

Ryggjavegen

nr.4 -83



Rygjavegen

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.4 -83

Aktuell kommentar.....s.	2
Redaktøren har ordet.....s.	3
Andakt.....s.	3
Statsråder posetive til Suleskard-Brokke vegen.....s.	4
Stortingets samferdselskomite på «bli kjent tur».....s.	5
Tema: Sykling.....s.	8
Bedriftshelsetenesten.....s.	10
Betre vegmeldingsteneste.....s.	11
Egersund får ny vegstasjon...s.	11
Vegvesen-sport.....s.	12
Intervju med Lilly Trevland...s.	14
Frå yrkesaktiv til pensjonist...s.	16
Større Skudeneshavn-ferjer...s.	17
Pensjonistmøte på Tau.....s.	17
Arbeidsmiljøkartleggingen...s.	18
Kryssord.....s.	19
1900-vegen og Fosse bru.....s.	20
Vegvesenet driver effektivt...s.	21
Pensjonistmøte i Sand.....s.	21
Personalia.....s.	21
Alfred Njærheim til minne...s.	21
Jubileumshelsing til Karl Klausen.....s.	21
Fellesmøte for biltilsynet.....s.	22
EDB til biltilsynstasjonen i Stavanger.....s.	23
Bilkontroll ved bilverkstedene.s.	23
Nytt hovedvegnett i Sandnes...s.	24
Samferdselsdep. valgte Prestheialternativet.....s.	25
Syssestingssituasjonen.....s.	26
Debatt.....s.	26
Tillitsmannens spalte.....s.	27

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:

Bryr vi oss om hverandre?

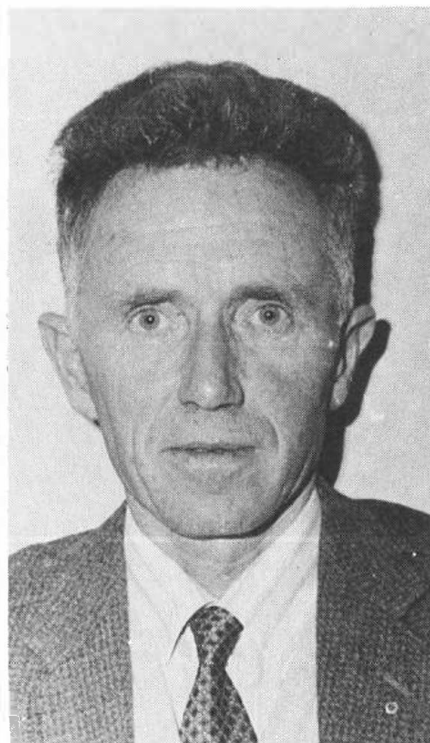
Av Olav Øyvind Hamre

Dette er kanskje et merkelig spørsmål? Skal ikke en driftsleder benytte en slik spalte til å kommentere et aktuelt driftstema? Det er mange å velge i mellom. Mest sentralt i spørsmålet om driften og de resultater vi oppnår, står imidlertid vi mennesker som jobber der og hvordan vi fungerer.

Er det f.eks. noe motsetningsforhold mellom det å være effektiv og det å ha det trivelig på en arbeidsplass? Det er det ikke, tvert i mot. Et vesentlig moment i trivselen og dermed arbeidsgleden, er etter min mening nettopp det at vi føler at noen bryr seg om oss. Det gir sannelig ingen stor arbeidsglede eller lyst til innsats dersom vi har følelsen av at det vi steller med ikke betyr særlig fra eller til, eller at ingen bryr seg særlig om resultatet.

Mitt poeng med denne kommentar er derfor å få oss til å tenke litt mer på dette. Gir vi oss tid til å bry oss om andres problemer, bidra med positive løsninger, forklare nyttverdien av arbeidet og gi litt oppmuntring og anerkjennelse der det er fortjent? Kan vi ved positiv interesse for andres arbeide få frigjort uutnyttede ressurser hos den enkelte, vil vi bidra til et bedre samlet resultat for etaten.

Det gir en god følelse og trivsel de dagene vi går hjem fra jobben etter at vi har fått gjort et nyttig arbeide, som blir verdsatt av våre arbeidskollegaer og omgivelser forøvrig. Det smitter også over på de vi omgås i fritiden, familie og venner, og i sum skulle det gi økt velvære og mer lyst til innsats.



Olav Øyvind Hamre
(Foto: Harald Sel)

Forsidefoto:

Øverst t.v.: Statsråd Rettedal blir utspurt av NRK's Magne Frafjord om sjansane for veg Suleskard-Brokke. (Sjå s.4.)

Øverst t.h.: Torstein Rein Larsen (nr. 3 frå v.) klar for start på O-løp i Njåskogen. (Sjå s. 12.)

Nederst: Stortingsreppr. Karl Ingebretsen og Hans Frette i framgrunnen og Hanna Kvanmo, Per Almar Aas m.fl. i bakgrunnen ombord på Skudeneshavn-ferja under samferdselskommiteen sin Rogalands-tur i sept. (Sjå s. 5.)

(Foto: Harald Sel)

Redaksjonen avslutta 11. nov. -83

Redaktøren har ordet:

Sykkelen tåler lovprising Men sykkelvegane?

— Å sykle er ikke bare en måte å ferdes på. Det er mer enn som så. Det er en livsstil, en filosofi, en stille protest mot maskinkulturens overdrivelser og avarter.

Dette skriv Eric Sandstrøm i boka «Å sykle er nødvendig». Sykkelen har blitt og blir lovprist av mange. Og dette transportmiddelet, som jamvel i dag er det mest utbreidde i verda, tåler å bli lovprisa.

Ein kan ta seg fort fram på sykkel, og energiforbruket er lite. Dessutan får ein mosjon og betre helse på kjøpet. Sykkelen gir også ei oppleving av fart, kontroll over kroppen, føling med naturen og kontakt med menneske. Og så er det denne kjensla av velvære og glede når musklane kan spennast i ein stille triumf ved passering av bilkøen.

Nå ja, å passera ein bilkø er ikkje alltid like enkelt. Til det trengs gjerne ein sykkelveg, og sykkelvegane er det framleis smått stell med her i landet.

Ei sørgeleg side ved mange av sykkelvegane me har fått, er elles at standard og trase-legging ikkje er på line med det som blir bydd bilistane. Særleg er alle dei «rettvinkla» undergangane til irritasjon for mange syk-

keltrafikanter. Ofte er heller ikkje vegdekket slik som det bør vera.

Resultatet er at ei rekke sykkelvegane blir lite brukte. Som vegbyggerar kan ein irritera seg over dette og gjera seg tankar om at syklistar er kravstore og utaknemmelege. Det er då trass alt bygt atskillige km. sykkelveg det siste tiåret, ikkje minst i Rogaland. Men ein gjer vel klokast i å akseptera det som er realiteten i problemet: Syklistane tenkjer, reagerer og oppfører seg på same måte som andre trafikantar. Dei vel den vegen som er mest funksjonell, der dei kjem lettast og fortast fram.

Fleire granskningar, m.a. ei i Kristiansand, viser at det er slik. Mange tohjula trafikantar brukar heller ein godt tilrettelagt bilveg enn ein kronglut og humpete sykkelveg, jamvel om denne er langt tryggare.

Det blir dyrt om ein skal leggja dei same standardnormene til grunn for sykkel- og gangvegnettet som det ein gjer for bilvegnettet. I tider med knapp tilgang på økonomiske ressursar vil nok mange rygga tilbake for ein slik tanke. Men uansett, Vegvesenet slepp nok ikkje unna ei skikkeleg sjølvransaking av kva line ein



Foto: Knut S. Vindfallet

her skal leggja seg på. Ingen er tente med at det blir bygt mange km. sykkelveg som i liten grad blir brukt, og som dermed heller ikkje aukar trafikktryggleiken i nevneverdig grad.

I dette og i dei 2 neste nr. av Rygjavegen vil me ta opp ulike sider ved å vera syklist på Rogalandsvegane. Me startar i dette nummeret med å intervjuua forkvinna i Rogaland Syklistforening, Hanna deVries Stavland.

Elles ville det ikkje vera av vegen med innlegg og synspunkt frå lesarane, i denne saka så vel som i andre. Det skader ikkje med litt debatt i bladet vårt!

Harald Sel

Andakt

Budskapet om Jesu komme er det herligste som «har lydt»

Av Kjell Dalaker

«Og engelen sa til dem: Forferdes ikke! for se, jeg forkynner eder en stor glede, som skal vederfares alt folket: Eder er i dag en frelser født, som er Kristus, Herren i Davids stad. Og dette skal i ha til tegn: I skal finne et barn svøpt, liggende i en krybbe.

Og straks var det hos engelen en himmelsk herskare, som lovet Gud og sa: Ære være Gud i det høyeste, og fred på jorden, i mennesker hans velbehag.» (Luk. 2, 10–14)

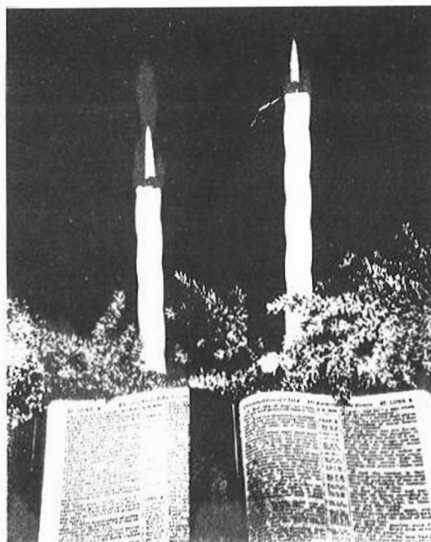
Disse velkjente ordene lød for snart 2000 år siden ute på Betlehemsmarken om natten. Ja, det var natt over hele jorden — åndelig talt. Derfor er det nok svært vanskelig for oss, som kan glede oss over evange-

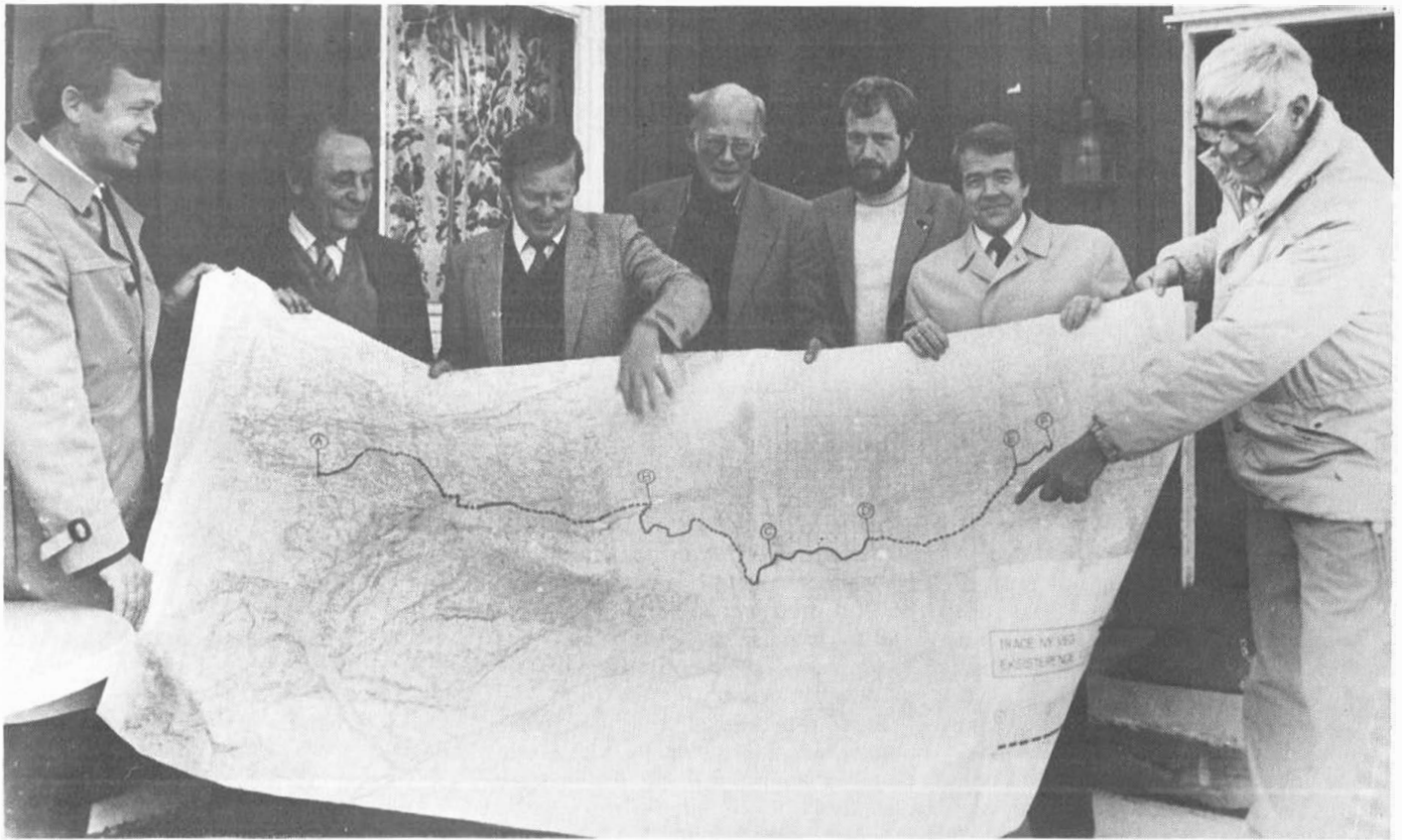
liets lys og som kjenner Frelseren, riktig å kunne forstå hva dette mørket betydde av håpløshet og angst. Finnes det derfor en hilsen som kan måle seg med den som engelen kom med, den uforglemmelige natten.

Det er imidlertid en hjelp til å forstå hva dette gledens budskap betydde, dersom det riktig går opp for oss hvorledes det ville ha vært om ikke Jesus hadde kommet til oss. Da ville alt vært håpløst, men gledens budskap som Gud sent oss via engelen var et budskap om tilgivelse, befrielse og trygghet i livet, i døden og i evigheten.

Og hva har vel skjedd etter dette.

Forts. side 27





Synfaringa blei avslutta med møte på Kvævemoen pensjonat mellom statsrådene og folk frå administrasjonen, vegvesenet og folkevalde organ i Rogaland og Agder-fylka.

Her er statsrådene og Rogalands-representantar samla rundt kartet som viser den planlagde traseen for Brokke-Suleskard vegen.

Frå v.: Statsråd Johan J. Jakobsen, statsråd Arne Rettedal, styremedlem i Brokke-Suleskard A/S, Hilmar Egeli, fylkesplansjef Arild Karlsen, statsråd Anders C. Sjaastad og vegsjef Chester Danielsen.

(Foto: Harald Sel)

Elleve mil kortare veg frå Rogaland til Oslo i 1986?

Tre statsråder posetive til Suleskard-Brokke vegen

Men miljøvernministeren er skeptisk

Av Harald Sel

Vegplanar i Agder-fylka er vanlegvis ikkje av det som i særleg grad engasjerer oss i Rogaland. Med Suleskars-Brokkevegen er det annleis. Mange i Rogaland har arbeidd sterkt for at vegen skal bli bygd, og enno mange fleire ser med lengsel fram til at han skal koma.

Og at det kjem veg mellom Sirdal og Setesdal, skulle det nå vera større håp om enn på lenge. Brokke-Suleskard A/S har finansieringsplanen nære på klar. Omlag 23 millionar er vegen kostnadsrekna til.

I oktober var 3 statsråder på synfaring med helikopter i Sirdal- og Setesdalsheiane, for å setta seg inn i prosjektet. Både samferdselsminister Johan J. Jakobsen, kommunalminister Arne Rettedal og forsvarsminister Anders C. Sjaastad uttalte seg etterpå posetivt om planen.

Framtidig Ryfylke-samband

Ei side ved ein framtidig veg frå Sirdal til Setesdalen er dei perspek-

tiva som reiser seg, når ein ser han i samanheng med framtidig veg til Lysebotn og vidare frå Lysebotn til Ådneram. Dei 3 statsrådene starta synfaringa med helikoptertur til Lysebotn, slik at dei også fekk gjort seg betre kjent med desse prosjekta.

Naturverninteressene

Men ikkje alle er like oppglødde for ein veg som skal skjera midt gjennom det siste større samanhengande

fjellområdet sør for Hardangervidda, som er nokonlunde urørt. Rogaland Naturvern går såleis imot prosjektet. Det same kan Miljøverndepartementet koma til å gjera. Miljøvernminister Rakel Surlien var ikkje med på synfaringa i Ryfylke og Sirdalen. Men då dei 3 statsrådkolegane hennar kom tilbake frå Oslo, låg det brev frå Miljøverndep. og venta. I brevet blir det uttrykt skepsis til vegen, ut frå naturvern-omsyn. Miljøverndep. stiller seg også tvilande til nytteverdien av vegen. Så siste ordet er ikkje sagt, men kanskje kan det bli vegsamband mellom Sirdalen og Setesdal i 1986. Det sambandet vil i så fall gjera vegen frå Stavanger til Oslo 11 mil kortare.

Stortingets samferdselskomite på «bli kjent tur» i Rogaland

Av Harald Sel

I slutten av september var medlemmene av Stortingets samferdselskomite på reise i Rogaland. Samferdsel femner vidt, og det gjorde også programmet til stortingsrepresentantane dei 3 dagane dei var i fylket. Både fly- veg- båttrafikk og telekommunikasjon var dei behørig innom. Buss-turar til Kårstø-anlegget og til ilandføringsplassen for gassrørleidningen på Karmøy, fortel om at heller ikkje gass-transporten var gløymt.

Når deg gjeld vegprosjekt, blei det lagt særleg vekt på å orientera samferdselskomiteen om planane for fastlandssamband til Bokn. I denne samanhengen stilte DSD hurtigbåt til disposisjon for ein tur frå Kårstø (Susort) til Kopervik via Austre- og Vestre Bokn.

Problem i samband med ferjedrifta var også eit viktig emne. I denne samanhengen fekk spørsmålet om ei evt. forlenging av bompengoordninga på Randaberg-Skudenshavn-sambandet uventa stor aktualitet. Rett



Stortingsrepr. Inger Lise Skarstein og fylkessamferdselssjef Jahn Bastiansen utvekslar synspunkt under ferjereisa frå Skudenshavn til Mekjarvik.

(Foto: Harald Sel)

før samferdselskomite-besøket var det nemleg blitt kjent at Samferdselsdep. stiller seg avventande til å bruka

bompengar frå dette sambandet til utbygging av ytre ringveg i Stavanger.



Under rundreisa på Karmøy gjorde samferdselskomm. med reisefylgje også ein stans med orientering ved ilandføringsstaden fo gassrørleidningen til Kårstø, På biletet ser me m.a.: Stortingsrepr. Lars Kristian Lefdal, stortingsrepr. Per Almar Aas, tekn. rådmann i Karmøy Hans Foldal, driftsjef Arne Njå, fylkesordfører John Tveit, stortingsrepr. Arnold Weiberg-Aurdal, fylkessamferdselssjef Jahn Bastiansen.

(Foto: Harald Sel)

Ny innfartsveg til Haugesund:

Omfattende prosjekt til 75 mill. -83-kr

Av Halvor Folgerø

Trafikantene på E 76 i Rogaland har kunnet glede seg over at Europavegen de senere årene har fått en stadig bedre standard. Siste etappe i denne utbyggingen er foreløpig parsellen Frakkagjerde — Skrevegen som vil stå ferdig høsten 1983. Dermed er vi kommet fram til Skre som er utgangspunktet for den nye innfartsvegen inn til kryss ved rv. 14 Karmsundsgata i Haugesund sentrum. Se fig. 1.

Planleggingen i forbindelse med den nye innfartsvegen til Haugesund fra øst har vært omfattende og tidkrevende. Jeg finner ikke grunn til å gå nærmere inn på disse forholdene i denne artikkelen, idet trasévalget nå er avklart. Det er videre utarbeidet detaljplan for prosjektet og grunnervvsspørsmål er på det nærmeste løst.

Forøvrig kan nevnes at det vesentligste av utrednings- og planarbeidet er utført av vegkontoret i nært samarbeid med Haugesund kommune.

Hvorfor ny innfartsveg?

Nåværende innfartsveg, E 76 fra øst til Haugesund sentrum har idag blandet trafikk, med lokaltrafikk, gjennomgangstrafikk og myke og harde trafikanter på samme vegsystem, mye boligbebyggelse langs vegen med direkte avkjørsler til hovedvegen, og tildels dårlig vegstandard. Det er derfor behov for ny veg ut fra ønsket om et

mer trafiksikkert vegnett, der myke trafikanter skilles fra biltrafikken. Dessuten vil den nye vegen gi vegutløsning for Haugesund kommune's industriområder øst for Raglatua og Svehaug.

Linjebeskrivelse

Fig. 1 viser en oversiktstegning over den nye innfartsvegen. Det nye pro-

sjektet starter på Skre og følger nåværende veg fram til Tosketjønn (øst).

Deretter forlates den eksisterende veg og traséen følger sørsiden av Tosketjønn til Ørpetveit. Den svinger så sørvest mot Raglatua/Svehaug. Her blir den nye linjen tilpasset tidligere reguleringsplaner fram til Storasundsgata. Deretter fortsetter linjen vestover fram til Spannavegen. Så gjør den en bue mot nord-vest til den endelig kommer inn på rv. 14 Karmsundsgt., like sør for nåværende kryss ved Hemmingstadveien.

Den nye linjen går gjennom ubebygd og stort sett udyrka område fram til Raglatua/Svehaug. Øst for Raglatua og Svehaug ligger det tidligere nevnte industriområde som Haugesund kommune snart skal starte utbyggingen av og som innfartsvegen vil gi vegutløsning for.

Fra Raglatua og inn til Karmsundsgata vil linjen gå gjennom allerede bebygde områder. Imidlertid er det i de tidligere stadfestede reguleringsplaner fra dette området tatt hensyn til den nye innfartsvegen og våre planer er innpasset i de korridorer som er avsatt til vegformål.

Tekniske data

Den nye innfartsvegen vil bli ca. 5,5 km lang. Vegen er planlagt som avskjørselsfri veg, dvs. vegen er fri for direkte avkjørsler til tilstøtende eiendommer og all av- og påkjøring skjer via et begrenset antall kryss. Vegen bygges etter vegklasse II b og II c og som tilsvarer en planeringsbredde på 8,5 m og 10 m. Største stigning blir 50⁰/oo, og minste horisontalkurve er på 250 m.

Det er planlagt bygget 2 overgangsbuer og 10 underganger for å kunne opprettholde krysningsmuligheten for gående og syklist. I tillegg vil det bli bygget ca. 2—3 feunderganger. På den innerste parsellen mot Haugesund sentrum, Raglatua — Karmsundsgata, vil det være nødvendig med støydempingstiltak ved bygging av voller og støyskjermer. Her vil det også bli nødvendig å utføre betydelige drenerings- og utbedringsarbeider. Ved Karmsundsgata vil det bli bygget et firarmet lyskryss som senere kan utbygges til planskilt kryss.

Kostnader

Den nye innfartsvegen er et stort og omfattende prosjekt som vil kreve betydelige investeringer. Detaljplanovertslaget for hele strekningen fra Skre til Karmsundsgata lyder på 65 mill. kr. (83-priser). Omkjøringsve-

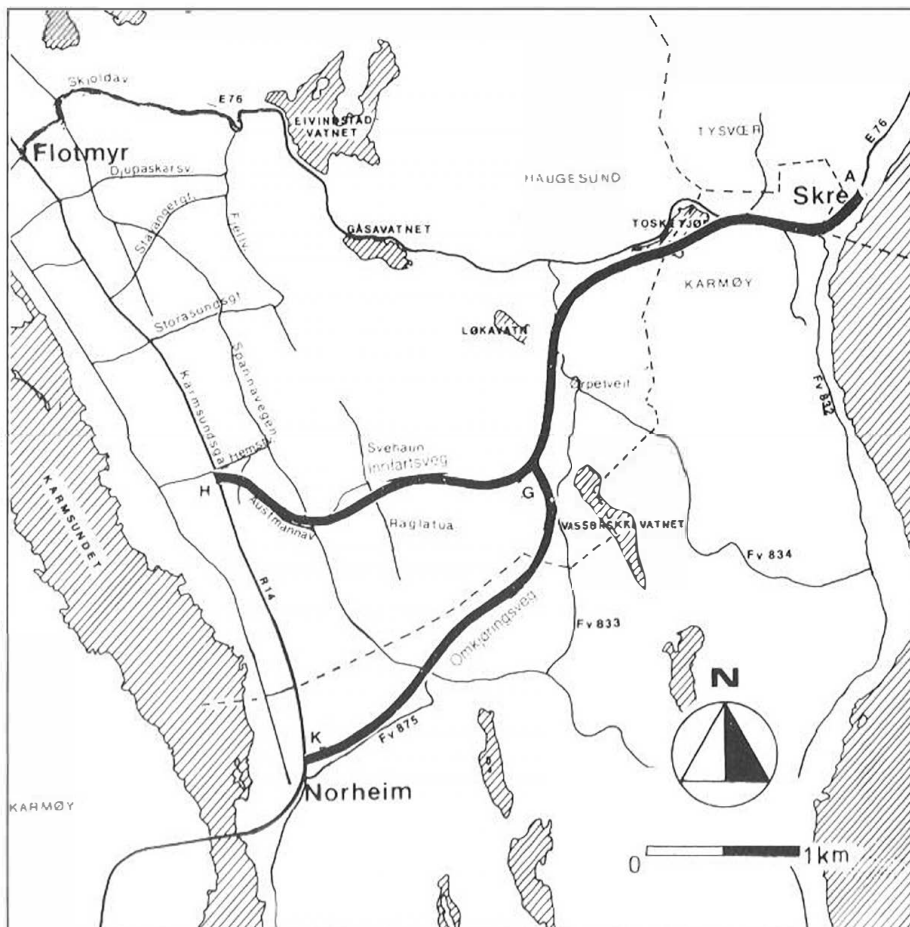


Fig. 1. Kart over trase for ny E 76 inn til Haugesund, samt omkjøringsveg til Karmøy.

gen til Karmøy er beregnet å ville koste 10,0 mill. kr. (83-priser). Det er mulig å bygge ut prosjektet etappevis. Et første byggetrinn som omfatter strekningen Tosketjønn vest — Karmsundsgata, er beregnet å ville koste 50 mill. kr. (83-priser).

Anleggsdrift

Følgende tall gir et inntrykk av størrelsen av anlegget:

Sprengning	tf m ³	185000
Masseflytting av jord, myr	m ³	70000
Antall bruer	stk.	2
Største spennvidde	m	17
Antall underganger	stk.	10
Største lengde	m	16
Rekkverk	m	5000
Lukkede grøfter	m	3200
Bærelag	m ³	17000
Asfalt	m ²	75000
Areal som vil gå med til anlegget		120 dekar

I utgangspunktet er dette ikke et særlig komplisert anlegg, imidlertid må det tas spesielle hensyn til omgivelsene på parsellen Raglatua — Karmsundsgata, hvor arbeidene vil pågå i allerede etablerte boligområder. Traseen ligger stort sett utenom eksisterende veg, slik at det ikke vil oppstå trafikkavviklingsproblemer i særlig grad.

Anlegget vil trolig bli drevet i egen regi, imidlertid kan det bli aktuelt å sette ut en del arbeid på delentrepriser, så som fjellboring, massetransport, betongarbeid og asfaltering. Den detaljerte arbeidsdelingen vil først bli fastlagt gjennom de årlige byggeprogrammene for anlegget.

Finansierings- og framdriftsplan

Anleggsutgiftene vil bli dekket ved ordinære bevilgninger over statsbudsjettet. Anleggsarbeidene på innfartsvegen ble forøvrig startet opp våren 1983, da vi sprengte ut endel fjellmasser i linjen ved Ørpetveit for å dekke masseunderskudd på parsellen Skre — Frakkagjerde. Innfartsvegen vil få sin første større bevilgning i 1984 da prosjektet vil disponere ca. 9,0 mill. kr. For 1985 er det foreløpig regnet med 15,0 mill. kr (1984 priser).

Investeringsrammen i Norsk Vegplan for perioden 1986 — 89 er enda ikke fastsatt, imidlertid ser det ikke ut til at vi kan regne med å få ferdigstilt mer enn strekningen Tosketjønn — Karmsundsgata i neste periode.

Som tidligere nevnt er Haugesund kommune avhengig av overfartsvegen for å få vegutløsning til det nye



Olav Tørresdal er mellom dei som har hatt arbeid med bygging av parsellen Frakkagjerde — Skre på E 76.

Nye oppgåver ventar når arbeidet med innfartsvegen til Haugesund kjem i gang for fullt neste år.

(Foto: Harald Sel)

industriområdet ved Raglamyr. Vi er derfor blitt enige med kommunen om å få etablert en kjørbær forbindelse fra Storasundsgt. og østover til industriområdet så fort som mulig, helst i 1985.

På bakgrunn av de ønsker som vegvesenet har om rasjonell anleggsdrift og Haugesund kommune's behov for en snarlig vegutløsning for industriområdet, har vi utarbeidet en foreløpig framdriftsplan innenfor de antatte framtidige bevilgningsrammer, se fig. 2:

Prosjekt	Årstall				
	-84	-85	-86	-87	-88 -89 -90 -91
Skre — Tosketjønn Ø					—
Tosketjønn Ø — Tosketjønn V				—	—
Tosketjønn V — Spannevn.	—	—	—		
Spannevn. — Karmsundsgata				—	—

Fig. 2. Foreløpig framdriftsplan for E 76 Skre-vegen — Karmsundsgata.

Framdriftsplanen er foreløpig og må endres hvis investeringsrammen for E 76 i NVP 1986 — 93 endres i forhold til forutsetningene.

Driftsbyggingvesteringar for 20 mill. fram til 1989

Program for nye driftsbyggingar i Rogaland for perioden 1983 — 89 er nå godkjent i Vegdirektoratet.

Ny vegstasjon i Egersund til 10,2 mill. kr. har fått topprioritet. Her kjem arbeidet i gang for fullt i 1984.

Andre plassen på prioriteringslista gjeld nybygg i Saudasjøen. Inkludert tomtekjøp og planlegging er prosjektet kostandsrekna til 4,5 mill. kr. Bygget i Saudasjøen skal innehalda verkstad, lager og kanal og vektsplass for biltilsynet. Ein reknar med byggestart i 1986.

Bærheim vegstasjon skal etter planen få ein ny kontorfløy og lager for anlegg og vedlikehald i 1987. Byggearbeidet på Bærheim er kostnadsrekna til 4 mill. kr.

I tillegg til dei 3 ovannemnde prosjekta vil det i perioden bli utført mindre byggearbeid ved vegstasjonane i Dirdal, på Nærbø og i Sand. Dirdal får nytt lager til 300.000 kr., og på Nærbø skal kontorfløyen utvidast for 250.000 kr. Nye kontoror skal det også bli i Sand. Der er arbeidet kalkulert til 300.000 kr.

(Alle dei oppgitte summene er i 1983-kroner.)

TEMA: SYKLING – SPORT, TRANSPORT OG FRAMKOMMELIGHET



Skjer planlegginga av sykkelvegane frå eit bilvindu?

Intervju: Harald Sel

Syklistane må få ein transportstandard på line med den bilistane har, seier for-
kvinne i Rogaland Syklistforening, Hanna deVries Stavland. Rogaland Syklist-
forening blei danna i 1976. Det er ei sjølvstendig forening, kollektivt tilslutta
Syklistenes Landsforening. Rogaland Syklistforening er ikkje i første rekke
for dei store milslukarane, jamvel om også mange av dei er medlemmer.
Småtråkkarane er i fleirtal, dei som sykklar til arbeid, til butikken eller som tek
seg småturar om kveldane og i helgene. Familiemedlemskap er vanleg. Slett
ikkje alle familiar stuar seg inn i bilen og dreg på søndagstur. Mange brukar
syklar til å koma seg ut i naturen, til badestranda eller for å reisa på besøk. Og
fleire kunne det bli som tek sykkelen i bruk, både innan familiefellesskapet og
elles, om tilhøva blei lagt betre til rettes for denne trafikkgruppa.

Hanna deVries Stavland, den tidleg-
are nederlandske statsborgaren men
busett i Norge sidan 1969 og sid-
an våren 1983 forkvinne i Rogaland
Syklistforening, manglar så visst
ikkje engasjement når ho talar
syklistane si sak. Det er elles ikkje
berre i tale ho engasjerer seg. I 1979
vann ho til dømes 3 pris i den store
prisoppgåva som Samferdselsdep.,
Vegdirektoratet, Sosialdep., Miljø-
verndep. og Olje- og energidep. ar-
rangerte i samarbeid med Sykkelrå-
det «Sykkelen i Norge år 2000». I
denne oppgåva framheldt ho mellom
anna at det bør koma reglar som pri-
oriterer sykkeltrafikk framfor biltra-
fikk. Me spør Hanna deVries Stav-
land om me ut frå dette kan slutta at
ho er bilhatar.

Sykkel best til korte turar

— Nei, eg har sjøl bil, men eg brukar
han sjeldan til småturar. Eg har ein
arbeidsveg på 6 km. Reisetida blir
kortare når eg brukar sykkel enn når
eg brukar privatbil eller buss. Vegen
går gjennom til dels sterkt trafikkert
byområde.

— Men kva er det då du har å
klaga på, når du som syklist kjem
fortare fram enn du gjer med bil?

*90 graders svingar
hadde aldri
bilistane funne seg i*

— Så lenge ein ikkje har full sepa-
rering av mjuke trafikantar og moto-
risert trafikk, er det mange stader
både nifst og farleg å vera syklist. Og
for å halda oss til Stavanger, så ser
det ut til å vera lite håp om noko sær-
leg betring i overskueleg framtid. I
den nyleg framlagde transportplanen
for byen er tendensen tydeleg: Biltra-
fikkårene skal prioriterast.

Sykkelvegane er for dårlege

Rogaland er det fylket i landet som
har bygt flest km. med gang- og syk-
kelveg i dei siste åra. Eit hovudfor-
mål ved å starta Rogaland Syklist-
forening var nettopp å arbeida for
større fart i sykkelvegbygginga. Men
trass i det som er gjort vil ikkje
Hanna deVries Stavland gje verken
Vegvesenet eller andre ansvarlege no-
ken god attest.

— Ein kan få ei kjensle av at plan-
legging av sykkelveggar skjer frå eit
bilvindu. Små detaljer, som kante-
stein ved kryss, er ein ting. Men fleire
slike detaljer, og mange brukar bil-
vegen framfor sykkelvegen. Verre
enn alle dei irriterande detaljane er
likevel sjøve utforminga. Somme
tider svingar sykkelvegen som ein ser-
pentin frå eine sida av bilvegen til den
andre. Undergangane med 90 graders

*Biltrafikken blir prioritert i
transportplanen for Stavanger*

sving, hadde aldri bilistane funne seg
i. Slike undergangar er elles ofte
uoversiktelige og dermed farlige.

Syklistane brukar lettaste vegen

Hanna deVries Stavland viser vidare
til at fleire granskingar slår fast at
syklistar så vel som andre trafikantar
stort sett brukar den kortaste og mest
funksjonelle vegen.

— Men når sykkelvegane ikkje blir
brukte, då må ein vel arbeida for ei
haldningsendring mellom syklistane?

Forkvinna i syklistforeninga er i
prinsippet samd, men ho vil ikkje
vera med på at det i første rekkje er
mellom syklistane det trengs ei hold-
ningsendring.

*Mange bilistar
veit ikkje kva det er
å sitte på ein sykkel*

— Mange bilistar veit ikkje kva det
er å sitte på ein sykkel. Så klagar dei
over at syklistane ikkje brukar
sykkelstiane. Men av og til er ein
nøydd til å bruka vegbanen så dår-
lege som sykkelvegane er. Tenk bare
på glasskår og rot som ikkje blir
rydda bort.

— Mellom planleggarar og dei
styrande får ein ofte inntrykk av at
den ikkje motoriserte trafikken blir
oppfatta som rusk i maskineriet. For
ein syklist er det irriterande å sjå at
biltrafikken nesten alltid skal ha den
kortaste vegen. Syklistane må ta om-
vegar for at den motoriserte trafik-
ken skal koma glatt fram. Det går på
kryss og tvers, opp og ned med
mange meter nivåforskjell.

Risikofylt å sykla

— Men vilkåra for syklistane har då
trass alt blitt ein god del betre i seinare
år?

— Det er for så vidt rett. Men to-

*Sykkelen blir ofte oppfatta
som rusk i maskineriet*

talt sett har den aukande biltrafikken gjort sykkelistane meir utsette enn tidlegare. Risikoen ved å sykla har auka samtidig som det har blitt tryggare å køyra bil. Ulykkesstatistikken viser at risikoen for skader er 8 til 10 gonger større for ein sykklist enn for ein

bilist. Konsekvensen av dette bør vera at sykkelistane får ein transportstandar som er på line med den bilistane har. Dermed vil svært få måtte la sykkelen stå ubrukt fordi dei ikkje vågar å sykla — slik tilfelle er i dag.



Ikkje så enkelt å vera sykklist i bytrafikken, meiner Hanna deVries Stavland. Men ho kjem likevel fortare

fram med sykkel enn med bil når ho skal til og frå arbeid, ein avstand på 6 km.

(Foto: Harald Sel)

Årets syklist 1983

Kom med forslag til kandidater

SOFUS-PRISEN 1983

Våren 1984 skal det før første gang deles ut Sofus-priser. (SOFUS - Sykkelorganisasjonenes Fellesutvalg).

Det skal utdeles 4 priser: Trafikantprisen, politikerprisen, bedriftsprisen og mediaprisen. Særlig når det gjelder trafikantprisen og politikerprisen vil underteignede bli engasjert i juryarbeidet, og er derfor interessert i å få fram velegnede «kandidater».

For tildeling av trafikantprisen heter det i kriteriene: Tildeles den/de personer som har vist, ved egen innsats, at den myke trafikant har sin berettigelse i trafikken. Som representant for de myke trafikanter har man også vist fordelene ved bruk av sykkel.

For politikerprisen er det satt opp følgende kriterier: Tildeles innenfor et av områdene politikk, planlegging og forvaltning. Hvor en av gruppene har bidratt til at sykkelbruken blir mer verdsatt og at forholdene blir lagt til rette for bruk av sykkelen.

Våre folk ved Vegkontorene, utedriften og biltilsynet skulle jo være særdeles velinformert når det gjelder innsatsen på disse områdene hos enkeltpersoner/fylker/kommuner etc.

De som har forslag til kandidater til en av de to prisene bes vennligst sende dem til underteignede innen 1. januar 1984.

Eskild Jensen



(Natur)lover for sykklistar

1. Kor og når du sykklar er det motvind begge vegar.
2. Alle bakkane er dobbelt så lange og bratte som det ser ut til når du startar på dei.
3. Alle sykkelveggar er lengre og brattare enn den bilvegen som du ikkje har lov til å bruka.
4. Den dagen du har gløymt lappesakene heime, punkterer du.
5. Dersom det fins ein spiker i vegbanen, kan du vera sikker på at han hamnar i ditt dekk. (Det same gjeld for glasskår.)
6. Alle bilistane synes å tru at det er sykkelistane som har dei beste bremsene.
7. Jo lenger ut i vegkanten du sykklar, desto nærare deg passerer bilane.

(Frå bladet «På Hjul» — Organ for Norges Cykleforbund.)

Styrka bemanning, større lokale og nytt moderne utstyr:

Bedriftshelseteneste med hovedvekt på forebyggende tiltak

Av Harald Sel

1. august flytta bedriftshelsekontoret for Vegvesenet og 4 andre statsetater i Rogaland (Postverket, Stavanger teleområde, Stavanger tollstasjon og Luftfartsverket) inn i nye lokale. Frå tidlegare å ha 90 kvm. til disposisjon i lite fleksible lokale, disponerer helsekontoret nå 300 kvm. Tilhaldstaden er framleis posthuset i Stavanger.

— Nesten alt er nytt. Eg føler meg til og med litt ny sjøl, seier bedriftslege Audun Visted til Rygjavegen.

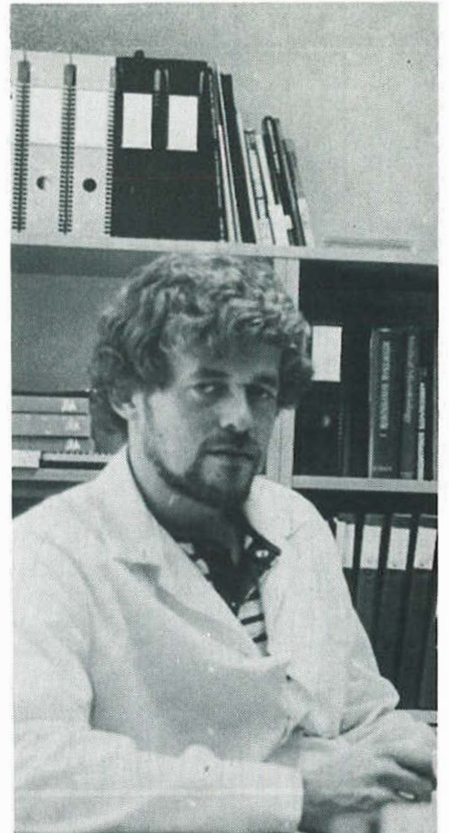
Noko av det første Visted blei bedt om å gjera då han tok til i stillinga for 2 1/2 år sidan, var å utarbeida plan for eit bedriftshelsekontor i nye lokale. Når han i dag ser på resultatet er han strålande fornøgd. Dei 2 legane har romslege og funksjonelle kontor, det same har fysioterapeuten. Alle tre har dessutan fått ein god del nytt og til dels avansert utstyr.

— Tidlegare hadde me ikkje plass til ein del utstyr som eg vil kalla heilt nødvendig, seier Visted.

— Høyrsemlåingar er f.eks. viktige i Vegvesenet, der mange har støyutsette arbeidsplassar. Me har nå fått ein lydtett boks, som er svært påliteleg ved slike målingar. Utstyr til å undersøka lungefunksjonen er også uunværlig ved eit helsekontor for Vegvesenet. Slikt utstyr har me nå

fått. Det same gjeld utstyr til å bruka ved hjarteundersøkingar.

Visted seier at han er godt fornøgd med utstyret slik det er i dag. Men han saknar framleis ein del apparat til å foreta målingar på arbeidsplassane. Det gjeld slikt som måling av temperatur, fuktighet, trekk og gasskonsentrasjonar. Dette utstyret er det elles godt håp om at kontoret vil få om ikkje så lenge.



Bedriftslege Audun Visted
(Foto: Harald Sel)

Då Visted tok til i stillinga i 1981, var han aleine saman med ein sjukepleiar ved bedriftshelsekontoret. Nå er fylgjande stillingar knytta til kontoret: 1 1/2 lege, 1 fysioterapeut, 3 sjukepleiarar og 1 legesekretær. Me spør Visted kva den opprustninga som er gjennomført, både bemanningsmessig og elles, har å seia for bedriftshelsetenesta.

— Me er i dag langt betre i stand til å ivareta jobben slik som han skal ivaretas ut frå lov om bedriftshelseteneste og arbeidsmiljøloven. Tidlegare var det i større grad snakk om ein personalhelseteneste, me blei konsulterte når folk hadde plager og var sjuke. Nå legg me hovedvekta på forebyggande tiltak. Me går t.d. ut i arbeidsmiljøet og finn dei helseskadelige faktorane. Ved dette vil me på sikt få ein helsemessige gevinst.

— Korleis er samarbeidet med arbeidsmiljøutvalet og vernetenesta i Vegvesenet?

— Av dei 5 statsetatane dette bedriftshelsekontoret tar seg av, er veg-etaten den som har størst ulykkes- og helserisiko. Vegvesenet har dermed frå før eit godt utbygt verneapparat. Rogaland ligg dessutan langt framme, om ein ser på Vegvesenet i lands-samanheng. Me har eit nært samarbeid med vernekontoret til Rogaland vegkontor, og dette er nyttig for begge partar.



2 av dei 3 sjukepleiarane som arbeider ved bedriftshelsekontoret. Olga Dalaker og Anne Beate V. Henriksen.
(Foto: Harald Sel)

Betre vegmeldingsteneste

Av Harald Sel

Norske bilistar skal nå få betre informasjon om tilstanden på vegane. Statens vegvesen og Norges Automobilforbund (NAF) undertekna i vår ein samarbeidsavtale om vegmeldingstenesten. Etter denne avtalen skal vegvesenet ha ansvaret for å skaffa regelmessige og systematiske oversikter for tilstanden på riks- og fylkesvegane. Dette skjer ved at alle vegkontora dagleg sender inn rapport over telefon til Vegvesenets vegmeldingssentral på Kjellerbru i Akershus.

Ved Kjellerbru blir det så utarbeidd både landsomfattande oversikter og lokale meldingar for avgrensa område. Desse meldingane kan alle fritt nytta seg av. I praksis er det helst NRK (særleg P2), aviser og større transportselskap som kontakter sentralen, opplyser dagleg leiar for vegmeldingstenesten Lisbeth Instanes.

NAF si oppgåve i samarbeidet, er å yta service til den enkelte bilisten gjennom Alarmsentralen eller gjennom NAF sine regionale informasjonssentraler.

Ved vegkontoret i Rogaland er det

Hege Aas Nielsen som har ansvaret for vegmeldingstenesten. Ho har dagleg kontakt med alle vegstasjonane i fylket og ho formidlar dei meldingane ho får inn vidare til vegmeldingssentralen på Kjellerbru. Skjer det ekstraordinære ting i helgene, som t.d. vegstenging, rapporterer vaktavande ved vegstasjonen om dette direkte til Kjellerbru. Når det oppstår vegsperringar eller andre ekstraordinære ting, skal elles informasjonen ved vegkontoret, så langt det er muleg, orientera NRK og avisene direkte.



Hege Aas Nielsen

(Foto: Harald Sel)

Byggestart sommaren 1984:

Egersund får ny vegstasjon i 1986

Men biltilsynet må venta på nybygg i minst 7 år

Av Harald Sel

Etter planen skal det stå ferdig ny vegstasjon på Slettebø i Egersund i 1986. Ein del tilretteleggingsarbeid kjem i gang alt i år, og sjølve byggjnga tek til etter ferien neste år. Stasjonen blir plassert sør for den nåverande bygningen.

Ein gong etter 1989 vil også Biltilsynet få nytt bygg på Slettebø. Dette blir plassert på tomte til den nåverande vegstasjonen, som skal rivast når den nye står ferdig.

Den nye Egersund vegstasjon får eit samla areal på 1500 kvm. Av dette skal 450 kvm vera til kontor. Byg-

ningane er kostnadsrekna til 10,2 mill. kr.

Vegstasjonen disponerer nå 12

mål, men tomte blir utvida med 5,5 mål mot aust og sør.

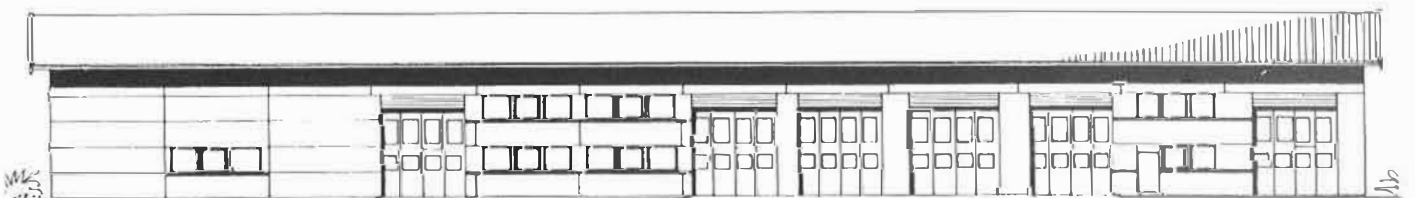
Når det gjeld detaljplanløysinga for nybygget, kan me nemna at det i kontorfløyen blir 13 kontorplasser. Desse fordeler seg med 4 på vedlikehald, 3 på anleggsavdelinga og 3 på resepsjonen. Dei andre kontorplassane er knytta til EDB-rom, kopirom og arkiv.

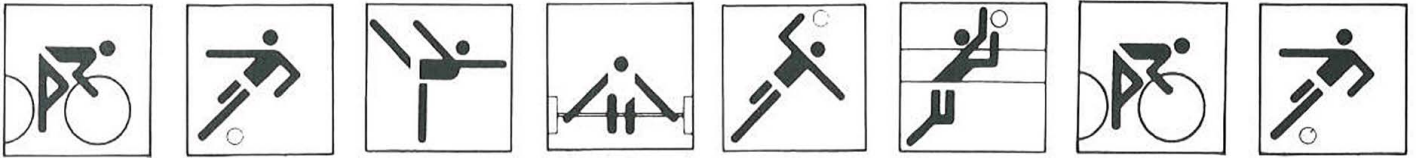
Etter forprosjektet skal verkstaden ha 5 heile løp på 16 meter. Av desse får 4 ein breidde på 4,8 meter og 1 løp blir 6 meter breitt. To av løpa skal brukast som sveiseverkstad. Bygget får dessutan mellom anna finverkstad, verktøy- og dellager og ein vaskehall på 16 x 6 meter.

Lagerfløyen blir på ca. 370 kvm. Stasjonen får eit kaldt lager på vel 300 kvm, eit varmt lager på 48 kvm og eit lagerkontor på 15,6 kvm.



Skisse av den nye vegstasjonen, øverst sett frå sør og nederst sett frå aust





O-sesong med gull, sølv, bronse og bredde



Marianne Nøvdal og Bjørn Alsaker studerer kartet og diskuterer løpet, etter at dei er tilbake til vegvesen-leiren under eit O-løp i Njåskogen.

(Foto: Harald Sel)

O-gruppa har også i år fått stor oppslutning, og vi har oppnådd en rekke gode prestasjoner rundt om i fylket. Totalt har det startet 23 personer fra Vegvesenet. Dette viser at bredden i laget er svært god.

I løpet av året har vi vunnet Rosenbergstafetten for tredje år på rad, og vi har dermed fått en stor pokal til odel og eie.

Videre fikk vi både 1. og 2. plassen i KM i stafett. På 1-laget deltok A. Aasheim, T.R. Larsen og M. Bjelland og på 2. laget G. Gausel, T.G. Espedal og B. Alsaker.

Også i KM-individuelt ble det oppnådd topp resultater med 2 gull (T.R. Larsen og B. Alsaker), 2 sølv (M. Aasheim og A. Aasheim) og 2 bronse (B. Johannesen og M. Bjelland).

Som en avsluttende styrkeprøve ble Hardhausen arrangert av Sandnes I.L. Der fikk Bente Johannesen og K. Aasheim hver sin tredje plass.

Det gode sosiale miljøet i O-gruppa har gjort at stadig flere møter opp for å finne de orange/hvite postene ute i naturen. Det viser gruppas

styrke at vi også i år har arrangert O-løp, denne gangen vest for Lauvås skule. Hele 430 var påmeldte og 370 starta. Det var nydelig vær på løpsdagen og arrangementet var prikkfritt. Vi takker nok en gang de som var med og drog lasset.

Så håper vi at neste sesong vil bli like vellykka, og ønsker alle nye interesserte velkomne.

Bjørn Alsaker
Oppmann

Tanker ved sesongslutt i fotball:

Motivasjonen mangler

Av Ernst Owe Strøm

Årets serie, og delvis fjorårets, har artet seg som et antiklimaks for vegvesenet etter mange gode sesonger. En kan spørre seg hvor årsaken ligger. Jeg tror motivasjonen er et nesten fullgodt svar på dette. Dette medfører også at mange prioriterer sin fritid annerledes. Som oppmann merker jeg en mindre positiv holdning til å stille på kampene. «Unnskyldningene» er mange og ofte vage. Gjennom hele sesongen har det vært store skriftninger på lagoppstil-

lingen og tilsammen har vi brukt 27 mann på 1-laget.

Som eksempel kan nevnes at vi har trukket oss fra en kamp p.g.a. mangel på folk og spilt en kamp med kun åtte mann (tap 0—10). Ut fra årets erfaringer har oppmennene på 1- og II-laget i høst sendt ut et spørreskjema, for å få klarlagt hvem som er interessert i å spille fotball og håndball neste sesong. Da fristen utløp, hadde kun 22 stk. meldt sin interesse for fotball. Skal vi stille med 2 lag i neste

Fotballsesongen 1984:

Antiklimaks etter triumfår

Fotballsesongen er nå over og det er tid for en kort oppsummering. Vi endte opp med 12 poeng på 14 kamper, som ga plass midt på tabellen. Etter triumfene i 79, 80 og 81, har 82- og 83-sesongen artet seg som et antiklimaks. Enkelte sier vi er mettet på suksess. Ifjor ble vi utslått i kvalifiseringsringen for vegsluttspillet, men dette ordnet vi på i år. Vi reiste til Hermansverk i Sogn med bange anelser, men etter en god innsats, gikk vi videre med 0-0 mot Hordaland og seier 2-1 over Sogn og Fjordane.

I sluttslippet i Oslo gikk det derimot ikke så bra. Første kamp mot Nord-Trøndelag endte 0-0, mens det ble 0-2 tap (2 selvmål) mot Nordland. Nordland gikk til finalen og tapte for Østfold.

Når det gjelder den vanlige cupen, slo vi Velde maskin 3-2 i første runde. I andre runde ble vi slått 3-2 av Kyllingstad og dermed var vi ute av dansen. Neste år skal Rogaland arrangere vegcupen og det forplikter til god oppslutning og innsats.

Nedenfor følger kampresultatene i høstsesongen og slutt Tabellen.

1. div. pulje B

Vegvesenet I — R. Sport I 1-1
DH. Trim — Vegvesenet I Dommer ikke ordnet.

Vegvesenet vinner kampen.

Vegvesenet I — Telesport I 0-3
Vegvesenet I — Helikop.s. I 0-10
Fellesen I — Vegvesenet I 0-1
Brannvakta — Vegvesenet I 1-1
Lærerlaget I — Vegvesenet I 1-0

års serie, mener vi at tallet bør være minst 30, ca. 15 i hver stall. Hvis ovennevnte antall (22) blir det endelige, kommer styret i bedriftsidrettslaget til å fremme et forslag til vedtak på årsmøtet før jul.

Dette vil bl.a. gå ut på at vi trekker et lag i fotball neste sesong. Det samme har også vært på tale i håndball. II-laget i håndball har til nå hatt 10 seriekamper og vegvesenet har trukket seg fra begge p.g.a. mangel på folk. Dette må da være en dårlig utnyttelse av idrettslagets midler, i og med at laget får bot hver gang de ikke møter. Hvis laget unnlater å møte for tredje gang, blir laget diskvalifisert og da har en også tapt påmeldingskontingenten. Skjerp dere! Ellers ryker II-laget i både håndball og fotball ut av serien.

Brannvakta	14	11	2	1	34	—	8	24
R.Sport I	14	10	3	1	22	—	9	23
Heli.serv. I	14	6	3	5	31	—	20	15
Telesport I	14	6	3	5	23	—	17	15
Vegvesen I	14	5	2	7	12	—	26	12
Lærerl. I	14	3	3	8	13	—	28	9
DH-Trim	14	2	3	9	17	—	27	7
Fellesen I	14	1	5	8	13	—	30	7

Ernst Owe Strøm oppmann I-laget.

Når det gjelder II-laget har det også vært en heller laber sesong. I cupen skulle vi møte Handelsreisende. Kampen var lagt til en søndag og etter mye strev klarte vi stille lag.

Da kampen ble avlyst med kort varsel og ny kamp ble berammet til en ny søndag passet det så dårlig inn i II-lags spillernes program at vi dessverre var nødt til å trekke oss.

Etter en bedrøvelig vårsesong så det lenge ut til at vi skulle havne blant de to siste lagene og dermed rykke ned til 5. divisjon. Tradisjonen tro ble likevel høstsesongen bedre for oss. Skal en stole på de foreløpige tabeller som nå foreligger ser det derfor ut til at vi har klart å beholde plassen i divisjonen. Våre høstkamper har gitt slikt utfall:

Vegvesenet II — Tollerne	0—3
Stvgr. El-verk — Vegvesenet II	4—1
Vegvesenet II — Taxi	0—3
Vegvesenet II — Rog.Elektro	1—0
Rønning — Vegvesenet II	1—4
HL-sport — Vegvesenet II	2—0
Vegvesenet II — Elf II	1—0

Dette ga oss en sluttstatus på 10 poeng. Årets høydepunkt må uten tvil være seieren over Elf II som foruten suverent å vinne vår pulje i 4. divisjon også tapte knepent semifinalen i cupen.

Generelt om sesongen kan ellers bemerkes at selv om II-laget har hatt en ganske fast spillerstall hele sesongen, har det vært tider da en har merket de problemer som har vært med mannskap til I-laget. Det er derfor klart ønskelig med minst 30 disponible spillere samt klare linjer mellom de to lagene hvis en fortsatt skal spille med to lag — «og det bør man».

4. div. pulje A

Elf. II	14	11	0	3	36	—	12	22
Taxi	14	8	2	4	25	—	19	18
HL-Sport	14	6	3	5	24	—	19	15
Tollerne	14	6	3	5	19	—	17	15
Rog.Elekt.	14	5	4	5	15	—	14	14
Vegvesen II	14	5	0	9	12	—	30	10
Rønning	14	4	1	9	15	—	23	9
Stvgr.E-verk	14	3	3	8	16	—	28	9

Thor Gjerde oppmann for II-laget.



Vegvesenets førstelag fotografert på Ekebergsetta under Vegcupen 1983.

1. rekke fra venstre: Tor Skårland, Odd Fuglestad, Willy Tveit, Reidar Møeland, Harald Paulsen, Tor Kåre Austrheim.

2. rekke fra venstre: Bjørn Alsaker, Øyvind Kommedal, Eivind Danielsen, Ernst Owe Strøm, Tor Frøland, Svein Kyte og Nils Heskestad.

(Foto T. O. Walskaar)

Gruskøyring med hest i Bjerkreim — rydding av vegkantar med ljà på Fogn

Hardt å vera kvinne i arbeidslivet i mellomkrigstida, men i Vegvesenet blei me behandla som folk, seier Lilly Trevland

Intervju: Harald Sel

— Eg braut handbak med eit av barnebarna mine her om dagen, han er 16 år. Du veit han lika det ikkje då armen hans måtte i bordet. Men om eg tek til å bli gammal, er det enno krefter i armane mine. Eit liv med hardt kroppsleg arbeid har gjort meg sterk.

Det er Lilly Trevland som seier dette. Ho er fødd i Bjerkreim. I 1932 gifta ho seg med Sven Trevland frå Fogn og flytta dit. Då var ho 20 år, men hadde alt 5 år bak seg med hardt arbeid. Og det blei så visst ikkje snakk om å gå på stas som husfrue heller. Mannen var mykje borte på anleggsarbeid av ulike slag, m.a. for Vegvesenet. Såleis fekk Lilly mykje av ansvaret for dei 5 barna. Dessutan har ho arbeidd som husmorvikar, heimhjelp — og som vegarbeidar.

Vegarbeidar som 17-åring

— Eg blei vegarbeidar første gongen då eg var 17 år, fortel Lilly. — Då køyrde eg grus med hest og kjerre under bygginga av Kyllingstadvegen i Bjerkreim.

Men dette var ikkje hennar første møte med arbeidslivet. Som 15 åring blei ho tenestejente på ein gard i Austrumdalen. Arbeidstida var frå 6 om morgonen til 10 om kvelden, og løna var 75 øre dagen.

— Samanlikna med dette var det ikkje så gale med vegarbeid, seier Lilly, — i Vegvesenet blei me behandla som folk.

Harde kår som tenestejente

Lilly Trevland brukar ikkje dei store ordå når ho fortel. Men ho blir ivrig når me kjem inn på dei kåra tenestejenter på gardane arbeidd under i mellomkrigstida. I dei første ung-

domsåra var ho i teneste på fleire gardar.

— Det var opp i otta det, og stundom ikkje i seng før bortimot midnatt. Om kvelden var eg mange gonger så trøytt at eg ikkje orka eta. Eg stupa rett i senga.

Kvinnediskriminering

— Men kunne husbondsfolket forlanga at tenestefolket arbeidd så mykje?

— Ja. Bonden hadde bukta og begge endane. Det var mannfolka som regjerte, og i praksis gav dette seg også utslag i ei grov kvinnediskriminering. Eg har tent på gardar der drengen arbeidd frå halv åtte til halv sju, mens eg måtte arbeida frå halv seks til ti og gjerne elleve om kvelden. Det høyrest ut som eventyr i dag, men slik var det. Eg hadde det ikkje verre enn dei fleste andre. Skikkeleg regulerte forhold for tenestejenter blei det først då hushjelplova kom etter siste krigen.

Industriarbeidar

Lilly Trevland prøvde seg også som industriarbeidar på spinneriet til DFU på Figgjo. Det var i 1929. Men ho fann ikkje arbeidsforholda her betre enn på ein gard, kanskje snarare tvert imot. Rett nok var arbeidstida kortare — frå 6.30 til 16.30 — og løna var betre.

— Når me arbeidd helse av oss kunne me tena opp til 25 kroner veka. Men det gjekk hardt ut over kroppen — særleg armane. Eg blei berre verande på DFU eit halvt år, og det var nok, seier Lilly.

På gardane blei tenestejentene utsett for grov kvinnediskriminering



Lilly Trevland hadde i mange år ansvaret for rydding av gras og kratt på ei 2 mil lang vegstrekning. Til ryddingsarbeidet om somrane slipte ho og mannen, Sven, opp til 15 ljàar pr. dag. På biletet ser me dei to i arbeid ved slipesteinen.

(Foto: Tor Inge Løge)

Når me arbeidd helse av oss kunne me tena 25 kr dagen



Lilly Trevland hadde sin første vegarbeidarjob som 17 åring. Då kørde ho grus med hest og kjerre under bygginga av Kyllingstadvegen i Bjerkreim.

Lilly står her attmed vegkontoret si miniatstilling «Vedlikehald av grusveg». Omtrent slik gjekk det føre seg i den tida ho var tenåring og vegarbeidar.

(Foto: Harald Sel)

Skralløn for hardt arbeid

— Løna ja. Tjuefem kroner veka på DFU når ein arbeidde helse av seg. Men det var vel heller ikkje noko å bli rik av?

— Nei, det var skrale greier. Men på vegarbeidet i Bjerkreim og på gardane var det endå skralare — ca. ei krone dagen. Eg hugsar at eg i den tida spara lenge til eit par sko som kosta 20 kroner. Ein gong skeia eg ut og kjøpte ei kåpe til 75 kroner. Eg

Mange gonger var eg så trøyt at eg ikkje orka eta før eg stupte i seng

måtte med andre ord arbeida to og ein halv månad for den kåpa.

Stengde vegar til utdanning

— Blir du bitter når du tenkjer på korleis du hadde det i ungdomsåra og samanliknar med dei vilkåra ungdommar flest har i dag?

— Eg kan aldri hugsa at eg har syns synd på meg sjølv. Eg trur me var meir fornøgde enn det mange ungdommar er i dag. Litt bittert kan det nok likevel vera å tenkja på at alle vegar til utdanning var stengde. Eg hadde ikkje tenkt å klara meg med berre folkeskule og søndagsskule, men dei dårlege tidene gjorde det uråd å tenkja på vidare skulegang.

Eg hadde ikkje tenkt å klara meg med berre folkeskule og søndagsskule

Til Fogn

Med giftarmålet i 1932 og oppbygginga av heimen på Fogn gjekk Lilly Trevland inn i den tradisjonelle husmorrollen for ei tid, men ho fekk stunder til mykje anna enn det som

høyrer huset og heimen til. Det vil falla for langt i eit kort intervju å gå nærare inn på dette. I staden gjer me eit sprang fram i tida på vel 20 år — til midt i 50-åra. Då finn me Lilly Trevland i fullt arbeid med bygging- og vedlikehald av vegnettet på Fogn.

Vegarbeidar på ny

— Mannen min, Sven, fekk først i 50-åra fast job som formann på veganlegget mellom Sæbø og Selvåg.

Det høyrest ut som eventyr — men slik var det

Etter kvart blei også eg med. Eg dreiv med alt muleg frå oppreinsking av stein etter sprengingane og til kontorarbeid. Elles dreiv eg i mange år og rydda vegkantane for gras og kratt. Det var ei vegstrekning på 2 mil, og som kjent har vegane to sider. Eg bruka stort sett orv og ljå. Når eg dreiv på som verst om somrane slipte mannen min og eg opp til 15 ljåar pr. dag.

— Dette var før motorklipparane si tid?

— Eg brukte orv og ljå til 1973. Då fann eg ut at eg ville ha det meir lett- vint og kjøpte ein motorklippar for eiga rekning. Eg hadde vel fått ein maskin av Vegvesenet og, om eg hadde spurt. Men eg spurde ikkje.

Pensjonist og gartner på si

I 1976 slutta ekteparet Trevland av tenesta si for Statens vegvesen. Sven fekk berre 4 pensjonistår. Han døyde i 1980. Lilly er framleis uvanleg sprek. Eit liv med hardt arbeid og slit har i alle høve ikkje gitt henne skavankar som er synlege. Kva er det så den spreke dama fyller tida si med etter at ho er blitt pensjonist? Ho engasjerer seg i mangt, men ein hobby har blitt gjevare enn dei andre, fortel ho.

— Eg driv som gartner på si. Eg har eit mål med mange hundre, til dels skjeldne plantar. Hagen har kosta meg mange år og 30.000 kroner. Eg brukar mykje tid i hagen, men så gir han meg også den medisinen eg treng — mot alle slags sjukdomar.

— Og det gror godt på Fogn?

— Det gror godt ja, men det gror ikkje av ingenting. Ein må ha stor interesse for den enkelte busken og planten om ein skal få det til å gro godt.

Hagen er den medisinen eg treng — mot alle slags sjukdomar



Ni av dei tretten tilsette i Statens vegvesen i Rogaland som i år går over i pensjonistane sine rekker, her fotografert saman med vegsjef Chester Danielsen.

Første rekke frå venstre: Ola Vasstveit, Tau, Trygve Hustveit, Vikedal, Målfrid Crosby, Madla, Hallvard Byrkjedal, Dirdal og Odd Torland, Nærbø.

Bak frå venstre: Torvald Kvinnesland, Førland, Magnus Bakke, Nedstrand, Severin Heggelund, Sand, vegsjef Chester Danielsen og Ola Rosså, Ombo. (Foto: Harald Sel)

Frå yrkesaktiv til pensjonist

Av Harald Sel

Arrangementet for dei som går av med pensjon i løpet av 1983 var i år felles for heile fylket. Talet på dei som sluttar seg til pensjonistane sine rekker var denne gongen mindre enn det som har vore vanleg dei siste åra. Avgangen på grunn av oppnådd pensjonsalder har gjerne vore mellom 20 og 30 personar, men i år er det berre 13 som takkar av. Av desse hadde 9 møtt fram til festarrangementet på Victoria Hotel.

Før festsamværet blei det arrangert tur i distriktet, m.a. til leike- og rasteplassen ved Mekjarvik ferjeleie. Dessutan fekk pensjonistane æra av «å opna» den nye parsellen av motorvegen mellom Lura og Stangeland, då Haga Buss frakta fylgjet trygt fram over både pukkestein og nylagd asfalt.

Av årets pensjonistar er det Trygve Hustveit frå Vikedal som har lengst tenestetid, 40 år frå 1942 til 1983.

Odd Torland frå Nærbø tok til i vegvesenet endå tidlegare, i 1937. Men han var borte frå etaten ei tid, slik at han har eit år mindre i teneste enn Hustveit.

Under bordsetet var det høgtidleg overrekking av diplom og gåve til pensjonistane ved vegsjef Chester Danielsen. Vidare overrekte administrasjonssjef Johan Lund blomar til ektefellene.

Mellom talarane på festen var elles

formannen i pensjonistforeninga, Per Hole. Han viste til at det kan vera ein vanskeleg overgang å bli pensjonist. Ein saknar miljøet, arbeidskamerater og eit arbeid ein har tivist med.

— Men den fridomen som pensjonisttilværet gir er god, heldt Hole fram, — om ein berre nyttar denne fridomen til å vera med i det pulserande livet. Fridomen er farleg om ein nyttar han til opphald i sofakroken og mykje mat. Ingenting nyttar om ein ikkje held fysikken i orden, sa Hole.

Forgubbing i vegvesenet og i Øverste Sovjet

Sansynligvis er det bare to institusjoner som har en sterkere forgubbing enn Statens vegvesen — det Franske akademi og Øverste Sovjet. Med de omfattende og krevende oppgaver som Statens vegvesen har, er det nødvendig at vi får høve til å ta inn mye yngre folk slik at det blir en jevnere aldersfordeling ute i driften. (Vegdirektør Eskild Jensen i en kommentar til statsbudsjettet 1984.)



«Neste punkt på saklisten er styrets obligatoriske pensjonsalder. Jeg foreslår at vi også i år hever denne med ett år.»

Smilby

Skudeneshavn-ferjene blir lenger og får 12 nye personbilplassar

Von om mindre ventetid til sommaren

Av Thor Gjerde

Utan å byggja ny ferje, vil Skudeneshavn-sambandet frå mai neste år få ein kapasitetsauke på 48 personbil-einingar. Dette skjer ved at kvar av dei 4 ferjene, som trafikerer sambandet, blir forlenga med 12 meter midtskips. Ferjene blir delte i 2, ein ny midtdel blir sveisa på, og ferja blir sveisa saman att. Arbeidet med dette er alt i gang ved Horten verft, og vil vera avslutta for alle dei 4 ferjene i mai neste år.

Den riksvegstrekninga i Rogaland som det er størst problem med både når det gjeld kapasitet og åpningstid, må vel vera ferjesambandet mellom Randaberg og Skudeneshavn. Kva andre strekningar er det som kan visa til ei kapasitetsutnytting på årsbasis på omlag 54%?

Del av vegstrekning

Heilt rettferdig er det ikkje å samanlikna eit ferjesamband med ein vanleg vegstrekning. Likevel er det slik at riksvegferjene går inn som ein naturleg del av ein vegstrekning. Det kan difor vera interessant og tankevekkjande dersom ein måler ferjesambanda ut frå dei same standardane som ein har for vegnettet elles.

60 mill. for evt. ny ferje

Det har i fleire år vore arbeid for å få til ei betring i kapasiteten i Skudeneshavn-sambandet. Kostnadene med bygging av ei ny storferje er minst 60 mill. kr. På grunn av den høge prisen har det ikkje lukkast å få kontraheringsløyve.

Ny midtdel

Mange andre løysingar er blitt vurderte, og gledeleg nok har Vegdirektoratet/Samferdselsdep. nå gjeve grønt lys for ei forlenging av dei 4 ferjene som i dag seglar på Skudelfjorden.

Dette prosjektet går ut på at ferjene blir delte midtskips. Her blir det så sveisa på ein del (modul) på omlag 12 meters lengde. Ferja blir så sveisa saman att.

Forlenginga vil gi 12 nye personbilplassar pr. ferje, tilsaman ein auke på 48. Dette gir omlag same auken som ei ny ferje av den typen ein har i dag.

40 mill. billigare enn ny ferje

Kostnadene med forlenginga blir på omlag 20 mill. kr. for dei 4 ferjene til saman. Det vil seia 40 mill. mindre enn det ei ny ferje ville ha kosta.

Forlenginga er alt starta opp. 30 oktober sette M/F «Skudeneshavn» kursen mot Horten verft, som skal stå

for forlenginga. Arbeidet med ferja starta opp kl. 07.00 dagen etter. M/F «Skudeneshavn» skal vera tilbake i Skudeneshavn-sambandet i forlengta stand i løpet av desember. 21. desember startar same prosessen med M/F «Vardenes», og så går det slag i slag til alle ferjene etter planen skal vera ferdige til midten av mai 1984.

Framhald s. 27



M/F «Skudeneshavn» er den første av ferjene som blir forlenga. Om ikkje lenge vil ho på ny trafikera Skudeneshavn-sambandet, med 12 fleire personbilplassar enn tidlegare. (Foto: Ole Handeland)

Vegslitar-samkome på Tau

Av Alfred Rake

Vegvesenets pensjonistforening, distrikt 3, har hatt årsmøte på Tau vegstasjon.

Årsmeldinga viser at laget har 17 medlemmer. Det er 5 mindre enn i 1982. To av medlemmene, Olav Sørskår og Kristina Sæbø, har gått bort i dette året. Årsmøtet mintes desse kjende og kjære medlemmene med vurnad og takksemd, og det blei lyst fred over deira minne.

Strand Sparebank var vertskap for oss denne dagen, og nå vart vi sessa ved velduka matbord. Praten gjekk livleg, som vanleg er i hyggeleg kaffilag med små avbrot for skjemt og morostubbar.

Som så mange gonger før, var frk. Fjelde med oss også denne dagen. Ho

gledde oss med vakker solosong. Alfred Rake var også frampå med opplesing av Olav Aukrust-dikt. Fru Lilly Trevland, pensjonist frå Fogn, serverte oss ei sannferdig historie 50 år tilbake i tida, då ho var vegarbeidar i mange år. Ho arbeidde på fleire anlegg og i vedlikehaldsdrifta.

Frå Vegkontoret møtte driftsjef Arne Njå. Han gav ei interessant orientering om nyare tids metodar for Vegvesenets drift. Det sette vi utrangerte gamle vegslitarane umåteleg stor pris på.

Pensjonert oppsynsmann O. B. Dyvik avslutta den gilde samkoma med ei tankevekkande og minnerik andakt.

Arbeidsmiljøkartleggingen i vegvesenet i Rogaland:

Belastningslidelsene dominerer

Av bedriftslege Audun Visted

Den første delrapporten i forbindelse med psykososial kartlegging i vegvesenet i Rogaland, ligger nå på bordet. Delrapport 1 — Arbeid og helse — søker å belyse forholdet mellom arbeidsmiljøet og den enkeltes helsetilstand. Undersøkelsen er ikke en vitenskapelig undersøkelse omkring sykkeligheten blant ansatte i vegvesenet, men omhandler først og fremst en oppsummering av hva de forskjellige grupper ansatte har av helseplager.

Årsakene til at sykdom og helseplager oppstår er mange (eks. røyking, alkoholbruk, fritidsaktiviteter av forskjellig slag). Man kan derfor ikke konkludere med at de oppgitte plager nødvendigvis alene skyldes forhold i arbeidsmiljøet.

Det har vært interessant å sammenholde opplysningene om de forskjellige plager i de forskjellige avdelingene, med statistikken over sykefravær i de samme avdelingene. Omlag halvparten av de spurte mener de har plager av en slik art at det ikke nødvendigvis medfører sykefravær.

Plager som kan klassifiseres som belastningslidelser dominerer bildet. Dette var ikke uventet, og stemmer overens med tall over sykkelighet som bedriftshelsetjenesten har registrert tidligere.

Vegkontor/biltilsyn

Ser man på fordelingen av plager på de forskjellige avdelingene, finner man at Vegkontor/biltilsyn i 1982 hadde 33% av totalt antall ansatte, mens samme gruppe sto for tilsammen 21,6% av det totale sykefraværet i Vegvesenet i Rogaland. Sykefraværet er her altså noe mindre enn man skulle forvente i forhold til antall ansatte. Undersøkelsen viser imidlertid klart at der er en spesiell type plager som går igjen hos de ansatte ved disse avdelingene. Disse plagene er tretthet, hodepine, ryggplager og stiv nakke. Man kan klassifisere dette som psykosomatiske lidelser. Stressede forhold i arbeidet, kan forårsake slike plager.

Vegstasjoner/vegsentraler

Når det gjelder forholdene på vegstasjoner/vegsentraler fant man her i 1982 13% av de ansatte, mens sykefraværet i denne gruppen utgjorde 7,9%. Sykefraværet er altså også her mindre enn man kunne forvente. Halvparten av de ansatte på disse avdelingene har oppgitt at de ikke har behøvd å være borte fra arbeidet på grunn av den aktuelle plagen. Således behøver de oppgitte plagene ikke gi seg utslag på fraværstatistikken. Aldersfordelingen viser at arbeidstakere ved vegstasjon og vegsentral har en noe høyere gjennomsnittsalder, enn ellers i vegvesenet. Når man vet at sykkeligheten øker med økende alder, skulle man kanskje her forvente at noe høyere fravær. Dessuten vet man at mange arbeidstakere ved vegstasjon og vegsentral opp gjennom årene har hatt arbeid med større objektiv helserisiko enn hva tilfellet er i dag. Det kan imidlertid

sies at ansatte på disse avdelingene kanskje har hatt så store plager at de har måttet slutte i arbeidet, og derfor ikke er kommet med i denne registreringen. Men dette har man selvsagt ingen dekning for å kunne hevde på bakgrunn av denne undersøkelsen. Helsetjenesten har imidlertid merket seg at hørselsproblemet er stort blant denne gruppen ansatte. Fremdeles er der mange støybelastede arbeidsplasser ved disse avdelingene. Vi har oppmerksomheten rettet mot dette, og vil for fremtiden foreta regelmessige hørselskontroller av de ansatte med slikt arbeid med tanke på forebygging av hørselskade. Her må man forvente en stor helsemessig gevinst for fremtiden.

AMUs kommentar til arbeidsmiljøkartleggingen:

Prioriter de utsatte arbeidsgruppene

Redaktøren har forelagt ovenstående for leder av opplysningsgruppen for undersøkelsen, adm.sjef Johan Lund. Han forteller at noen av gruppens medlemmer har hatt et drøftingsmøte med representanter fra Aust-Agder, som har en noe annen framdrift på sitt tilsvarende prosjekt. Videre har han drøftet saken nærmere med bedriftslegen. På bakgrunn av denne drøftingen ble saken lagt fram for Arbeidsmiljøutvalget i møte 21/10 -83. Her ble det avgitt en uttalelse, der det bl.a. heter:

AMU ber om at hørselsproblematikken vises særlig oppmerksomhet av verne- og helsepersonellet.

Utedriften

I utedriften har man den største gruppen ansatte, i 1982 55% av totalen. Denne gruppen hadde samme år hele 68,7% av det totale sykefraværet. Dette skulle tyde på at helseproblemene i utedriften er større enn ved andre avdelinger. Her har man imidlertid å gjøre med samme forhold som nettopp nevnt, nemlig at gjennomsnittsalderen i utedriften er høyere enn ellers. Samtidig har arbeidstakerne i denne gruppen gjennomsnittlig jobbet lenger i vegvesenet. Objektivt sett må sies at de ansatte i vegarbeidsdriften har en høyere skade- og helserisiko sammenlignet med f.eks. en kontorarbeidsplass. Ansatte i vegarbeidsdriften har gjennomlevd vekslende tider i utviklingen, og der er mye som taler for at mange av de nåværende plagene skyldes påvirkning man kan ha fått i arbeidet på et tidligere tidspunkt, hvor helserisikoen nok var større, og hvor verne- og helsetjenesten ikke var utbygd slik som i dag. Spesielt merker man seg at gruppen slitaselidelser er relativt høy blant eldre arbeidstakere i vegarbeidsdriften. Der er en klar sammenheng mellom langvarig tungt kroppslig arbeid av gjentakende karakter, som øker belastningen på muskler, sener og ledd, og utviklingen av slitaselidelser.

Som konklusjon kan sies at undersøkelsen gir en del nyttig informasjon til bedriftshelsetjenesten. En del av de opplysningene som fremkommer vil måtte danne grunnlag for tiltak fra verne- og helsetjenesten i samarbeid med ledelsen. Og nettopp dette var vel noe av hensikten med denne undersøkelsen.

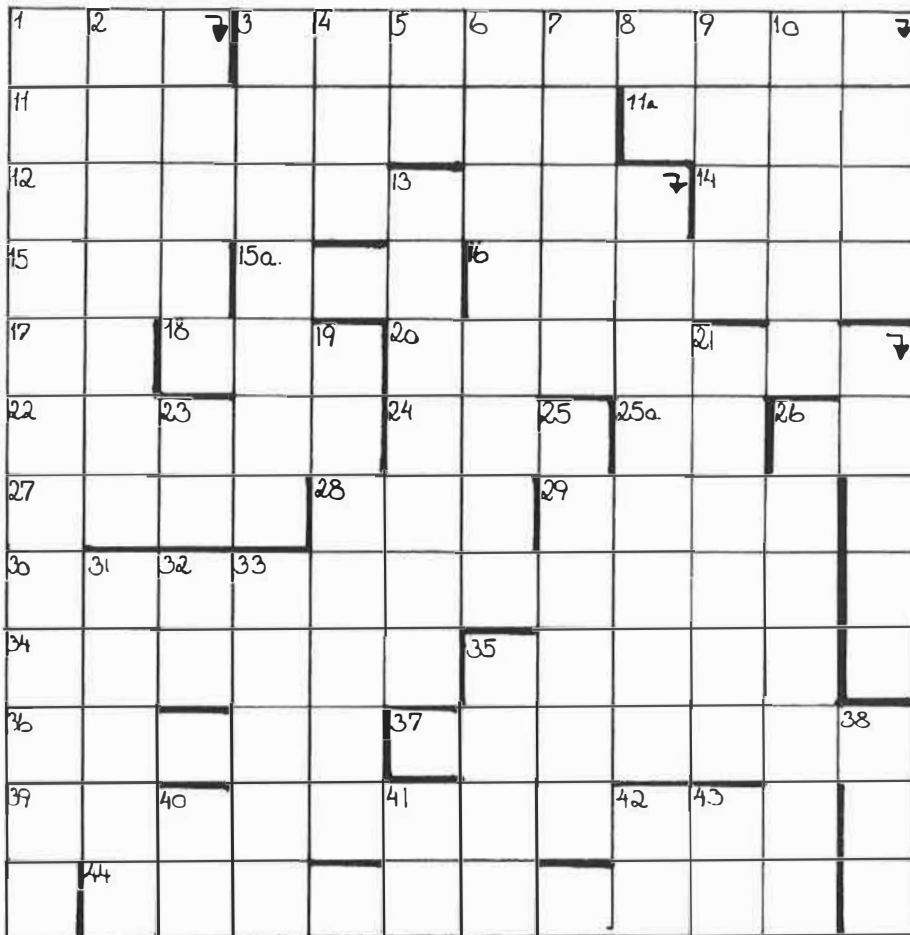
AMU støtter bedriftslegens opplegg, som prioriterer kontinuerlig overvåking av støvutsatte arbeidsgrupper.

Undersøkelsen avdekker en del lidelser som har sammenheng med ergonomiske forhold. De stillingsgrupper som er særlig utsatt må vises særskilt oppmerksomhet, så vel i utedriften som i inneadministrasjonen.

AMU vil fremholde at nye tekniske landevinninger som EDB-anlegg, vil kreve styrket oppmerksomhet fra verne- og helsepersonellens side.

Adm.sjef J. Lund understreker ellers at undersøkelsen er av generell art og altså ikke retter seg mot helsemessige forhold hos den enkelte arbeidstaker. Slike forhold vil kunne behandles individuelt og vil alltid være en oppgave for verne- og helsepersonellet.

Kryssord nr. 4/83



Løsningen sendes Rygjavegen
Postboks 197, 4001 Stavanger
innen 15. januar 1984

Innsendt av:

Adresse:

VANNRETT:

1. Hjelp
3. redskapene
11. sted
- 11a lik 9 loddrett
12. taleform
14. stoff
15. tall, eng.
- 15a alder, eng
16. adverb
17. løfte
18. parti
20. er hummer
22. avgiften, bakv.
24. pålegg
- 25a oppdra

26. Æ

27. enorm
28. Maria
29. mål
30. redskap
34. båter
35. kø
36. «blanding»
37. utvektstene
39. orginal
44. hederlige

LODDRETT:

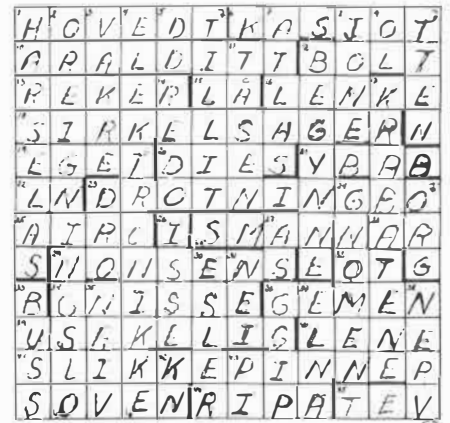
1. tegneseriefigur
2. I plassen for
3. gentleman

4. reder

5. dessert
6. etat
7. bratt
8. 3,14
9. dyr
10. etuiet
13. preposisjon
19. fillene
21. pønske
23. vokalen
25. kafe
26. sette fyr
31. i kortstokken
32. drikk
33. konsept

Løsning på kryssord nr. 3/83

(i den grad den fans noen løsning)



Det kom inn få løsninger på kryssordoppgaven denne gang, og det er forståelig. I grunnen fans det nemlig ingen løsning. For det første var stikkordet for 11 loddrett uteglemt. Men dette var ikke verre enn at det likevel gikk an å komme fram til TÅSEN. Verre var det at «kabalene» ikke gikk opp mellom 14 loddrett, 20 vannrett og 23 vannrett. Ifølge stikkordene blir 14 loddrett REBA, 20 vannrett blir DIESE og 23 vannrett blir DROTNINGBORG. Men samme hvordan man snur og vender på det vil minst ett av ordene bli feil. I «løsningen» ovenfor er 14 loddrett feil ut fra det stikkordet skulle tilsi.

Vi takker de som sendte inn «forslag» i forskjellige variasjoner. Alle er godkjent, og vi har trukket ut følgende vinnere:

1. PREMIE
Kjell Dalaker

2. PREMIE
Sveinung Espedal

35. M.navn

38. tallord

40. tall

41. Pronomen, dialekt

42. lik 40 loddrett

43. nynorsk pron.

1900-vegen og Fosse bru

Av Ola Barkved

I dag er det somme som spør: Kvifor heiter det 1900-vegen? Svaret ligg halvveges i spørsmålet, for vegen blei bygd i 1900 frå Kvernaland til Garborg. Han hadde to sideveggar, ein til Undheim og ein til Bryne. «Å gå te 1900», som er eit kjent uttrykk på Bryne, tyder å gå til 1900-vegen på Norheim.

Biletet av arbeidslaget, som er utlånt av Daniel Schive Hinnaland, er teke ein stad mellom 1900-krysset og Undheim.

Til 1900-vegen høyer også ei bru, som går over Håelva mellom Oma og Fosse. På baksida av Ryggjavegen ser me eit bilete frå forskalinga av denne brua. Fotoet har eg lånt hos Asbjørn Jakobsen på Pollestad. Han hadde fått det av Anna K. Time på Oma (f. 1896). På baksida står det: «Til Bernt Stensland fra Statens Veivæsen med Tak for godt Arbeide 5. oktober 1896».

Bernt, som var 45 år den gongen, kan vera ein av dei som står på brua. Elles ser me to mann som heiser kilt og grovhoggen stein opp på ei firehjuls tralle, som står på ein kjørebane nedunder. Mannen som er skjorteterma, fyller betong mellom steinane.

Bassøe reidde første betongen

Malenius Ørke, som var med og bygde brua, fortalte meg for mange år sidan at det var første gong det blei brukt betong i Time. Den gongen var det så omstendeleg eit arbeid at overingeniør Bassøe sjølv var med og reidde den første betongen. Tarald Oma sen., som eg har mange opplysningar frå, seier at betongen ikkje er sterk. Han kan fortelje at formannen var svensk og heitte Norstreø eller Nordstrøm. Han var pålitande og svært nøye på arbeidet.

Ved bygginga blei det lagt stein frå begge sider, slik at dei skulle møtast på midten. Like før siste steinen er pressa på plass, røyner det voldsomt på forskalinga. Som regel heldt ho. Men det har også gått gale, som t.d. på ei stor bru i Telemark i 1917 eller 18.

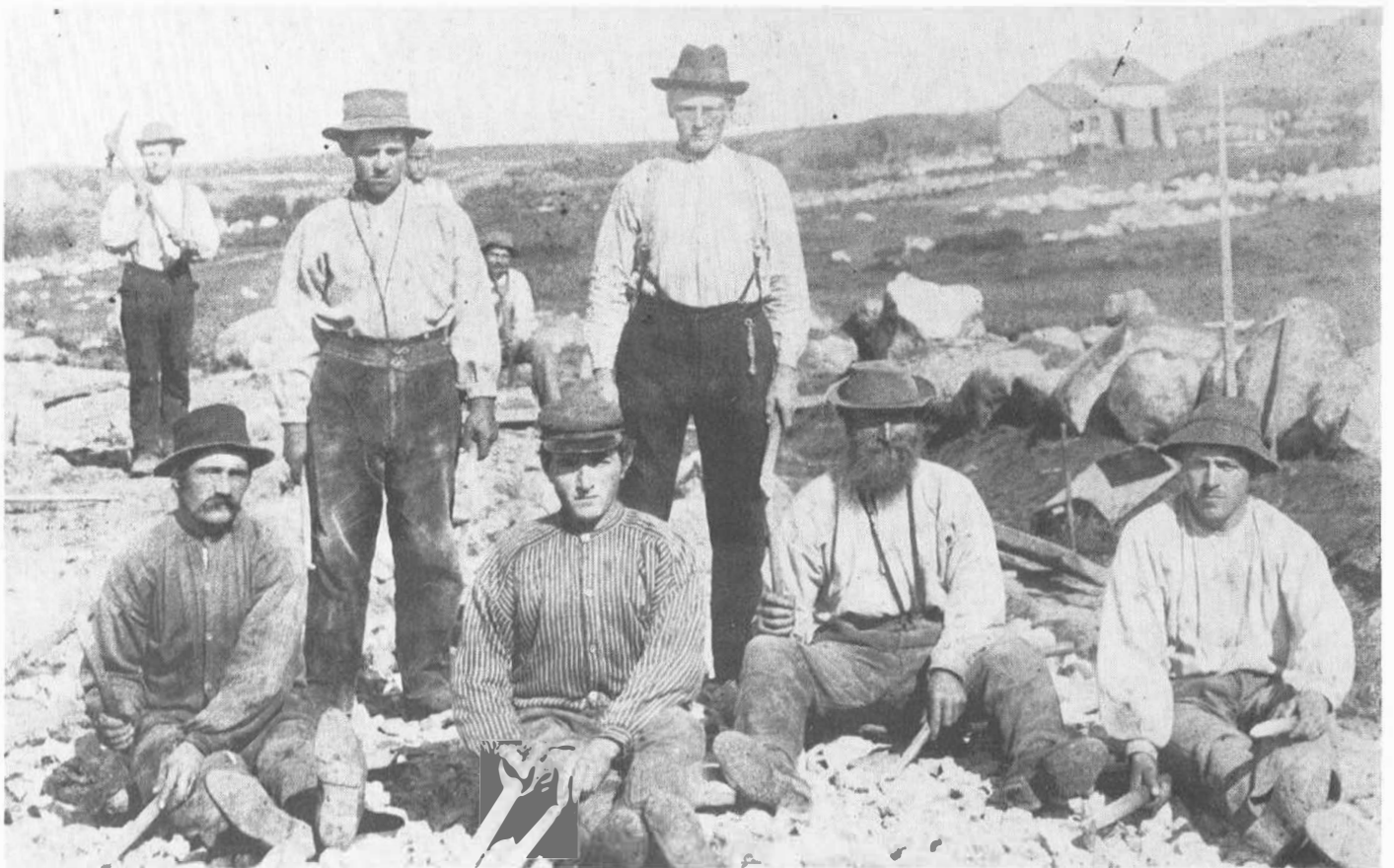
Men har endane møtst, har bogebrua spenntak mot begge sider og ein voldsom styrke.

Kor fekk dei steinen frå?

Tarald Oma sen. kan fortelja at det låg ein svær stein, Otersteinen, i elva like ved brua. Den blei sjølvsagt brukt. Elles var det nok stein i nærleiken. Men det var vanskeleg å få han fram. Oma meiner dei hadde drege steinen på stokkar — med handmakt. Han syntte store groper etter stein, og steinar dei har skote noko av. Men det raraste av alt var stein med kile i, kile frå 1898!

Går me til tidlegare vegmeister Ole Tafjord, får me fleire detaljar om Fosse bru. Brua blei bygd i 1898 og 99. Ho har eit spenn på 14 meter og kjørebreidde på 4 meter. På begge sider var stabbesteinar, som var bundne saman med røyr på toppen. Men for å få større kjørebreidde blei stabbesteinane tekne bort kring 1960, og det blei støypt føringskantar som tok mindre plass. Oppå dei kom så rekkverk. Der har Tarald Oma jr. nå lagt ein durabel stokk, som stengjer for bilar og kyr.

Framhald side 27



Biletet, som er utlånt av Daniel Schive Hinnaland, viser eit arbeidslag på 1900-vegen mellom 1900-krysset og Garborg. I første rekkje frå venstre er første mann ukjent, andre mann er Nils Hinnaland, far til Daniel, og tredje karen er far til Nils Hinnaland og såleis bestefar til Daniel. Han var arbeidsformann for dette laget. Mannen heilt til høgre trur ein er Jens Ree. I bakre rekke er det berre mannen i midten som er kjend for Daniel Schive Hinnaland som trur det er Lars Mossige? Kjenner lesarane av Ryggjavegen nokon av dei andre på biletet?

Stortingsrepr. Gunnar Berge:

Vegvesenet driver effektivt

— Ingen har bevist at private driver mer effektivt fordi de er private — f.eks. i vegsektoren. Jeg forstår godt at arbeidstakere i den offentlige sektor blir lei av å høre at de ligger samfunnet til byrde. Situasjonen er jo slik at den private sektor er helt avhengig av det som skjer i den offentlige sektor — f.eks. vegvesenets virksomhet. Og svært ofte er det slik at vekst i den private sektor forutsetter vekst i den offentlige sektor på forhånd, sa stortingsrepresentant Gunnar Berge i en innledning på vegarbeidernes hovdtillitsmannskonferanse i Trondheim i slutten av september.

Berges hovedtema var alternativer til regjeringens økonomiske politikk. Han tok utgangspunkt i at vi nå har 70.000 arbeidsledige her i landet, og rettet sterk kritikk mot regjeringen for manglende evne og vilje til å gjøre noe med dette. Berge hevdet at den såkalte Rettedalpakken har vært en skandale. Pakken har ført til bare et



Gunnar Berge

(Foto: Rogalands Avis)

fåfall nye arbeidsplasser, hovedårsaken til dette er at kommunene ikke har midler til å betale den egenandelen det er lagt opp til.

(Arbeidsmanden)

Film og hygge på pensjonistmøte i Sand

Av Hallvård Hopland

Vegvesenets pensjonistforening, distrikt 2, har hatt møte på Sand fjordhotell.

Ved siden av mat og sosialt samvær, var det i første rekke filmvisning som sto på programmet denne gangen. Før bordsetet fikk vi se filmen

om utbygginga av Ulla-Førre anleggene. Alle var imponert over det storlagne som kunne iaktas, både av fantastisk natur og avansert teknikk.

Etter filmen bad pensjonistforeningens formann Gustav Bøen alle til bords. Det ble servert kjøttkaker, erterstuing, kaffi og kaker. Drøsen gikk godt rundt bordene.

Mellom gjestene var også overingeniør Alf Moi fra vegkontoret. I en hilsmingstale, der han også fikk smilet fram hos møtelyden, overrekte han gode ønsker fra administrasjonen.

Seinere var det en ny film å ta del i, denne gangen Suldalsfilmen. Før visningen gav kultursekretæren i Suldal Skjelbred en innføring om filmen. Denne viser Suldal i gamle dager, og den var så visst verdt å se.

På møtet var det ellers hilsen fra formannen for vegpensjonistene i fylket, Per Hole. Han henstilte til alle å bli medlemmer i pensjonistforeningen.

Hilsen var det også fra foreningen på Tau ved Alfred Rake. Rake bidrog også med kåseri om mannen og mennesket Arthur Klæbo.

Til 90-års jubelanten 28/8-83

Vegvaktar Karl Klausen, Utstein kloster

Ja håri dei kvitnar
og foten vert krank,
og staven han vitnar
om gikt og skavank.
Men sjå du stolt attende
på eit 90-års liv så rikt,
og endå skriv du kanhende
fleire gilde Ryfylke-dikt!

Helsing og gratulasjon frå
Vegvesenets pensjonsforening,
distr. 3

Alfred Rake

Personalia

Me kan denne gongen ynskja 2 nye medarbeidarar velkomne.

Jan Seljevold tok til som oppsynsmannsassistent på Tau vegstasjon 1/11.

Reidar Løvhaugen tok til i eit vikariat som oppsynsmannsassistent på Haugesund vegstasjon 1/11.

Me håper å kunne presentera dei 2 med foto i neste nummer.

Takk for innsatsen

Else Vermedal, Bærheim vegstasjon slutta 31/7.

Runde tal

Frå neste nummer av Rygjavegen vil me ha med ei liste over dei medarbeidarane som fyller runde år. Summe vil helst at slike merkedagar ikkje skal markerast. Frå dei som ikkje ønsker å få årsmålsdagane sine nemnde, må redaksjonen få melding.



Alfred Njærheim Til minne

Alfred Njærheim døydde 12. september 1983 og vart gravlagd frå Nærbø kyrkje 16. september 83. Mykje folk var møtt fram i kyrkja for å vera med i syrjehøgtida. Millom dei frammøtte var tidlegare arbeidskameratar, slekt og vener frå heile grannelaget.

Alfred Njærheim har hatt arbeidet sitt i Statens vegvesen sidan 1945. Det meste av tida har han vore sjåfør.

Ved omskiping av oppsynsmannsområda i 1951 vart han knytt til område nr. 6 på Jæren og har vore her til han gjekk av for nådd aldersgrense i 1979. Då hadde han ei tenestetid på 34 år i Statens vegvesen.

Alfred Njærheim var ein påliteleg og god sjåfør og han sparde seg aldri. Det kunne ofte verta lange og strie arbeidsdagar og nærter med rennefok og snøbrøyting i dagevis.

Helsa hans var ikkje god i dei seinare år. Likevel kom døden brått og uventa.

Det vert tomt i stova når ein god ektemake og far er borte og mange sit att i saknad.

Me ynskjer fred over minnet til Alfred Njærheim.

Ole Tafjord

Fellesmøte for biltilsynet på Vestlandet

Av Georg Eie

Biltilsynstasjonene i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane hadde fellesmøte i Haugesund 16. og 17. september.

Fra alle tre fylkene møtte bl.a. velsjefene og biltilsynssjefene.

Vegdirektoratet var representert ved trafikkdirktør Søfteland, personaldirektør Baastad og kontorsjef Barstad.

Møtet ble åpnet av formannen i Kontaktutvalget, ingeniør Gunnar Gåssand som ønsket deltakerne velkommen.

Siden vi er inne i Nordisk trafikksikkerhetsår er det naturlig å stille spørsmål hva vi kan bidra med for å skape større sikkerhet i trafikken, sa Gåssand.

Han uttrykte håp om at deltakerne ville finne programmet interessant, og bidra med synspunkter og diskusjon når de enkelte emner ble behandlet.

Forholdet til bilbransjen

Bilbransjens syn på biltilsynet ble lagt fram av direktør Erik Høien i Norges Bilbransjeforbund.

Han betegnet forholdet mellom bilbransjen i de tre fylkene og biltilsynet som meget godt.

I forbindelse med planlegging og etablering av nytt bilverksted er biltilsynet et konsultativt organ for bransjen.

Ved søknader om DU-midler er biltilsynet et høringsorgan. Høien ba biltilsynet om å ha de «gamle» verksteder i tankene når det var spørsmål om nyetableringer. Idag har verkstedene en ledig kapasitet på minst 10%, sa han.

Når det gjelder opplæring og kurs, ville det være naturlig å dra nytte av biltilsynets ekspertise på forskrifter og regelverk, sa han videre.

Han mente ellers at ved innkalling til teknisk kontroll, burde obligatorisk eierskiftekontroll prioriteres foran periodisk kontroll.



Harald Båssvik var den store organisatoren under fellesmøtet, og han var en av flere dyktige møtedirigenter.

(Foto: Harald Sel)

EDB

Stasjonssjef Hasselgren orienterte om erfaringene som er gjort etter installering av EDB-anlegg ved stasjonen i Bergen. Han kom inn på problemer og rutiner før og etter at EDB ble tatt i bruk. Biltilsynet i Bergen er nå i stand til å yte publikum en langt bedre service enn tidligere, samtidig som arbeidssituasjonen er endret i positiv retning for de ansatte.

De erfaringene som er gjort ved stasjonen i Bergen vil utvilsomt andre stasjoner kunne dra nytte av.

Konsulent T. Gausland ved biltilsynet i Stavanger kom inn på situasjonen ved stasjonen i Stavanger og behovet for å få installert EDB også der. Det kom tydelig fram at arbeidssituasjonen var vanskelig. Arbeidsoppgavene strømmer inn fortere enn vi greier å løse dem, sa Gausland.

Han kom inn på alle arbeidsoppgave som idag ikke kunne bli utført, og var skuffet over at det ikke var blitt gjort noe mer konkret fra Vegdirektoratets side.

Trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikkdirktør O. Søfteland kom med synspunkter på biltilsynets rolle i trafikksikkerhetsarbeidet.

Han stilte spørsmål om det nytter å drive trafikksikkerhetsarbeid. Ved hjelp av diagram ble det klart dokumentert at informasjon og opplysning sammen med kjøretøykontroll og veiutbedring hadde ført til at ulykkestallet hadde gått radikalt ned.

Hva kan biltilsynet bistå med ved trafikkulykkesundersøkelse? Dette spørsmål tok overing. P. Hysing for seg, og kom bl.a. inn på alle de ting som skulle klarlegges i forbindelse med alvorlige trafikkuhell.

Det var tydelig at biltilsynet hadde en viktig oppgave her, med å bistå politiet i etterforskingen.

Cand. psychol. A. Glad fra Transport-økonomisk Institutt orien-



Trafikkdirktør O. Søfteland innledet til diskusjon om trafikksikkerhetsarbeidet. (Foto: Harald Sel)

terte om «standardisert kjøreprøve».

Tanken bak dette prosjektet som Vegdirektoratet hadde satt igang, var at strykprosenten ved førerprøven skulle bli mer lik fra sted til sted.

Med et slikt opplegg vil det bli mindre anledning til at den enkelte sensors personlige vurdering bestemte avgjørelsen.

Det legges istedet opp til «faste ruter» hvor det er innlagt bestemte trafikale situasjoner, hvor kandidatens adferd skal bedømmes.

Etter hvert innlegg var det diskusjon hvor ulike syn ble fremmet. Møtet ble avsluttet med Vegdirektoratets halvtime hvor trafikkdirktør Søfteland og personaldirektør Baastad oppsummerte.

Som siste post var «middag med selskkelig samvær» hvor deltagerne hygget seg med god mat krydret med morsomme taler og historier. God musikk sørget for at mosjonen på dansegulvet gikk greit.

GOD FORSTAND

— Kjærauten min er svært klok. Han har forstand for to.

— Så fint, då er de som skapte for kvarandre.



TRAFIKKONTROLL

Ein kar kom i trafikkontroll og blei bedt om å visa førarkortet.

— Nå må du gje deg konstabel, du tok det då sjøl frå meg i veka som var. Kor mange førarkort trur du eg har?

EDB-utstyr til biltilsynsstasjonen i Stavanger

Fører til stor forbedring av oppfølgingsrutiner

Av Tønnes Gausland

Opprinnelig var denne spalteplassen tiltenkt et referat fra det fellesmøtet biltilsynsansatte i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane hadde i Haugesund i september. Et av temaene som der var framme, var biltilsynets stilling i vurderingen «EDB i Statens vegvesen». Det ble på ulike vis forsøkt påvist at biltilsynet nesten er glemt i EDB-sammenheng i vegvesenet.

Men, på grunn av at gledelige ting har begynt å skje når det gjelder biltilsynets stilling i EDB-sammenheng, måtte denne notisen omarbeides i all hast for Rygjavegen går i trykken.

Det gledelige, som er i ferd med å skje, er først og fremst at biltilsynet ser ut til å ha lykket i arbeidet med å overbevise Vegdirektoratet om at deres neglisering av biltilsynets EDB-behov var et mistak. Endelig ser det ut til at vi kan fortelle til lyttende ører hvor skoen trykker i den ytre biltilsynsetat. Vegdirektoratet slår fast i brev av 1. november at biltilsynsstasjonene både i Stavanger, Trondheim og Oslo skal få EDB-utstyr i 1984.

Litt om hva vi har tenkt å bruke utstyret til:

For det første haster det for oss å få bedre oppfølgingsmuligheter ved eierskifter og omregistreringer av kjøretøy. Vi kommer til å få maskinell utskrivning av varsel, begjæringer om inndragninger av kjennemerker og tilbakekallinger av begjæringer.

Videre vil oppfølgingen av kjøretøyer som har tekniske mangler bli intensivert.

Søknader om førerkort vil også bli lagt inn for oppfølging av de ulike vilkår som må innfris før utstedelse.

Her er bare nevnt 3 av de mest ressurskrevende gjøremålene. Ved en tids bruk, vil vi forhåpentligvis kunne legge inn mange flere arbeidskrevende kontoradministrative rutiner.

Vi gleder oss til å komme igang med utstyret, og har forsøkt og forsøker fortsatt å forberede oss på overgangen.

På lengre sikt vil det trolig bli gjort forsøk på å samarbeide over distriktsgrensene, slik at ikke bare enkeltstasjoner skal nyte godt av EDB-utstyr.

Seminar i Biltilsynet:

Samarbeid med bilverkstedene om bilkontroll

Av Trond Tjelle

I forbindelse med det årlige fellesmøte i Kontaktutvalget for biltilsynet i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane ble det avviklet et seminar som tok opp temaet:

SAMARBEID MED BILVERKSTEDENE OM BILKONTROLL.

Seminalet hadde samlet ca. 20 deltagere fra biltilsynsstasjonene og vegkontorene i ovenfornevnte fylker.

Som innledere deltok adm.dir. Erik Høien fra Norges Bilbransjeforbund, seksjonsleder Gunnar Brodahl, Biltilsynet i Bergen og Kjell Husa fra Bilarbeiderforeningen. Dessuten deltok teknisk direktør Søfteland og kontorsjef Barstad fra Vegdirektoratet.

Adm.dir. i Norges Bilbransjeforbund Erik Høien understreket i sitt innlegg at målsettingen for samarbeidet mellom biltilsynet og bilverkstedene måtte være å få kontrollere flere kjøretøyer for å medvirke til bedre trafikksikkerhet. Høien mente at ordningen var kommet for å bli og at bilbransjen hadde forventninger til en moderat økning i arbeid ved verkstedene.

Behovet for bedre opplæring ville sette verkstedene i stand til å yte bedre service for publikum. Samarbeidet mellom biltilsynet og verkstedene hadde stor verdi og Høien anbefalte opprettelsen av lokale samarbeidsgrupper.

Trafikkdirrektør Søfteland avsluttet seminaret med en kort oppsummering. Han understreket at målsettingen måtte være at bilparken ble i en bedre teknisk stand. Videre var han enig i at kontorseksjonen ved stasjonene var en flaskehals, men mente at også dette var en del av prøveordningen. Seminalet mente Søfteland hadde stor verdi og nevnte igjen betydningen om informasjon i oppstartingsfasen. Når alle ting ikke var helt klare fra Vegdirektoratet var ihvert fall tankegangen at systemet skulle være så enkelt som mulig. Han synes også det var positivt at noen stasjoner hadde vist lokalt initiativ for å komme igang.



EDB var et tema som vakte stor interesse på fellesmøtet for biltilsynsansatte i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane, som ble holdt i september. På møtet ble EDB-utstyret som er i bruk ved stasjonen i Bergen, demonstrert. Interessen var stor, noe dette bildet trolig gir inntrykk av.

(Foto: Harald Sel)

Nytt hovedvegnett i Sandnes til 500 mill 1983-kr?

E 18 og Rv. 13 prioritert i etappevis utbygging

Av T. K. Lone

Det foreligger et mangeårig plan- og utredningsarbeid bak planene for hovedvegnettet i Sandnes. Planene ble fremlagt av vegsjefen til godkjenning i Vegdirektoratet i mars 1982 etter omfattende høringsrunder og behandling i kommunale og fylkeskommunale organer.

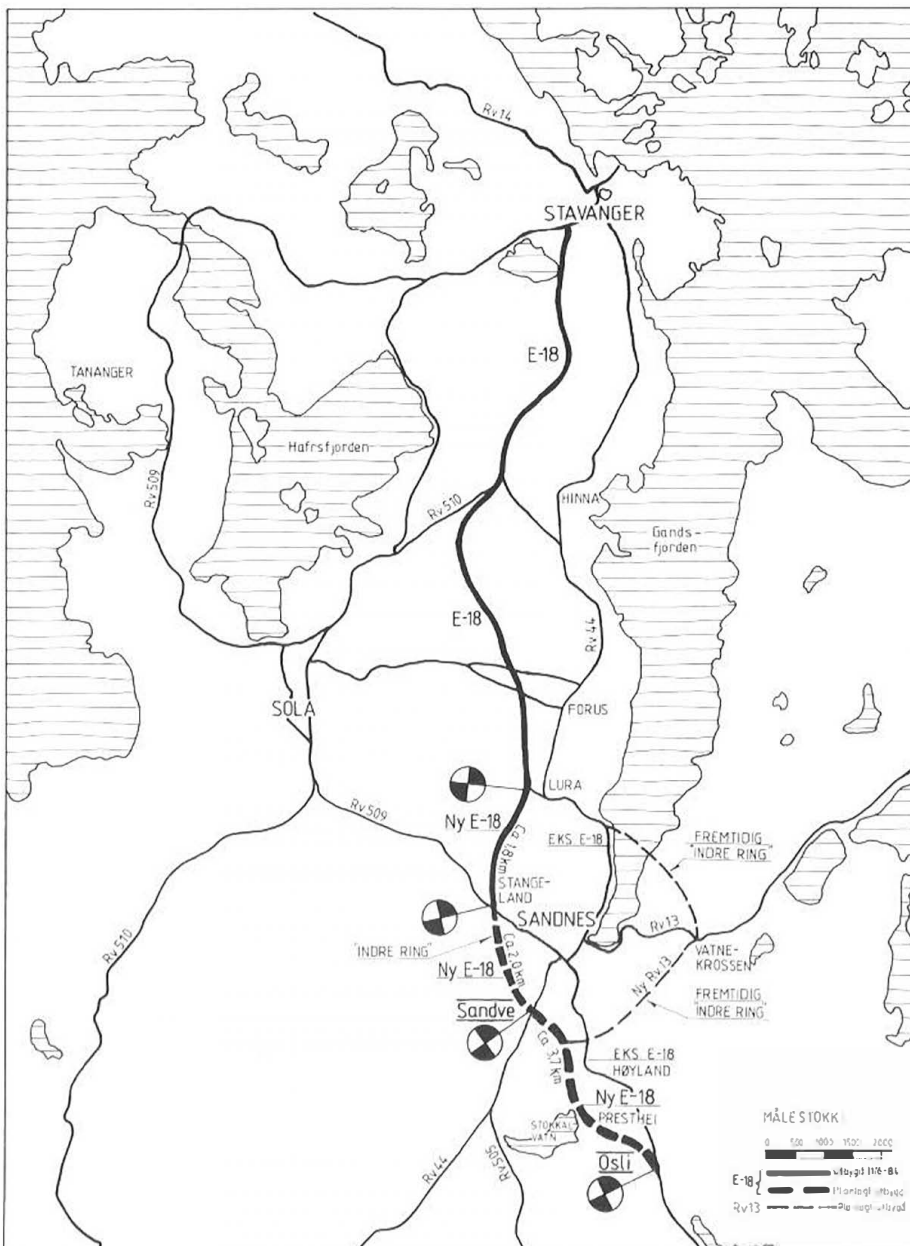
Bakgrunnen for de omfattende utredningsarbeide ligger i at vegnettet i Sandnes sentrum og de omkringliggende hovedveger allerede i mange år har vært sterkt belastet og tåler liten eller ingen økning i trafikken.

Hovedvegene E-18, Rv. 44, Rv. 509 og Rv. 13 går gjennom og møtes i Sandnes sentrum og fungerer både som lokalveger, hovedveger og fjernveger samtidig. Videre utbygging av E-18, som har vært under utbygging både sør for byen og nord for byen i den siste 15 års-perioden nødvendiggjorde en samlet vurdering av et framtidig hovedvegssystem i Sandnes-området.

Tunnel over Austråt Aust?

Som kjent gikk planene helt til Sam-

ferdselsdepartementet etter at Vegdirektoratets vedtak ble anket. Etter



departementets agjørelse i september d.å. vil ny E-18 ble bygd fra Stangeland til Sandved og videre til Osli over Prestheia.

Når det gjelder ny Rv. 13 Høyland til Vatnekrossen, vil ikke departementet godta planen som går ut på at det bygges tunnel over Austråt Aust, slik kommunen ønsker. Dette av økonomiske grunner. Den planlagte tunnelen ville bli 500 m i kulvert og med støyskjermer i begge ender. Dette vil koste ca 18 mill. kr mer enn en løsning med åpen skjæring og nødvendig støyskjermer. Samferdselsdepartementet sier likevel at en kan akseptere tunnel-løsningen dersom kommunen dekker merkostnadene. Det er altså opp til Sandnes kommune å avgjøre hvilken løsning som skal velges for Rv. 13 over Austråt Aust.

Bru over Gandsfjorden

Den totale planen for videre utbygging av vegnettet i Sandnes-området baseres på alternativet «Indre ring». Planen omfatter også bygging av bru over Gandsfjorden forbundet med E-18 ved Lura og til Rv. 13 ved Vatnekrossen. Rv. 505 og Rv. 44 skal rustes opp i første omgang. Det vil bli tatt standpunkt til eventuelle omleggingsalternativer senere.

Med dagens bevilgninger vil en fullføring av dette vegsystemet ta mer enn 25 år. Spørsmålet om en videre utvikling av vegnettet etter at «Indre ring» er bygget ligger derfor så langt inn i fremtiden at det hverken er grunnlag eller behov for å gå nærmere inn på dette nå.

Etappeutbygging

Kostnadene for en helhetlig utbygging av «Indre ring» vil ligge i underkant av 500 mill. 1983-kroner, inklusive 4-felts bru over Gandsfjorden.

Etappeløsningen med fremføring av E-18 fra Lura til Osli og ny Rv. 13 Vatnekrossen—Hove ligger på ca. 240 mill. 1983-kr (uten tunnel på Rv. 13).

Teoretisk kan vi nå, ut fra hovedplansituasjonen, detaljplanlegge og bygge ut ovennevnte etappeløsning i de neste 10 år med en årlig bevilgning på ca. 24 mill. kr (i 1984-kr). Dette tilsvarer noe i underkant av den bevilgningstakst som det er lagt opp til på riksveginvesteringssiden i inneværende langtidsbudsjett for perioden 1986—89.

Plansituasjon og bevilgningstakt

Det vil imidlertid være to avgjørende

Forts. side 27

E 18 fra Sandved til Osli:

Samferdselsdep. valgte Prestheialternativet

Av T. K. Lone

Endelig avgjørelse om valg av trasé for ny E-18 på strekningen Sandved—Osli er nå tatt i Samferdselsdepartementet. Vedtaket innebærer at strekningen Sandved til Osli bygges over Presthei. Departementet gikk dermed på dette punktet imot Vegdirektoratets godkjenningsvedtak av 14. februar i år på «Utrednings- og hovedplan for hovedvegnettet i Sandnes». Etter denne planen skulle strekningen Sandved—Osli bygges over Høylandsmyra. Vegdirektoratets vedtak ble brakt inn til Samferdselsdepartementet for overprøving etter henstilling fra Sandnes kommune, Rogaland fylkeslandbruksstyre og Landbruksdepartementet.

Samferdselsdepartementet mottok anken på Vegdirektoratets vedtak i mai. Saken lå i departementet og syntes være moden tidlig i september, samtidig med innspurten i valgkampen. Vår nye samferdselsminister, Johan J. Jakobsen, benyttet anledningen til å få i stand en befaringsammen med rådmann Njål Norheim

i Sandnes og vegsjef Chester Danielson i forbindelse med et valgkampmøte i Rogaland.

«Uformell» kunnngjøring

Departementets avgjørelse ble referert den 7. september i massemedia, etter at miljøvernministerens personlige sekretær i et valg møte for Senter-

partiet i Sandnes hadde kunnngjort vedtaket. Den formelle kunnngjøringen ble sendt til Vegdirektoratet som i sin tur underrettet vegsjefen. Det gikk da naturlig nok noe tid før vegsjefen formelt kunne underrette de klagende partene om departementets avgjørelse.

Jordvern og miljøhensyn

Departementets avgjørelse om at Prestheialternativet skal velges er hovedsaklig begrunnet i hensynet til jordbruks- og boligbyggingsproblematikken. I redegjørelsen fra departementet heter det ellers at Prestheialternativet vil være mindre nærgående for tun og annen bebyggelse, og det er mer å oppnå arronderingsmessig ved makeskifte/jordskifte. Det pekes videre på at ny E-18 gjennom Presthei i stor utstrekning kan tjene som naturlig grense til utbyggingsområdet i Bogafjell og landbruksområdet på Brattebø.

Om det alternativet som ble forkastet (over Høylandsmyra) anfører departementet at valg av denne traséen ville føre til større press på jordbruksarealene på Brattebø enn hva Prestheialternativet vil gjøre.

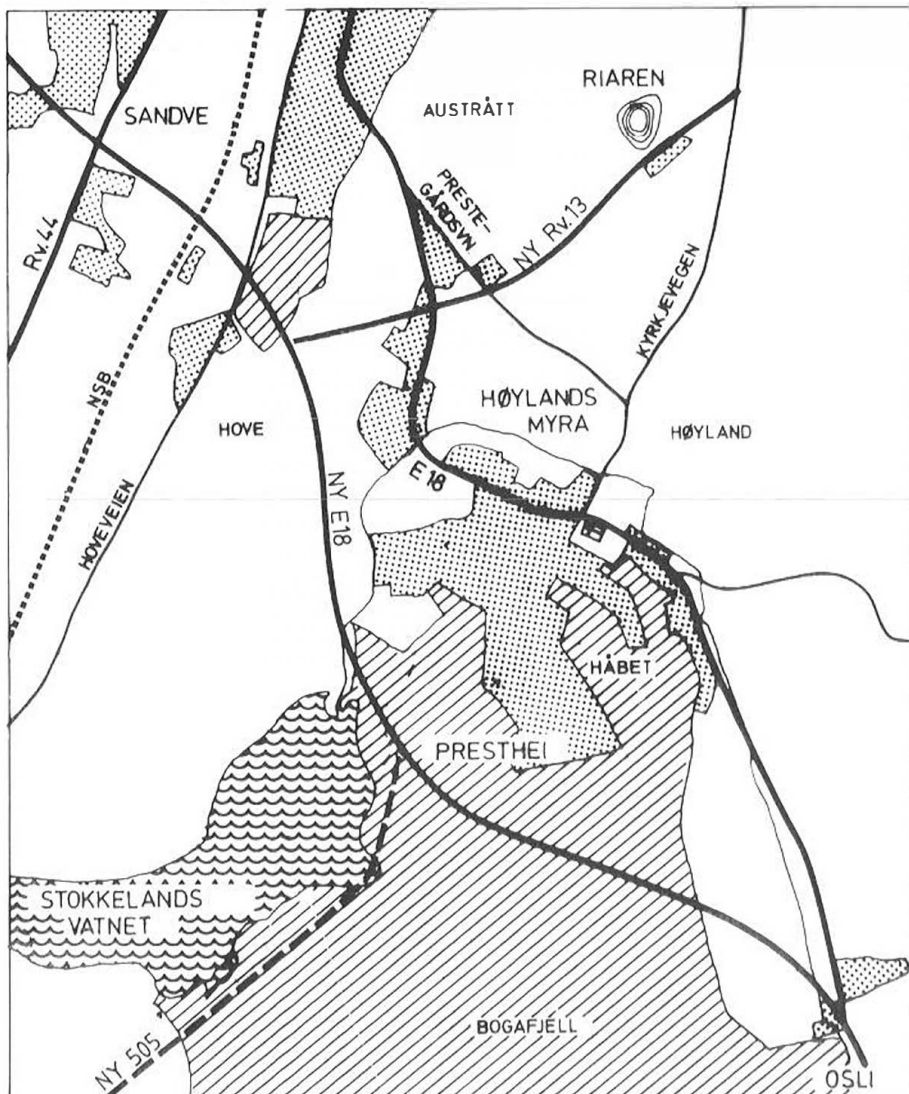
Miljøverndepartementet har også uttalt seg i forbindelse med ankebehandlingen, og er mest positivt innstilt overfor Prestheialternativet. Men Miljøverndepartementet legger også stor vekt på at Bogafjell er et framtidig utbyggingsområde hvor en kan tilpasse utbyggingen etter vegen.

18 mill. dyrere

Valget av Prestheialternativet innebærer en kostnadsøkning på parsellen Sandved—Osli fra ca. 78 mill. kr til 96 mill. kr (1983-priser). En stor del av kostnadsdifferansen på 18 mill. kr er knyttet til nødvendig forlengelse av ny Rv. 13 for tilknytning til ny E-18, samt et ekstra kryss mellom eksisterende E-18 og ny Rv. 13. Dette krysset er nødvendig for å oppnå den samme avlastningseffekt på Sandnes sentrum som en utbygging av E-18 etter traséalternativet «Høylandsmyra» ville ha gjort.

Respekter fartsgrensene!

Fartsgrensene er der for å hindre ulykker. Samtidig må farten avpasses etter forholdene på den enkelte vegstrekning. Spesielt minner vi om at barn er uberegnelige. Vi må derfor alltid være forberedt på å stanse når barn er i nærheten, selv når de befinner seg utenfor vegen.



Denne kartskissen viser traséen for ny E-18 og Rv. 13 med heiltrukken linje. Stiplet linje viser planlagt trasé for ny Rv. 505.

Sysselettingsituasjonen i utedriften:

Noe pendling men ingen oppsigelser i 1984

Reduserte bevilgninger gjør rasjonell drift vanskelig

Av driftsjef Arne Njø

Fra 1978 har vi hatt en nedgang i bevilgningene til Vegvesenet. Innstramningen har i særlig grad fått ut over bevilgningene til anlegg. Det kan nevnes at bevilgningene til riksveganlegg i Rogaland i årene fra 1980 til 1983 gikk ned fra 125,9 til 95,1 mill. kr. I det samme tidsrommet ble bevilgningen til fylkesveganlegg redusert fra 44,5 til 20 mill. kr. (Beløpene er angitt i 1983-priser.) Desverre er ikke nedgangen stoppet. I 1984 må vi regne med ytterligere nedgang i anleggsbevilgningene.

For å få tilpasset sysselettingen i vegarbeidsdriften til de stramme økonomiske vilkår er det i Stortingsmelding nr. 80 sagt at vi på kort sikt bør gjøre bruk av følgende tiltak:

1. Redusere entrepriseandelen
2. Begrense inntak av personell til vegvesenet
3. Stoppe inntak av personell til vegvesenet
4. Redusere innleie av maskiner

Når det gjelder punkt 1, har vi i

vegvesenet i Rogaland redusert entrepriseandelen så sterkt at den nå er mindre enn den burde være. Dette fører i noen tilfeller til pendling.

Når det gjelder punkt 2 og 3, kan meddeles at vi siden begynnelsen av 1980 har hatt praktisk talt inntaksstopp i vegarbeidsdriften.

Innleie av maskiner er også redusert, men vi skal huske på at innleiemaskiner trenger vi også for å holde våre egne folk i arbeid.

Med de bevilgninger vi har nå for tiden, har vi flere tjenestemenn i vegarbeidsdriften enn det som er ønskelig ut fra en rasjonell drift. Det har vært nødvendig å overføre folk fra Suldals-området til Kårstø-området. Videre har det vært nødvendig at noen fra Egerunss-området har måttet pendle for å arbeide på Nord-Jæren.

I 1984 kan denne pendlingen til Nord-Jæren bli større enn den er nå, men den vil ikke bli stor.

Etter det vi nå vet, blir det heller ikke aktuelt å si opp folk i 1984, og det er vi glade for.

For tiden arbeides det med en personalplan for utedriften. Når vi får denne planen vil vi få ennå bedre oversikt over sysselettingen i vegarbeidsdriften.



Når vi ser på den negative utviklingen folk i utedriften har opplevd de siste årene, er det lett å falle i tanker om de løfter og den entusiasme som vår ledelse gikk ut med for å bevare våre arbeidsplasser.

Reduserte bevilgninger til vegformål skapte nye tanker om driftsformer, og det ble dengang antydnet at en vei å gå, var å redusere på maskinbruken, som igjen ville føre til mer kroppslig innsats av hver enkelt. Gammeldags vil noen si, og det kan være riktig nok, men det ville i alle fall ta vare på arbeidsplassene, i stedet for å gå til oppsigelse av egne ansatte. Reduksjonen i bevilgningene skulle i første rekke gå ut over entreprisdelene i driften, og dette ble også gjort.

Hva har vi så opplevd av tiltak for å motarbeide den økende faren for oppsigelse.

Først fikk vi gjennomført inntaks-

Prioriter mennesket og arbeidsplassene i utedriften

stopp, som har ført til en reduksjon av bemanningen i utedriften med 68—70 mann de siste tre årene.

Det er videre bebudet en fortsatt nedskjæring av egne ansatte.

En større del av arbeidet er tenkt satt bort til entreprise. Opphevelsen av inntakstoppen er skjøvet ut i tid. En skjev fordeling av arbeidstokken har ført til økende dagpendling og brakketilværelse for en stor del av de ansatte.

En fortsatt prioritering av anleggsmidlene til Stavanger og Haugesund-regionene vil forsterke pendlervirkosomheten for enda større grupper.

Med den politikken som er ført, er vi kommet i den situasjonen at vi ikke kan leve opp til målsettingen om å gjøre mest mulig av vegarbeidet i egen regi. Der vi før opererte med fire og tre mann på laget, opplever vi idag å se arbeidet utført med to og en mann. Den reduksjonen som har foregått på mannskapsiden er kompensert med økt mekanisering, altså stikk i strid med forutsetningene,

eller løftene som vi fikk i slutten på 70 årene. Jeg har vondt for å tro at lovnadene bare var ment som tomme ord og fraser.

Bunnen må nå være nådd hva angår bemanningen i utedriften. Skal vi øke, eller i det minste beholde den kompetanse vi har idag, og samtidig drive effektivt, kan vi ikke gå lenger ned. Det vil være uansvarlig. Med den skjeve alderssammensetning vi har blant arbeidstakerne idag, vil det ikke gå mange årene før vi hører til historien, og da er der ingen å være leder for. En gradvis fornyelse av mannskapet er høyst påkrevd, hvis vi skal kunne konkurrere om arbeidsoppdragene. Dette må gjøres mens vi enda har folk igjen som kan forestå en opplæring av de unge.

La de unge i alle fall slippe å leve med følelsen av at de er født inn i en verden som ikke har bruk for dem. Arbeid til alle må være et overordnet mål. Vi må ha lov å vente på et utspill i denne lei fra ledelsen.

M.W.

— Budskapet om —

Forts. fra s. 3

Millioner på millioner av mennesker som satt i mørke og dødsskygge, har fått se et stort lys, og alt er blitt forvandlet. Dette lyset bringes stadig lenger ut til dem som også i dag sitter i mørket. Hver eneste dag skjer dette under at noen kalles ut fra mørket til Jesu underfulle, herlige lys.

Gud ville ikke bare at alle skulle høre om dette som var hendt, men også at alle skulle få oppleve det. Om det ikke var så, ville det jo ikke hjelpe noen av oss. Derfor kan heller ingen andre feire julen rett enn de som har fått del i denne store gleden. En glede som de ikke bare har hørt om, men som de har opplevd og hver dag lever i!

— Skudeneshavn-ferjene —

Framhald frå s. 17

Leigeferje i «behandlingsperioden»

Sidan ei ferje vil vera «til behandling» heile perioden frå slutten av oktober i år til midt i mai neste år, har Det stavangerske dampskipsselskap fått løyve til å leiga M/F «Lødingen» frå A/S Nord-ferjer i Nordland i heile denne perioden. Dersom ikkje noko uforutsett skjer, vil det difor vera 4 ferjer i Skudeneshavn-sambandet heile vinteren.

Så er det å vona at riksvegen over Skudelfjorden ikkje blir ein så stor flaskehals når sommartrafikken 1984 set inn.

— 1900 vegen —

Framhald frå s. 20

Ny bru i 1974

Brua var ein flaskehals på riksveg 505. Akseltrykket var godkjent for 5 tonn, og det var for lite for ein riksveg. Derfor blei vegen omlagd, og på eit år blei det bygd ei ny bru omlag 200 meter nedanfor den gamle. Brua blei levert den 10. mai 1974. Den nedlagde vegen fekk «Tarald-garden» på Oma.

Men nå heldt eg på å gløyma kva den gamle brua kosta, kr 4.719,39. Til samanlikning skal me ta med Undheim bru som kosta kr 2.080,75. Ho blei opna i 1901. Det er også ei betongbru, og spennet er 9 meter.

— E-18 og Rv.13 —

Forts. fra s. 24

faktorer som vil kunne innvirke på den reelle fremdriften av anleggene,

TILLITSMANNENS SPALTE

Av Asbjørn Oddane

Form. i Rogaland Vegtekn. forening

Vi er midt inne i «omorganiseringens tidsalder». Vegdirektoratet trekker opp hovedlinjene og fylkenes vegkontorer fyller opp i takt med dette.

For noen år tilbake hørte vi bare om rasjonaliseringstiltak. Nå er det omorganisering som er inn.

I virkeligheten er vel grunntanken den samme for begge disse ord, nemlig at vi ønsker å komme fram til de mest rasjonelle driftsformer. Enkelte av disse tiltakene kommer over oss som «jula på kjerringa». Jeg tenker her på ansettelsen av faste formenn og konsekvensene av dette. Ved dette ble oppsynsmannsassistenterne med ett slag radet ut over side-linjen.

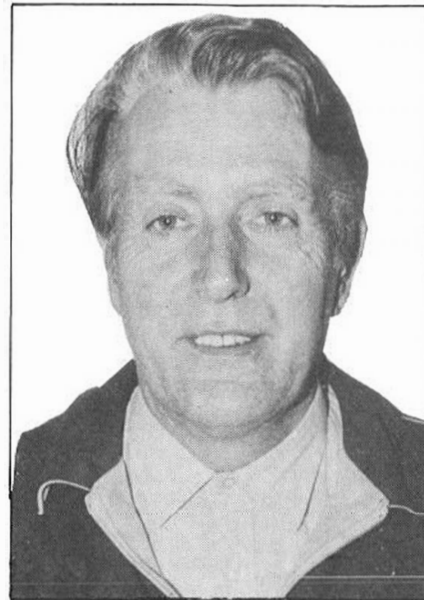
En anerkjent og akseptert ordning måtte altså vike for en ny. Nyordningen ble mer eller mindre trett nedover hodene på administrasjonen før utredninger av følgene forelå. Bl.a. gis formennene status som arbeidsledere, mens assistentene ikke anerkjennes som arbeidsledere. I mange fylker var assistentene i stor utstrekning benyttet til lederoppgaver som straks måtte opphøre.

Hvor hører så assistentene hjemme? Svaret er helt klart. De hører til i oppsynsmann-sjiktet, og må omgående gis status som dette. At det bør være slik, er det heller ikke uenighet om. Men måten en skal gå fram på er ikke helt klarlagt.

Vi har som organisasjon møtt full forståelse for problemet, både sentralt og i fylkene. men med de metoder som i dag tillates for å gjøre om assistentstillinger til oppsynsmannstillinger, vil det ta alt for lang tid.

I virkligheten er det kun et økonomisk spørsmål. Hvor skal pengene til omleggingen tas fra? Men når Vegdirektoratet har anerkjent en organisasjonsform med faste formenn, som fører til at stillingsgruppa oppsynsmanns-assistent utraderes, må de også ta konsekvensene av dette. En kan ikke gjøre som hittil, og bare skyve problemene foran seg.

Vi håper nå som organisasjon at fylkene og Vegdirektoratet gir problemet høyeste prioritet, og kommer fram til en ordning alle kan være tjent med.



Asbjørn Oddane (Foto: Harald Set)

nemlig plansituasjonen og den reelle bevilgningstakten som våre politiker legger opp til.

Plansituasjonen på motorveganlegget og tilsvarende vegnett er også avhengig av Sandnes kommune sin fremdrift av reguleringsplanarbeidet.

Dette pågår parallelt med detalj- og byggeplanarbeidet på E-18. I øyeblikket er vi inne i et meget komplisert område på parsellen Stangeland til Sandved, med tett boligbebyggelse,

se, omegging av eksisterende vegsystemer o.s.v. Såfremt det foreligger planer og grunn for lengre strekninger enn i dag, vil anleggene på E-18 kunne drives med en årlig bevilgning på 30—35 mill. kr. Det vil derfor også være våre bevilgende myndigheter som vil være med på å avgjøre hvor lang tid etter 1990 det hovedvegnettet som Samferdselsdepartementet i denne omgang har gitt grønt lys for skal stå ferdig.

Retur

Trønstad Kjell-E.
Kvalsvikvv.

5500 Haugeb.?

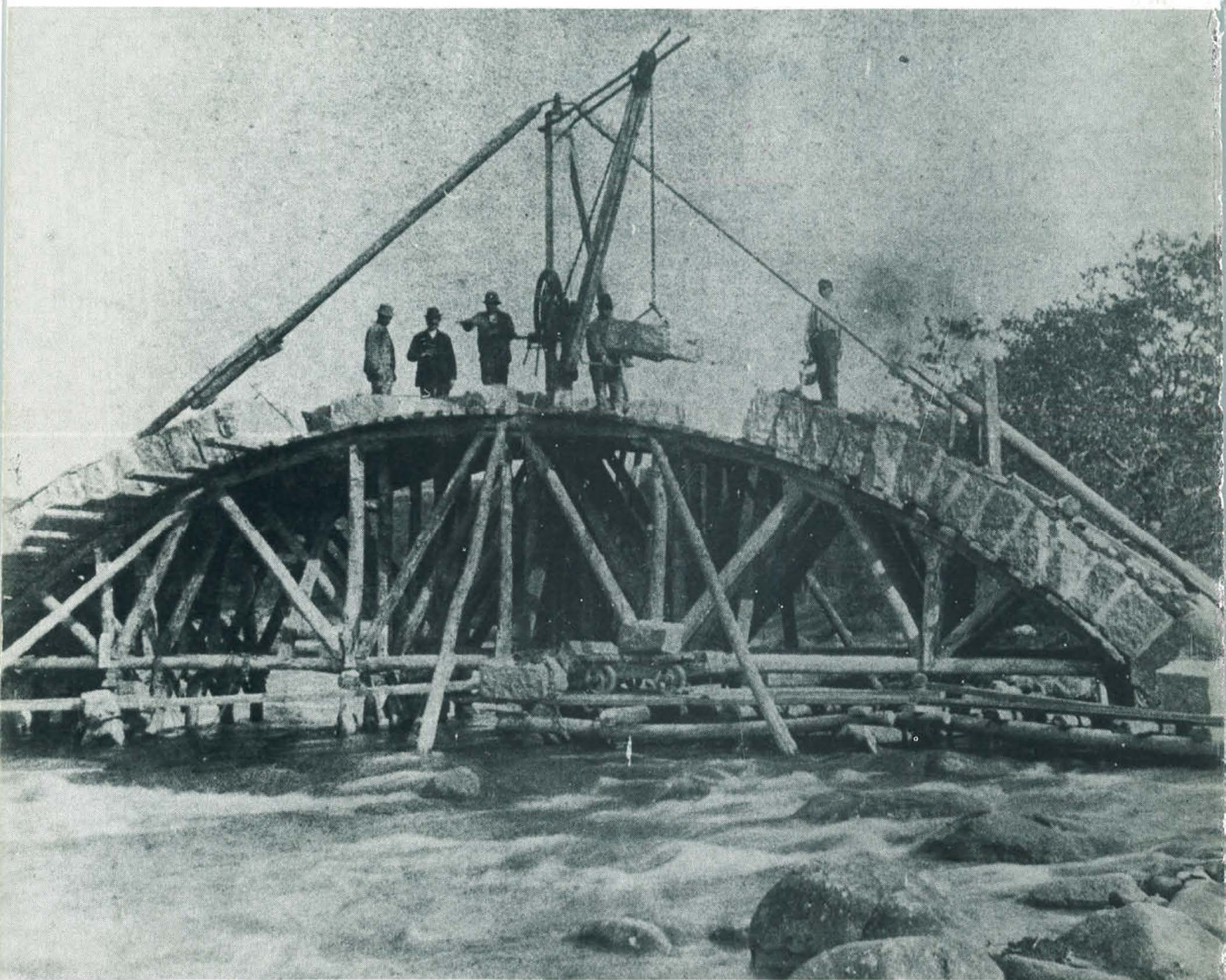
Ukjent eller adressen
 Flyttet, ny adresse ukjent
 Ikke innlyst
Rute 12 den 28/17
2
sign. p. bj.



Returadresse: Postboks 197
4001 Stavanger

Massekorsbånd

«Fosse bru 1899»



«Fosse bru 1899» står det på einaste stabbesteinen på brua. Brua går over Håelva mellom Oma og Fosse i Time på den gamle rv. 505, og ho var i bruk til 1974. Då blei det bygt ny bru omlag 200 meter lenger nede.

På fotoet er arbeidslaget i full gang med forskalinga.

Ein veit ikkje kven karane er, men ein av dei kan vera Bernt Stensland.

Ved bygginga blei det for fyste gong i Time bruka betong, og overingeniør i vegvesenet Bassøe var sjølv med på å laga i stand den første reia.

Brua har eit spenn på 14 meter og kjørebreidda er 4 meter. Byggekostnadane var kr 4.719,39.

Sjå elles artikkel av Ola Barkved på s. 20.

(Biletet er lånt av Asbjørn Jakobsen, Pollestad)