

Ryggjavegen

nr. 3 - 84



Av innhaldet:

- Norsk vegplan 1986—89, 1990—93
- Pensjonisttur til Telemark
- Omkjøringsveg Kleppekrossen
- Grønn bølge gjennom Sandnes



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.

Opplag: 1500

INNHOOLD nr. 3 - 84

<i>Aktuell kommentar</i>	s. 2
<i>Aksjon Kjørelys</i>	s. 3
<i>Andakt</i>	s. 3
<i>Autosys ved alle biltilsyns-</i> <i>stasjonene</i>	s. 4
<i>Nytt AKAN-utvalg</i>	s. 4
<i>Vegcupen 84 til Rogaland</i>	s. 4
<i>Hol i Giljajuv-tunnelen</i>	s. 5
<i>Om kjøringsveg Kleppekrossen</i> .	s. 6
<i>Er vi uten engasjement?</i>	s. 7
<i>Ombygging av kantklyppar</i> <i>i Haugesund</i>	s. 8
<i>«Eksplorative varer» før og nå</i> .	s. 8
<i>Formannskifte i pensj. for.</i> <i>for Jæren</i>	s. 9
<i>Sysselsettingsmidler</i> <i>til fylkesvegane</i>	s. 9
<i>Norsk vegplan behandla</i> <i>i fylkestinget</i>	s. 10
<i>Ekstra midler til fylkesvegane</i> .	s. 11
<i>Pensjonisttur til Telemark</i>	s. 12
<i>Trafikktellingar i 1983</i>	s. 14
<i>«Grønn bølge»</i> <i>gjennom Sandnes</i>	s. 15
<i>Ansattes syn på bruken</i> <i>av velferdsmidler</i>	s. 16
<i>Effektiv ugrassprøyte</i>	s. 17
<i>Grindagut i Bråtveit</i>	s. 17
<i>Pensjonistsamkome i Sand</i> .	s. 18
<i>Kryssord</i>	s. 19
<i>Vegsjefen på Asfalt dagen</i>	s. 20
<i>Sorteringsveg på E 76</i> <i>i Haugesund</i>	s. 21
<i>Gjestekommentaren</i>	s. 22
<i>Utredningsrapport</i> <i>om gang- og sykkelvegar</i>	s. 22
<i>Også ros</i>	s. 23
<i>Tillitsmannens spalte</i>	s. 23

Forsidefoto:

Klart for siste sprenging i Giljatunnelen. Boregjengen har kjørt ut riggen for siste gong og basen sjøl, Eirik Lillehammer, er plassert i korga. Dei andre er frå venstre: Otto Lunde, Magne Våge og Magnus Weltzin.

Foto: Harald Sel.

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:

Norsk Vegplan 1986—89

Av vegsjef Chester Danielsen

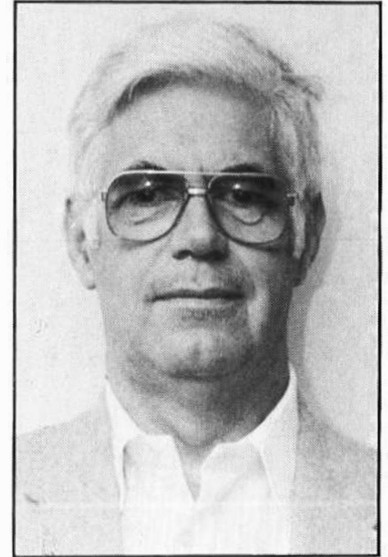
I juni i år satte fylkestinget i Rogaland sluttstrek for den lokale politiske behandlingen av Norsk Vegplan for perioden 1986—89. Fylkestingets vedtak markerer avslutningen på et stort arbeid i vegadministrasjonen og en omfattende politisk prosess.

Arbeidet startet for over et år siden med en møteserie med alle kommunene i fylket. Siden har vi arbeidet kontinuerlig med utarbeidelse av dokumenter og med konsultasjoner med våre politiske overordnede organer, i første rekke fylkets samferdselsstyre.

Av dette er det etter hvert blitt en anseelig samling dokumenter, — med mange tabeller og mange detaljer som det er vanskelig for de fleste å ha full oversikt over.

Ser vi godt etter så vil vi i denne tjukke dokumentsamlingen kunne finne en del utviklingstendenser og generelle målsettinger for vår virksomhet i de nærmeste 6—8 årene. Jeg vil her kort og punktvis nevne en del av disse:

- * Bevilgningene til riksvedlikeholdet vil øke i takt med prisstigningene mens bevilgningene til anlegg fortsatt vil gå betydelig ned.
- * Praktisk talt alle riksveginvesteringer for 1990 vil bli brukt enten til å utbedre/legge om eksisterende veger og til å gjøre ferdig igangsatte anlegg.
- * Vi håper å få igangsatt Bokn-prosjektet i 1988 med delvis finansiering med bompenger.
- * Vi vil arbeide videre med spørsmålet om bompengefinansiering av enkelte større vegprosjekt.
- * Arbeidet med trafiksikring vil fortsatt ha høy prioritet. Hittil har bygging av gang- og sykkelveger hatt høy prioritet hos oss. Etter hvert vil vi koble vår innsats over på andre typer fysiske tiltak og også på ikke-fysiske tiltak for trafiksikring. Her vil biltilsynets arbeid bli av stadig større betydning.
- * Bevilgningene til utkantstrøk og til regionene Ryfylke og Dalane vil fortsette å gå nedover i forhold til i sentrale områder. Mens vi i 70-årene hadde den store anleggsdriften i indre Ryfylke, — med fullføring av Suldalsvegen som den største oppgaven, vil vi fortsatt i 80-årene finne de store anleggene rundt byene Haugesund, Stavanger og Sandnes.
- * Vi vil fortsatt drive en aktiv personalpolitikk både i utedriften og i administrasjonen. I utedriften vil vi i samarbeid med personalorganisasjonene arbeide mot en naturlig tilpassning mellom arbeidsstyrke og arbeidsoppgaver uten at vi går til oppsigelser. Vi vil tilstrebe å gi våre ansatte slike hjelpemidler og slike arbeidsforhold at de kan få et meningsfullt arbeid og kan drive effektivt. I samsvar med sentrale retningslinjer vil vi måtte redusere bemanningen i vegadministrasjonen. Vi vet enda ikke hvor stor denne reduksjonen vil bli eller hvor den skal tas.
- * Dersom fylkene ikke får et bedre økonomisk grunnlag enn de har idag, må vi regne med at praktisk talt all anleggsvirksomhet på fylkesvegsektoren vil stoppe helt opp og at vi får fortsatt reduserte vedlikeholdsbevilgninger. Det vil føre til et forfall på våre fylkesveger som vegvesenet som fagetat ikke uten videre bare kan sitte rolig og se på. Selv om vi må regne med en viss fortsatt nedgang i aktivitetene i årene fremover, så vil vi likevel stå overfor store og utfordrende oppgaver. Det er på mange måter en større utfordring å gjøre en god jobb i trange tider, enn i gode tider der problemene ofte kunne løses bare med å pøse på med mer penger og mer folk.



Redaksjonen avslutta 8. juni.

Stoff til neste nummer må leverast innan 10. september.

Redaktøren har ordet:

Aksjon kjørellys

Er mange rogalendingar stabukkar som reagerer likt barn i trassalderen på velmeinande råd og kampanjer av ymse slag? Reagerer mange negativt på at det blir laga ein storstilt kampanje for å få folk til å bruka kjørellys om dagen, og tenkjer som så at ingen treng å fortelja meg kva lys eg treng på bilen? Eg forbeheld meg retten til sjølv å finna ut når det er behov for å kjøra med lys eller ikkje.

Tankar om at det kan vera slik streifar ein, når ein les resultatene av dei landsomfattande kjørellys-tellingane. Tellinga i mai viste at 33 % av bilistane i fylket brukar kjørellys om dagen. Etter 2 tellingar (april og mai) ligg Rogaland på ein klar sisplass. Best i landet så langt er fylka Troms og Sør-Trøndelag. I dei to fylka brukar nesten dobbelt så mange bilistar kjørellys som det bilistane i Rogaland gjer.

Den informasjonskampanjen som er på gang, for å få minst 85 % av bilistane til å bruka kjørellys, omfattar mange tiltak. Av dei meir spesielle er reklame på drosjane i Stavanger.

Elles er det distribuert klebeplakatar til bruk i bakrutene på bussar, plakatar er distribuerte til oljeselskap, ferjer og trafikkskular. Dessutan prøver Info, både sentralt i Vegdirektoratet og lokalt ved vegkontoret, å halda saka «varm» ved å senda stoff og opplysningar til presse og NRK.

Argumenta for å bruka kjørellys skal me ikkje ta opp att her. Me lar det vera med å minna om granskingane som er gjort i Sverige når det gjeld samanheng mellom kjørellys og reduksjon i talet på trafikkuulykker. I Sverige har det vore obligatorisk bruk av kjørellys sidan 1977. Lysbruken i dagslys har i denne tida auka frå 50% til 95%. Før- og etterstudiar av trafikkuulykkene viser desse resultatene:

- * 21 % reduksjon i talet på samanstøyt mellom bilar og mopedar eller sykklar.
- * 17 % reduksjon av fotgjengar-påkjørslar.



- * 10 % reduksjon av kollisjonar mellom møtande kjøretøy.
- * 9 % reduksjon av kollisjonar mellom kryssande kjøretøy.
- * 2 % reduksjon av ulykker p.g.a. påkjøring bakfrå.

Som den etaten som står for Aksjon kjørellys, kviler det eit særleg ansvar på Statens vegvesen. Vegdirektoratet har difor bestemt at alle tenestebilane skal ha kjørellys under kjøring. Tilsette i vegvesenet bør gjera det same også privat. Det skader kanskje ikkje med velmeinande argumentering for kjørellys overfor folk «me møter på vår veg»,- enten nå vedkomande er ein stabukk eller ikkje.

ANDAKT

Kall på Herrens namn

Av O. B. Dyvik

I Rom. 10 11—13 les me:

«Ingen som trur på Han skal verta til skammar. For det er ingen skilnad på jøde og grekar. Alle har den same Herren og han er rik nok for alle som kallar på han. Kvar den som kallar på Herrens namn skal verta frelst».

Det er Paulus som skriv dette til den nyskipa kyrkjelyden i Rom. Han

vil med dette streka kraftig under at for Gud er alle like. Jødane, og av dei då serleg fariscarane og dei skriftlærde meinte seg å stå i ei særstilling hjå Gud og innbilte seg at dei hadde monopol på både Gud og Messias, frelsaren.

Det er om dette Paulus skriv i fyrstninga i dette kapitelet at dei kjende ikkje Guds rettferd, men streva etter å grunna si eiga rettferd og gav seg derfor ikkje inn under Guds rettferd. Me har eit tydeleg eksempel på dette i fortellinga om farisearen og tollmannen i templet Luk. 18 9—14.

Måtte Gud skåna oss for å koma i farisearen sin stilling. Han er ikkje rettferdig for Gud med alt han er og gjer. Det er ikkje Guds verk at me er synderar, det er satans verk, men at me ser det, det er Guds verk.

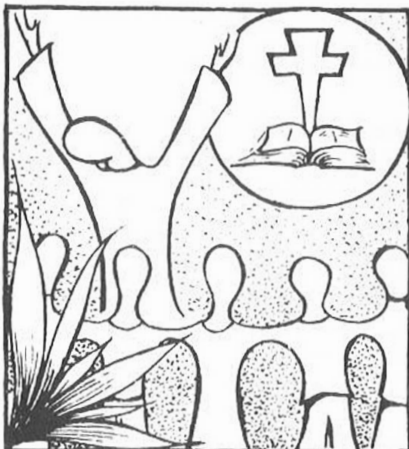
Jesus seier! «Eg er vegen sanninga og livet. Ingen kjem til Faderen utan gjennom meg.» Joh. 14 6.

Paulus som skreiv brevet til Rom. visste nok kva han snakka om og han hadde nok fått prøvt dette på kropp og sjel, at kvar den som kallar på

Herrens namn skal verta frelst. I apostelgjerningane les me om Paulus då han var slått med blindhet og vart ført inn i Damaskus. Om Ananias som fekk bod om å gå til han. Og då Ananias bad seg fri fekk han dette som grunn «Nå ber han.» Paulus kalla på Herrens namn og vart frelst. Slik var det også med røveren på korset. Han ba om ein tanke og fekk eit himmelrike. Men det er ein ting me må hugsja, og det er at me ikkje må sleppa det forseint før me «Kallar på Herrens namn». Me hugsar fortellinga om den rike bonden Luk. 12—19. Han hadde vore så opptatt med å hausta, byggja og samla, og så hadde han gløymt å kalla på Herrens namn. Og så vart det for seint.

Og lat meg til slutt minna deg som les dette, kor du enn er, om du er på vegen eller utenfor vegen, og om du er opptatt med ei mengd av andre gjeremål.

Gløym ikkje, eller vert ikkje for sein med å kalla på Herrens namn, då skal du verta frelst.



Autosys ved alle biltilsynsstasjonene

Første trinn i en tretrins-utbygging er fullført

Av Georg Eie

Alle biltilsynsstasjonene i Rogaland har nå fått Autosys.

Fra før av var det bare stasjonen i Stavanger som hadde dette datasystemet.

Nå har både stasjonene i Egersund og Haugesund samt Sandnesavdelingen blitt utstyrt med terminaler og tilkoplede sentralen i Oslo.

Autosys er, kort fortalt, et EDB-basert informasjonssystem for kjøretøy og førerkortregister. Ved hjelp av dette kan biltilsynet, i løpet av få sekunder, hente fram en rekke opplysninger, som det før kunne ta til dels lang tid å finne fram til.

Utbyggingen av Autosys i biltilsynet er planlagt i 3 trinn.

- Trinn 1 omfatter etablering av database hvor opplysninger kan hentes fram på skjermterminalene.
- Trinn 2 omfatter videreutvikling av systemet, med ajourføring direkte fra skjermterminalene.
- Trinn 3 bygger videre på trinn 2,

med maskinell utskrivning ved stasjonene av bl.a. vognkort.

Trinn 1 er således nå fullført i Rogaland og ventes ferdig i resten av landet i løpet av neste år.

I følge en «Forprosjektrapport» av 20. januar 1984 utarbeidet av førstekonsulent R. E. Larsen ved Vegdirektoratet, er målet at trinn 2 og 3 skal være gjennomført i løpet av 1986 til 87.

Med et fullt utbygd Autosys-system vil biltilsynet være i stand til å yte publikum en raskere ekspedering og bedre service.

Det er derfor å håpe at den videre utbygging går som planlagt og at det ikke oppstår forsinkelser.



Milly Buch i arbeid ved den nye Autosys-terminalen ved biltilsynsstasjonen i Haugesund. Ved hjelp av dette systemet kan en på få sekunder få fram en rekke opplysninger på skjermen, som det før kunne ta langt tid å finne fram til.

(Foto: Torleiv Tveit)

Nytt AKAN-utvalg:

Hjelp og behandling ved rusmiddelmissbruk

Alkohol og narkotikamisbruk er et av de største og vanskeligste problemområder i dagens samfunn. Dette misbruk koster den enkelte og samfunnet store penger i form av fravær, skoft og skader. Følgelig er dette også et problem som berører Statens vegvesen.

Arbeidslivets parter — NAF og L.O — har tatt konsekvensen av dette og dannet AKAN (Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani) i 1963. AKAN har i dag innpass i mange bedrifter og etater.

AKAN deler sin virksomhet inn i følgende oppgaver:

- Gi informasjon for å øke kunnskapsnivået og derved endre holdninger i forholdet til rusmiddelmissbruk og til den enkelte misbruker.
- Føre fram hjelpetiltakene på et tidlig tidspunkt gjennom et engasjement på arbeidsplassen.
- Styrke samarbeidet mellom virksomheten, institusjon og fritidsmiljø for å oppnå best mulig behandlingsresultat, slik at den enkelte arbeidstaker kan fortsette i sitt arbeid.

Ved Statens vegvesen i Rogaland er følgende personer med i AKAN-utvalget for perioden 1984/85: Administrasjonssjef J. Lund med førstekonsulent S.M. Olsen som varamann, hovedverneombud J. Undset med hovedtillitsmann O.A. Tambursten som varamann, bedriftssykepleier T. Torstensen med bedriftslege A. Vistad som varamann og verneleder S. Næsheim med driftsjef A. Njå som varamann.

På konstituerende møte i mai ble verneleder S. Næsheim valgt til formann/sekretær for 1984.

Vegcupen 84 til Rogaland

Rogaland står i år som hovedarrangør av vegcupen. Det er nå 10 år sidan sluttspillet sist blei arrangert i fylket. Den gongen var bedriftsidrettslaget 10 år, så nå blir altså sluttspelarrangementet eit av høydepunkta i samband med 20-års jubileet. Datoen for turneringa blir laurdag 1.september.

Hol i Giljajuv-tunnelen

Dyktige tunnelarbeidarar vil få lite tunnelarbeid i åra frametter

Av Harald Sel

— Gratulerer, og mange takk for godt utført arbeid. Vegvesenet i Rogaland har dyktige tunnelarbeidarar. Me er mellom dei beste i landet når det gjeld tunneldrift.

Dette sa anleggsjef Halvor Folgerø i takketalen sin til arbeidarane under ei enkel tilstelling på Giljastølen, etter at det var slått hol i Giljajuv-tunnelen. Kort tid før hadde Folgerø sjølv tent lunta og utløyst den siste salven, som pulveriserte dei siste 3,5 meter av den 540 meter lange tunnelen. Tverrsnittet er 52 kvm.

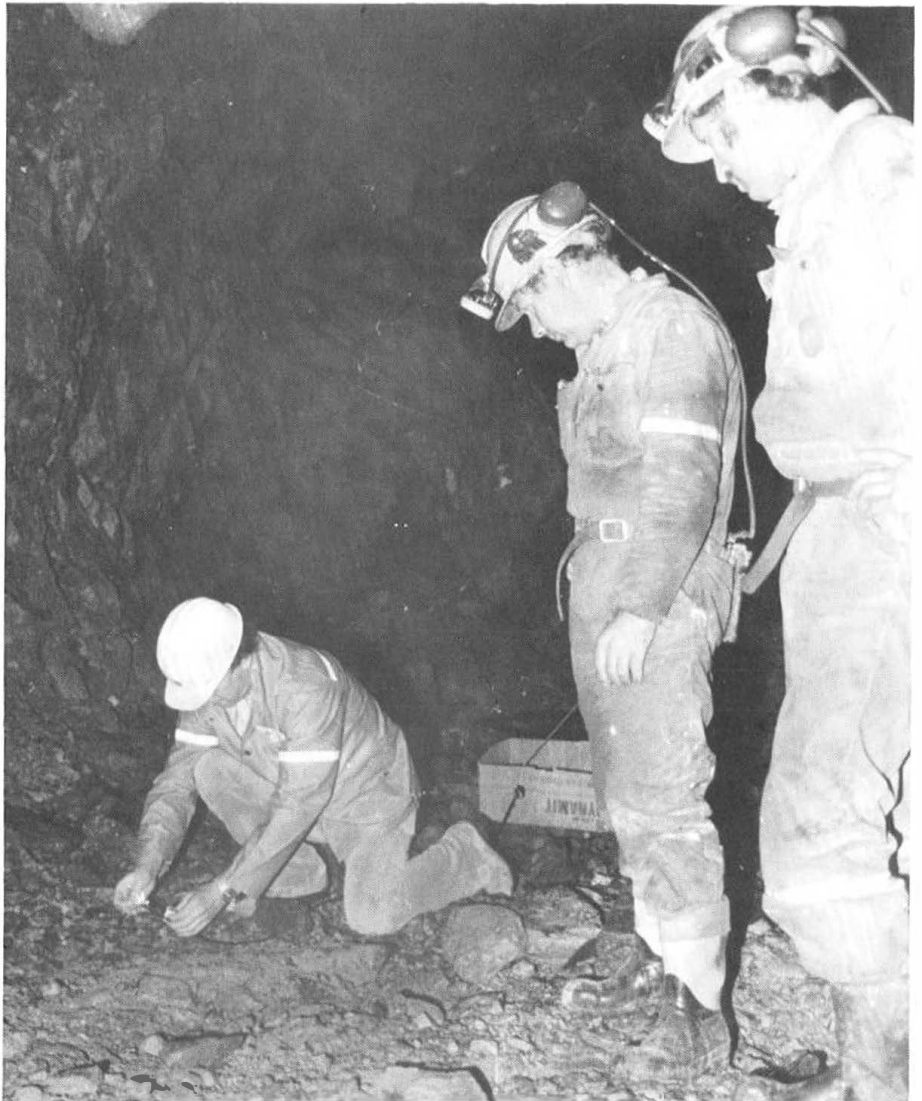
Tunneldrifta i Giljajuvet starta 1. desember og arbeidet har gått svært greit unna. Fjellet har vist seg og vera bra (stort sett grå gneis) og tørt. Fire mann har vore i arbeid på kvart skift. I tillegg har 3 mann arbeidd med reinsking av fjelloverflata. Nemnast kan det og at det er brukt 35.000 kg. dynamitt, det vil seia 1.3 kg. pr. kubikkmeter.

Så langt er det gått med omlag 8.9 millionar til tunnelen. Restoverslaget for gjenstående arbeid med bolting, portaler og fullføring av vegbygget gjennom tunnelen er på ca. 1.5 mill.

Etter Giljajuv-tunnelen er det berre planlagt eit større tunnel-prosjekt i Rogaland i dei næraste åra, nemleg Byhaugtunnelen. Etter at den er sprengt ut, vil det kunne gå fleire år før det igjen blir tunneldrift i fylket, når arbeidet med Gyatunnelen på rv. 9 og Storhaugtunnelen skal utførast. På grunn av dette vil truleg den einaste tunnelriggen til vegvesenet i Rogaland bli utlånt til Nordland, etter at Byhaugtunnelen er utsprengt.



Her er tunnelarbeidarane (minus dei 4 i boregjengen) samla ved tunnelmunningen, etter at det er klart at også siste salva har gått som planlagt. Frå venstre: Daniel Byrkjedal, Inge Nyrkjedal, Fred Harald Gilja, Odd Hellenen, Georg Aasen, Viktor Kjær-vold, Lars Surdal og Toralf Birke-land. Foto: Harald Sel.



Anleggsjef Halvor Folgerø tennar lunta til siste salven midt inne i den 540 meter lange tunnelen. Eirik Litlehammer og Otto Lunde ser etter at lunta brenn, før alle svingar seg i bilen og køyrer ut før det smell. Foto: Harald Sel.



Omkjøringsveg Kleppekrossen:

Vest avlastar mest — men ikkje alle meiner det er best

Av Harald Sel

Miljø- og trafikksikringsmessige tilhøve ligg til grunn for planane om omkjøringsveg rundt Kleppekrossen. Aukande trafikk og manglande separering av motorisert trafikk og mjuke trafikantar er ei stor belastning for tettstaden og for dei som bur langs vegen.

Overordna mål for den hovudplanen, som er lagt fram, er:

- redusert ulykkesrisiko langs eksisterende rv. 44 gjennom Kleppekrossen
- eit betre lokalmiljø (reduksjon av støy m.v.)
- lettare framkomst for alle trafikantgrupper
- tilrettelegging for eit attraktivt nærings- og service-område

Omfattande planlegging

Planlegging av omkjøringsveg rundt Kleppekrossen har pågått i omlag 10 år, og fleire alternative trasear er vurderte. Til slutt er ein blitt ståande

med eit alternativ aust for eksisterende riksveg 44 og eit alternativ vest for riksvegen. Som ei førebels tilråding går vegsjefen inn for alternativ vest. Ein hovudgrunn for dette standpunkt-

tet er dei resultatane som granskingar av trafikkmønsteret i området viser.

Av desse kan ein slå fast:

- Ein omkjøringsveg etter alternativ vest vil avlasta eksisterende rv. 44 gjennom sentrum med 60—70% mot 40—60 prosent ved alternativ aust.
- Alternativ vest vil føra til halvering av trafikken på indre del av rv. 510 (Solavegen).

Verkandane for jordbruket

Ved begge dei aktuelle alternativa vil det gå med ca. 90 dekar dyrka mark. Ved alt. vest vil det i tillegg bli brukt 10 dekar kulturbeite. Det austre alternativet vil berøra 24 bruk og det vestre 23 bruk. Skildnaden syner seg først og fremst ved at 3 bruk vil få ekstra arbeids-teigar ved det austre alternativet, medan heile 10 bruk vil få denne ulempa dersom det bli bygt veg i vest.

Friluftslivet

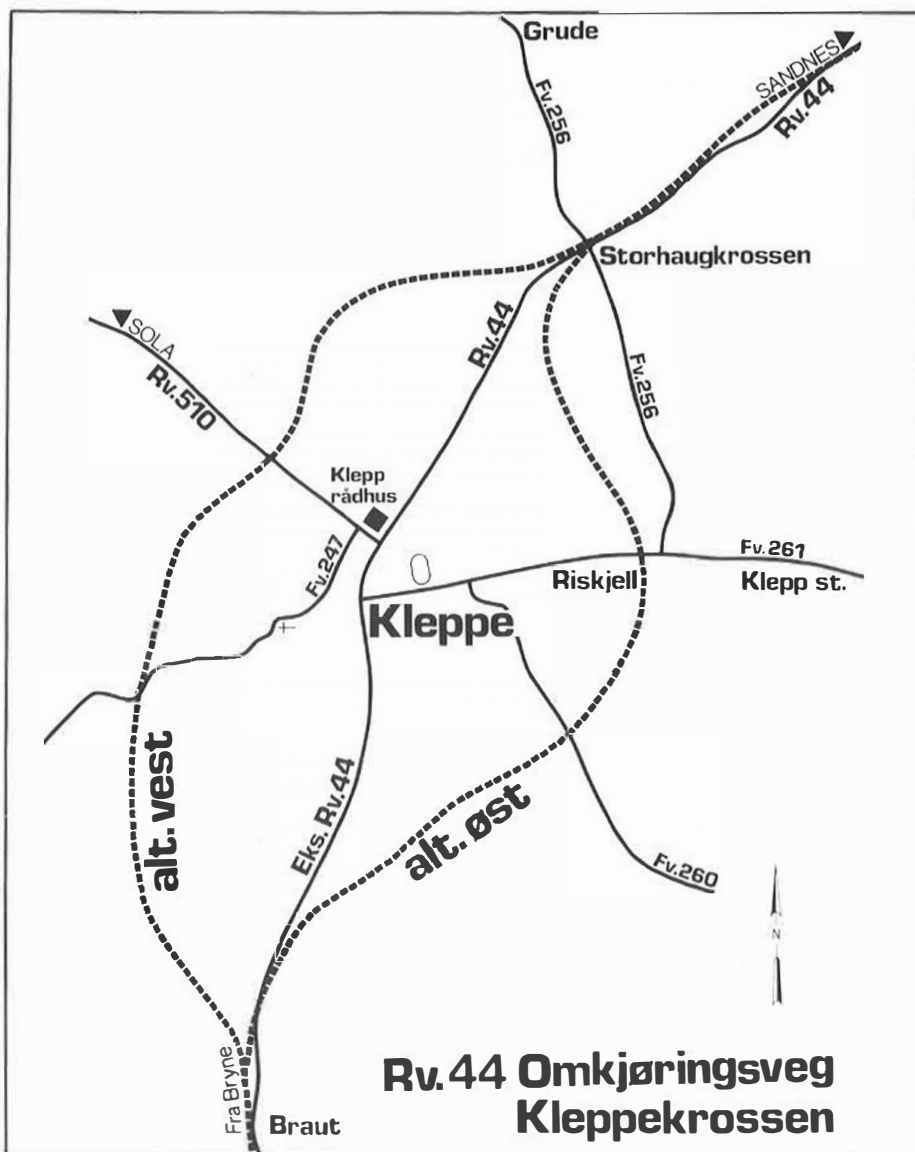
Det austre alternativet vil ikkje ha fylgjer for friluftslivet, medan det vestre vil gå like ved Kleppelunden slik at det blir ein fylling ned mot dalsøkket. Traseen vil altså ikkje øydeleggja noko av friluftsområdet fysisk, med vegen vil føra til ulempe med støy i Kleppelunden.

Bygging etter 1990

Det vil ikkje bli disponible midlar til å byggja omkjøringsvegen før tidlegast i planperioden 1990—1993. I 1983-kroner vil det austre alternativet, som er 7 870 meter, kosta ca 42 mill. kr. Vestre alternativet, som er 7 420 meter, er kalkulert til ca 38 mill. 1983-kr.

Sjølv om det enno vil gå ein del år før vegen kan byggjast, er det viktig å få avklart traseen så snart som råd. Dermed kan vegen setjast opp på venteliste over nye prosjekt.

Elles er det viktig for grunneigarane i dei aktuelle områda å få ei avklaring. Fleire gardbrukarar har måtta utsetta aktuelle planar ved drifta medan dei ventar på at det blir vedtatt kor omkjøringsvegen skal byggjast.



Denne kartskissen viser dei 2 aktuelle alternativa — i aust og i vest — med stipla line.

MI MEINING

Omkjøringsveg Kleppekrossen:



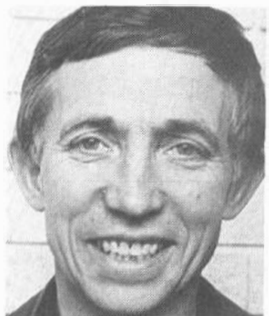
Kristian Kleppe, grunneigar, alt. vest

Eg syns det ville vera enklare å byggja etter det austre alternativet. Ein veg ville gjera skade der au, men etter det eg skjønar kan vegvesenet få kjøpa ein gard ved turnhallen på Riskjell. Ved å bruka den i makebytte og som tilleggsjord ville mange problem vera løyste.



Per Melstokkå, Heradsagronom i Klepp

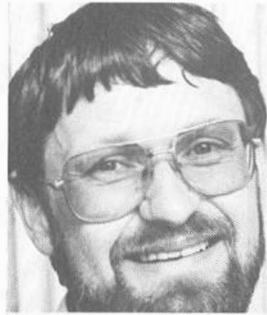
Folk frå landbruksetaten har delvis vore med og gått opp dei trasé-forslag som ligg føre, og me har prøvt å dempa skadeverknadane mest muleg. Men likevel er begge alternativa dårlege sett ut fra interessene til jordbruket. Det som dreg ned det austre alternativet er at ein veg vil øydeleggja to pelsdyrgardar i nord og skjera sunt eit småbruk i sør. Personleg hadde eg helst sett at ny avlastningsveg blei bygt som tunnel.



Arne Braut, grunneigar, alt. aust

Vegen må jo gå ein plass, og det er vanskeleg å seia kva alternativ som er det beste. Eg trur nok likevel at den vestre traséen er å foretrekka avdi den vil fanga opp den femtedelen av trafikken som går til og frå Sola. Det er viktig å få mest muleg av trafikken bort frå Kleppekrossen.

(Tekst og foto: Harald Sel)



Per R. Oftedal, formannskapsmedlem og gruppeleiar for AP

Det er ein fyldig og god plan vegvesenet legg fram, og etaten skal ha ros avdi det blir drive så god informasjon.

Ved val av alternativ meiner eg at det må leggjast stor vekt på at alt. vest gjev best avlastning for trafikken gjennom Kleppekrossen.



Solveig Krohn, grunneigar alt. vest

Eg syns det vestre alternativet er forferdelig avdi det vil skjera sundt gamle tradisjonsrike gardar. Eg er grunneigar for ein del av Kleppe-lunden, og eg meiner det er veldig synd om det kjem veg tett inn til den. Det er jo så at det vil bli gale for nokon, same kor ein legg vegen. Men det ville vore betre, trur eg, om traséen kunne kome lenger ut i markene, vest for Kleppelunden.



Brit Karlsen Ree, kulturstyremedlem i Klepp for Venstre

Eg er mest opptatt av miljømessige sider ved det vestre alternativet. Særlig ser eg det som viktig at ikkje Kleppelunden, som er eit ynda friområde og populær plass for ungene, skal få ein støyande veg tett ved. Det er også ille om bakkane ned frå Kleppevarden skal bli beskorne.

Pensjonistturen 1984:

Takk for hjelp og deltakelse

Samtlige turdeltakere retter en hjertelig takk til vegsjefene og deres medhjelpere i Rogaland og Telemark fylker for bistand i turopplegg og deltakelse i pensjonistforeningens pensjonisttur 1984.

Takket være dyktig sjåfør, utmerkede guider, hjertelig mottakelse og eventyrlige naturopplevelser, ble turen et minne deltakerne ikke glemmer.

Pensjonistforeningene benytter denne anledningen til å be såvel yrkesaktive som pensjonister merksomme på det trivselskapende arbeid som gjøres på velferdsområdet.

For vegvesenets pensjonistforeninger

Per Hole



Er vi uten engasjement?

Vi viser til skriv fra Personalseksjonen datert 26. april d.å. vedr. Psykososial arbeidsundersøkelse blant de ansatte.

Av de som pr. i dag er ansatt ved Øk (ekskl. permitterte) og Jur er det ingen som har deltatt i undersøkelsen.

I det vi viser til spørsmål 69 i kartleggingsreferatet, vil vi uttale at det må være alarmerende for etaten at hele 70 % av de ansatte har **følelsen** av ikke å ha noe igjen for å arbeide ekstra. Vi mener det er nokså opplagt at en slik «allmenn» følelse over lengre tid vil føre til lav produktivitet i etaten og utvilsomt også til mange medarbeidere uten engasjement.

For økonomiseksjonen
Reidar Mæland

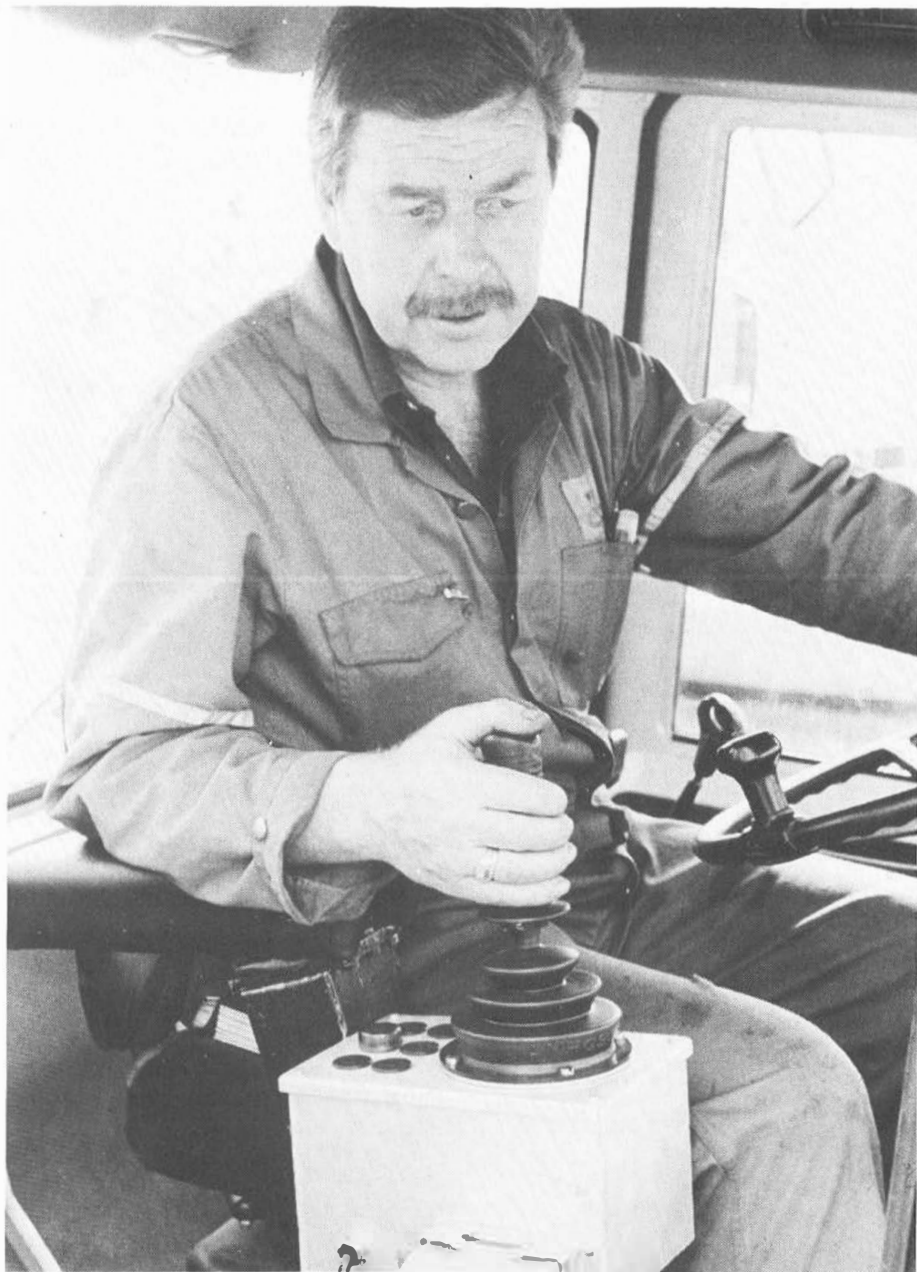
For juridisk kontor
Thor Gjerde



Ombygging av kantklyppar i Haugesund

Tungt og tregt blir lettstyrt

Av Torleiv Tveit



Mekanikar Fridtjof Simonsen ved spaken i førarhuset på traktoren. Frå denne eine spaken blir elektriske signal sende ut. Disse signala styrer i sin tur hydraulikkventilen. (Foto: Torleiv Tveit).

Føre klyppesesongen 1984 vart det vedteke at Epoke kantklypparen som går i distrikt i Haugesund skulle endrast.

Frå den var ny var den utstyrt med vanlege hydraulikkventilar og kabeloverføring til fire spak i førarhuset på traktoren. Denne overføringa var alt for treg, og tung, noko som resulterte i stor slitasje på dei som skulle sitja i maskinen heile dagen.

Som ein kan sjå på bileta, har klypparen nå fått montert ein Danfoss ventil med proporsjonal elektrisk styring. Dette vil sei at vi frå ein spak i førarhytta styrer ut eit elektrisk signal som varierer med spakutslaget. Dette signalet styrer i sin tur hydraulikkventilen.

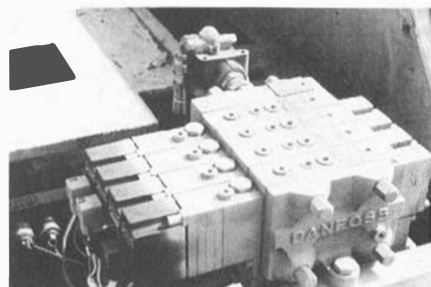
Med dette får vi ein lettstyrt kantklyppar og har berre ein tynn elektrisk kabel frå førarhytta til hydraulikkventilen.

«Eksplorative varer» før og nå

For 200 år sidan hadde ein eksplorative varer som var atskilleg meir følsomme for ytre påvirkning enn dei med brukar i dag. Dessutan var innstillinga til dei ganske annleis. Stundom var det også knytta ein god del overtru og mystisisme til sprengstoffet. Høyr berre kva «Erindring af den 3die Post at Instruktionen for Forsiktighed ved al Krudtbehandling» seier. Instruksen er datert 1776.

«Eenhver, som er ved Arbeide i eller udenfor Krudt-Taarnerne, bør forrette sin Gierning med saadan ærbødig Stilhed, som det sømmer sig paa et Sted, hvor den allerhøieste Gud ikke selv i Naade holder sin Haand over arbeidet» den mindste Uforsigtighed ikke alene kan forvolde alle Tilstedeværende, Livs Forlis, men endog saavel dette Sted, som de Omliggende, i et Øieblik kan forvandles til en steenhob, formaner derfor at iagtage al mueligste Varsonhed og Forsigtighed ved Krudtets Behandling, nøie efterlevende alt hva til den Hensigt befales og erindres. Forbyrd tillige alle og enhver på det skarpeste og alvorligste, hva enten De ere ved Krudtets Behandling eller Transport enten Af Fortredelighed inden Arbeidet og endnu langt mindre af Letsindighed, at lade udgaae af Deres Mund nogen Eder og Bander, eller nogen lettsindig eller liderlig Snak, hvormed den Allehøiestes Navn bliver vanæret og fortørnet, da saadanne som deri befindes at have været overhørig og forbrudt sig, uden nogen Overbærenhed eller Undskyldning strax skal afgaae fra sit Arbeide, og overleveres til Skildtvagten til Forvaring intil Arbeidet ere forbi, hvornært De i Arrest hensættes for efter Rettens Kiendelse at lide Dom for sin Forbyrdelse.

Henta frå «Byggeindustrien», nr. 14/1983)



Danfoss-ventilen som er montert på klypparen, er «nerven» i systemet.

(Foto: Torleiv Tveit).



Ein del av årsmøteforsamlinga. Øverst ved bordet, den avgående formannen Karsten Torkildsen.

Foto: Harald Sel

Formannskifte i pensjonistforeninga for Jæren

Av Harald Sel

Arne Rød blei valt til ny formann i Statens Vegvesens pensjonistforening for Jærområdet under årsmøtet, som blei halde på Hotel Alstor den 9. april. Han avløyste Karsten Torkildsen, som fekk velfortent takk for arbeidet han har lagt ned som formann. G. M. Sømme og Lars Svihus nekta også gjenval til styret. Nye styremedlemmer blei G. Salte og B. Tonhaugen. Dei andre styremedlemmene er Målfrid Crosby og Erling Sikveland.

Som vanleg starta årsmøtet med ei programavdeling. Denne gongen var det Kjell Hegdalstrand som sto for hovudinnslaget. Hegdalstrand har

drive ei omfattande innsamling av minnestoff knytta til vegarbeidsdrift. Mellom anna har man mangfoldige timars opptak på kasset med intervju

av gamle vegarbeidarar. Frå desse opptaka presenterte Hegdalstrand korte glimt, mest om slit og kår som kan virka umenneskelege i dag — men også om gleder.

Programmet baud elles på musikk ved Ernst Rud og orientering ved formannen i Pensjonistforeningen i Statens vegvesen i Rogaland, Per Hole. I ein pause blei det servert framifrå god mat frå eit rikholdig lunsjbord.

Stortingsrepr. Arnold Weiberg-Aurdal:

Sysselsettingsmidlar til opprustning av fylkesvegane

Stortingsmann Arnold Weiberg-Aurdal, som er medlem av samferdselskomiteen, har i eit foredrag i Kristiansand slått til lyd for at større ressursar bør setjast inn for å auka sysselsettinga innan vegsektoren. Han drog særleg fram det sekundære vegnettet, det vil seia mindre riksvegar, fylkes- og kommunale vegar.

Han viste til at vegsjefar rundt om i landet har slått alarm når et gjeld utviklinga av fylkesvegnettet. På grunn av sviktande løyvingar er stan-

darden på store delar av dette vegnettet blitt så dårleg at eit samanbrot er nær forestående.

Weiberg-Aurdal meinte at investeringar til det sekundære vegnettet i første rekkje måtte ha fylgjande siktemål:

1. Forsterking av bruer til 10 tonns akseltrykk.
2. Forsterking av vegkroppen på dei strekningane som bryt saman.
3. Grøfting av vegar for å styrke bereevna og redusere restriksjons-

perioden i telelæysinga.

4. Rydding av skog langs vegane for å auke trafikksikkerheten og gi ei raskare opptørking av vegene.

Dette er alle oppgåver som har relativt liten mekaniseringsgrad og derfor har stor sysselsetjingseffekt. For bygdene vil dette vere tiltak som gir arbeid for anleggs- og skogsarbeidarar, lastebileigarar og dei mindre entreprenørverksemdar. Dette vil også vere arbeid som vil vere ledd i rekrutteringa av yngre arbeidskraft til anleggs- og skogsarbeid i kommunane. Det fine med vegarbeid er at det sikrar sysselsetjing både i den tida arbeidet pågår og for dei næringar og personar som i framtida dreg nytte av vegene, sa Weiberg-Aurdal mellom annan.

Norsk vegplan 1986—89, 1990—93 ferdigbehandla i fylket:

Fylkestinget beklager sterkt nedgangen i investeringsrammene

Av Tormod Nag

Vegsjefen sitt forslag til Norsk Vegplan (NVP) for 1986—89 og 1990—93 har nå fått sin politiske behandling i fylket.

Nå sist var det fylkestinget som behandla planen i møte 5. og 6. juni.

Arbeidet med NVP tok til omlag 1 1/2 år sidan.

Etterkvart som arbeidet har gått fram har vegsjefen i fleire møte orientert samferdselsstyret om saka, og fått signal tilbake.

I januar d.å. la vegsjefen fram eit førebels forslag til investeringsprogram. (Artikkel om dette står i Rygjavegen nr. 1/84).

Dette vart sendt ut til høyring i kommunar, statlege etater og til ulike organisasjonar.

Etter denne høyringsrunden la så vegsjefen fram sitt endelege forslag i møte som samferdselsstyret hadde i midten av april.

Seinare vart NVP behandla i fylkesutvalet før den nå fekk sin sluttbehandling i fylkestinget.

Under den politiske behandlinga av vegplanen er det gjort få endringar i høve til vegsjefen si innstilling til samferdselsstyret som i alt er på 13 punkt.

Til fylkesutvalet la fylkesrådmannen fram ei innstilling som stort sett var lik vegsjefen si innstilling til samferdselsstyret.

Investeringsforslaget

Fylkestinget vedtok ei endring i høve til innstillinga.

I vegsjefen si innstilling var det sett av 15. mill. kroner til utbetring og omlegging av rv. 9 ved Gyavatnet.

Dette var ikke fylkespolitikarane samde i. Det vart derfor vedteke at desse midlane skal førast over til rv. 44 gjennom Egersund.

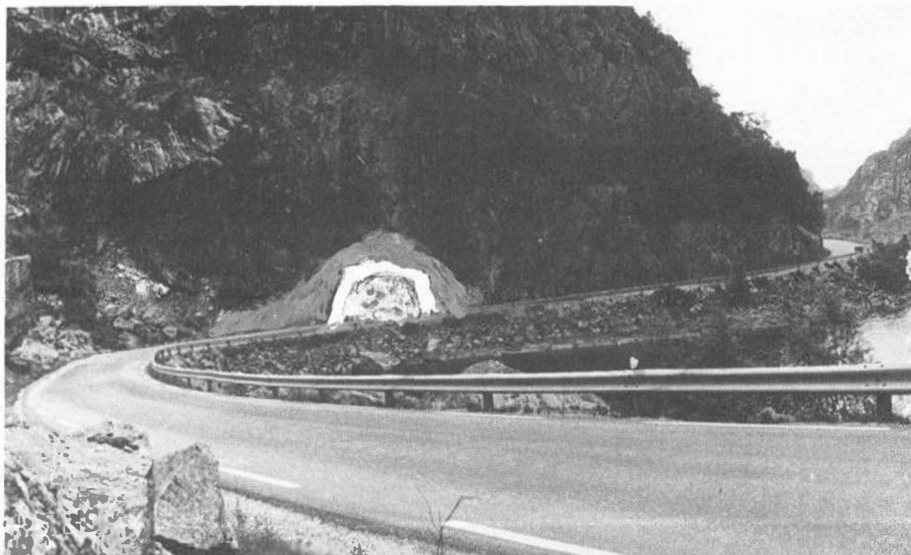
Den strekningsvise fordelinga av investeringar 1986—89 går fram av tabellen.

Framtidige og større prosjekt

Nordstøldalsvegen

Det vart ein del diskusjon om dette er eit vegprosjekt som framleis er aktuelt.

Ein representant i fylkestinget kalte dette «dei gamle menn sitt prosjekt». Fylkestinget vedtok likevel med stort fleirtal å be vegsjefane i Hordaland og Rogaland å drøfta finansierings- og framdriftsplan med Hauge-sund E-verk som har kraftutbyggingsplanar i området.



Fylkestinget gjekk imot vegsjefen sitt framlegg om å setta av 15 mill. til ny tunnel forbi den rasfarlege strekninga på rv. 9 ved Gyavatnet, og gjekk inn for å føra over desse midlane til ny rv. 44 gjennom Egersund. Biletet markerer inngangen på den prosjekterte tunnelen, som blir på ca. 500 meter når han evt. blir bygt ein gong. Inngangen i andre enden av fjellet blir nedanfor bratthenget.

Foto: Harald Sel.

Rv. nr.	Strekning	1983-priser mill. kr
E-18	Vest-Agder gr.—Stvgr.	11,0
E-18	Osli—Hinna	74,0
E-76	Hordaland gr.—Haugesund	33,5
13	Sandnes—Lauvvik	5,0
13	Bergekrossen—Ropeid	19,0
13	Ropeid—Hordaland gr.	10,0
14	Stvgr.—Randaberg f.k.	29,0
14	Skudeneshavn—Hordal. gr.	16,5
14	Bokn f.k.—Aksdal	5,0
44	Vest-Agder gr.—Stvgr.	29,0
45	Vest-Agder gr.—Vaullekrossen	11,0
46	Knapphus—Ropeid	2,0
46	Sand—Hordaland gr.	14,0
504	Varhaug—Bue	9,0
505	Varhaug—Ganddal	1,5
506	Bryne—Ålgård	5,0
509	Sandnes—Stavanger	1,5
510	Klepp—Hinna	3,5
511	Skudeneshavn—Kopervik	10,0
512	Aksdal—Sláttevik	1,5
515	Grinde—Nedstrand	7,0
520	Saudasjøen—Hordaland gr.	1,0
	Til disposisjon	4,2
	Tiltak for kollektivtrafikken	1,0
	Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak (ufordelt)	1,0
	Støy	2,0
	Refusjoner	37,8
		345,0

Bompengetilskot

Det var dette punktet som skapte talerlistene når fylkestinget behandla vegplanen.

Av dei pårekna bompengeinntektene på ialt 100 mill. kroner, var det i innstillinga rekna med 20 mill. kroner til rv. 14 og rv. 115 på Karmøy.

I samråd med Karmøy kommune hadde vegsjefen teke med midlar også til rv. 511, då han såg det vanskeleg å nytta 20. mill. kroner berre på rv. 14 utan å starta opp den kostbare omlegginga ved Akra.

Mange fylkespolitikarar var redde for at dette kan skape vanskar i det vidare arbeidet med Stortingsproposisjonen om løyve til forlenga bompengeinnkreving i Skudeneshavnsambandet.

For å få til eit mest mogleg samrøystes positivt vedtak til bompengeinnkreving sette fylkestinget ned ein redaksjonskomité med ein representant frå kvart parti.

Redaksjonskomiteen sitt forslag til endra pkt. 7.2. og nytt pkt. 7.3. (sjå vedtaket) vart vedteke av fylkestinget.

Rv. 13 Ryfylkevegen

I innstillinga til fylkestinget er veg til Ropeid-halvøya prioritert før Oanes—Botne.

Under fylkestinget sin behandling vart det sett fram eit forslag om å prøva å skaffa ekstra midlar slik at desse prosjekta kan stå meir likt.

Dette forslaget vart sendt over til samferdselsstyret for nærare vurdering.

Fylkestinget sitt vedtak:

1. Fylkestinget beklager sterkt den fortsatte nedgangen i investeringsrammene for periodene 1986—89 og 1990—93. Både i utkant-strok og de sentrale deler av fylket har store uløste og høyt prioriterte vegprosjekt. Et minkende tempo gjør det umulig å få bygd ut et tilfredsstillende riksvegnett i fylket innen rimelig tid.

Dette går ut over både fremkomst og trafikksikring, noe som fylkestinget er svært urolig for. Fylkestinget mener også at Rogaland sin del av den totale planleggingsrammen for perioden 1986—89 er for

Forts. side 17

Vegdirektoratet foreslår 19 mill.

Ekstra midlar til fylkesvegane

Av Tormod Nøg

Får Rogaland 19 mill. kroner i ekstra statstilskot til fylkesvegane i perioden 1986—89?

Dette skal Stortinget ta stilling til når saka om Norsk vegplan vert behandla i vårsesjonen 1985.

Statstilskotet er delt i to program.

Forsterking av fylkesvegar.
Store fylkesvegprosjekt.

Vegdirektoratet har i si innstilling gjort framlegg om at Rogaland får:

12 mill. kroner til forsterking av fylkesvegar.

7 mill. kroner til Helgøy ferjekai med veg og bru til N. Talgje.

Statstilskotet skal dekkja maksimum 50 % av anleggsutgiftene. Restekostnadene må fylket og kommunane dekkja.

Av retningslinjene for statstilskotet går det vidare fram at føremålet med forsterkings-programmet er i første rekkje å redusera næringslivet sine transportkostnader.

Programmet skal berre omfatta kostnader med forsterking slik at vegen kan godkjennast for 10 tonn akseltrykk. Eventuell utviding av vegbanen må gjerast for ordinære midlar.

Når det gjeld programmet for store fylkesvegprosjekt var det mulig å prioritera alle typer kostnadskrevjande prosjekt. (over 10 mill. kr.)

Spesielt vart det nemnt prosjekt som vil gi veg eller ferjesamband til veglause strok.

Prosjekt i Rogaland

I søknaden frå Rogaland vart det søkt om midlar til forsterking av i alt 34 strekningar og bruer. Tilsaman kostnadsrekna til 41,6 mill. kroner.

Innan programmet for store fylkesvegprosjekt vart det teke med 5 aktuelle prosjekt. Desse vart prioritert slik:

1. Brusamband Sokn - Askje (fullføring) ca. 13 mill.
2. Helgøy ferjekai med veg og bru til N. Talgje 13 - 15 mill
3. Bru Sokn - V. Åmøy 30 - 40 mill
4. Veganlegget Landsnes - Bog ca. 20 mill.
5. Sambindingsveg på Ombo m/ferjekai 13 - 15 mill.

I tillegg til dei 5 nye prosjekta vart det også teke med 3 prosjekt som vart rekna som rassikring.

- Fv 281 Frafjordvegen
Fv 117 Ørdsdalsvegen
Fv 3 Langs Rusdalsvatnet

Vegdirektoratet sitt forslag

Vegdirektoratet har nå sendt ut mel-

ding om deira forslag til fordeling av midlane.

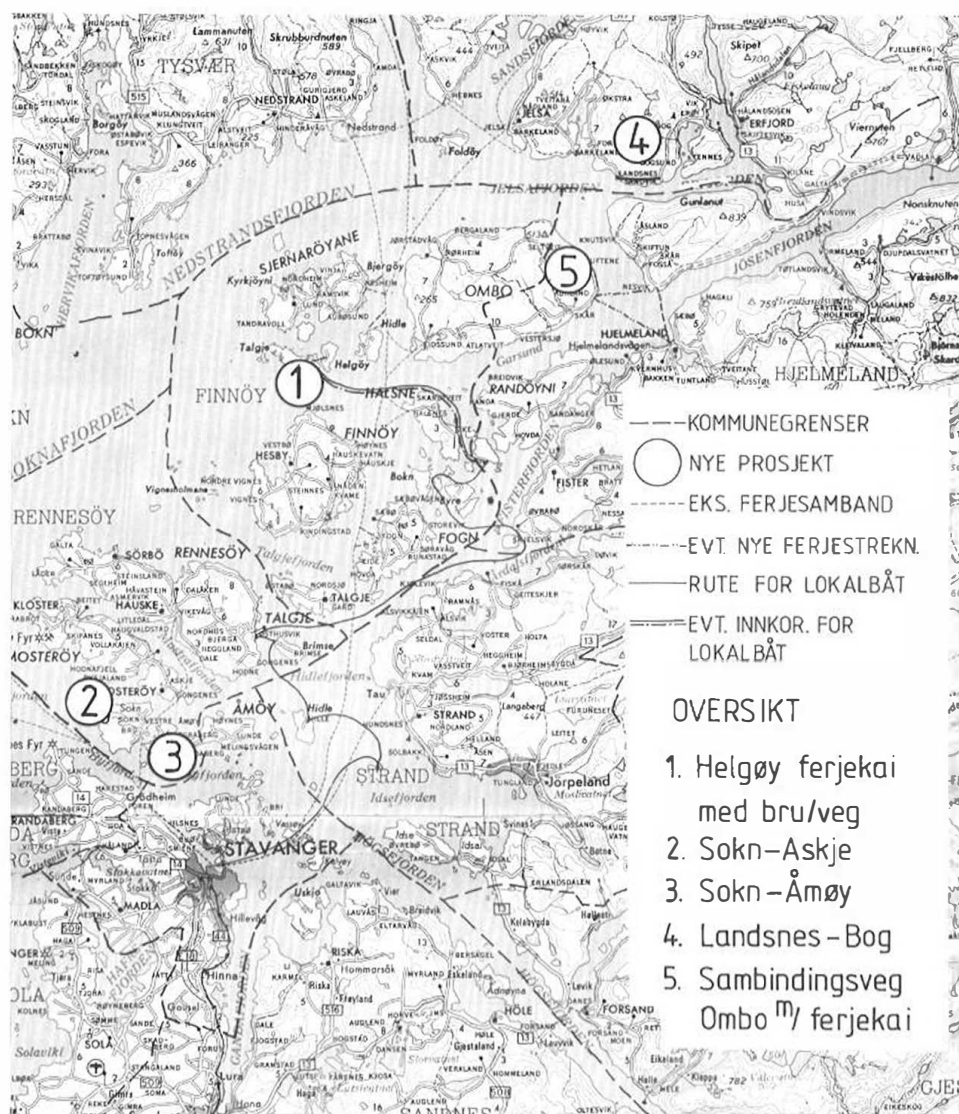
Til forsterking av fylkesvegar i Rogaland foreslår Vegdirektoratet at det vert gitt eit statstilskot på 12 mill. kroner.

Når det gjeld store fylkesvegprosjekt foreslår Vegdirektoratet at prosjektet Helgøy ferjekai med veg og bru til N. Talgje skal få eit statstilskot på 7 mill. kroner.

Dette betyr at Rogaland kan få tilført 19 mill. kroner som ekstra midlar i perioden 1986 - 89.

I ei tid då løyvingane til vegføremål ofta vert redusert, er dette oppmuntrande.

Forts. side 23



OVERSIKT

1. Helgøy ferjekai med bru/veg
2. Sokn-Askje
3. Sokn-Åmøy
4. Landsnes-Bog
5. Sambindingsveg Ombo m/ferjekai

Fem prosjekt i Ryfylke er prioritert på topp i samband med evt. ekstraordinære midlar frå Staten til fylkesvegane i perioden 1986 - 89. På kartet er dei plotta inn i prioritert rekkefølge. Vegdirektoratet foreslår ei tildeling på 7 mill. til Helgøy ferjekai med bru/veg, og 12 mill. til andre prosjekt.

Sommardagar i Telemark

Fotorepotasje: Harald Sel

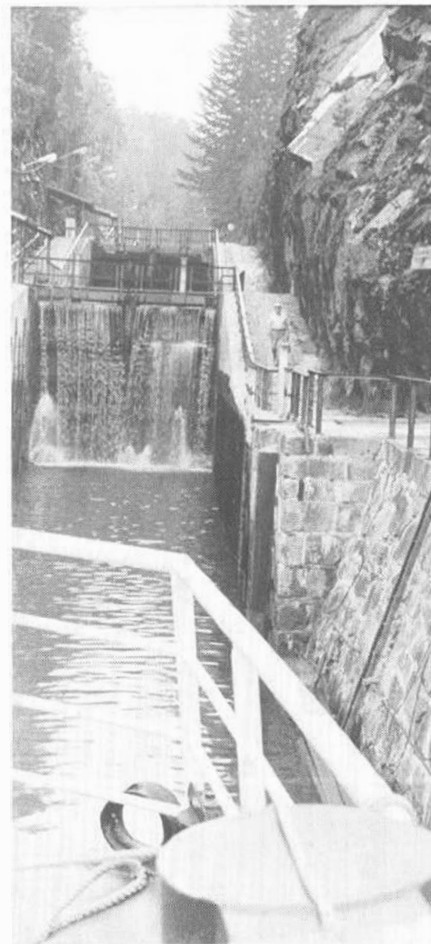
«Å kunne eg fara til Telemark og leva ei sumarstund, der veks det ryllik på støvetak og segner på folkemunn».

Slik skreiv Per Sivle for snaut 100 år sidan, men Telemark er ikkje mindre verdt ei reise i dag. Det kan vissleg dei snaut 50 vegpensjonistane i Rogaland skriva under på etter 4 dagar i fylket. Rett nok fekk ein oppleva eit retteleg drygt regnskyll, men elles var veret bortimot så godt og stabilt som det plar vera. Oppleving av variert og storslagren natur mangla det heller ikkje på. Og så kulturen då —, det blei rett nok berre små glytt å oppleva av den, men dette vesle var til gjengjeld av beste merke.

Me lar bileta gje nokre få glimt frå 4 hendingsmetta døgn i dette grannefylket vårt. Ja, for alle veit vel at Suldal kommune grensar til Vinje kommune i Telemark.



Pensjonistflokkjen saman med vegsjef Danielsen og reiseleiar Marit Garborg fotografert utanfor eit av husa på Porsgrunn bymuseum.



Kanalbåten «Victoria» på veg opp Løveid sluser. Kanalen er over 100 år gamal, og er frå ende til annan eit imponerande byggverk.



Første dagen blei mellom anna nytta til ein rundtur i Grenland. Etter ein kort stans ved dei petrokjemiske anlegga på Rafnes, gjekk turen om Brevik til Porsgrunn. Her var det omvisning på porselensfabrikken, og på biletet ser med Anders Kaltveit i prat med ei av «porselensjentene». I Porsgrunn nytta også mange høvet til å handla på fabrikkutsalet til porselensfabrikken, før turen gjekk tilbake til Skien og Høyers Hotel.



Den eine kvelden i Skien var avsett til felles arrangement med Telemark vegvesen. Her møtte både den gamle vegsjefen, Sigurd Glærum, (t.h.) og den nye vegsjefen, Søren Gunnar Thorsdal, som fekk treffa mange kjenningar frå tida si ved vegvesenet i Rogaland. Også Kari Thorsdal (biletet til høgre) fekk friska opp att Rogaland-minne i lag med glade pensjonistar. Elles var det ei stor glede at fylkesrådmann i Telemark, tidlegare statsråd; Olav Haukvik gjorde ære på Rogalandspensjonistane ved å vera til stades på tilstellinga.





Turen på Skien-Bandak/Skien-Norsjø-kanalen var eit høgdepunkt på turen. Denne dagen var også 70 penjonistar frå Telemark saman med rogalendingane på båtturen til Ulefoss og vidare til Lifjell Turisthotell i Bø, der det var felles lunsj.

Til høgre er ein del av flokken benka på dekket av Victoria, rett før avreise frå Skien.

Ovanfor blir forseringa av slusene i Løveid studert frå rekka av mellom andre Ragnar Byrkja (fremst).



Den eldste deltakaren på turen var Lars Olsen frå Torvastad. Men kven skulle vel tru at han er 82 år.



Siste dagen gjekk med stor hast gjennom Vinje kommune og over Hauke-li inn i Rogaland. Men om ein også kunne ha bruka mange dagar for å oppleve det Vinje har å by på, fekk ein servert ein rik porsjon opplevingar på 2 timar også. Det kan ordførar Aslak Versto og den kjende kvedaren Ellen Boyer Nordstoga i fyrste rekkje takkast for. Versto var med i bussen frå Skinnarbu til Vinjesvingen. På biletet ser me han orientera utanfor Vinjestoga (fødestaden til A. O. Vinje). Inne i Vinjestoga fortalde og kvad Ellen Boyer Nordstoga — ei stor oppleving!



Veret hadde vore litt disig på siste delen av turen på kanalen, men under opphaldet på Ulefoss skein sola opp. Med redaktør Arne Johan Gjermundsen som vegvisar fekk ein mellom anna oppleve kyrkjeruinane på Holla. Ein idyllisk stad med fin utsikt. Resten av dagen baud også på rike opplevingar. Forfatteren Halvor J. Sandsdalen var med i bussen frå Lifjell turisthotell til Seljord. Han las fleire av sine framifrå gode dikt og fortalde levande om sjøormen i Seljordsvatnet. Gjennom Hjartdal kommune var forfatter, journalist og smed Halvor Sisjord med i bussen. Også dette var midt i blinken. Det blei ein lang dag, med dryge mil vidare gjennom Gransherad, Tinn og Rjukan, før bussen stansa ved Skinnarbu høgjellshotell.

4,6% trafikkøkning på landsbasis i 1983

Rogaland godt over landsgjennomsnittet?

Av Kristoffer Mortensen

På bakgrunn av de 51 faste tellepunkt (niva 1, = telling 365 dager i året), som er fordelt på landsbasis, utarbeides det årlig prosent-tall for variasjoner i trafikkmengden.

I nedenstående tabell har Rogaland bidratt med 2 slike punkter, disse er Kvasheim, rv. 44, og Auglendshøyden E-18. Fra i år etableres et tredje helkontinuerlig tellepunkt ved Goggen, rv. 509. Med dette tredje punktet vil en få enda bedre referansekurver både til bruk på landsbasis og for omregning til årsdøgntrafikk etter lokale ukestillinger. En vil med andre ord få sikrere og bedre trafikk-tall generelt jo flere faste tellepunkt som etableres.

Trafikkmengde, gjennomsnittskning landsbasis:

- 1977—78 = 2,4%
- 1978—79 = 1,6%
- 1979—80 = 1,1%
- 1980—81 = 0,8%
- 1981—82 = 4,7%
- 1982—83 = 4,6%

På bakgrunn av trafikkmengden målt v/Auglendshøyden har en mistanke om at utviklingen for Rogaland må ligge spesielt høyt, og adskil- lig over landsgjennomsnittet. En arbeider nå med å fremskaffe flere data som kan bekrefte dette i konkrete tall.

Til slutt vil en sette opp en tabell for trafikkmengden i Rogaland, uttrykt i Δ DT for de tellinger vi utførte i 1983.



Ett av de faste tellepunktene er plassert ved inngangen til tunnelen gjennom Auglendshøyden på E 18. I skuret til venstre er trafikkelleinstrumentene plassert. Ved hjelp av dette utstyret blir alle kjøretøy som passerer registrerte.

Foto: Kristoffer Mortensen

TRAFIKKTELLINGAR RIKS- OG FYLKESVEGAR 1983.

Tellersted	Dato	Vegnr.	Veke dogn- trafik	Antatt årsdøgn trafik	Kommune
Helleland, arm mot Tonstad	29/9	Rv. 9	850	800	Eigersund
Hogstadkr. arm mot Sandnes	27/5	Rv. 13	4400	4300	Sandnes
Hogstadkrysset, arm mot Høle	27/5	Rv. 13	700	700	Sandnes
Kryss E-18/Rv. 13, arm mot Høle	23/8	Rv. 13	11500	10500	Sandnes
Havnegaten v/rundkjøringen	13/9	Rv. 13	12100	11400	Sandnes
Hanaveien v/rundkjøringen	13/9	Rv. 13	16900	16000	Sandnes
Haugesund, v/sykehuset, nordgående	31/5	Rv. 14	9000	9000	Hauges.
Haugesund, v/sykehuset, sørgå.	31/5	Rv. 14	9400	9400	Hauges.
Auglendshøyden v/tunnelen	24/10	E-18	26000	22800	Stavanger
Motorveien, sør for avkj. Sola/Hinna	14/10	E-18	20400	17600	Stavanger
Motorveien, sør for Helikopter Service	14/10	E-18	18500	16000	Stavanger
Kryss E-18/Austråttvn. mot Sandnes	28/6	E-18	10900	10900	Sandnes
Kryss E-18/Austråttvn. fra Høyland kirke	28/6	E-18	9400	9500	Sandnes
Kryss E-18/Rv. 13 i lyskrysset	23/8	E-18	24400	22200	Sandnes
Kryss E-18/Rv. 13 v/Garvik Auto	23/8	E-18	14100	12800	Sandnes
E-18/Rv. 9 Helleland, arm mot Stavanger	29/9	E-18	3300	3000	Eigersund
E-18/Rv. 9 Helleland, arm mot Moi	19/9	E-18	2600	2500	Eigersund
Rv. 44/T. Charlsonsvei, arm til Sandnes	6/5	Rv. 44	13800	12600	Sandnes
Rv. 44/T. Charlsonsvei, arm til Grandal	6/5	Rv. 44	13600	12400	Sandnes
Gausel, arm mot Stavanger	12/8	Rv. 44	10700	10100	Stavanger
Gausel, arm mot Forus	24/8	Rv. 44	10900	9900	Stavanger
Hogstadkrysset, arm mot Hommersand	27/5	Rv. 516	3800	3600	Sandnes
Brusand, Hp01, km 0,5	27/5	Rv. 133	500	500	Hå
Jernbanegt., Bryne	14/6	Fv. 215	3700	3400	Time
Hognestadveien v/Bryne stadion	14/6	Fv. 215	2900	2700	Time
Heigreveien, arm mot Sandnes	24/11	Fv. 241	3700	3500	Sandnes
Heigreveien, arm mot Malmh.	18/11	Fv. 241	2800	2600	Sandnes
Strand, nord for Aspervika	8/7	Fv. 317	900	900	Sandnes
Herland, Hommersand mot Bergsagel	20/6	Fv. 318	800	700	Sandnes
Austråttveien v/skolen	28/6	Fv. 323	2800	2800	Sandnes
Kyrkjeveien, mot Høyland kirke	27/9	Fv. 324	1200	1200	Sandnes
Kyrkjeveien, arm mot Austr.	27/9	Fv. 324	1100	1100	Sandnes
Gravarsveien, v/rundkj.	13/9	Fv. 347	5900	5600	Sandnes
Prestheiveien x E-18	9/8	Komm.	1350	1350	Sandnes
Breigata x Rv. 44	9/8	Komm.	2000	2000	Sandnes
Sjøveien, Tasta	6/6	Komm.	350	350	Sandnes
Asveien, Aspervika	6/6	Komm.	3100	2900	Sandnes
Ved Sola flyplass, utkj. ved siden av parkeringsplassen	24/10	Komm.	2000	1750	Sola
Ved Sola flyplass innkj. til parkeringsplassen	2/11	Komm.	4400	4000	Sola
T. Charlsons vei	6/5	Komm.	2100	1900	Sandnes
Prestegårdveien x Kyrkjevn.	27/9	Komm.	200	200	Sandnes
Foren x Heigreveien	18/11	Komm.	1100	1050	Sandnes
Bryne, Hognestadveien v/parkering	14/6	Komm.	3400	3100	Time
Bryne, v/stadion	23/6	Komm.	1500	1400	Time

«Grønn bølge» gjennom Sandnes

Trafikkregner skal styre trafikkavviklinga

Av Anne Grethe Liahaug

I slutten av juni blir det åpnet en ny parsell av E-18, Lura — Stangeland. Gjennom Sandnes blir trafikken på E-18 ført ned Oalsgaten, nåværende Rv. 509. En forventer en økning av trafikken på ca. 30% i Oalsgata. Årsdøgntrafikken vil da komme opp i 15.000 — 16.000 kjøretøy.

For å sikre forgjengere og syklistene er det bygd sammenhengende gang- og sykkelveg langs sørsida av Oalsgaten. Samtidig er det etablert fire nye signalregulerte kryss og et signalregulert gangfelt.

De nye signalanleggene er:

- Gangfelt over Oalsgaten v/Theoder Dahlsveg.
- Oalsgaten × Bjørnstjerne Bjørnsonsgate.
- Oalsgaten × Postvegen
- Oalsgaten × Storgaten.
- Oalsgaten × Jærvegen.

Det signaltekniske utstyret er dessuten utskiftet i kryssene:

- Rv. 509 × Rv. 44 (St. Olavsgaten).
- Rv. 44 × E-18 (Elveplassen).
- Krysset Rv. 44/Jærvegen vil bli ombygd og signalregulert i høst.

Styring av signalanleggene

Signalanleggene i Oalsgaten vil gå samkjørte i store deler av døgnet. Det vil si at en ved kjøring i hovedretning-

gen kjører i en «grønn bølge». En god samkjøring er avhengig av signalanleggenes innbyrdes avstand. I Oalsgaten er imidlertid avstanden mellom kryssa ugunstige med hensyn til å oppnå en god samkjøring. Samtidig er trafikkprognosene for E-18 trafikken usikre. Avstanden mellom flere av kryssa er i tillegg liten og faren for blokkering er derfor overhengende. Alt i alt tilsier dette at de samkjøringsprogrammene som vi har laget for kryssa og fått til å se bra ut på papiret, må justeres når systemet er i drift. Samtidig regner vi med å måtte lage nye og flere samkjøringsprogram.

Til styring av signalanleggene i Oalsgaten og de andre signalanleggene har vegvesenet gått til innkjøp av

en trafikkregner. Lignende anlegg, men med større kapasitet er fra før innstallert i Trondheim, Oslo, Drammen og Bergen. Vår trafikkregner har kapasitet til å styre 32 kryss eller 450 signalgrupper og har kapasitet til å lagre og motta data fra 20 detektorer. Trafikkregneren vår er plassert i Sandnes, i Eidsvollgaten 49. På trafikkteknisk seksjon i Stavanger har vi installert en terminal som ved hjelp av et oppringbart datasamband står i kontakt med trafikkregneren.

Hva er en trafikkregner?

En trafikkregner er en datamaskin med et innlagt trafikkprogram. Dette programmet gjør det eksempelvis mulig for trafikregneren å ta imot og behandle informasjon om trafikken fra strategisk plasserte detektorer. Deretter setter maskinen inn de programmene som gir den beste avviklingen av trafikken i det området maskinen kontrollerer. Imidlertid produserer ikke maskinen programmene selv, den setter bare inn det programmet som trafikkingeniøren har funnet til å passe best ved den aktuelle trafikksituasjonen. Fortuten å ha muligheten til å bruke trafikkavhengig programvalg har en også muligheten å lagre program og sette disse sammen i tidtabeller for å få et fornuftig tidsstyrt programvalg.

Dette betyr at maskinen også kan regulere hvert kryss slik at det går kjøretøystyret med eller uten samkjøring. I tillegg til direkte styring av trafikklys kan en trafikkregner brukes til: «Grønne ruter» for uttrykningskjøretøy-styrt med eller uten samkjøknapp ifra uttrykningsstedet, regulere reversible kjørefelt, regulere variable skilt. Trafikkregneren lagrer trafikkdata fra de utvalgte detektorene en viss tid. Ved å få utskrift av disse dataene skaffer en seg nødvendig grunnlag for stadig å forbedre program eller lage nye program for å skape en bedre trafikkavvikling. Trafikkregneren fører loggbok over status i kryssene, bl.a.: Feil ute i kryssa, hvor og når de oppsto, feiltypen og oversikt over programskift.

I første omgang vil signalanleggene i Oalsgata bli innkjørt og tilknyttet trafikkregneren. Etterhvert vil de andre signalregulerte kryssa i Sandnes følge etter. Totalt regner vi med å få ca. 20 signalanlegg knyttet til trafikkregneren.



Det nye signallyssystemet skal gjøre framkommeligheten bedre både for harde og mjuke trafikanter. Foto: Harald Sel.

Ansattes syn på bruken av velferdsmidler:

Sosiale tiltak på lokalplanet prioriteres

Av Marit Garborg

De tilsatte ved to geografiske områder i Statens vegvesen i Rogaland har uttrykt følgende:

- Sosiale tiltak i små grupper arrangert på lokalplanet prioriteres høyest.
- I stor utstrekning foretrekker de tilsatte å ha ektefelle/samboer event. barn med om velferdstiltakene.
- Denne tendensen var den fremtredende blant alle aldersgruppene som var med i undersøkelsen.

Dette er tendenser i en undersøkelse som er foretatt av Marit Garborg, Gerd Haug og Ingrid Hegelstad, vedr. «Fordeling av velferdsmidlene i 1982/83. De tilsattes rettigheter, fremtidige ønsker på en mannsdominert og en kvinnedominert arbeidsplass, samt realitetene m.h.t. fordeling og bruk av midlene». Undersøkelsen er en seminaroppgave i forbindelse med studie ved Rogaland Distrikthøyskole.

Som vi ser av tittelen er undersøkelsen foretatt både i en mannsdominert og en kvinnedominert etat. I det følgende vil vi se på en del synspunkter som kom fram i undersøkelsesområdene i Vegvesenet.

Utgangspunktet for undersøkelsen var å få innblikk i om de tilsatte kjente til regelverket for fordeling av velferdsmidlene, samt om deres ønsker avvek endel fra den prioritering som har vært praktisert i de senere år. Videre ønsket vi å se om det var forskjellig prioritering blant de yngre og de eldre arbeidstakerne.

De geografiske områdene som ble valgt ut til undersøkelsen var Haugesund- og Bærheim-områdene med 163 tilsatte. Av disse ble det valgt ut 30 undersøkelsesobjekter fordelt på alle yrkeskategorier og aldersgrupper. Ved undersøkelsen ble det benyttet spørreskjema. Svarprosenten ved undersøkelsen var 76.

Nedenfor vil vi se på hovedtendensene som fremkom i undersøkelsen og som er av interesse for vegvesenet.

Kjennskap til regelverket

Blant mennene var det 12% som gav uttrykk for at de kjente til hvor stort kronebeløp som tildeles pr. tilsatte. Ingen kjente til hvilke tiltak som kan støttes av velferdsmidlene.

Prioritering av velferdstiltak

På forhånd visste vi en del om hvordan velferdsmidlene var blitt fordelt og brukt i 1982/83. Men vi var interessert i hvilke områder (sport, kulturelle- og sosiale tiltak, samt støtte til pensjonistene) de tilsatte i fremtiden ønsket å prioritere.

Søylediagrammet som er gjengitt nedenfor gir et innblikk i de tilsattes prioriteringer.

Vi fikk gjennom andre tall bekreftet denne tendensen, og i aldersgruppen under 35 år hadde 57% satt sosiale tiltak som 1. prioritet, aldersgruppen 35—50 år 75% og aldersgruppen over 50 år 45%.

Vi var også interessert i hvilke tiltak innenfor sport og kultur de tilsat-



Marit Garborg
(Foto: Harald Sel)

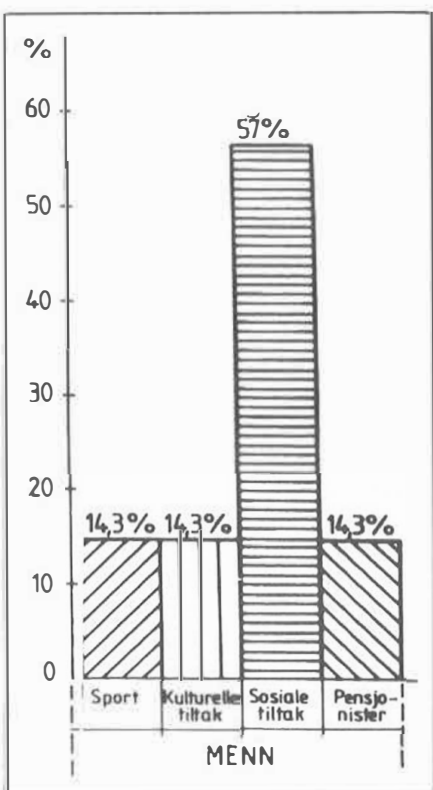
te prioriterte på første plass. Til hver av disse gruppene ble det listet opp 7 til 13 alternativer. Innenfor sport var det størst interesse for jakt og fiske, dernest håndball og tennis. Når det gjaldt kulturelle tiltak var det teaterbesøk som var prioritert høyest, dernest kom utleie av film og video. Under sosiale tiltak var det størst interesse for juletreffest og bedriftstur. For at vi skulle få dekket flest mulig interesser, stilte vi spørsmål om det var andre tiltak de var interesserte i. De forespurte uttrykte her interesse for hytteutleie.

Det var også av interesse å få vite om de tilsatte ønsket arrangementene arrangert fra sentralt hold eller på lokalplanet. De forespurte gav her uttrykk for størst interesse for de lokale arrangementer og at de foretrakk å ha ektefelle/samboer og eventuelt barna med på arrangementet.

Prioritering ved fordeling

I stor utstrekning ser det ut til å være samsvar mellom de tilsattes ønsker og måten velferdsmidlene blir brukt på. Det er de lokale velferdsutvalg som prioriterer hva velferdsmidlene på lokalplanet skal brukes til. I undersøkelsesområdene var det i perioden 1982/83 ingen representanter for aldersgruppen over 50 år i velferdsutvalgene.

— For øvrig avdekket undersøkelsen at de tilsatte har forholdsvis lite kjennskap til regelverket for fordeling av velferdsmidlene.



Forts. fra s. 10

lav og at denne minst bør være 4,6% (samme prosentdel som i perioden 1978—81). Også ut fra sysselsettingssituasjonen må en sterkt beklage de knappe rammer, og fylkestinget forutsetter økte sysselsettingsmidler til vegarbeid i tiden fremover.

2. Vegsjefen sitt investeringsforslag for perioden 1986—89 fremgår av Arbeidsdokument nr. 6, tabell 1. Gjennomføring av tiltakene vil m. a. gi en årlig reduksjon i trafikantene sine kjøre- og tidskostnader på ca. 45 mill. kroner. Fylkestinget godkjenner vegsjefen sitt forslag til investeringsprogram. Justeringene på rv. 9 — kr 15 mill. overføres til rv. 44 omkjøringsveg gjennom Egersund.
3. Dersom investeringene i perioden 1986—89 blir redusert med inntil 15% av planleggingsrammen, foreslår fylkestinget følgende marginalprosjektliste (prosjekt med høyest nummer blir strøket først):

Mill. kr 1983-priser

1. Rv. 520 G/S-veg Nes bru— Saudasjøen	1,0
2. Rv. 13 Fotgjengerundergang v/Skolbakken	1,0
3. E-76 G/S-veg Tsvik—Skjoldavik ..	1,5
4. Bokn-prosjektet	5,0
5. Rv. 504 Varhaug—Buc	5,0
6. E-18 Sandve—Hove	10,0
7. Rv. 14 Fagerheim— Hordaland gr.	8,0
8. Rv. 509 G/S-veg Soma—X 510	1,5
9. E-18 Sandve—Hove	10,0
10. Rv. 45 Vest-Agder gr.— Vaulekrossen	8,0
	51,0

4. Dersom investeringene i perioden 1986—89 blir økt utover planleggingsrammen med 30%, foreslår fylkestinget følgende marginalprosjektliste (i prioritert rekkefølge):

Mill. kr 1983-priser

1. E-18 Løkkeveien— Verksalmenningen	13,0
2. Rv. 13 Kleppa—Pundsnes	8,0
3. Rv. 45 Iglatjønn—Ropeid	10,0
4. Rv. 45 Vest-Agder gr. — Østabø	10,0
5. Rv. 44 Omkjøringsv. Bryne	10,0
6. Rv. 505 Foss—Eikeland/ Frøyland bru	8,0
7. Rv. 9 G/S-veg Helleland— Dalheim skole	2,0
8. Rv. 14 Godalen— Hordaland gr.	12,0
9. Rv. 504 Varhaug—Buc	5,0
10. E-76 Skrevegen— Toskatjønn V.	13,0
11. Rv. 520 G/S-veg Kastfoss— Birkeland	2,0
12. Rv. 44 Boganesvn.— Sandnes (gr. (del)	2,0
13. Rv. 13 Omlegging i Vika	5,0
14. Rv. 510 Regimentsvn.— Liapynten	2,0
	102,0

5. Fylkestinget har merket seg den regionvise fordelingen i vegsjefen sitt investeringsforslag som gir en forholdsvis stor reduksjon av bevilgningene til Ryfylke i motsetning til

Forts. side 19

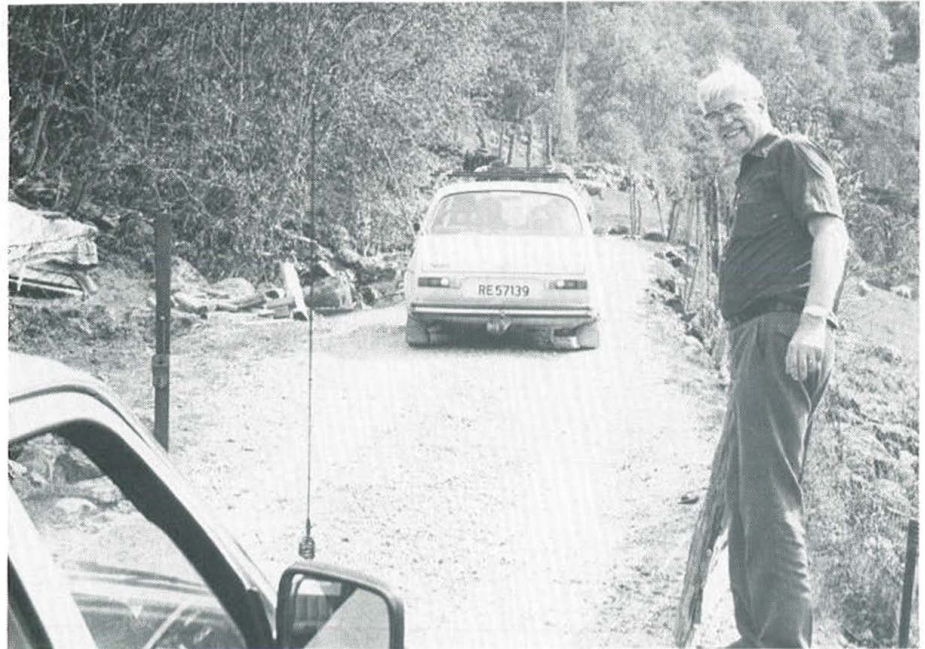
Effektiv ugrassprøyte



På verkstedet i Egersund har de konstruert en ugrassprøyte som er montert på bil. Sprøyten er laget slik at en kan sprøyte på begge sider av rekkverkene. Utstyret er lagt opp slik at det er en bensinmotor som driver ei pumpe som er tilkopledd en tank. Dessuten er det en hydraulisk plogløfter som er montert slik at en kan løfte og senke utstyret og bevege det sidesvis. Alt betjenes av sjåføren på bilen. Sprøytinga kan foregå med en hastighet på ca. 10 - 15 km pr. time. Med den nåværende tank (ca. 300 ltr.) kan en sprøyte i ca. 1 time uten stopp. Utstyret er konstruert av vegvesenets egne folk på verkstedet i Egersund, i samarbeid med sjåføren av bilen.

Tekst og foto: Ole Tamburstuen.

Grindagut i Bråtveit



Vegsjefen sjølv var grindagut i Bråtveit her om dagen. Han og eit par andre karar frå vegkontoret, kommunen sine folk og oppsittjarane hadde møte for å få løyst ein floke i samband med trasevalet for vegarm frå fylkesvegen og ned til grenda.

Om arbeidet lukkast veit vi ikkje i skrivande stund. Men om så skjer, slepp Danielsens truleg å opna tre grunder kvar veg neste gong han tar turen til Bråtveit.

Vi kunne ikkje sjå at grindaguten fekk nokon drikkepengar for jobben. Men det hadde han gjerne ikkje venta.

Tekst og foto:

Hans Christen Rygh, Suldalsposten

Pensjonistsamkome med årsmøte i Sand:

«Reiser» til USA og Japan, god mat og 4 nye medlemmer

Av Harald Sel

— Bør ein leggja ned heile pensjonistforeninga, etter som berre ca. 20 møter til samkomene våre?

Dette spørsmålet stilte formannen Gustav Bøen då vegpensjonistar frå Indre Ryfylke møttes til årsmøte med

festleg samkome på Sand fjordhotell i april. Han tenkte då på at det er langt fleire pensjonerte vegarbeidarar i distriktet — minst 60. Men antydninga frå Bøen utløyste ingen samtykkande applaus. Tvert imot, om det



Eit par glimt frå bordsetet under møtet på Sand fjordhotell. Øverst frå v.: Gustav Bøen, Torvald Moe, Birger Sandvik og John Moen.

Nederst: Karl Ilstad og Ingolf Halvorsen i godt drøs.

Foto: Harald Sel

ikkje kom høge protestskrik frå forsamlinga, så blei det i alle høve protestert.

Etter samkoma såg elles Bøen meir optimistisk på framtida til pensjonistforeninga. Dagen var nemleg ikkje berre vellukka med omsyn til godt program og velsmakande mat. I tillegg fekk laget 4 nye medlemmer.

Hovudinnslaget på møtet var eit lysbiletkāseri ved Gunnar Lunde, pensjonert trygdesjef i Suldal, frå eit 5-vekers opphald i USA. Og når ein først var ute «på reis» blei det like godt ein tur til Japan i same slengen.

Birger Sandvik var i dette landet for ikkje så lenge sidan, og fortalte levande om inntrykk frå reisa.

På møtet fekk elles Olav Gjerde frå Nedre Vats, som nyleg gjekk av med pensjon, overrekt diplom og gåve frå vegvesenet for over 20 års teneste i etaten. Kona hans, Kari, fekk blomar.

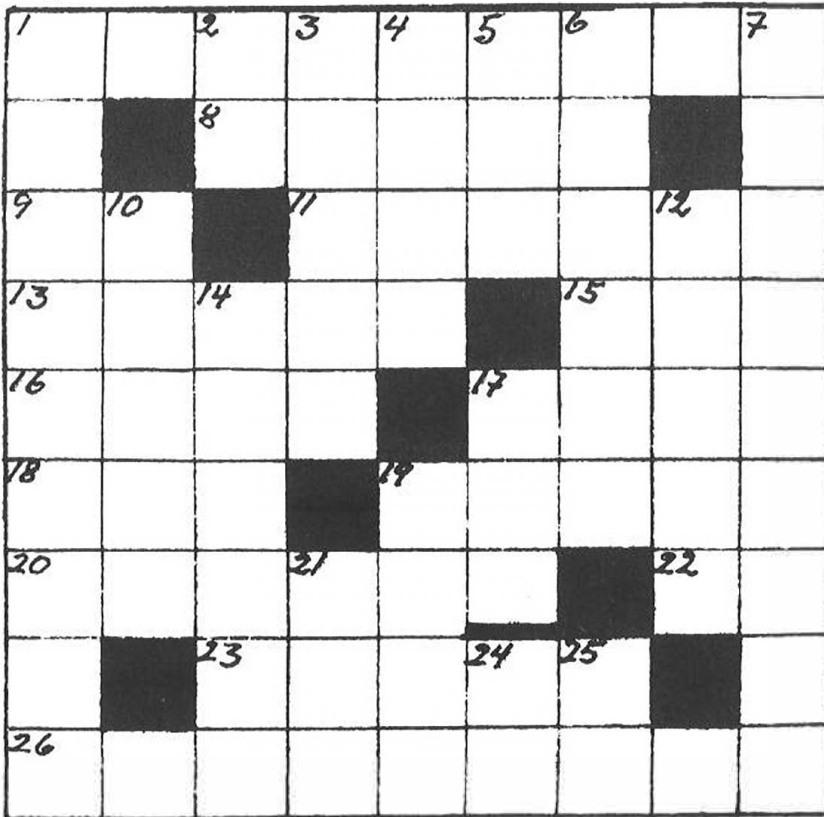
Ved val av styre for 1984/85 blei det gjenval av alle som ein. Gustav Bøen held fram som formann, og har med seg desse: Birger Sandvik (nestformann). Olav Vettrhus (kassarar) Hallvord Hopland (sekretær og repr. frå dei aktive). Karl Ilstad, Trygve Hustveit og Ola Skogen (styremedlemmer).



Olav Gjerde frå Nedre Vats fekk overrakt diplom og gåve for over 20 års teneste i vegvesenet. Kona hans, Kari, fekk blomar.

Foto: Harald Sel

Kryssord nr. 3/84



Løysinga skal sendast Rygjavegen, postboks 197, 4001 Stavanger innan 10. august 1984

Innsendt av
 Adresse

Vassrett:

- 1. Helsearbeidar
- 8. Uhovla
- 9. Anno Mundi
- 11. Blir varer
- 13. Handla
- 15. Opphav
- 16. Bøyg. imperativ
- 17. Fiske
- 18. Stø
- 19. Fasong
- 20. Polane
- 22. Flymerke
- 23. Duft
- 26. Latstaur

Loddrett:

- 1. Har vori ille ute og køyrt
- 2. Forfattar
- 3. Gutetass
- 4. Kameldyr
- 5. Elv
- 6. Trege
- 7. Hjelpemiddel
- 10. Veggen
- 12. Kvinnenamn
- 14. Dag
- 17. Mannsnamn

19. Line

- 21. Jordbr.reiskap, antikk
- 24. Tone
- 25. Preposisjon

Løysning kryssord 2/84



VINNARANE BLEI:

- 1. premie
Elin Fredriksen, Vegkontoret
- 2. premie
Svein N. Nielsen, Vegkontoret

Forts. fra s. 17

tidligere perioder. Fylkestinget beklager denne utviklingen, og har i en viss grad tatt hensyn til dette ved å gi prosjekt i Ryfylke høy prioritet ved økning av planleggingsrammen (se pkt. 4).

6.

6.1 Fylkestinget har merket seg at flere kommuner har uttalt seg positivt om økt bruk av bompengoordninger under visse forutsetninger. Fylkestinget stiller seg positivt til at vegsjefen arbeider videre med ulike bompengespørsmål, — i forbindelse med ferjestrekninger, Rv. 13 Ryfylkevegen og vegnettet på Nord-Jæren (Stavanger—Sandnesområdet).

6.2 Fylkestinget mener videre at en bør kunne nytte ekstraordinære sysselsetningsmidler på spesielle vegprosjekt, f.eks. Veg til Ropeid-halvøya. I den forbindelse kan det også bli aktuelt å vurdere nærmere et samarbeid med Ulla-Førre-anleggene.

7. Vegsjefen har omtalt flere større vegprosjekt i Arbeidsdokument nr. 3. Fylkestinget vil uttale følgende i tilknytning til noen av disse prosjektene:

7.1 Nordstøldalsvegen

Dersom prosjektet skal startes opp i perioden 1986—89, må dette skje i forbindelse med Haugesund E-verk sine kraftutbyggingsplaner i Etnefjellene. Ordinære løyvinger til prosjektet kan trolig først skje etter 1993. Fylkestinget ber vegsjefene i Hordaland og Rogaland om å oppta forhandlinger med Haugesund E-verk med sikte på å komme frem til et konkret forslag til finansierings- og framdriftsplan for prosjektet.

7.2 Boknprosjektet

Fylkestinget er enig i at en tar sikte på å starte opp Boknprosjektet i 1986—89 og å ferdigstille anlegget i 1990—93. Fylkestinget slutter seg videre til vegsjefen sitt forslag til følgende finansieringsplan for prosjektet (innenfor en foreløpig kostnadsramme på 125 mill. kroner):

	Mill. kr. i 1983-priser		
	1986-89	1990-93	Sum
Ordinære bevilgninger	5	60	65
Tilskudd fra Tungenes			
Ferjeterminal	10	50	60
Sum	15	110	125

Finansieringsplanen forutsetter at det samlede tilskuddet fra Tungenes Ferjeterminal A/S blir på 100 mill. kroner. Fylkestinget forutsetter at tilskuddet blir fordelt slik:

Rv. 14 Ytre Ringveg Stavanger	20 mill. kr
Rv. 14 Karmøy	20 mill. kr
Boknprosjektet	60 mill. kr

Sum	100 mill. kr
------------	---------------------

7.3 Rv. 14 på Karmøy

Fylkestinget går inn for at prosjektet Omkjøringsveg ved Åkra blir prioritert etter Boknprosjektet. Framdriftsplanen for omkjøringsvegen blir tatt opp i forbindelse med neste revisjon av NVP.

a) Fylkestinget går videre inn for at bompengetilskuddet på 20 mill. kroner til Karmøy i perioden 1986—89 primært nyttes til Rv. 14.

b) Fylkestinget vil imidlertid, under forutsetning av Storingets godkjenning, i første omgang også tillate bruk av bompengemidler og ordinære bevilgninger til tiltak på Rv. 511. Jfr. vegsje-

Vegsjef Danielsen på Asfaltdagen 1984:

Fylkesvegnettet forfaller Utviklinga til skade for næringslivet

- For hvert år som har gått siden fylkeskommunene ble opprettet som selvstendige administrative embeter i 1976, har fylkesveggenes tekniske standard gått nedover. Denne utviklingen har startet tidligere i noen fylker enn i andre, men er nå et faktum i alle fylker.
- Det er ikke bare den reelle standard som har gått nedover, men også standarden i forhold til riksvegene. Målsettingen om et harmonisk vegnett synes mer og mer fjern.
- Fylkesvegnettets fysiske standard vil bli et vesentlig hinder for utviklingen av landets næringsliv og for vår distriktsutbygging. Den vil også føre til uønsket press om etablering langs våre riksveger.

Det var disse konklusjoner vegsjef Chester Danielsen trakk i sitt foredrag på Asfaltdagen. Han anklaget fylkeskommunene for ikke å ha villet eller maktet å ta ansvaret for et funksjonsdyktig fylkesvegnett.

I foredraget la Chester Danielsen frem det materiale som er innhentet etter initialiv av Vegsjefenes forening og samlet i rapport om Status for fylkesvegene.

Svikt hos fylkeskommunene

Til det fremlagte materialet knyttet Chester Danielsen noen opplysninger om utgiftsfordelingen mellom stat og fylker. Utgiftene til vegformål i tiden 1978—82 er gått ned med 37 prosent, mens fylkenes totale utgifter bare er økt med 16 prosent. Nedgangen til vegformål mente Danielsen er vesentlig større enn det man med rimelighet kan forlange.

— I 1982 var statens andel av fylkesvegutgiftene 52 prosent, i 1978 utgjorde de 41 prosent. Idag utreder staten over halvparten av fylkenes utgifter til vegformål. Det må derfor være helt klart at fylkeskommunene hverken har villet eller har maktet å ta ansvaret for et funksjonsdyktig fylkesvegnett, sa Chester Danielsen som også reiste spørsmålet om ikke en tredeling av vegnettet nå burde avløses av en todeling, noe han mente ville føre til en forenkling og effektivisering av vegholdet. Spørsmålet om

opprettholdelse av den nåværende ordning er forsåvidt berørt i regjeringens forslag til inntektssystem for kommunene og fylkeskommunene, presentert i Stortingmelding nr 26

i år. Her sies det at tredelingen bør opprettholdes inntil videre, men at regjeringen er åpen for en bred debatt om løsningen, påpekte vegsjef Danielsen.

For økt trafiksikkerhet:

Yrkessjåfører i Rogaland har dannet samarbeidsgruppe

— Yrkessjåførene i Rogaland har gått sammen i en samarbeidsgruppe for å delta mer aktivt i trafiksikkerhetsarbeidet.

Det var yrkessjåførene selv som tok initiativet til dette innenfor Nordisk Trafiksikkerhetsår 1983. Gruppen har fått navnet YSAMTRAF.

— Hovedhensikten med en slik samarbeidsgruppe er at vi som er yrkessjåfører går mer aktivt med i trafiksikkerhetsarbeidet, sier formannen i gruppa Arne Haaland. — Vi mener også at vi har noe å bidra med på grunn av erfaringene vi får i trafikken, og problemer vi ser fordi vi har vårt arbeidssted ute i trafikken. Men vi har også noe å lære selv,

både av hverandre og av de etater og organisasjoner som sitter i dette arbeidet.

— Vi kan vel si at vi har tenkt å arbeide på tre felt, sier Haaland. Overfor egne medlemmer, i samarbeid med myndighetene og med informasjon til andre trafikanter. Vi mener det er viktig at vi først og fremst går i våre egne rekker for å forbedre vår adferd, og dette kan vi blant annet gjøre ved hjelp av informasjon og kurs.

Videre tror vi at denne samarbeidsgruppen kan være til hjelp overfor kommunene og Vegkontoret ved at vi får kommentere veiplanene.

Suldølar på vegarbeid langs Åkrafjorden i 1941



— Dette bildet, som me har lånt av Tjerand Norheim, Nesflaten, er av suldølar på vegarbeid langs Åkrafjorden i 1941. Nr. 2 frå venstre er Ola O. Haugen, Tjerand Norheim er nr. 4 frå venstre og Nils J. Fisketjøn er nr. 5 frå venstre. Kven kjenner dei 2 andre? Biletet er teke mot Eljarvik.

Sorteringsverk på innfartsvegen til Haugesund

Av Torleiv Tveit



«Simbagrid» sorteringsverket i arbeid. Hjullastaren (skjult) har lyfta masse opp på grinda. Småsteinane har felle gjennom og ned i dumperen og dei store steinane blir tømt til sides.

Foto: Torleiv Tveit

Sorteringsverket, som er av merket «Simbagrid», vert nytta for å skilja steinmassane sli at spesifikasjonane kan haldast på forsterkningslaget i vegkroppen.

Hjullastaren lyfter massane opp på grinda, småsteinane fell gjennom og

ned i lastebil eller dumper. Deretter dreg hjullastaren i ein spak og heile grinda rasar av garde og tømmer dei store steinane til sides. Deretter returnerer grinda automatisk til utgangspunktet.

Forts. fra s. 19

fens og Karmøy formannskaps prioritering.

Fylkestinget forutsetter at fordeling av bompengemidler på de enkelte prosjekter blir gjort senere og i samråd med Karmøy kommune.

7.4 Hovedvegnettet i Sandnes

Fylkestinget slutter seg til vegsjefen sitt investeringsforslag for ny E-18 gjennom Sandnes som er i samsvar med tidligere framdriftsplaner. En eventuell forsering av parsellen Hove—●sli må skje med fremskaffing av ekstramidler, f.eks. ved kommunal forskottering. Framdriftsplanen for Rv. 13 Vatnekrossen—Austrått blir tatt opp i forbindelse med neste revisjon av NVP.

7.5 Rv. 44 gjennom Egersund

Fylkestinget går inn for at Rv. 44 må startes opp i perioden 1986—89. Det bemerkes at dette vegprosjektet tidligere var forutsatt ferdigstilt før 1982 og også var ventet fullført i perioden 1982—85, jfr. St.meld. nr. 80 (1980/81).

7.6 Veg til Ropeid-halvøya

Fylkestinget er enig i at prosjektet Ropeid—Asarøy får 1. prioritet av de store prosjektene på Ryfylkevegen og

at det således blir prioritert fremfor Høllesli—Botne. Prosjektet er godt egnet som sysselsettingsanlegg, og en bør derfor ta opp med de sentrale myndigheter om prosjektet kan få tildelt ekstra midler. Se ellers pkt. 6.

7.7 Rv. 46 Bratlandsdalen

For å få full nytte av Suldalsvegen må Rv. 46 få en markert standardheving på Hordaland-siden. Fylkestinget har merket seg at Hordaland ikke har satt av midler til opprusting av Rv. 46 i perioden 1986—89. Fylkestinget ber derfor vegsjefen ta saken opp med Hordaland og Vegdirektoratet, slik at vegstrekningen i Hordaland kan bli opparbeidet til en forsvarlig standard i neste periode.

7.8 Transportplan for Stavanger

Samferdselsstyret har tidligere fått oversendt Transportplanen for Stavanger til behandling. Styret mener at det her er utført et grundig arbeid som vil danne et godt grunnlag for den videre planlegging og utbyggingen av transportsystemet i Stavanger. Videre har Samferdselsstyret merket seg at kommunaladministrasjonen og vegsjefen er enige om prinsippene for utforming og prioritering av hovedvegnettet i Stavanger. Samferdselsstyret vil likevel ut-

tale at en ikke kan binde seg til den framdriftsplanen for de særskilte prosjektene som transportplanen legger opp til. Disse prosjektene må vurderes i forbindelse med revisjonen av NVP, og prioriteres opp mot andre prosjekt i fylket innenfor de investeringsrammene som blir stilt til disposisjon. Fylkestinget er enig i dette.

7.9 Rørbruprosjekt

Fylkestinget har med interesse merket seg det igangsatte utviklingsprosjekt om bruk av rørtunneler som alternativ til bruer. Fylkestinget ber om å bli orientert etter hvert som dette skrifer frem.

7.10 Rv. 45 Hunnedalsvegen

Utvalget har merket seg at det er satt av 11 mill. kroner til Rv. 45 Vest Agder gr. — Vaulekrossen. Fylkestinget forutsetter at en får opparbeidet helårsvegen i perioden 1986—89, om nødvendig ved hjelp av ekstraordinære tilskudd (distriktsutbyggingsmidler).

8. Av det samlede investeringsforslaget for perioden 1986—89 er det ført opp 48 mill. kroner til spesielle trafikksikrings- og miljøtiltak. Videre vil også andre tiltak virke inn på ulykkesituasjonen. Fylkestinget forutsetter at program 3.2 og 3.3 sees under ett og at den endelige fordeling av disse programmene blir foretatt ved oppsettning av de årlige budsjetter.

Av arbeidsdokument nr. 3 framgår det at de planlagte tiltakene over investeringsprogrammet vil gi en årlig reduksjon på 35 personskadeulykker (i 1990).

Videre vil en også oppnå positiv effekt på ulykkesituasjonen gjennom vedlikeholdstiltak og innsatsen til biltilsynet. Endelig vil ikke minst innsatsen til FTU virke inn, særlig gjennom målrettet holdningsskapende arbeid.

Fylkestinget ber Samferdselsstyret utarbeide et handlingsprogram for det totale trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

9. Fylkestinget slutter seg til vegsjefen sitt forslag om å sette ned et eget utvalg under Samferdselsstyret som skal utarbeide en transportplan for Ryfylke. Utvalget bør særlig se på de fremtidige mønstre for sjøgående ruter og koordinering av dette med aktuelle veg- og bruprosjekter. Dette arbeidet vil bli samordnet med aktuelle utredningsprosjekt som er med i «Utredningsprogram for fylkesplanen 1984—87». (Jfr. F. utv. sak nr. 084/84).

10. Fylkestinget slutter seg til forslaget om at E-18, E-76 og Rv. 14 blir klassifiserte som gjennomgående transportruter. Fylkestinget går videre ut fra at det ved senere revisjoner blir tatt opp til ny vurdering om også andre vegruter skal få slik klassifisering.

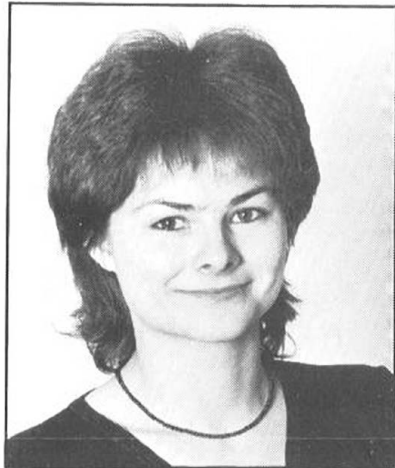
11. Fylkestinget sier seg fornøyd med at alle viktige vegruter vil bli oppskrevet til 10 t. i perioden 1986—89.

12. Ferjekapasiteten må økes på flere ferjestrekninger for å holde følge med trafikkveksten. Fylkestinget er enig med at Jøsentjord-sambandet må få 1. prioritet og at dette sambandet må få en 50 pbe-ferje i inneværende planperiode. For perioden 1986—89 vil fylkestinget særlig peke på behovet for kapasitetsøkning i Rennesøy-sambandet og i Skudenessambandet. Fylkestinget er videre enig i at det blir tatt opp til vurdering alternative driftsopplegg for den framtidige båtute- og ferjedrifta i fylket.

13. Fylkestinget tar vegsjefen sitt forslag til investeringsprogram for perioden 1990—93 til orientering.

GJESTEKOMMENTAREN

Eksosfrie byar i 1986?



Margunn Ueland

Personleg sekretær,
Miljøvernministeren

Forureining frå bilar høyrer til eit av våre største miljøproblem i byane. 800 000 menneske i Norge kjenner seg plaga av nedsmussing og lukt frå vegtrafikk. Utsleppa av nitrogenoksyd vil vera til plage for rundt 100 000 personar ved århundreskiftet. I sentrum av dei største byane vil nitrogenoksyd-konsentrasjonen truleg koma over det nivået kor risiko for helseeffekt kan oppstå. Det er særleg menneske som lir av hjartesykkdommar, astmatikarar og personar med kronisk bronkitt som vil vera utsett. Dette er tal som er henta frå det interdepartementale bilforureiningsutvalet sin rapport frå 1983.

Det var derfor utfrå miljø-, helse- og bypolitiske grunnar at miljøvernministeren fekk regjeringa med på å fatta eit førebels vedtak om å innføra krav til katalytisk avgassreining for

bensindrivne person- og varebilar. Dette føreset innføring av blyfri bensin.

Før endeleg vedtak skal fattast, skal det gjennomførast ein detaljert konsekvensanalyse. Miljøverndepartementet tek sikte på at den skal vera ferdig om ca. eit år.

Om dette skal gjennomførast i Norge, vil også koma an på kva som skjer elles i Europa. Ingen europeiske land har hittil innført katalytisk avgassreining, sjøl om både USA og Japan har hatt slike krav til nye bilar i fleire år. Men i fjor sommar fatta den vest-tyske regjeringa eit prinsippvedtak om å innføra dette på alle nye bilar frå 1. januar 1986. Og på det nordiske miljøvernministermøtet i vinter slutta dei nordiske landa seg til prinsippet.

Utredningsrapport slår fast:

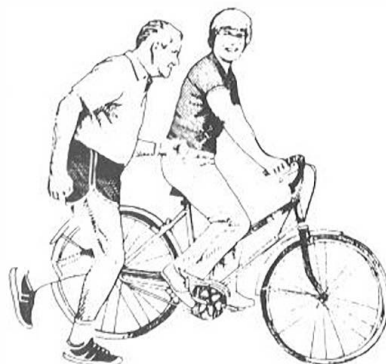
Skal gang- og sykkelveger brukes, må kvaliteten være god

Det er mange aspekter knyttet til anlegg av gang- og sykkelveger. Det kan være trafiksikkerhet, trafikkteknikk, geometri m.m. En gruppe under Nordisk Vegteknisk Forbunds utvalg 31 har tatt for seg gang- og sykkelveggenes oppbygning, og resultatet av gruppens arbeide foreligger nå i Rapport nr. 5 1983 fra NVF. Prosjektgruppen har bestått av Per Ullidtz, Danmark, formann, med P.G. Dinesen, Danmark, som sekretær. Øvrige medlemmer har vært Eero Lehtipuu og Paul Velhonoja, Finland, Erik Furuseth, Norge, og Lars Blomberg, Sverige.

Rapporten prøver å gi svar på en rekke spørsmål som kan reises i forbindelse med anlegg av gang- og sykkelveger, både når det gjelder funksjonskrav, påvirkninger, materialer, lagtykkelser og økonomi. Dette er gjort ved å beskrive gjeldende praksis i de nordiske land, men rapporten angir også forslag til hvordan man

eventuelt kan komme fram til bedre dimensjoneringsmetoder.

Gruppen mener at det ved oppbygging av en gang- og sykkelveg legges for liten vekt på forholdet mellom anleggskostnader og vedlikeholdskostnader, og at den samfunnsmessige nyttevirking bør tillegges større vekt.



I rapporten pekes det på at jevnhetskravet til gang- og sykkelveg ikke er like stort som til vegbane for øvrig. Et vesentlig poeng synes å være at bredden på gang- og sykkelvegen må være tilstrekkelig til at syklisten kan unngå ujevnhetene. På den annen side understrekes det at det er dårlig økonomi å bygge en gang- og sykkelveg med så slett kvalitet at den ikke blir benyttet. Besparelser som går ut over kvaliteten, vil vise seg lite lønnsomme.

Rapporten gir en oversikt over materialbruken i de enkelte nordiske land, men noe egentlig nytt inneholder den vel ikke. For den som arbeider med gang- og sykkelveger, kan det være nyttig å få en «state of the art» og et innsyn i praksis i de andre nordiske land.

Rapporten kan bestilles fra Nordisk Vegteknisk Forbund, Veglaboratoriet, Postboks 6390 Etterstad, Oslo 6, eller tlf. 02-46 69 60.

Også ros

Av Ole Tamburstuen

Vi opplever ofte at det kommer dårlig kritikk for arbeid vegvesenet holder på med. I blant kan denne kritikken være berettiget, men ofte er den gitt på feil grunnlag.

Mer sjelden er det at vi mottar ros for det arbeidet som utføres på vegene, men her en dag hendte det. Rosen kom i brev form fra Torbjørn Nervik jr. i Haugesund og var stilet til vedlikeholdsavdelingen ved overingeniør Olav Øyvind Hamre.

Når vi først får ros, vil vi gjerne ta den med i Rygjavegen, slik at alle vegvesenets ansatte får gleden av å lese det.

Torbjørn Nervik jr. skriver følgende:

Som bruker av Rv. 513, og det er noen stykker av oss — takker vi vegvesenets planleggere og utførende folk så meget for det fine vedlikehold med ny oljegrus som vegen har fått mellom Skjoldastraumen og Solheim. Det var en fornøyelse å komme her nå.

Igjen takk og hilsen.

Forts. fra s. 11

Tilslutnad frå samferdselsstyret

Fylkessamferdselsstyret har samrøystes slutta seg til forslaget fra Vegdirektoratet.

På andre plass sette samferdselsstyret opp fullføring av bruanlegget Sokn—Askje.

I tillegg ba samferdselsstyret vegsjefen leggja fram ei nærare utgreiing om alternativ til ferjekai på Helgøy. Det er då tankar om fylling/bru over til Tjul og Kyrkjøy. Nord Talgje og Helgøy kan ved det alternative nytta ferjekaien på Nesheim.

Langtidsbudsjettet

I vegsjefen sitt forslag til langtidsbudsjett for perioden 1985—88 er det sett opp løyvingar til prosjektet i Helgøy/N. Talgje i tidsrommet 1986—88.

TILLITSMANNENS SPALTE

Av Gunnleiv Aareskjold

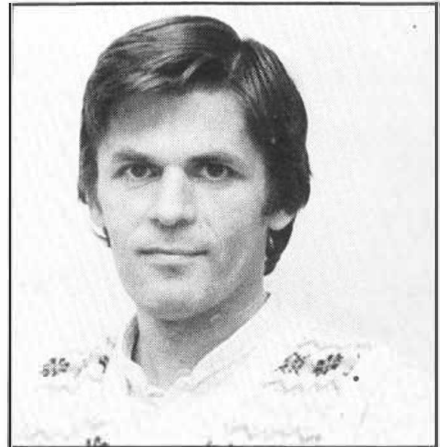
Formann i Norsk Tjenestemannslag (NTL) ved vegetaten i Rogaland

Så har me altså hatt streik, den første i Statstjenestemannskartellet i dei 45 åra dette har eksistert. Seks dagar gjekk det før han vart avblåsen p.g.a. at regjeringa ville gå inn for lønnsnemnd. Så lenge stod det altså ikkje på, men grupper som ikkje har markert seg så mykje før fekk iallfall visa at viljen er der. Eg har inntrykk av at det var brei semje blant medlemmene om at streiken var på sin plass denne gongen. Mange er skuffa fordi det går mot lønnsnemnd i staden for at partane sjølve kunne koma saman att og bli einige om eit brukande resultat.

Ut frå det som vart sagt i radioen då streiken var eit faktum, verka det som om representantane for stat og regjering egentlig ikkje hadde tenkt seg at det skulle bli streik. Det må ha vore eit nederlag for dei at det skjedde. Men kunne dei i grunnen venta noko anna?

Kanskje dei leit på at når det kom til stykket ville me akseptera tilbodet på 5,9 % som vart lagt fram rett før fristen gjekk ut. Dei statstilsette har jo ikke vist same viljen til å stå på sine krav som visse andre. Kartellet var f.eks nokså moderat ved siste oppgjeret. Og dei fleste har vel ikkje uttrykt særleg misnøye med dei vilkåra dei har. I tider med aukande arbeidslause kjenner ein meir enn før at det er godt å ha nokolunde trygge arbeidsplassar og rimelege arbeidsforhold.

Det er jo og dette me har høyrte frå regjeringshald: Me må vera villige til å betala med mindre lønn for sikre arbeidsplassar. Men det har dei statstilsette jo gjort ei heil stund, og det må jo vera grenser for kor mykje me skal måtta godta av slikt. Dessutan ser desse sikre arbeidsplassane ikkje lenger så sikre ut. Blant anna p.g.a. den



politikken den sitjande regjeringa står for blir innskrenkingane på budsjetta etter kvart nokså harde. Folk kjenner seg ikkje lenger så trygge i stillingane som før, og me har jo ferske eksempel på at folk er blitt oppsagde frå stillingane sine i staten på grunn av innskrenkingar.

Dei statstilsette er blitt hangande stadig lenger etter andre lønnsmessig. Det blir heller ikkje kompensert på andre måtar, som f.eks. ved revidering av satsane for bustadlån i Statens Pensjonskasse på 22 000, eit beløp som nå helst verkar paradisk.

Ved lønnsnemnd må me rekna med eit resultat som er mindre tilfredsstillande enn om det hadde vorte ei forhandlingsløyving. Det er noko i det som er nemnt av fleire nå: at bruk av lønnsnemnd i den aktuelle situasjonen er ei svekking av den reelle streikeretten. Streiken var nøye planlagt med tanke på at skadeverknadene ikkje skulle bli så store for samfunnet at det skulle vera grunn til lønnsnemnd. Og det er vanskeleg å forstå det brå omslaget i regjeringa si vurdering av konsekvensane av streiken, og som kom før utvidinga av streiken var sett i verk.

Innafor dei tronge økonomiske rammene som er for fylkesveganlegg, har det i første omgang vore vanskeleg å finna midlar til Helgøyprosjektet utan at andre prosjekt har fått lågare prioritet. Men med den interesse som politikerane og admini-

strasjonen viser for å få løyst prioriterte prosjekt, er det optimisme og håp om at dei økonomiske rammene kan aukast slik at den ordinære prioriteringslista ikkje vert så mykje endra.



Biletet viser engelske laksefiskarar på den gamle Holmabrua over Bjerkreimselva mellom Gjedrem og Holmen. Det står enno nokre restar att av brua, som var i bruk eit stykke ut i dette hundreåret. Ho blei avløyst av ny bru, og denne blei igjen erstatta av den nåverande brua ca. 1950.

Biletet er sansynlegvis tatt omkring 1900. Etter at det var bygt laksetrapp i Fotlandsfossen i Eigersund ca. 1890, tok laksefisket seg svært opp i Bjerkreimselva, og ho vart ei populær lakselv for engelske sportsfiskarar.

Biletet er utlånt av Asjørn Jakobsen, Orre.