

# Ryggjavegen

nr.2 -84



## Av innhaldet:

- Ytre ringveg vest
- Brakkeliv på Akسدal
- Bussveteran i Sokndal
- Vegbrukarmøtet 1984



# 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.2-84

Aktuell kommentar .....	s. 2
Aksjon Publikum .....	s. 3
Andakt .....	s. 3
Ytre ringveg vest .....	s. 4
Framfor gjennomgripande	
EDB-utbygging .....	s. 6
Den nye EDB-styringsgruppa ..	s. 7
Sikringsarbeid etter ras	
i Ørsdals tunnelen .....	s. 7
Brakkeliv på Aksdal .....	s. 8
Det museale arbeidet .....	s. 10
Biltilsynets Sandnes-kontor ..	s. 11
Bussveteran i Sokndal,	
Birger Arrestad .....	s. 12
Den gamle Hylsvegen .....	s. 14
Nye håndbøker .....	s. 15
Gjennomslag for Giljatunnelen	s. 15
Vegbrukarmøtet 1984 .....	s. 16
Fiberduk og armeringsnett	
ved fundamentering .....	s. 17
Personalia .....	s. 18
Sprenging i Bratlands-	
dalen 1956 .....	s. 18
Kryssord 2/84 .....	s. 19
Moderne veg-toalet .....	s. 20
Tilbud på maskin-	
og transporttjenester .....	s. 20
Aksjon Kjørelys .....	s. 21
Mi mening .....	s. 21
Gjestekommentaren .....	s. 22
Historikk .....	s. 22
Minneord — Hilmar Eldholm ..	s. 23
Tillitsmannens spalte .....	s. 23

### Forsidefoto:

Frå arbeidet med sikring av Ørsdals-tunnelen etter raset i februar. Tunnelen blei heilstøypt i ein lengde på 32 meter forbi rasstaden.

(Foto: Stavanger Aftenblad)

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:

# «Nøden lærer naken kvinne å spinne»

Av maskinsjef Audun Løken

Vegvesenet er inne i en situasjon der konkurransen med entreprenører og private maskineiere er sterk.

Vi vet at vi i dag kan konkurrere på en del områder og på noen områder kan vi ta opp konkurransen, mens vi på enkelte områder ligger langt over de private når det gjelder entrepriser.

En eventuell nedskjæring av maskinparken, vil få sysselsetningsmessige konsekvenser. Satt på spissen: Vegvesenet kan om noen år få danske tilstander med bare noen kontrollingeniører i sin stab, mens alt arbeid utføres av entreprenører.



Audun Løken  
Foto: Harald Sel

Etter min mening er det et utstrakt ønske at vi skal ha et godt vegvesen som tar en så stor del av driften som mulig, og at vi har behov for entreprenører og private maskineiere til å ta toppene. Og toppene kan med god planlegging reduseres. Langtids- og årsbudsjetter samt retningslinjer for valg av driftsformer gir oss grunnlaget for sysselsetting av egen arbeidstokk og dermed også og størrelsen av egen maskinpark.

Valg av maskinpark, typer og oppbygging av denne, må skje i nært samarbeid mellom driftsavdelingene. Som grunnlag for våre valg må vi ha detaljerte planer om arbeidsoppgaver vi vil stå overfor både på kort og lang sikt.

I vår konkurranse med private maskineiere må vi øke produktiviteten, bli mer effektive og økonomiske. Dette setter store krav til planleggingen, fra hovedplaner til planer som maskinføreren selv lager.

Vi har og vil få en økende mekanisering i vår arbeidsdrift. Dette gir et økende behov for maksinførere og et avtagende behov for fotfolk. Synkende bevilgninger og inntaksstopp for nye arbeidere gjør at vi ikke får den ønskede fornyelse som unge og friske krefter kunne gi oss. Desto større krav må det stilles til opplæring av maskinførere. Vi er ingen så gode at vi ikke gjennom lærdom kan fornye oss.

Jeg vil konkludere med følgende:

Sørg alltid for alt du har planer, enten andre utarbeider dem eller du gjør det selv. Sørg for at du får den opplæring du selv mener du må ha for å utføre en god jobb og bli tilfreds med ditt arbeid.

Og så en ting til ettertanke. Vi har alle så lett for å skyve skylden over på andre, kritisere eller snakke nedlatende om våre sjefer eller arbeidskammerater. Når jeg trekker dette fram, mener jeg selvsagt ikke at vi skal unnlate å si fra om det som er galt. Det er vi forpliktet til. Men husk at vi etter en kritikk alltid skal komme med et råd for å løse problemet. Gjør du det, løser du også ofte ditt eget problem. Samtidig gir det sjefene den informasjonen han trenger for å ta de rette beslutninger.

Redaksjonen avslutta 24. april

Stoff til neste nummer må leverast innan 5. juni

Redaktøren har ordet:

## Aksjon Publikum

**Betre publikumsbehandling.  
Betre informasjon til publikum.  
Raskare og betre saksbehandling  
overfor publikum.**

Dette er 3 hovudmål for Statens vegvesen i den pågåande Aksjon Publikum. Det er ei målsetting som vegvesenet i Rogaland støttar fullt opp om. Ein komite ved vegkontoret har vore i arbeid sidan i fjor haust, og det er utarbeidd ein lokal handlingsplan for aksjonen. Eit av tiltaka i denne planen som alt er gjennomført, er «Vegbrukarmøtet 1984». Dette blei avvikla 11. april, med deltakarar frå alle vegbrukargrupper, og møtet var svært vellukka.

La oss likevel slå fast at vegvesenet sitt arbeid for å gjera verksemda mest muleg retta mot publikum sine rettar, ønsker og behov ikkje er av ny dato. Det kan vera grunn til å understreka dette. Av og til kan ein få inntrykk av at behandlinga av publikum har vore slett innan offentleg verksemd, og at det først tok til å skje noko etter at statsråd Astrid Gjertsen lanserte Aksjon Publikum.

Det er ille om eit slikt inntrykk skal få festna seg. Me kan t.d. ta for oss ein etat som NSB. Dei fleste som meir eller mindre regelmessig har brukt NSB sine tog og bussar gjennom ein del år, vil nok vera samde i at servicen og publikumsbehandlinga har vore god.

Så heilt ille trur me heller ikkje at det er i Statens vegvesen. På det ovannemnde «Vegbrukarmøtet



Frå Vegbrukarmøtet 1984. Formann i Rogaland bondelag, Sævar Haugland, har ordet. Ved enden av bordet få v.: Fylkessamferdelsjef Jahn Bastiansen, biltilsynssjef C. Fr. Hansteen, vegsjef Chester Danielsen, vegdirektør Eskild Jensen og vedlikehaldssjef Olav Øyvind Hamre.

(Foto: Anne Grethe Liahaug).

1984» var det t.d. slett ikkje berre negativ kritikk som blei reist. Det var til og med fleire som rosa vegvesenet, og framheldt at etaten stadig har blitt meir påpasseleg med informasjon og god behandling av publikum.

La oss etter dette også vera raske til å slå fast at me slett ikkje meiner og trur at behandlinga vår av publikum, informasjon og saksbehandling m.v., er god nok.

Mykje kan bli betre, og for ein service-etat som vegvesenet er omsynet til publikum, til vegbrukarane, ei hovedmålsetting i alt arbeid. Nett det bør me nok alle tenka over og minna kvarandre om innimellom.

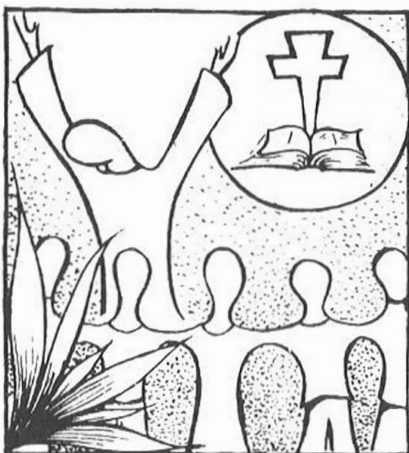
Nå er det sjølsagt så at service og publikumsbehandling ikkje minst er eit spørsmål om menneskelege og økonomiske ressursar. Sånn sett er det så avgjort ei sjølvmotseiing i at

Aksjon Publikum blir kjørt fram av styresmaktene på same tid som dei same styresmaktene reduserer både pengeløyvingane og talet på stillingar. Dette gjeld for Statens vegvesen i Rogaland så vel som for ein stor del av annan offentleg verksemd. For lita bemanning og små ressursar fører desverre også til dårlegare publikumsbehandling.

Dette bør ikkje føra til at me tek Aksjon Publikum mindre alvorleg. La oss alle tenkja igjennom vår eigen og avdelinga vår si befatning med publikum. Er det noko som kan gjerast betre, og som det kan vera grunn til å diskutera nærare? Har du tankar og forslag om tiltak som kan gje publikum betre behandling, betre informasjon, raskare og betre saksbehandling, eller kva det nå elles måtte vera som er til gagn for vegbrukarane? Fram med det! Så snart som råd!

## Andakt

### Problemet — løsningen Av Magne Goa



Hva er det som gjør at så mange mennesker, nesten mot sin vilje, kommer opp i så store problemer i livet? Der alt skulle ligge godt til rettes, blir det annerledes enn tenkt.

Det er stadig flere som innrømmer at noe er galt. Og dette gale har Bibelen fortalt oss lenge. Det kalles synd. Dette missforståtte og utskjelte ordet dekker likevel en meget alvorlig realitet. Problemet for oss alle er synd. Bibelen sier at det er kommet noe inn i menneskeslekten som har ført til brudd mellom oss og Gud. Gud er blitt avsatt fra sin suverene lederstil-

ling, og mennesker har forsøkt å sette seg der i stedet.

Bibelen går lenger enn å stille diagnoser, den har også løsningen. Jesus kom som en mellommann mellom Gud og menneskene. Han kom til verden for å berge de som vil ha hjelp. Han tvinger seg ikke inn på noen. Jeg må være villig til å ta imot hans frelse (hjelp), og det er det vi anbefales å gjøre.

«Alle dem som tok imot han (Jesus), den gav han (Jesus) kraft til å bli Guds barn, den som tror på hans navn.»

Ytre ringveg vest, Tjensvollkrysset — Eskelandsveien

## Lenke i fremtidig overordnet vegsystem

Av Karsten Rennæs

Vegparsellen Ytre ringveg vest fra Tjensvollkrysset til Eskelandsveien vil vegvesenet starte bygging av i løpet av sommeren 1984. Vegen vil bli 3,9 km lang. I tillegg skal det bygges en vegarm mellom ny og gammel riksveg 14 ved Smiene, lengde ca. 600 m. Totale kostnader er ca 73 mill. kr., som også realiseres i perioden 1984 — 1988, og det meste av anleggsarbeidene vil bli utført av vegvesenets egne folk.

### Videre til Strømsbrua

Parsellen fra Tjensvollkrysset til Eskelandsveien er en lenke i et større ringvegssystem som har sitt begynnelsepunkt ved riksveg 44 ved Strømsbrua, og har sitt endepunkt ved eksisterende riksveg 14 på Høye ca 1 km fra kommunegrensen med Randaberg. Vegen vil få riksvegstatus og får

betegnelsen rv 14. Dette er også begynnelsen på en gjennomgående transportrute på vestlandet som har sitt endepunkt i Ålesund.

### Tunnel under Rogaland Sentralsjukehus

I følge hovedplanen for Ytre Ring-

veg Vest utarbeidet i 1978, vil kostnadene for ringvegen fra Strømsbrua til Høye, en strekning på ca 7,8 km, beløpe seg til ca 200 mill.kr. Den absolutt mest kostbare lenken i ringvegssystemet pr. løpemeiter er forbindelsen fra rv 44 Hillevåg fram til motorveg E 18 ved Schancheholen. Strekingen er kun 1,2 km, og er planlagt i tunnel under Rogaland Sentralsjukehus. Kostnader i størrelsesorden 60 — 70 mill kr.

### Fremtidig vegsystem i Østre bydel

Vi har også en Ytre Ringveg i Østre bydel, dvs. forbindelsen fra Strømsbrua over eller gjennom Storhaug fram til Havneringen ved Fiskepiren. Dette prosjektet har aldri vært forutsatt realisert som riksveg.

Vegsjefen har sogar foreslått at vegen burde bli en ren kommunal veg. Ringveg i østre bydel er blitt nedprioritert eller muligens skrinlagt for godt til fordel for Ny E 18 i Stavanger Sentrum, dvs. bru over Jernbanen og tunnel gjennom Storhaug til Verksallmenningen ved Fiskepiren.

### Traseen Tjensvollkrysset — Eskelandsveien

Den nye rv 14 vil på Stokka følge den nåværende Fartein Valensvei, men legges i en dyp skjæring ca 2,5 m på en del av strekingen. Eiganes kolonihageforening får vegen som nærmeste nabo, men blir beskyttet mot trafikkstøy m.v. av en stor støyvoll.

Ved «Fygaren» går vegen inn i tunnel gjennom Byhaugen i 615 meters lengde. I svingen ved Tasta barneskole er traseen tilbake på nåværende rv 14. Dette byggetrinnet av vegen avsluttes ca 200 m før vi kommer til Tastatorget, da gjenstår det ca 900 m før vegen er fremme ved Høye. Denne siste delen av Ringvegen er forutsatt lokalisert i ny trase øst for Tastatorget, men denne siste parsellen har ikke blitt prioritert med bevilgninger foreløpig.

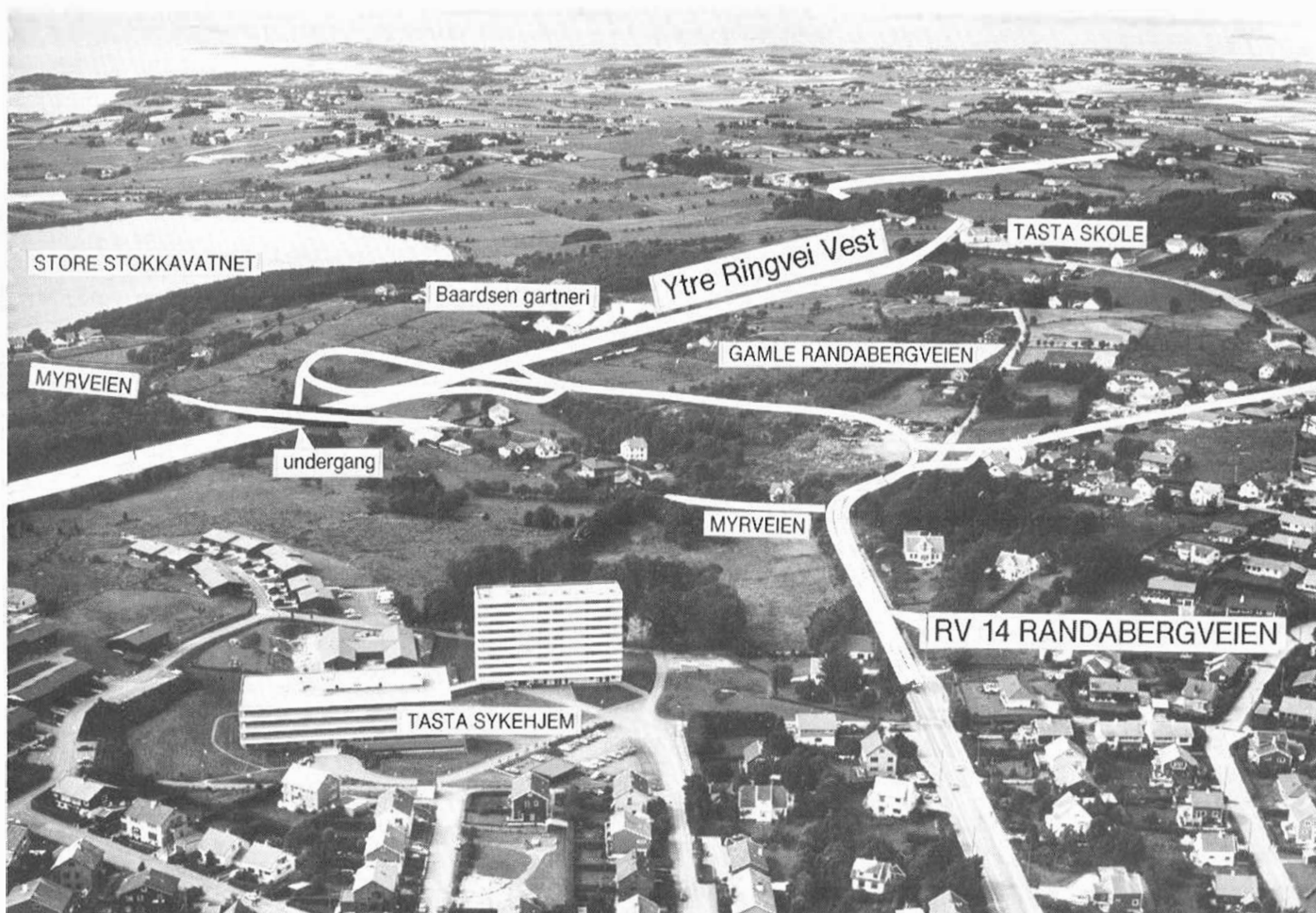
### Kryss og avkjøring

Det å planlegge å bygge en større hovedfjernveg gjennom Stavangers mest eksklusive boligområde lar seg ikke gjennomføre uten protester. Det foreligger stadfestede reguleringsplaner langs traseen fram til Byhaugtunelen, fra 1968. Planene forutsatte en



Skissen viser traseen for Ytre ringveg vest fra Tjensvollkrysset til Eskelandsveien.

Som skissen viser, blir det også bygt en ny veg over til Smiene på den eksisterende Randabergveien.



På dette bildet er traseen for Ytre ringveg vest nord for Byhaugtunnelen inntegnet. Forestående byggetrinn avsluttes mellom Tasta skole og Tastatorget. Den traseen som er inntegnet videre, mot Høie, vil komme i et senere byggetrinn.

Planlagt kryss Ringvegen/tilknytningsvegen på bildet inntegnet mellom Myrveien og Baardsen gartneri, vil først bli aktuell senere, trolig ca. år 2000.

(Foto: Stavanger Aftenblad)

fremtidig riksveg, og beboerne i området er innforstått med at det skal komme ny hovedveg. Det er kryss av kjørselsforhold som har vært stridens kjerne. Antall berørte grunneiere på hele strekningen er ca. 45.

Opprinnelige planer forutsatte T-kryss ved Øvre Stokka vei og planskilt kryssing uten tilkobling ved Nedre Stokkavei. Disse kryssløsninger ble ikke akseptert. Det ble kompromis, for at trafikken skal fordele seg omtrent likt på Øvre og Nedre Stokka vei. Ved Øvre Stokka vei er det høyre av/høyre på, fra øst. Ved Nedre Stokka vei er det «hank» på vestsiden med høyre av/høyre på. I denne sammenheng skal det nevnes, at stadfestet reguleringsplan forutsetter et fullverdig kryss ved Nedre Stokka vei.

#### Miljøtiltak

For å beskytte beboerne mot trafikkstøy og eksos er det lagt opp til et om-

fattende anlegg av voller og skjermmer. Hovedvegen som en barriere mellom boligområdene reduseres ved at vegen ligger i dyp skjæring og at det bygges 4 planfrie kryssninger for fotgjengere på strekningen Adj. Hauglands vei til Nedre Stokka vei, dvs. planfri kryssing for hver 300 m.

#### Masser og kostnader

Følgende tall gir inntrykk av størrelsen på anlegget:

Sprengning	67 000 kbm.
Gravemasser	56 000 kbm.
Matjord og utg.myr	20 000 kbm.

Masser i fyllinger	50 000 kbm.
Masser i voller	30 000 kbm.

#### Byhaugtunnelen — 16. mill. kroner

Utenom en rekke forstøtningsmurer er det planlagt 8 større bruer og undergang som tilsammen utgjør en

kostnad lik 6,0 mill. kr.

Tunnelen er kostnadsberegnet til 16 mill. kr. Vi regner ikke med vanskelige geologiske forhold eller vannproblemer i tunnelen. Platehvelv i hele tunnelens lengde vil medføre ekstrakostnad på 5,0 mill. kr.

Vegparsellen mellom Øvre og Nedre Stokka vei er det mest kostbare strekningen. Kostnader pr. meter veg er ca. kr. 26 000,— kr eller dvs. omtrent samme løpemeter pris som for tunnelen gjennom Byhaugen.

#### Finansiering

Prosjektet skal finansieres med midler fra bompenger fra Tungenes ferjeterminalselskap, total 20 mill. kr. i 1984 og 85. Stavanger kommune forskotter 25 mill. kr. i 1984 — 86. Ordinære anleggsbevilgninger er oppført fra 1986 og vil løpe kontinuerlig fram til prosjektet er ferdig realisert ca 1987/88. Refusjonen til kommunen vil gå fram til 1993.

# Framfor gjennomgripande EDB-utbygging

## Styringsgruppe skal koordinere utviklinga

Av Gunnleiv Aareskjold

EDB har alt i lang tid vore nytta for å løyse arbeidsoppgåver ved vegkontoret. Utviklinga dei siste åra med nye maskintypar og eit større programtilbod gjer likevel at ein no står framfor ei gjennomgripande utbygging av EDB-utstyret. Ut frå dette er det funne behov for ei styringsgruppe som skal leie og koordinere utviklinga.

Oppnemninga av styringsgruppa endrar ikkje det linjeansvaret som kvar avdeling har til å vurdere bruk av EDB på si avdeling for å kunne utføre sine arbeidsoppgåver på ein betre og meir effektiv måte.

### Mandat

Styringsgruppa skal arbeide ut frå følgjande mandat:

1) Styringsgruppa skal ha ansvar for at EDB-arbeidet kjem i gang på avdelingane og i utedrifta og blir koordinert mellom desse.

Gruppa skal sørgje for at det vert lagt opp til system og rutinar slik at både innkjøp av utstyr, opplæring og organisasjon av arbeidsoppgåvene skjer målretta.

- gruppa skal arbeide for å fremme interessa for bruk av EDB ved
- å formidle informasjon
- å vurdere og foreslå opplæring slik at ein får bygd opp kompetanse på alle avdelingar og alle ledd.
- gruppa skal sørgje for at ein får kartlagt behovet for bruk av EDB både på kort og lang sikt.
- gruppa skal gi råd til avdelinga-

ne når det gjeld vurdering av EDB-utstyr og programvare for å dekke det aktuelle behovet.

- gruppa skal på vegner av Vegsjefen godkjenne kjøp av EDB-utstyr (mikromaskiner og tilhøyrande utstyr) slik at ein får ei overordna styring av utviklinga, særleg i tidsrommet fram til at vegkontoret får eiga maskin. Forslag til Vegdirektoratet om kjøp av utstyr skal leggast fram for gruppa.
- gruppa skal sørgje for kontakt med Vegdirektoratet og andre vegkontor, og halde seg orientert om utviklinga på EDB-sektoren både innafor etaten og elles.
- gruppa skal ha kontakt med dei tillitsvalde og brukarane slik at lover og avtaler om arbeidsmiljø og liknande blir oppfølgt.

— gruppa kan oppnemne arbeidsgrupper.

2) Etter kvart som EDB blir teke i bruk skal styringsgruppa vurdere om utstyret/bruken gjev grunn til endringar i organisasjonsmønsteret i vegvesenet i Rogaland.

3) Styringsgruppa er ansvarleg overfor Vegsjefen. Rapportering skal skje til vegsjefen og leiarmøtet.

Gruppa skal fungere til dess Vegsjefen gjer vedtak om å endre eller oppløse henne.

### Norsk Data-utstyr til vegkontoret i -85?

Det har lenge vore snakk om dei minimaskinane som vegkontora skal få etter kvart. I november kom det ei melding frå Vegdirektoratet der det blant anna gjekk klart fram at vegkontoret i Rogaland i alle fall ikkje vil få nokon slik maskin før 1985.

Styringsgruppa for EDB sentralt har arbeidd sidan før jul med ein del tilbod frå maskinleverandørar for å velja den maskintypen som skal kjøpast til vegkontora og biltilsyns-satsjonane for tida framover. I slutten av mars kom det melding frå Vegdirektoratet om at dei har starta forhandlingar med Norsk Data om leveranse av ND-530 CX-maskinar. Det ser altså ut til at det går mot Norsk Data-utstyr.

### Biltilsynet

Ved biltilsyns-satsjonen i Stavanger skal dei få ein liten Nord-maskin som skulle ha kome for fleire veker sidan, men som framleis (11.4.) ikkje er komen. Denne skal letta arbeidet med registrering, innkalling, kontroll osv.

I løpet av 1984 skal Autosys innførast også ved biltilsyns-satsjonane i Haugesund og Eigersund, og ved kontoret på Sandnes. Dette vil også vera ein lette i arbeidet, sjølv om ein ikkje kan gjera noko anna enn å slå opp i førarkort- og motorvogn-registra ved hjelp av dette systemet, slik det er i dag.

### Planavdelinga

Ved planavdelinga er det kjøpt inn ein ny Olivetti-maskin (M 40) som kan ha fleire skjermar. I første omgang blir han brukt på grunnseksjonen for å auka kapasiteten der, men det er tanken at han også skal



Styringsgruppa for EDB fotografert på terminalrommet på vegkontoret før 28. febr., då Hilde Berg Johnsen også blei med i gruppa som representat for organisasjonane. Fra v.: Gunnleiv Aareskjold, Per Kydland, Tønnes Gausland og Lidvard Skorpa. (Foto: Harald Sel)

## Den nye EDB-styringsgruppa

Av Gunnleiv Aareskjold

Den EDB-gruppa som har fungert sidan 1982 er frå 1.1.84 avløyst av ei mindre gruppe med nytt mandat, Styringsgruppa for EDB. Medlemmene i denne gruppa er desse:

Plansjef Lidvard Skorpa, formann  
Over.ing. Per Kydland

Konsulent Tønnes Gausland

Konsulent Gunnleiv Aareskjold, sekretær.

Adm.sekr. Hilde Berg Johnsen, repr. for organisasjonen (med frå 28. febr.)

Av mandatet for gruppa (sjå artikkelen på side 6) går det fram kva oppgaver og myndighet gruppa har.

Styringsgruppa skal prøva å samordna det som skjer og vil ha eit ord med i laget når det gjeld val av utstyr. Men gruppa vil prøva å ikkje vera ei klam hand som hindrar avdelingar, seksjonar osv. i å gå i gang med noko.

Inntil vidare fungerer medlemmene i den tidlige EDB-gruppa som kontaktar på dei forskjellige avdelingane. Det er ønskje om at Maskinavd., Lab. og biltilsynsstasjonane i Hauge sund og Eigersund finn ein person kvar til å vera kontakt til Styringsgruppa.

Avdelingane bør så snart som råd ta til med å tenkja på korleis dei skal organisera seg meir permanent (arbeidsgruppe, kontaktperson el.l.).

Gruppa vil så snart som råd prøva å skaffa eit oversyn over

— kva behov det er for utstyr og program

— kva som finst av program

— dritsutgiftene ved noverande EDB-bruk.

Styringsgruppa er interessert i å få inn alle gode synspunkt på arbeid og opplæring vidare.

brukast på planavdelinga elles til kjøringa av dei vanlege vegprogramma dersom desse blir klare før vi får minimaskin.

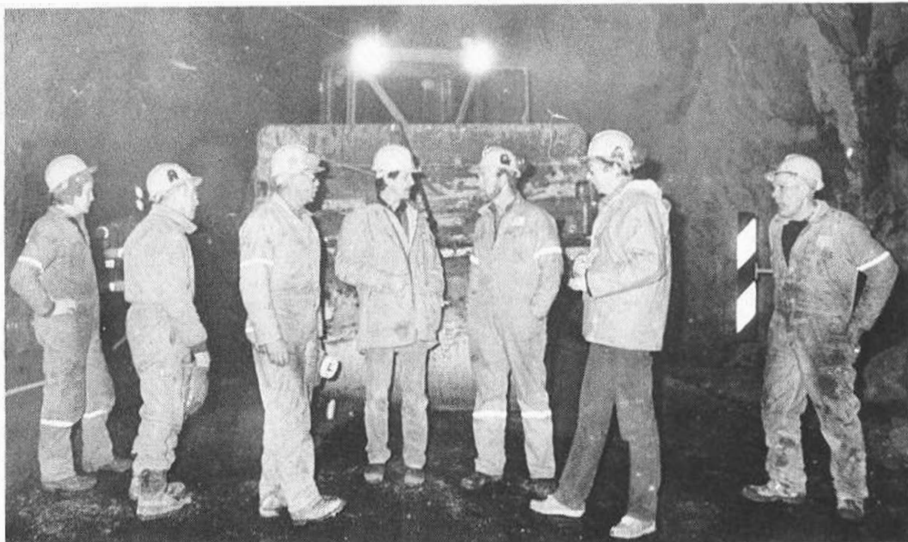
Trafikkteknisk seksjon har fått seg ein Osborne-maskin som erstattar noko av det tidlegare brukte utstyret ved trafikkregistreringane.

### Anleggsavdelinga

Ved anleggavdelinga har dei alt hatt sin mikromaskin (Victor) ei tid. Det er kome fleire ønskje om kjøp av mikromaskinar. Til nå har Styringsgruppa gått inn for at det kan kjøpast ein mikro.naskin til distriktslabora-

## Omfattende sikringsarbeid etter ras i Ørdsalstunnelen

Av Ole Tamburstuen



Rådslaging inne i tunnelen rett før arbeidet med støping av hvelv forbi rasstedet tok til 10. februar. Da var alt arbeidet med å sprøyte på et 10 cm. tykt betonglag unnagjort.

(Foto: Harald Sel)

Natt til 5. februar 1984 gikk det ras inne i Ørdsalstunnelen. Raset var på ca. 30—40 m<sup>3</sup>, og besto for det meste av store blokker på 3—4 m<sup>3</sup>. Veien til Ørdsalen ble stengt, og det ble sett i gang båtskyss for folket der inne.

Vegvesenet tok kontakt med en geolog, og det ble bestemt at det skulle støpes et hvelv (på ca. 40 m) under ras-stedet. Seinare ble det avgjort at en strekning på 32 meter skulle heilstøpes. 5 mann av vegvesenets egne folk ble satt til dette arbeidet under ledelse av oppsynsmann Sivertsen. Før støpingen av hvelvet kunne komme i gang, ble det sprøytet på et ca 10 cm. tykt lag med sprøytebetong for å sikre ras-stedet midlertidig, og til det gikk det med ca 2000 m<sup>3</sup> med betong. Arbeidet ble gjort av ing. Th. Furuholmen A/S, og kostet omlag 1/2 mill. kr.

toriet, ein til vedlikehaldsavdelinga og ein til anleggsavdelinga. Type maskin er ikkje bestemt. Førabels har Vegdirektoratet tilrådd Victor eller IBM.

Kjøp av slikt utstyr skal føreleggast Styringsgruppa, jf. mandatet.

### Opplæring

Det er tydelig at mange er interesserte i å ta i bruk EDB-hjelpemiddel, og mange ønskjer å få opplæring. Frå vegkontoret har vi førabels ikkje kunna tilby anna enn innføringskurs. Det som synest mest aktuelt for folk

Deretter kunne støpingen av hvelvet komme i gang, og da ble også tunnelen åpnet for lokaltrafikken. Forskalingen og støpingen gikk kontinuerlig, slik at det var ferdig en støp (ca. 4 m lang) hver 3 dag. Arbeidet tok ca. 1 1/2 måned, og kostet omlag 1,2 mill. kroner.

Oppsynsmann Sivertsen opplyser at de har ikke hatt noen særlige problemer med dette arbeidet, og han fremhever arbeiderne på denne jobben som meget dyktige.

Det er også bestemt at det skal boltes i tunnelen, og det er beregnet å bruke ca. 2000 bolter på 4 meters høyde. Dette arbeidet vil starte først i juni, og det skal være vegvesenets egne folk som skal gjøre denne jobben også. Dette arbeidet er kostnadsberegnet til ca. kr. 1 million.

som skal ta til å bruka maskinar til bestemte oppgaver, er opplæring som går direkte på bruk av maskinen og visse programpakkar til denne, gjerne frå maskinleverandøren.

Søknader om å få delta på eksterne kurs eller for å få dekt utgifter til kurs i fritida vil måtta vurderast nøye i og med at det er så lite pengar å ta av.

Det er planar om å få kjøpt inn ein mindre maskin som interesserte tilsette kan få låna med heim slik at dei i fred og ro kan gjera seg fortrulege med slikt utstyr.

## Brakkeliv på Aksdal

Fotorepotasje: Torleiv Tveit

Rygjavegen var på besøk ein tysdagskveld i mars for å sjå og høyra korleis brakkelivet går føre seg i vegvesenet sin brakkeleir på Aksdal.

Brakkesjef for tida var Jakob Tednes fra Erfjord. Han kunne fortelja at dei som hadde lengste vegen å reisa var frå Neslaten og Røldal. Dei hadde mellom 13 og 15 mil å køyra, og måtte starta heimefrå på måndagsmorgonen i halv fem tida. Måndagskvelden var difor ein roleg kveld på brakka.

Telefonen rigjer rett som det er medan me er i leiren. Det er familiane heime som ynskjer kontakt. Ja korleis er det å vera borte heile vekene frå dei heime?

Jau, vert det svara, det går stort sett bra, ingen lir av spesiell heimlengsel bortsett kanskje frå Inge Olav Jensen. Han held på med siste rest av restaureringa av sin Chrysler New Yorker 1961 modell og skal stille ut bilen på Am-car utstillinga i Siddis-hallen til helga.



Brakkeleiren på Aksdal vart sett opp i 1982 i samband med Vegarbeidet Aksdal-Kårstø. Dei fleste som bur i brakkeleiren er frå Suldal kommune, men også nokre frå Vindafjord og Odda.

For tida bur det 17 personar i leiren, medrekna dei to kokkene som kjem frå Egersund. Kokkene syter for at svoltne arbeidskarar får den maten dei treng og vel så det.

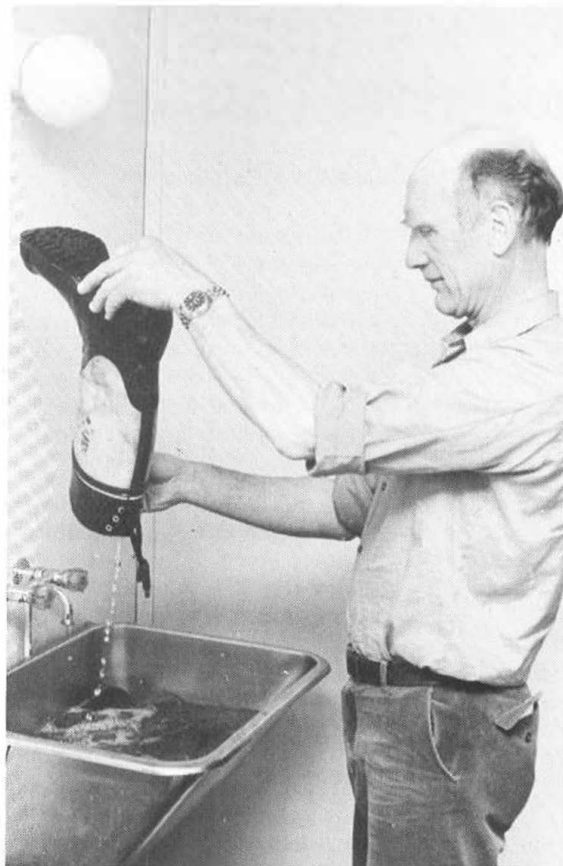
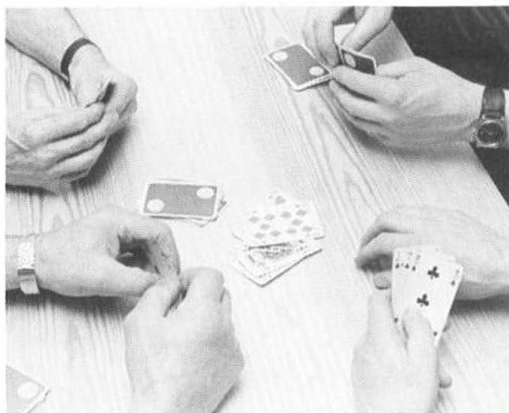
Middagsmåten var nett ferdig då me kom, og kokka kunne fortelja at karane skulle få fisk til middag. Det såg ut til at maten smaka, og etter middagen vart det servert kaffi og nysteikte vafler. Avisene kom fram og praken gjekk.







*Kveldane går med prating, TV og «Mattis». Ein lidenskapeleg gjeng sit kring bordet og spelar «Mattis» og dei humrer og ler når spelet går som dei vil.*



*Øystein Austerå vasker vernestøvlane sine.*



*Ei gjeng har skrudd på videoprogrammet i TV-rommet, og der er det «blodig alvor». «First Blood» med Sylvester Stallone står på menyen. Snart kjem saftige kommentarer til det som går føre seg på skjermen. Ryggjavegen sin mann vart også så oppteken av programmet at han gløynde både blokka og hlyanten.*

*Kva handling var? Nei, det skal me ikkje røpa her, kanskje den kjem som måndagsfilm på TV! GOD NATT! På bilete ser med frå venstre!: Jakob Tednes, Hallvard Jordbrekk, Inge Olai Jensen og Reidar Løvhaugen.*

# Handlingsplan for det museale arbeidet i løpet av 1984

Av Svein Magne Olsen

Våren 1983 overførte Vegsjefen ansvaret for det museale arbeidet til meg. Det var med blandede følelser jeg påtok meg arbeidet idet jeg så det vanskelig å finne tid til noe større engasjement innenfor denne sektor. Jeg finner det ikke riktig å la dette arbeidet gå på bekostning av mitt primære arbeid, personalforvaltning, men jeg innser at dette arbeidet også er et viktig arbeid det haster å få gjort mer med. Idet Vegsjefen aksepterte at det kunne nyttes arbeidskraft på egen seksjon, i etaten ellers og også engasjert arbeidskraft (pensjonister, sommervikarer m.v.) har jeg påtatt meg oppgaven.

Ved Personalseksjonen har vi organisert arbeidet slik at jeg er kontaktperson overfor Vegdirektoratet, Fylkeskonservator m.v. og tar sikte på å lede, koordinere arbeidet, mens Marit Garborg vil stå for det meste av det praktiske arbeidet. La meg bare presisere at vi ikke vil lykkes i dette arbeidet uten positive støtte fra såvel ledelsen som de ansatte ved alle avdelinger.

Når vi overtok arbeidet forelå det ikke noen plan for arbeidet eller noen samlet oversikt over hva som forelå av materiale som måtte inngå i arbeidet. Hittil har vi derfor nyttet tiden til å orientere oss om hva som er gjort tidligere, for ut fra dette å legge en plan for dette arbeidet videre!

Vi tar sikte på å presentere et forslag til handlingsplan for ledermøte i

løpet av 1984 og vi håper da å få en drøfting av såvel oppgavene, økonomi, styring av arbeidskraftbehov.

I denne handlingsplanen vil vi foreslå tiltak m.h.t.:

- a) bevaring/restaurering av bygg/gjenstander
- b) bevaring av dokumenter/kart/tegninger/foto
- c) innhenting av info.data om arbeidsmetoder m.v.
- d) innhenting av info/data om arbeidsforhold/sosiale forhold m.v.
- e) presentasjon av såvel gjenstander som skriftlig materiale.

Parallellt med dette planarbeidet har vi så smått fortsatt med noe praktisk arbeid — som eksempel kan nevnes:



Lars Svihus, pensjonert sjåfør, (t.v.) har skaffa til veie og tatt vare på mange gamle vegredska. Her er han utenfor brakka på Laland, der gjenstandene er lagra, med ei kjerre. Denne ble brukt til å kjøre grus i vedlapping av vegbanen. Pensjonert vegvokter Karl Seime med skufla viser hvordan det gikk for seg. Seime bor tett ved brakka, og fører tilsyn med den og samlingene.

(Foto: Harald Sel)

- 1) Vi har satt igang med nyregistrering av alle gjenstandene som er bevart.

Her har pensjonert konsulent Per Hole utført et vedifullt arbeid som vi bygger videre på. Arbeidet nå består av at alle gjenstandene blir fotografert og beskrevet på registerkort, samt forsvarlig merket. Dette registret håper vi skal være ajourført i løpet av 1984.

- 2) Som noen trolige kjenner til er det samlet inn et stort og meget verdifullt materiale omkring arbeids- og sosiale forhold i vegvesenet i eldre tid. Materialet ble samlet inn ved intervju dels av konsulent Hegdalsstrand Vegdirektoratet/Hedmark vegkontor og dels av konsulent Hole. Disse intervjuene befinner seg idag på lydbåndkassetter og vi tar sikte på å få disse skrevet ut i løpet av 1984.

- 3) Konsulent Hole startet også et verdifullt arbeid med registrering av verneverdige bygg/bruer, gamle veglinjer, bautasteiner m.v.). Dette arbeidet vil vi føre videre dels ved:

- a) å foreta beskrivelsen med foto av de aktuelle byggverkene/minnesverkene slik at vi får en mest mulig komplett oversikt over hva som er verneverdig i vårt fylke.

- b) fremskaffe historiske materiale om bygging og bruk av de aktuelle byggverkene. Her vil vi kontakte lokale kjentfolk og forsøke å få laget beskrivelser av viktige ferdslsruiter. Det første forsøk i denne sammenheng er igang i Suldal.

- c) forslå/gi uttalelse om fredning av bygg i samråd med Fylkeskonservator. Dette arbeidet er også planlagt.

- 4) Vi er videre så smått igang med et arbeid med å fremskaffe representative dokumenter m.h.t. normaler, konstruksjonstegninger, kostnadsoverslag m.v. for byggverk som ble satt igang før eller rundt århundreskiftet.

Hovedarkivet vårt inneholde i denne sammenheng mye verdifullt materiale, men slik som det er plassert idag er det lite tilgjengelig i vår sammenheng.

- 5) til sist må vi nevne at vi stadig får inn mye gjenstander og innsamlingsarbeidet bør intensiveres. Som en medhjelper her bør

— Joda, vi er privilegerte....

## Trivelig arbeidsplass og 500 førerkort pr. måned ved Biltilsynets Sandnes-kontor

Av Torhild Rypestøl

**Biltilsynet i Stavanger  
avdeling Sandnes  
Førerkort — Prøveskilter  
Ekspedisjonstid:  
mandag kl. 09.00 — kl. 14.30  
tirsdag — fredag kl. 08.00  
— kl. 14.30**

Slik står det på dørskiltet ved Biltilsynets Sandneskontor, og med det har vi allerede røpet hva vår arbeidsdag for det meste består i: Førerkort-saker, d.v.s. utstedelse av førstegangsførerkort for kl. A (motersykel), kl. B (motorvogn) og kl. T (traktor), samt utvidelse til tyngre klasser, kl. C\* DE, kl. CE (tidligere kl. 2) og minibuss.

Likeså fornyelse av førerkort, utskifting av førerkort, utstedelse av duplikatførerkort (førerkortet tapt), tilbakelevering av inndratte eller utgåtte førerkort, og innbytte av utenlandske til norske førerkort. I Sandnesdistriktet er det 10. kjøreskoler med tilsammen 27. kjørelærere. Vi har ca. 300 oppkjøringer i måneden, alt i alt i underkant av 500 førerkortekspederinger pr. måned. Mange svever likevel i den tro at vi har fullt avdelingskontor på Sandnes, med kontroll av kjøretøyer, registreringsavdeling osv., så en del av vår arbeidsdag går også med til å avvise kunder med slike ærend, både gjennom telefon og over skranken. Etter en del om og men har vi riktignok fått 4 sett prøveskilter slik at folk i Sandnes og omegn i mindre grad trenger å reise til hovedkontoret på Mariero for å låne. Etterat Rogaland politikammer sluttet å ta imot innlevering av kjennemerker har kunden fått anledning til å levere inn skiltene ved vårt kontor på Sandnes — for videresending til Mariero.

Biltilsynet fikk eget avdelingskontor på Sandnes høsten -79, med fast



To av de tre damene som er så heldige å få jobbe ved Biltilsynets Sandneskontor Torhild Rypestøl (t.v.) og Karin Granberg foran avlesingsskjermen for førerkortregister Marie Torsvik, som arbeider ved kontoret i halv stilling, hadde fr da bildet ble tatt. (Foto: Harald Sel)

personell, da vi overtok førerkort-sakene fra politiet. Kontoret ligger på Vibemyr, Lura. Vi leier ca. 60 m<sup>2</sup> i Ålgårds Auto sitt bygg og har foruten selve ekspedisjonen, et teorirom på ca. 20 m<sup>2</sup>, 2. små kontorer, 1. fotorom og et «knøttlite» spiserom.

En liten presentasjon av oss 3. damer som er så heldige å få jobbe her (for det er en trivelig arbeidsplass). Karin Granberg (full stilling) kom fra hovedkontoret på Mariero til Sandnes høsten -82. Anne Marie Torsvik (halv stilling) begynte vinteren -80/81, etter noen år ved hovedkontoret på Mariero, og undertegnede (4/5 stilling) var med på «flyttelas-

set» fra hovedkontoret til Sandneskontoret høsten -79. Foruten oss faste har vi daglig «besøk» fra Marie-ro av 2. eller 3. sensorer som kjører opp med elever til førerprøven.

Som jeg tidligere nevnte har vi en svært trivelig arbeidsplass, og en travel sådan. Folk på Jæren og Sandnes er glide kunder, som setter stor pris på vårt Sandneskontor. Og så slipper de å reise helt til byen — som de selv sier. Dessuten er kontoret lite og intimt — så hvis tiden tillater det kan det bli mangt et koselig «raddel» mellom kunder og personell.

Joda, vi er privilegert vi som jobber på Sandneskontoret.....

nevnes Lars Svihus, pensjonsert sjåfør. Han er stadig på jakt etter gammelt utstyr/redskaper og vi får ofte telefon eller besøk fra han med melding om nye til-

skudd til samlingen.

Som det fremgår er vi igang, forhåpentligvis mer systematiske enn før, med å ta bedre vare på vår historie.

Vi er imidlertid avhengig av god hjelp fra mange kanter og vi vil oppfordre alle som har tips om verneverdige gjenstander, bygg dokumenter osv. til å kontakte oss.

Bussveteran i Sokndal, Birger Aarrestad:

## — Me spadde oss gjennom snøfennene og brukte 9 timar til Egersund

Kjørte første turen i 1920 som 13-åring

Interju: Harald Sel

— Eg kjørte første turen min frå Sokndal til Egersund og tilbake då eg var 13 år. Det skulle vera ei utstilling i byen, og far min skulle i veg med ein bil full av pasasjerar. Mellom dei var lensmann Støle. Men så var det at søskena mine og eg hadde så lyst til å vera med, og far gav meg lov til å ta den andre bilen. Me var 7 søsken, så bilen var heilt full. Far kjørte først og eg etter. Turen gjekk fint, og ingen så noko om den unge sjåføren før me kom tilbake til Hauge. Då sa lensmann Støle til far: «Du Aarrestad — du må 'kje la dette gjenta seg».

Det er Birger Aarrestad som fortel dette til Rygjavegen. Han er i dag veteranen framfor nokon innan rutebilnæringa i sørfylket. Som son til den velkjente rutebileigaren og bussjåføren Sven Aarrestad er han nære på oppflaska i rutebilmiljøet.

Då Birger Aarrestad kjørte til Egersund første gongen som 13-åring i 1920 var Sokndal Automobil A/S 3 år. Selskapet starta i 1917 med 2 7-seters Minerva vogner. Det var desse 2 bilane Birger Aarrestad og faren Sven kjørte med på den omtale turen i 1920.

### Første bussen i 1928

I 1928 blei Birger fast tilsett i Sokndal Automobil. Det var same året som selskapet kjøpte sin første buss. Den hadde 14 sitteplassar. Bussen blei brukt i rutetrafikk til bortimot 1960. I dag reknar ein ei «levetid» på 8 til 10 år på ein rutebuss.

Vegen mellom Egersund og Sokndal var smal og svingete og slett ikkje bygd for biltrafikk, fortel Birger.

— Dei første åra var det «einvegskjøring». Før rutebilen starta, ringde me til lensmannen i Egersund, og han stengde vegen ut frå byen. På tilbake-



Birger Aarrestad (Foto: Harald Sel)

turen var det likedan. Så stengde Sokndal-lensmannen vegen frå den sida.

### Inga organisert brøyting?

Vintrane baud på særleg store problem. Vegen kunne vera glatt og isete

— Då sa lensmann Støle til far:  
«Du Aarrestad, du må 'kje la dette gjenta seg.»



Bussveteranar med dei to første rutebilane til Sokndal Automobil A/S framfor kyrkja i Egersund.

Frå ventre: Urmakar Hansen, som var selskapet sin ekspeditør, sjåfør Sven Aarrestad (far til Birger) og sjåfør Simon Frøyland.

Dei to bilane er begge sjuetarar av merket «Minerva» og dei blei innkjøpte i 1917. Det var med den eine av desse bilane Birger Aarrestad kjørte med frå Sokndal til Egersund og heimatt då han var 13 år.

— Når bussen gjekk var det «einvegskjøring» mellom Sokndal og Egersund

og i snøver måtte sjåføren sjølv spa seg igjennom fennene.

— Ein gong kjørte eg frå Sokndal klokka halv ni om morgonen og kom fram til Egersund klokka halv seks om kvelden. Den normale kjøretida den gongen var 5 kvarter.

— Var det inga organisert brøyting?

— Nei, me kjørte ut med skufler og spaer i bilen, og spadde oss gjennom snøfennene. Passasjerane hjalp gjerne til, og folk som budde langs vegen var også til stor hjelp.

Organisert brøyting blei det først midt på 30-talet. Andreas Rodvelt hadde ansvaret for ei strekning. Seinare kjøpte Larsinius Saurdal og sonen Amund lastebil og brukte den til brøyting av vegen.

— Det var hol i hol og hol ved sida av holet

#### Teleløysinga

Men det var ikkje berre om vinteren det kunne vera problem. Spesielt i teleløysinga kunne det vera ein kamp å koma seg fram.

— Det var rusje. Hol i hol og hol ved sida av holet. Det hende at me sokk så djupt ned i gjørma at kardanen lag ned i molda. Og då var det til med jekken og med øksa i næraste skogholt for å hogga ris som me la i vegen for å koma over gjørmebola.

— Me hogg ris og la i vegen for å koma over gjørmebola

#### Verkmeister i 1955

Etter som åra gjekk blei det mindre busskjøring og fleire administrative oppgåver for Birger Aarrestad. I 1955 gjekk dei 3 busselskapa i Sokndal, Sokndal Automobilselskap. Østrem's bilruter og Håkon Mydlands bilruter, saman og danna Sokndal Bilruter A/L. Birger Aarrestad blei verksmester i det nye selskapet, og frå då av var det sjeldan han kjørte rutebuss. Nesten 52 års teneste fekk han i busselskap før han blei pensjonist. For innsatsen sin har han mellom anna fått Norges Rutebileierforbunds hedersmerke med 3 stjerner, som er den høgaste bransjeutmerkinga.



Ein del av bilparken til Sokndal Bilruter A/L rett etter samanslåinga av dei 3 rutebilselskapa i Sokndal i 1955.

Birger Aarrestad bur i huset midt på biletet.

(Foto: Rogalands Avis).

#### Ingen uhell

Ein må ha stor interesse for yrket og næringa, når ein skal «stå på» i over 50 år. Og Birger legg ikkje skjul på at det har vore eit hardt yrke — i alle høve så lenge han var aktiv bussjåfør.

— Å fy, så hardt som det kunne vera

— Å fy så hardt som det kunne vera, særleg i snøver. Her var vegen til Åna Sira verst, og meir enn ein gong var et på hekta at eg kom fram. Knut Karlsen (kjent vegmann frå Sokndal) hadde brøytinga. Men det hende at også han måtte gje opp. Ein gong måtte eg rygga fleire kilometer for å finna plass til å snu bussen, så eg kunne koma meg heim att til Sokndal.

— Men du kjørte buss i alle desse åra utan uhell av noko slag?

— Eg har sluppe veldig heldig frå det. Men du veit folk var ofte nervøse når turen gjekk langs smale vegar og berre nokre stabbesteinar skilde mellom bussen og stupet. Ei dame blei ein gong nesten hysterisk. Ho tek tak i meg og ropte: «Birger, Birger, du må passa deg!». Då måtte eg stanse bussen og roa henne ned. Elles hadde ho vel rista meg like til bussen for i avgrunnen.

— Folk var ofte nervøse når turen gjekk langs smale vegar og berre stabbesteinen skilde mellom bussen og stupet

#### Betre vegar

— Men nå er det ein heilt annan standard på dei fleste vegane i distriktet enn det var då du var bussjåfør.

— Dei fleste forbetringane har jo skjedd etter at eg slutta med busskjøring i 1955. Opprustninga av vegen mellom Sokndal og Egersund tok til med omlegginga ved Rodvelt først i 50-åra. Men det tok lang tid før det blei fart på sakene og det var grusveg svært lenge. På andre vegar er det enno dårlege strekkingar, som f.eks. Jøssingfjordtunnelen — den et stygg. Nå har Sokndal Bilruter fått bussar som er for store til å kunne kjøra gjennom desse tunnelane.

#### Tru på næringa

Om Birger Aarrestad nå er pensjonist, lever han framleis i rutebilmiljøet. Frå stovevinduet sitt ser han rett ut på rutebilstasjonen med ekspedisjonsbygg, verkstad og garasjer. Kva tru har han så på rutebilnæringa i dag. Vil Sokndal Bilruter kunne halda oppe eit tilfredstillande transporttjebod?

— Etter kvart som dei fleste familiane fekk kvar sin bil, har det blitt færre reisande. Nedgangen er kompensert med skulekøring og arbeidsruter til Egersund og Titania på Tellenes. Dessutan har selskapet kjøring av post.

Blir ikkje det offentlege tilskotet skore alt for mykje ned, trur eg nok at tilbodet på hovudrutene kan haldast oppe som i dag.

# Sjoarvegen for røldølar og austmenn og ferdaveg for både prins og prest

Av Johan Veka

Hylsvegen var sjoarvegen åt røldølar og austmenn, og åt mange sulldølar med, ifrå gamalt. 10. november 1797 skriv amtmann Scheel ut «Skydskafferbrev for Bondemand Helmich Stephensen Hylen paa Skydskiftestedet Hylen i Solledahls Præstegjeld». Amtmannen kan ikkje ha vore lokalkjend. Me ser han legg Hylen til Suldal, men Hylen har alltid høyrte til Sand. Skiftet går elles over Hylsdalen, i nærleiken av Hylsskaret.

Hylsskaret er høgaste staden på Hylsvegen. Derifrå går vegen bratt ned til Våge ved Suldalsvatnet. Der budde Jahans Vaage, lensmann i Suldal frå 1797. Han vart sett til skysskaffar i Vaage same året som det kom skysskaffar i Hylen. Jahans var noko «for seg sjøl». Han kom i ugreie med amtmannen, og tok protokolane med til Stavanger. Der gjekk han opp til amtmannen med dei og sa: «Her hev du rapen din!» Det var i 1813.

## Brukt av mange

Det har ferdast mange på Hylsvegen. Mellom dei er Hans Nilsen Hauge. Han for der sommaren 1802 på veg til Sandslandet, Vikedal, Sandeid og Vats. Og han kom til å setje djupe merke etter seg i kristenlivet i indre Ryfylke.

Hadde me vore på Hylsvegen ein vårdag i 1869, ville me ha møtt eit følgje på 44 personar kome gjennom Hylsskaret. Det var kvekarar frå Røldal på veg til Amerika — eit stille tog «med korset på sin skulder».

Sommaren 1872 for prins Oskar etter Hylsvegen med stort fylgje. Han kom då frå Haugesund, og hadde der vore med på 1000-årsfesten ved Haraldshaugen.

Myllarguten for ofte Hylsvegen i 1830-40-åra, når han var på spelferder i indre Ryfylke.

Vegen var også Amerika-vegen åt dei første utvandrarane frå Vinje og Rauland. Her for og Natestadkarane i 1836. Dei var dei første i Numdal som tok «Vegen mot vest». Og dei er nemnde med stor vørnad i norsk utvandrarsoge.

## Handelen «blømde»

I 1857 set Osmund Tysdal frå Årdal seg til med landhandel i Hylen. Det var ein mann med teft, og den fødte handelsmann. Han dreiv det stort. Han handla med mjøl, erter, korn, salt, tyvarer og steinty. Han hadde det ein i dag ville kalla assortert landhandel. Det gjekk mykje på bytehandel. Her kom suldlane med bork, never, tjøre og bastetau. Her såg du austmenn og røldølar med ost, talg,

skinn og huder. Osmund Hylen, som han vart kalla, kjøpte alt nærsagt. Og alt tente han pengar på, slik at han vann seg fram til ein velstands mann.

Bonden i Hylen, Helmert Hylen, sette seg og til med handel i 1868. Men han handla meir i «de' småa».

Frå 1867 kom Hylen med på rutetettet åt DSD.

## Kvinner som «kløvhestar»

Den gamle Hylsvegen var berre ein gongveg. Etter ei vøling på vegen i 1840-åra, kunne ein såvidt kome fram med kløvhest. Men det var sjeldan ein såg kløvhestar på Hylsvegen. Men ein såg ofte Randi Øvrabø og Eldri Rinden og Ola Hamnaflota. Det var dei som var «kløvhestar» på den 5 km. lange vegen mellom Hylen i Sand og Våge i Suldal. Iminsto var det så haust og vår i 1860-70-åra. Austmenn og røldølar vann kje med varane sine ofte, og då kom Randi og Eldri dei til hjelp. Dei gjorde oftast to vender til dagen, og hadde 12 skilling venda.

Her gjekk dei dag etter dag. Alle tre var store og sterke. Randi budde på Øvrabø i Hamrabø. Når dei to sønene hennar kom heim i julehelga, tok ho ryggak med dei. Ho ville sjå om dei hadde kome seg i styrke sidan sist dei var heime.

Då den yngste sonen til Eldri var småbarn, hadde ho også han med på Hylsvegen når ho var «kløvhest». Når ho tok seg ei kvild, laut ho stundom «gje brøst» til gutungen. Det heldt ho på med til guten var sju år.

Den sterkaste av dei tre var Ola Hamnaflota. I sine beste dagar kunne det henda han bar 18 spann (162 kilo) never frå Våge til Hylen i ei bør.

Det har runne mange sveittedropar på Hylsvegen. Med i biletet her kjem Randi Øvrabø, Eldri Rinden og Ola Hamnaflota, og andre med, alle med børatau eller ryggmeis. Og det ser ut til at ingen av dei tre tok skade av beringa. Randi vart 100 år, Eldri vart 85 år og Ola 88.



Bilete av Hylen frå 1890-åra.

## Nye håndbøker 1. kvartal 1984

Av Marit Garborg

I 1. kvartal 1984 har vi fått supplert håndbøksamlingen med 4 reviderte og 1 ny håndbok.

Reviderte håndbøker:

**HÅNDBOK — 100 Bruhåndbok**

— **Kapittel — 01**

Bruprojektering  
bruplaner

Kapittelet inneholder en oversikt over grunnlagsmateriale for utarbeidelse av bruprojekter m.v.

— **Kapittel — 02**

Bruprojektering  
Vanngjennomløp

Kapittelet tar for seg hvordan en kan finne diemensjonerende vannføring og hvordan en skal dimensjonere vanngjennomløpet ut fra dette.

— **Kapittel — 15**

Bruprojektering  
Fuger, Lagre og sluk

I dette kapittelet er det samlet erfaringsmateriale om fugekonstruksjoner, lagre og sluk.

Dette materiale er først og fremst ment nyttet for de brutyper som er normert i Bruhåndboken, men noe kan også være til nytte når andre typer bruer blir prosjektert.

Til nå er det utkommet 14 reviderte kapitler av Bruhåndboken.

— **Håndbok 113**

Bruker beskrivelse for EDB-program  
— Bruprogram — Generelt

Håndboken er en revisjon av tidligere utgitte håndbok. Den beskriver INDATA-systemet og den generelle oppbyggingen av våre program.

Dataoppsett og kjøring på vegvesenets ND-maskiner er nærmere beskrevet.

— **Håndbok 114**

Kabelutstøpping — Bruer

Denne boken er en revidert utgave av de tidligere «Generelle retningslinjer for utstøpping av kabler i kabelhodet» av juni 1980. Den er beregnet på saksbehandlere, byggeleder/kontrollører ved vegkontorene, samt verkstedfolk som har med utstøpping av kabler å gjøre.

**Ny håndbok:**

— Kjørekostnadshåndboken fra TØI  
Boken inneholder beregninger av kjørekostnader og lønnsomhetsvurderinger av veinvesteringer. I tillegg til håndboken er der også en eksempelsamling fra 1983.

## Gjennomslag for Giljatunnelen, men åpning først våren -85?

## Massen dekker halvparten av behovet ved rv-omleggingen på Østabø

Av Jens Motland



Jens Motland ved Gautøyvatnet ovenfor Øvstebø, der massene fra Giljatunnelen blir brukt til den framtidige vegomleggingen.

(Den dagen Motland og redaktøren var på befaring i Hunnedalen hadde tunnelarbeiderne fri, så vi mangler bilder derfra. Forhåpentligvis kan vi rette på dette ved en seinere anledning.)

(Foto: Harald Sel)

Arbeidet med Giljatunnelen startet opp i slutten av november 1983 og gjennomslag er beregnet til andre uke av mai i år. Tunnelen ble i 1981 kostnadsregnet til 8,14 mill. kr. Justert opp til 1983-priser, regner en med en pris på 10,1 mill. Det ser ut til at denne kalkylen vil holde, men dette vil være avhengig av hvor mye sikringsarbeid som trengs. Etter gjennomslaget vil en geolog fra Vegdirektoratet undersøke fjellet, og først etter dette vil en vite omfanget av sikringstiltakene.

Det blir en samlet vegomlegging på 750 meter (tunnel + tilstøtende veg). Selve tunnelen blir 540 meter. Den blir bygt etter tunneltype B med minste radius på 4,50 meter og med tillegg av utstøpping over eventuelle svake partier.

Tunnelmassene blir kjørt til Østabø i Hunnedalane — en strekning på ca. 15 km. Her blir massen brukt til den framtidige vegomleggingen over Gautøyvatnet på rv 45. Strekningen østover fra Gautøyvatnet til krysset med gamlevegen blir 1200 meter lang. Etter profilene vil det gå med 68.000 kbm. fyllmasse. Fra nedre del av Gautøyvatnet til anleggets endepunkt ved Østabø-gårdene — en lengde på 620 meter — vil det gå med 12.000 kbm. fylling. I alt vil det altså gå med 80.000 kbm. fyllmasse på den 1820 meter lange parsellen ved Østabø.

Massene fra Giljatunnelen utgjør ca. 40.000 kbm. og dekker således bare halvparten av den beregnede fylling. Fullførelsen av denne parsellen må dermed utstå inntil videre.

Når det gjelder Giljatunnelen regner en med at de disponible midler i 1984 dekker selve råsprengningen med nødvendig sikring. Resten av arbeidet så som grøftrensning, portaler bærelag, asfaltering og lysanordning m.v., må utstå til neste budsjettår. En kan derfor ikke regne med at tunnelen blir åpnet for trafikk før våren 1985.

## Vegbrukarmøtet 1984

# Ledd i arbeidet for videreutvikling av samarbeidet med vegbrukerne

Av Per Kydland



Eit utsnitt av forsamlinga.

(Foto: Anne Grethe Liahaug)

I forbindelse med den landsomfattende Aksjon Publikum ble det 1. april 1984 arrangert et vegbrukermøte i Stavanger hvor vegkontoret stod som arrangør. Ifølge vegdirektøren, som var til stede, var dette det første i sitt slag i landet. Innbudt var representanter fra ulike vegbrukerorganisasjoner, såvel fra tungtransport som fra kollektivtransport, privarbilister, motorsyklister og syklistene. Til sammen var det ca. 50 deltakere.

### Gjensidig kontakt

Etter en velkomsthilsen ved Vegsjef Chester Danielsen hvor han bl.a. påpekte vegvesenets behov for kontakt med vegbrukerne, hadde vegdirektør Eskild Jensen et halv-times innlegg om Samarbeid mellom vegvesenets og de som bruker vegene. Det er fastslått at vegvesenet skal være en veg- og trafikketat, og som ledd i dette arbeidet vil det være naturlig å videreutvikle samarbeidet med vegbrukerne.

Han mente at dette samarbeidet bør ha følgende hovedmål:

1. Best mulig bruk av bevilgningene.
2. Tilfredsstillende de interesser og behov vegbrukerne har.
3. Bedre trafiksikkerheten.
4. Best mulig informasjon.

Til slutt nevnte vegdirektøren de bestrebelsene som var gjort for å forbedre vegmeldingsystemet, og at dette er et område som vil bli vist stor oppmerksomhet videre fremover.

### Akseltrykk

Etter Vegdirektørens innlegg var det 10-minutters innlegg fra representanter for forskjellige vegbrukergrupper.

Arne Vikingstad, formann i Norges Lastebileierforbund avd. Rogaland, innledet med å si at forholdet til vegvesenet i Rogaland for tiden var det aller beste, selv om det kan være store meningsforskjeller om bruken av vegnettet. Han nevnte spesielt problemet med at mens hovedvegene etterhvert har fått øket tillatt akseltrykk, henger fremdeles store deler av det sekundære vegnettet igjen. Dermed kan ikke vegnettet utnyttes i den grad det er ønskelig. Vikingstad var ellers opptatt av at det var for få raste- og hvileplasser for yrkessjåførene. Sikkerheten langs vegene var ellers et emne NLF var svært opptatt av.

### Kollektivtrafikken

Nils Johannesen, formann i Norges Rutebileierforbund avd. Rogaland, var opptatt av at forholdene ble lagt

Forts. neste side ↗



Vegdirektør Eskild Jensen, adm.dirktør i DSD Finn Baumann og vegsjef Chester Danielsen under ein pause på Vegbrukarmøtet.

(Foto: Anne Grethe Liahaug)



*Forts. fra forrige side*

bedre til rette for kollektivtrafikken. Bl.a. oppfordret han vegvesenet til å legge mer vekt på bygging og vedlikehold av leskur langs riksvegene. Ellers mente han at kollektivfeltene måtte være forbeholdt kollektivtrafikken og ikke åpnes opp for annen yrkestrafikk slik det har fremkommet ønsket om. Ved anlegg av fysiske øyer i kryss mente han det ble tatt for lite hensyn til den plass busser krever og overhenger på disse.

#### **Gode sykkelveger på rette steder**

Hanna de Vries Stavland, forkvinne i Rogaland Syklistforening, mente at de ble servert produkter dvs. gang- og sykkelveger som er laget av personer som selv ikke er i stand til å sette seg inn i hva sykling innebærer. I tillegg ble disse oftest bygd på feil steder, nemlig der hvor det var lettest å komme fram. Hun mente forøvrig at prioriteringen av sykkelveger bevilgningsmessig i forhold til bilveger var feil. Hun tok ellers for seg andre trafikkreguleringer og nevnte bl.a. at førerne i nye lyskryss ikke slo ut for syklistene. I forslaget til Norsk Vegplan mente hun at trafiksikkerheten var for dårlig ivaretatt,

#### **Bilavgift og bompenger**

Gunnar Stensland, formann i Norges Automobilforbund avd. Stavanger, var opptatt av bilavgiftene og hevdet at bilavgiftene i 1983 var 2 milliarder kr. over bilens kostnadsansvar. I tillegg har man nå planer om en rekke nye bompengeprojekter. Dette var NAF sterkt imot. Dersom myndighetene likevel skulle vedta bompengeprojekt, måtte det være en klar forutsetning at anlegget stod ferdig før bompenger ble oppkrevd.

#### **Yrkessjåførene**

Arne Håland, representant for Yrkessjåførene, orienterte om den samarbeidsgruppen yrkessjåførene i Rogaland har gått sammen for å danne for å bedre trafiksikkerhetsarbeidet. Han tok forøvrig for seg spesielle problemer for yrkessjåførene på vegnettet og nevnte bl.a. at det ved anlegg av rundkjøringer ble tatt for lite hensyn til større biler. Ellers mente han vegbelysning, brøyting, strøing og vegoppmerking kunne gjøres bedre. Det uungåelige tema humper var han og yrkessjåførene opptatt av, og han mente at man her kunne lære av svenskene og benytte gummihumper som både var mer skånsomme og om nødvendig kunne fjernes om vinteren.

**For første gong i Rogaland:**

## **Fiberduk og armeringsnett ved vegfundamentering i Eigersund**

*Av Harald Sel*



*Oppsynsmann Karsten Flåm ved ein av fiberduk-rullane som er brukt ved anlegget i Årstaddalen. Bak Flåm ligg eit par rullar armeringsjern. I alt blir det brukt 2. 700 kvm. fiberduk og armeringsjern.*

*(Foto: Harald Sel)*

**I samband med omlegginga av rv. 44 gjennom Årstaddalen ved Eigersund blir det for første gong i Rogaland brukt fiberduk og armeringsnett ved vegfundamentering. Grunnforholda i Årstaddalen er vanskelege, og vanleg vegfylling ville ikkje ha vore stabil nok. Den tynne fiberduken og armeringsnettet isolerer, bind opp fuktigheten og stiver av oppbygginga slik at vegen tåler tungtrafikk utan å «søkka ned» i gjørma.**

Det er ei strekning på ca 300 meter, frå Koldalsvegen til Eiger Motell, som blir bygt etter den nye metoden. Etter at fiberduken og armeringsnettet er lagt blir det fylt på eit 5 cm tjukt lag med fin singel (16 til 32 cm). Deretter kjem eit lag på 25 cm grov singel (20 til 120 cm). Oppnå dette blir det sprøytta bitumium (bindemiddel) før det blir lagt eit 10 cm lag med oppfrest gamal asfalt. Dermed er vegen klar for legging av ny asfalt.

Det går med 2.700 kvm. fiberduk og armeringsjern på den 300 meter lange strekningen på rv 44, og særleg fiberduken er dyr. Det er såleis ingen

billig måte å byggja veg på. Parsellen frå Koldalsvegen og 400 meter sør- over forbi motellet er kostnadsrekna til 2,8 mill. kr. Då er også kostnadane til legging av ny kloakk i kanten av den nye vegbanen rekna med.

Samtidig med det ovannemnde anlegget er arbeidet med bygging av ny Skåra bru og ny veg fram til Mobilstasjonen i gang. Dette arbeidet er kostnadsrekna til 4,2 mill. kr.

Begge parsellene er planlagt ferdige i haust. Då vil det framleis stå att nesten 600 meter av den gamle rv 44 mellom dei 2 nye traseane. Dette arbeidet er planlagt utført neste år.

#### **Oppfølgring med separate møter?**

Etter lunch var et panel bestående av vegdirektøren, vegsjefen, biltilsynsjefen, plansjefen (varamann), vedlikeholdssjefen, fylkessamferdselsjefen og en representant fra Det Stavangerske Dampskibsselskab i aksjon for å svare på spørsmål fra salen.

Det vil føre for langt å gå nærmere inn på hva som ble tatt opp under paneldebatten. Det kan kun nevnes at vegsjefen gikk inn for at det ble ar-

rangerte møter med de ulike vegbrukerorganisasjonene hvor man fikk anledning til å gå mer i dybden av problemene.

Det syntes å være en almen oppfatning blant deltakerne at vegbrukermøte av den typen som ble arrangert 11. april var nyttig for å bedre kontakten mellom vegbrukerne og vegvesenet, og det er grunn til å tro at det ikke var siste gang et slikt møte ble arrangert i Rogaland.

## Personalia

Nye medarbeidarar



Harald von Hirsch  
Avdelingsingeniør  
Konstruksjonsseksjonen



Turid Dykesteen  
Tegneassistent (vikar)  
Tegnekontoret

### Takk for samarbeidet

Trond Tjelle  
Avdelingsingeniør, biltilsynet,  
slutta 15. mars.

Knut Bakkebø  
ingeniør, biltilsynet i Egersund,  
sluttar 1. juni

Rannveig Kydland  
kontorass., biltilsynet i Haugesund,  
sluttar 30. juni

### Permisjon

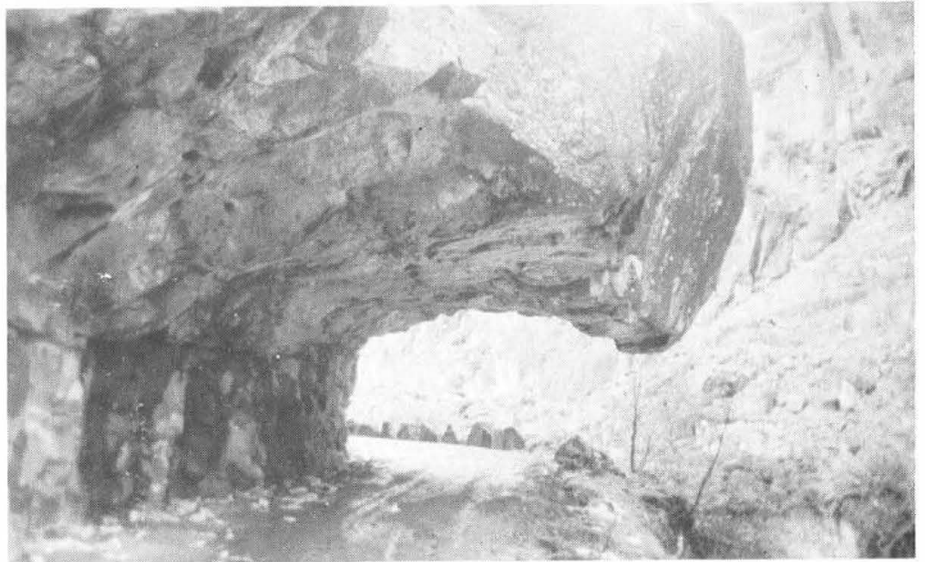
Jarl Honore'  
oppsynsmann, motorvegen,  
har permisjon i 2 år frå 1. mai for å  
arbeida i NORAD.

### Runde tall

50 år  
30. juni: Leif Georg Romslo,  
Vv 7

60 år  
26. mai: Magnus Vesterøy,  
A Haugesund  
5. juni: Selmer Lilleheim, A E18

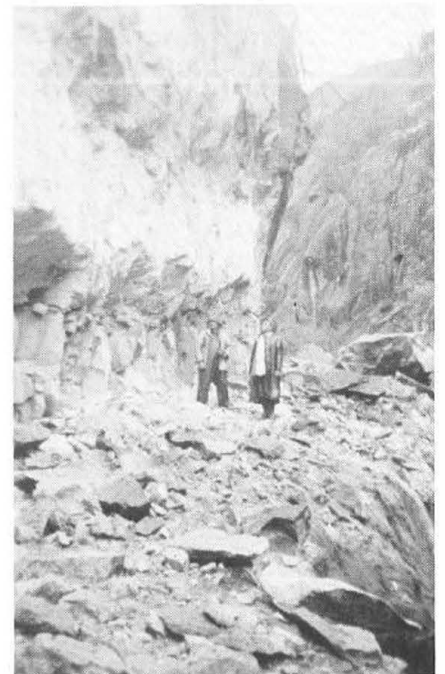
## Overheng-sprenging i Bratlandsdalen 1956



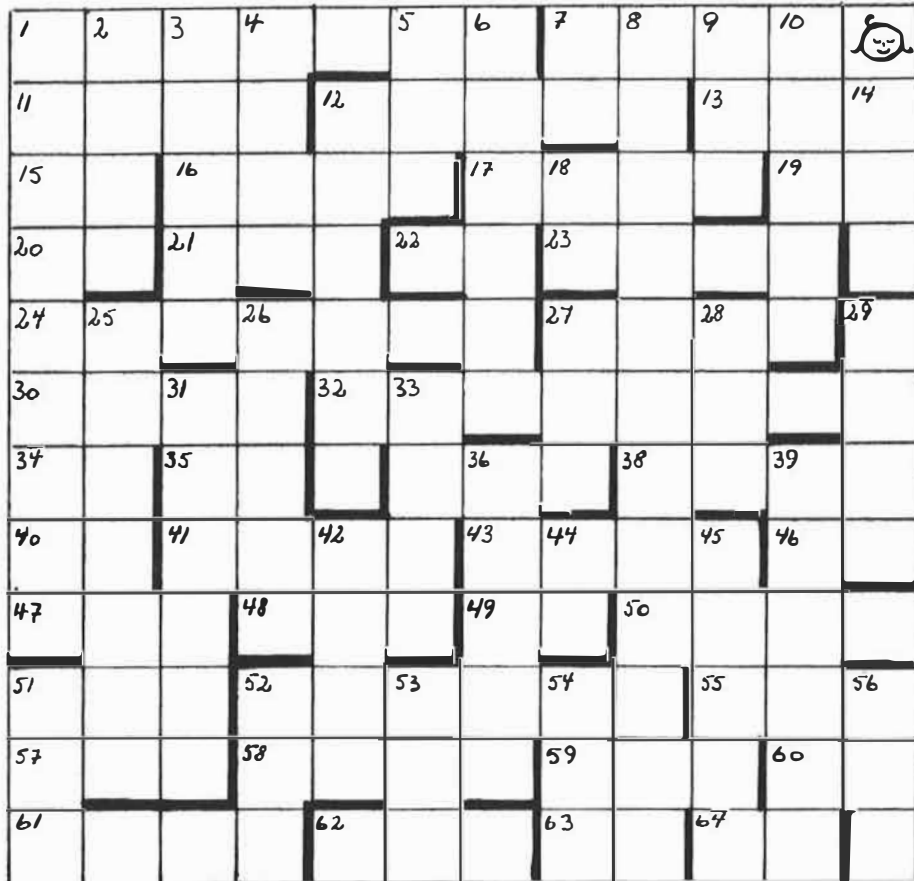
Denne biletserien, som me har lånt frå Tjerand Norheim, Nesflaten, er frå arbeidet med å sprenga bort eit overheng (biletet øvst) på vegen i Bratlandsdalen. Året var truleg 1956.

Biletet i midten er tatt etter salva og viser dåverande oppsynsmann Harald Gjerderø og basen Martin Bratland som slår fast at sprenginga har vore vellukka.

På biletet nederst er gjengen samla etter ryddinga. Frå venstre Torkel Tornes, Ola Brustveit, Andreas Djuvik, Lars Bergjord, Jon Guggedal og Tjerand Norheim. Bilen tilhører Jon Guggedal (nr. 2 frå høgre).



# Kryssord 2/84



Løsningen skal sendes Rygjavegen  
Postboks 197, 4001 Stavanger  
innen 5. juni 1984

Innsendt av .....

Adresse .....

# Løysing på kryssord nr. 1/84



Talet på innsende løysingar til kryssord-orda vår held seg nokså stabilt på ca. 30. Enkelte ord baud nok på problem denne gongen, slik som mineralet KTENASITT på 43 vassrett eller byen AGORDAT i Eritrea på 57 vassrett. Men dei aller fleste hadde likevel kome fram til rett løysing.

Etter at me hadde trekt ut vinnarane, kunne me konstatera at enkelte har større flaks enn andre. Borghild Nødland som blei trekt ut som nr. 1 på kryssord 4/83, var mellom dei heldige også denne gongen. Kunne nå berre hallet vara ved til etter trekninga i Pengeletteriet. Lukke til.

Vinnarane blei:

1. premie  
Gurdrun Haraldseide  
Vegkontoret

2. premie  
Borghild Nødland  
4335 Dirdal

- VANNRETT**
1. Gule blad
  7. troskapspant
  11. hovedstad
  12. vanskelig
  13. kav
  15. smerte
  16. diktator
  17. frifinnelse
  19. svimmel
  20. eksisterer
  21. telegrambyrå
  22. retning
  23. fisk
  24. lekene
  27. giddeløse
  30. vanskelig
  32. tørket frukt

34. massemedia
35. byge
38. seter
40. Anna Irene
41. tidsangivelse
43. storfugl
46. kikk
47. tre like konsonanter
48. varehus
49. aksjeselskap
50. underholde
51. Rakels søster
52. grer vekk lusa
55. kikker
57. belegg
58. Jakobs far
59. uglad
60. vandre

61. gass
62. nordmann
63. herr
64. ukjent

**LODDRETT**

1. Oslo
2. kjøkkenredskaper
3. tynn
4. byggegrunn
5. rovfugl
6. årstid
7. ordne
8. varm høst
9. pronomen
10. avling
12. kvinnenavn
14. krok

18. høydedrag
25. ekspandere
26. oppkomme
27. tøy
28. tre like konsonanter
29. fugl
31. mannsnavn
33. kvinnenavn
36. verdens lønn
39. dårlig vær
42. okse
44. dessert
45. tørket frukt
51. som 27 loddrett
52. grann
53. amerikalinjen
54. tre
56. åpning i isen

# Moderne veg-toalett på Moi, Oгна og Søyland

Kostnadane tvingar fram enklare anlegg for ettertida

Av Harald Sel

Miljøtiltak høyrer også med til vegvesenet sine oppgåver. Ønskemåla er mange men, her som elles, er midlane små. Likevel såg ein seg i fjor råd til å satsa ca. 1 million på 3 nye toalettanlegg i fylket. Desse er bygde ved rasteplassane på Søyland og Moi ved E 18 og ved rasteplassen på Oгна ved rv. 44.

For funksjonshemma

Toaletta er utstyrte med vassklosett

og sanitæranlegg av rustfritt stål. Dei er tilpassa for funksjonshemma. Toalettet på Oгна er knytta til det kommunale vatn- og kloakknettet, På Moi og Søyland blir det bruka tank. Det er firmaet Fjellanger & Widerøe, i samarbeid med Vegdirektoratet, som har konstruert og utforma denne typen sanitæranlegg. Sjølv bygginga er utført av vegvesenet, ved vegstasjonen i Dirdal og på Moi.

Tor Andreassen ved vedlikehalds-

avdelinga seier til Rygjavegen at det truleg ikkje vil bli bygt fleire toalett av denne typen ved vegane i Rogaland. Til det er kostnadane for høge, i ei tid med knappe ressursar. For ettertida kan det bli aktuelt med ein enklare type. Men uansett kva løysing ein vel, er det dyrt å setja opp vegtoalett. Fundamentering, og tilknytning til vatn- og kloakk (evt kum) er t.d. utgifter som kjem i tillegg til sjølve bygget.

Aksdal meste

— Kva stader står på prioriteringslista, dersom nye anlegg skal byggjast?

— Eit anlegg ved E 76 på Aksdal er mest aktuelt. Her prøver me å få til ein avtale med Norol-stasjonen, slik at det evt, kan bli eit toalett i kvar kjøreretning. Vidare vil me gjerne skifta ut «skilderhuset» ved E 18 på Heskestad med eit nytt anlegg.

Lite hærverk

Vegvesenet sine toalett-anlegg er opne døgnet rundt. Dermed er dei utsette for skade og hærverk. Me spør Andreassen om dette er eit problem.

— Til nå har det bare vore litt an tydning til skriving å veggane. Me har bruka ein type plastmaling, som gjer at me normalt kan få dette bort ved normal vask. Elles har me gjort den erfaringa, at når vedlikehaldet og reinhaldet er godt minkar det med hærverka. Kostnadane til vedlikehald blir nokså store ved dei nye toaletta, men i det lange løp vil det nok vera rekningsssavarande å satsa ein del her, seier Tor Andreassen.



Det nye toalettanlegget ved E 18 på Søyland i Gjesdal.

(Foto: Harald Sel)

Samla oversikt for tilbud av maskin- og transporttjenester

## Nyordning setter øvre prisgrense for store maskingrupper

Av Johannes Bø

Statens vegvesen er i forbindelse med sin foretningsvirksomhet, pålagt å følge gjeldende regler for kjøp av varer og tjenester.

Når det gjeld biler og maskiner er dette blitt utsatt i flere år.

Maksimalprisen for lastebiltransport ble opphevet 1. januar 1984, og dette åpnet anledninger for varierte priser også innen denne sektor.

For å få en samlet oversikt over hva som tilbys på det private marked av maskin og transporttjenester, ble det i februar d.å. sent ut tilbudsinnhenting på slike tjenester til anleggs- og vedlikeholdsdriften. Disse inngitte tilbud er da gjeldene fra 1. april til 30. november d.å. Til høsten vil det bli sendt ut ny tilbudsinnhenting,

som skal gjelde for 1 år om gangen. Innkomne tilbud er sortert områdsvis, med opplysninger om pris og størrelse, og sendt ut i hefteform til hver vegstasjon. For de store maskingrupper, er det satt en øvre prisgrense for de som kan leies inn. Dette kalles prioritetsgruppe I, og det er ikke anledning å leie inn de som ligger over

denne grense, så sant det finnes ledige maskiner innengruppa.

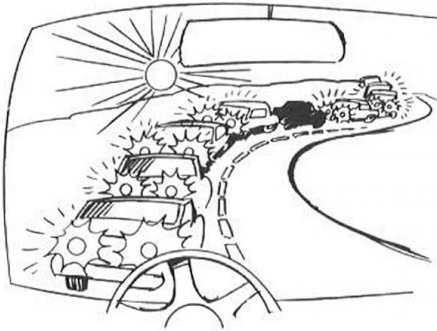
Ellers må det understrekes at utsendte lister kun må betraktes som prislister, og kontrakter må derfor skrives først når det er aktuelt med innleie.

Mengden av innkomne tilbud har vært meget stor og p.g.a. mangelfulle opplysninger ved de fleste tilbud, har sorteringen krevd mye arbeid. Dette har også ført til at listene inneholder en del feil, spesielt ang. maskinenes størrelse og utrustning. Vi vil imidlertid forsøke å korrigere feilene ettervert som de blir innrapportert.

For å hindre at det blir innleid biler og maskiner mens egne er ledige, skal brukeren før de foretar innleie, kontakte oppsatt kontaktperson som har oversikt over driften på egne maskiner. Dette gjelder dog bare for endel maskingrupper og er etter nåværende oppsett midletidig.

Aksjon Kjørelys:

## Handlar om å bli sett i tide



Aksjon Kjørelys er i gang. Bruk av kjørelys fører til sikrere trafikkavvikling. Ikkje minst gjeld det dei mjuke trafikantane, som lettare vil sjå bilane.

Det er lagt opp til tellingar, for at ein skal kunne få informasjon undervegs om lysbruken. Ved vegvesenet i Rogaland er det Kristoffer Mortensen som har ansvaret for tellingane. Frå Vegdirektoratet blir det mellom anna arbeidd med å få til ein konkurranse mellom fylka i NRK P2 om kven som er flinkast til å bruka kjørelys.

Ei intervjugransking som er gjort, viser at det er stort fleirtal for bruk av kjørelys. Ein stor del av bilistane brukar alt kjørelys. Folk som arbeidet i vegvesenet bør slutta aktivt opp om Aksjon Kjørelys. Bli sett i tide, bruk lys om dagen!

## Studiestipendier fra Nordisk Vegtekn. Forbund

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er kr. 20 000.

Valg av emne er opp til den enkelte søker.

Søknad om stipende skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund  
Vegdirektoratet  
Postboks 6390 Etterstad  
0604 Oslo 6

innen 1. august 1984.

# MI MEINING

## Aksjon Kjørelys

Korleis ser så folk ved vegvesenet i Rogaland på Aksjon Kjørelys og på bruk av kjørelys? Me valde oss ut 4 personar og stilte fylgjande spørsmål:

- 1) Kva meiner du om bruk av kjørelys om dagen?
- 2) Brukar du sjøl kjørelys om dagen?



*Njål Østerhus  
Tau vegstasjon*

- 1) Det er flott — alle tiders — at denne aksjonen nå er komen i gang. Det er så mykje lettare både å sjå og å bli sett når kjørelyset blir brukt, og me reagerer på ein heilt annan og kvikkare måte.
- 2) Eg har brukt kjørelys i ca. 15 år.



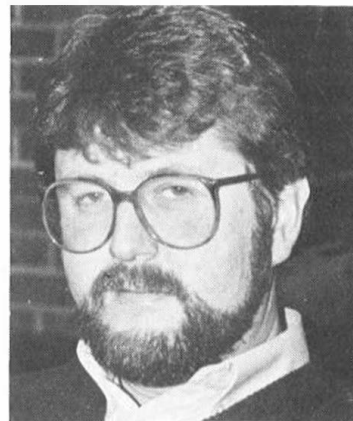
*Irene Stangeland  
Bærheim vegsentral*

- 1) Alle bør bruka kjørelys. Det skal ikkje vera mye mørkt i lufta før billyktene spelar ein stor rolle for å bli sett tidligare.
- 2) Eg brukar alltid kjørelys, og det har eg gjort ganske lenge.



*Gretha Helvik  
Biltilsynet i Egersund*

- 1) Eg syns det er heilt fint. Kjørelys er med å minska faren for ulykker, Største problemet er nok at det så lett å gløyma, både når det gjeld å skru lyset på og å skru det av.
- 2) Ja, desverre hender det nok at eg gløymer lyset på solskinsdagar, men eg prøver så godt eg kan.



*Lars Eide  
Nærbo vegstasjon*

- 1) Etter som det stod i avisen i dag skal et vera gode greier. Det har vegdirektøren sjølv uttalt.

Men over til å snakka alvor. Det kan sparast både liv og pengar ved bruk av kjørelys om dagen. Då tenkjer eg ikkje bare på at bilistane ser kvarandre raskare. Vel så viktig er det kanskje at f.eks. ungene ser bilane tidlegare.

- 2) Eg har brukt kjørelys i mangfoldige år. Lyset set eg på like automatisk som eg set på tenninga.

(Tekst og foto: Harald Sel)

# GJESTEKOMMENTAREN

## På rett veg?



**Turid Håland**  
Sjefsarkitekt  
Stavanger byplankontor

«I Ryggjavegen» nr. 1/84 ser jeg at Stavanger har 282,6 km kommunale vegger. Av disse er bare 5 km grusveg.

Jeg vet ikke om gang-/sykkelveger er medregnet i disse tall, men de kan likevel stå som et aldri så lite bakgrunnsmateriale for mitt hjertesukk:

I en av de mange reguleringsplaner

jeg etterhvert har utarbeidet (for et kombinert bolig-/skole-/fritidsområde i utkanten av Stavanger) hadde jeg satset på å kunne bevare eksisterende kjerreveg — med steingjerder og granhekk — som sammenhengende forgjengerforbindelse i området.

På veg mellom butikkssenter og idrettsanlegg, skole og bydelshus skulle man gå i et 350 m langstrakt «parkareal», tenkte jeg, og så for meg grus, småstein, ville blomster, mose på stein og fugler i granhekken. En liten meditasjonsstreng i en forjaget hverdag.

Ingeniørvesenet har lojalt fulgt opp intensjonen ved å søke å beholde steingjerdet på den ene siden av vegen (og til og med samvittighetsfullt reparert hull i dette).

Men hva ser jeg så en dag? Plutselig, uten at jeg overhodet hadde tenkt meg muligheten av en slik løsning: hele den lange, koselige grusvegen er asfaltert, gravlagt.....

Alle detaljer, alle gressdotter solreflekser i hvit grus, lyder og bevegelse under fotsålen — alt er borte. Tilbake

ligger ennå en effektiv, gledsløs, svart, vedlikeholdsfri gate — som ingen behøver å bekymre seg med og derfor heller ikke ha omsorg for.

Hvorfor er vi så effektive og ufølsomme? Er der riktig det arkitekturhistorikeren Sigfried Giedion skrev i avslutningskapitlet i hovedverket «Space, Time and Architecture»?

(utdrag oversatt av undertegnede):

«Utdannelse er idag rettet mot intellektuell spesialisering. Utdannelse av følelsene er oversett. Man trener seg i å tenke, følelsene forblir utrenet.

Intellektuelt trenede mennesker er idag istand til å følge den vanskeligste, vitenskapelige forskning, men de samme mennesker er fortaapt stilt overfor nye artistiske muligheter, som krever en utvidelse av deres følelsesmessige respons. Årsaken er at de fleste av dem ikke har noe tilsvarende til deres mentale trening å stole på i følelsenes verden.

Kunnskap og følelser et blitt isolert fra hverandre. Så ender vi opp ved det merkelige paradoks at det å føle idag er vanskeligere enn å tenke.»

## HISTORIKK:

# Manglende delegering (evt. byråkrati i 1879)

Av Johan Lund

Aldri har sentral styring vært svakere enn i våre dager. Likevel hører vi av og til snakke om byråkratiske holdninger i forvaltningen.

Nedenstående korrespondanse viser hvilke problemer datidens vegfolk hadde å stri med.

Utskrift av Time formannskaps møte 8/9 1879:

2. sag angaaende en fra Tønnes Garborg indkommet Regning hvorefter har fordrer seg godtgjort for 3 Heller til en liden Veibro i Tjensvolds Udmark, samt for Tilkjørsel af disse.

Herom besluttedes enstemmig:

3 Kroner for anskaffede 3 Stenheller anvises af Ordføreren til udbetaling af Kommunekassen, hvorimod man antager at Betaling for Tilkjørsel bør udredes af vedkommende Veirode.

Amtmannen sendte saken til amtsingeniøren til uttalelse. Amtsingeniøren sendte saken til vegtilsynsmannen (lensmannen) med forespørsel om hvordan det pleier forholdes i liknende saker.

Lensmannens uttalelse til amtsingeniøren lyder:

Tilbagesendes Hr. Amtsingeniøren med underretning om at ifølge den forrige Lensmands Opgivende har det vært almindelig Praxis inden Herredet, at saadanne Reparationer af Broer som ovenom handlede bekostes af Kommunekassen alene uden Bistand af vedkommende Veirode. Denne fremgangsmaade maa visselig ogsaa anses for den hensigtsmessigste, da det ville falde noget tungvint hvis slige ubetydelige Bekostninger skulle blive at indkreve ørevis af Veistykkehaveerne inden vedkommende Veirode.

Amtsingeniøren tiltrer lensmannens uttalelse.

Amtmannen er enig heri og ber om at saken blir behandlet i formannskapet på ny.

Saken går nå direkte fra amtsingeniøren til ordføreren, som framlegger saken for formannskapet påny. I protokollen fra formannskapet heter det:

Kommunebestyrelsen er fremdeles af den formening at intet bevilges til Fremkjørsel af omhandlede Stenheller, thi man er forvissnet om at det i Nærheden, og ialfald innen Roden vilde kunne findes Stene paa 3 Fod til omhandlede Bro eller rettere Huldige, og derfor maa paahvile vedkommende Veistykkehave, eller Roden, hvorfor man ikke kan godkjende den af den const. lensmand paaberaabta Praxis.

Hvorvidt Tønnes Garborg fikk dekket sin transport sier dokumentene intet om.





## Minneord!

### Hilmar Eldholm

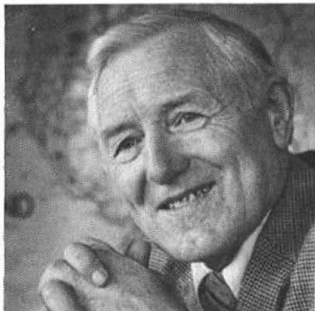


Foto: Jonas Friestad.

Ovningeniør Hilmar Eldholm døde den 23. april d.å. knapt 71 år gammel.

Eldholms plutselige bortgang kom som et sjokk på alle som kjente ham. Han var så sunn og frisk og så full av livsmot og virkefrang.

Eldholm begynte i vegvesenet i Rogaland i 1939 og arbeidet ved dette kontoret i hele 40 år inntil han gikk av for aldersgrensen i 1979. Eldholm var en vegingeniør som satte store merker etter seg i vår etat og på vegnettene i Rogaland. Som leder av detalj- og hovedplanseksjonen i Planavdelingen gjennom alle 70-årene og som aktiv vegplanlegger, satte han sitt personlige bumerke på praktisk talt alle de større vegprosjektene vi gjennomførte i denne perioden.

Eldholm var ikke bare en dyktig fagmann som alltid var beredt til å sette seg inn i nye ting. Han viste også et engasjement og en arbeidsinnsats som var helt utenom det vanlige. Da han stakk Frafjordsvegen i 60-årene gikk det ordet at han arbeidet 25 timer i døgnet.

Eldholm var aktiv og full av livsglede også som pensjonist.

På vår siste juletilstelning holdt han hilsningstale til oss fra de innbudte pensjonister. Han fortalte da om alle sine engasjement og hobbies og at han aldri hadde hatt det så godt som nå da han var blitt pensjonist.

Hilmar Eldholm var en god venn og en god medarbeider og kollega. Han var alltid hjelpsom og blid og en mann vi kunne gå til for å få rettledning og hjelp. Han var en av de største vegbyggerne vi har hatt i dette fylket.

Eldholm levde et godt og lykkelig liv der han utførte en samfunnsinnsats som vil vise igjen i all framtid.

Vi lyser fred over hans minne.

Chester Danielsen

# TILLITSMANNENS SPALTE

Av Ole Tamburstuen

## Formann i hovedtillitsmannsutvalget i Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF)

Etter å ha vært hovedtillitsmann for vegarbeiderne i NAF i 4 mnd. begynner jeg nå å få endel innsikt i dette arbeidet. Stort sett er det ikke så forferdelig vanskelig, men en del problemer er det jo.

Det er særlig når de gjelder permisjoner det er noen problemer. Det ser ut som det er vanskelig å komme fram til en linje som er rettferdig for alle. Det kommer seg av at det som avdelingsledere og oppsyn går inn for, følger ledelsen slavisk, enten det er for eller imot permisjon. Dette skaper ikke de helt gode forhold ute i driften.

Ellers så er det jo endel papirer og skriv å gå igjennom, særlig langtidspaner og budsjetter. Det er jo svært beklagelig at fylket nok engang reduserte på vegbudsjettet, denne gang med ca. 10 mill. kroner. Og selv om vi greier å opprettholde arbeidsplassene våre, så er det i realiteten en ca. 15–20 arbeidsplasser det er snakk om. Dessuten er det vanskelig å opprettholde vegstandarden, med den stadige reduksjon av budsjettet. Ellers vil jeg jo håpe at i fremtiden, når det blir snakk om reduksjon av driftsbudsjettet, at vegsjefen legger like mye arbeid til grunn som han gjorde når det var snakk om reduksjon av administrasjonsbudsjettet.

Det har vært endel rykter ute og gått når det gjelder reduksjon av egne maskiner, men vi håper jo at det bare er rykter. Enkelte områder leier i dag inn biler og maskiner for langt større beløp, enn det koster å ha egne. Med bakgrunn i dette. Burde de ha lov til å kutte ut egne maskiner og biler. Det ser ut som om de ønsker å si fra seg ansvaret med å drive med egne maskiner.

Når det gjelder forhandlinger ellers, ser det for meg ut som om ledelsen har lagt seg på en hardere linje en tidligere. Det er vanskelig for oss å få gjennomslag for saker som kurde ha vært løst lettere. Så det ser ut som om vi også må legge oss på en hardere linje og kanskje gå ut litt oftere til offentlighefter med enkelte saker. Den samarbeidslinjen jeg nevnte da jeg begynte som hovedtillitsmann for N.H.F., ser det ut som om det er vanskelig å følge.

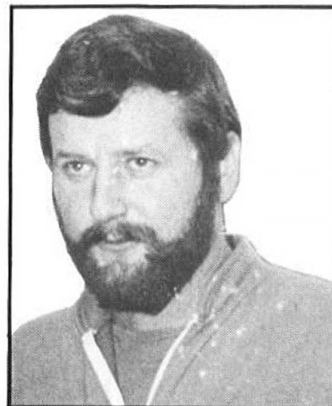


Foto: Harald Sel

## Møtelokale ved Haugesund vegstasjon

Det er nå sett opp ein brakkerigg på tomte ved vegstasjonen for å avhjelpa møteromsituasjonen. Anlegg, vedlikehold, maskin og biltilsynet vert brukarar av rommet. Brutto flate er 56 kvm. og ein reknar med at opp til 30 personar kan få plass.



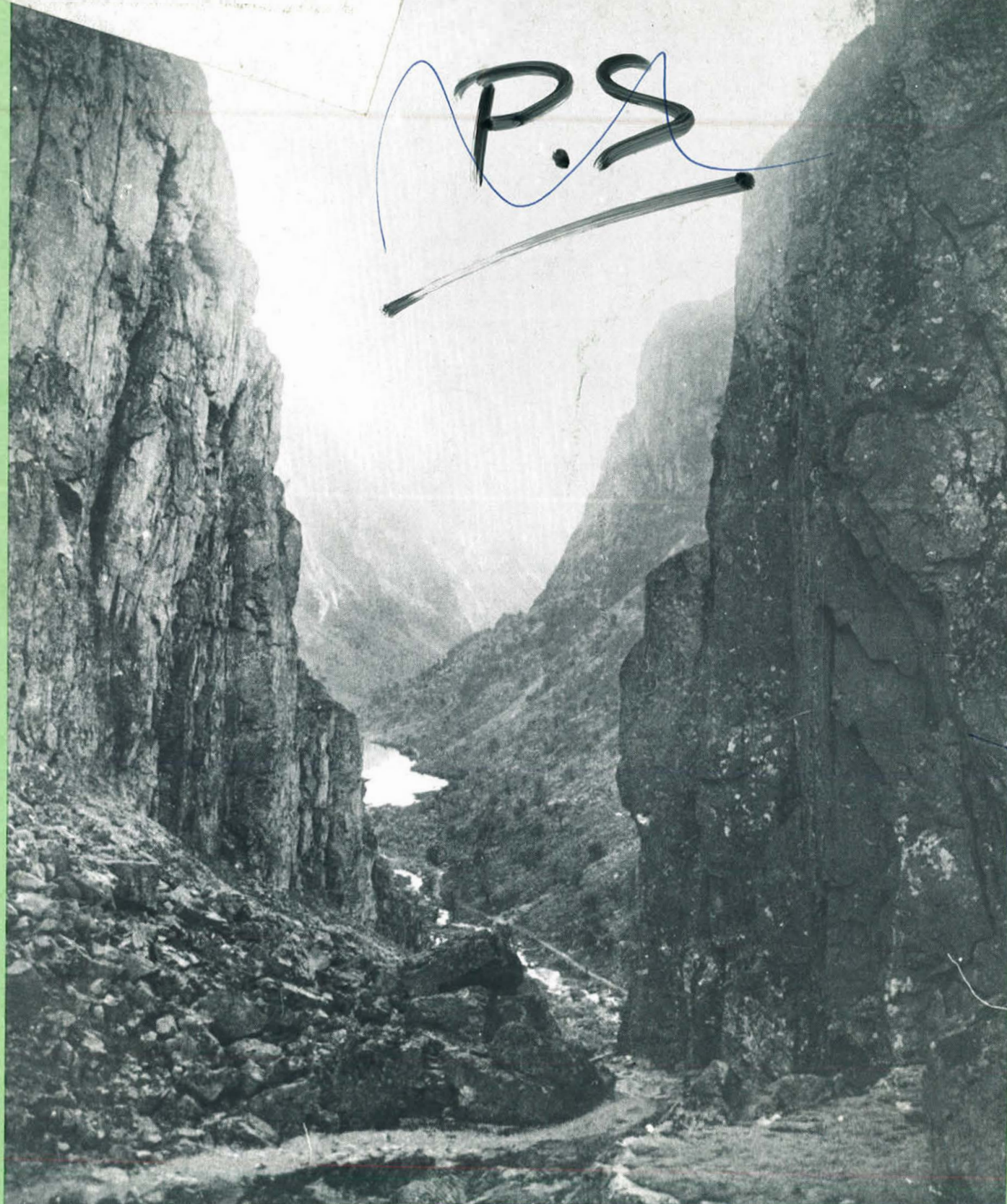
(Tekst og foto: Torleiv Tveit)

Returadresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

Massekorsbånd



P.S.



*Dette bilete viser Hylsskåret med vegen ned mot Hysten.  
På side 14 finn du ein artikkel av Johan Vekø om den gamle Hylsvegen, som i si tid var «sjoarveg for røddølar og suldølar  
og ferdaveg for både prins og prest».  
Biletet er frå ca 1890 og fotograf er Alice Lima Archer. Ho var kona til Edward Archer som kom frå London og leigde læk-  
serett i Suldølslågen frå 1884 til 1924.  
Biletet er utlånt frå Rysylkemuseet på Sand.*