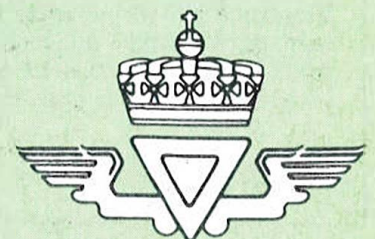


# Ryggjavegen

nr. 1 - 84



# Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse:

Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Harald Sel.

Redaksjonsråd: Georg Eie, Torleif Haugvaldstad, Vigdis Onarheim, Ole Tamburstuen og Torleiv Tveit.

## INNHold nr 1 - 84

Data- og tekstbehandling .....	s. 2
Døden på vegane .....	s. 3
Andakt .....	s. 3
Ny strategi for trafikksikring .....	s. 4
Maskinell setting av brøytestikker .....	s. 5
Forslag til vegplan 1986—89 .....	s. 6
Aksjon skilt .....	s. 8
Skum-asfalt på Jæren i sommar? .....	s. 9
Rogalands-tur for Agder-pensjonistar .....	s. 9
Minigravemaskin til Nærbø .....	s. 10
Premie for gode forslag .....	s. 10
Mange opplærings tiltak på gang .....	s. 11
TEMA: Sykling .....	s. 12
Intervju med tidligere vegsjef Gimnes .....	s. 14
Bilkontroll på Sand .....	s. 16
Nytt lyssignalsystem på Madlavegen .....	s. 17
Ny brennar på Bærheim .....	s. 17
«Hundreårsflaum» med millionskader .....	s. 18
Aksjon Publikum .....	s. 19
Opprusting av Gløppedalsvegen .....	s. 19
Vegkontoret til Lagårdsvn. 80 .....	s. 20
Nye håndbøker .....	s. 20
Vedlikeholdsstandard .....	s. 21
Personalia .....	s. 22
Utkast til nye trafikkregler .....	s. 22
Kryssord .....	s. 23
Skifte av hovedtillitsmann .....	s. 24
Ny boretovgn i drift på E-76 .....	s. 25
1900-vegen og Fosse bru .....	s. 25
Gjestekommentaren .....	s. 26
Fra arkiver .....	s. 26
Tillitsmannens spalte .....	s. 27

### FORSIDEFOTO:

Øverst til venstre:

Vegmeister Per Skårland løftar brøytestikka mot eit forblåst Jærlandskap. Saman med Pål Undheim har han utvikla ein metode for automatisk oppsetting av brøytestikkene. (Sjå s. 5), Foto: Harald Sel.

Øverst til høyre:

Inge Marton Østebø med Brøyten sin ved steinfyllinga i Gautøyvatnet i Hunnedalen, der massen frå tunnelen på Gilja blir brukt til ny vegtrase. Foto: Harald Sel.

Nederst:

Nils Krokedal framfor den nye boretovgna, Atlas 712 HC, som blir brukt på E-76 anlegget, den nye innfartsvegen til Haugesund. (Sjå s. 25). Foto: Torleiv Tveit.

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:

# Data- og tekstbehandling

Av adm.sjef Johan Lund

Det er sagt at de tekniske framsteg har gjort større landevinninger de to siste generasjoner enn i menneskehetens hele øvrige mange tusen år gamle historie. Blant vår tids epokegjørende utviklingstrekk er innføring av EDB og — tekstbehandling, (ETB). Denne virkelighet vil sette sitt preg på vår arbeidssituasjon enten vi vil eller ikke. sjon enten vi vil eller ikke.

Dette er i og for seg ikke nye fenomener i vår etat. På områder som utsetting av vegdata i terrenget, oppmåling og karttegning, lønns- og fakturabehandling, tekstbehandling ved brevskrivning, registrering av motorvogner og bilførere har teknikken i større eller mindre grad vært i bruk. Men dette er småting mot hva som er mulig og hva som vil komme.

Interessen for EDB er stor og økende i vår etat på de ulike nivå. Styringsgruppa for EDB og opplæringsutvalget merker pågangen av kurs- og opplæringsønsker. Opplæringsmulighetene er begrenset, men EDB-opplæring kan måtte prioriteres i forhold til andre tiltak. Vi vet at vi i 1985 eller 1986 vil få en såkalt minidatamaskin ved vegkontoret. Biltilsynsstasjonen i Stavanger vil få en noe mindre type i 1984. Disse vil dekke vårt behov i de nærmeste år. Det vi ikke vet er i hvilken takt det nødvendige betjeningsutstyr, som terminaler o.l. vil bli utbygd. Det er dette som vil være brukernes redskaper både på vegkontor/biltilsynsstasjon og i utedriften.

Utbyggingstakten avhenger av hvilke økonomiske ressurser som er tilgjengelige. Her vil omprioriteringer innen administrasjonsbudsjettet kunne komme på tale, selv om mulighetene er små.

Utbyggingstakten er også avhengig av om vi kan mestre den nye teknikk. Vi må derfor planlegge vel og forberede oss systematisk. Flest mulig av de interesserte bør få generell innføring snarest. Men vi må være varsomme med å gi opplæring som ikke snart kan brukes i praksis, dette gjelder generelt for all opplæring, men særlig innen spesialfeltene. Det har liten hensikt å lære maskinbruk hvis maskinen ikke er disponibel umiddelbart. Ressursene må settes inn på riktig sted til riktig tid.

Med de reservasjoner som er nevnt går vi inn i en interessant tid. Vi får mulighet til å lagre, sortere og behandle opplysninger av betydning for arbeidet i en grad som var utenkelig for få år siden. Vi får grunnlag til å trekke riktige og framfor alt raskere beslutninger, selv om bemaningen går ned. Dette vil gi bedre planlegging, bedre driftsoppfølging og ikke minst bedre publikumstjeneste. Til det siste: det nytter ikke å smile bort måneders saksbehandlingstid eller utilfredsstillende beslutninger. EDB-teknikken gir oss mulighet til å bli mer effektive. Lykkes vi her, vil vi oppleve et mer tilfreds publikum, og kanskje få et smil fra den andre side av skranken.

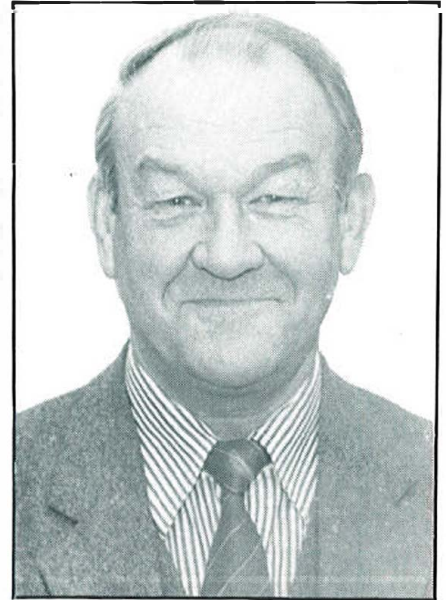


Foto: Harald Sel.

Redaksjonen avslutter 10. februar

Stoff til neste nummer må leverast innan 5. april.

Redaktøren har ordet

## Døden på vegane

Talet på trafikkdrepne her i landet har dei siste åra stabilisert seg på ca. 400. I Rogaland har det vore vel 20 dødsulykker i kvart av dei siste åra. I tillegg til desse kjem tusentals menneske kvart år til skade, ein del av dei så alvorleg at dei blir invalider for alltid.

Ei trafikkuulykke - ei «vanleg» trafikkuulykke, som det heiter - blir i dei større avisene berre registrert som ein liten notis. Dei er blitt daglegdagse. Totalperspektivet blir på ein måte borte. Dette må vera ei hovudårsak til at det på trafikens område, på ein måte, blir godtatt ulykker i eit omfang som knapt nok ville blitt akseptert på noko anna felt.

Trafikkuulykker er ikkje naturkatastrofer. Mangt kan gjerast på mange område — både for å gjera bilane sikrare og for å gjera tilhøva tryggare for dei som ferdast i trafikken utan bil. Me veit at fortau og gangvegar, sykkelstiar og fotgjengerbruer er midlar som reduserer talet på ulykker. Tekniske hjelpemiddel, som trafikkllys, kan gjera trafikken sikra-

re o.s.b. Eliminering av trafikk i størst muleg utstrekning i utprega bustadområde eller humpar i vegen er andre måtar å få ulykkestala ned på. Oppgåvene er mange, men midlane er små.

I budsjettet for i år har Statens vegvesen i Rogaland 21.8 mill. til disposisjon for spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Av dette går berre 1 mill. på fylkesbudsjettet, noko som representerer ein drastisk nedgang i høve til dei siste foregåande åra.

Dei oppdregne rammene for statsvegubudsjett 1985 legg for fyrste gong i historia opp til ein nominell nedgang i dei totale løyvingane til riksvegar. I vegsjefen sitt framlegg til 1985-budsjett er det likevel gjort framlegg om å auka posten til trafikksikkerhets- og miljøtiltak frå 20.8 - 22 mill. kr. Det er vona at også fylkesvegubudsjettet finn rom til ein auke i 1985 — og den bør vera kraftig.

Auka midlar til trafikksikkerhetstiltak kan i neste omgang gje store



innsparingar på andre område, spesielt innan helsesektoren. Ti prosent av sjukehussengene våre er belagt med folk som er skada i trafikken. Tjue prosent av totalressursane i helsetvesenet går med til å behandla trafikkskadar.

La det til slutt vera nemnt at fysiske tiltak og andre trafikksikkerhetstiltak ikkje aleine kan få bort dei store ulykkestala. På somme område er haldningsendringar hos større eller mindre grupper av trafikantane heilt avgjerande. La oss berre nemna haldninga til promillekjøring. Her ligg Rogaland dårlig an i landsmålestokk. Ved heile 35% av dødsulykkene her i fylket er alkohol medverkande årsak til tragedien.

## Andakt

# Tørr kunnskap — himmelsk kunnskap

Av Johanna Skogerbø

*Tørr kunnskap — himmelsk kjennskap. (Johs. 17. 1-8).*

Nei, hørt slikt snakk. Som om kunnskaper ikkje er verdifulle, og så skjelle dem ut for å vere tørre.

Det være langt fra meg å si noe ondt om solide kunnskaper. Men når det gjelder vårt gudsforhold, må det

ikke stanse med kunnskap. Det går an å ha store bibelske kunnskaper og enda være åndelig død.

Da snakkes det mye om Gud, Guds allmakt og framfor alt om Guds kjærlighet. Men du hører lite om Jesus og hans død for våre synder. De er fanget i religiøsitetens snare.

Måtte vi lytte til det fantastiske budskap vi hører i denne teksten. Jesus sier at han av Gud har fått makt til å gi menneskene evig liv. Vi merker oss tre viktige sannheter:

1. Det evige liv er en gave. Vi får det «uten noen fortjeneste og verdighet»
2. Evig liv er ikke bare et liv som varer alltid. Det er et liv av en helt annen verden, en annen tid. Men i Jesus Kristus har det brutt gjennom til vår verden og kan bli mottatt av oss.
3. Dette livet finnes kun et sted. «Gud har gitt oss evig liv, og dette liv er i hans Sønn. «Den som har

Sønnen, eier livet, men den som ikke har Guds Sønn, eier ikke livet». (Johs. 5. 11-12).

Kjenne i bibelsk språkbruk er langt mer enn tørr kunnskap. Det er å være overbevist, engasjert med hele sin personlighet, ha et personlig tillitsforhold til Jesus. Å kjenne på denne måten er altså å tro. (Salme 9.11.).

Vegen til det evige liv, som begynner her og nå, er å høre og ta imot ordet om Jesus, (v. 8). I hverdagens surr har det alltid vært vanskelig for meg å holde fast på de enkelte tros-sannheter. Men jeg får daglig oppleve Åndens vitnesbyrd om at jeg har bruk for Jesus.

Av nåde alt jeg får hos Gud fra først til sist. Av nåde leges mine sår, av legen Jesus Kristus.

Nådefulle Gud, synd du sletter ut, Jesus tok all synd som sin, og derfor også min.

Den som har Jesus, han har Livet.





Ole Espelid i arbeid med å planera eit fortau på vegen frå Haugekrossen mot Rekefjord/Sogndalstrand.

Foto: Harald Sel.

Gangfelt, vrimlefelt og rumlefelt i «Hauakrossen»

## Først i landet med ny strategi for trafikksikring

Av Harald Sel

«Hauakrossen» i Sokndal er ikkje lenger det han ein gong var. Meiningane kan nok vera delte om vegvesenet si løysing for å få ei sikrere trafikkkavvikling på den 600 m. lange strekninga frå krossen til vegskillet Rekefjord/Sogndalstrand — den såkalte «Strategi C». Men fint har det blitt, og finare skal det bli, når grøntareala kjem til sin rett og trea (som blir planta i vår) veks til.

### «Strategi C»

Kva «gøymer seg» så bak omgrepet «Strategi C»?

I Norsk vegplan er det skissert tre utbyggingskategoriar for trafikksikring i tettstader med gjennomkjørings- og trafikk.

«Strategi A» går ut på at det blir bygt heilt ny veg, slik at den gamle vegen blir rein adkomstveg utan gjennomgangstrafikk.

«Strategi B» går ut på bygging av gang/sykkelvegar, sanera avkjørslar og kanalisera vegkryss.

«Strategi C» byggjer på fartsdempande- og andre trafikksikrande tiltak på eksisterande veg. Slike tiltak er ein god del billigare enn dei ein bruker i samband med «Strategi A» og «Strategi B».

### Praktiske tiltak

Ved gjennomføringa av «Strategi C» på Hauge, blir det brukt desse tiltaka:

- opphøgda gangfelt
- «vrimlefelt» på 650 kvm. midt i krossen for både mjuke og harde trafikantar. (Heile området er bygt opp med 15 cm slik at bilistane merkar det når dei kjører inn på «vrimlefeltet».)
- rumlefelt ved inn- og utkjøringa til «Strategi C-området», som varsel til bilistane
- 6 buss-humpar
- ei viss innsnevring av kjørebana framfor kryssa
- midtdeler (trafikkøy) ved gangfelt
- kantstein for å skjera fortava av frå kjørebana

Elles er ei viktig sida ved strategien at ein skal gjera det fint og triveleg, m.a. med planting og anlegg av grøntareal.

### Billigare enn andre løysingar.

«Strategi C-modellen» blei lansert av Vegdirektoratet alt i 1978. I åra som følgde var det så pass romsleg med pengar til trafikksikring, at dei meir kostbare strategiane blei valde. Hauge i Dalane er såleis den første plassen i landet der Strategi C er brukt fullt ut ved eit større trafikksikringstiltak. Etter som dette har vore ei såkalla «pilot-prosjekt» har Vegdirektoratet kosta ein del av plankostnadene. Resten, i underkant av 1 million, er finansiert av Rogaland fylke ved trafikksikringsmidler.



Frå arbeidet med «Strategi C». Normann Hellenen (t.h. med ansikt skjult) og Bernt Mong i arbeid med å leggja kantstein langs eit av fortava. Ingeman Leidland (t.v.) har akkurat kjørt til rettes ei hjulbår med sement.

Foto: Harald Sel.

Per Skårland med epokegjerdende oppfinning?

## Maskinell setting av brøytestikker

Slutt på slit og trasking og stor rasjonaliseringsvinst

Av Harald Sel

I området til Nærbø vegstasjon (område 6) blir det kvart år sett ut mellom 7 og 10.000 brøytestikker. Fram til i haust har dette arbeidet vore lite mekanisert. Den manuelle utsettinga er tung og tidkrevande, men nå er det slutt på slitet og traskinga langs vegane. I løpet av 14 dagar, seinhaustes i fjor, blei samtlige brøytestikker i området sett ut, og alt skjedde maskinelt.

Det nye utstyret for maskinell setting av brøytestikkene er vegmeister Per Skårland sitt verk. Han har hatt god hjelp av maskinførar Pål Undheim, som har vore med og bygt maskinen.

Enkelt forklart kan ein seia, at maskinen er bygt opp rundt to hydrauliske einingar, ein hammar og ein sylinder. På den hydrauliske hammaren er det skrudd på i et telebrekkarspenn. Med denne innretninga blir det stukke hol i bakken. Deretter grip matesylindern fatt i stikka, og ho blir pressa ned i holet. Også det som tidlegare blei gjort med sko heilen, tilrampinga av holet, blir gjort maskinelt.

Maskinen blir kopla til ein shovel, og med 2 personar - ein til å køyra shovelen og ein som legg stikkene til rette — kan det settast opptil 700 stikker på ein dag. Per Skårland opplyser at 3 personar tidlegare kunne klara mellom 400 og 500 stikker pr. dag, når ein bruka gravemaskin og hydraulisk hammar med telebrekkarspenn. Både mannskapsmessig og maskinmessig var dette meir kostbart.

Utstyret til Per Skårland og Pål Undheim har kosta vel kr.10.000,-, ein sum som fort blir tent inn ved den rasjonaliseringsgevinsten som metoden gjev.

Etter det Per Skårland veit, er brøytestikkemaskinen den første i sitt slag - i alle høve her i landet. Mykje tyder på at det er ei epokegjerdende oppfinning vegmeisteren på Nærbø har gjort.



Bildet viser stikkmaskinen, som er tilkoppa ein shovel, i arbeid. Nederst til venstre ser me den hydrauliske hammaren med telebrekkarspennet. Når holet er stukke, dreier matesylindern (midt på bildet) over til den posisjonen hammaren hadde, og stikka blir pressa ned i holet. På maskinen, Kåre Taksdal, som legg stikkene til rettes for den hydrauliske sylindern. Foto: Harald Sel.

Forslag til vegplan 1986—89:

# Mindre til nyanlegg — meir til vedlikehald

Av Tormod Nag

Norsk Vegplan er eit plandokument som m.a. inneheld målsettingar og forslag til investeringar i vegprosjekt.

Vegplanen går over 4-års periodar og vert revidert kvart fjerde år.

Vegsjefen har nyleg lagt fram eit førebels forslag til vegplan for perioden 1986-89.

For den perioden har vi fått oppgitt ei økonomisk planleggingsramme på 345 mill. kroner i 1983-kroner.

I forhold til løyvingane i inneverande vegplanperiode (1982-85) er dette ein reduksjon på 33 mill. kroner.

Etter politisk behandling i fylket, våren 1984, vert vegplanen sendt til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Våren 1985 vert Norsk Vegplan lagt fram for Stortinget som melding.

Vegplanen skal vera retningsgivande for arbeidet med dei årlege budsjetta.

Det var i møte som Samferdselsstyret hadde i slutten av januar at Vegsjefen la fram det førebels forslaget til Norsk Vegplan.

Samferdselsstyret vedtok at planen skal sendast ut til høyring i kommunar, fylkeskommunale- og statlege etatar og ulike organisasjonar. Sluttbehandling av Vegplanen her i fylket vil skje i møte som fylkestinget har i byrjinga av juni d.å.

## Økonomiske planleggingsrammer (Riksvegar)

For planperioden 1986-89 har vi fått følgjande økonomiske rammer å planleggja ut frå:

Investeringar (nyanlegg) 345 mill. kr.  
Vedlikehald 345 mill. kr.

Utanom dette er det rekna med at bompengoordninga i Skudenessambandet vil gi 20 mill. kroner som vil bli nytta i nyanlegg.

I forhold til løyvingane i inneverande vegplanperiode (1982-85) gir den økonomiske planleggingsramma for nyanlegg ein reduksjon på 33 mill. kroner, og ein auke på 31 mill. kroner for vedlikehaldet.

I inneverande vegplanperiode er fleire nyanlegg heilt eller delvis finansiert med forskotteringar. Ein del av dette skal tilbakebetalast i perioden 1986-89. Til det er det rekna med 37,8 mill. kroner.

## Investeringar

Tabell 1 viser forslag til investeringsprogram

I samband med investeringsforslaget skal eg kort setja opp ein del av det som er planlagt utført for investeringsmidlane:

### E-18 Stangeland—Sandve—Hove

Til dette prosjektet er det planlagt 74 mill. kroner i perioden 1986-89. For desse midlane vil E-18 bli bygt fram til Hove (Austrått).

Her vil den nye vegen mellom bels bli kopla saman med eksisterande E-18.

### E-76 Toskatjønn V.—Karmsundgata

Arbeidet med den nye innfartsvegen til Haugesund vert i denne perioden (1982-85) starta opp frå austsida.

For vegplanperioden 1986-89 er det rekna med 33,5 mill. kroner til prosjektet.

For desse midlane er det planlagt bygt ny vegtrase mellom Toskatjønn og Karmsundgata (Rv.14).

### Rv.9 V. Agder gr.—Eigersund

Den planlagde investering på 15 mill. kroner skal nyttast til utbedring og omlegging i Gyadalen. Det er mellom anna planar om ein tunnel som vil bli snautt 1 km. lang.

### Rv. 13 Sandnes—Lauvvik

Vidareføring av vegen ved Høle. Gang- og sykkelveg Dalevegen til Vatnekrossen.

### Rv.13 Oanes—Bergekrossen (Sand)

Til denne strekninga er det i alt rekna 19 mill. kroner.

Med desse midlane er det rekna med å finansiera følgjande :

Ny ferjekai på Oanes

Ny ferjekai på Hjelmeland

Ny ferjekai i Nesvik

Gang- og sykkelveg i Hjelmeland

Fotgjengerundergang på Jørpeland

### Ropeid—Hordaland gr.

For å gjera ferdig parsellen Ropeid til Svandalsfossen er det avsett 20 mill. kroner.

### Rv. 14 Ytre Ringveg, Stavanger

Heile prosjektet er kostnadsrekna til

70 mill. kroner. Ein del av dette vil bli finansiert i inneverande periode.

I perioden 1886—89 vert det rekna at Ringvegen vert bygt ferdig mellom Tjensvollkrysset og Eskelandsvegen.

### Rv.14 Skudeneshavn—Hordaland grense

Forslag til investering er på 16,5 mill. kroner. Det meste av desse midlane er tenkt nytta til ombygging av parsellane:

Årabrotvegen—Goadalen

Fagerheim—Hordaland grense

Elles er det rekna med 1,5 mill. kroner til trafikkisikringstiltak.

### Rv.14 Bokn ferjekai - Akdsal

Dette kan bli det store prosjektet i slutten av 80-åra, byrjinga av 90-åra.

For første gong er nå dette prosjektet teke med som forslag i eit plandokument.

Som ein oppstart av prosjekt føreslår Vegsjefen at det blir sett av 5

## Tabell 1

### Norsk vegplan 1986—89.

#### Strekningsvis fordeling av investeringsmidlane.

Rv. nr.	Strekning	1983-priser mill. kr.
E-18	Vest-Agder gr.—Stvgr.	11,0
F-18	Osli—Hinna	74,0
E-76	Hordal. gr.—Haugesund	33,5
9	Vest-Agder gr.—Egers.	15,0
13	Sandnes—Lauvvik	5,0
13	Oanes—Bergekrossen	19,0
13	Ropeid—Hordal. gr.	10,0
14	Stvgr.—Randab. f.k.	1,0
14	Ytre Ringveg Stavanger	28,0
14	Skudenesh.—Hordal. gr.	16,5
14	Bokn f.k.—Akdsal	5,0
44	Vest-Agder gr.—Stvgr.	14,0
45	Vest-Agder gr.—Vaulekr.	11,0
46	Knapphus—Ropeid	2,0
46	Sand—Hordaland gr.	14,0
501	Rekeland—Heskestad	0
502	Egersund—Ystebraut	0
503	Vikeså—Byrkjedal	0
504	Varhaug—Buc	9,0
505	Varhaug—Ganddal	1,5
506	Bryne—Ålgård	5,0
507	Bore—Søyland	0
508	Oltedal—Høle	0
509	Sandnes—Stavanger	1,5
510	Klepp—Hinna	3,5
511	Skudenesh.—Kopervik	10,0
512	Akdsal—Slåttevik	1,5
513	Solheim—Skjoldastr.	0
514	Sandeid—Hordaland gr.	0
515	Grinde—Nedstrand	7,0
516	Hogstad—Hommersåk	0
517	Lovraeide—Jelsa	0
518	Nygård—Helganes flypl.	0
520	Saudasjøen—Hordal. gr.	1,0
	Judaberg f.k.	0
	Til disposisjon	4,2
	Tiltak for kollektivtrafikken	1,0
	Spesielle trafikkisikkerhets- og miljøtiltak (ufordelt)	1,0
	Støy	2,0
	Refusjoner	37,8
		345,0



Tormod Nag (t.v.) og Halvor Folgerø ved sekretariatet for langtidsplangruppa. Nag har vore fast sekretær, medan Folgerø i dei siste 5 månadene har hatt permisjon frå anleggssjefstillinga og hatt som spesialoppgåve, saman med Nag, å slutføra arbeidet med vegplanen.

Foto: Harald Sel.

mill. kroner mot slutten av vegplanperioden.

Heile prosjektet er grovt kostnadsrekna til 125 mill. kroner (1983-prisar).

I dette overslaget er følgjande med:

Ferjekai i Makrellvik  
Bru mellom Austre og Vestre Bokn  
Bruer mellom fastlandet og Austre Bokn  
Vegar på Austre Bokn

Som delfinansiering er det rekna med å nytta 60 mill. kroner som tilskott fra Tungenes ferjeterminal A/S (bompengar).

I byggetid er det rekna 4 - 5 år.

Rv.45 Vest Agder grense—Vaulekrossen

På denne strekninga er det planlagt å utføre følgjande:

Ombygging Morkedalsvn. og Ragsvatnet  
Ombygginga Oltedalsbrekka

Rv.511 Skudeneshavn—Køpervik

For dei midlane som er planlagt til denne vegen (10 mill. kroner) er det rekna med å leggja vegen om mellom Sveinsvolljordet og Stølebukta. Vidare er det og rekna gang- og sykkelveg mellom Legene og Sveinsvolljordet.

Rv.515 Grinde—Nedstrand

På denne vegen er følgjande prioritert:

Skjoldastraumen bruer  
(7 mill. kroner)  
Omlegging ved Grinde skole  
(1 mill. kroner)

Trafikksikringstiltak

Til bygging av gang- og sykkelvegar og andre trafikksikringstiltak er det i alt rekna med å nytta 46 mill. kroner.

Dette er noko mindre enn det som vert nytta til ulike trafikksikringstiltak i inneverande periode.

Utbedringstiltak på riksvegane

Av den økonomiske ramma for vedlikehaldet er det rekna med at 52,5 mill. kroner vert nytta til ulike utbedringstiltak.

Her bør investeringar i tiltak som reduserer vedlikehaldsutgiftene bli prioritert, saman med investeringar som gir betre framkommelegheit, spesielt 10 tonn akseltrykk.

Regionvis fordeling

Tabell 2 viser den regionvise fordelinga av investeringsforslag frå Vegsjefen.

Tabellen viser at Jæren får nær halvdel av investeringane. Det er også denne regionen som har den største auke i høve til inneverande vegplanperiode.

Etter forslaget vil løyvingane til Ryfylke gå mykje ned i neste periode.

For dei to andre regionane, Dalane og Nord-Rogaland, er det ein liten auke i forhold til fordelinga i inneverande periode.

Ressursdisponering (sysselsettinga)

Kapitlet om ressursdisponering er ikkje teke med i det vegplandokumentet som er sendt ut til høyring.

Dette er spørsmål som vil bli teke grundig opp i det utvida vegplandokumentet som skal til Vegdirektoratet.

Det er likevel klart at reduserte løyvingar også reduserar handlefridomen med omsyn til å utnytta eigne og innleigde ressursar på ein effektiv måte. For å halde eigne mannskap i arbeid, kan det kanskje bli aktuelt med meir flytting mellom anlegga.

Dette er forhold som vi seinare kan få orientera om gjennom Rygjavegen.

Tabell 2. Regionvis fordeling

REGION	INVESTERINGSFORSLAG 1986-89	% FORDELING 1986-89
Dalane	34,5 mill. kr.	10% (9)
Jæren	164,2 mill. kr.	47,6% (40)
Ryfylke	52,3 mill. kr.	15,2% (24,6)
Nord-Rogaland	94,0 mill. kr.	27,2% (26,4)
SUM	345,0 mill. kr.	100,0%

Tala i ( ) viser % fordelinga i 1982-85

# AKSJON SKILT

## Reklameskilt langs vegene skal bort

Av Arne G. Vasbø

Vegkontoret har i et par år vært inne på tanken om en aksjon for å fjerne alle ulovlige reklameskilt som står plassert langs vegene våre. Disse skiltene er først og fremst et sommerfenomen. Men uansett årstid — de er farlige for mye trafikanter, de hindrer sikt og de stjeler oppmerksomhet fra dem som ferdes langs vegene.

### Nå vil vi ha dem bort!

At skogen av reklameskilt langs vegen vokser opp er like årvisst som løvetannen. Men dessverre, dette «ugresset» kan vi ikke sprøyte, vi må bokstavelig til å rykke det opp med rota.

Reklameskiltene langs vegen har vi sett på med ublide øyne i alle år, men det er ikke lett å bli av med dem.



Foto: Harald Sel

Egentlig kan vi godt forstå at forretningsstanden reklamerer, de skal jo leve av det de selger. De er ofte i konkurranseforhold til nærliggende forretninger og det skaper kamp om kundene.

Når vi så har forlangt at ulovlige skilt må fjernes, er det en motvillig og treg materie vi har å samarbeide med. Blant annet blir konkurranseforholdet fremhevet. Ingen vil være den første til å ta bort noen ting som helst.

Det er på dette grunnlag at vi nå går ut med en aksjon for å fjerne reklameskiltene. Alt skal bort, intet nytt skal settes opp.

### Aksjon planlagt høsten -83

Den aksjonen vi nå setter i gang begynte vi å prate om i fjor på sensommeren. Vi ble fort enige om at våren var rette tidspunktet å sette den ut i livet.

Trafikkteknisk seksjon har ansvaret for planen, men vi trenger hjelp og støtte fra vedlikeholdet dersom vi må gå til tvangsfjerning. Nå ønsker vi jo først og fremst et hyggelig forhold til publikum, derfor har vi valgt det vi oppfatter som en myk fremgangsmåte.

I februar går vi til dagspressen med en annonse der vi gjør det klart at reklameskilt langs vegene er ulovlige og at de må fjernes. Vi gjør også oppmerksom på at dersom ikke dette påbudet blir fulgt, vil vi i vegetaten fjerne dem med makt for skilteierens regning.

I mai regner vi med å gjøre alvor av dette. Vedlikeholdet vil da få i oppdrag å fjerne ulovlige skilt.

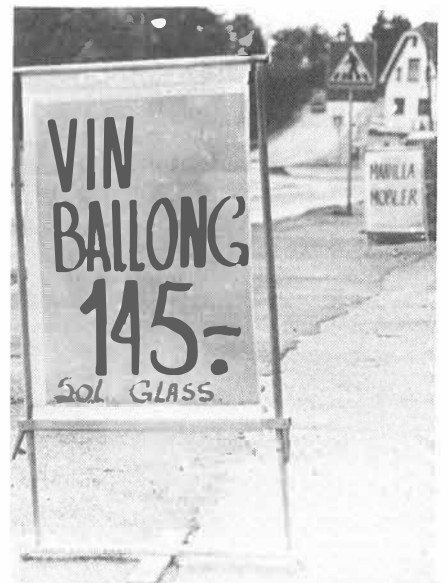


Foto: Harald Sel

### Myk fremgangsmåte

I første omgang virker dette som en bestemt og kanskje hardhendt fremgangsmåte, men vi har en baktanke med det.

Vi regner med at mange følger den første oppfordringen vår. De som ikke gjør det vil få en brosjyre av vegvesenet stukket i hånden. Denne trykksaken er det meningen at dere som arbeider på vegene, og vi som reiser ut fra vegkontoret, skal dele ut til «synderne».

I brosjyren appellerer vi til den enkeltes samvittighet. Vi slår fast at han opprettholder et ulovlig forhold og at han til syvende og sist kan risikere å måtte betale oss for å fjerne skiltet. Videre peker vi på at skiltet kan forårsake ulykker, både indirekte ved at det avleder oppmerksomheten til de som er på vegen, og direkte ved at folk på fortau og sykkelsti kan skades.

Vi peker på at en skiltaksjon koster penger. De som setter opp skilt tenker på sin egen vinning ved salg. Vi som aksjonerer for å få dette ulovlige bort, bruker av samfunnets trafiksikkeringsmidler for å betale det aksjonen koster. Disse pengene kunne med fordel vært brukt til oppmerking, gangfelt og busslommer f.eks.

### Håper på samarbeid

Vi ønsker minst mulig ubehag i denne situasjonen, og vi ønsker å spare pen-

Framhald side 9

### Veglovens § 33, 1. og 2. ledd lyder:

«Reklameskilt og liknande innretning må ikkje plasserast slik at vegstyremaktene finn dei kan takast for trafikksignal, vegskilt eller vegmerking, eller hindre den frie sikta langs vegen eller til slike ting for den vegfarande. Utanfor tettbygd strøk må reklameskilt og liknande innretning ikkje utan særskild løyve plasserast nærare offentleg veg enn 30 meter frå midtlinja (jfr. §29 andre ledd, 3.punktum), målt vassrett. Skilt m.m. som syner navnet åt ei verksemd eller kva slag verksemd det er, eller som på annan måte reklamerar for verksemda, kan likevel plasserast på bygningane åt verksemda.»

Denne paragrafen gir oss både rett og plikt til å fjerne ulovlige reklameskilt.



Skum-asfalt på Jæren i sommer?

## Tid og penger å spare på ny type vegdekke

Av Alv Moi

Innen forholdsvis kort tid kan trafikkanter i Rogaland komme til å rulle fram over en ny type vegdekke, skum-asfalt eller skum-oljegrus. Produktet er utviklet i USA. Metoden er patentert, slik at vegvesenet ikke uten videre selv kan gå i gang med å legge vegdekke og bærelag av dette slaget. Vi har imidlertid planer om allerede i år å engasjere det firma som driver med dette i Norge, til å legge en prøvestrekning på Jæren. Det er vedlikeholdsavdelingen v/Sverre Andersen som står for dette forsøket.

### Transportabelt blandeverk

Skumasfalt/oljegrus produseres i transportabelt blandeverk som går på vegen på følgende måte:

Blandeverket som består av tank, trommel, oljetank og utlegger, tar inn knuste grus- og steinmaterialer foran i marsjretningen. (Blandeverket går mens gruspåfyllingen foregår.) Grusen blir tilsatt olje eller bitumen (flytende asfalt før blanding med masse) og aminer (kjemisk middel som gjør at bitumen biter seg fastere i massen). Oljen settes under høyt trykk inn i blandetrommelen. På grunn av det store trykket går den her over til skum, hvorav navnet. Skummet olje blandes så med grusen og det hele går via blandeverket direkte i utleggermaskinen. Ut kommer skumasfalt eller skumoljegrus. Denne vales på vanlig måte etter utlegging.

ger. Det er derfor viktig at den appellen vi går ut med i «stille-før-stor-men» perioden vil ha en god virkning.

Saken må derfor holdes varm ved at brosjyremateriellet deles ut. Vi på vegkontoret vil også forsøke å holde god kontakt med presse og kringkasting om saken. Vi tror at stadig omtale på sikt kan gjøre det til en belastning for forretningsstanden å sette ut disse ulovlige skiltene.

Denne aksjonen er noe vegvesenet vil gjennomføre. Vi håper derfor at vi skal få et godt samarbeid med vedlikeholdets folk i vårmånedene. Vi håper også at den endelige jobben med å fjerne skiltene til de som ikke følger vår oppfordring skal bli minst mulig. Vi ønsker ikke bråk.

Vi har sagt til forretningsstanden at vi helst vil komme til dem som kunder, og det mener vi.

### Innsparing og fordeler

Grusmaterialene som brukes bør være fuktige. Det brukes altså ikke tørkede grusmaterialer, slik som ved asfaltproduksjon. Kapasiteten ved produksjon og utlegging er stor - 100-150 tonn pr. time.

Hvilke fordeler har metoden?

1. Det kan spares på transport av

materialer. Alt går direkte til blander på vegen, i stedet for å bli transportert til stasjonert blandeverk for deretter å bli kjørt ut på vegen.

2. Det spares på oljen ved trykkprosessen. Oljeforbruket senkes fra 3,5% til ca. 2%.

3. Det spares ved at en slipper å tørke grusen.



Legging av skum-asfalt for Statens vegvesen i Akershus i fjor sommer.

### «Sørlandsporten»:

## Rogalandstur for Agder-pensjonistar

I «Sørlandsporten» (bedriftsbladet for Statens vegvesen i Aust Agder) sitt julenummer, har Ragnhild Beisland eit lengre referat frå Aust Agder-pensjonistane sin tur til Rogaland i august i fjor. Frå dette saksar me fylgjande:

Kl. 12.00 var det fellesmøte med Pensjonistforeninga i Rogaland. Her veksla det med taler, gåver, song og musikk og morsomme stubbar frå dei som var med. Deretter var det lunsj saman med Rogalendingane. Mange av desse var landvegsfrå og måtte take på heimveg, og det vart teke av-

skjed med desse. Men formannen i Pensjonistforeninga ba oss med på sightseeing med buss gjennom Stavanger og omland. Turen var ei oppleving. Oljebyen og landet omkring har mykje å syne fram.

Sundag morgen starta me på heimturen. Då skulle me køyre ytre veg over Jæren. Overingeniør Nielsen overtok som kjentmann. På rundturen over Jæren fekk me god kjennskap til Slettelandet. Me var ein tur til Knudaheio, der Nils Nersten, øtta er frå Øyestad, orienterte om diktarstova og Arne Garborg.

Billig og effektiv:

## Minigravemaskin til Nærbø

Av Harald Sel



Ingvar Reime demonstrerer minigravemaskinen, og at det gjekk bra unna, kan me skriva under på.  
Foto: Harald Sel.

Vegvesenet i Rogaland har fått sin første minigravemaskin, ein Power-tab 36 W, produsert i England. Det er vegstasjonen på Nærbø som disponerer maskinen. Og prisen er overkomeleg — kr 88.000,—.

— Ikkje store stasen, men ypperleg til sitt bruk, seier vegmeister Per Skårland. — Me har stadig mindre jobbar å utføra, arbeid som er for store til å utførast med spade og for små til ein vanleg gravemaskin. Her er minigravemaskinen veldig effektiv.

Sjef for maskinavdelinga, Audun Løken, har også god tru på «vesletasen», men han vil ikkje gå inn for å kjøpa fleire minigravemaskinar i første omgang.

— Me får først prøva denne me har kjøpt, og sjå kor lenge han held. Blir han utsliten på eit år, er levetida for liten sjøl om innkjøpsprisen er låg. Varer han derimot i fleire år, vil slike maskinar vera ei god investering, seier Audun Løken.

### E-76

*E seksogsytti er asfaltbandet  
som hektar bygda i hop med landet.  
Den breie løparen er ei brøgd  
— på gammal armod, og sveitte lagd.*

Halvor Sisjord

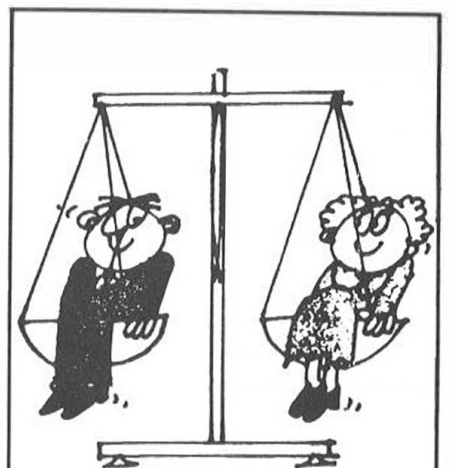
Premie for gode forslag:

### Rekkverkjustering, saks og skjema

På møtet i Forlagsnemnda i desember i fjor, blei 3 forslag premierte. Oppsynsmann Tormod Steine, Sand vegstasjon, blei premiert med kr 1.500,—. Steine har utarbeidd ein metode for justering av gammalt rekkverk. Metoden er arbeidssparande og gjer ei svært nøyaktig utføring av arbeidet. Forslaget har interesse for heile vegvesenet. Den lokale Forlagsnemnda har derfor sendt det over til det sentrale Bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet, og tilrår at Tormod Steine får ei høgare premiering.

Avd.ing Einar Wahlberg, Biltilsynet i Haugesund, har laga ei trafikkluft-dreven saks til klipping av gamle bilskilt. For dette er han premiert med kr 1.000,—. Den nye saks vil spare mykje arbeidstid for dei stasjonane som har store mengder med skilt.

Avd.ing. Kjell Dalaker, vegkontoret, har fått kr 800,— i premie. Han har utarbeidd eit skjema for behandling av avkjørslar frå offentleg veg og for nedlegging av kloakk og andre ledningar. Skjemaet har alt vore i bruk i lengre tid i Rogaland, og ved hjelp av dette har arbeidet blitt enklare. Forlagsnemnda meiner at skjemaet bør vera av interesse for andre ledningar. Skjemaet har alt vidare til det sentrale Bedømmelsesutvalget, med tilråding om høgare premiering.



### Likestilling

*Før det sitter middelmådige kvinner i ledende stillinger, kan man ikke tale om noen form for reel likestilling.*

Francoise Groud  
(tidl. fransk kulturminister)

# Store opplæringstiltak på gang

Av Svein Magne Olsen

Vegvesenet i Rogaland har drevet en omfattende opplæringsvirksomhet helt fra 1972. Blant mange småkurs finner vi også fra tid til annen en del større opplegg, m.a. gjennomførte vi et kursopplegg, som førte frem til elementærteknisk skole for 13 elever. Eksamen her ble avlagt i 1976 etter 2 1/2 års studietid.

Høsten 1983 startet vi et omfattende opplegg, denne gangen er det et kurs for vegmestere og anleggledere. Kurset går over 1 skoleår med kombinert brevundervisning og internatsamlinger (en internatsamling pr.mnd). I tillegg hospiterer deltakerne en kortere periode med laboratoriet.

Høstsemesteret ble viet administrative fag, økonomi, jus, personforvaltning, EDB og norsk, men vårsemester vies tekniske fag, vegprosjektering, bygging, vedlikehold m.v.

Hver del avsluttes med eksamen tilrettelagt av NKI-skolen. Eksamenresultatene fra den administrative delen foreligger nå og deltakerne har god grunn til å være fornøyd med resultatene.

Vinteren 1984 starter vi to kurs for formenn. Det er formenn tilsatt på regulativet som er målgruppe denne gangen. Disse kursene er også mer omfattende enn tidligere. Vi forsøker også her på en kombinasjon med brevkurs og internatsamlinger. Det blir 3 internatsamlinger i løpet av en 4 måneders periode. I tillegg til disse samlingene vil også formennene hospitere ved distriktslaboratoriene noen dager.

Det tredje store opplegget i 1984 er kurs for mellomledere. Som kjent gjennomførte vi en omorganisering

ved Vegkontoret i 1982 og ved den omorganisering fikk vi en del nye seksjonsledere, samtidig har vi hatt en del utskifting på dette nivå som følge av høy turnover fra 1980/81 og fremover.

Målet med dette tiltaket er dels å formidle kunnskap om ledelse, dels å bevisstgjøre lederne med tanke på betydningen av å fylle ledelsesfunksjonen tilfredsstillende og dels å stimulere til bedre samarbeid mellom topp- og mellomledelsen over avdelingsgrensene.

Opplegget tar sikte på tre samlinger a tre dager med litteraturstudie og gruppearbeid i perioden mellom samlingene.

De to første samlingene vil i stor grad nyttes til kunnskapsformidling og bevisstgjøring. Deltakere her blir seksjonsledere ved Vegkontoret og stasjonsjefene og seksjonsledere ved Biltilsynsstasjonene.

På den tredje samlingen vil dessuten Vegsjefen, driftssjef og avdelingsledere delta og en vil her vurdere/drøfte samarbeidet og forsøke å komme frem til tiltak som kan fremme samarbeidet.

Ved dette opplegget vil vi presentere resultatrettet ledelse mer inngående for seksjonslederne slik at alle mellomledere vil få samme



Torill Gabrielsen orienterer under Temadagene i opplæring. Sammen med Inger Gravelseter og Svein Magne Olsen har hun ansvaret for organiseringa av opplæringsarbeidet. Foto: Harald Sel.



Fra Temadagene i opplæring høsten 1983.

Her deltok opplæringsutvalget repr. fra de faglige organisasjonene og fra avdelingene ved vegkontoret, for å diskutere opplæringstiltak.

Foto: Harald Sel.

kjennskap til dette ledelsesverktøyet og forhåpentligvis ta det i bruk i løpet av året. På dette området vil kurset bli fulgt opp av avdelingsledere på separate møter senere.

Disse tiltakene avvikles i samarbeid med NKI på den måten at NKI bidrar med brevundervisning, delvis forelesninger (mellomlederkurset) og tilrettelegging/avvikling av eksamener.

Det blir store investeringer både økonomiske (ca. 360.000,-) og bemanningsmessig, men vi mener at tiltak av denne art, hvor en legger opp til stor deltakeraktivitet, gir større utbytte.

Interessen for kursene er stor og såfremt økonomien tillater det vil det m.a. bli satt igang et nytt årskurs for oppsynstjenesten høsten 1984.

# TEMA: SYKLING — SPORT, TRANSPORT OG FRAMKOMMELIGHET



Otto Meisland — sykkelkonsulent, sykkeladministrator og sykkelryttar:

## — Bilvegane må også ha plass til syklistar

— Sykkelvegane er kjempefine til sitt bruk, men dei eignar seg ikkje til sykkeltraining.

Intervju: *Harald Sel*

**Masseidrett** — meir eller mindre mosjonsprega — har hatt eit veldig oppsving dei siste åra. Det gjeld ikkje minst innan sykkel-sporten, der t.d. Den store styrkeprøven — Trondheim—Oslo, hadde over 4000 deltakarar i fjor. Går me til Sverige har Vätternrundan (300 km) over 12.000 deltakarar.

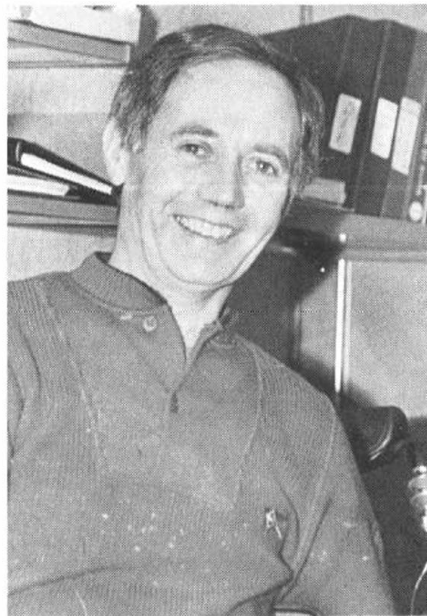
### Turrutt-bylgja

Her i distriktet tok turrutt-bylgja for alvor til i 1976, då det første Jadar rittet (frå Flekkefjord om Jøssingfjord til Sandnes) blei arrangert med ca. 500 deltakarar.

Ei drivkraft for å få til dette turruttet var Otto Meisland. Om Meisland kan ein seia, at han lever eit «sykkel-liv». At han er salskonsulent for sykklar hos Jonas Øglænd A/s er ein ting. Frå 1946 til 1953 var han aktiv, med ein 4 plass i NM som beste plasseringa. Seinare har han i alle år stått i fremste rekke innan det administrative arbeidet i Sandnes Sykkelklubb, og nå i dei siste åra har han vore administrator for — og ivrig deltakar i turrutt.

### «Jaga vilt»

Ei side ved at sykkelporten har blitt ein masseidrett, er den trafikkmessige. Somme bilistar ser med ublide augo på syklistane som jagar fram etter landevegen, og som ikkje brukar sykkelvegane der desse fins. På den andre sida hevdar turrutt-syklistar at



Otto Meisland. Foto: Harald Sel.

dei føler seg som «jaga vilt» når dei trenar. Kva har Otto Meisland å seia til dette?

### Syklistar gjer feil

— Eg har eit bestemt inntrykk av at me turryttarar er upopulære hos mange bilistar. Dette kan forast tilbake til feilar både hos syklistar og hos bilførarar.

— Så du innrømmer at også syklistane gjer feil?

— Ein særleg beklageleg tendens

*Turryttarar er upopulære hos mange bilførarar, og me kan føla oss som «jaga vilt».*

som trenande syklistar kan ha, er at dei klumpar seg saman fleire i breid- den.

Det er ikkje lovleg, og det skal ein ikkje gjera. Sykkelklubbane arbeider stadig for å få bukt med denne uskikken, særleg mellom dei unge, og eg syns det har blitt betre år for år. At det har blitt meir disiplinert sykling, ser me også i turrutta.

### Sinte og omsynslause bilistar

— Det me syklistar særleg reagerer på er at ein del bilistar tutar, knyttar nevane og «stryk» seg inn til oss. Når me trenar 3—4 saman, skiftar me om å liggja fremst og dra. Når me skiftar plass og 2 syklistar for ei kort stund blir liggjande ved sida av kvarandre, får me også ilter tuting og sinte blick. Særleg ille kan det vera når det går sykkelsti langs vegen, og me ikkje brukar den. Då blir somme bilistar meir opptekne av at me sykklar på vegen enn av si eiga køyring. På grunn av dette har eg vore ute for farlege situasjonar.

*Ilter tuting, knytta nevar og sinte blick frå bilistar, som er meir opptekne av at det er syklistar på vegen enn av si eiga kjøring.*

*Feil både hos syklistane og bilistane, så det trengs disiplinering hos begge partar.*

*Andre sportsgreiner får dyre idrettsanlegg  
— syklistane får vegar på deling med motorisert trafikk.  
Og kor i all verda skal syklistane trenast for sin idrett  
om ikkje på vegane?*

### Sykkelvegane

— Men kvifor blir ikkje sykkelvegane brukte under trening?

— For det eine er det enormt med glasskår. Frå bilar med ungdommar — stort sett — blir det kasta brus- og ølflasker. Dei hamnar på sykkelstiane. Det er for dyrt stadig å måtte skifta dekk til ca. 100 kroner.

For det andre. Når ein sykklar i 30—40 km/t, er det like farleg å bruka sykkelvegane som dei motoriserte vegane. Kryssande bilvegar er ein fare. Ein rasersyklist på ein sykkelveg representerer også ein fare for andre sykklende, særleg små ungar. Sykkelvegane er kjempefine til sitt bruk, men dei eignar seg ikkje til sykkeltraining.

— Kor i all verda skal syklistane trenast for sin idrett om ikkje på vegane. Me har ingen andre plassar. Andre får hallar av ulike slag og andre idrettsanlegg til mange millionar kroner. Dei som driv sykkel-sport får vegar som dei må dela med motorisert trafikk.

### Både syklistar og bilar

— Kva krav vil du stilla til ein sykkel-

veg, dersom han skal vera god nok til å trenast på?

— Eg har lita tru på at det er muleg økonomisk å byggja gode nok sykkelvegar over lengre strekningar, slik at dei blir tenlege og trygge nok for sykkeltraining. Me må nok ta til takke med motorvegbanen i lang tid enno. ● Og med betre disiplin frå syklistane si side og større forståing frå bilistane si side, bør det vera plass til både trenande syklistar og til bilane.

### Eksemepelets makt

— Men kva med eksemepelets makt. Barn t.d. ser på dei «tøffe» racarane som susar fram på bilvegen, og så vil dei kanskje ta etter?

— Det er eit problem, men skal me ha sykkel-sport i Norge må det bli akseptert at dei som trenast kan bruka bilvegane, sjøl om det fins sykkel-

vegar.

— Korleis ser du på forslaget om at alle syklistar fritt kan velja mellom å bruka sykkelvegen eller bilvegen, der begge delar fins?

— Det er å gå for langt. Kva skal ein med sykkelvegar om dei ikkje skal brukast av vanlege syklistar. Når ein ikkje trenast er sykkelstiane stort sett brukbare slik dei er i dag.

### Få sykkelulykker

— Er det mange uhell og ulykker mellom tursyklistane under training og i ritt?

— Ein kan undrast på at det går så pass som det gjer. Uhella og ulykkene er nemleg få. Eg trur at det i fyrste rekkje skuldast at dei fleste syklistane er dyktige og meistarar vanskelege situasjonar, også dei som oppstår på grunn av omsynslause bilistar.

*Racersyklist på ein sykkelveg er ein fare for andre,  
og det vil bli veldig dyrt å byggja sykkelvegar  
som er tenlege og trygge nok for sykkeltraining.*



*Ei pulje syklistar klar for start i eit av dei mange turritta som kvart år blir arrangert i Rogaland. Normalt blir ryttaane sendt ut i puljer på 25.*

*Foto: John Meisland.*

# Vegdirektør i det frigjorde Norge 1944/45 — Vegsjef i Rogaland 1956—1971

Friluftsmennesket Trygve Grimnes ville ikkje vera «millimeteringeniør» i Vegdirektoratet, og søkte ut i distriktet

*Intervju: Harald Sel*

I 15 år — frå 1956 til 1971 — var Trygve Grimnes vegsjef i Rogaland. Det var ein periode då mykje skjedde på vegsektoren i fylket. Men når me skal sjå tilbake på Gimnes sitt liv, er det ikkje berre tida i Rogaland som har vore rike på hendingar. — Åra i Finnmark var den mest interessante tida i livet mitt, seier Gimnes, — jamvel om krigen kom etter at eg hadde vore der i 2 år og eg i 1944 måtte flykta til Sverige og vidare til England.

Heldigvis blei ikkje tida i landflyktighet så lang. Hausten 1944 blei tyskarane jaga ut frå Finnmark av sovjetiske troppar. Trygve Grimnes kunne venda tilbake, og nå som vegdirektør i den frigjorde delen av Norge.



*Gimnes orienterer om Erfjordbrua under ei synfaring som fylksveg-nemnda hadde under byggeperioden i 1965. (Foto: Stavanger Aftenblad)*

## Brubyggjar

Trygve Gimnes er fødd i Molde. Etter at han var ferdig med utdanninga si ved NTH i 1925, blei han tilsett ved vegkontoret i heimfylket, Møre og Romsdal. I 1927 blei han tilsett ved brukontoret i Vegdirektoratet, ei stilling han hadde i 5 år. Men innimellom var han på eit halvanna års stipendopphald i USA. Der var Gimnes mellom anna med på å konstruera George Washington bridge i New York, som den gongen var den største brua i verda.

## Mine beste år i Finnmark

I åra 1932-36 var Trygve Gimnes tilsett ved vegkontoret i Hordaland og frå 1936 til 38 arbeidde han ved vegkontoret i Nord Trøndelag. Då gjekk ferda til Finnmark og til arbeidet som avdelingsingeniør.

— Brukonstruksjonsarbeidet i Vegdirektoratet var interessant, seier Gimnes, — men eg likte så godt friluftslivet. Eg fekk meir høve til å dyrka det, då eg kom meg ut frå Oslo. I så måte var åra i Finnmark dei beste eg har hatt. Dertil var eg nygift. Kona og eg gjekk til fots og på ski langs anlegga. På Tana reiste me opp og ned med elvebåt, på dei store fjordane var motorbåt framkomstmiddel og om vinteren reiste me over viddene med reinskys.

## Pioner i maskinplanering

Frå ein fagleg synsvinkel var tida i Finnmark ikkje mindre utbytterik. Fylket var det første der ein fullt ut nytta seg av maskinplanering av vegar, fortel Gimnes.

— I 1939 fekk me 3 heilt nye og kraftige bulldosarar som blei sette inn på anlegget mellom Porsangerfjorden og Laksefjorden, ein veg-

strekning på 50 km. I sommarhalvåret bygde me 2 km. veg pr. veke. Etter den gamle metoden ville me brukt mange år på å byggja den vegen.

## «Jøssing av første skuffe»

Så kom den vanskelege krigstida. I «En vegmanns erindringer» (utgitt av Vegdirektoratet hausten 1983) skriv Johannes B. Irgens:

«Gimnes var jøssing av første skuffe. En gang tidlig under besetelsen skulle jeg forfatte et brev til en tysk instans, og strevde med å skrive på tysk. Da han ble oppmerksom på dette ble han rasende, og hevdet at tyskerne selv måtte ha strevet med å oversette. Det er jeg han meget takknemlig for.»

## Det store krigsspelet

I 1942 blei Gimnes overført frå Vadsø til Alta, og her kom han etter kvart med i det verkeleg store krigsspelet, som mellom anna førte til at «Tirpitz», verdas største krigsskip, og slagskipet «Scharnhorst» blei senka. I boka «Tirpitz» (Gyldendal 1983) skriv Reidar Hirsti om desse dramatiske hendingane. Under golvet i Vegkontoret si brakke blei det etablert ein hemmeleg radiosendar. Herfrå blei det dagleg tikka meldingar om «Tirpitz» og «Scharnhorst», som låg i Altafjorden, over til England. Verksemda i vegbrakka fekk avgjerande betydning for utfallet av «slaget» om Nordishavet.

Torstein Raaby heitte den hemmelege agenten som kom frå England for å organisera sambandstenesten mellom Alta og England. Trygve Gimnes tilsette han som hjelpekassarar ved Vegkontoret i Alta, slik at han fritt kunne driva verksemda si midt i eit område der tyskarane hadde ein kjempestor marinebase med tusenvis soldatar.

## Flyktning og vegdirektør

I 8 månader gjekk alt bra, utruleg nok, men i juni 1944 tok det til å rakna. Kassarar ved vegkontoret, Karl Rasmussen, blei tatt av tyskarane og han tok sitt eige liv for å berga dei andre. Trygve Gimnes kom seg

over til Sverige i tide, familien blei igjen i Alta.

Det seiest stundom at det ikkje er stein på stein att, etter krigsherjingar og andre katastrofer. Om Finnmark kan visseleg det seiest, etter den tyske tilbaketrekkinga. Då Trygve Gimnes kom heim att for å ta over leiinga av vegstellet i det frie Norge mot slutten av 1944, var t.d. så godt som kvar einaste bru i Finnmark sprengt. Han fortel om eit hardt og til dels farefullt gjenreisingsarbeid.

— Me kjøpte drivtømmer, og lap-  
pa saman sundskotne brubjelkar. Hovudsaka var å få opna vegane for russiske og norske troppar, og det gjekk på eit vis. Tyskarane hadde latt etter seg sprengladningar, mellom anna i maskinar som sto igjen. Det var fleire sprengingsulukker, men heldigvis var det ingen dødsfall mellom vegvesenet sine folk.

#### Vegsjef i Rogaland

Etter ei kort tid som vegsjef i Finnmark etter frigjeringa i 1945, tok Gimnes i september same året til i ny stilling. Nå ved Buskerud vegkontor som avdelingsingeniør i Numedalen og Lågendalen. Han blei verande her til 1956, då han overtok stillinga som vegsjef i Rogaland.

— Ved sida av arbeidet i Rogaland, hadde eg sett fram til å dyrka friluftslivet og oppleva naturen i fylket. Men her blei det ikkje som eg hadde ønska. Alt medan eg var i Buskerud hadde eg hatt ryggplager. Nå førte dette til at eg ikkje på same måte som tidlegare kunne farta rundt i fjellet.



Ved ruinane i Vadsø vinteren 1945, etter frigjeringa av Finnmark. Til høgre Trygve Gimnes, som då var vegdirektør i det frigjorde Norge.

#### Vegbyggjar og naturmenneske

— Har du følt nokon konflikt mellom å vera vegbyggjar i urørt natur og å vera fjellvandrar og natur elsker?

— Sant å seia ser eg ikkje betenkelege sider ved å byggja vegar inn i fjellområda. I ungdommen gjekk eg mykje i Jotunheimen og Lesjafjellet. Seinare gjekk eg i same områda etter at det var bygd vegar, utan at eg har funne det uroande og skjemmande. Og så må me ikkje gløyma at vegar inn i fjellheimen gjer det lettare for alle å koma ut i naturen. Fjellet blir ikkje berre for spesielt utvalde.

#### Mange oppgåver, små midlar

Då Trygve Gimnes tok til som vegsjef i Rogaland sto det ikkje så bra til med vegane i fylket. Oppgåvene var

mange og ynskjemåla ikkje mindre. Det var ikkje gjort i ei hand vending å få bort alle dei eldgamle grusvegane, som slett ikkje var bygde for moderne trafikk.

— Mellom alle oppgåvene måtte eg prioritera arbeidet med å få hovudsambanda ferdig bygde. Også her mangla det mykje. Eg kan berre nemna Ryfylkeveggen, den nye hovudvegen til Sørlandet og Austlandet (E 18) og vegen frå Hauge-sund og austover til Sauda. Løyvingane var små, iallfall statsløyvingane. Etter kvart fekk me ein del maskinar, men noko maskinell stor-drift blei det først etter at eg hadde slutta som vegsjef. Berre ei større bru blei bygt i mi vegsjeftid, nemleg Erfjordbrua.

— Kva var største endringa innan samferdsla i Rogaland i dei åra du var vegsjef?

— Lokalbåttrafikken blei etter kvart avløyst av bilferjer, og dette førte til auka bygging av ferjeleier. I mi tid blei ferjene over Høgsfjorden og Jøsenfjorden, mellom Stavanger og Tau og mellom Stavanger og Rennesøy sett i gang. Dessutan blei det gjort store utgreiingsarbeid om korleis ein best skulle samordna båt- og vegtrafikken i fylket.

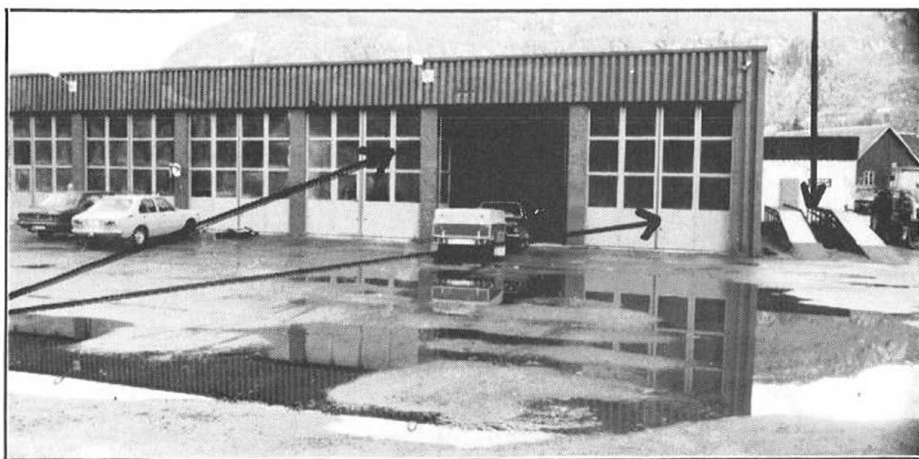
#### Romsdøling

Trygve Gimnes forlet heimfylket sitt i heller ung alder, men romsdøling er han like fullt. Tidlegare var han ein ivrig slektsgranskar.

— Kona mi seier for spøk at i mi slekt reknar ein sjumeningar for nære slektningar. Og eg har då hatt kontakt med både sju- og åttemeningar. Eg føler meg framleis sterkt knytta til Molde, og til nå har eg hatt ein tur dit kvart einaste år. Men me trivs så godt i Rogaland, at her blir me buande.



Fylkesvegneemnda på synfaring i 1960 ved Eikelistien på Sokndalsvegen. Frå. v.: Stokkenes, Dybing, Feyling (nåv. stortingsrepr.) Gimnes, Dyrstad, Svendsen og Sokn.



De tre portene som pilene markerer tilhører den garasjen som Biltilsynet disponerer. I inngangen til den åpne porten står Biltilsynets vekttilhenger. Pilen til høyre peker mot bilrampa som blir brukt ved kontroll av kjøretøy.

Foto: Thorleif Prestegård.

## Bilkontroll på Sand

# Sparer suldølene for tid og reiseutgifter

Av Thorleif Prestegård

Biltilsynet i Haugesund har en kontrolldag i måneden på Sand i Suldal kommune.

Det reiser da 2—3 mann til Sand, hvor kontrollplassen er. Kontrolldagen er første mandag i hver måned.

Suldal kommune har 4545 innbyggere.

I kommunen er det registrert ca. 1700 biler og ca. 3000 kjøretøy totalt (inkludert traktorer/motorredskaper, tilhengere og motorsykler).

Dessuten har Ull Førre anleggene 150 person/varebiler og ca. 50 lastebiler — med en lastekapasitet fra 10—85 tonn — i drift inne i Suldal.

Dette er for det meste kjøretøy som er registrert på NVE Statskraftverkene i Oslo, men som må kontrolleres av oss.

Ulla Førre anleggene har i tillegg hyret inn ca. 40 lastebiler utenfra, som også i mange tilfeller ønsker å få utført større tjenester hos Biltilsynet i Haugesund når vi er på Sand.

Når også en del av de midlertidig tilflyttede ber om kontroll på Sand, blir det en ganske stor kjøretøypark som det skal holdes kontroll med i dette distrikt, og storparten av disse ønsker kontrollen og annen service utført på Sand.

Av de tjenester biltilsynet kan foreta på Sand vil vi nevne kontroll av lette biler, traktorer, motorsykler, km tellere, etterkontroll m.m.

Bremsekontroll på tyngre kjøretøy må fortsatt foretas i Haugesund da vi ikke har utstyr til dette på Sand.

Det blir også avlagt en del traktorførarprøver på Sand, det har vært mest aktuelt i sommerhalvåret.

Når tiden og bemanningen tillater det, blir det også tatt en del utekontroll på disse kontrolldagene.

Jeg mener at det må være god nasjonaløkonomi å bruke noe av vårt beskjedne reise- og diettbudsjett på denne måten for å spare bileierne for betydelige reiseutgifter.

Folk i Suldal kommune kan få en

reisestrekning på fra 9 til 12—14 mil hver veg for å reise til Haugesund på kontroll. I tillegg får de også en ferjetur over til Ropeid.

Det vil koste en bileier fra kr 1500,— til kr 2000,— for å ta en stor lastebil ut av drift en dag for å kjøre den til Haugesund.

Lensmannen i Suldal ser meget positivt på at biltilsynet har kontordag i distriktet.

I et utkantdistrikt som Suldal kommune ville det medført en god del ekstraarbeid på lensmannsetaten om biltilsynet ikke hadde hatt kontordag på Sand.

Lensmann Alvseike uttalte seg også på bygdefolkets vegne som er svært tilfreds med at biltilsynet kan

komme inn og ta kontroll i distriktet. Dette sparer dem for lange reiser, og folkene der inne håper at de ikke mister denne servicen.

## Kontrollplassen

Biltilsynet får benytte en større garasje på Sand som kontrollhall. I tillegg har vi tilgang til en bilrampa utenfor garasjen.

Da vi begynte kontroll på Sand, april 1981, var arbeidsmiljøet mindre bra med hensyn til lys og varme. Dette var spesielt uheldig i vinterhalvåret.

Dette er imidlertid forhold som Vegkontoret i Rogaland har sagt seg villig til å rette på, og vi har tillit til at dette blir gjort snarest.

Vi er også helt avhengige av den bilrampen som er der inne for å kunne kontrollere bilene under, og for å kontrollere plomberinger av km-tellere for dieserbiler.

Denne «rampen» må imidlertid bli innebygget eller overbygget med et halvtak. Ellers snør og iser den ned i vinterhalvåret, og blir ubrukelig for oss.

Biltilsynet vil her benytte anledningen til å fremheve det gode samarbeidet vi har med Vegvesenets folk på vegstasjonen.

Vi har bare møtt velvilje og stor hjelpsomhet fra disse, og vi føler oss svært velkomne hver gang vi kommer til Sand.

## 53% av fylkesvegane har grusdekke

### Flest km i Lund

Statistikken pr. 1. januar i år viser at 462,5 km eller 22,4% av fylkesvegane i Rogaland har grusdekke. Vel halvparten, 1.086 km (52,7%), av fylkesvegane har oljegrusdekke. Vidare har 291 km (14,0%) asfaltdekke, 190 km (9,1%) kaldasfalt, 29 km (1,3%) Otta-dekke, 8,5 km (0,4%) steindekke og 2,7 km (0,1%) har betongdekke.

Lengst vegstrekning med grusvegar har Lund kommune med 62,9 km. Dette er 65% av fylkesvegane i kommunen. Deretter følger Hjelmeland med 47,1 km (39%), Finnøy med 42,4 km (44%), Vindafjord med 36,8 km (41%) og Bjerkreim med 36,4 km (36%).

Sju kommunar har fast dekke på alle fylkesvegane. Det er Stavanger, Randaberg, Forstand, Sauda, Kvitsøy, Karmøy og Utsira.



# Nytt lyssignal-system og bedre trafikkavvikling på Madlaveien

Av Eirik Wulvik

Madlaveien er en av hovedtrakkfikkårene til og fra sentrum og har i dag en årsdøgtrafikk på ca. 20.000 kjt. Det er stor grunn til å tro at trafikkmengdene i årene framover vil øke. Dette har sin årsak i at Stavanger kommune bygger sterkt ut områdene som sokner til Rv. 509. I tillegg vil planene som Sola kommune har i Tananger og Jåsund området forårsake ytterligere trafikkbelastninger på Rv. 509. Dette krever et godt utbygd system for trafikkavviklingen, som vil ivareta sikkerhet både for fotgjengere og bilister. Kryssene Rv. 509/Fv. 382 og Rv. 509/Tjensvollveien ble signalregulert henholdsvis i 1977 og 1979. I forbindelse med opparbeiding av kollektivfeltene på Madlavegen ble kryssene og styreapparatene ombygd.

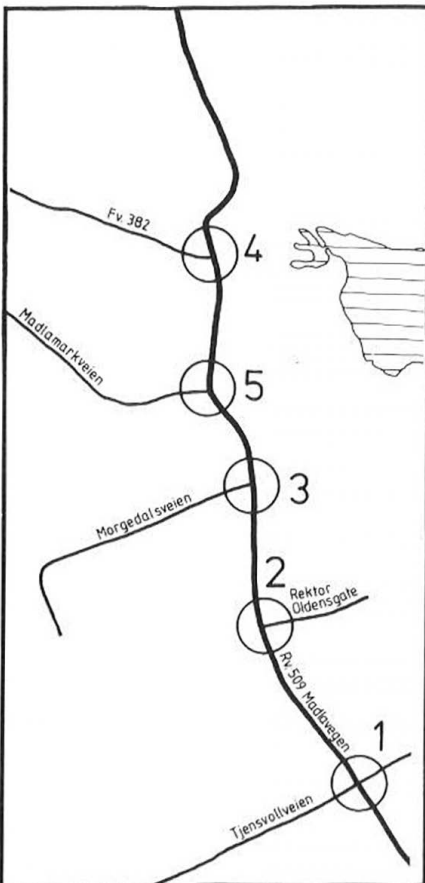
Senere ble Rv. 509/Rektor Oldensgate og Rv. 509/Morgedalsveien signalregulert i henholdsvis 1980 og 1982.

Utstyret som idag nyttes på Madlavegen er både gammelt og umoderne i forhold til dagens styreapparater. I tillegg har kryssene hatt forholdsvis mange feil i den senere tid, noe som har medført problemer både for vedlikeholdet og trafikantene. Problemet for trafikantene har resultert i rødtlyskjøring samt at trafikk har

funnet seg nye og utilsiktede vegtraséer, f.eks. gjennom boligområder.

For å bedre trafikkavviklingen på strekningen har vi valgt å skifte ut eksisterende gamle styreapparater til nye tidsmessige microprocessorstyrte styreapparater. Samtidig vil vi få en samordning mellom kryssene, henholdsvis inn mot byen om morgenen og ut av byen på ettermiddagen. Samordningen skal virke ved at styreapparatene koples til en type klokker (kalenderklokke). Systemet virker ved at det blir sendt nettsynkronimpulser ut til hvert styreapparat gjennom de ovenfornevnte kalenderklokke. Fordelen med denne type er at en slipper å ha kabel mellom styreapparatene, som igjen er en økonomisk besparelse. Senere vil det være ønskelig å få knytte kryssene sammen med kabel. Det er idag lagt kabel mellom Tjensvollkrysset og krysset Rv. 509/Rektor Oldensgate. For samordningen på strekningen er det laget tre program, morgen, -ettermiddag og dagsprogram. I tillegg er det to program når styreapparatene skal gå trafikkstyrt. Det betyr at hvert kryss vil være uavhengig av de andre i samordningen.

Når det gjelder framdriften i prosjektet, så ble planen senat ut på tilbud i begynnelsen av februar. Der som alt går etter planen, håper vi å få satt anleggene i drift til ferien.



Oversiktskart som viser plasseringen av de nye lyssignal-anleggene, nummerert etter rekkefølge de er planlagt monterte. Den samordningen en kan oppnå ved dette systemet, vil føre til en bedre trafikkavvikling på strekningen.

Sjølgjort er velgjort:

## Ny brennar på Bærheim

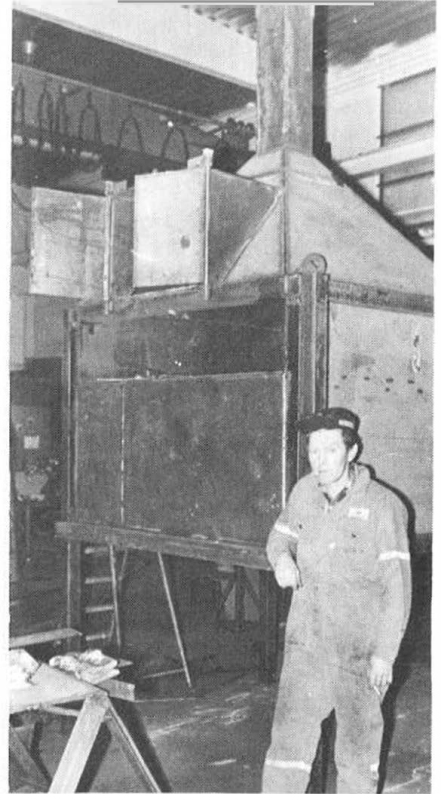


Foto: Harald Sel

Bærheim vegsentral har fått ny forbrenningsomn for boss, og emnen er «heimelaga» ved stasjonen. Det er Kjell Torgersen som har konstruert og bygt bossbrennaren.

Det blir sagt at sjølgjort er velgjort, og det må utvilsomt gjelda i dette tilfellet. Torgersen har nemleg brukt eit nytt prinsipp for brenninga, som viser seg å vera effektivt. Omlag midt i omnen er det plassert ei rist. Dette fører til ei meir fullstendig brenning. Under rista er oskekummen plassert, og denne ligg slik til at det er lett å koma til ved tømning.

På biletet ser me Kjell Torgersen attmed forbrenningsomnen, idet han er i ferd med å leggja siste hand på verket inne i verkstaden på Bærheim.

## Oppland vegkontor reagerer mot prislovbrudd fra lastebileiere

Ca. 20 lastebileiere i Oppland som har levert sine tilbud om massetransport til veisjefen i Oppland, har satt seg selv utenfor konkurransen om å få jobbene i innværende tilbudsperiode, fordi de har samarbeidet om et

felles pristilbud. Dette er et klart brudd på prisloven mener driftssjef Per Heim og det vil bli sett helt bort fra tilbudene. Ifølge Heim er det tre grupper lastebileiere som har samarbeidet om å tilby samme priser. Samtidig avviser man fra veikontoret påstanden fra lastebileierne om at Vegvesenets egne lastebiler er dyrere i drift enn private lastebiler.

«Hundreårsflaum» med millionskader

## Forsand, Strand og Hjelmeland hardest ramma

Av Harald Sel

Storflaumen i slutten av oktober i fjor førte til store skader på bruer og vegnett. Verst gjekk det utover kommunane Hjelmeland, Strand og Forsand, men også i Gjesdal og delar av Sandnes sette flaumen sine merke. For å få retta opp att dei mest prekære skadane på vegnettet i desse kommunane, vil det gå med over 2 millionar kroner.

I tillegg er det brukt store summar til ein del provisoriske løysingar. T. d. blei 2 bruer heilt undergravne, slik at dei rasa saman.

### Nytt elvefar og ny bru i Årdal

I Årdal tok flaumen knekken på Nes bru. I løpet av kort tid sette vegvesenet opp ei provisorisk bru til ca. 70.000 kr. Kostnadene med å få opp ny bru er kostnadsrekna til minst 400.000 kr.

I Årdal gjekk elles Viglesdalselva aldeles løpsk, og fann seg eit nytt leie. Det nye elvefaret blir truleg permanent. I så fall må det truleg bygast ei ny bru også her.

### Store skader i Forsand

Den andre brua som flaumen «reiste med» var Nedre Espedal bru i Forsand. På to dagar sette vegvesenet opp ein provisorisk overgang til ca. 60.000 kr. Ny bru vil kosta minst 300.000 kr.

I Forsand var det elles betydelege skader på Forsand bru, Kleppa bru 1,2 og 3, Rettedal bru 1 og 2 og Eiane bru 1 og 2.

I Hjelmeland gjekk det også hardt ut over brua til Vigedals. Reperasjonane på denne vil truleg kosta minst 150.000 kr.

Gjesdal kommune slapp etter måten rimeleg frå flaumen. Alle bruene heldt, men det blei gjort skader for bortimot 300.000 kr. på vegane.

Ei bru i Sandnes, Tveit bru mellom Sviland og Seldal, fekk også betydelege skader. 75.000 kr. er reparasjonskostnadane kalkulert til.

### Hundreårsflaumen

Kva er gale med vegane og brukonstruksjonane, når dei kan bli påført så store skader? Ein storflaum av og til må ein då rekna med. Til det er å seia at flaumen i oktober ikkje var nokon vanlig storflaum. Nedbørsdata me har fått for ein del av målestasjonane til Meteorologisk institutt, viser at nedbøren var heilt

ekstraordinær. I døgnet frå 25. okt. kl. 08 til 26. okt. kl. 08 blei det målt fylgjande nedbørmengder:

Ulladal-Fjellberg	163,8 mm
Oltedal	145,0 mm
Madland	126,6 mm
Bjørheim	123,2 mm
Lysebotn	122,0 mm
Fløyri	119,7 mm

Så lenge det har vore målingar ved desse stasjonane, har det berre i nokre ganske få tilfelle vore døgnnedbørmengder på over 100 mm. Tar me t.d. for oss stasjonen i Oltedal i perioden frå 1957 til okt. -83, har det ikkje vore målt høgare døgnnedbør enn 93,5 mm. Det var 10/12-1980.

### 1 meter nedbør i okt.

Elles var det ikkje berre dette eine døgnet i oktober at regnet hølja ned. Ulladal-Fjellberg ligg på toppen også når det gjeld samla nedbør for oktober med 1.011,2 mm. (altså over ein

meter). Det normale er 295 mm.

Den eldste av dei ovannemnde stasjonane er Madland, der målingane tok til i 1905. I oktober i fjor fallt det 557 mm. på Madland (normalt 236). Dette er den «våtaste» oktober månad som er registrert på dei 79 åra.

### Midlar til utbetring

Det er inga enkel sak for vegvesenet å skaffa dei midlane som skal til for å utbetra skadane etter storflaumen.

Vedlikehaldsjef Olav Øyvind Hamre opplyser at ein i 1983 klarte å spara inn 900.000 på vedlikehaldsbudsjettet.

Denne summen vil stort sett bli brukt til utbedringa i 1984. Dessutan oppretta fylket i 60-åra ei brufond, som mellom anna skal kunne nyttast til å utbetra flaumskader. Fondet er på 622.000 kroner, og nå vil desse pengane bli brukt.

Med ein sum på vel 1,5 mill. kan ein iallfall få reparert dei verste brukadane, seier Hamre.



Det regna ikkje berre ein dag i haust. Novemberdagen me var med vegvaktar Jakob Løland, vegmeister Kåre Høyland og oppsynsmannsass. Arne Dahle og såg på flaumskadane i Forsand, striregna det heile dagen. Veret var så mørkt, at forholdet mellom blendaropning og eksponeringstid, gjorde det vanskeleg å ta skarpe bilete.

Biletet her viser dei 3 ovannemnde ved «krateret» etter Nedre Espedal bru. Vatnet har vaska ut vegen og grave under brukara, så berre nokre jernbjelkar ligg att. Ovanfor, utanfor biletamma, er det bygt ei provisorisk bru til 60.000 kr. Ny bru vil kosta minst 300.000 kr.

## Aksjon Publikum

Vegdirektoratet har utarbeidd eit handlingsprogram for Aksjon Publikum i Statens vegvesen. Ei sentral side ved planen er at vegsjefane i alle fylka skal utarbeida egne handlingsplanar.

Ved Statens vegvesen i Rogaland er det sett ned fylgjande nemnd for aksjonen: Trond Tjelle (formann), Per Kydland, Anne Grete Liahaug, Tor-mod Nag, Karsten Rennæs og Harald Sel (sekretær). Nemnda har arbeidd ut ein arbeidsplan.

Me tar her med nokre av punkta frå denne:

### Mål

Målet med aksjon Publikum er å gjera all offentleg verksemd meir retta mot publikum sine rettar, ønsker og behov. Publikum bør vera tilfreds med den behandlinga dei får i offentlege organ.

I forslagt til revisjon av «Grunnlag og hovedmål for Statens Vegvesen» er det i sterkare grad enn tidlegare understreka at etaten legg vekt på god publikumsbehandling. For at dette hovudmålet skal få praktiske konsekvenser, må behovet og vilkåra for betre publikumsbehandling tas opp til drøfting på alle plan innan Statens vegvesen i Rogaland.

### Omfang og oppfølging

Handlingsplanen er ikkje meint å gå i detalj om målsettingar og tiltak. Ei vesentleg side ved aksjonen må vera oppfølginga gjennom planperioden (fram til 31/12-85). Denne oppfølginga må i hovudsak skje på grunnlag av signal og forslag som kjem fram ved drøftingar i avdelingane, seksjonane og i dei faglege organisasjonane.

### Tiltak i 1984

#### Brukarkonferanse

Konferansen er tenkt som ein «Vegvesenets informasjonsdag» der representantar for brukarorganisasjonane blir innbedne. Tid: April 1984.

#### Informasjonsstand på messer

Dette er eit tiltak som enkelte vegkontor har nytta seg av. Mellom anna deltok Nordland vegkontor i år på Sortlandsmessa og Saltenmessa.

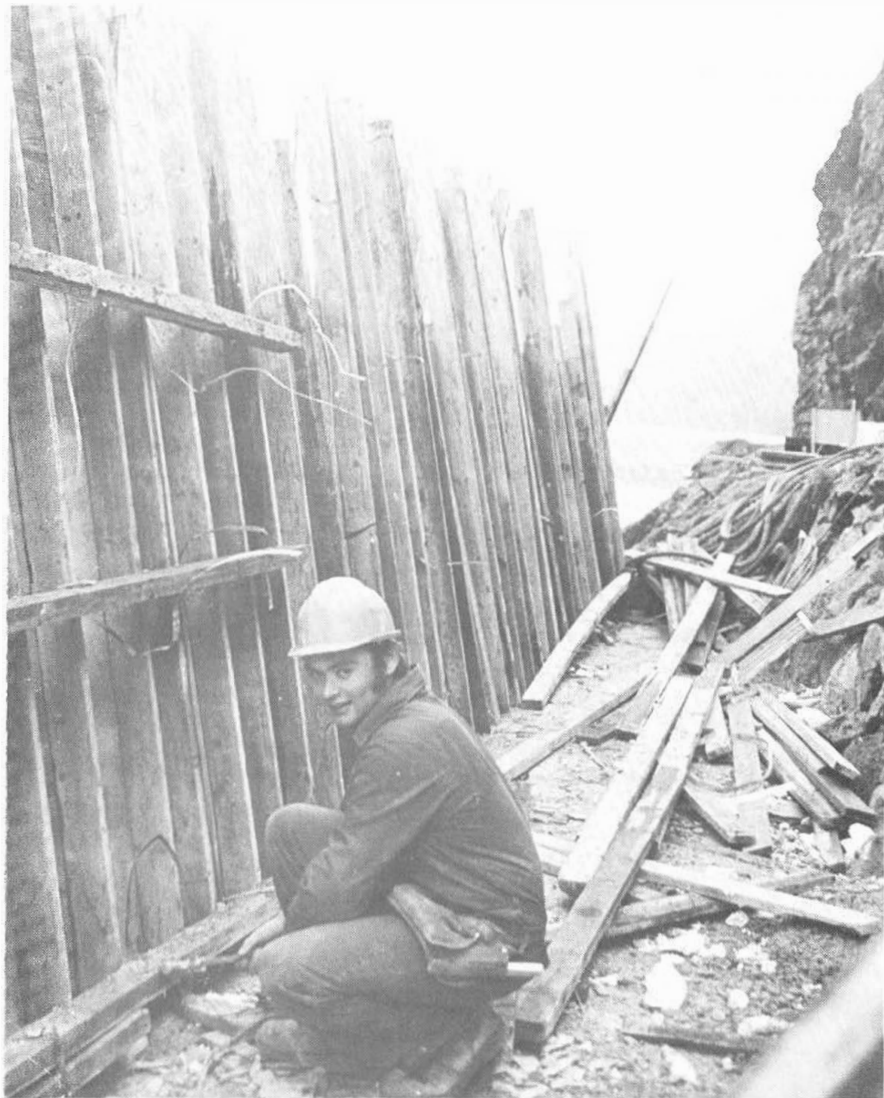
#### Trafikk- og vegdag på skular

Dette er eit tiltak som bør drøftast med Trygg Trafikk, med tanke på eit samarbeid.

Farvel til grusen på Rogalands-riksvegane:

## Fast dekke på breiare og sterkare Gloppedalsveg

Av Harald Sel



Her driv Arnulf Frajfjord med forskaling under arbeidet med Gloppedalsvegen. Langs dei smalaste strekningane langs Indre Vinjvatnet er det sett opp betongmurar.

Foto: Harald Sel.

Gloppedalsvegen mellom Byrkjedal og Veen er ikkje lenger ein kronglut skrangleveg. Heile strekinga er nå breiddeutvida til 4 meter. Samtidig er det utført eit omfattande forsterkningsarbeid, og vegen har fått fast dekke.

Tidlegare var vegen 2,5 meter på det smalaste, største tillatte breidde for kjøretøy var 2,3 meter og største tillatte akseltrykk var 5 tonn.

Vegen er nå oppskrive til 8 tonns akseltrykk og han er tillatt for kjøretøy med breidde inntil 2,5 meter.

Då vegen frå Veen til Byrkjedal (ca. 7 km) fekk fast dekke i fjor som-

mar, var dette også ein milepel i historia til vegvesenet i Rogaland. Dette var nemleg den siste riksvegstrekinga i fylket med grusdekke.

Etter at Gloppedalsvegen blei stengt ved raset i 1982, er det utført arbeid her for nesten 7,7 millionar kroner. Tunnelen på ca. 230 meter forbi den mest rasfarlege strekinga, kosta 3.850.000 kroner. Arbeidet med breidde-utviding og forsterking har til nå kosta omlag 3 mill. kroner. Her står enno ein del småarbeid att. I tillegg kosta det vel 800.000 kroner å leggja fast dekke frå Veen til Byrkjedal.

Alle vegkontorets avdelinger under ett tak:

## Samling i Lagårdsvn. 80 fra 86

Av B. Øye Larssen

Etter at det en tid har vært meget usikkert med hensyn til kontorlokaler for etaten, er det nå klart at vi fra 1. febr. 1986 får en samling av alle vegkontorets avdelinger i Lagårdsvegen 80. Dette bygget blir da ledig, etter at Oljedirektoratet flytter. Fram til febr. 1986 blir kontorsituasjonen som i dag.

Opprinnelig skulle vår kontrakt med Atlantic gå ut juli 1985. Vi fikk tilbud om forlengelse av kontrakten med hotellet men til vesentlig høyere leie. Dette ville ikke sentrale myndigheter godta.

Eiendomsdirektoratet foreslo da at en del av personalet i Atlantic skulle plasseres midlertidig i lokaler som blir ledig etter fylkesrådmannen i Hospitalgaten i Stavanger. Dette ville etter direktoratets mening totalt sett bli en betydelig billigere løsning.

Vi var meget uenig i dette syn og engasjerte oss så sterkt at Eiendomsdirektoratet gikk med på forlengelse i Atlantic, og da basert på en gunstigere leieavtale, som Vegsjefen hadde forhandlet seg frem til.

Vi har nå fått den nødvendige avklaring i spørsmålet om lokaler både på kort og lang sikt. Nå kan vi i ro arbeide videre med en plan for god utnyttelse av fremtidige lokaler i Lagårdsveien 80.

Til bruk for vårt arealkrav laget IKO — Industrikonsulent et grovt forslag til lay-out for lokalene.

Planen ble sendt til Vegdirektoratet og Eiendomsdirektoratet til godkjenning. Eiendomsdirektoratet har sendt planen til distriktskontoret i

Bergen til vurdering og utarbeidelse av kostnadsoverslag for endringsarbeider.

Planen har vært drøftet med organisasjonenenes representanter.

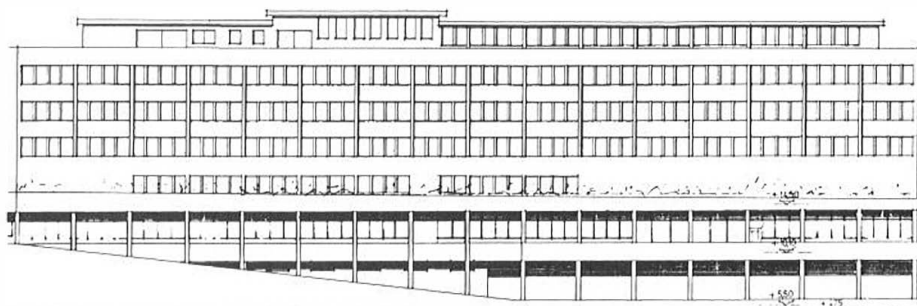
Planen forutsetter altså samling av alle vegkontorets avdelinger og seksjoner.

Laboratoriet er tenkt plassert i underetasjen hvor Oljedirektoratet nå har laboratorium.

Vi har i den anledning hatt befarings med Arbeidstilsynet for å se på om lokalene miljømessig er tjenlige for Laboratoriet. Saken er tatt opp med Arbeidsmiljøutvalget som skal behandle den slik arbeidsmiljøloven krever.

Den lay-out som nå foreligger bygger på tradisjonell linjeplassering av personalet. Vi skal også se på muligheten for å plassere personalet på tvers av linjesystemet, nemlig gruppert etter arbeidsoppgaver som krever distriktsvis samarbeid mellom ulike avdelinger og seksjoner.

Når planleggingsarbeidet er ferdig skal vi et halvt år før innflytting legge frem detaljerte arbeidstegninger med forslag til plassering av avdelingene for Arbeidsmiljøutvalget og organisasjonene.



Fasadeskisse sett fra øst av Lagårdsvegen 80, der Oljedirektoratet nå holder til og som fra 1986 vil bli tilholds plass for alle vegkontorets avdelinger og seksjoner. Etter planen skal laboratoriet plasseres i underetasjen. I første etasje vil det bli resepsjon, post, repro og helsetjeneste. Andre etasje vil bli disponert av Televerket. Vegkontorets planavd. er tenkt plassert i tredje etasje, og i fjerde etasje vil driftsavd., allmennavd., regnskap og EDB maskin få sine lokaler.

Etter planen skal toppetasjen disponeres av vegsjef, driftssjef, informasjon, administrasjon og biltilsyn.

## Nye håndbøker 3. og 4. kvartal 1983

Av Marit Garborg

I 3. og 4. kvartal har det kommet inn tilsammen 14 håndbøker. De omfatter emner som:

Veg- og kjøretøystatistikk  
Vegtrafikkteiling  
Personalstatistikk  
Platebruer  
Slakkarmert bjelkebruer  
Knuseverkststyr  
Brukerbeskrivelse for EDB-program PLABE  
Kommunal oppmåling

### HÅNDBOK — 008

#### «Økonomiinstrukser»

Håndboken er bygget opp omkring Instruks for økonomiforvaltningen innen Statens vegvesen.

### HÅNDBOK -061 VEG- OG KJØRETØYSTATISTIKK 1982

Publikasjonen inneholder hovedtall om vegnett, vegtrafikk, og kjøretøy-er m.m.

De fleste av tabellene er spesifisert på fylkesnivå.

### HÅNDBOK 063 —

#### Vegtrafikkteiling 1982

Publikasjonen omfatter resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikkteilinger i 1982.

Trafikk tall fra bompengerbruer/-veger er også tatt med i denne publikasjonen.

### HÅNDBOK — 083 PERSONALSTATISTIKK 1982

1982-utgaven av håndboken har det samme hovedinnhold som fjorårets utgave. Det er imidlertid foretatt enkelte statistiske og redigeringsmessige endringer. Disse er det gjort rede for i forordet til håndboken.

### HÅNDBOK — 100 BRUPROSJEKTERING

Bruhåndboka har til nå vært utgitt i et ringpermsystem — bestående av tre deler (Håndbok -001).

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

De nye kapitlene vil bli utgitt enkeltvis som hefter etterhvert som de blir ferdige, ialt 16 hefter.

Alle heftene hører med til det nye håndboksettet, og får nytt håndboknummer 100.

Framhald neste side

## Vedlikeholdstandard

# Så godt og samfunnstjenlig vegnett som mulig innen gitte økonomiske rammer

Av Olav Øyvind Hamre

Jeg har i de siste årene på kontaktmøter med oppsynstjenesten og våre vedlikeholdsarbeidere benyttet anledningen til å snakke om vedlikeholdsstandarden. For de ansatte i vedlikeholdet vil derfor dette begrep og dets innhold forhåpentlig være kjent, mens det for andre kan være noe ullent eller ukjent. Redaktøren har derfor oppfordret meg til å skrive om emnet i Rygjavegen. Den anledning vil jeg ikke la gå fra meg, fordi jeg mener emnet er så vesentlig og jeg tror at en påminnelse også kan være nyttig for oss i vedlikeholdsdriften.

Vi er jo alle kjent med begrepet vegnormalstandard.

Den forteller oss hvordan de enkelte elementer i en veg som overbygning, drenering, vegdekker osv. skal bygges opp. Det vedlikeholdsstandarden gir uttrykk for er **den tilstand som krever velikeholdsinnsats**. Vi må altså ikke forveksle vedlikeholdsstandard med den standard vegen har etter at vedlikeholdet er utført eller med vegnormalstandard.

### Dekkevedlikehold

Tar vi for oss de enkelte arbeidsprosesser vil det bygningsmessige vedlikeholdet oftest være definert slik at når slitasjen har nådd et bestemt nivå, skal det utløse vedlikeholdstiltak. Som eksempel på det kan nevnes dekkevedlikeholdet. Her er standard for hjulspordybden utenfor tettbygd strøk satt til 25 mm, mens den innenfor tettbebyggelse er satt til 35 mm. Det betyr at når hjulspordybden kommer til dette nivå så skal dekket utbedres ved reasfaltering eller freising. Det er også andre krav som kan utløse dekkevedlikehold som f.eks. ujevnheter eller at en viss prosent av dekket er krakelert eller skadet på annen måte.

### KAPITTEL 05 — PLATEBRUER

Disse normalene gjelder fritt opplagte platebruer med to kjørefelt og

### KAPITTEL 06 —

#### KONT. PLATEBRUER

Dette kapitlet omfatter plasstøpte, slakkarmerte kontinuerlige platebruer med 2 og 3 spenn.

### KAPITTEL 07 —

#### SLAKKARM. BJELKEBRUER

Dette kapittel omfatter beregningsgrunnlag, utforming, armering og betong-utførelse. Boken er en utvidet utgave av ovennevnte kapittel.

Framhald side 27

### Oppmerking, kratt, ugress

Ser vi på det ikke bygningsmessige vedlikehold som f.eks. oppmerking, skilting, kratt- og ugressbekjempelse, vintervedlikehold, rasteplasser osv., vil kravene her i hovedsak være knyttet til fremkommelighet, trafikksikkerhet, service- og miljøtiltak. Vi vet alle at snø og is på vegbanen reduserer fremkommeligheten og at skitne skilt reduserer lesbarheten. Standarden sier derfor at når snødybden har nådd et visst antall cm skal brøyting igangsettes. Når skilt ikke kan leses på en bestemt avstand skal de vaskes, og når gresset i rabattene har nådd en viss høyde skal det slås.

Kriterien i standarden vil her ofte variere med trafikkbelastningen fordi det samfunnsøkonomisk er riktig å prioritere fremkommelighet høyere på vegger med stor trafikk.

Endelig kan nevnes at enkelte prosesser forutsettes periodisk gjentakelse. Det gjelder f.eks. vegoppmerkingen og div. vedlikeholdstiltak på lys-signalanlegg.

Slik kan vi ta for oss prosess etter prosess og få greie på når en skal sette inn vedlikeholdstiltak for å nå våre hovedmål om å ivareta den kapital som er nedlagt i vegnettet, fremkommelighet, sikkerhet, miljø- og service.

### Ulike standardkrav

De standardkrav vi skal tilstrebe å oppnå på hele vårt riksvegnett er den såkalte So-standard. De kriterier til dekkevedlikehold som nevnt overfor knytter seg til denne. For hver prosess er det imidlertid spesifisert både en høyere standard kalt +S1 og en lavere standard -S1.

På vårt fylkesvegnett vil vi ikke ha tilstrekkelig med midler til å oppnå So-standard. Det betyr, for å holde oss til dekkevedlikeholdet, at vi må akseptere større sporslitasje, ujevnheter og krakeleringer før vi kan legge nye slidedekker. Knappe budsjetter vil imidlertid i første rekke



Dette skiltet holder ikke krava til vedlikeholdstandard. Det trenger vask.

Foto: Joh. Vetrhus Espevold.

måtte resultere i lavere standard på sevice- og miljøtiltak.

Det som særpreger denne standard er at den har som grunnlag en omfattende oppfølging av en rekke riksvegstreknings. Den er justert flere ganger nettopp for å få et nivå som er praktisk mulig og samfunnstjenlig innen for de økonomiske rammer vi har til disposisjon på riksvegene.

Vegdirektoratet har utarbeidet såkalte modeller for hva det vil koste å vedlikeholde til So-standard, og for-deler penger til de enkelte fylker etter det. Det sammen gjør vi når vi for-deler midler til de enkelte områder og spesialfunksjoner. Til gjengjeld vil de bevilgende myndigheter ha rett til å forvente en velikeholdsstandard på riksvegene på So-standard.

### Ensartet vedlikehold

Hva vil vi så forvente å oppnå med en vedlikeholdsstandard. Slik jeg ser det har det mange fordeler. Vi bør oppnå et langt mere ensartet vedlikehold på vegger med samme trafikkbelastning. Vi ivaretar bedre at alle elementer i vegen, vegutstyr og det øvrige veg-område får et forsvarlig vedlikehold. Vi får et bedre grunnlag for driftspanlegging og muligheter til å måle vår produktivitet, og vi får et mye bedre grunnlag for å prioritere mellom våre hovedmål.

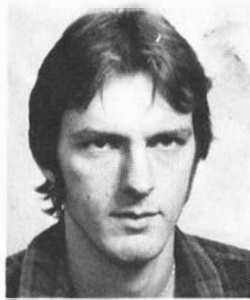
Jeg vil derfor til slutt uttrykke håp og tiltro til at alle ansatte i vedlikeholdet gjør seg grundig kjent med standarden og jobber med å planlegge, utføre og følge opp de forskjellige aktiviteten slik at vi oppnår de standard som forutsatt for vårt vedlikehold av vegnettet.

# Personalia

## Nye medarbeidarar



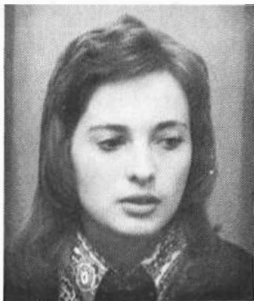
*John Seljevd*  
Oppsynsmannsassistent,  
Tau vegstasjon.



*Reidar Løvhaugen*  
Oppsynsmann (1 års vikariat),  
Haugesund vegstasjon.



*Tor Kåre Austerheim*  
Oppsynsmann, Haugesund vegstasjon.



*Randi Knudsen*  
Kontorassistent (vikar),  
Haugesund vegstasjon.

## Runde tall

### 50 år

10. mars *Helge Espeland*, VV 2.  
28. mars *Kjell Helgeland*, A. Sand  
30. april. *Ingrid Rs. Bjustveit*,  
A. Sand.  
4. mai *Helge Valskår*, VV 2.  
9. mai *Torbjørn Hogstad*, VV 4.

### 60 år

6. april *Ommund Løft*, VV 1.  
8. mai *Oddmund Nærland*, Lab.

## Familienytt

*Vi har fått  
en liten gutt  
14. januar 1984.  
Kirsten og Leif Erik Haugen.*

## Fritidslaget søker hytte

Fritidslaget er på jakt etter å leie hytte i fjellet.

Dette har til dags dato vært en mangel ved fritidstilbudet til medlemmene.

Vi ber derfor samtlige medlemmer om å ha et våkent øye når de ferdes i fjellet, og meddele fritidslaget om potensielle leiemuligheter som åpenbarer seg.

Langsiktige leieforhold er primært av interesse.

Torbjørn Nævdal  
formann

## Utkast til nye trafikkregler:

# Færre paragrafer og halvering av ordbruken

Av *Ola Undheim*

Som et ledd i arbeidet med forenkling av hele vegtrafikklovgivningen, har Vegdirektoratet lagt frem et utkast til nye trafikkregler.

De nåværende trafikkreglene skriver seg stort sett fra 1957 med de trafikkforhold som rådet på den tiden. Og dette er en av årsakene til at man har valgt å starte denne forenklingen av lovverket nettopp med trafikkreglene.

Kontorsjef Johan Mellby som har stått for dette omfattende arbeidet, opplyser videre i kommentar til regelutkastet at hensikten har vært å gjøre regelteksten vesentlig kortere enn nå, samt utelate en rekke bestemmelser. En del av bestemmelsene foreslås overført til andre forskriftsverk hvor de naturlig hører hjemme. Antall paragrafer er redusert fra 35 til 23 og antall ord er omtrent halvert, fra over 6000 til omtrent 3000.

Utkastet til nye trafikkregler er nå ute til høring hos de berørte organisasjonene og vegkontoret/biltilsynet, slik at det vil ta enda litt tid før de vil bli vedtatt med eventuelle forandringer.

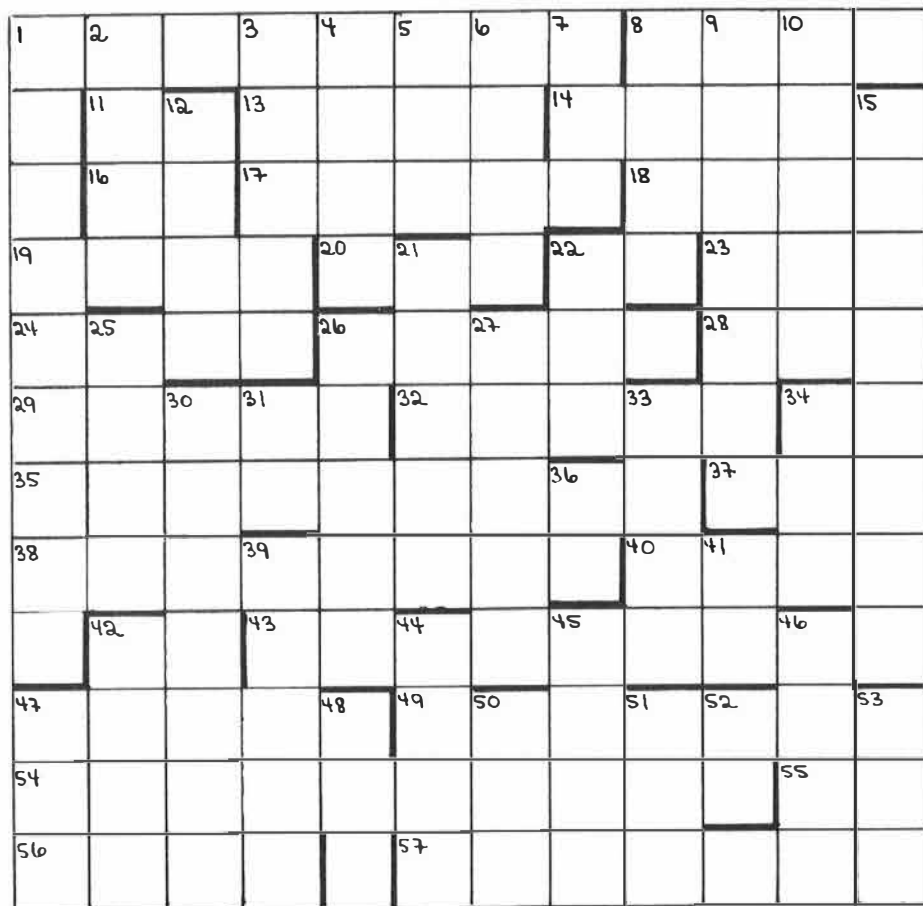
Her følger noen av de største forandringene fra någjeldende regler:

- a) Når antallet kjørefelt i samme retning reduseres, vil ikke kjørende i noen av feltene lenger ha prioritet, hvis ikke det er særskilt skiltet. Meningen er at de kjørende skal komme inn i det nye felles kjørefelt annen hver gang.  
b) Så vel utenfor som i tettbygd strøk blir regelen at stans eller parkering

ikke tillates nærmere enn 5 meter foran gangfelt eller fra vegkryss.

- c) Parkeringsforbudet på forkjørsvegs kjørebane endres fra å gjelde «utenfor tettbygd strøk» til der fartsgrensen er høyere enn 60 km/t.  
d) Stor venstre-sving for syklende blir ikke lenger obligatorisk. Det kan velges mellom stor og vanlig venstre-sving. Ved sving får syklende samme vikeplikt som enhver annen kjørende.  
e) Den absolutte vikeplikt som syklende har for andre trafikanter på kryssende vegs kjørebane når han kommer fra sykkelveg eller gang- og sykkelveg, utvides til å gjelde overfor enhver trafikant på hele den kryssende veg.  
f) Syklende kan velge mellom å bruke sykkelveg o.l., sykkelbane, vegens skulder eller kjørebane.  
g) Påbudene om hvilken side av kjørebane gående skal benytte, utgår.  
h) Påbudet om at gående om nødvendig skal bruke armen for å vise at han vil gå ut i gangfelt, utgår.

# Kryssord 1/84



Løysinga skal sendast Rygjavegen  
Postboks 197, 4001 Stavanger  
innan 5. april 1984

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## Vassrett

1. Samferdselsåre
8. Framkomstmiddel
11. Elv i Italia
13. Nasjon
14. Til transport
16. Type grammofonplate
17. Moro
18. Tettstad på Jæren
19. Fornamn, litterær person
20. Sosialistisk sovjetrepublikk
22. Verdsmeisterskap
23. Flue
24. Gjenlyd
26. Stad i Sunnhordland
28. Over elva
29. Ustabil
32. Elv i Frankrike
34. Schutz Staffel
35. Veg for alle
37. Det som skal til
38. Nøye
40. Framleis
42. Plagg (forkorting)

## Løysing

43. Mineral
47. Falma
49. Stad på Sunnmøre
54. Blad
56. Fugl
57. By i Eritrea

## Loddrett

1. Industristad i Rogaland
2. Frukt
3. Neger
4. Mannsnamn
5. Fattig
6. Nær
7. Artikkel
8. På planter
9. Versjonen
10. Elv i Telemark
12. Internasjonal organisasjon (forkorting)
15. Påheksa sjukdom
21. Farge

## Løysing på kryssord nr 4/83



34 løysingar kom inn til kryssord nr. 4/83. Lite kanskje, med tanke på at ei heil side av Rygjavegen sin spalteplass blir nytta til formålet? Me får tru at mange fleire puslar litt med seg sjøl, utan å senda inn løysinga. Somme får kanskje heller ikkje «kabal» til å gå opp.

Mellom dei 34 har me trekt ut fylgjande vinnarar av Pengelotterilodd:

1. premie  
*Borghild Nødland*  
4335 Dirdal

2. premie  
*Anna Klungtveit*  
4208 Saudasjøen

## Løysing

22. Klok
25. Øy i Danmark
26. Blir mange husdyr
27. Mannsnamn
30. Til jakt
31. Dersom
33. Norges Gemmologiske Selskap
34. Stad i Østfold
36. Personleg pronomen
39. Verdipapir
41. Tallord
42. Tilbakehalden
44. Åa
45. Stjernebilete
46. Emne
47. Over fjord og elv
48. Dyr
50. Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft
51. Betrakter
52. Nomen nescio
53. Sitta i fortid
55. Motorførarorganisasjon

Ole Tamburstuen, ny NAF-hovedtillitsmann:

## — Samarbeidsline framfor konfliktline

Tenestemann-statusen viktigste reformen  
i mi hovedtillitsmannstid sier Markus Wiik

Av Harald Sel

I ti år har Markus Wiik vore NAF sin hovedtillitsmann ved Statens vegvesen i Rogaland. Ved årsskiftet takka han av og overlet plassen til Ole Tamburstuen.

Ein hovedtillitsmann blir involvert i svært mange sider av den omfattende verksemda vegvesenet driv. Få personer kjenner etaten betre enn Markus Wiik, noko som også etterfylgjaren hans er fullt klar over.

— Så snart eg har fått kontoret i orden, skal eg ein tur til nord-fylket, saman med Markus. Det er denne delen av fylket eg kjenner minst, seier Ole Tamburstuen, som sjølv bur på Helleland.

Dette, at Tamburstuen bur i sør-fylket, førte til at han ikkje overtok kontorbrakka på Bærheim, då Markus Wiik flytta ut. Den nye hovedtillitsmannen har i staden fått seg ei kontorbrakke ved vegstasjonen i Egersund. Men kvar måndag tek han turen til Stavanger, og har kontordag ved vegkontoret. Det var her me møtte dei begge to, ein dag tidleg i januar.

### Tenestemann-statusen

Me spør Markus Wiik om kva han ser på som den viktigaste forbetringa vegarbeidarane har oppnådd i dei 10 åra han har vore øvste tillitsmann.

— Tenestemann-statusen, det vil seia overgangen frå timelønn til fast lønn, som me oppnådde i 1976, var den store revolusjonen. Eg merka at det blei betydeleg færre saker å ta seg av etter den reformen, og det blei så og seia slutt med tariffvistar. Men elles har det skjedd mange store forbetringar, f.eks. når det gjeld opphaldsgodtgjersle og gratis heimreiser for dei som bur i brakkeleir. Arbeidsmiljølova førte også til mange forbetringar.

### Godt samarbeid

Markus Wiik understreker at samarbeidet med leiinga i vegkontoret har vore godt, at han alltid har fått arbeida fritt og blitt godt mottatt. Men sjølv sagt har det også vore konflikhtar.

— Det har vore på hekta at det



Avtroppande hovedtillitsmann Markus Wiik (t.v.) og etterfylgjaren hans Ole Tamburstuen.  
Foto: Harald Sel.

skulle bli streik eit par gonger. Den eine gongen var me i ferd med å kjøyra inn maskinane, då meldinga kom i radioen om at streiken var avblåst. Elles har kravet om lik arbeidstid heile året vore ein gjengangar — det vil seia arbeidstid frå 07.00 til 15.30.

### «Sjalesørgjar»

— Ein hovedtillitsmann kan vel også av og til måtte vera som ein slags sjalesørgjar?

— Det har vore ein del av det og, spesielt når det gjeld helseproblem. Eg har vore med i omplasseringsutvalet. Det kan vera vanskeleg å finna arbeidsplassar for somme av dei som har fått helse øydelagt. For dei som har arbeid i etaten nokre år kan helseproblema først tilbake til dårleg arbeidsmiljø, matpause i kulde, regn og blest bak ein steingard og andre ting som er heilt utenkelege i dag. Fyrst i 70-åra kom dei tette gode kvilebrakkene.

### Trygge arbeidsplassar

— Om du skal seia nokre velvalde

ord til etterfylgjaren din, kva seier du då?

Markus Wiik tenkjer seg ikkje så lenge om før han svarar.

— Arbeid vidare med det som er oppnådd og arbeid for å få trygge og gode arbeidsplassar. Me må vera glade så lenge leiinga har vilje til å ta vare på arbeidsplassane slik at ingen blir oppsagde.

### Inntaksstoppen

Når det gjeld viktige saker nett nå, er både den gamle og den nye hovedtillitsmannen sterkt opptatt av at inntaksstoppen snart må ta ein ende. Ole Tamburstuen seier det slik.

— Det er ei farleg utvikling me er inne i når den faglege kompetansen forsvinn, utan at det først kjem nye folk utanfrå som kan få dra nytte av all den fagkunnskapen som dei eldre vegarbeidarane har.

For tida er NAF også opptatt av at ein skal unngå pendling innan vegvesenet. Wiik seier at han her har vore kritisk til leiinga, avdi det ikkje



Ny borevogn i drift på E-76

## Større kapasitet og bedre arbeidsmiljø

Av Torleiv Tveit

Midtsommars 1983 kom det ei borevogn av typen Atlas 712 HC til Haugesundsområdet. Avtalen med Atlas var at den skulle kjørast på prøve i tre månader før eventuelt kjøp. Prøvetida vart stort sett vellykka, og vogna er nå kjøpt og er for tida i drift ved E-76 anlegget i Haugesund.

Atlas 712 HC er beltegåande og fullhydraulisk, med ein mindre kompressor «om bord» for levering av spyleluft. Dette tyder at vogna er «sjølvforsynt» og kan difor kjørast direkte i boring utan kostbar og tidkrevande tilrigging.

Dessuten er virkningsgraden så god på ein hydraulisk rigg, at ein kan rekna med å spare minst 50% diesel pr. bormeter, samanlikna med ein luftrigg med same kapasitet.

Vekta på vogna er opp mot 10 tonn, men det ser likevel ut for at den tek seg svært godt fram i terrenget. Det er sjølvstøtt og også montert hydraulisk vinsj på vogna.

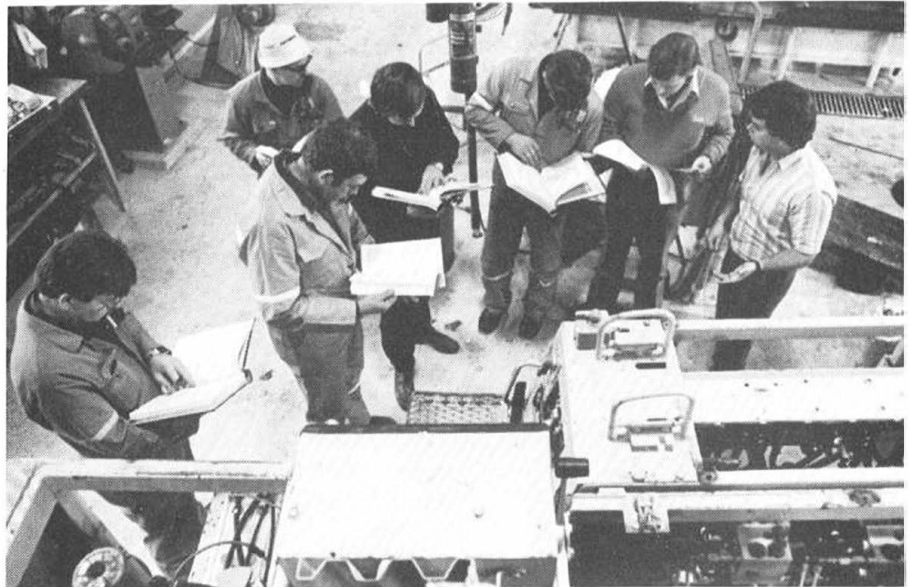
Rett etter nyttår 1984 vart det halde kurs på denne riggen for operatørar og mekanikarar. Representantar frå Atlas i Sverige og Oslo var instruktørar på kurset som varde i tre dagar.

Hydraulikk-, luft- og elektrisk system vart gjennomgått for mekanikarane. Me må berre konstatere at tida vart i knappaste laget med så stor informasjonsmengde.

Nils Krokedal kjører borvogna på E-76 anlegget, og me prata med han ein dag i januar.

— Er det stor skilnad å køyra denne borvogna samanlikna med Roc 701 som du køyrde før?

— Ja, vekta er større, men den tar seg likevel godt fram i terrenget. Dessuten er det meir å passa på, med



Frå kurset på Atlas 712 HC ved Haugesund vegstasjon. Foto: Torleiv Tveit.

fleire hendlar og fleire sylindrar som skal styrast. Eg trur eg skal koma like godt fram i ulendt terreng med denne vogna som med Roc 701.

— Kva har du å seia om borekapasiteten?

— Den er god. Samanlikna med Roc 701 har 712 HC langt større kapasitet.

— Kva med drivstofforbruket?

— Det ser ut for at 712 HC brukar ca. 100—120 l/skift. Til kompressoren til Roc 701 rann det gjennom ca. 200 l på same tida.

— Merkar du skilnad i arbeidsmiljøet?

— Ja! Støynivået er lågare, den er reinslegare å arbeide med og betjeningskomforten er betre. 712 HC har m.a. stangmagasin og fastboringsautomatikk. Dybdemålaren er også ei god hjelp. Dessutan må eg jo poengtere at me slepp tida og slitet med tilrigging.

— Er dette framtida?

— Ja, utan tvil! Skal vi vera konkurransedyktige er dette ein av vegane å gå, seier Nils Krokedal.

## 1900-vegen og Fosse bru

Kommentar til omtale og foto i Rygjavegen nr. 4/83

Av Johan Lund

1900-vegen ble bygd som hovedveg. Vegen ble avlevert i 1900. Oppsynsmann for anlegget var Otto Olsen, som forøvrig fratradte tjenesten i 1923. Han fikk ved fratredenen Kongens fortjenestmedalje. På bildet av Fosse bru under muring på siste omslagsside av Rygjavegen nr. 4/83 står han som nr. 2 fra venstre.

Olsen kom fra Solør. Hans vel 90 år gamle datter Brita Lund forteller at det fulgte mye flytting med oppsynsmannsjobben i gamle dager. Og familien flyttet med, inntil barna var så store at de gikk ut i arbeid. Under 1900-anlegget bodde Olsen først på Bryne, senere på Tunheim. Det forrige anlegg var hovedveganlegget

Hannasdalsgate i Stavanger — Håland Meieri i Sola. I den tid bodde han først på Grannes, senere på Sola. Etter 1900-anlegget ble det flytting til Dirdal og senere Oltesvik på anlegget Dirdal—Rake bru. Ialt bodde Olsen på ca. 35 steder i fylket i sin tjenestetid fra ca. 1882 til 1923. Datteren forteller at hun på folkeskolen hadde ialt 11 ulike lærere, mot normalt 1—2 den gang på landet.

Fotoet av Fosse bru under anlegg (i privat eie) samt diplom for fortjenestmedaljen henger ellers på rom nr. 613 på vegkontoret, Atlantic.

### Flest km riksveg i Suldal kommune

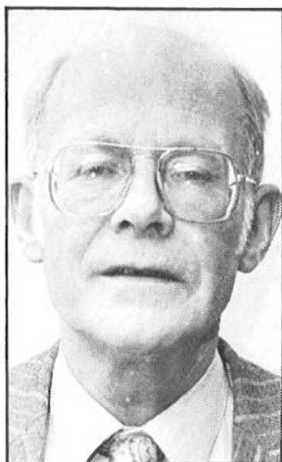
Pr. 1. januar er det 1.076 km med riksvegar i Rogaland. Ingen riksvegstreking i fylket har grusdekke.

483,7 km (44,9%) av riksvegane har asfalt-dekke, 353,7 km (32,7%) har kaldasfalt, 237,9 km (22,0%) oljegrus og 655 meter har betong-dekke.

Flest km riksveg har Suldal, 115,5 km. Deretter følgjer Eigersund med 88 km og Vindafjord med 82,6 km. Kommunane Finnøy, Rennesøy, Kvitsøy, Bokn og Utsira har ikkje riksvegar.

# GJESTEKOMMENTAREN

**Arne Sandnes**  
formann i  
fylkessamferdselsstyret



Den 1. november 1983 hadde det nylvalgte fylkesting sitt konstituerende møte og valgte bl.a. fagstyrer. Av det nylvalgte samferdselsstyret er det

bare fem medlemmer som også var medlemmer av samferdselsstyret i forrige periode. Vårt først møte ble lagt opp som et orienterings-/informasjonsmøte uten ordinær sakliste. Foruten orientering om styrets oppgaver og arbeidsmåte m.v., orienterte Samferdselsjef og Vegsjef om sine respektive etater og presenterte en del av de medarbeidere som samferdselsstyret ville få mest å gjøre med.

Vårt første ordinære møte ble avholdt fredag den 27. januar. 28 saker stod på saklisten. Ikke alle sakene var like «tunge». Men «vegsjefens foreløpige forelegg til statsvegbudsjett 1985», fant en i samråd med vegsjefen å måtte utsette til neste møte. I saken om distriktsutbyggingsmidler foreslår samferdselsstyret at det i budsjett-terminen 1984 bevilges 4,0 mill. kr av statlige distriktsutbyggingsmidler til Rv. 13 Ropeid—Saudasjøen, samt til Rv. 45 Hunnedalsvegen, men med prioritet på Rv.

13 i denne omgang.

Av de nevnte 28 saker var hele 9 såkalte ankesaker. Disse sakene kan ofte volde mye besvær. Når vegsjefen av trafikkikkerhetsmessige årsaker har funnet å måtte avslå en søknad om avkjørsel, kan det være meget problematisk for samferdselsstyret som ankeinstans, å tillate «slingringsmonn».

For øvrig står vi overfor både store og interessante oppgaver, såvel i vegsektoren som i samferdselssektoren.

Til de helt store prosjekter i vegsektoren hører hovedvegnettet i Sandnes og ny innfartsveg til Haugesund. Disse var begge gitt bred omtale i nr. 4-83 av Rygjavegen.

Til slutt vil jeg takke «Rygjavegen» for god og saklig informasjon. Jeg leser alltid bladet med interesse og føler dessuten at jeg på en måte kommer nærmere en etat som jeg som folkevalgt har en ganske sterk tilknytning til.

Fra arkivet:

## Vedlikeholdsproblemer

Av Johan Lund

Vegsjefen har i et foredrag framholdt de uheldige konsekvenser av svekket vedlikehold av vegdekkene. Deler av foredraget er gjengitt i V.G.

Problematikken er ikke ny. Vegtilsynsmannen (lensmannen) i Time skrev således i mars 1920 til overingeniøren bl.a.:

*Veikomiteen har endvidere saa smaat drøftet spørsmålet om anskaffelse av en «stentygger» til bygdeveienes vedlikehold. Det elektriske ledningsnet spredes nu over hele herredet, saa det vil være adgang til at faa stikledninger til stenbeholdningene i og ved grustakene. — Man vilde være takknemlig for hr. overingeniørens uttalelse i den anledning, — eventuelt ogsaa om mulighetene for anskaffelse sammen med fylkesveivesenet. Naar der nu blir regelmessig trafikk med lastebiler paa hovedveien til Kverneland og Undheim, vilde det visstnok ogsaa der være av stor verdi at ha slaat pukk til jevning av huller og spor, — særlig for partiet Time — Mossige, hvor der kun er daarlig grus.*

Omtrent samtidig gjorde Klepp herredstyre slikt vedtak:

*Ordføreren paalegges at konferere med Overingeniøren for Rogaland Veivesen om det kan la seg gjøre at faa laane Fylkets Pukkverk og Veivalse for at bli sat istand til at kunne belegge nævnte Vei med et mindre Puklag.*

I oversendelsen av vedtaket skriver ordføreren:

*Idet nærværende oversendes, skal man anmodes om, at De velvillig overveier spørsmålet og sender meddelelse om det kan nytte noe at pleie videre forhandling. Trafikken paa denne veg (Kleppe — Klepp st.) staaer ikke i noget rimelig Forhold til Veiens Bæreevne. Dens tilstand er derfor rent ud gruverdig. — Man har lagt Mærke til den særdeles gode virkning af Pukkbelægget på Skjæveland — Sandnes — veien.*

Arkivet gir ingen opplysning om virkningen av de to henvendelser.

### Dekktype på kommunale vegger:

**Bare asfalt i Haugesund  
— 74% grus i Suldal**

Pr. 1/1 -84 er det 1.505 km kommunale vegar i Rogaland. Av disse har 1.110 km (73,8%) asfaltdekke og 394,6 km (26,2%) har grusdekke.

Lengst strekning med kommunale vegar har Stavanger med 282,6 km. Byen har berre 5 km grusveg.

Sandnes har 163 km kommunal veg, 141 km med asfalt og 22 km med grus. Derneft følger Karmøy med totalt 107,7 km, 87,7 km med asfalt og 20 km med grus. Også Haugesund har over 100 km kommunale vegar (101,8 km) og alle disse vegane har asfaltdekke.

Ved sida av Haugesund har også Randaberg asfaltdekke på alle sine kommunale vegar (20,4 km) og Kvitsøy har asfalt på sine 2 km.

Kommunar med kort strekning kommunale grusvegar er Sola med 4,1 km (5,3%), Klepp 3,4 km (8,9%), Bjerkreim 3,7 km (13,7%) og Hå med 11,6 km (14,7%).

Mest kommunale grusvegar har Eigersund med 52,1 km (59,7%), Suldal 46,3 km (73,7%), Sokndal 30,0 km (66,4%), Tysvær 25,9% km (53,0%) og Hjelmeland med 25,8 km (74,6%).

## — Nye Håndbøker —

*Framhald frå s. 21*

skjevhet opp til 45°. Normalene er ment å tjene som et hjelpemiddel ved prosjektering av platebruer.

**KAPITTEL 08 — NIB-BRUER**

Det er utarbeidet normal for fritt opplagte bjelkebruer bestående av plass-støpt bruplate som er understøttet av prefabrikerte, normerte, 1-bjelker, NIB. Normalen kan anvendes for rette bruer og for bruer med skjevhet opp til 30°.

**KAPITTEL 09 — NOB-BRUER**

Dette kapittel inneholder normaler for fritt opplagte bjelkebruer av prefabrikerte, normerte, omvendte T-bjelker, NOB, med plass-støpt bruplate.

**KAPITTEL 10 — STÅLBJELKEBRUER**

Det er utarbeidet normal for fritt opplagte bjelkebruer bestående av plass-støpt bruplate som er understøttet av helvalse HE-A eller HE-B stålbjelker. Det er ikke regnet med samvirke mellom bjelke og dekke.

**KAPITTEL 12 — KLUVERTER OG RØR**

Det er utarbeidet en normal for kulverter, som omfatter plass-støpte kulverter, elementkulverter av betong, korrugerte stålrør og betongrør.

**KAPITTEL 14 — BRUREKKVERK**

Brurekkverk har samme formål som vegrekkverk.

**HÅNDBOK — 106 — KNUSEVERKUTSTYR**

Håndboken er basert på kurs med samme tema avholdt høsten 1980, og er tenkt brukt i støtteundervisningen av knuseverkførere. Den kan også brukes i videre forstand for målgrupper som har befattning med produksjon av steinmaterialer.

**HÅNDBOK — 108 RUKERBESKRIVELSE FOR EDB-PROGRAM P L A B E**

Programmet er tilgjengelig på vegvesenets ND-maskiner.

Kommunal oppmåling.

Håndbok til delingsloven av 23. juni 1978 del 1 og 2.

2 utgave mars 1983.

Bøkene kan fås/utlånes ved henvendelse til biblioteket.

# TILLITSMANNENS SPALTE

*Av Tor Arvid Braut*

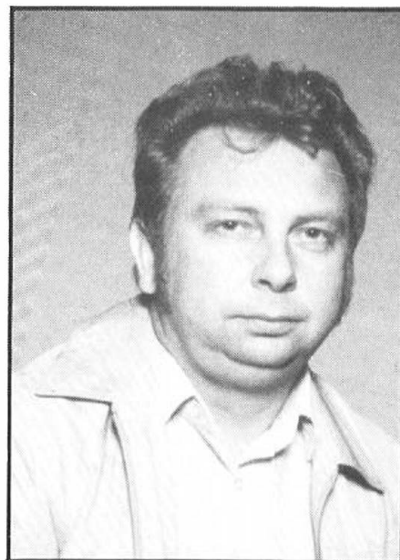
BTTF — Biltilsynets Trafikk Tekniske Forening — har sine medlemmer innen kjøretøysektoren og trafikksektoren ved Biltilsynet. Vårt arbeid er trafikksikkerhet.

I dag synes ikke trafikksikkerheten å stå i forgrunnen for vårt arbeid, men det å skape god statistikk. Det er om å gjøre å få kontrollert et størst mulig antall biler — å få kjøre flest mulig førerprøver.

Har egentlig dagens førerprøver den store trafikksikkerhetsmessige verdi? Jeg tror ikke det. Formannen for Autoriserte Trafikkskoler Landsforbund (ATL) uttalte nylig at førerprøven burde kjøreskolene selv ta seg av. Selv om kjøreskolene i dag har et godt kvalifisert personell, driver ikke alle like seriøst. Jeg tviler derfor på om dette ville være noen god løsning. Derimot tror jeg det ville være en stor fordel å få lagt hele opplæringen inn under det øvrige skoleverk.

Når det gjelder trafikksikkerhetsarbeidet, så tror jeg den største verdien ligger i at våre folk er ute på vegen — det er her det skjer.

I den senere tid har det vært mye diskusjon her ved stasjonen om arbeidsområdet til inspektørgruppen kontra ingeniørgruppen. Ved ansettelsen ble det lovet et interessant og varierende arbeid innenfor seksjonen. I dag er dette begrenset stort sett til kontroll av kjøretøy i hallen for inspektørene på kjøretøyseksjonen, og førerprøver for inspektørene på trafikkseksjonen. Inspektørene ved kjøretøyseksjonen har fagbrev og god verkstedspraksis, men får allike-



*Tor Arvid Braut.*

vel ikke delta for eksempel i verkstedkontrollarbeidet. Inspektørene ved trafikkseksjonen har alle tidligere vært kjørelærere i mange år, men får i dag ikke delta i skolekontrollkompetenhet.

I motsatt tilfelle kan etter det vi forstår en nyutdannet ingeniør ta 'el i alt dette arbeidet. Noen års teknisk utdanning kvalifiserer altså som førerprøvesensor. Dette må en vel stille seg et stort spørsmålstegn ved!

Som tillitsvalgt for BTTF er det flere andre forhold jeg kunne ha lyst å komme inn på — for eksempel den manglende informasjon, skolering, integrering i Vegvesenet osv. På grunn av spalteplassen må dette utstå til en senere anledning.

## — Samarbeidsline —

*Framhald frå s. 24*

har blitt planlagt og sett igang meir arbeid i sør-fylket, slik at alle dei tilsette kan vera sikra arbeid i det distriktet dei bur.

## «Programerklæring»

Kan me så til slutt få ei programerklæring frå den nye hovedtillitsmannen? Ole Tamburstuen vil ikkje vera så høgtideleg at han kallar det pro-

gramerklæring, men han seier at han legg stor vekt på å få til eit godt samarbeid med leiinga.

— Eg har meir tru på samarbeidslina enn på konfliktlina. Slik håpar eg at også sjefane ser det. Vidare håpar eg at folka ute ikkje blir alt for kravstore i første omgang. Det vil nok gå ei tid før eg får sett meg skikkeleg inn i det arbeidet eg skal gjera. Så får eg prøva å gjera mitt beste i dei komande 2 åra, og går det ikkje bra er det høve til nyval, seier Tamburstuen.



*På midtsidene har Rygjavegen denne gongen eit portrettintervju med tidlegare vegsjef Trygve Gimnes. Også i hans tid sto det strid om traseval for motorvegen. I 1964 var samferdselsministeren i Rogaland saman med vegdirektøren, for å gjera seg kjent med dei ulike alternativa. Biletet ovanfor er frå synfaringa i området ved Hinna. Det mangler tydelegvis ikkje på vilje til å informera statsråden, verken fra vegdirektøren eller vegsjefen si side. Frå venstre: Tidlegare vegsjef Trygve Gimnes, tidlegare samferdselsminister Eirik Himle og tidlegare vegdirektør Karl Olsen.*

*Foto: Stavanger Aftenblad.*