles? Er de fiksert eller borte for alltid?

Hva er tid? Hva er et menneskes sjel? Mennesket er utstyrt med vilje, forstand og samvittighet, men visdom og barmhjertighet må erverves. Begynnelsen til visdom er imidlertid Guds frykt.

Skal jeg være det menneske jeg er eller skal jeg være det menneske jeg skulle være?

Jeg kommer tilbake til salme 25. «Herren har fortolig samfunn med dem som frykter ham og hans pakt skal bli dem kunngjort.»

Fortrolighet kan være ensidig eller tosidig, men fortrolig samfunn kan kun være tosidig, det vil si gjensidig. Så må jeg da spørre meg selv:

Har Herren fortrolig samfunn med meg og har jeg fortrolig samfunn med Herren?

Dette tror jeg det er av største viktighet for hver enkelt av oss å grunne på.

— Landets første —

Framhald fra s. 5

EKSTRA «17. MAI»

Ved opningshøgtida 22. juni var ungar frå Grødem barnehage i Randaberg heidersgjester. For dei blei det nærast som ein ekstra 17. mai, kjøring i veteranbilar, tog til ferjekaia med Grødem skulekorps i spissen, pølser, is kaker og brus. Elles var det stor aktivitet på leikeplassen i dei 2 timane opningstilstellinga pågjeikk. Særleg merka me oss lang kø ved den store svingsklia. Dette apparatet er elles ei gåve frå Vestre A/S. På vegne av firmaet overleverte disponert Øyvind Vestre både gáva og resten av anlegget til Tungenes ferjeterminal ved styreformann Bernt Svihus. Svihus på si side leverte plassen vidare til vegvesenet ved vegsjef Danielsen.

OGSÅ FOR LOKALBEFOLKNINGA

Før Terese Svihus foretok den offisielle opninga, hadde dessutan ordførar Knut Bø Sande i Randaberg ordet. Han peika mellom anna på at leike- og rasteplassen ikkje berre vil vera til glede for ventande vegtrafikantar, men også for lokalbefolkninga i Randaberg.

— Mange vil nok ta seg søndags- og kveldstur til dette smakfulle anlegget, sa ordføraren.



LARS DALEN TIL MINNE

Lars Dalen døydde 18. august -83 og vart gravlagd frå Varhaug kyrkje 23. august.

Kyrkja var fullsett av folk som vilje fylja Lars Dalen til den siste kvilestaden. Mellom dei fram møtte var folk frå Statens Vegvesen og tidlegare arbeidskameratar.

Lars Dalen hadde den lengste arbeidstida si i Statens Vegvesen. Han tok til på verkstaden i Hillevåg i 1941. Då Per Dalen som var vegvaktar på riksveg nr. 40 (nr.44) gjekk av med pensjon etter nådd aldersgrense overtok Lars og kona Marie farsgården i Dalen. Lans held fram som sjåfør i område nr. 6 på Jæren. Då den nye Nærbø Vegstasjon stod ferdig i 1964 overtok Lars Dalen som verkstadformann. Dette arbeide hadde han til han nådde aldersgrensa etter 34 års tenestetid i Statens Vegvesen. Lars Dalen var trugen i arbeide sitt, lett å samarbeida med og ein god arbeidskamerat.

Då helsa til Lars ikkje var så god lenger let dei garden frå seg til dottera og svigerersonen og kjøpte seg hus i stasjonen på Varhaug. Lars måtte ta to større operasjonar. Men han kom seg etter dette og han og kona Marie fekk mange gode år i lag i den trivelege heimen sin. Det var alltid gildt å koma inn til dei.

No er Lars borte og tankane våre går til dei som sit att i saknad etter tap av ein god eiktemake, ein god far, svigerfar og bestefar. Me ynskjer fred over minnet til Lars Dalen og takkar for alt gjennom farne år.

Ola Tafjord.

— Pensjonisttur —

Forts. fra s. 15

Bøen fra Sauda vunnet konkurransen. Vi fikk servert kaffe og kaker, og med allsang og gode historier fra flere av pensjonistene ble det et festlig samvær, som vi nok kommer til å minnes lenge.

Før vi tok fatt på turen hjemover, var vi på omvisning på Baroniet i Rosendal. Vi var inne og beundret gamle møbler og malerier som var samlet der i flere generasjoner. Vi tok også en spasertur i den nydelige parken.

På hjemveien stoppet vi i Etne for

TILLITSMANNENS SPALTE

Av Anne Grete Liahaug

For NIF/SVE står fremdeles bemanningssituasjonen ved vegkontoret sentralt. Mens det i resten av næringslivet er kamp om arbeidsplassene, er det fremdeles få og ingen søkere til ledige stillinger for sivilingeniører ved Rogaland vegkontor. Denne situasjonen har nå vedvart mer enn 2 år. Som en ansvarlig forening har vi i denne periode påpekt problemet både for vår lokale og sentrale ledelse til det kjedsommelige. Responsen vi har fått er stort sett beskyldninger om egoisme og om å «mele vår egen kake». Det synes altså som om effekten av en slik faglig nedbygging av kompetansen ved vegkontoret til tider er glemt i debatten. Stikkordsmenig kan effekten av en slik nedbygging oppsummeres i: jobbinnhold, dårligere fagmiljø ved vegkontoret og mindre drift i egen regi kontra entreprise.

Statens vegvesen er satt til å forvalte en del av skattebetalernes penger mest mulig rasjonelt til vegformål. Skal vegvesenet ha en stor del av driften i egenregi og dessuten ha en rasjonell drift er man avhengig av et sterkt vegkontor. Jeg vil også hevde at en forsvarlig styring av konsulenter til planleggingsoppdrag krever høy faglig kompetanse. Ennå ser det imidlertid ikke ut for at effekten av stor avgang og liten søkermasse til stillinger ved vegkontoret er tilstrekkelig stor til at de ansvarlige myndigheter tar konsekvensen av dette.

I samfunnet og yrkeslivet er det i de siste åra gjennomført tiltak for økt likestilling mellom kjønnene. Som ett av tiltakene for økt likestilling har derfor bedrifter og enkelte statsetater i sine stillingsannonser oppfordret eventuelle søkere av det kjønn som er underrepresentert i stillingsgruppen om å søke. Jeg savner et slikt initiativ fra Statens Vegvesen som er en etat hvor det gamle kjønnsrollemønsteret opprettholdes med få eller ingen kvinner i tekniske stillinger og få menn på den merkantile siden. Jeg vil derfor oppfordre ledelsen om å gå mer aktivt ut ved utlysning av stillinger ved at det kjønn som er underrepresentert i stillingsgruppen oppfordres til å søke.

Dårlig økonomi for landet generelt fører også til mindre bevilgninger til vegformål. Det er derfor viktigere enn noen sinne at bevilgningene blir brukt slik at de går mest mulig igjen. For oss ansatte ved vegvesenet i Rogaland vil det si økt krav til effektivitet og produktivitet.



Foto: Ole Handeland.

å spise lunch. Per Hole takket driftsjefen for velvillig bistand under turen og driftssjefen sa blant annet i sin svartale at han ikke gruet seg for å bli pensjonist når vi kunne ha det så gildt, som han forstod pensjonistene hadde det.

Etter Etne skilte vi lag med Ryfyl-

keværingene som i en av bussene satte kursen mot Tau, mens resten av oss kjørte til Mekjarvik for å komme videre sørover.

Vi vil benytte denne anledningen til å takke vegsjefen og administrasjonen for velvillig bistand i vårt arbeide for pensjonistforeningene.

Redaksjonen avslutta 27. aug. -83



ET SEKUND!

TAR DET Å MISTE
ELLER ØDELEGGE
LIVET I EN ULYKKE

**MOTORSYKLER OG MOPEDER
TOPPER
STATISTIKKEN**

EN ULYKKE MED 1 DREPT ER EN TRAGÆDIE FOR DE
PÅRØRENDE.

EN ULYKKE MED 10 DREPTE ER EN KATASTROFE.
100.000 ULYKKER MED 350 DREPTE OG 10.000
SKADDE PR. ÅR ER STATISTIKK.

trafikksikkerhet, også ditt ansvar