

# Ryggjavegen

nr.4 -84



## Av innhaldet:

- Ferjefri Rv. 13 over Høgsfjorden
- Pensjonist med gnist
- Rogaland til topps i Vegcupen



# 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

## INNHALD nr.4 -84

Aktuell kommentar .....	s. 2
30-soner og humpar i vegen ...	s. 3
Andakt .....	s. 3
Ny E 18 Lura — Stangeland ...	s. 4
Omfattande kampanje i Sandnes	s. 5
Ferjefri Rv. 13 over Høgsfjorden	s. 6
«KYSTVEIEN» til Bergen .....	s. 8
Fritidslaget på offensiven .....	s. 9
Fylkesveg 1 — ingen einar .....	s. 10
Gjerde langs veg .....	s. 11
Pensjonist med gnist .....	s. 12
Etiske krav ved ansettelser .....	s. 13
Rogaland til topps i vegcupen .	s. 14
Snøvinter eller..? .....	s. 15
Den gamle «Kyrkjevegen» over Figgjoelva .....	s. 16
De 10 serviceregler .....	s. 17
Nye håndbøker .....	s. 17
Ryfylkerådet .....	s. 18
Kryssord .....	s. 19
Personalialia .....	s. 20
Informasjons-stand på Strandadagane .....	s. 20
Mi mening .....	s. 21
Gjestekommentaren .....	s. 22
Tillitsmannens spalte .....	s. 23
Vegenes bæreevne og næringslivet .....	s. 23

*Forsidefoto:*

*Alfred Høyseter kuttar snora ved den offisielle opninga av den nye motorveg-parsellen frå Lura til Stangeland. På venstre sida si har Høyseter ordførar Sigurd Aarland og til høgre vegsjef Chester Danielson.*

*Foto: Torstein Rein-Larsen.*

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:**

## Teknisk kvalitetskontroll

*Av driftsjef Arne Njå*

Systematisk teknisk kvalitetskontroll ble gjennomført i Statens vegvesen i Rogaland i 1982. Tidligere var teknisk kvalitetskontroll stort sett begrenset til materialkontroll og kontroller i forbindelse med betongstøping og legging av sorte dekker.

I 1982 gjorde vi ingeniører og oppsynsmenn oppmerksom på at vegenormalene gjelder for bygging og utbedring av riks- og fylkesveger og at vegenormalen forutsetter at teknisk kvalitetskontroll skal gjennomføres. Det ble understreket at alle tjenestemenn må rette seg etter disse bestemmelser og at alle ledere har en særlig plikt og ansvar for at gjeldende retningslinjer blir fulgt. Planer for teknisk kvalitetskontroll for anleggene ble utarbeidet. Det ble holdt møter både på vegkontoret og på vegstasjonene hvor planene ble diskutert og godkjent. Når planene var godkjent, ble de satt i verk med øyeblikkelig virkning.

Driften har ansvaret for driftskontrollen og denne innarbeides i driftsplanene. I Rogaland har vi vært opptatt av at arbeidsfolkene selv utfører mest mulig av driftskontrollen. Etter hvert som formenn og arbeidere får nødvendig opplæring i vegbygging og bruk av instrumenter vil de kunne overta mer av kontrollarbeidet. Dette opplegg gir gode muligheter for opplæring på arbeidsplassen og det er ofte den beste form for opplæring. Folk fra laboratoriet foretar stikkprøvekontroll og gir samtidig i stor utstrekning den arbeidsplassopplæring som er nevnt ovenfor.

Å begynne med noe nytt er alltid vanskelig. Slik var det også med teknisk kvalitetskontroll. Folk som kjemper for en sak blir alltid møtt med noen motforestillinger. Det blir f.eks. pekt på at teknisk kvalitetskontroll koster penger, og det kan ikke benektes at kontrollen også koster noe. Mer koster det likevel ofte å rette på de feil som kontrollen avslører. Enda mer koster kanskje de feil som ikke blir avslørt. Riktig kvalitet er lønnsom når det tas hensyn til total-kostnadene ved anlegg, vedlikehold og trafikk. Jeg tror at teknisk kvalitetskontroll er det billigste og mest hensiktsmessige hjelpemiddel. Ja, det er den eneste måten vi har til å oppnå riktig kvalitet i vegbyggingen.

Nå etter hvert arbeider vi lettere. Vi har fått i stand en holdningsendring i alle ledd, og teknisk kvalitetskontroll er akseptert.

Uten å øke bemanning på distriktslaboratoriet er tallet på utførte kontroller steget til det mangedoble etter at vi innførte systematisk teknisk kvalitetskontroll i 1982.

Teknisk kvalitetskontroll påvirker arbeidsmetoder slik at vi oppnår riktig kvalitet der mange trodde det var umulig. Driftskontrollen fører med seg et rikere jobbinhold og fremmer interesse og kunnskap hos våre medarbeidere i driften. Nå må vi følge opp den gode starten vi har fått til beste for vegvesenet og trafikantene.



*Driftsjef  
Arne Njå*

**Redaksjonen avslutta 13. sept.**

**Stoff til neste nummer må leverast innan 5. nov.**

Redaktøren har ordet:

## 30-soner og humpar i vegen

Samferdselskomiteen i Stortinget ynskjer ikkje retningsliner om at 30 km/t som fartsgrense må fylgjast opp med fysiske tiltak som humpar. Komiteen legg dermed større vekt på lett framkomst for bussar og lastebilar enn på trafikkisikring.

Det var i 1982 at Vegdirektoratet i rundskriv til kommunane gav retningsliner om at 30 km som fartsgrense måtte kombinerast med fysiske fartsdempande tiltak. Bakgrunnen var resultatane frå omfattande granskingar både her i landet og i utlandet. Granskingane viser eintydig at 30-skilta i seg sjølv har liten verknad. Det ein gjerne kan kalla tragikomisk i denne samanhengen er at dei som sjøl bur i 30-soner gjerne viser minst respekt for den spesielle fartsgrensa. Ofte er dette dei same personane som i si tid har kjempa for å få nedsett fartsgrense.

Ein kan med andre ord slå fast at 30 km fartsgrense isolert sett har liten verknad som trafikkisikringstiltak. Tiltaket kan til og med virka negativt ved at det gjev ei falsk tryggleiks-kjensle. T.d. kan foreldre vurdere ferdsele til barna i området på grunnlag av eit urealistisk lågt fartsnivå på bilane.

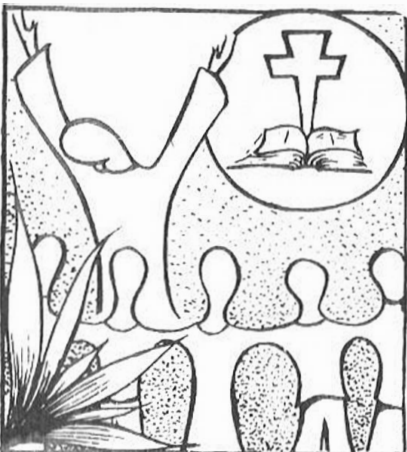
Reaksjonane på synet til Stortinget sin samferdselskomite har vore



mange, og frå lag og offentlege organ som steller med og/eller er opptatt av trafikkisikring er reaksjonane så godt som samstemmig negative. På felles møte for fylkestrafikkisikkerhetsutvala i Rogaland og Vest-Agder blei det t.d. vedteke ein samrøystes uttale som sterkt imøtegår Stortingskomiteen sitt syn. I uttalen blir det vist til at gran-

skingar både i Norge og i utlandet viser fylgjande: Så låge fartsgrenser som 30 km/t må fylgjast opp med fysiske tiltak for å vera eit effektivt virkemiddel i trafikkisikringsarbeidet. Trafikkisikkerhetsutvala i dei to fylka ber Stortinget sin samferdselskomite ta omsyn til dette.

## Andakt



## Gud stanser oss

Av Einar Wahlberg

«Da kalte Herren på Adam og sa til han: «Hvor er du?»»

(1 Mos. 3,9)

Dette er det første eksemplet på Guds kall til en synder på jorden. Det er første gang en synder vekkes til omvendelse. Ingen skapning er usynlig for Herren. Når han så likevel roper på Adam «Hvor er du?» så vil han fortelle Adam: «Nå kommer jeg for å spørre etter deg. Kom fram og svar meg ærlig: Hva har skjedd? Du holder deg skjult for mitt ansikt, men hvor vil du flykte?» Dette ropet

«Hvor er du?» skal hver eneste synder høre fra Gud.

Det er først og fremst et farlig rop til de troende som har feilet. Alle troende kjenner dette ropet: «Hvor er du?» Hvis de har gjort noe overilet, noe som ikke tåler Guds lys, så de skjuler seg for ham, hører de straks spørsmålet: «Hvor er du? Hva har du gjort?» Det er en påminnelse fra Gud hvor han kaller oss ved navn og ber oss vende om. Det er en erfaring som ikke kan oppveies av all verdens gull.

For det annet er det et vekkerop til dem som lever borte fra Gud. Midt i syndens og de verdslige fornøyers «paradis», lyder det ofte i deres indre: «Hvor er du? Det står ikke godt til med deg. Du burde omvende deg!»



Etter den offisielle snorkuttinga blei vegen «prøvekjørt» av ein bilkortesje. Fremst rulla vegsjef Chester Danielsen, ordførar Sigurd Aarsland og spesialarbeidar Alfred Høyseter i ein staseleg veteranbil tilhøyrande Ole Simonsen, som sjøl sit ved rattet.

«Ein merkedag for Sandnes»

## Ny E 18 Lura — Stangeland

TEKST: HARALD SEL

FOTO: TORSTEIN REIN-LARSEN OG KÅRE TORKILDSEN

Det var spesialarbeidar Alfred Høyseter som fekk æra av å kutta over snora for den nye motorvegparsellen mellom Lura og Stangeland. Deretter blei vegen «prøvekjørt» av ein bilkortesje med ordførar i Sandnes Sigurd Aarsland, vegsjef Chester Danielsen og speialarbeidar Alfred Høyseter i spissen.

Men alt før snorkuttinga hadde ordførar Aarsland og vegsjef Danielsen talt til den framømte forsamlinga av folk, hovudsakeleg frå Sandnes og lokalmiljøet og tilsette i vegvesenet.

— Dette er ein merkedag for Sandnes. Gladast er dei som bur i Strandgata. Minst glade er dei som bur i Oalsgata, sa ordførar Aarsland.

Etter den offisielle snorkuttinga stansa bilkortesjen på Stangelandsbrua. Her orienterte leiaren for motorveggruppa Thorvald Kåre Lone om anlegget. Seinare var det orientering ved avd.ing. Anne Grethe Liahaug om det nye lyssignal-systemet i Oalsgata og om trafikkrekne-maskinen som styrer signallysa.

Opningshøgtida blei avslutta med

lunch på Sandnes Motorhotell for dei tilsette i vegvesenet som har arbeidd med motorveg-anlegget, representantar frå entreprenørar, konsulentar, Sandnes kommune og frå Fylkessamferdselsstyret.

### 42 mill. for 1.8 km

Den nye traseen av motorvegen er 1,8 km lang og har kosta 42 millionar

kroner. Dette er vel 4 millionar mindre enn kostnadsoverslaget. Med dette er det 12,8 km samanhengande motorveg mellom Stavanger og Sandnes.

Fram til 1989 vil hovudvegnettet gå gjennom Oalsgata og delar av Sandnes. Opninga av parsellen Soma - Stangeland må likevel seiast å vera første ledd i arbeidet med å leia E 18 utanom sentrum.

### Til Osli 1992

Neste parsell av motorvegen, frå Stangeland til Sandved, er planlagt ferdig hausten 1987. Strekinga er på vel 2 km og utgiftene er kalkulert til 61 millionar kr.

Hausten 1889 skal neste strekning, frå Sandved til Austrått vera ferdig. Først då vil Oalsgata og Sandnes bli avlasta for gjennomgangstrafikk.

Siste etappe i motorvegutbygginga på E 18 går til Osli, og er planlagt ferdig i 1992. Strekinga frå Sandved til Osli er på 3,9 km og er kostnadsrekna til 96 millionar kr.

### Færre ulykker og trafikk-flyt

Sjølv om den nye parsellen berre gjev

# Omfattande kampanje i Sandnes

## Informasjon, trafikkteiling og kartlegging av trafikkmønsteret

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Trettande juni gjennomførte Statens vegvesen i Rogaland ein informasjonskampanje kombinert med trafikkteiling i Sandnes. Tretti ungdommar, dei fleste elevar frå Giske ungdomsskole, og tjue personar frå vegvesenet var i sving mellom kl. 06.00 og 20.00. Desse var plasert på sju sentrale stader langs hovudvegnettet i distriktet, og det blei levert ut ca. 26.000 brosjyrer til bilistar som passerte.

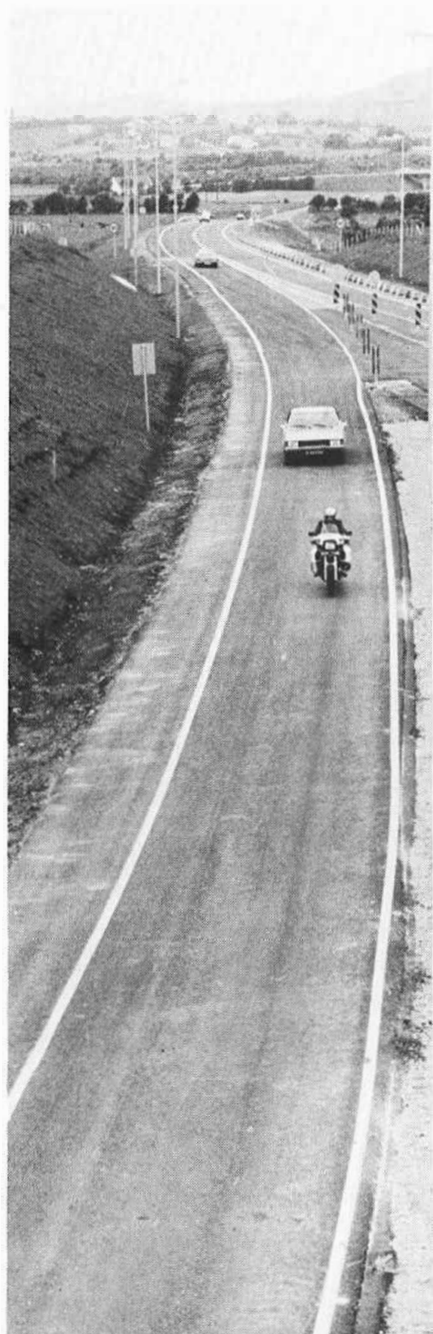
Brosjyrane inneheldt informasjon om den nye parsellen av E 18 frå Lura til Stangeland, som blei opna eit par veker seinare. I tillegg var det eit postkort i brosjyren, med ei rekke spørsmål til bilistane. Postkortet blei bilistane bedne om å fylla ut og returnera til Vegkontoret. Spørsmåla var mellom anna om kva biltype ein køyrde, kva som var føremålet med køyringa, kor ein kom frå og kor ein skulle hen.

### 10.000 svar

Det kom inn vel 10.000 svarkort. Dette er litt mindre enn det ein hadde håpa på. Særleg med tanke på at det mellom innsendarane blei trekt ut 50 vinnarar av gåvekort, kunne ein nok venta fleire svar. Det var sju oljeselskap i Stavanger-distriktet som hadde gitt gåvekorta til ein verdi av 10.000 kroner.

### Hjelp i planlegginga

Dei vel 10.000 svarkorta blir nå analyserte ved hjelp av EDB. Dei datane ein på denne måten får ut, vil vera til stor hjelp i det vidare planleggingsarbeidet med hovudvegnettet i Sandnes. Når ein veit meir om adferden til bilistane, vil ein vera i stand til å laga ein betre motorveg frå Stangeland og sørover, og ein vil kunne gjera vegnettet omkring hovudvegen meir effektivt og sikkert.



ei delvis løysing på trafikkproblema i Sandnes, vil ulykkesrisikoen minka betrakteleg. Ein reknar ulykkesrisikoen på den nye motorvegen for å vera berre 25 prosent av tilsvarende risiko på strekninga frå Lura gjennom Strandgata til Elveplassen. På denne strekninga har det vore 60 politiregistrerte ulykker dei siste 4 åra. I Oalsgata er tilsvarende ulykkestal 20. Med den omlegginga av trafikken og den opprustninga som er gjort i Oalsgata, er denne vegen nå meir trafikksikker enn før. Røynslene så langt etter opninga av motorvegen til Stangeland viser at forventningane har slått til med tilfredstillande flyt og forholdsvis sikker trafikkavvikling.



Tretti ungdommar, dei fleste frå Giske ungdomsskole, var i sving med å levera ut brosjyrer på 7 sentrale stader langs hovudvegnettet i Sandnes.

Ferjefri Rv 13 over Høgsfjorden

# Kan bli pionerprosjekt med store perspektiv for vegsambandet langs kysten

TEKST OG FOTO; LIDVARD SKORPA

Arbeidet med vurdering av alternative løysingar for kryssing av Høgsfjorden vert intensivert.

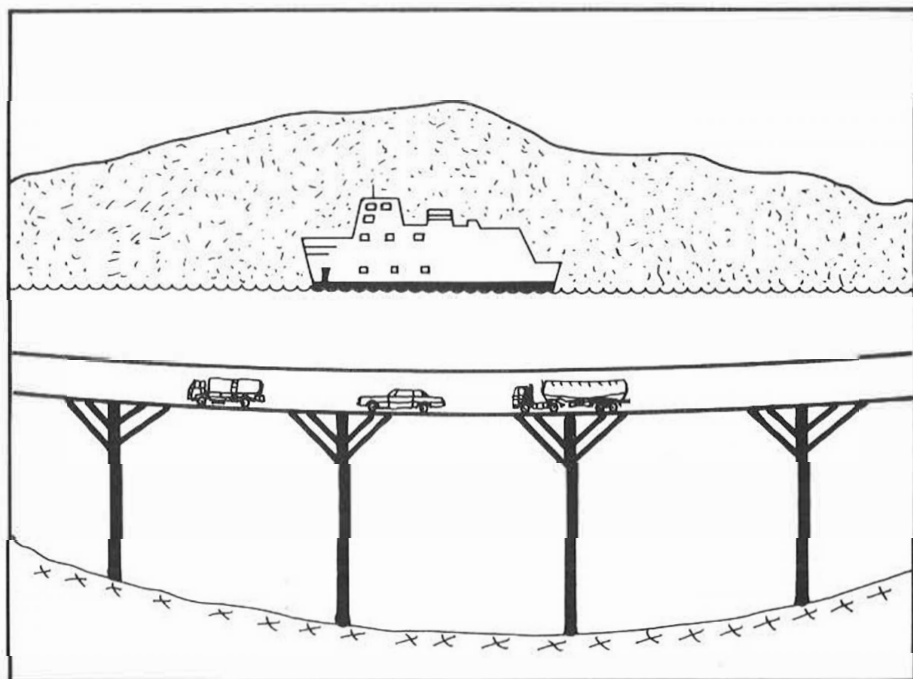
Ny teknologi for kryssing av breie og djupe fjordar vert vurdert, og kryssing av Høgsfjorden kan kanskje bli eit pionerprosjekt som åpnar for heilt nye muligheter når det gjeld landevegskommunikasjonar langs kysten.

I tidlegare tider var båten det mest einerådande som kommunikasjonsmidlet langs kysten. Dei mange fjordane på Vestlandet gav denne landsdelen store fordeler med hensyn til muligheter for transport av personer og varer.

Men tidene har endra seg totalt. No er fjordane ein ulempe og eit stengsel for den moderne landvertsbiltrafikken, sjølv om vi har ein stor ferjeflåte.

## Nye typer «bruer»

Både her til lands, og i utlandet, har det vore arbeid for å komme fram til nye typer «bruer» for å kunne krysse breie fjordar og sund. Frå utlandet er kanskje kryssing av Gibraltarstredet. (28 km breidt) mest nærliggande å nemne, her til lands flytebru over



Skisse av rørbru-systemet som blir vurdert som eit alternativ for å gjera Høgsfjorden ferjefri.

Salhusfjorden og neddykka flytande rørbru over Hardangerfjorden. Dette siste prosjektet vart avslutta i 1979. Etter den tid har det vore arbeid med å vurdere ein noko anna type neddykka rørbru.

Undersøkelsen har blitt knytta til kryssing av Høgsfjorden, som synest

veleigna som prøveprosjekt både ut frå fjordbreidde og djupneforhold. Siv.ing. Erik Ødegård, har i lang tid arbeid med problematikken. Dei siste åra har han hatt permisjon fra stillingen som driftssjef ved Oppland vegkontor, og har arbeid med utgreiingar om rørbruproblematikken, spesielt ut frå eit prosjekt mellom Lauvvik og Oanes.

## «Neddykka rørbru»

Den nye «bru»-typen har enno ikkje fått eit fast innarbeida namn. I det fylgjande vil det bli brukt betegnelsen «neddykka rørbru».

Ei neddykka rørbru er ein brukonstruksjon der trafikken går gjennom eit tett rør som blir halde på plass i ei viss djupne under overflata ved hjelp av forankringar til botnen. Ovanfor ser vi ei enkel skisse av systemet.

## Forankringsproblem

Oppdrifta er langt større enn vekt av røret og trafikken, og det må derfor haldast nede ved hjelp av tunge betong/stålanker, eller ved anker som er bora inn i fast fjell. Usikkerheten ved denne nye brutypen er først og fremst knytta til forankringsproblema, og vi må rekne med at det må utførast konkrete ankerforsøk før



Oversiktsbilete frå Lauvvik mot Høgsfjorden og Lysefjorden. Ei evt. «neddykka rørbru» vil truleg bli bygt der fjorden er smalast mellom Lauvvik og Oanes.

ein kan starte byggearbeida på prosjektet.

Fordelane ved ein slik brutype er at den kan brukast over breie og djupe fjordar eller sund, og at den ikkje vil hindre skipstrafikken. Røret vil ligge så djupt at alle aktuelle skip kan passere over.

#### Kostnadane

Mange ting står att å avklare. Skal røret vere rundt eller rektangulert, og skal det byggast av stål eller betong? Og kanskje ikkje minst: Kor mykje vil ei slik løysning koste? Ulike sponerte kostnadstall blir lagde fram, og variasjonen er stor. Kostnadene for ei neddykka rørbru mellom Oanes og Lauvvik synest i dag å ligge i størrelsesorden 350 - 400 mill. kr., og det gir ein gjennomsnittlig løpemetervis på ca. 250 - 300 000 kr. for den ca. 1300 m lange rørbrukonstruksjonen.

Dette er sjølvsagt så dyrt at ein må stille spørsmålet: Finns det andre mulige løysingar? Vanleg hengebru kan vere ei løysing, men den vil truleg koste ca. 500 mill. kr., og er derfor uaktuell.

#### Flytebru på Ådnøy

Kva så med å la ein brukonstruksjon flyte på overflata? Spørsmålet er nærleggande, problemet er sjølvsagt at denne løysinga vil stenge all skipstrafikk. Kostnadsmessig synes denne løysinga å komme på ca. 300 mill. kr. For at ei slik løysing skal vere aktuell må problemet med skipstrafikken løysast. I dette tilfellet kan vi gjere det ved å bygge flytebrua over Høgsfjorden frå Ådnøy, og så bygge vanleg høgbru over Storasundet.

#### Finansieringsanlegg

Dette prosjektet vil bli så dyrt at det ikkje vil kunne finansierast over det ordinære riksvegbudsjettet. Det er derfor teke initiativ til å få stifta eit finansieringsselskap som i første omgang skal skaffe midlar til nødvendig planlegging og forsøk, seinare også event. delfinansiering av byggekostnadene.

Kor stor trafikken vil bli på ein fast vegforbindelse over Høgsfjorden er usikkert. No går det gjennomsnittleg ca. 1000 personbileiningar over Tausambandet og ca. 400 pbe over Høgsfjorden (Lauvvik — Oanes og Lauvvik — Forsand) dagleg. Med ein fast vegforbindelse må ein rekna med ein betydeleg trafikkauke.

Prosjektet omfattar ikkje berre ein forbindelse mellom Lauvvik og Oanes. For å kunne legge ned ferja mellom Oanes og Forsand må det også byggjast bru over Lysefjorden. Vidare må vegnettet opprustast i nødvendig grad nord og sør for Høgsfjorden, og nyanlegget Høllesli — Botne vil derfor komme inn som ein naturleg del.

#### Alternativa

Fire hovedalternativ blir no vurdert nærmare. For kvart av desse finns det ei rekke underalternativ. I tillegg til bruforbindelse over Lysefjorden

som inngår i alle alternativa, vil hovedalternativa vere:

#### \* Alt. Ådnøy

Kryssing av Høgsfjorden med flytebru frå Ådnøy, og vanleg høgbru over Storasundet. Skipstrafikken må gå gjennom Storasundet.

#### \* Alt. Lauvvik

Neddykka rørbru mellom Lauvvik og Oanes.

#### \* Alt. Dirdal

Hengebru over Frafjord ved Dirdal (Kvarven-Mulen)

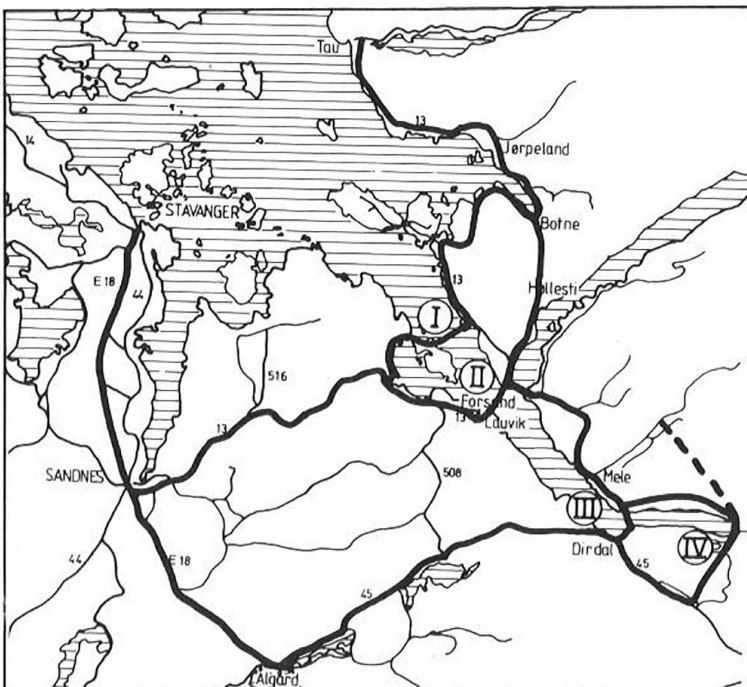
#### \* Alt. Frafjord

Veg rundt fjorden med tunnel mellom Espedal og Frafjord og mellom Frafjord og Dirdal.

Ved kryssing av Lysefjorden vil den langt rimlegaste løysinga vere fylling/lågbru mellom Oanes og Forsand. Dette vil medføre begrensningar for skipstrafikken, alt etter kva seglingshøgde som blir vald. Hengebru (f. eks ved Giskalineset) vil bli langt dyrare.

Kostnadstala for dei ulike hovedalternativa er på noverande tidspunkt svært usikre. Tabellen nedanfor er antyda størrelsesorden av kostnader, saman med oversikt over veglengde Tau — Stavanger.

	Total invest. mill. kr.	Veglengde Stavanger — Tau (km)
Alt. Ådnøy	450 - 500	72
Alt. Lauvvik	500 - 600	77
Alt. Dirdal	300	94
Alt. Frafjord	320	110



#### Spennande og utfordrande

Det er ikkje muleg å trekke ein konklusjon om valg av hovedalternativ på noverande tidspunkt. Mange ting må avklarast både når det gjeld teknologi, kostnader, forhold for skipstrafikken, muligheter for bompengefinansiering, konsekvensar for næringsliv og busetting, osv.

Det som er gjort til denne tid er berre opptakten til svært omfattande utgreiingar og planlegging. Eit spennande og utfordrande vegprosjekt ligg framfor oss.

Dersom det kan realiserast kan det vere med på å åpne heilt nye perspektiver for vegforbindelsar langs kysten her til lands, og også i utlandet.

Skissen til venstre viser dei ulike alternativa for kryssing av Høgsfjorden og Lysefjorden. I — alt. Ådnøy, II — alt. Lauvvik, III — alt. Dirdal og IV — alt. Frafjord.

# «Kystveien» til Bergen

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

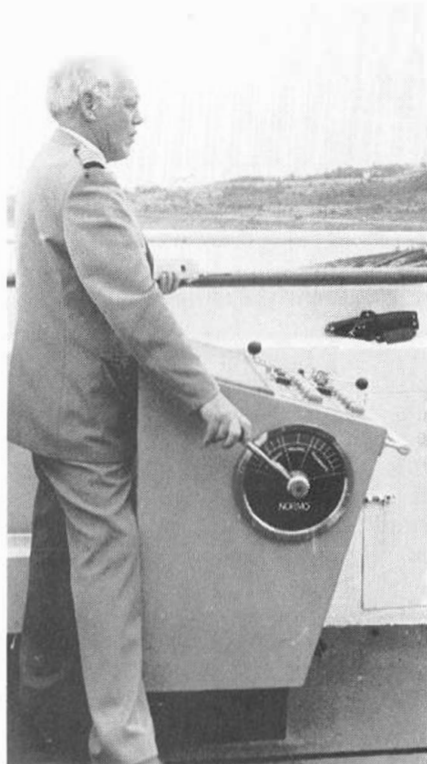
Når sola skin og vindstyrken berre er oppe i laber bris, og når det attpåtil er litt varme i lufta, då er ei reis med den nye direkteferja til Bergen ei herleg oppleving.

Det var slik me fekk oppleva turen, både fram til Bergen og tilbake, ein dag midt i juli. Fullt så behageleg er det nok ikkje når regnet strøymer ned og vinden ular. Men skipparen ombord, Leif Bjørn Hope forsikrar oss om at «Kystveien» er ein aldeles framifrå sjøbåt. Stabiliseringstankar fylte med vatn gjer at sjøgangen blir liten, sjølv i nokså ruskje ver.

## Blide fjes

Som rimeleg kan vera møtte me mange blide fjes og fornøgde reisande på «solskinsturen» vår.

- Me har lugar, og er svært så fornøgde med turen.
- Det er herleg å sleppa jaget mellom kvar ferje på strekninnga Stavanger - Bergen.
- Her kan me slappa av i sola, og me slepp ventetida på ferjeleiene.
- Me har vore på ferie på Sørlandet og valde «Kystveien» framfor Setesdalen/Haukeli på heimturen. Det angrar me ikkje på.



Sjøkaptein Leif Bjørn Hope på brua under navigering inn til ferjeleiet i Mekjarvik.

- På det meste har me brukt 12 timar på bilturen frå Stavanger til Bergen. Her går det på halve tida.

Dette var ein del av replikkane då me tok ein spørjerunde mellom passasjerane. Men var det då ingen sure miner? Nei, faktisk ikkje. Av alle dei me snakka med, og det var nokså mange, var ingen direkte misnøgde med noko som helst. Men, som sagt, dette var ein av dei retteleg blide solskinsdagane i somar.

## Prøveperiode ut året

Det er rutelaget Askøy-Bergen som står bak M/S «Kystveien». Samferdselsdepartementet har gitt selskapet løyve til å drive ruta som ei prøveordning ut året. Dersom det kan påvisast at det nye ferjesambandet fører til store inntektstap på dei subsidierte riksvegferjene som alt fins, vil ikkje Rutelaget Askøy-Bergen få halda fram med drifta neste år.

Samferdselsdepartementet har stilt som krav at ferjetakstane på «Kystveien» må fastsetjast til femti prosent over det som er vanleg på ferjesamband av tilsvarende lengde. Rutelaget må dessutan betala anløpsavgift for bruk av ferjekaiane på Randaberg og Krokeide tilsvarende den bompengavgifta som må betalast på Skudenesambandet. Ei evt. fast bompengordning for «Kystveien» må vedtas av Stortinget.

## Få trailarar

Korleis har så trafikkgrunnlaget på det nye sambandet vore så langt? Omtrent som venta, seier inspektør Bjørn Bøe i Rutelaget Askøy-Bergen, men selskapet hadde rekna med fleire trailarar på ferja. Han har likevel tru på at trailarane vil koma etter kvart.

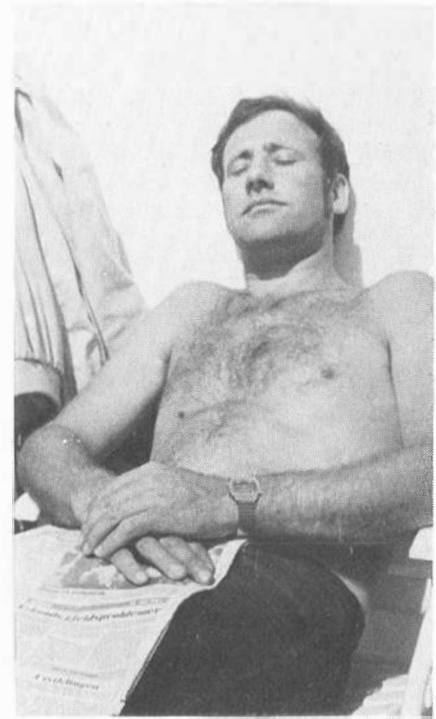
Trafikktala for juli og august viser 95 trailarar i juli og 139 i august. Totalt frakta «Kystveien» 6.784 personbilar på 114 turar i juli. I august var talet 4.497 personbileingar. Passa-



sjertalet var ca. 21.000 i juli og nesten 11.000 i august.

Ferja har plass til 130 bilar. Av denne kapasiteten er vel 30 % utnytta i den tida sambandet har vore i drift.

Er dette nok til å driva ei ferje utan tilskot frå det offentlege? Kva vil Samferdselsdep. seia når spørsmålet om framhaldande drift i 1985 skal avgjerast? Svaret på desse 2 spørsmåla vil avgjera om me også til neste sommar skal kunne få oppleva ein «direkte solskinstur» mellom dei to største Vestlandsbyane.



Jarle Eikeland frå Osterøy var på veg heim frå ferie på Sørlandet. — Grei måte å reisa på som alternativ til Setesdalen og Haukeli-Kinsarvik, seier han.



Fritidslaget på offensiven

## Lang kø om Sirdals-hytta til vinteren?

TEKST: ØYVIND FØRLAND  
FOTO: TOR OSCAR WALSKÅR

Fritidslaget er ment å være et tilbud til alle ansatte i Statens Vegvesen i Rogaland og de som idag er medlemmer har betalt inn kr. 250,-. Fritidslaget har nå 90 medlemmer som fordeler seg over hele fylket.

Rogaland Vegvesen Fritidslag ble startet etter vedtak i det daværende Samarbeidsutvalget 9/12.77. Konstituerende generalforsamling ble avholdt i 1978.

Fritidslaget har således eksistert i drøye seks år. I de første årene hadde Fritidslaget problemer med å finne en plattform å arbeide ut i fra, men har i de siste tre år vært mer aktive.

### Hytte på Nedenes

Fra 1983 fikk Fritidslaget innleid en hytte på Nedenes ved Arendal til feriefornål. Med de stabile gode værforhold som er på Sørlandet om sommeren har hytten vært i jevnt bruk, både sommeren 1983 og ikke minst sommeren 1984 har denne hytta vært et populært reise-mål. Hytta er utstyrt med en mindre båt som Fritidslaget har kjøpt påhengsmotor til. En har da muligheter til å dra på mindre turer i den Sørlandske skjærgård.

### Sirdalen

Sent på våren 1984 fikk Fritidslaget anledning til å kjøpe hytte på Sinnes i Sirdal. Hytten består av to enheter hver med liggeplass til 5 personer. Det er to parkeringsplasser til hytten. Strøm er ikke innlagt, slik at koking skjer på gass og oppvarming foregår ved hjelp av oljekamin.

Ved den utbygging som skjer av vintersportsteder i Sirdalen nå, venter Fritidslaget seg mye av denne hytten.

Utbygging av Ålsheia med flere trekk, og skitrekk på Fidjeland skulle garantere for allsidig bruk om vinteren.

Opprustning av Hunnedalsveien til helårsvei om noen år bidrar også til å minske avstanden mellom Stavanger og Sirdalen. Med Week-end leie på kr. 150,- og ukeleie på kr. 300,- skulle dette gi et rimelig tilbud til våre medlemmer i tider da attraktive steder stadig blir dyrere.

I en overgangstid hadde Fritidslaget også leig inn en hytte på Vanse ved Lista, men dette tilbudet gikk ut. Dessuten administrerer Fritidslaget «Det blå hus» på Karmøy.

Etter starten i 1977 og 1978 var vi inne i en god tid rent økonomisk. Staten hevet velferdspengene fra kr. 15 til kr. 100,- pr. ansatt og dette medførte at laget fikk tildelt kr. 10 000,- i 1977 og 22 500 i 1978. Dette sammen med innbetalte medlemspenger gav en god startkapital. Denne kapitalen må være godt forvaltet når fritidslaget nå har kunnet gå til innkjøp av egen hytte.

Laget er fortsatt på jakt etter feriemuligheter på Sørlandet, steder som ligger nærmere Stavanger enn Nedenes.

### Nord-fylket neste

Styret arbeider også med mulighetene for eget ferietilbud i Nord-fylket. Stedet som styret har i tankene i denne forbindelse er Espevik i Tysvær. Det er søkt om og forhandlet om fradeling av tomt på et større område som Vegvesenet eier. Dette har støtt på vanskeligheter i bygningsrådet i kommunen. Imidlertid er det tegn som tyder på at de kommunale organer er i ferd med å endre holdning til

en mer positiv retning til vår søknad. Styret er imidlertid av den oppfatning at en må se tiden an noe da en må få en samlet økonomisk oversikt hvordan balansen er etter kjøpet av hytten i Sirdal og leieforholdet på Sørlandet.

### Hobbyklubbens bilverksted

Fritidslaget steller ikke bare med tanker om hvor medlemmene skal feriere. Etter at lokaler ble frigjort i Hillevåg der hvor Veglaboratoriet idag holder til, har Fritidslaget også stått for det administrative for Hobbyklubbens bilverksted der medlemmene har muligheter til å foreta enkle «gjør det selv» reparasjoner på sine kjøretøyer. For dem som ikke har all verdens verktøy, har Fritidslaget kjøpt inn en del verktøy til dette verkstedet. Nøkkel til verkstedet kan en få lånt hos Tor O. Frøland, Maskinavd.

Etter denne presentasjonen av Rogaland Vegvesen Fritidslag, som nå må sies å være på offensiven etter noen år på defensiven, er det klart at medlemskapet nå vil gi stadig bedre tilbud til andelshaverne.

Det er enda ikke for sent å bli medlem, men køen kan bli lang om Sirdalshytta til vinteren.



Hytta på Sinnes i Sirdal, som Fritidslaget kjøpte i vinter.

Fylkesveg I — ingen einar, men —

## Verd å oppleva på ein sommardag med god tid



Tekst og foto: Harald Sel

Fylkesveg I er ingen einar: Særleg strekninga frå Skåland i Lund til Åsvold i Sokndal merkar seg ikkje ut i positiv lei, om ein vurderer ut frå standard-krav og lett framkomst.

Ny grus har Fv I ikkje sett på lenge. I tillegg til andre skavankar lir han av dei verknadane eit beinskrapt fylkesvegbudsjett for tida fører med seg. Ein har ikkje sett seg råd med grus denne sommaren heller. Vedlikehalds-folka kjenner seg makteslause. Dei er ute med skrapa, men det er lite å skrapa på anna enn «steinura». Og så må ein fram med riva då, for å jamna til der skrapa har gjort meir skade enn gagn.

### Likevel idyllisk

Men om ein humpar og skjek seg fram på ein smal, kronglut og bakteke veg frå Skåland til Åsvold, er turen i seg sjøl verdt å oppleve, — særleg om det er sommar og ein har rimeleg godt med tid. Lauvkledder, fjell, kollar og vidder manglar det ikkje på. Av og til fins det vatn, der vassliljene blømer. Her, som elles, gjev vatn og bekker landskapet liv.

Ein del gardar blir passerte, som-

me av dei fråflytta og i forfall, andre veldrivne og godt i hevd.

Og så er det fredeleg. Kilometer etter kilometer utan å treffa andre vegfarande. Men ein gjer likevel klokt i å spara på gassen og halda foten klar ved bremsa i alle dei uoversiktelege svingane. Stundom kan det koma ein bil eller motorsykel, ja kanskje til og med ein syklist. Då skal det lite til før ein dunkar borti ein annan, når den frie sikten er frå to til tre meter.

Så er det veggrinda. På Fv I fins



Framleis finn det ei veggrind på Fv I. så ein kan få strekka beina innimellom kjøyringa.

det enno ei att, slik at ein får strekka beina innimellom kjøyringa, — om ein ikkje då har med seg ei grinda-jente eller ein grinda-gut.

### Ferdig i 1915

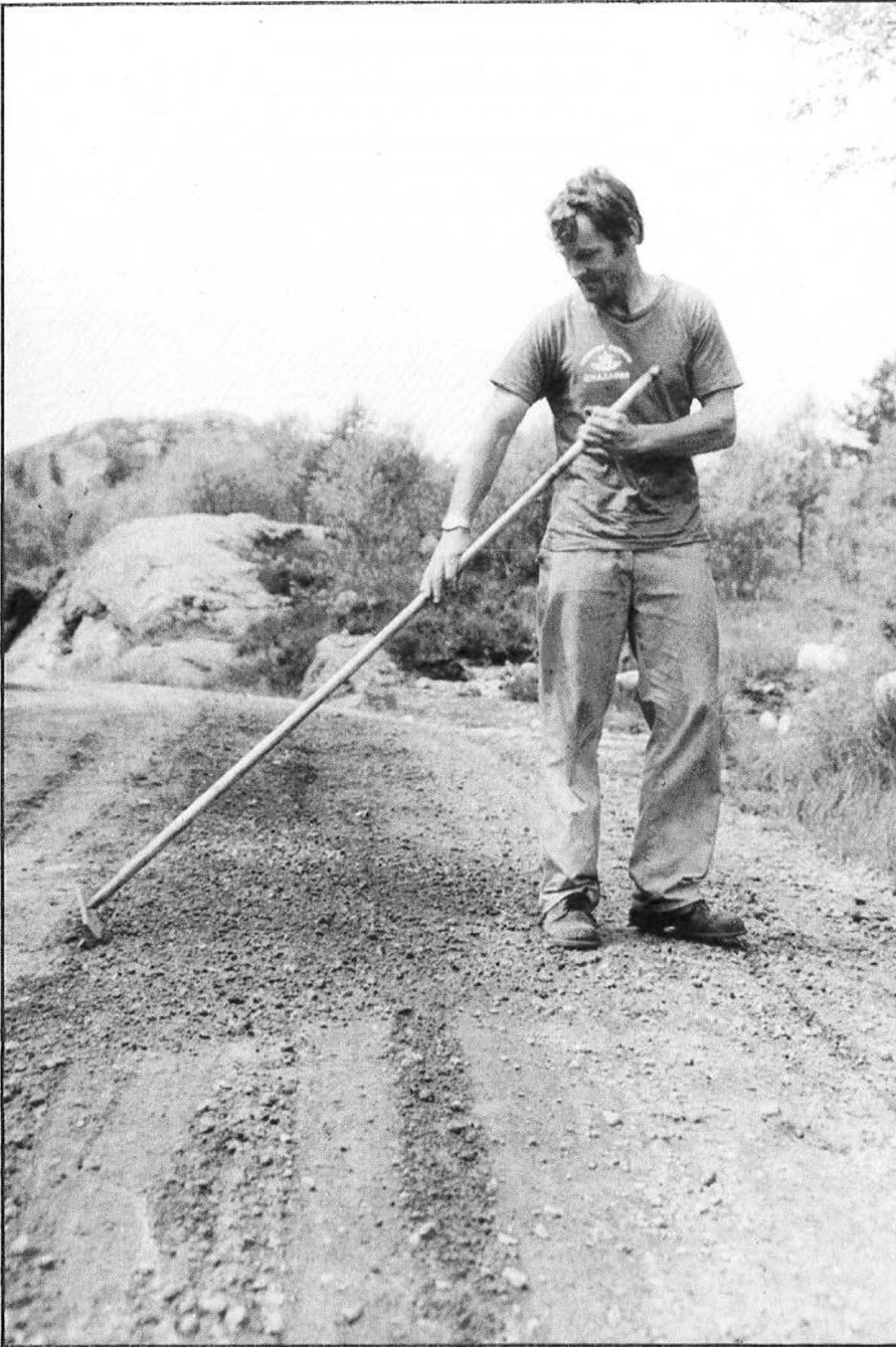
Nesten 12 kilometer er strekninga frå Skåland til Åsvold. Heile vegen frå Moi til Hauge i Dalane er nesten 3 mil. Vegarbeidet på Skåland tok til i 1910, etter at Fylkestinget i 1906 hadde vedteke å byggja vegen. Staten gav 50 prosent tilskot, fylket ytte 25 prosent, Lund kommune og Sokndal kommune betalte 25 prosent, fordelt etter den veglengda som blei bygt i kvar av kommunane. Arbeidet var ferdig i 1915.

Kva kosta så vegen, som trass i sine svingar og bratte bakkar, må seiast å vera eit for si tid fint arbeid?

Seksten kroner over 50.000 var prisen, kan me lesa av gamle protokollar. Staten sto for 25.008 av denne summen, fylket måtte ut med kr. 12.504,-. Fordelinga på dei to kommunane førte til at Lund måtte betala kr. 9.832,- og Sokndal 2.672,-

### Nå som då

I dag ligg vegen der omlag slik som han låg då han var ferdig bygd for snart 70 år sidan, — 2,5 meter brei med møteplassar og med bakkar som har opptil 10 prosent stigning. Og slik vil han truleg bli liggjande enno ei tid. For nokre år sidan blei det arbeid med planar om ein ny trase frå Gursli til Øvre Myssa, med ein



Johnny Røyland har sett skrapa frå seg og funne fram riva. Den må ein gjerne ty til, når gravemaskinen gjer meir skade enn gagn i «Steinura».

## Gjerde langs veg

### Nei til piggråd

Frå folk i oppsynet har Rygjavegen motteke eit «hjartesukk» over at det stadig er grunneigarar som brukar piggråd i og på gjerder langs offentleg veg. Dette er ikkje lovleg, avdi det kan føra til stygge skader ved utforkøyringar.

Vegdirektoratet har, ut frå det vegloven fastset (§§ 44 og 45), utarbeidd detaljerte forskrifter for utføring og oppsetjing av gjerde ved vanleg veg. Av dei krava som forskriftene stiller, kan me nemna fylgjande:

1. Gjerda må ikkje hindra sikten.
2. Dei må så langt det er råd, vera ufarlege for trafikantane, t.d. ved utforkøyringar.
3. Dei må effektivt freda mot hest, ku og sau, utan å skada desse.
4. Gjerdene bør ha ein skikkeleg og tiltalande utsjånad.
5. Dei må samla minst muleg snø på vegbanen.

Av gjerdetyper som normalt kan godkjennast, nemner forskriftene desse:

- a) Vanleg trådgjerde.
- b) Nettingsgjerde (Saugjerde), og i spesielle tilfelle flettingsverk-gjerde.

Stakittgjerde, gjerde av bord, skigard, steingjerde, hekk eller anna gjerde som er spesielt sikthemmande blir det i regelen ikkje gjeve løyve til å setta opp. Og dessutan er det altså ulovleg å bruka piggråd i gjerder langs offentlege vegar.

lengre tunnel. Fv 1 var då tenkt å bli ein hovudsambandsveg mellom Rv 44 i Sokndal og E 18 i Lund. I dag er alternativet med opprustning av vegen frå Sokndal til Heskestad meir aktuell som hovudsambandsveg.

Fylkesveg 1 tilfredsstillar ikkje på langt nær dei krava ein i dag stiller til ein tidsmessig veg. For dei som er avhengig av å bruka han, er nok vegen ofte meir til plage enn til glede, attpåtil er han vinterstengd som sambandsveg mellom dei to kommunane. Men for den som har god tid kan turen frå Lund til Sokndal vera ei fin oppleving.

## La giftingen bli hjemme!

Under denne overskriften finner vi følgende i Arbeidervern.

«Lastebilsjåfører kan la giftingen bli hjemme når de går på jobben. Det får ikke hjelpe hva kona måtte mene om den tingen eller hva «folk» måtte tro, sier Arbeidstilsynets inspektør i Sauda, Trygve Klevstul. Han reagerer på skademeldinger som forteller om ringfingre som er blitt

liggende igjen på lasteplanet eller er blitt skrellet for skinn og ben så amputering er blitt resultatet. Ulykkene skjer når sjåføren etter en jobb på lasteplanet tar tak i karmen og hopper ned. Ringen hekter seg fast og kroppstyngden kombinert med ringens kant gjør avkuttingen sørgelig effektiv».

## Pensjonist med gnist

Tekst og foto: Torleiv Tveit

Berge Torvestad, pensjonist sidan 1980, er framleis i full sving.

— Ja, eg må hjelpa når folk spør, seier han.

Utanfor huset hans på Torvestad står 7-8 grasklypparar ferdig reparerte og ventar på at eigarane kjem og hentar dei, og i kjellaren står det både klypparar, jordfresarar og sykklar som er under arbeid.

— Du har vel blitt rik mann som har så mykje å giera?

— Nei, ler han, - takk for hjelpa får eg nok, og som oftast betaling for delane som går til, og av og til nokre kroner i tillegg. Men det er interessant å løysa problem på motorar, og tida går berre så alt for fort.

— Kor mange klypparar kan det så verta at du reparerer i året?

— Jo, 70 - 80 kan det nok verta, pluss mange andre ting då.

Ofte må eg seia nei. — Eg har hatt

problem med ryggen i vinter, legg han til.

### 51 år i vegvesenet

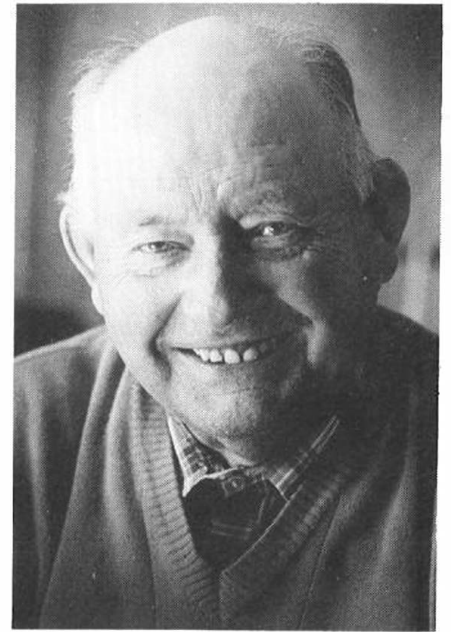
Berge Torvestad byrja i vegvesenet i 1929, fyrst som vegarbeidar, under krigen som sjåfør, og frå 1946 mekanikar ved verkstaden som vegvesenet hadde i Karmsundgata i Haugesund. Seinare vart han formann på verkstaden og dei siste 15 åra oppsynsmann og verksmeister ved Haugesund vegstasjon.

— Eg har mange gode minne frå tida i vegvesenet, seier han.

— Hadde eg vore 17 - 18 år i dag så hadde eg byrja i vegvesenet att.

### Fleire interesser

Det var eit hardt slag for Berge då han mista kona for to år sidan. Heldigvis bur sonen tvers over vegen med huslyden sin, og Berge går dit og



får seg middag om dagane. Elles blømer det kring i hagen, og drivhuset står fullt av fine tomater. Berge interesserer seg nok ikkje berre for motorar og mekanikk, sjølv om det er dette som gir han mest.

### Hjelpa andre

Hjelpa andre er nok ein del av driv-



Frå Berge sin kjeller-verkstad.

krafta bakom det han driv med.

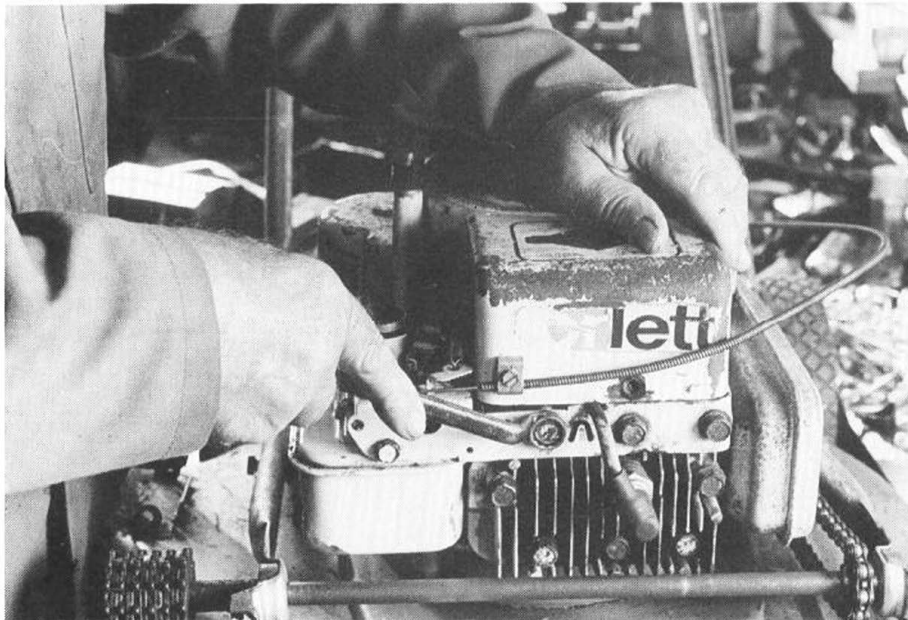
— Her ein kveld banka det på døra, fortel han. — To småkarar stod på trappa med ein gammal gras-klypparmotor mellom seg, og spurde om eg visste råd med han. Eg kjende foreldra og trudde det var dei som hadde sendt sønene. Så eg ville gjerne reparera motoren. Det hasta fælt sa dei. Motoren var ukurant, og eg måtte fem plassar før eg fekk tak i topp-pakning. Du kan tru dei gliste då dei fekk lov til å starta motoren. Så kom det fram at dei skulle laga seg bil. - og jammen fekk dei det til. Karane var så glade og oppglødde at eg ville ikkje ha noko betaling av dei, men eg tinga meg prøvetur til Kopervik. Då storlo karane, humrar Berge.

Takk for kaffien og gild prat

Berge! Men mest imponert er me over den entusiasmen og gløden du legg for dagen, og over den måten du fyller dagane med positive gjere mål.



Tomatane står fint i drivhuset, konstaterer Berge.



Toppen skal av!



Heimen til Berge Torvestad ligg landleg og fint til.

## Etiske krav ved ansettelses

En prosjektgruppe nedsatt av Vegdirektoratet har lagt fram en skisse til handlingsplan for lederrekruttering innen etaten. Blant medlemmene i gruppa er Svein Magne Olsen, de andre er Margrete Axelsen, Olav Bjella og Kai J. Sollid.

Fra en omfattende innstilling refererer vi her de etiske krav som gruppa mener må oppfylles i forbindelse med ansettelse og kontakt med søkere til en stilling.

- alle motatte opplysninger om søkeren behandles som fortrolige.
- søkeren må gi sitt samtykke til innhenting av eksterne opplysninger om seg selv.
- søkeren holdes informert om utvelgelsesprosessen og forløpet.
- søkeren må få mest mulig objektiv informasjon om arbeidsoppgaver, arbeidsmiljø etc. Man må unngå bevisst fortielse eller forvrengning av forhold som kan være av betydning for søkerens vurdering av stillingen og mulighetene.
- man må konsentrere seg om spørsmål og observasjoner som er av betydning for stillingen som skal besettes, og ikke utenforliggende faktorer.
- søkeren må i størst mulig grad informeres om hvilke vurderinger man gjør.
- søkeren må få hurtigst mulig svar på hans/hennes muligheter for å komme i betraktning til stillingen
- informasjon om søkere oppbevares kun dersom det er avtalt med søkeren, og vedkommende må kjenne til hvilket formål slike informasjon skal brukes til.
- unngå spørsmål om religion, livssyn og politisk tilhørighet (også fagforeningstilknypning)
- informasjon til alle søkere som ikke tidligere har fått melding om at de ikke er aktuelle, gis snarest mulig etter at den endelige utvelgelse er foretatt. Dersom kandidaten ønsker begrunnelse for avslaget, bør han/hun få dette.

## Fin gave til 20-års-jubilanten

# Rogaland til topps i årets vegcup i fotball

*Vant 4 - 0 over Oppland i finalen*

Vegcupsluttspillet i fotball 1984 ble avviklet på Lassa Idrettsanlegg i Stavanger lørdag 1. september. For arrangøren, Bedriftsidrettslaget ved Statens vegvesen i Rogaland, var dette et ledd i 20-års-feiringen av lagets stiftelse. Samtidig er det 10 år siden sluttspilldeltakerne var samlet i Stavanger, dengang med våre venner i Troms som triumfator.

Som arrangør var Rogaland automatisk klar for sluttspillet. De øvrige fem deltakerne, Nordland, Oppland, Hedmark, Østfold og Aust-Agder, var kommet gjennom nåløyet ved å vinne harde innledende regionale turneringer i mai/juni.

### Trekning på «Bus Stop»

I løpet av fredag 31. august inntok snaut 100 gjestende spillere og supportere Stavanger. Kl. 19.00 møttes man til trekning på «Bus Stop», Atlantic Hotel, hvor vertskapet kun-

ne by på gratis drikke og reker til samtlige fremmøtte. Utover kvelden ble det også anledning til en svingom. På det trangeste antar vi at det var innom ca. 130-140 personer av begge kjønn.

I påvente av ankomsten til våre venner fra Bodø, ble trekningen utsatt til ca. kl. 20.30. På dette tidspunkt var stemningen på «Bus Stop» allerede temmelig høy og fortettet, men til tross for vanskelige lydforhold klarte arrangøren til slutt å gjennomføre trekningen. Denne resulterte i følgende puljeinndeling for lørdagens innledende kamper:

Pulje A:

Oppland, Hedmark og Nordland

Pulje B:

Rogaland, Aust-Agder og Østfold.

### De innledende kamper

Kl. 10.00 lørdag morgen var spillerne

TEKST: REIDAR MÆLAND

FOTO: STEINAR BERNTSEN

klar til dyst. I pulje B fikk Rogaland en god start ved å sikre seg en 1-0 seier over Aust-Agder. Den neste kampen i samme pulje resulterte i at fjorårvinneren Østfold slo Aust-Agder, også med 1-0. Dermed var det duket for puljefinale mellom den regjerende mester og arrangøren. Etter en god 2. omgang levnet Rogaland ingen tvil om hvem som var best denne gangen, og vant en sikker 2-0 seier.

I pulje A måtte Oppland slite hardt for å ta en 2-1 gevinst over Nordland i den første kampen. Men etter 4-1 over sine naborivaler Hedmark i den neste kampen, var laget klar til å møte Rogaland i årets vegcupfinale.

Resultatet fra de innledende kamper:

Pulje A:

Oppland - Nordland

2-1

Hedmark - Oppland

1-4

Nordland - Hedmark

3-1



*Vegcup-mestrene 1984.*

1. rekke fra venstre: John Eyvind Danielsen, Harald Andersen, Tor Skårland, Reidar Mæland, Paul Paulsen, Svein Kyte.  
2. rekke fra venstre: Sverre Andersen, Odd Fuglestad, Ernst Owe Strøm, Per Eikemo, Tor Frøland, Tor Oscar Walskår, Øyvind Kommedal, Steinar Berntsen og Thor Gjerde.

Oppland videre til finalen med 4 poeng.

Pulje B:

Rogaland - Aust-Agder	1-0
Østfold - Aust-Agder	1-0
Rogaland - Østfold	2-0

Rogaland videre til finalen med 4 poeng.

### Finalen

Kl. 13.45 entret finalelagene Lassa-anleggets gressbane for å avgjøre hvem som skulle være ny vegcup-champion inntil neste års turnering. Etter at værgudene hadde vist seg svært så lunefulle under de innledende kamper (vekselvis sol/vind/styrtregn/vindstille) smilte solen mot forventningsfulle tilskuere og spillere da dommeren, Svein Inge Time, blåste kampen igang ca. kl. 13.50.

Anført av et ivrig hjemmepublikum — hvori man kunne registrere prominente personer som vegsjef, driftsjef, vedlikeholdssjef og anleggsjef — satset rogalendingene alt på å ta troféene i sitt 20-års jubileum for bedriftsidrettslaget. Oppland ville imidlertid ikke gi seg uten et skikkelig sverdslag. 1. omgang endte 0-0.

I 2. omgang fikk Rogaland hjelp av sol og vind, og tok raskt initiativet i kampen. Etter at Harald Andersen hadde gitt laget ledelsen og senere økt til 2-0, resignerte slitne, men tapre opplendinger. Rogaland kontrollerte nå det hele, og Ernst Owe Strøm kunne legge på til 3 - 0. Samme mann fastsatte senere sluttresultatet av finalekampen i vegcupen 1984 til:

OPPLAND - ROGALAND 0 - 4

Glade opplendinger ga uttrykk for at det beste laget hadde vunnet, og var svært tilfredse med å ha oppnådd en for dem uventet 2. plass i årets vegcup.

Så feiret Rogaland sin triumf ved en enkel servering av for- og oppfriskninger.

### Vegcup - banketten

På programmet sto nå en velfortjent oppladning til neste dyst: Kl. 18.30 samlet ca. 155 feststemte vegmennesker seg i Grillen på Hotel Alstor for å avvikle vegcup-banketten. Anført av en opplagt og rutinert toastmaster, Torleif Haugvaldstad, kunne Rogaland her innkassere nok en suksess.

Etter å ha fortært en imponerende meny, avsagt hilsener osv., osv., kom kveldens offisielle høydepunkta: **Premieutdelingen.** Under stor jubel kun-

## Snøvinter eller — — ?

Tekst: Harald Sel. Foto: Jon Nesheim

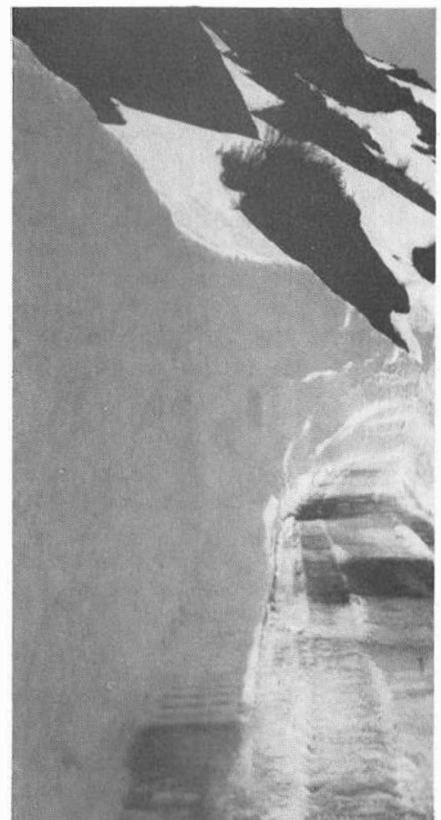


Vegarbeidaren Harald Gjederø blir «liten» ved sida av brøytekanten gjennom Ekkjaskaret, rett før vegen blei opna for trafikk 23. mai.

*Ein ny vinter står for døra, med dei problema dette fører med seg innan vedlikehalds-drifta. Nå er ikkje Rogaland mellom dei fylka som har størst problem med store snøfall og ekstra innsats for å halda vegane opne. Berre 2 av vegane våre er vinterstengde. Men t.d. i 1983 var til gjengjeld den eine av desse, rv 520 Hellandsbygd - Røldal, den siste vinterstengde vegen som blei opna i heile landet. Han var då stengd til 29. juni.*

*Betre gjekk det i år. Vegen blei då opna 24. mai. Berre ein gong har openinga skjedd tidlegare. Det var i 1980, då trafikken blei slept på ein dag tidlegare, 23 mai.*

*Men om vegen blei opna tidleg i år, var snømengdene i fjellet betydelege. Det skulle dei to bileta her visa. Dei er tatt tett ved Ekkjaskaret den 22. mai, då berre ein del opprydningsarbeid sto att før openinga.*



# Den gamle «Kyrkjevegen» over Figgjoelva

TEKST OG FOTO: AADNE STANGELAND



Dei «jogga» ikkje dei som for «Kyrkjevegen» over Figgjoelva i eldre tid, dei hoppa «Gangsteinane». Var dei i farten sprang dei. Det var den tid folk brukte føtene for å koma fram. No vrir dei seg inn i ein bil berre for å flytta seg nokre hundre meter til arbeidsplassane, men i fritida «joggar» dei så sveiten driv.

Då traktoren kom i bruk utover Jæren, sa ei gamal kone: «Folk he vorte så late at dei he inkje føter te å fylgja ein øyk lenger.»

Eg minnst dette der eg står ved Gangsteinane, som er einaste plassen ein kan koma turrskodd over Figgja mellom Skjævelandsbrua og Borebrua.

## Gamal ferdselsåre

Kor tidleg denne steinrekka vart lagt på plass, veit vel ingen. Steinane er nemnde i ei fiskesemje frå 1841, men dei er nok mykje eldre. Kanskje dei kan vera like frå den fyrste tid folk busette seg på Stangeland, kring 1500. Den gamle busetnaden låg ikkje langt unna der den gamle gamle ferdselsåra går over Figgjo.

I uminnelige tider har folk fare Kyrkjevegen frå Stangeland til Kleppe. Ikkje berre for kyrkjeganga, men og for meir verdselege ærend. Kleppe var sentrum i bygda der lensmannen venta skattepengane til rett tid. Viss

ikkje skattefuten fekk sitt, kunne ein venta panting. Då kunne få øre i skuld verta større når lensmann og to medhjelparar skulle ha sitt for å fara bygda ikring og krevja inn.

## Gangsteinane framfor hesteskys

Sume brukte alltid snarvegen over Figgjo når dei skulle til Kleppe. Dei gjekk om andre køyrde. Ein eldre trugen kyrkjegjengar gjekk heller til Kleppkyrkja enn å ta imot hesteskys. Det gjorde han så lenge føtene hans heldt, og det var lenge. Eg minnest mannen frå mine første år. han stod på opptaksarbeid til han var

langt over dei 80. Spadde den seige lyngheia i dei 6 vekedagane. Brukte tresko, «heilgrobingar». Dei var gode når spada skulle ned i jorda. Men på sundag var det kyrkjeferd. Berre i flauttider og då alderen vart for høg, gjekk han omvegen over Skjævelandsbrua.

## Mange slags ærend

Gangsteinane har sett folk fara over seg i i mange slags ærend. Såleis kom ein kar farande over elva ein mørk haustkveld. Med det same han nådde inn til elvebreidda, flaug noko beint på han. Det var eit kvinnfolk som venta på kjærasten sin. «Dæ skilde lide på at eg sko sturta i åno då kvinnfolket vart hengande rundt halsen på meg. Eg trudde ho sko reve skjegget av meg», fortalde mannen seinare.

I flauttider er det vanskeleg å ta beinvegen over Figgjo. I storflaumar er det heilt rådlaut. Men sume har greidd det utrulege, etter som dei



## De 10 serviceregler

- 1: Si fra hvor du går, og når du er tilbake.
- 2: Skriv enkelt. Unngå fremmedord og lange setninger.
- 3: Hvis ikke du kan hjelpe, vær sikker på at du henviser publikum til den rette — og at vedkommende er tilstede.
- 4: Gjør ditt for en effektiv telefon- og ekspedisjonstjeneste. Vennlighet alene er ikke nok. Kan du ikke umiddelbart gi svar på en henvendelse — be om å få ringe opp igjen.
- 5: Diskuter arbeidsrutinene med dine overordnede og kolleger med jevne mellomrom. Hvordan kan de gjøres bedre og enklere?
- 6: Husk at god service og effektive arbeidsrutiner ikke bare har betydning for publikum. Et godt samarbeide med dine kolleger og ansatte i andre etater er like viktig.
- 7: Kan du jobben din? Er du ajour når det gjelder lover og forskrifter på arbeidsfeltet ditt?
- 8: Har du noengang prøvd å se problemene/sakene fra publikums side? Hvis ikke — gjør det?
- 9: Lytt til publikums erfaringer — og bruk dem til å gjøre jobben bedre. Spør deg selv: Har jeg virkelig vært til hjelp?
- 10: Vær sikker på at publikum forstår hva du sier. Sørg for at de blir informert om sine rettigheter, plikter og klagemuligheter.

sjølv har fortalt. Ein kar fortalde om ei ferd over Figgjo under ein storflaum. «Jau, du ser åno var så stor at vatnet sto ein halvmeter over steinane. Men eg måtte øve. Eg trødde bara ned i åno ein god halvmeter ovanfor steinane, så sette straumen føtene på plass av seg sjøll!»

### Steinbrua som aldri blei bygd

Ei tid såg det ut til at den gamle gangvegen skulle vorte til køyreveg. Ikring 1920 vart det vedteke at det skulle byggjast køyreveg frå Stangeland til Mæland. Over elva skulle det koma steinbru. Arbeidet med steinsprenginga tok til. I 2 vintrar arbeidde 5-6 mann med dette, og mykje stein vart gjort klar til bruk, både på Stangeland og Øksnevad.

Steinen kom aldri i noko bru. På Stangeland ligg enno ein del av brusteinen. Men på Øksnevad, der det meste av steinen vart sprengt, der vart han nytta kring hus og hagar då jordbruksskulen kom dit.

Denne «Stangelandsvegen» sto på lista over vegar som skulle byggjast i over tretti år. Så seint som i 1953 stod det på saklista: «Vegen Mæland - Stangeland må byggjast straks». Men året etter var vegen borte frå dei offentlege dokumenta.

Grunnen til at vegen ikkje vart bygt, var mange. For det fyrste hadde bilen gjort det lett for folk å koma fram. For det andre hadde det kome nye folk på Stangelands-gardane, der dei gamle hadde gjeve løyve til fri jord til vegen. Dei unge var ikkje interesserte i nokon veg. Som ein av dei sa den gongen: «Kæ ska me med den veien, me he inkje aent ærend te Kleppe enn å betala skatt, og då he me goe tid te å reisa om Skjævelands-brunå».

No går ingen til kyrkje over Figgjo sin gamle veg. Berre Gangsteinane ligg der. Korkje storflaumar eller is har greidd å flytta dette minnesmerket som ein gong vart lagt på plass med spett og handemakt.

## Nye håndbøker 2. og 3. kvartal

AV MARIT GARBORG

I 2. og 3. kvartal 1984 har vi mottatt fra Vegdirektoratet 6 nye og 2 reviderede håndbøker.

### Håndbok 051 Arbeidsvarsling

Denne boken inneholder en oversikt over de bestemmelser som kan komme til anvendelse i forbindelse med arbeid på veg, samt en veiledning om hvordan disse bestemmelser kan tilfredsstilles i praksis.

Veiledningen viser eksempler på hvilke minimumsløsninger som Vegdirektoratet mener bør være oppfylt for en del vanlige arbeidsoperasjoner.

### Håndbok 056 Driftsregnskap — Driftsstatistikk 1983

Boken inneholder Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbejdet og hendig format.

### Håndbok 059 Driftsstatistikk for egenmaskiner 1983

Formålet med boken er å presisere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenlikne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinnavd. opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

### Håndbok 061 Veg- og kjøretøystatistikk

Formålet med boken er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

— vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

### Håndbok 083 Personalstatistikk 1983

I personalstatistikk 1983 har en i likhet med foregående år søkt å samle i en hendig form det meste av den personalstatistikk som Vegdirektoratet utarbeider. Håndboken er ment som et hjelpemiddel for de som arbeider med personaladministrasjonen, og for andre som har bruk for slik statistikk i sitt arbeide i etaten.

Forts. side 23

Regionplanrådet omorganisert til Ryfylkerådet

## Fokusera Ryfylke i større samanheng

TEKST OG FOTO: TORMOD NAG

Det var midt på 60-talet at dei sentrale styresmaktene la opp til at kvar region skulle ha eit råd for å fremja planlegging over kommunegrensene og kommunalt samarbeid.

I Rogaland vart det med tida oppretta slike regionplanråd i dei fire regionane Dalane, Jæren, Nord-Rogaland og Ryfylke.

Det har i seinare tid vorte drøfta om fleire av regionplanråda skal oppløysast, men når det gjeld Ryfylke, så omorganiserer dei og held fram med nytt mot. Det kommunale samarbeidet har fått ein ny giv.

Som regionalplanrådet er også Ryfylkerådet samansett av kommunane: Forsand, Strand, Hjelmeland, Suldal, Sauda, Finnøy, Rennesøy og Kvitsøy.

Vi har spurt rådsordføraren, Ola J. Hagalid som også er ordførar i Hjelmeland — kva som var grunnen for omorganiseringa.

— Det tidlegare Regionplanrådet hadde ikkje retningslinjer om kven som skulle representera den enkelte kommune fortel Hagalid.

— Regionplanrådet kunne då mista si tyngde og slagkraft ved at toppolitikarane ikkje var fullt representert.

Korleis er Ryfylkerådet samansett og organisert?

— I det nye Ryfylkerådet er det ordføraren frå den enkelte kommune som er med. I tillegg vil rådmennene møta med tale og forslagsrett.

Dette reknar vi med vil gi rådet meir politisk tyngde, seier Hagalid, og held fram: — Rådet har også ein eigen sekretær, Audun Rake. han arbeider med saksførebuing og held kontakten med kommunane. Kontorplassen hans er i same lokale som administrasjonen i fylkeskommunen.

Hagalid kjem vidare inn på målsettingar og arbeidsoppgåver.

Sopm hovudmålsetting for rådet nemner han to område spesielt:

- fokusera Ryfylke i større samanheng.
- fellesskap gir styrke.

Hagalid fortel at ein ofte kan oppleva at folk ikkje kjenner Ryfylke, korkje dei spesielle problem folket slit med, eller alt regionen kan tilby frå næringsliv til natur.

Rådsordføraren vert ivrig.

— Rogaland er meir enn Stavanger og flate Jæren. Dette må vi få gjera klart for dei sentrale styresmaktene.

Vi er ikkje ute etter at dette skal gå utover dei andre regionane.

god dokumentasjon på dei problem og behov vi har i Ryfylke, vil styrkja heile distriktet og fylket.

Når det gjeld det andre hovudformålet som er bygt på — fellesskap gir styrke — seier Hagalid.

— Ryfylke er ueinsarta, men vi har likevel mange felles mål og interesser.

Skulle det vera saker der det er ulikt syn, så tek vi dette opp internt og prøver å stå samla utad.

Dette er alle partar tente med.

### Arbeidsoppgåver

I vedtektene for Ryfylkerådet er det sett opp arbeidsoppgåver for rådet. I § 10 står det:

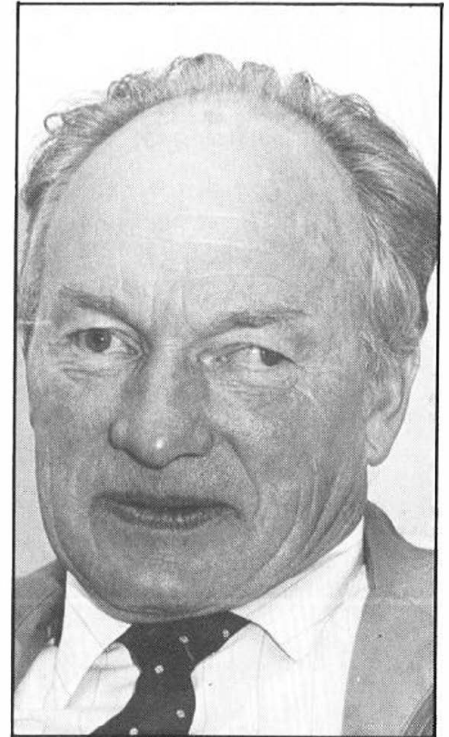
Ryfylkerådet skal:

- fremje Ryfylke sine interesser i fylkes- og rikssamanheng.
- fylgje opp fylkesplanarbeidet.
- fremje og samordne tiltaksarbeidet i Ryfylke.
- arbeide for å betre kommunikasjonstilhøva for Ryfylke.
- ta opp saker av felles interesse for samordning og forvaltning av areal- og naturressursar i Ryfylke.
- Arbeide for å fremje den sosiale og kulturelle utviklinga i Ryfylke.
- ta opp andre saker av felles interesse i Ryfylke.

Vi spør rådsordførar Hagalid om det er arbeid dei prioriterar spesielt høgt?

— Vi ser alle arbeidsoppgåvene som viktige. Men det er inga tvil om at ein viktig nøkkel til utvikling og arbeidsplassar i Ryfylke — det er vegar og kommunikasjon.

Her står Ryfylke i ein særstilling i fylket — ja også i landssamanheng.



Ola S. Hagalid

Av andre spesielle saker mener Hagalid tiltaksarbeid i kommunane.

Her har rådet arbeidd spesielt med å motivera kommunepolitikarane slik at dei ser verdien av tiltaksarbeidet og få dei til å leggja forholda til rette for utvikling.

Rådet arbeider for tida også med å kartleggja tilhøva for fiskeoppdrett i Ryfylke. Det viser seg at tilhøva i Ryfylke ligg vel tilrette for denne næringa.

I Ryfylkerådet er dei også opptekne med å styrkja turist- og reiselivsnæringa i regionen. For tida vert det mellom anna arbeid med ein reiselivsbrosjyre for Ryfylke. Elles skal det snarleg leggast fram ein plan for reiselivsnæringa i Hjelmeland, Suldal og Sauda. Denne planen blir eit grunnlag for ein samla reiselivspolitik for heile regionen.

Av andre konkrete saker nemner Hagalid også utbygginga av vidaregåande skule i Ryfylke.

Hovudårsaka her er å få til nybygg for dei vidaregåande skulane i Strand og Sauda.

Vi har tidlegare vore inne på kommunikasjonar. Det tidlegare Regionplanrådet arbeide mykje med dette spørsmålet. Vil Ryfylkerådet vera like aktiv?

— Ja, det kan du skriva opp, seier Ola J. Hagalid, han svingar engasjert dei tunge og kraftige gardbrukarnevane sine. Skal Ryfylke overleva må regionen snart få eit kommunikasjonsstilbod som så nokonlunde er i takt med tida.

Ryfylke er oppdelt med fjordar og øyar. Er ikkje dei ulike interessene eit problem for samarbeidet?

Hagalid brenn etter å få svara.

— Jo, detaljerte løysingar er det ulikt syn på. Men dei overordna linjene er det semje om. Berre sjå på rådet si fråsegn til revisjon av Norsk Vegplan.

— Ryfylke som region er med det nåværande rutemønster skild frå kvarandre. Fiskepiren i Stavanger er det store trafikknutepunktet for Ryfylke.

Får du snart samla Ryfylke til eit rike?

— Dette må vera ei av hovudoppgåve for Ryfylkerådet, men det er ofte vanskeleg å skilja seg frå innarbeidde rutemønster. Vi er likevel opne for å drøfte nye idear og løysingar, seier rådsordføraren.

— Ein viktig føresetnad er likevel at eventuelle innsparte midlar må settast inn på andre stader i regionen

Hagalid kjem vidare inn på rv. 13 Ryfylkevegen som den viktigste pulsåra for heile Ryfylke.

— Det er ei viktig målsetting å få denne vegen ferjefri. Som straks-tiltak må vegen få meir midlar til utviding og betre geometri.

I den samanheng fortel Hagalid at Ryfylkerådet har teke initiativ og invitert samferdselsministeren på synfaring i Ryfylke.

### Erfaringar

Til denne tid har rådet hausta positive erfaringar av omorganiseringa.

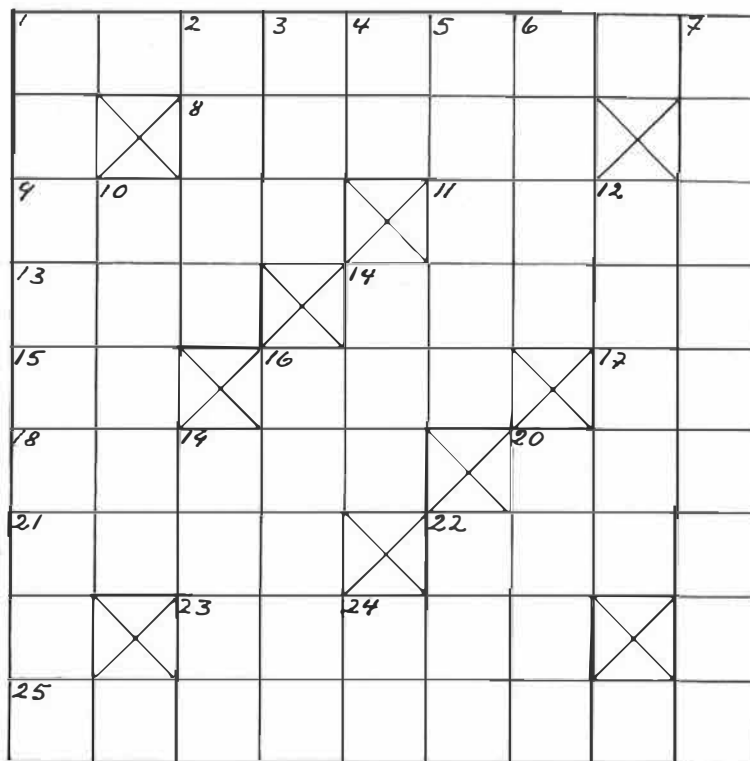
Nøkkelordet er samarbeid — både innad og ikkje minst utad — med fylkeskommunale og statlege organ.

Hagalid fortel at dei har eit godt samarbeid med vegvesenet, noko som dei set stor pris på.

— Det interkommunale samarbeidet i Ryfylke er godt. Det er ein fordel at topp-politikerane kan arbeida gjennom rådet.

Ei anna viktig føresetnad er at rådet har eit eige sekretariat som fungerer godt, seier Ola J. Hagalid.

## Kryssord nr. 4/84



Løysinga skal sendast Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger innan 1. nov. 1984

Namn: .....

Adresse: .....

### Vassrett:

1. Bakst
8. Fiskar
9. Braut ut
11. Gjekk ned
13. Person
14. Årer
15. Avis
16. Ynskje
17. Ung
18. Nær

### 20. Slåtteteig

22. 21 vassrett
23. Tenar
25. Var uheldig

### Loddrett:

1. Trur på vona
2. Som 21 vassrett
3. Mengde, avk.
4. Krypton, avk.
5. Diktar

### 6. Kjent namn

7. Rett
10. Gådde
12. «Godtake»
14. Buk
16. Levande
19. Tøys
20. Alltid
22. Lei
- 24 I laks

## Løysning kryssord 3/84



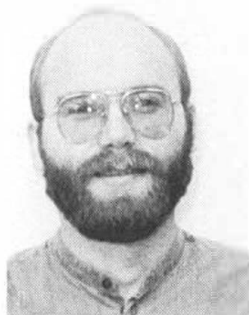
### Vinnarane blei:

1. premie  
Vegstasjonen i Haugesund

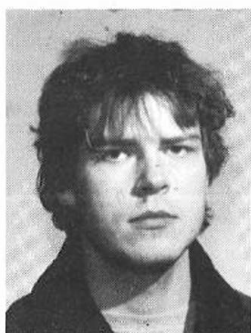
2. premie  
Inger-Johanne Aslaksen  
Biltilsynet  
Spelhaugen 12  
5033 Fyllingsdalen

# Personalia

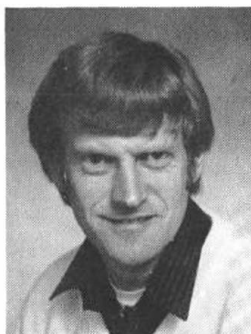
Nye medarbeidarar



*Eddie Vestad  
Overingeniør  
Biltilsynssjefen*



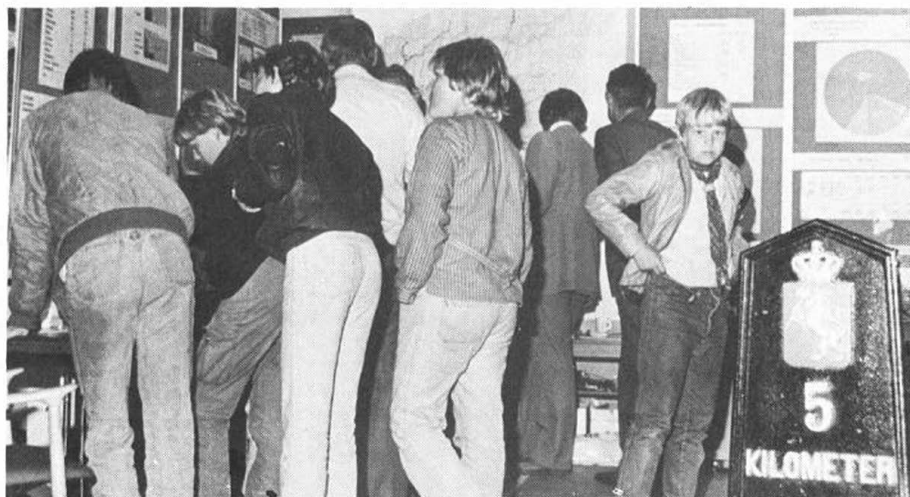
*Karl Olav N. Hansen  
Arbeidar  
Pelebåten «Vølaren»*



*Sverre Julshammer  
Avdelingsingeniør  
Biltilsynet, Egersund*



*Jan Olav Haugen  
Trafikkpedagog  
Biltilsynssjefen*



*Til tider var det trangt om plassen på standen vår.*

Informasjons-stand på Strandadagane

## Nytt vellukka informasjons-tiltak

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Statens vegvesen i Rogaland har prøvd eit nytt tiltak i arbeidet for å nå ut med informasjon og å yta vegbrukarane betre service. Lenge før Statens vegvesen fekk utmerkinga som årets servicetat innan offentleg verksemd, tok me til og med planlegginga for å delta med messe-stand på Strandadagane på Jørpeland. Hektisk var det for å få alt ferdig og montert i rett tid. Teiknesalen ved vegkontoret streva hardt for å halda tidsfristane. Innsatsen var stor og resultatet framifrå. Tormod Nag var nok den som la ned flest arbeids timar. Til sjølve monteringa i messehallen fekk han god hjelp av folk frå Tau vegstasjon.

Sto så resultatet i forhold til alt strevet? Me meiner ja. Fleire enn me hadde venta stoppa opp, studerte plansjane, stilte spørsmål og slo av ein prat. Spørreskjema-konkurransen, der både barn og vaksne kunne få testa kunnskapen sin om trafikk og trafikkreglar, vekte interesse. Så til tider kunne det vera trangt om plassen på standen vår. Nesten alle såg positivt på tiltaket. I spalta «**mi mening**» gir me att nokre av dei uttalene me fekk.

Dei som representerte etaten på messa var Endre Brigtsen frå Biltilsynet, Tormod Nag, Harald Sel og Paul Thevathason frå vegkontoret.



*Paul Thevathason til høgre hadde det travelt med å demonstrera bruken av datamaskin ved registrering av ulykker og utteikning av ulykkeskart.*

# MI MEINING

## Vegvesenet på Strandadagane



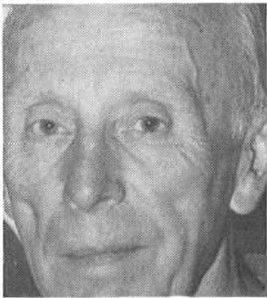
*Hilda Martinsen, Jørpeland*

Det var både uventa og interessant å finna Vegvesenet mellom utstillarane på Strandadagane. Eit slikt tiltak vil sikkert vera med på å mjuka opp dei barikadane som det kanskje har vore mellom folk flest og Vegvesenet: eg tenkjer då ikkje minst på Biltilsynet.



*Ivar Bjerkeland (rådmann i Strand), Jørpeland*

Det var absolutt positivt å finna Vegvesenet her på messa. Tiltaket må vera til nytte både for publikum og etaten. For Vegvesenet må det vera fint å treffa folk som ein til dagleg ikkje møter. Elles er dette ei god oppfølging av den utmerkinga Vegvesenet nyleg fekk som årets service-etat innan den offentlege forvaltninga.



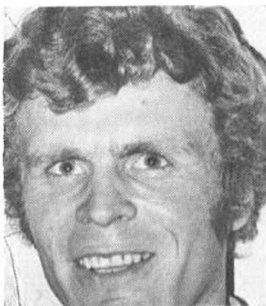
*Leif M. Tungesvik, Jørpeland*

Det er ein flott ting at visse vesen og etater møter fram der folk samlast. Vanleg publikum sitt forhold til slike etater har vore nokså fjern. Når det gjeld Vegvesenet har etaten blitt mykje flinkare på fleire måtar, og det er fint å kunne møta etaten «andlet til andlet» på ei messe som denne.



*Anna Ødegård Andersen, Tau*

Det var overraskande å finna Vegvesenet her, og utstillinga var veldig informativ. Plansen som viser nedgangen i løyvingane til fylkesvegane var skremmande. Elles var det gildt å sjå at Vegvesenet har så mange lønsmottakarar i utkantkommunane.



*Egil Nag Heia*

Som oftast gøyrer statlege etater seg bort på eit kontor. Normalt har folk flest interesse av kva planar det er for vegutbygging i det distriktet der ein bur. Her i Strand er me f. eks. interesserte i å få bort ferjene, så det var fint å få informasjon om planane for røybru over Høgsfjorden.



*Arnhild Veland, Voster*

Å gå ut til folket på denne måten skulle Vegvesenet ha gjort for lenge sidan. Det er viktig å få informasjon om det etaten driv med avdi vegar og vegbygging vedkjem alle, enten ein er bilist, fotgjengar eller ein har ein veg som går over eigedommen sin.

*(Tekst og foto: Harald Sel)*

## Personalia

Takk for samarbeidet

*Arild Gustavsen  
Oppsynsmann, Tau  
slutta 8. mai*

*Inger Gravelseter  
Kontorassistent, Vegkontoret  
slutta 1. juni*

*John Seljevold  
Oppsynsmannsass. Tau,  
slutta 31. juli*

*Tønnes Gausland  
Konsulent, Biltilsynet, Stavanger,  
slutta 31. august.*

*Reidar Løvhaugen  
Oppsynsmann, Haugesund  
slutta 30. sept.*

Runde tall

60 år

- 2. okt.: Karsten B. Johnsen, Lab.
- 3. okt.: Jan Hamre, Anlegg — E 18
- 28. okt.: Jesper Vaula, Vv 3
- 13. nov.: Torjus Øvregård, Anlegg, Haugesund
- 16. nov.: Helleik Selland, Anlegg, Nord-Jæren

Takk

*for oppmerksomheten ved min 60 års dag.*

**Leif Sæbø**

Hjertelig takk

*for all deltakelse ved vår kjære Hilmar Eldholm's bortgang.*

**Agnes Eldholm**

**Man må betale  
for gode veier,  
enten man har dem  
eller ikke.**

Sagt av tidligere sjef for USA's vegvesen, avdøde Thomas McDonald.

# GJESTEKOMMENTAREN

## Vegbygging og fartsgrenser (og humpar)



**EINAR GRØNSTAD**  
Bonde

Nestformann i Fylkessamferdselsstyret.

I dei siste 20 - 30 åra er mykje gjort for å få eit godt vegnett som kan ta unna den stadig aukande trafikken. Rett nok er det berre sterkt å beklaga at me nå tykkjast vera inne i ein stagnasjonsperiode med minkande pengeløyvingar til vegsektoren...

Dette er vanskeleg å forstå all den tid det er så mange uløyste vegprosjekt — i ei tid der ein set så store krav til samferdsel og kommunikasjonar, både trafikksikring og framkomelegheit.

Trafikkauken — både i mengde og fart — har gjort at ein nå brukar mykje pengar til å sikra dei mjuke trafikkantane sitt liv og helse. Det viktigaste her er bygging av gang- og sykkelveggar. Dette kom vel noko seint i gong og mykje står att før ein kan vera tilfreds på det hald.

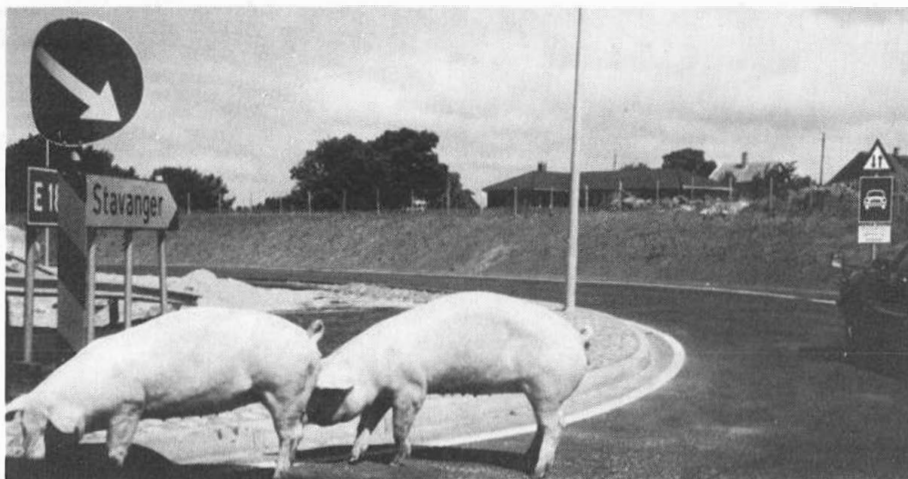
Men det er noko som har undra meg og andre mykje i dei siste åra; Før då det ikkje var stort av gang- og sykkelveg langs riks- og fylkesvegane våre, vart fartsgrensa mange stader sett ned av omsyn til dei mjuke trafikkantane. Så har ein etter kvart fått bygd ein god del gang- og sykkelveg. Då skulle ein tru at skilta for nedsett fart vart nedtekte, eller i det minste auka noko. Men, nei. I staden har ein inntrykk av at antal og lengder på 50 og 60 km sonene berre aukar! Eit godt døme her er RV 14 på Karmøy. Nå er det så godt som gang- og sykkelveg/fortau langs heile strek-

kja. Men aldri har det vore så mykje nedsett fartsgrense som i dag! — Forstå det den som kan —.

Noko liknande i andre «enden». — Me har etter kvart fått ein del riksveggar med høg standard som det er fullt forsvarleg å kjøra fortare enn 80 km på visse strekkingar. Her er E 18 frå Gjesdal og sørover eit godt døme. Dei aller fleste kjører nok her fortare enn 80 (mange diverre i 100 og vel så det), og eg vil påstå at mange strekkingar her er forsvarleg med 90 km. — Kor lenge skal ein venta på det? Kanskje nokre trur at gjesteskribenten i Rygjavegen er fartsgal. Nei. Eg er av dei som meiner at farten drep. Men farten må tilpassast tilhøva — i begge retningar. Me må ikkje leggja opp til at dei fleste av oss bilkjørarar vert lovbrytarar, og misser heit **respekt** for fartsskilt. Det er vel dette som er i ferd med å skje i dag, og som fører til at ein somme stader brukar mange pengar på å byggja humpar i vegen/gata. Etter mi meining er det nærast «hol i hovudet» å bruka vegpengar til å laga humpar og holer i vegen! Det er nok av meir positive prosjekt.

### Kva er verst?

## «Griser» i bil og griser til fots



Når ein kjører motorvegen er ein desverre vitne til «grisekjøring» av og til. Stort betre er det ikkje når grisane bryt forbodet mot å bruka motorvegen som gangveg. Dei grisane me møtte på Lura synte i tillegg svært dårleg trafikkultur som fotgjengarar. Hadde dei endåtil halde seg til venstre vegkant, kunne det nok gått an. Men dei vimsa att og fram over kjørebanelen, som om dei hadde «arva» vegen.

FOTO: PER EIKEMO

— Fin gave —  
forts. fra s. 15

ne premieutdeler Per Eikemo overrekke vegdirektørens vandrepokal til fotballoppmann Tor Frøland. Mestrene ble behengt med tunge medaljer, og det vanket ellers fine premier og gaver til alle lagene. Alle var fornøyd.

Og etterpå var det dans til uti de små timer? Ubekreftede rykter forteller om fortsatt feiring til soloppgang.

Så var det farvel for denne gang og gode ønsker om gjensyn til sluttspill i Bodø neste år.

Bedriftsidrettslaget benytter anledningen til å takke alle som bidro til — ved sin deltakelse eller sitt nærvær — å gjøre vegcupsluttspillet 1984 til et vellykket arrangement.



— Nye håndbøker —  
forts. fra s. 17

**Håndbok 107 Arbeidsbeskrivelse og plankode for hovedplanlegging — høringsrunde**

Denne håndboka (høringsutgave) er ment å være en veiledning for planleggere ved utarbeidelse av hovedplaner etter vegloven. Vi har i håndboka forsøkt å framstille hovedplanarbeidet som en linær prosess hvor planfasene følger logisk etter hverandre.

Et annet siktemål med håndboka er å benytte planfasene planarbeidet er delt opp i som en form for kontoplan for kostnadsoppfølging.

**Håndbok 117 EDB program**

«PLARI»

Hovedhensikten med programmet er å beregne krefter og nedbøyninger i platebruer. Programmet er begrenset til bruer med tilnærmet jevntrykk, parallelogramformet bruplate.

**REVIDERTE HÅNDBØKER:**

**Håndbok 014 Laboratorieundersøkelser — 2. utgave**

Boken beskriver laboratorieundersøkelser som skal brukes i Statens vegvesen.

**Håndbok 100 Bruprosjektering**

— Kapittel 13 Gangvegbruer.

# TILLITSMANNENS SPALTE

Av

*Alv Moi formann i Vio*

Ingeniørene ved Rogaland vegkontor teller i alt 43 organiserte medlemmer i NITO (Norges ingeniør og tekniker organisasjon). 100 % av ingeniørene er tilsluttet organisasjonen som har egen etatsforening i vegvesenet VIO (veg-ingeniørorganisasjonen), som på landsbasis teller 770 medlemmer.

Av de i alt 130 - 140 ansatte ved vegkontoret, er ingeniørene en stor gruppe på over 30 %.

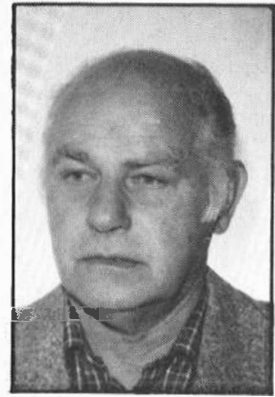
I perioden 1960 - 80 ble vegvesenet tilgode sett med store bevilgninger til nyanlegg og vedlikehold av riks- og fylkesvegene. Det ble ansett mange nye funksjonærer, og spesielt mange ingeniører i denne perioden.

For 2 - 3 år siden sa en del av ingeniørene opp sine stillinger i vegvesenet og gikk over i annet arbeide, mest i oljen. Dette førte til at blant annet Rogaland fikk hevet lønnsnivået for en del ledende stillinger, blant annet ingeniørene for på den måten å hindre at flere sluttet. Siden har det ikke vært avgang på ingeniører. Nå er det noen av de som sluttet, som søker seg tilbake til vegvesenet.

Nedskjæringen av bevilgningene er et problem for fortsatt å drive effektivt. Problemet blir ekstra stort når det skjæres spesielt ned på diett og reisebudsjettet. Dette vil si at ingeniørene ikke i nødvendig utstrekning, kommer ut på vegen for å foreta planlegging og drive anlegg og vedlikehold.

Ingeniørene i Rogaland sammen med Hordaland var i vår tatt ut i streik. Streiken ble avblåst etter 6 dager.

Det er første gangen ingeniørene har gått til streik. Når blir neste gang?



## Kostbar treningstur



Å driva sykkeltraining langs landevegen kan bli dyrt, om ein ser bort frå trafikkreglar og skilt. Det fekk ein sykkelryttar frå Fana merka under ein treningstur i sommar.

Han blei stoppa i ein radarkontroll og bøtelagt med 600 kroner etter å ha sykla i ein fart av 65 km i timen i ei 50-son. Med andre ord, ein kostbar treningstur.

## Vegenes bæreevne og næringslivet

Bladet «Esso-perspektiv» har hatt et lenger intervju med vegdirektør Eskild Jensen. Blant de hovedpunktene vegdirektøren framholder i intervjuet er følgende:

Noe av det viktigste vi kan gjøre for å redusere næringslivets transportutgifter og styrke konkurransevnen, er å øke veienes bæreevne. Ved inngangen til 1984 har halvparten av riksveinettet 10 tonns tillatt akseltrykk. Det er oppmuntrende at vi nå ligger to år foran programmet i arbeidet med å få riksveiene opp i en standard på 10 tonns akseltrykk, unntatt i teleløsningen.

Det økte akseltrykk på riksveier

fra 8 til 10 tonn, betyr at vogntogene kan plusse på nyttelasten fra 26 til 35 tonn, det vil si en økning på nær 35 %

For en del av veinettet blir vogntog lengden tillatt økt fra 18 til 22 meter, men dette vil bare gjelde for tømmertransport. Denne ordning betyr at en bedrift med f.eks. 6 - 7 bilvogntog vil oppnå en årlig transportkostnad for bedriften på 18 %.

Det er mye å hente i trafikk sikkerhetsgevinst gjennom et økt og mer planmessig arbeid både av private selskaper og offentlige etater, og i samarbeidet mellom disse.

Returadresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

Massekorsbånd



*Dette bildet er fra overleveringa av restpartiet av riksvegen Storskjær — Ropeid den 14. oktober 1931. Kven kjenner personane? Send i så fall nokre ord til Rygjavegen.*