

Rygjavegen

nr. 5 - 84



Av innhaldet:

- Statsråd Jakobsen på Ryfylke-tur
- Årets fotballbedrift i Rogaland
- Ny E 18 gjennom Stavanger sentrum



Ryggjavegen

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. 5-84

| | |
|---|-------|
| Anleggsdrifta i 1985 | s. 4 |
| Aksjon helgeulykker | s. 5 |
| Samferdselsministeren på rundtur i Ryfylke | s. 6 |
| Innkallingsrutiner bedriftshelsetjenesten | s. 7 |
| Fylkesvegar bør bli riksvegar .s. | 7 |
| Ny E 18 gjennom Stavanger sentrum | s. 8 |
| Biltilsynets fellesmøte | s. 10 |
| Rogalands første trafikkpedagog | s. 11 |
| Nye vegar over to fylkesgrenser | s. 12 |
| Mot avslutning av vegarbeidene i Tysvær | s. 14 |
| Nye prøvedekker | s. 15 |
| Håndball er gøy | s. 16 |
| God stabilitet i O-gruppa ... | s. 16 |
| Årets forballbedrift i Rogaland | s. 17 |
| Sørlands-ros til idrettslaget . | s. 17 |
| Mi mening | s. 17 |
| Vestlandet treng hovudveg langs kysten | s. 18 |
| Vegvesenet går «til sjøs» | s. 19 |
| Ny E 18 til Haugesund tidlegare enn planlagt? | s. 20 |
| Heider og fest for årets pensjonister | s. 21 |
| Gjeste kommentaren | s. 22 |
| Dekning av utgifter til kurs . | s. 22 |
| Holdningskampanje for kroppen din | s. 23 |
| Tillitsmanns-spalte | s. 23 |

Forsidefoto:

Øverst: Fylkesordførarane Lars Vaage (Rogaland) og O. Dramdal (Hordaland) fortar den offisielle opninga av vegen Sundfør — Fjon, mellom Tysvær i Rogaland til Sveio i Hordaland!

Foto: Torleif Tveit. Nederst: Ordførar Åstein Løland i Forsand og styreformann Olav Larsen i Lyse Kraft har saga over bjørkestamme-bommen og dermed markert den offisielle opninga av vegen Lysebotn - Sirdal, mellom Forsand i Rogaland til Vest-Agder.

Foto: Harald Sel

Bidragene står for innsenderens egen tegning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for vegvesenets holdning. Fettertrykk tilfutt når kilde oppgis. Sats og trykk: Allservice A/S Layout: Harald Sel

Aktuell kommentar:

Skrittet inn i EDB-alderen

Av plansjef Lidvard Skorpa

I denne «som tankane går»-kommentaren skal eg ta opp eit emne, EDB- ved vegkontoret, som har vore mykje omtala i dette året, og som blir endå meir aktuelt over nyttår.

EDB har alt i mange år vore nytta som eit nødvendig hjelpemiddel av mange i vegvesenet. Til tross for dette føler vi vel at vi no for alvor er i ferd med å ta skrittet inn i EDB-alderen. Grunnen er at kjøp av minimaskin i 1985, saman med dei mikromaskinane vi allereie har, vil bringe EDB-hjelpemidlet fram til langt fleire arbeidsplassar på heile vegkontoret. Vi skal ikkje lenger springe på «EDB-rommet», men får skjermen på arbeidsbordet hos oss sjølv eller hos naboen. Dermed kan vi også ta EDB i bruk til langt fleire av våre daglege gjeremål, ikkje berre til f.eks. kompliserte tekniske beregningar eller regnskapsrutinar. Slepper vi fantasien laus er det nesten ikkje grenser for kva vi på litt sikt vil kunne nytte EDB til i vår eigen arbeidssituasjon, men også her vil vi måtte gå litt trinnvis framover.

Går alt som vi håpar, vil vi få minimaskinen vår, ein 530 CX, levert 28. januar 1985. Reknar vi tid til montering, testkøyring og opplæring, vil maskinen kunne vere «i full drift» først i mars. Og det er det ikkje lenge til!

Saman med minimaskinen vil det bli levert 12 terminalar av vanleg Tandberg-type, det vil seie skjerm + tastatur. Desse terminalane kjem i tillegg til dei som finns frå før, og vil bli plassert rundt om på avdelingane. Vi vil også få to nye linjeskrivarar.

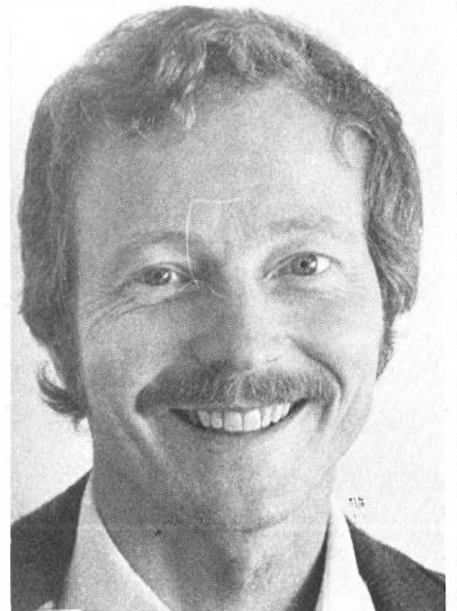
Sjølv om vi får vår eigen minimaskin, vil EDB-tenestene koste. Kostnaden vil imidlertid vere uavhengig av bruken, og derfor gjeld det å utnytte maskinen så mykje som muleg. Meirkostnadene ved å installere maskinen i Hotell Atlantic for eit års tid er så store at vi må sørge for å ta den i bruk med det same, slik at vi får noko att for pengane.

Alle avdelingar bør komme i gang med å førebu bruk av minimaskinen. Det gjeld terminalar, gjennomtenking av arbeidsoppgåver som det kan vere aktuelt å nytte EDB til, o.s.v.

Å førebu seg grundig er minst like viktig på dette feltet som ellers. All erfaring tyder på at vi må gjennom ein innkøyringsperiode med rot og kanskje ekstraarbeid. Det krevst derfor både gå-på-humør og tålmodighet av alle i den første tida.

Korleis arbeidet med den daglege drift av maskinen skal organiserast er enno ikkje heilt avklara. Truleg vil ei gruppe på 3 - 5 personar frå ulike avdelingar bli uttekne for å ta seg av dagleg ettersyn. Det vil bli tatt nærare beslutning om dette med det første, slik at arbeidet med å førebu installasjon, opplæring av driftspersonell o.s.v. kan komme i gang.

Vi fryktar vel alle at reduksjon i antall stillingar og adm. budsjettet vil gjere det vanskeleg for oss å få utført arbeidet vårt på ein tilfredsstillande måte dersom vi ikkje tek i bruk moderne tekniske hjelpemidler. Det er derfor viktig å satse på å utnytte fullt ut dei mulighetene som EDB kan gi oss til å få utført arbeidet på ein meir effektiv og betre måte.



Redaktøren har ordet:

Aksjon RUS og TRAFIKK

Aksjon Rus og trafikk er igang. Aksjonen starta i november og vil pågå til ut på våren 1985. Formålet med aksjonen er å få ein sterk reduksjon i promillekjøringa. Omfanget av, og fylgjene av promillekjøring er alvorleg, og det trengs eit krafttak for å få til ei haldningsendring i breie lag av folket.

Dagleg blir det nemleg kjørt 200 000 km med promille over 0,5 i Norge, fordelt på ca. 18 000 turar. På eit år blir dette 6,5 millionar promille-turar og 75 millionar «promillekilometer». I løpet av eit år er det omlag 200 000 bilførarar som ei eller fleire gonger kjører med promille.

Dei ovannemnde tala er uhyggelege. Utan samanlikning utgjer promillekjøring den mest hyppige årsaka til trafikkulykker. Promilleulykkene er dertil ofte dødsulykker og ulykker med alvorlege skader. Bilførarar med meir enn 1,5 i promille har ein risiko for å bli drept som er 1000 gonger høgare enn for ein edru sjåfør. Endå meir alvorleg er det at promilleførarar påfører andre trafikantar ein stor risiko. Mange lovlydige trafikantar blir kvart år drepne eller alvorleg

kvesta på grunn av ansvarsause promillekjørarar.

I Rogaland ligg gjennomsnittleg konsum rein alkohol pr. år pr. innbyggjar over 14 år på 9,5 liter. Av fylka er det berre Østfold som har eit høgare alkoholkonsum. Gjennomsnittet for heile landet er 7,5 liter pr. person over 14 år. Det høge alkoholkonsumet i Rogaland, gjev seg også utslag i ein stygg promillestatistikk. Omlag 1/3 av dødsulykkene på Rogalands-vegane dei siste par åra skuldast alkoholbruk og promillekjøring.

Den pågåande aksjonen er ein del av ein langsiktig aksjon mot akutte rus-skader, leia av Sosialdepartementet. Deltakarar i trafikkaksjonen er Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet, Sosialdepartementet, Statens informasjonsteneste og Statens vegvesen.

Aksjonen har mellom anna finansiert 110 nye alkometer som er fordelt til politikamra og utrykningspolitiet. Desse apparata gjer promillekontrollar ein god del enklare enn «ballongprøven». Justisdepartementet har



gjeve direktiv om at promillekontrollane skal trappast opp i aksjonsperioden.

Av tiltak der vegvesenet er særleg engasjert, kan nemnast kjøreopplæringa og innpassing av stoff om promillekjøring i denne undervisninga. I denne månaden blir det mellom anna arrangert ein sentral konferanse om dette emnet med representantar for kjøreskular over heile landet.

Ein del av materiellet i aksjonen vil elles vera eigna for bruk i skulen, spesielt i valfaggrupper som arbeider med trafikk eller motorlære i grunnskulen, og på slike liner i vidaregåande skule. I det heile er dei unge ei spesiell viktig målgruppe under aksjonen. I ein periode av livet då ein er i ferd med å etablera både drikkevaner og kjørevaner, er det svært viktig med god og sakleg informasjon om dei alvorlege fylgjene av kombinasjonen rus og trafikk.

Andakt

Kristi fødsel — det store skillet

Av Johannes Bø



Jul — gledens høytid står igjen for døren. i en mørk og tung årstid, kommer den mot oss som et lys i mørket. Førjulsstrevet og travelheten grip tak i oss alle og store deler av samfunnslivet preges av det som er i vente. Jul blir på mange måter et skille i tiden. Før og etter!

Da julekvelden kommer, er det som samfunnsmotoren slås av. Jaget og travelheten blir med ett byttet med fred og stillhet. Det er som når et skip kommer i havn etter reise på opprørt hav.

Dagene som kommer får straks et lysere skjær over seg, selv om de ikke blir vesentlig lengre. En merker skillet. «Julen er kommet med solhverv for hjertene bange.....»

For snart 1985 år siden, sendte Gud til jorden - LYSET som skinner i mørket. Dette ble det store skillet i verdenshistorien. Hele vår tidsregning er bygget opp om det som da skjedde, og enten en liker det eller ei, er en med og stadfester Kristi fødsel når vi nevner årstall. «I dag er det født dere en Freiser....», Luk 2.11. Dette budskapet den første julenatt lyder også i dag. Gaven fra Gud er til alle. Alle som vil ta i mot. Å være en kristen består ikke i å gjøre eller unnlate å gjøre en rekke ting, men i å ta imot Guds gave til oss, Jesus Kristus. «Alle dem som tok i mot Ham, dem gav han rett til å være Guds barn....», Joh. 1.12.

Alle som tok i mot HAN som ble det store skillet!

Anleggsdrifta i 1985

TEKST: HALVOR FOLGERØ

FOTO: ERNST OWE STRØM OG TORLEIV TVEIT

Budsjettrammer

I skrivande stund er ikkje budsjetta for 1985 ferdig behandla i Stortinget eller i Fylkestinget. Vidare er heller ikkje alle formelle sider i samband med finansieringa av einskilde pro-

sjekt heilt avklara. Dei etterfølgjande tala for disponible midlar for 1985 kan derfor verta enda på eit seinare tidspunkt.

Men i dag reknar vi med desse rammene:

| | |
|--|-----------------|
| A. Riksveggar | |
| 1. Ordinære løyvingar | |
| Anlegg | 67,7 mill. kr. |
| Trafikksikrings- og miljøltiltak | 23,4 mill. kr. |
| Refusjonar | 6,8 mill. kr. |
| Sum | 97,9 mill. kr. |
| Til disposisjon for drift | 91,1 mill. kr. |
| 2. Forskottering/særtilskot | |
| Forskottingar | 28,5 mill. kr. |
| Særtilskott | 16,5 mill. kr. |
| Sum | 45,0 mill. kr. |
| Til disposisjon for drift | 45,0 mill. kr. |
| B. Fylkesveggar | |
| 1. Ordinære løyvingar | |
| Fylkesveganlegg | 13,7 mill. kr. |
| Utbetringsanlegg (Vv står for bygging) | 4,0 mill. kr. |
| Trafikksikrings- og miljøltiltak | 2,2 mill. kr. |
| Sum | 19,9 mill. kr. |
| Disponibelt for A's drift | 15,9 mill. kr. |
| 2. Forskottingar 10,0 mill. kr. | 10,0 mill. kr. |
| Samla til disp. riks- og fylkesveggar | 162,0 mill. kr. |



Frå anlegget på Mellomstrand i Time i okt. -84. Den nye parsellen av Rv. 504 frå Mellomstrand til Moi skal etter planen kunna opnast for trafikk i 1985 og prosjektet vil verta ferdigstilt i 1986.

Til samanlikning kan nemnast at vi i 1984 totalt vil bruke omlag 150 mill. kr. til riks- og fylkesveganlegg. Reknar vi med ein prisauke på 6 % fra 1984 til 1985, vil aktiviteten til neste år liggja på omlag same nivå som i år.

Hovudtrekk i driftsopplegget

Syssetingssituasjonen

I 1984 er drifta på Kårstø-anlegget trappa sterkt ned og ein del av styrken er overført til Stavanger-området der det er aktuelt med ein viss opptrapping i samband med Ytre Ringveg-prosjektet. Ut frå storleiken av dei midlane vi føreset vert stilte til disposisjon, reknar vi ikkje med å få problem med å sikra syssettinga for egne tilsette i 1985. Vegdirektoratet går framleis inn for tilnærma inntaksstopp også neste år.

Utvikling i eigen arbeidsstyrke

Ved utgangen av 1984 reknar vi med å ha ca. 105 egne anleggsarbeidarar. Ut frå visse føresetnader om alder ved overgang til pensjonisttilværet, overgang til vedlikehaldet eller andre, kan vi minst rekna med ein reduksjon på 10 stillingar fram til 31.12.85. Arbeidsstyrken om eit år vil derfor vera omlag 95 mann, utan nyinntak.

Entreprisedrift

Ut frå dei førre punkta vil entreprisen måtta auka noko i 1985, men ikkje meir enn det som trengs for å utjamna svingane i drifta. Dette vil truleg skje ved større bruk av kombinert drift, dvs. ein set bort avgrensa jobber på anlegg der vegvesenet sjølv har hovudansvaret for drifta.

Framdrift på ein del prosjekt

Distrikt I — Haugesundsområdet

E 76 Grinde — Kvitaneset

Det skal opparbeidast gang- og sykkelveg langs denne strekningen i 1985.

E 76 Toskatjønn — Karmsundsgt.

Løyvingane går med til vidare arbeid langs heile strekningen. Ingen delar av anlegget vert sette under trafikk i 1985.

Rv. 14 på Karmøy

Det vil framleis verta utført ein del arbeid i samband med trafikksikring av rv. 14 på Karmøy. Aktuelle prosjekt er m.a. g/s-veg Haga — Sandhåland og b/s-veg langs Bygnessletta.

Rv. 14 Haugevn. — Steinsnesbrekka
Parsellen vil verta ferdigstilt sommaren 1985.



Arbeidet med ny E 76 (innfartsveg til Haugesund) frå Toskatjønn til Karm-sundsgt. vil halda fram langs heile strekninga i 1985. Biletet viser den nye traseen over Gamlamyr i retning mot Ørpetveit i okt. -84. Ingen delar av anlegget vert sett under trafikk i 1985.

Rv. 512 Akسدal- Susort

Vegutbygginga i samband med Kårstø-prosjektet vil verta avslutta sommaren 1985.

Distrikt I — Sandsområdet

Rv. 13 Vindsvik-Bergerkrossen:

Arbeidet med utstrossing av tunnelane på denne strekningen til vegnormal-standard (fri høgd større enn 4,0 m), held fram i 1985. vi reknar med at heile strekningen kan tilatast for kjøretøy-høgde opptil 4 m ved utgangen av 1985.

Rv. 13 Ropeid — Saudasjøen

Løyvingane vil gå med til vidare ombyggingarbeid på Ropeidvegen.

Rv. 13 Nes bru — Saudasjøen

Det vil verta bygd gang- og sykkelveg på denne strekninga i 1985.

Rv. 46 Sand f.k.

Gjenstående arbeid i samband med bygging av ny Sand f.k. vil verta utførde i 1985.

Rv. 46 Solheimsvik - Nesflaten

Løyvingane skal nyttast til vidare sikringsarbeid på Suldalsvegen.

Fylkesveganlegg

Den nye vegen fram til Bråtveit vert gjort ferdig til neste år. Suldal kommune forskotterer arbeida.

Distrikt II og Motorveganlegget

E 18 Stangeland — Sandve.

Arbeidet med vidareføring av motorvegen sørover frå Stangeland held fram i 1985.

E 18 Langgt. — N. Banegt.

Dette er det einaste nyanlegget som vert starta opp i 1985. Prosjektet er ein del av den såkalla Havneringen i Stavanger, og omfattar i tillegg til veganlegget ein del ombygging av oppstillingsarealet ved Fiskepiren f.k. Prosjektet vil stå ferdig i 1986.

Av andre prosjekt på E 18 i Stavanger kan nemnast oppsetting av støyskjermer mellom Kiellandsmyra og tunnelen og ombygging av kryssa på Øvre og Nedre Torg.

Rv. 44 gjennom Mariero

Arbeida her omfattar bygging av gang- og sykkelveg frå Zeltitzvegen til Maskinhuset.

Rv. 509 Solatangenten

Arbeidet med ombygging av r.v. 509 forbi Sola sentrum held fram i 1985. Til neste år vil parsell nr. 2 frå Solakrossen og fram til Löwenstrasse stå ferdig. Vidare vil vi starta opp arbeida på den siste parsellen mellom Arabergvn. og Skiljaberget. Heile prosjektet vert forskottert av Sola kommune.

Det er vidare mogleg at fleire andre prosjekt både langs rv. 509 og rv. 510 i Sola vert bygde ved kommunal forskottering i 1985. Dette gjeld m.a. desse prosjekta.

Rv. 509 G/S-veg Sola skole-

Tjoravn. — Hamravende

Rv. 510 G/S-veg Fv. 376 — Reke kapell

(Rv. 510) G/S-veg Ljosheimkrysset — Sande

(Rv. 510) G/S-veg Nesbuvn. — Grannesvn.

Aksjon helgeulykker

TEKST: LEIF ØDEGÅRD

FOTO: HARALD SEL

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli skadet i trafikken er mer enn 5 ganger så stor i helgene som ellers i uken. En stor del av dødsulykkene skjer i helgene, trass i at trafikken da er relativt liten.

I den hensikt å redusere de mange helgeulykkene, besluttet Justisdepartementet og Samferdselsdepartementet i fellesskap at det for sommeren/høsten -84 skulle gjennomføres en aksjon.

Politi og biltilsyn landet over har i aksjonsperioden utført en rekke tekniske og trafikale kontroller i helgene. F. eks. har Biltilsynet i Egersund, i samarbeid med politiet og lensmennene utført 9 helgekontroller.

Under aksjonen ble det foretatt omfattende kontroller av 440 kjøretøyer. Av disse ble det funnet mangler ved 128, d.v.s. mangler ved 29 %. I tillegg ble flere bilførere stoppet, mistenkt for promillekjøring.

Så langt vi kan se har Aksjon helgeulykker hatt en positiv virkning. Med tanke på den videre kampen mot helgeulykkene har Vegdirektoratet i samarbeid med NTH, satt i gang et forskningsprosjekt for å finne fram til rasjonelle måter å drive forebyggende arbeid på. Helgeulykkene er nemlig et problem som krever en permanent innsats og ikke bare panikkartede skippetak.



Ingeniør Ola A. Undheim ved Biltilsynet i Egersund i aktivitet under ein nattlig helgek kontroll i Egersund.

Samferdselsminister Jakobsen på rundtur i Ryfylke:

Mange lokale ønske — ingen lovnader frå statsråden

TEKST OG FOTO: TORMOD NAG

Fredag 19. oktober var samferdselsstatsråden Johan J. Jakobsen på rundreise i Ryfylke. I følgjet sitt hadde statsråden med seg ekspedisjonssjef Steinar Killi og førstekonsulent Nils E. Jensen, begge frå Samferdselsdepartementet.

I tillegg var vår eigen stortingsrepresentant og medlem av samferdselskomiteen i Stortinget, Hans Frette med på turen.

Det var Ryfylkerådet som hadde teke initiativet til synfaringa, men sidan siktemålet med besøket var å presentera vegar og kommunikasjonar i Ryfylke, vart turen lagt opp i nært samarbeid med vegsjefen.

Rundtur med båt og buss

Turen gjekk frå Stavanger til Sand med skyss/ambulansébåten «Ryggeraa». Der gjekk følget over i buss for å tråkka seg gjennom Ryfylke på rv. 13.

Sjølv om veret har vore fint denne hausten, viste dette seg ikkje frå si beste side denne dagen.

Fjordane var opp-piska og humpete av sør-vestkuling. Regnbyger og tunge låge skyer skjulte mykje av ein vakker og mektig vestlandsnatur. Ein natur som dei tilreisande så gjerne skulle fått sett.

Kva inntrykk dette har gjort er vanskeleg å spå noko om nå.

Mykje å orientera om

Statsråden var ved brev på førehand orientert om dei sakene som det var ønskje å få orientera om.

Desse femnde frå enkle saker der det er trong for ei snarleg løysing, til dei store framtidige sakene som må til for å gjera Ryfylkevegen ferjefri.

På båtreisa vart ruta lagt via Åmøy — Sokn og Askje.

Her vart statsråden orientert om brubygging i Rennesøy kommune. Bruene som i første rekkje vil binda kommunen saman, men som på sikt kan vera med på å føra fastlandet til Rennesøy.

Vidare var det stopp i Helgøysundet der statsråden fekk sjå kvar det er planar om bru og ferjekai, og eventuell fylling mellom N. Talgje — og Tjul.

På båtturen vart det også fortalt om planane for bru over Sandsfjorden og vegutløysing for Ropeidhalvøya.

Under eit møte som vart arrangert

i Hjelmeland kom rådsordføraren, Ola J. Hagalid, nærare inn på kvifor Ryfylkerådet hadde invitert til synfaring.

Han sa at dei i første rekkje ville få syna litt av dei problema som regionen strir med, og kva oppgåver som ligg føre.

Hagalid la heller ikkje skjul på at rådet ved å fokusera Ryfylke og oppgåvene som ligg føre, ikkje var ute etter at det skal gå utover andre distrikt i fylket.

Rogaland må få større ramme for vegplanperioden 1986 - 89 — meinte han — og minna om at Ryfylke har to mindre vegprosjekt som står på den såkalla marginallista (reserveprosjekt) og desse er viktig å få gjort noko med.

Hagalid sikta her til ei ombygging av rv. 46 på strekninga Iglatjønn — Ropeid, og omlegging av rv. 13 sør for Hjelmeland, Kleppa — Puntnes.

— Kommunikasjonane er avgjerande for busetnad og utvikling.

— Ja, — sa Hagalid, og heldt fram — eg vil seie det så sterkt at dersom ikkje samferdsletilbodet er nokonlunde på høgde med den generelle samfunnsutviklinga, så vil distrikta på sikt meir og mindre verta avfolka. Dette har me mange døme på.

Hagalid minna også om at det meste av Ryfylke er ei øy i samferdslesamanheng.

På møte i Hjelmeland var det også høve for frammøtte politikarar og pressefolk til å koma med spørsmål.

Mykje av denne tida vart nytta til å drøfta sysselsettingsmidlar til vegutløysing for Ropeidhalvøya, og om personell og utstyr frå Ulla-Førreanlegga kan nyttast der i staden for vinterpermittering.

Statsråd Jakobsen så seg glad for alle midlar som kan skaffast samferdslesektoren, men sysselsettingsmidlar hadde han ikkje.

Men — sa statsråden — kan det leggjast fram planar og god dokumentasjon for at ei slik samordning er gunstig — då skal eg gjerne snakka med kommunalministeren.

Statsråden streka likevel under at initiativet må koma frå lokalt hald.



Kapasiteten på ferjene var eit sentralt tema på statsråd Jakobsen si rundreise i Ryfylke, her får han sjå at det er trangt om plassen på «Jøsenfjord-ferjen».



«Rygeraa» frakta statsråden med fylgje frå Stavanger til Sand. Her, før avreise, frå v.: vegsjef Chester Danielsen, førstekonsulent i Samferdselsdep. Nils E. Jensen, stortingsrepr. Hans Frette, ordførar Ola J. Hagalid og statsråd Johan J. Jakobsen. Skjult bak Hagalid står ekspedisjonssjef i Samferdselsdep. Steinar Killi.

Flytetunnel i Høgsfjorden

Vegsjefen gav ei orientering om ulike skisser for kryssing av Høgsfjorden.

Han var spesielt inne på tankane til siv.ing. Erik Ødegård om flytetunnel.

Vegsjefen kunne og fortelje at det er stor lokal interesse for flytetunnel i Høgsfjorden, og at det vert sett igong som prøveprosjekt.

På spørsmål svara statsråden at prosjektet virka interessant, men då dette var heilt nytt for han var det vanskeleg å gå nærare inn på detaljar.

Ferjer

Det vart ved fleire høve lagt stor vekt på å få forklart kor vanskeleg det er i Rennesøy- og Jøsenfjordsambandet. Lange køar, lang ventetid, privatpersonar og næringsliv gir opp og må finna andre løysingar.

Jøsenfjordferja er 20 år gamal og held ikkje mål korkje når det gjeld kapasitet, høgde eller stabilitet.

Statsråden opplyste at rammene for nye ferjer nå er auka. Men etter departementet sine planar for nye ferjer og rokkingar, kan det likevel ikkje påreknast ferjemateriell til Rogaland før i 1987.

Dette tykte vegsjefen var altfor lang tid, og bad statsråden sjå på andre ordningar, eventuelt med leigeferjer.

Forsiktig med lovnader

Som rimeleg kan vera, var statsråden forsiktig med lovnader.

Han var likevel fri nok til å fortelja at synfaringa hadde vore interessant og nyttig og at han nå hadde fått eit nytt inntrykk av Ryfylke.

Når det gjeld lovnader, fortalte Jakobsen at han hadde lært av Trygve Bratteli. Han lova ingen ting — men så held han det han lova.

For Rogaland og Ryfylke vil vi minna om at det må vera ekstra gildt å kunna oppfylle ønskjer — sjølv om det ikkje er lova.

Innkallingsrutiner bedriftshelsetenesten

AV JOHAN LUND

Etter at saken har vært drøftet dels i arbeidsmiljøutvalgene, dels i fagforeningene i etatene har samordningsrådet for bedriftshelsetjenesten i samferdselsetatene gitt sitt syn til kjenne. Ordningen vil heretter virke slik: Aldersbestemt innkalling:

Ansatte under 18 år og over 50 år: årlig undersøkelse

Ansatte 18 — 35 år: hvert 5. år

Ansatte 35 — 50 år: hvert 2. år

Selektivt bestemte innkallinger vil komme i tillegg basert på den enkeltes helse- og ulykkesrisiko i arbeidet, løvbestemt undersøkeshyppighet og medisinsk vurdering av den enkelte. Disse undersøkelser rettes først og fremst mot helse- og ulykkesrisiko forbundet med yrket.

Enkelte av undersøkelsene vil bli foretatt uten legens direkte medvirkning, men det er forutsetningen at alle som ønsker det skal kunne forelegge for legen problemer vedrørende helse eller arbeidsmiljøet. Slik konsultasjon bør avtales på forhånd.

Innkallinger til bedriftshelsetjenestens vil som før bli utsendt fra vegkontorets helse- og vernekontor, basert på opplisting foretatt av bedriftshelsetjenestekontoret i samsvar med de vedtatte rutiner.

Alt i alt vil de nye rutiner bedre helsepersonellens muligheter til å yte optimal innsats i helse- og arbeidsmiljøspørsmål i etatene.

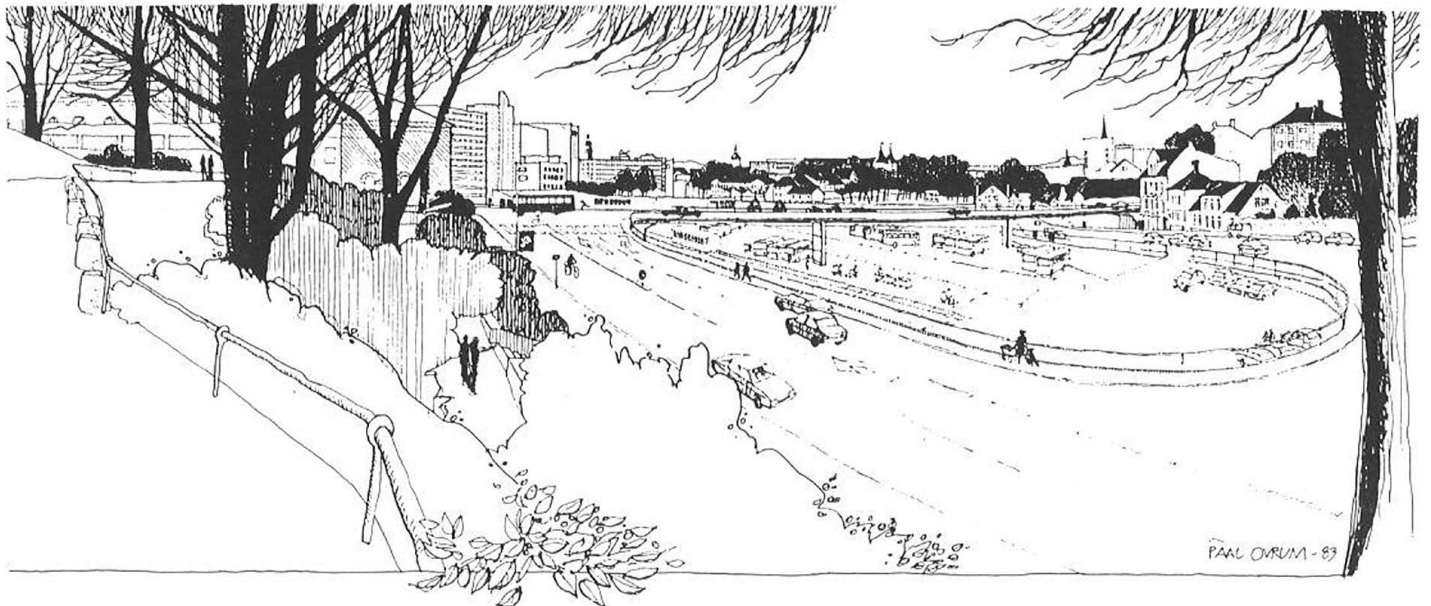
Vegsjefens forening

Størstedelen av fylkesvegene bør bli riksveger

— Selv om statens tilskudd til fylkesveger øker, vil ikke det nødvendigvis føre til at den høyst påkrevde styrkingen av riksvegnettet blir en realitet, fordi fylkeskommunene kan fristes til å redusere sin tilskuddsandel til fylkesvegene. Derfor vil det være en bedre løsning at størstedelen av fylkesvegnettet slås sammen med riksvegnettet, under forutsetning av at fylkeskommunene får en betydelig innflytelse på prioriteringen av investeringene i et slikt utvidet statlig vegnett. Når det gjelder utgiftsfordelingen til fylkesveger så utgjorde i 1979 statstilskuddet på landsbasis 40,5% av brutto utgifter til fylkesveger, mens tilsvarende tall i 1984 er på 53%.

Det er vegsjefene Per Helge Ulstad, Oslo, Chester Danielsen, Rogaland, Geir Johnsen, Finnmark og Jan Soilen, Oppland som uttaler dette til Våre Vegger, som kommentar til Stortingsmelding nr. 26 om et nytt inntektssystem for kommunene og fylkeskommune.

De fire vegsjefene utgjør styret for Vegsjefenes Forening.



Perspektivskisse av alt 1 for området rundt jernbanestasjonen. Etter dette alternativet går brua tilnærmet horisontalt over jernbanen og Kongsgaten.

Løsningen på trafikkproblemene i sentrum og østre bydel?

Ny E 18 gjennom Stavanger sentrum

AV TOR GEIR ESPEDAL

Det har lenge vært arbeidet med planer for et nytt hovedvegnett for Østre bydel og Stavanger sentrum. En innstilling for Vegplanutvalget fra 1978 anbefalte bygging av en Ytre Ringvei Øst i dagen mellom Strømsbrua og Bybrua. I neste fase ble det anbefalt å bygge en øst-vest forbindelse fra Kannik til Verksalmenningen i form av bro over jernbanen og tunnel fra Bergjelandsgata til Verksalmenningen (Havneringen). Denne delen ville bli riksveianlegg (E 18 og erstatte nåværende E 18 gjennom sentrum.

Etter en nærmere vurdering av alternativ med tunnel i sør (under Varden) og bro/tunnel i nord, gikk administrasjonen i kommunen og vegsjefen inn for at det burde bygges en bro/tunnel i nord og at «vei i dagen» i østre bydel utgikk. Samtidig ble det anbefalt trafikkisikring og miljøopprustning langs dagens hovedforbindelse mellom Strømsbrua og Bybrua.

Den 12. desember 1983 fikk man et vedtak i Stavanger bystyre i tråd med dette. Utpå nyåret 1984 ble det organisert en arbeidsgruppe bestående av representanter fra vegkontoret og administrasjonen i Stavanger kommune til å være ansvarlige for planleggingen. Plansjef Lidvard Skorpa ble formann i gruppen.

Alternative traseløsninger

Opprinnelig opererte man kun med et alternativ for forbindelsen Kannik — Verksalmenningen (alt. 1).

Alternativet tar utgangspunkt i en firefeltsløsning i Kannik hvor parken blir bevart, og går på en tilnærmet

horisontal bro over Jernbanen og Kongsgata. Det vil bli tunnelinnslag under Bergjelandsgata. Fjelloverdekningen er her imidlertid så liten at tunnelen må støpes i åpen byggegropp på ca 90 m. Tunnelen vil bli 670 m lang og vil gå i en berggrunn som utelukkende består av fyllit med varierende mineralsammensetning og deformasjonsgrad.

Ved Verksalmenningen vil igjen fjelloverdekningen bli så liten at det vil bli nødvendig å støpe tunnelen i åpen byggegropp ca 30 m. Dette betyr at Pedersgata vil ligge på et lokk over ny E 18. Ny E 18 ender i et T-kryss med Havneringen.

Mellom Musegata og Havneringen vil ny E 18 få tilknytning til Teaterveien gjennom et T-kryss og evt. en rampe for påkjørsel fra Bergjelandsgata.

Alternativet innebærer at ca. 20 hus må rives.

De antatt høye kostnadene for alternativet gjorde at vegsjefens representanter i arbeidsgruppen lanserte et

nytt og mindre kostbart alternativ (alt. 2).

Dette alternativet tar, som for alt. 1, utgangspunkt i en firefeltsløsning i Kannik, og går på en skrå bro (300/00) over jernbanen ned til kryss i plan med Kongsgata. Dette firearmede krysset kan utformes med signalregulering, eller man kan etablere en rundkjøring for å bedre aviklingen. Teaterveien blir i dette alternativet ikke tilknyttet ny E 18 og er tenkt benyttet som parkeringsareal til Rogaland Teater. Traseen vil tangere Lagård Gravlund. Tunnelinnslaget vil bli i fjellskrenten under Bergjeland sjukeheim. Fjelloverdekningen ved tunnelinnslaget vil her være tilstrekkelig. Tunneltraseen vil falle sammen med alt. 1's tunneltrase omtrent midtveis under Storhaug.

Alternativ 2 innebærer at 8 hus må rives.

Det vil bli en kostnadsforskjell mellom alternativene på 15 - 20 mill. kr. som hovedsakelig skyldes kostnadene til grunnverv, støping av tunnel i åpen byggegropp og lengden på bru-konstruksjonen.

Alternativ 2 er neppe noen bedre løsning enn alt. 1, hverken byplanmessig, trafikkmessig eller estetisk sett, og det har vært reist en rekke innvendinger mot alternativet. Bl.a.

stiller man spørsmål ved om krysset E 18/Kongsgata har kapasitet til å avvikle de store trafikkmengdene som vil opptre. Dernest er man redd for overbelastning av Kongsgata. Videre er stigningen i Kongsgata opp mot krysset med E 18 ugunstig, samtidig som den lave høyden over jernbanestasjonen vil kunne virke trykkende. Sist, men ikke minst har man fra arkitekthold sett på en skrå bro nærmest uakseptabel. Disse forhold har gjort at arbeidsgruppen har gått igang med en konsekvensanalyse for å konkretisere fordeler og ulemper ved de to alternativene.

Trafikkanalyse

Sentralt i konsekvensanalysen står trafikkanalysen. Hovedmålsettingen med trafikkanalysen er å belyse trafikale virkninger på sentrumvegnettet av de to hovedalternativene samt studere virkningene av alternative kryssutforminger, lengde på svingefelt m.m.

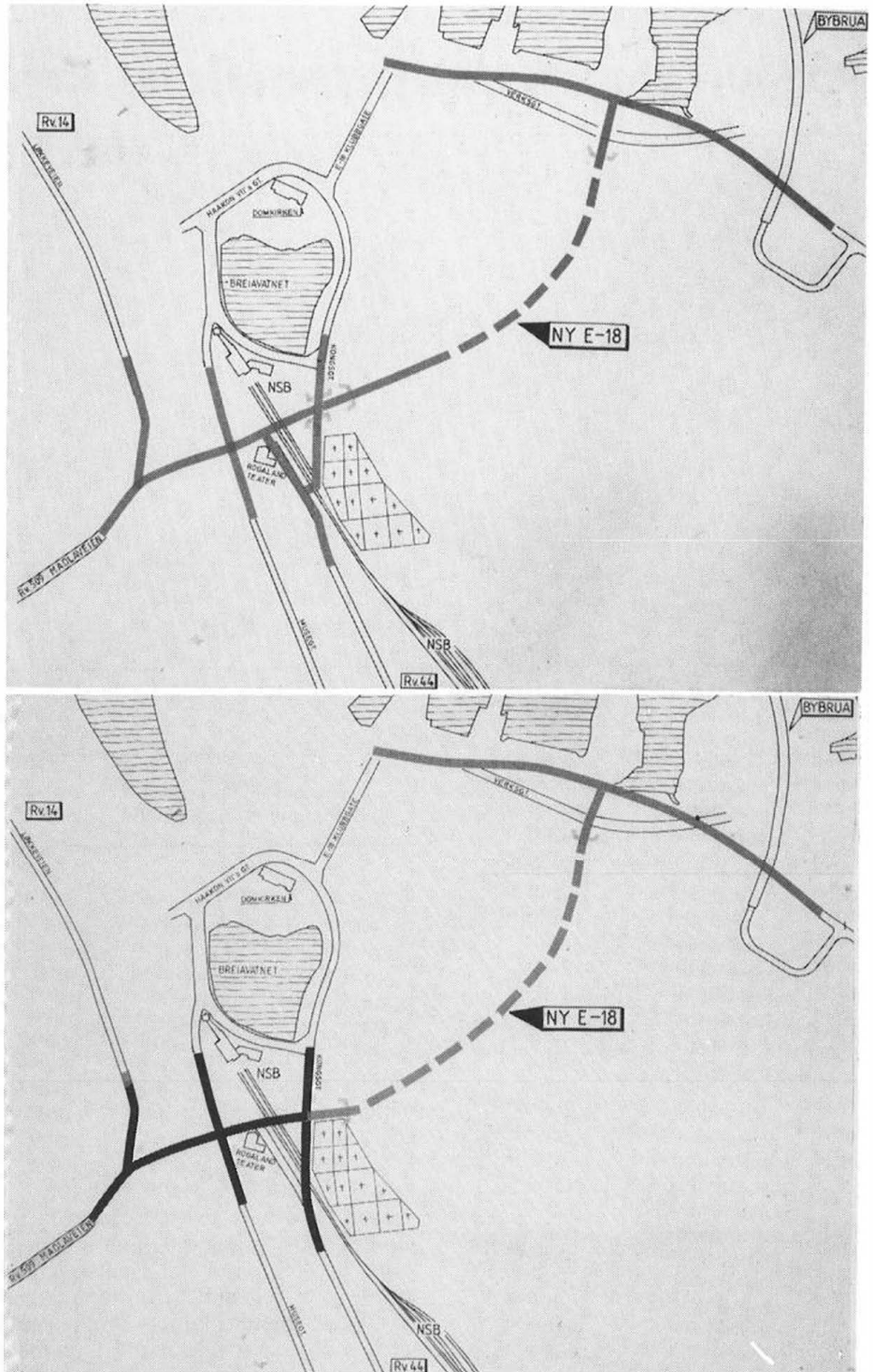
Som verktøy i denne sammenheng blir vegvalgsmodellen CONTRAM brukt. SINTEF i Trondheim er engasjert som konsulent, men det er meningen å gjøre modellen operativ i Stavanger slik at modellen kan anvendes som en «beredskapsmodell» for å studere virkningen av andre trafikkgulerende tiltak.

Contram er utviklet med henblikk på å vurdere rutevalg og kapasitetsforhold. For en bestemt trafikkguleringsplan, og for et gitt fra/tilmønster, vil CONTRAM beregne hvilke ruter som velges, samt hvilke trafikkforhold, beskrevet ved trafikkmengder, kjøretider og forsinkelser en får på de enkelte lenker. Samtidig får en et mål på hvordan vegnettet i sin helhet fungerer i form av transportarbeid, totalt tidsforbruk og drivstofforbruk. Trafikkanalysen vil være ferdig i november -84.

Konsulenthjelp fra arkitekter

Den nye broen over jernbanen må betraktes som et byggverk på lik linje med en bygning. Dette byggverket vil få stor betydning i bybildet. Arbeidsgruppen har derfor vurdert det som så viktig med en skikkelig designmessig utførelse at en egen arkitektgruppe bestående av arkitektene Paal Øvrum, Arc Telje, Tom Wike og Tore Kleven er engasjert.

Foruten å se på selve brokonstruksjonen vil arkitektgruppen også se på utformingen av de tilstøtende områdene på jernbanestasjonen. Det er spesielt viktig å se på hvilke muligheter man har for å tilpasse et dekke over jernbanestasjonen til brokonstruksjonen.



Øverst: Planskisse av alternativ 1. De nye vegene er markert med heltrukken linje, tunneltraseen med stipla linje. Alternativet forutsetter en firefeltsløsning i Kannik, og med tilnærmet horisontal bru over jernbanen og Kongsgata. Tunnelinnslaget blir under Bergjelandsgata.

Nederst: Planskisse av alternativ 2. Også denne forutsetter en firefeltsløsning i Kannik.

Brua over jernbanen går på skrå ned til Kongsgata. Her har en tenkt seg et firearmet kryss med signallys eller en rundkjøring. Traseen vil tangere Lagård gravlund. Tunnelinnslaget vil bli i fjellskrenten under Bergjeland sjukeheim.

Framdriftsplan

Stavanger bystyre ba i sitt vedtak av 12. desember 1983, om at tunnel/broprosjektet gis en slik prioritering at man kan forvente oppstartning av anlegget i 1. del av perioden 1986 — 89.

Arbeidsgruppen har derfor lagt opp en meget stram framdriftsplan som tar sikte på oppstart av anlegget i siste halvdel av 1987. Allerede ut på nyåret i 1985 tas det sikte på å fremme forslag til reguleringsplan for ny E 18 gjennom Stavanger sentrum.

Biltilsynets fellesmøte

Aksjon publikum, personal- og organisasjonsutvikling



Gruppearbeid over emnet: Analyse av egen arbeidsplass

Kontaktutvalget for biltilsynsstasjonene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane hadde i år lagt fellesmøtet til Solstrand Fjord Hotell, Os i Hordaland i tiden 5. — 7. oktober.

Alle tre vegsjefer var tilstede sammen med biltilsynssjefene i Hordaland og Sogn og Fjordane.

Fra Vegdirektoratet møtte avdelingsdirektør Bruun, trafikkdirektør Søfteland, kontorsjef Barstad, Ove-ring. Sitje, avd.ing. Stokke og første-konsulent Kolbjørnsen.

Møtet ble åpnet av formannen i Kontaktutvalget, biltilsynssjef Einar Valle, som ønsket alle velkommen til det ellefte møte i Kontaktutvalgets



Reidun Lanne under presentasjon av gruppearbeid.

TEKST: GEORG EIE
FOTO: HARALD SEL

regi. Han nevnte bl.a. at det i år var meningen å legge arrangementet til Sogn og Fjordane fylke, siden det fremdeles ikke var arrangert noe fellesmøte i dette fylket.

På grunn av problemer med økonomien i Rogaland fylke, ble en imidlertid nødt til å legge arrangementet til Hordaland. Det må imidlertid kunne sies å være et berettiget krav fra Sogn og Fjordane at neste arrangement blir lagt dit, sa Valle.

Han takket de øvrige medlemmer av Kontaktutvalget for godt samarbeid, og fremhevet det positive i at ansatte ved biltilsynet i de tre fylker på denne måten kunne samles en gang i året. Kontaktutvalget hadde forsøkt å finne frem til aktuelle faglige emner og dyktige foredragsholdere, som forhåpentlig ville gi deltakerne utbytte av samlingen.

I forbindelse med fellesmøtet ble det avviklet ett seminar i avgiftsbestemmelser, og ett i tilsyn med kjøreskolene med 22 deltagere på hvert.

Aksjon publikum

Prosjektleder Audun Korsvold fra Forbruker- og Administrasjonsdepartementet ga en orientering om Aksjon Publikum, og hva som var hensikten med denne aksjonen. Hvilke mål skal vi sette oss, og hvilke virkemidler har vi, sa Korsvold, som

oppfordret hver enkelt til å vurdere tiltak på sin egen arbeidsplass.

Kontorsjef Barstad ga uttrykk for Vegdirektoratets syn. Hvordan er vårt forhold til publikum, hva kan vi gjøre bedre sa han bl.a..

Førstekonsulent Kolbjørnsen kom inn på analyse av vår egen arbeidsplass. Dette var også emnet som ble diskutert i gruppearbeid, og senere presentert i plenum.

Personal- og organisasjonsutvikling

Vegsjef Chester Danielsen innledet med neste hovedemne. Han overlot ordet til viseadm. direktør Øyvind Sæter, som holdt et interessant og inspirerende foredrag om personal- og organisasjonsutvikling.

Adm.sjef Johan Lund fortalte om personal prosjektet som var gjennomført ved Rogaland vegkontor, og hvilke erfaringer og inntrykk en satt igjen med.

Stasjonssjef Olav Aardalsbakke ga deretter en orientering om personalplanleggingsprosjektet som var i gang ved biltilsynet i Rogaland.

Deltagerne fikk deretter tilsendt en del spørsmål som skulle diskuteres i gruppene. Temaet var personalplanlegging.

Vegsjef Danielsen rundet det hele av med en oppsummering.

Programmet fortsatte deretter med diverse enkeltemner som ble avviklet parallelt: EDB i biltilsynet, saksbehandling vedr. førerkort, produktkontroll og sikring av last.

Møtet ble avsluttet med Vegdirektoratets time, hvor Bruun og Søfteland besvarte de ulike spørsmål. Emner som ble berørt var bla. tilsyn med kjøreskolene, trafikkopplæringsforskr., inspektørens lønnsforhold og nye forskrifter for kjøretøyverkstedene.

Trafikksikkerhet er en av biltilsynets viktigste oppgaver, sa Søfteland. Det er viktig at lover og forskrifter er utformet slik at de blir forstått av folk flest. Det nytter ikke med bare forbud og påbud. Han kom ellers inn på EDB-utviklingen i de tre fylkene, og sa at utviklingen er et bevis på at det nytter med lokal innsats.

Bruun kom i sitt innlegg inn på at det hastet med å komme i gang med forenklingsarbeidet vedrørende førerkortsaker. Første trinn i innføring av Autosys var nå fullført. Trinn 2 og 3 skulle igangsettes neste år, sa Bruun. Han kom også inn på erfaringene med Fase-2. Denne opplæring må sies å være svært nyttig, spesielt gjelder dette glattkjøring og mørkekjøring. Det ble forøvrig vurdert forskjellige tiltak i Vegdirektoratet, bl.a. prikkbelastning av midlertidige førerkort.

Søfteland oppfordret biltilsynet til å bruke den delegeringsmyndighet som nå var gitt. ta avgjørelser og la Vegdirektoratet ta seg av eventuelle klagesaker som måtte komme, sa han.

Danielsen takket til slutt for innsatsen på vegne av Kontaktutvalget. En takk også til Vegdirektoratet som var villig til å stille opp på disse møtene, sa han.

Fellesmøtet ble avsluttet som seg hør og bør med festmiddag som ble krydret med muntre historier, dirigert av toastmaster Ivar Eikehaug.



Rein Husebø var en av møtelederne.

Jan Olav Haugen, Rogalands første trafikkpedagog

Best mulig kjøreopplæring ei prioritert oppgave

INTERVJU OG FOTO: HARALD SEL

Trafikkpedagog er ein relativ ny stillingskategori i Biltilsynet. Dei første trafikkpedagogene blei tilsett i slutten av 70-åra. Stillinga er lagt til vegkontora, til biltilsynsjefen sin stab.

I Rogaland blei det på etter vinteren i år vedtatt å oppretta trafikkpedagog-stilling. Jan Olav Haugen blei tilsett og tok til i arbeidet 1. september.

Haugen er frå Vågå i Gudbrandsdalen. han er Cand.polit. frå Universitetet med pedagogikk som hovudfag og mellomfag i historie og samfunnskunnskap. Ved sida av universitetsutdanninga har han dessutan utdanna seg som hjelpepleiar.

Når ein ser bort frå 1 år som instruktør i forsvaret, er trafikkpedagog-stillinga Haugen sin første jobb.

— Kvifor søkte du arbeid i Biltilsynet, Jan Olav Haugen?

— Det var litt tilfeldig, kanskje. Men eg ser på trafikk og trafikkadferd som eit viktig og interessant arbeidsområde. I studietida mi arbeide eg på deltid som hjelpepleiar på sjukehus. Der såg eg så mykje lidelse på grunn av trafikkulykker at det virka motiverande for å satsa arbeidskrafta mi på trafikksikkerhetsarbeid.

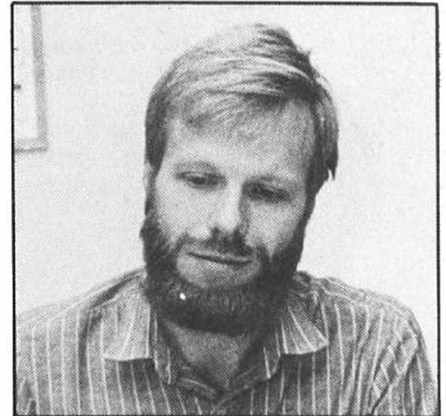
Arbeidsoppgåver

Kva er arbeidsoppgåvene til ein trafikkpedagog? Haugen fortel at han ikkje har nokon detaljert arbeidsinstruks. Difor er det mykje opp til han sjøl kva arbeid han vil satsa mest på. Visse haldepunkt er det likevel, og fire arbeidsoppgåver er prioriterte. Desse er: 1) Tilsyn og rettleiing overfor kjøreskulane. 2) Samarbeid med skuleverket om trafikkopplæringa. 3) Trafikksikkerhetsarbeid generelt. 4) Saksbehandling, spesielt i førarkortsaker.

Mykje å læra

— Er du nå så pass varm i stolen, at du er blitt kjent i fylket og innan etaten?

— Eg har vore ute på biltilsynsstasjonane, og det er ei stor utfordring å møte dei tilsette der. Dei har ein heilt annan bakgrunn enn eg. I første omgang er det eg som har mest å læra av



dei. Eg prøver å «trå varsomt» slik at eg ikkje skal bli oppfatta som ein akademikar som skal tre mine idear ned over hue til folk.

Kjøreopplæringa

Haugen fortel vidare at han nå frametter vil arbeida ein god del med kjøreopplæringa i fylket. Han vil mellom anna registrera kva feil som er typiske for den enkelte skulen, og dermed vera betre i stand til å setta inn tiltak der dei trengst.

— Det har i seinare tid vore sørgelig mange ulykker i Rogaland der ungdom er innblanda. Tyder dette på at kjøreopplæringa ikkje er god nok?

— Sjølv sagt har kvaliteten på opplæringa mykje å seia, men om korleis det står til i Rogaland i så måte har eg inga mening om. Men sikkert er det iallfall at strykeprosenten ved førarprøven er låg i Rogaland. Dette kan ha fleire årsaker. Ei årsak kan vera at opplæringa er god, men det kan også vera avdi det er for lett å sleppa igjenom prøven.

Elles er det også så at mange av dei viktigaste eigenskapene, nemleg haldningar, er det nesten umuleg å måla ved ein førarprøve. Eg ser det som viktig å gjera mitt til at kjøreskulane iallfall prøver å formidla haldningar.

— Kva inntrykk har du fått av jobben så langt?

— Arbeidet virkar veldig interessant. Eg har mykje å læra, samtidig som eg føler at utdanninga mi iallfall delvis er relevant for jobben.

NYE VEGAR OVER T

Fra rygjer til horder

TEKST: BJØRN ALSAKER FOTO: TORLEIV TVEIT

Kl. 13,00 på torsdag 27. september foretok fylkesordførerne L. Vaage fra Rogaland og O. Dramdal fra Hordaland den høytidelige åpningen av en lenge etterlengtet vegparsell fra Tysvær til Sveio kommune: Sunfør — Fjon.

På fylkesgrensen mellom H/R ved den nye fine grensesteinen var et par hundre tilskurere møtt fram for å høre hornmusikk og åpningstaler i det vakre høstværet. Etter at fylkesordfører og ordførerne Røbberstad og Yrkje hadde holdt sine taler ble de spesielt innbydne transportert til det nye kommunehuset i Sveio der det ble servert middag og desert (m/kaffe).

Der ble det en rekke taler fra forskjellige hold bl.a. fylkesordførerne, vegsjefene, ordførerne, fylkessamferdselsstyre o.s.v. Alle mente at det hadde tatt lang tid å få ferdigstillet denne viktige sambandsåren mellom Tysvær og Sveio og at det nå ville bli



Fra opningshøgtida i fugleperspektiv

større samkvem mellom nærmiljøene og en stor transportlette m.h.t. industri o.l. på Kårstø.

Festivitas for 600 m.

Vår egen vegsjef Danielsen sa at han aldri hadde opplevd en så stor festivitas for kun 600 m veg (Hordaland fylke 600 m — Rogaland 3600 m).

Prosjektet har følgende data: Sunfør - Fjon, Lengde 4,2 km, Vegklasse: 2 e (6,5 m bredde) Avkjørselsregulert, Hovedplanoverslag 1978: 16 mill. (1984) Rev. hovedplan 1982: 14 mill., Detaljplan 1983: 13,2 mill. (1984) Ferdigstillelse 1984: 10,0 mill.

Det som nå står igjen er en svært dårlig vegstykke frå bedehuset ved Sunfør og ned til Våg (E 76). Denne er på 1,3 km og vil koste 3,6 mill., og så får vi håpe politikerne vil finne fram viljen til å ordne nok penger til det.



Statens vegvesen i Hordaland har stått for anleggsarbeidet ved vegen, men de fikk god hjelp fra Rogaland. «Vår mann» etter Vik var nemlig «utlånt» til hordalendingene.

FYLKESGRENSER

Frå fjord til fjell

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Frå opningsseremonien på fylkesgrensa. Vergudane gav eit varsel om at det ikkje bare blir liketil å halda vegen open, jamvel tidleg på hausten. Opningsdatoen var 22. oktober, snøen lava ned og brøytebilen var ute.

I slutten av oktober blei vegen frå Lysebotn til Sirdal offisielt opna. Dermed har endå eit bygdesamfunn i Rogaland fått vegsamband til omverda. Rett nok blir omvegen lang om ein t.d. skal til Stavanger, nemleg 156 km. Dessutan må ein rekna med at vegen blir stengt minst halve året — men likevel, rutebåt er ikkje lenger det einaste kommunikasjonstilbodet.

Dei to første kilometrane av vegen opp frå Lysebotn er eit imponerande veganlegg med sine 27 skarpe slynger opp til Stølsdalen. Maksimal stigning er 1:9. Men standarden er god nok til at store bussar kan køyra utan vanskar.

Den nye vegen frå brua i Lysebotn til Ånestøl i Sirdal er 25 km og har kosta ca 100 millionar kr. Parsellen på 15 km frå Lysebotn til Andersvatn, som er det høgaste punktet på vegen, 950 meter over havet, er finansiert fullt ut av Lyse kraft. Kraftselskapet måtte ha denne vegen i samband med utbygginga av Tjodan kraftverk. Kostnadane var 82 mill. kr.

Parsellen frå Andersvatn til Ånestøl på -10 km. har kosta ca 18 mill. kr. Av denne summen betaler Forsand kommune 65 % og Lyse Kraft 35 %.

Fest i Lysebotn

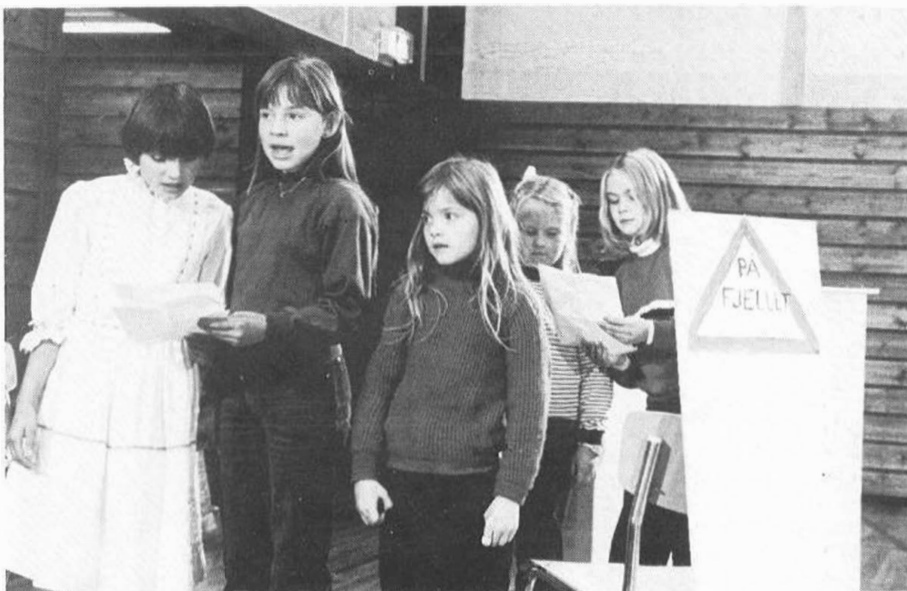
Sjølve opninga blei markert med at ordførar Åstein Løland i Forsand kommune og styreformann Olav Larsen i Lyse Kraft saga over ein bjørkestamme på kommunegrensa mellom Forsand og Sirdal.

Seinare blei opninga feira i den nye gymnastikksalen i Lysebotn. Her var dei 15 elevane på Lysebotn skule og ein stor del av bygdefolket elles med. Her vanka det mat til alle, skuleelevane underheldt og betydningen av vegen blei framheva i mange talar.

Fylkesveg

Vegen er bygt som kommunal veg, men når den siste finpussen er gjort blir han opptatt som fylkesveg. Som en førebels ordning er det bestemt at Statens vegvesen i Rogaland skal kosta vedlikehaldet medan vedlikehaldsarbeidet skal utførast av vegvesenet i Vest Agder.

Parsellen frå Lysebotn til Andersvatn er bygt av entreprenørfirmaene Bertelsen og Garpestad og Kruse-Smith A/S. Vegen vidare til Ånestøl er bygt av Bertelsen og Garpestad.



Under festen i Lysebotn var det mellom anna underholdning av elevane frå Lysebotn skule. Her framfører fire av jentene ein song til den nye vegen sin pris.

Mot avslutning av vegarbeidene i Tysvær

Siste gjenstående parsel, Akسدal — Krabbatveit, ferdig i juni

TEKST OG FOTO: RUNE SANDVEN

I disse dager er det tre år siden vegarbeidene startet i Tysvær. På denne tiden har vi gjort oss ferdig med seks vegparseller på tilsammen 15 km, og er godt i gang med den syvende og siste.

Det er mange ting som peker mot en avslutning av anleggsarbeidet. Blant annet gjenspeiler dette seg i mannskapstyrken. På det meste har vi hatt ca. 15 mann i arbeid. (Entreprenører ikke medregnet). Pr. i dag er vi 4 mann pluss anleggsledelse. Nedtrappingen vil fortsette, og man kan kanskje trekke en parallell til Agatha Christie's berømte kriminalroman «Ti små negerunger», der én etter én ble «plukket» vekk fra scenen. Jeg tror jeg kan si med en viss sikkerhet at avviklingen her på anlegget vil foregå på en noe mindre dramatisk måte.

Jeg skal gå litt tilbake i tiden og kort ta for meg de enkelte parsellene.

Apeland — Haukås

På parsellen Apeland — Haukås startet arbeidet i februar 82. Eksisterende veg skulle utbedres over en lengde på 1.0 km. I slutten av oktober bel veggen asfaltert og åpnet for trafikk.

Slåttevik — Eikje

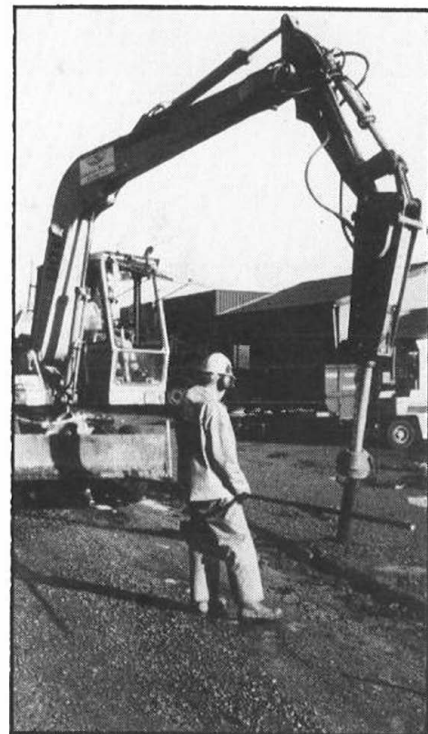
Parsellen Slåttevik — Eikje ble også påbegynt i februar 82. Størstedelen av sprengningsarbeidet var utført ved utgangen av 1982. Første halvdel av 1983 ble det ikke gjort noe på denne strekningen, men etter ferien startet arbeidet for fullt igjen. I oktober ble 1 km av parsellen asfaltert. På resten av strekningen ble det lagt oljeblandet bærelagsgrus som midlertidig dekke ved nyttår 83/84. Parsellen ble samtidig åpnet for trafikk.

Mjåsund bru

Helt fra november 81 var arbeidet i gang med Mjåsund bru, bruanelaget på parsellen Odland — Slåttevik. Denne parsellen er 1.4 km lang, og var satt ut på entrepriser. Mjåsund bru har en total lengde på 177,5 m, og et fritt spenn over sundet på 98 m. Brua er en bjelkebru med spennarmring og kasse tverrsnitt. Hovedentreprenør for anlegget var Høgenæs A/S i Norheimsund. Vegarbeidet var satt bort til karmøyfirmaet Vassbakk & Stol som underentrepriser. Asfalteringen ble utført i oktober og desember 82.

Eikje — Susort

Parsellen Eikje — Susort var også satt ut på entrepriser. Hovedentreprenør var T.Stangeland Maskin A/S i Stavanger. Også her var Vassbakk & Stol underentreprenør. Arbeidet ble startet i mai 82. Som vanlig er på ent-



Rekkverksarbeid på parsellen Haukås — Odland (Rv. 512)

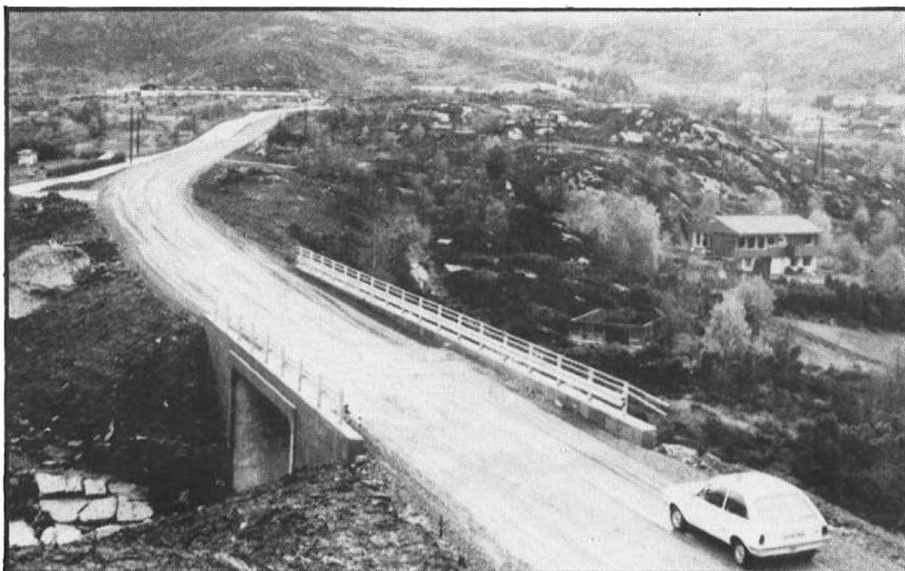
reprisarbeid, ble det også her en del ekstraarbeid, og dermed endringer i den kalkylen som var satt opp. De største ekstra kostnadene kom på grunn av dårlig fjellkvalitet i deler av traséen. Den dårlige massen måtte legges nederst i vegkroppen, mens den gode ble brukt øverst. Dette medførte en god del ekstra graving og transport. Dekkelegging ble utført helt i slutten av mai 83. Vegen ble imidlertid ikke åpnet før parsellen Eikje — Kårstø var ferdig, da disse vegstrekningene tilsammen var erstatning for fv. 780 som ble stengt på grunn av utbyggingen av oljeterminalen på Kårstø.

Eikje - Kårstø

Parsellen Eikje — Kårstø ble startet i august 82. På hele strekningen bortsett fra de første 300 m var bergarten fyllitt. Masse til forsterkningslag måtte derfor tilkjøres fra Statoil's tunellanlegg på Labbavatn v/Gismarvik. Asfalteringen ble utført i august og vegen fra Susort via Eikje til Falkeid på Kårstø ble åpnet til skolestart høsten 83.

Haukås — Odland

Etter at arbeidet med Apeland — Haukås var ferdig i oktober 82, fortsatte arbeidet sørover på parsellen Haukås — Odland (4. 5 m). Dette er for det meste et utbedringsarbeid som følger eksisterende trasé med bare små justeringer av linjeføring og vertikalkurvatur. For å minske ulemene for trafikken la vi på enkelte



Aksdal bru

partier et midlertidig dekke av oljeblandet bærelagsgrus. Dette fungerte godt, og sparte oss for en god del vedlikeholdsarbeid. Bortsett fra en strekning på 400 m ble hele parsellen asfaltert i mai 84.

Den manglende biten ble asfaltert i midten av oktober 84.

Dette vil si at pr. i dag kan man kjøre på asfaltert veg med kjørebredde 6.0 m og 10 T akseltrykk fra Krabbatveit til Susort/Kårstø.

Aksdal — Krabbatveit

Den gjenstående parsellen Aksdal — Krabbatveit (3.2 km) ble påbegynt for fullt etter ferien 83.

Vi tjuvstartet litt på denne strekningen. Fra juni til juli 82 hadde vi en innlånt borvogn og tre mann fra Hordaland vegkontor i arbeid her.

Som en del av denne parsellen var medtatt en utvidelse av E 76 i Aksdal skulle E 76 utvides med et ekstra felt, slik at det kunne anlegges eget venstresvingefelt mot Aksdal senter og rv. 512. i tillegg skulle det bygges fotgjengerundergang under E 76.

Dette arbeidet startet i januar 84 og skulle være ferdig til ferien. Tiden

ble knapp, og vi måtte bruke en halv time av fellesferien før alt var klart.

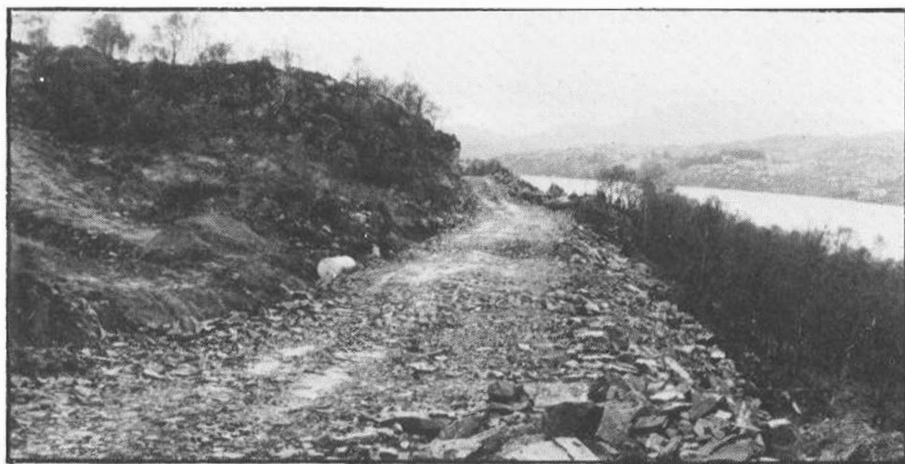
Hele strekningen fra Aksdal til Krabbatveit skal være ferdig til juni 85. Alt sprengningsarbeid skal være utført i løpet av november. Da gjenstår opprettingsarbeider, skråningspuss, grusing, rekkverksarbeid og asfaltering. Vi regner imidlertid med å åpne parsellen for trafikk noe tidligere enn juni, men da på et midlertidig dekke.

Avslutningsarbeid

I tillegg til de arbeidene som gjenstår på parsell Aksdal — Krabbatveit, skal vi i november starte arbeidet med en 600 m lang parsell på Susort. Dette er en forlenging av rv. 512 fram til snuplassen på Susort, nær oljeterminalens vestport. Dette arbeidet ventes å ta ca. 3 måneder.

Ut på våren 85 vil det pågå lite anleggsarbeid, bortsett fra reasfaltering av de enkelte parseller.

Det som da gjenstår er skrivning av sluttrapporter, og ikke minst den regnskapsmessige avslutning med Statoil. Forhåpentligvis vil alt dette være klart til ferien 1985.



Planeringsarbeid på parsellen Aksdal — Krabbatveit

Lite å vinne

Risikoen øker etter hvert som du trår gasspedalen mot bunnen. Men risikoen øker ikke i samme takt som farten — den øker betydelig raskere. Dette har sammenheng med bremsestrekingen, som øker med kvadrat av hastighetsøkningen. Med andre ord: Når du øker farten til det dobbelte av det du hadde, vil bremsestrekingen bli fire ganger så lang som før. i tillegg kommer de antal meter du kjører før du rekker å reagere på faren.

Kryssord 4/84

Mellom dei innsende løysningane har me trekt ut desse vinnarane:

1 premie:

Gudrun Haraldseide, Vegkontoret

2 premie:

Arne Bjørnstad, Molde

Me reknar med å koma tilbake med nytt kryssord i nr. 1/85.

Stein fra Tau og Sverige

Nye prøvedekker i Auglendshøyden tunnel

AV SVERRE ANDERSEN

I månedsskifte september/oktober ble det lagt 3 prøvedekker i Auglendshøyden tunnel. P.g.a. stor sportslitasje hadde vi vært gjennom en diskusjon om hva dekke som skulle legges, enten asfalt eller betong. Da valget ble asfalt kom det av at trafikken ville bli minst hindret, herdetiden for betong og at Hordaland hadde noen forsøk fra Eidsvågstunnelen med stein, som viste gode resultater. Denne steinen kom fra Nordmarka i Strand kommune, og vi sendte også en båt til Uddevalla i Sverige for å hente en last med slitesterk stein fra Råsjo.

Hver prøvestrekning er på ca. 120 m og 840 m². Nordre felt ble forlengt med ca 300 m.

Søndre felt består av 80 kg/m² støpeasfalt med 11—16 mm kvartsitt fra Nordmarka og med Polymerasfalt som bindemiddel, som er et plastmodifisert bindemiddel (relativt hardt og seigt). Avstrøing med 5 kg/m² 11—16 mm Nordmarka-kvartsitt.

Midtre felt er 50 kg/m² STA 4 (støpeasfalt) m/4 mm som største stein med polymerasfalt som bindemiddel og avstrødd med 12 kg/m 8—11 mm Nordmark-kvartsitt på en halvdel og andre halvdel ble avstrødd med 12 kg/m² 8—11 mm Råsjo-kvartsitt.

Nordre felt er likt søndre felt i oppbyggingen, men steinen som er nyttet her er Råsjo-kvartsitt.

Resultatet av dekkeleggingen ble ikke så god som ønsket. Denne massen er noe verre å arbeide med i forhold til «vanlig» asfalt, men her ble for mye stopper under arbeidets gang og derav for mange ujevnheter.

Prøvestrekningene vil bli fulgt opp med hensyn til sliteasje. Lab. i Hillevåg har tatt tverrprofiler ved hver 20 m både før og etter legging, med pkt. for hver 20 cm. Så får tiden vise hva dekke som er best, eller om vi må finne på noe annet neste gang.

Prisen på dette dekket er ganske høy, antar ca. kr. 125,— pr. m². Derfor håper vi på noen års lengre levertid enn for de tradisjonelle dekkene.

Håndball er gøy!

TEKST: TORILL RYPESTØL FOTO: SVERRE THU



Tida er inne til å «slå et slag» for damehåndballaget vårt. For den som enda ikke vet det, så vil undertegnede her og nå gjøre Rygjavegens lesere oppmerksom på at vi i Vegvesenet har et «lite» men «godt» damelag i bedriftsidrettens I. divisjon. Jeg skriver lite fordi vi bare er 8 jenter i inneværende sesong, og jeg skriver godt fordi vi virkelig har fått det til så langt i sesongen.

Vi har spilt 5 kamper, og står pr. dags dato med 9 poeng, altså 4 vunne kamper og 1 uavgjort. Det er vi kjempefornøyd med. Vi har fått «ny» keeper og den «gamle» keeperen spiller nå ute (— og dette har hun ventet på så lenge —). Laget fungerer utmerket. Vi «jobber» oss gjennom hver kamp og tonen i laget er bedre enn noen gang. Så derfor handballinteresserte jenter i Vegvesenet - eller konene til mennene, for den saks skyld — kom og bli med oss. Man trenger ikke å være spesialist for å spille bedriftshåndball.

Det som er litt synd — for ikke å si veldig synd — er at vi ikke har noen trener. Vi har heller ikke noen brukbar hall å trene i. At alle andre bedriftslag i kretsen får dette til men ikke vi, er for oss en gåte. Kanskje de blir bakket litt bedre opp av bedriftene sine enn vi gjør. Godt mulig det. En ting er iallfall sikkert, vi har ikke tenkt «å legge ned» damehåndballen i Vegvesenet. Så vi får kave videre på egen hånd for om mulig å finne tre-

ner og treningsball. Vi har riktignok en treningstime på Kvaleberg skole hver tirsdag, men dette «frimerket» er alt for lite til å spille håndball i. Derfor er det så som så med frammettet.

Nylig var jeg på kontaktmøte for Biltilsynet på Os ved Bergen. Håndballjentene ved Biltilsynet i Bergen (som spiller for Statens vegvesen i Hordaland) kunne fortelle meg at de har trener som jobber ved Biltilsynet i Bergen. De trener hver tirsdag i en idrettshall som ligger bare 5 minutter fra jobben. Treningen tar de rett etter arbeidstid (kl. 15.00 — 16.00). Det er akkurat som en blir litt misunnelig på slikt.

Vel, nå skal jeg ikke syte og klage, jeg vil bare fortelle leserne at vi trenger flere jenter på laget, at det går bra foreløpig i inneværende sesong og at håndball er gøy.

De som er interessert i å bli med oss kan kontakte Hilde Johnsen på Vegkontoret, Anne Marie Torsvik eller Torill Rypestøl ved Biltilsynet, avd. Sandnes.



Vegvesenets damehåndballag:

Bak f.v.; Aasne Auglend, Hilde B. Johnsen, Gunn Hansen, Aslaug Olsen.
Forran f.v. Lise Bruder, Kari Briskemyr, Torill Rypestøl, Anne Marie Torsvik

God stabilitet i O-gruppa

AV BJØRN ALSAKER

Nok et år kan o-gruppa se tilbake på en svært aktiv sesong. Med dette mener vi følgende: Foruten å ha vært med i 22 kretsløp med svært gode resultater såvel i bredden som i toppen, har vegvesenet's egne o-interesserte arrangert et av kretsløpene. Løpet gikk 20. juni i et relativt bra sommervær ved Breivik. Hele 460 deltakere var påmeldt og selv med ca 15-20% forfall (normalt) var det heller folkosomt i skogen. Arrangementet gikk knirkefritt og dette ble fullendt med et totalt nettooverskudd på ca 4.500,— kr.

I løpet av sesongen har det deltatt 19 løpere. Det har vist seg at det er blitt en jevnere påmelding til løpene og dette viser god stabilitet. Det kunne vært ønskelig med flere og da spesielt på jentesiden. Ellers håper vi nok en gang at flere ute i selve driften kunne finne fram til start og lete etter o-poster.

Årets sesong var som fjoråret preget av en rekke prestasjoner. En kan nevne at i Røgsenbergstafetten ble vegvesenet nok en gang vinner, før laget ble disket pga. en feil. Men vi skal ta igjen til neste år. Vegvesenet II ble nr. 15 og Vegvesenet I 0/42 år, fikk en fin 2. plass.

I KM-stafett i Kalbergskogen stilte vi med 2 lag og gjorde som ofte før:

1 gull: A. Aasheim, T. Rein-Larsen og Bj. Alsaker under 42 år.
Vegvesenet II ble her nr. 11.

Under KM-individuelt i Brekkeheia ble det følgende resultater:
1. Rein-Larsen H4 2. Gudmund Gausel H3

I Aftenbladløpet i vår ble Bj. Alsaker nr. 2 og G. Gausel var med på Hardhausen i høst og ble nr. 9 i det harde løpet.

Årets fotball- bedrift i Rogaland

AV REIDAR MÆLAND

Vi tror at hele etaten er stolt over at vi kan trekke fram en bemerkelsesverdig innsats i Idrettslagets 20-års jubileumsår, nemlig fotballgruppa. Fra nesten å gå i oppløsning ved inngangen til året, har laget maktet det utrolige å vinne alt det har stilt opp i. Her er merittene i kronologisk rekkefølge:

- 1) Vinner av den landsomfattende fotballcupen for Statens vegvesen.
- 2) Vinner av 1. divisjon, pulje 3 i sør fylket.
- 3) Vinner av seriefinalen i sør fylket.
- 4) Vinner av bedriftsfotballcupen i sør fylket.
- 5) Seriemestre for hele Rogaland, ved å slå seriemesteren i nord fylket.

Etter denne overbevisende listen tror vi at ingen, hverken i eller utenfor etaten, vil oppfatte det som selvskrut når vi utroper Statens vegvesen til **Årets fotballbedrift i Rogaland**. Her har «lille vi» virkelig klart å markere oss blant bedriftsgigantene som Statoil, Philips, Mobil o.a. som vi har kjempet mot.

Sørlands-ros til idrettslaget

«Sørlandssporten», bedriftsavisa til Statens vegvesen i Aust Agder, gir i sitt siste nummer en glimrende attest til årets arrangør av Vegcupen, Idrettslaget ved Statens vegvesen i Rogaland. I omtalen i «Sørlandssporten» heter det mellom annet:

Uten forkleinelse for tidligere arrangører, våger vi å påstå at arrangementet av sluttspillet i Vegcupen-84 vil gå over i historien som et av de mest vellykkede.

Ikke resultatmessig for vår del, riktignok, men arrangøren Rogaland Vegvesen b.i.l. hadde virkelig lagt seg i selene for å gi oss tilreisende lag et hyggelig opphold.

●m finalekampen mellom Oppland og Rogaland skriver «Sørlandssporten»:

Som midtbanestrateg på vertslaget, fungerte vår tidligere landslagskeeper, Sverre Andersen, utmerket. Sammen med de øvrige på laget anga han straks tonen, og det ble tidlig klart at opplendingene ville få hendene fulle. Det ble da også 4-0 og fortjent seier i årets vegcup for arrangørlaget, som altså spillemessig fulgte opp det ellers vellykkede arrangementet.

MI MEINING

Kva meiner du om Rygjavegen?



Grete Wiik Bergsaker, Bærheim vegsentral

Stoffet er stort sett interessant, og eg kan ikkje seia at det er spesielle ting eg saknar. Av og til blir det litt mye stoff frå Vegkontoret, men det er vel vanskeleg å unngå.



Ommund Feed, Anlegg, Motorvegen

Rygjavegen er eg godt fornøgd med. Sjølsagt saknar eit og anna av og til, men det er vel så at ein ikkje kan få med seg alt i eit lite bedriftsblad.



Karl Taksdal, Nærbo vegstasjon

Det er eit godt blad, og eg les alt som står i det. På stående fot kan eg ikkje koma på noko spesielt som eg saknar i bladet.



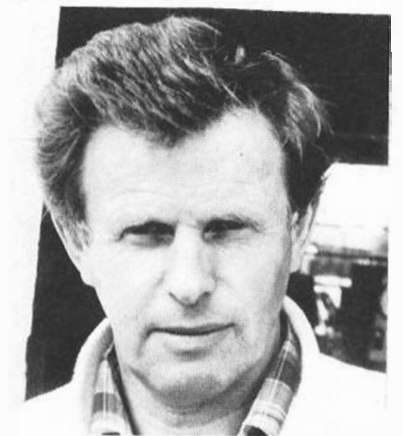
Karsten Reiersen, Bærheim vegsentral

Eg blar nå i det, og les helst det som har med nye maskinar vegvesenet har fått. Slikt stoff burde det vore meir av, men det er vel så mange ting å skriva om.



Åshild Moe, Sand vegstasjon

Eg pleier som regel som regel å lesa alt som står i Rygjavegen, og eg løyser krysorda. Som regel er det også stoff frå Ryfylke, og det les eg særleg interesse.



Torleif Prestegård, Biltilsynet, Haugesund

Bladet burde vore spritta opp med meir vegteknisk og bilteknisk stoff. Ofte er det for lite stoff om Biltilsynet og frå Nord-fylke og dei indre delane av fylket.

(Intervju og foto: Harald Sel)

Vestlandet treng ein hovudveg langs kysten

Bruer til Rennesøy ein del av opprustningsplanen for rv. 14

TEKST OG FOTO: TORMOD NAG

Vestlandet treng ein hovudveg langs kysten. Den politiske- og administrative leiinga i dei fire vestlandsfylka, Rogaland, Hordaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, vil nå stå saman i arbeidet for å få til ei opprusting av rv. 14 mellom Stavanger og Kristiansund.

Dette er i korte trekk konklusjonen etter at representantar frå Stortinget, dei fire fylka, Vegdirektoratet og vegkontora reiste med buss frå Stavanger til Kristiansund.

Føremålet med turen var å sjå kva standard rv. 14 har, samstundes med at deltakerane skulle bli orientert om kva planar for omlegging og opprusting som ligg føre i det enkelte fylke.

MA- konferanse gav starten

Det var på nyåret 1984 at Motorføernes Avholdsforbund samankalte til det dei kalla «Konferanse for opprusting av rv. 14, Kystvegen».

På dette møtet sa fylkesordførar Lars Vaage at han ville ta initiativ til at det vert oppretta ein samarbeidskomité med representantar frå dei fire fylka. I tillegg skal komitéen også vera kontaktledd med dei sentrale styresmaktene.

Det var også på same konferanse at tankane kom fram om ei felles bussreise og synfaring langs rv. 14.

Ei lang-dryg reise

Strekningen mellom Stavanger og Kristiansund er snautt 70 mil.

Likevel vart turen ei lang-dryg reise, noko som 10 fjordkryssingar, og like mange ferjer, må ta ein del av skulda for.

Reisa fram til Kristiansund vart unnagjort på ca. 38 timar.

Då riksvegen over fjordane er stengt om natta, er det vanskeleg å gjera turen på noko særleg kortare tid.

Varierende vegstandard

Vegstandarden er særst varierende. Det er strekningar med stort sett til-

fredsstillande standard, men så er det også lange strekningar som minna om «gode» gamaldags bygdevegar.

Den samme variasjonen kunne ein også registrera når det gjeld trafikkmengder.

Hordaland er nok fylket som har dei største vanskaner med rv. 14. I nord-Hordaland er vegen så smal og krokete at det til sine tider var vanskar med å komma fram med bussen.

I Bergen sentrum er det store kapasitetsproblem også utanom rushtider.

Målsetting, planar

Målet er å få utført nødvendige utbetringar slik at heile rv. 14 innan 1990 skal vera godkjent for 10 tonn akseltrykk, 10 m vogntoglengde og 4 m fri høgde.

I Bergen sentrum går det nå føre seg tunnelarbeid som med tida skal føra rv. 14 utanom sentrum.

I same fylket er det også aktuelle planar om ei flytebru mellom Salhus og Frekkaug på Holsnøy. Når den eventuelt måtte stå klar kan riksvegferja mellom Steinestø og Knarvik leggast ned. Dette er forresten den riksvegferja i landet som har høgaste trafikktalet.

Bru prosjektet er førebels kostnadsrekna til 480 millionar kroner.

I Møre og Romsdal har dei og store planar. Her er det fastlandssamband for Kristiansund som det vert arbeid med.

I dette prosjektet er det med både tradisjonele bruer, og ein tunnel på 6 km som skal gå under Frufjorden.

Prosjektet vil gi vegutløysing for 22 000 personar, og kosta ca. 830 millionar kroner.

Bruer til Rennesøy?

Plandirektør Fykken frå Vegdirektoratet var med på heile turen.

I ei oppsummering mot slutten av reisa kom han mellom anna inn på alle ferjestrekningane.

Han meinte at det er ei viktig målsetting å få bort ferjer eller korta inn sambanda mest mogleg.

Som eksempel viste han til flytebrua mellom Salhus og Frekkaug.

Når det gjeld ferjestrekningar som er viktige å få korta inn fortalde Fykken at han såg Skudenessambandet som eit aktuelt prosjekt. Målet er her å korta inn ferjestrekninga mellom nord- og sørfylket ved å byggja veg og bruer til Rennesøy.

Ferjestrekninga over til Bokn vil då berre bli 8 km, mot nå 21 km. Samstundes vil ferjene få gå i eit mykje lunare farvatn.

Plandirektøren ville ikkje sjå bort frå at prosjektet kanskje kan vera ein realitet innan år 2000.



Er det glede for at turen på dårlege vegar sør for Sognefjorden er unnagjort? Frå v.: Vegdirektør Eskild Jensen, vegsjef R. Værn (Sogn og Fjordane) vegsjef K. Vollset (Møre og Romsdal), vegsjef J. Martinsen (Hordaland) og vedlikeholdsjef O. Ø. Hamre (Rogaland)

— Anleggsdrifta i 1985

Framhald på side 5

Rv. 509 ved Hafrsfjord bru

To kryss rett aust for Hafrsfjord bru er planlagt ombygde i 1985. Dette gjeld kryss med Kvernevik Ring og kryss med Kvernevikvegen.

Rv. 509 Madlakrossen

Dette krysset vil verta ombygd i 1985.

Fylkesveganlegg

Fv.prosjektet Løwenstrasse — Rv. 44 vil bli bygd i 1985 ved kommunal forskottering.

Vidare vil vi kanskje setja igang arbeidet med ombygging av fv. 409 mellom Håland og Kvernevik til neste år, også dette ved hjelp av kommunal forskottering.

Distrikt III

Rv. 9 Slettebø — Hestvad bru.

Gang- og sykkelvegen mellom Slettebø og Hestvad bru er planlagt gjort ferdig i 1985.

E 18 Helleland — Strømstad

Bygging av gang- og sykkelveg på denne strekningen kan truleg startast opp hausten 1985.

Rv. 44 Skåraåne — Hoverøge

Dette vil vera det einaste større riksveganlegget i søre distrikt i 1985. Prosjektet vil verta fullført til neste år.

Rv. 45 Giljajuvet

Restarbeid i samband med den nye tunnelen i Giljajuvet vert gjennomført i 1985.

Rv. 509 Mellomstrand — Moi

Arbeida med dette anlegget held fram i 1985, og vi tek no sikte på å kunna opna heile parsellen for trafikk til neste år. Prosjektet vil verta ferdigstilt i 1986.

Fylkesvegvar

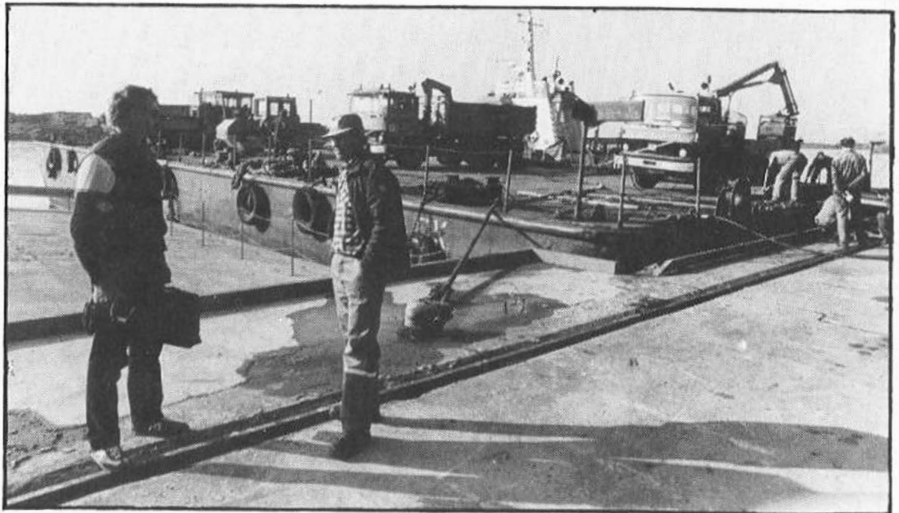
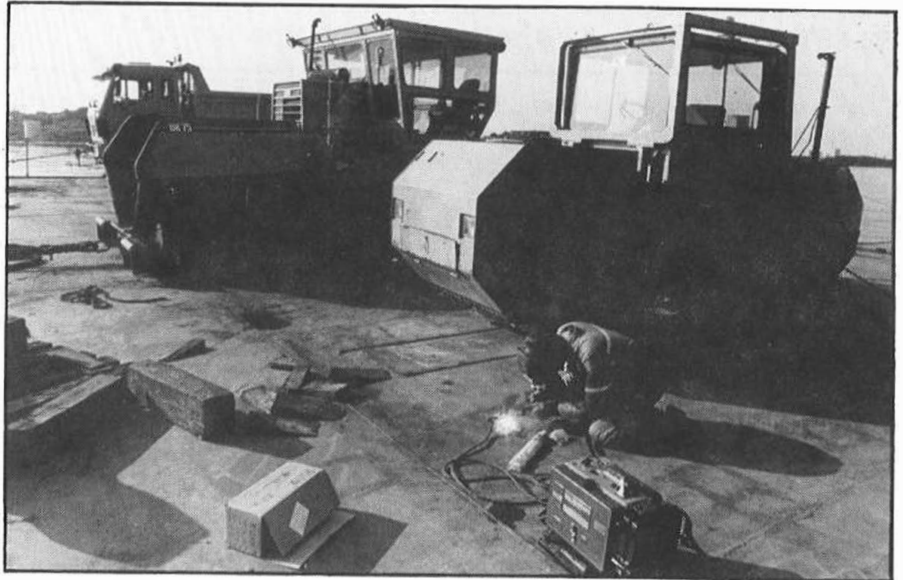
Vi vonar å få midlar til å setja igang arbeida med ombygging av fylkesvegen mellom Tothammer og Rekefjord i 1985.

Vidare reknar vi med å få ferdigstilt anlegget Holan — Mjølhus — Ronga bru til neste år, unnateke den siste strekningen frå brua og fram til rv. 9.

Endeleg vil prosjektet Ålgård — Figgjo verta gjort ferdig til neste år. Aktiviteten i 1985 vil vesentlig vera brubygging.

Vegvesenet går «til sjøs»

FOTO: TORLEIV TVEIT



I oktober var oljegrus-gjengen til Utsira, og transporten skjedde med lektar og slepebåt.

Bileta viser: Øverst er Fridtjof Simonsen i arbeid med å sveisa fester for surringar i dekket på lektaren. I midten ser me Johannes Stølsvik og Helge Valskår, klar for avreise.

Nederst er transporten starta frå Haugesund Havn.

Ny innfartsveg til Haugesund 2 år tidligere enn planlagt?

God framdrift og lave kostnader kan gjøre dette mulig

TEKST: OLAV KLEVEN FOTO: TORLEIV TVEIT

Den nye innfartsvegen mellom Ørpetveit — Karmsundsgate ble påbegynt i desember 1983. Opprinnelig bevilgningsopplegg og framdriftsplan forutsatte at hele vegstrekningen tidligst kunne settes under trafikk høsten 1988.

Driftsresultatet for 1984 viser god framdrift og at arbeidet utføres til lavere kostnad enn planlagt.

Da vegsjefen i høst ved befaring på anlegget ble orientert om kostnader og framdrift, ba han om at mulighetene for en forsering av anlegget ble undersøkt, og hvilke bevilgningsmessige konsekvenser dette vil få. Vegsjefen tok i utgangspunktet sikte på en framskynding av åpningen fram til høsten 1986.



To av de arbeiderene på innfartsveien til Haugesund som er delaktige i den rimelige og effektive framdriften på anlegget. Formann Sverre Kvinnesland (med ladestaven) og Jan Rossabø.

Driftsplaner hvor driften forseres er alt utarbeidet og framlagt av anleggsledelsen.

Det er en del uklarheter om hvorvidt vi får overta nødvendig grunn i tide etter hvert som anleggsarbeidet skrider fram. Grunnspørsmålet skal ikke bli noen alvorlig hindring for fremtiden, lover de som arbeider med dette.

Konklusjonen vår er at det er anleggsteknisk mulig å forserer anleggsarbeidet.

Forseringsplanen er blitt presentert for ledelsen ved vegkontoret, som har gitt uttrykk for at det skisserte opplegget virker realistisk. En eventuell forsering vil trolig bli avklart i forbindelse riksvegbudsjettet for 1986, dvs. innen utgangen av desember 1984.

Jeg er av den oppfatning at dersom vegsjefen stiller nødvendige midler til disposisjon, så vil anleggsfolkene i Haugesund området med sine ledere ferdigstille anlegget slik at vege kan åpnes for trafikk i løpet av november 1986.

Forseringen vil ikke føre til mer kostnad, tvert imot ser det ut til at de totale anleggskostnader kan bli redusert.

Personalia

Takk for samarbeidet

Jan Olav Skogland

Anleggsleiar, Kårstø
shutta 30/9 for å ta til att i den stillinga han hadde permisjon frå ved Statens vegvesen i Hordaland

Liv Ingunn Berge
Reinholdsbetjent, VV 2
shutta 31/10

Nye medarbeidarar
Jan Hjorteland
Spesialarbeidar, Bru og kaiar

Martin Aske
Avdelingsingeniør, Plan

Bjørn Kallevik
Oppsynsmann, VV 1

Yngvar Johannesen
Oppsynsmann, anlegg E 76

(Me reknar med å presentera dei nye medarbeidarane med bilete i neste nummer.)



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

Første rekke frå venstre: Sigvald Skjold, Førland, Gunvald Stange, Torvastad. Inga Stephensen, Stavanger, Stavanger, Leif Østebrød, Eigerøy, og Anton Bringedal, Moi.

Andre rekke frå venstre; Johan Bergum, Egersund, Tore K. Barkved, Jørpeland, Enok Gilja, Dirdal, vegsjef Chester Danielsen, Kristian Maribu, Erfjord, Hilmar Døske, Vikedal, og Kasper Knubedal, Helleland.

Fyljande av årets pensjonistar var ikkje til stades: Olav Langeland, Skjold, Sivert T. Mong, Egersund, Knut Driftland, Hjelmeland, Ådne Meling, Jørpeland, Ingvald Gya, Helleland, Øsvald Dybdal, Skjold, Øystein Botnen, Horda, Harald Eknes, Sandeid, og Sven Magne Østerhus, Jøsenfjord.

Heider og fest for årets pensjonister

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Av dei 20 tilsette i vegvesenet i Rogaland som sluttar i etaten for å bli pensjonistar i år, var 11 tilstades på eit festsamvær nyleg. Her vanka det diplomar, gåver og mange takkens ord for trufast og godt arbeid. I11 saman har dei 20 nesten 600 års tenestetid i Statens vegvesen.

Som vanleg, var det vegsjef Chester Danielsen som sto for overrekkinga av diplomar og gåver. I samband med dette hadde han korte intervju med kvar enkelt. Det var ikkje lite av opplevingar mange av dei trauste vegarbeidarane kunne fortelja om. Ja Torvald Stange frå Torvastad var nesten ikkje til å stoppa, når han fyrst kom i gang. Men så var han også den av årets pensjonistar som har lengst tenestetid, nesten 41 år.

Under festsamværet på Hotel Victoria blei det servert middag og etterpå var det kaffi, kaker og drøsestund rundt med bord. Men før kaffien hadde også ektefellene fått litt heider, ved at administrasjonssjef Johan Lund overrørkte blomar til kvar enkelt. Og innimellom var det ei rekke

andre talar og det var allsong til pianotoner ved vedlikehaldsjef Olav Øy-

vind Hamre. Torleiv Haugvaldstad styrde det heile på sin humoristiske måte og han avrunda med eit knippe historiar. Etter den heidundrande avslutninga trur eg at mange sat med låtten i seg på veggen heim.



Prat rundt kaffibordet mellom dei to «nybakte» pensjonistane Kasper Knubedal og Enok Gilja og anleggssjef Halvor Folgerø.

GJESTEKOMMENTAREN

Trygve skuleveggar — eit minstekrav

SIGNE KARI UNDERHAUG

Husmor

I seinare tid har avisene fleire gonger tatt opp emnet barnesikring. Det er bra at søkelyset blir retta mot dette. Avisene hjelper oss til å bli meir engasjerte og oppmerksomme på farene.

Når det gjeld trafikksikring i Norge ligg me sørgeleg langt etter i forhold til utviklinga i trafikken. Rett nok har me fått mange meter sykkelsti, men dei fleste fordelane på vegsektoren har klart kome bilistane til gode.

Det manglar ikkje på idear om korleis trafikksikring skal utførast. Men det er snakk om pengar og prioritering. Bevilgningane blir år for år så små, og då blir det lite til dei mjuke trafikantane.

Foreldre, skular og kanskje barnevernet må koma sterkare fram med krav til styremaktene. Me er pålagde å senda ungene til skulen kvar dag. Difor burde minstekravet vera ein trygg skuleveg. Det må bli slutt med å byggja ut bare for bilen. Me vaksne må tola å kjøra omveggar, eller å gå litt lenger. Den utviklinga som nå er gjer oss utrygge, og slik vil me ikkje ha det.

Me reagerer vanlegvis kraftig på ein flykatastrofe eller ein katastrofe i Nordsjøen. Dagleg skjer det ulykker på vegane. Er ikkje også det ein katastrofe, når så mange enten dør eller blir øydelagde for alltid? Desverre er me så vande med å lesa om trafikkulykker at reaksjonen ikkje blir stor nok.

Det blir brukt atskillige millionar for å sikra dei vaksne si verd, og det er godt, men det blir bare brukt små summar til å sikra barna sitt miljø. Eg har budd ved riksveg 505 i Hå i snart 20 år, og i mest alle desse åra har me søkt om betre sikring av denne vegen. På vegen fins det ikkje fortau og det er ikkje muleg å rømme unna på sidene. Attpåtil hovar Staten inn store summar på radarkontrollar. Det gjekk mange år før farten vart sett ned frå 80 km til 50 km. Kommunen har utbetra ein utkjørsel, men elles er vegen slik han alltid har vore. Biltrafikken derimot er mangedobla.

Ni barn er påkjørde på denne strekninga av Rv 505, ei av ulykkene førte



til at barnet døydde. Dei fleste ulykkene har skjedd i seinare tid. Me har sjanse på å få sykkelsti nå. Kanskje me lukkast.?

Foreldre burde engasjera seg i trafikksikring, men det synest som ein svært liten del gjer det. Mister kanskje mange motet når dei får erfarar kor tungrodd systemet er?

Søknader om dekning av utgifter til kurs

Opplæringsutvalet vil gjerne minna om visse forhold i samband med søknader om eksterne kurs o.l.

Søknad tenestevegen

Søknader om f.eks. eksterne kurs bør gå tenesteveg slik at seksjons-/avdelingsleiari kan koma med sine merknader til søknaden. Då vil behandlinga gå greiare og raskare enn om søknaden må sendast tilbake for uttale.

Søknaden bør sendast så snart som råd. Ein bør ikkje venta til bortimot eller etter kursstart med søknad om dekning av utgifter.

Prioritering av eksterne kurs.

Vi vil sitera følgjande frå Retningslinjer for prioritering til ekstern opp-

læringsvirksomheit frå Vegdirektoratet:

Intern opplæring tillegges størst vekt i vegvesenet. Det skal stadig arbeides for å utvikle/forbedre det interne opplæringstilbudet. Til interne tilbud regnes også tilbud utarbeidet av andre, men spesielt lagt til rette for etaten.

Ekstern opplæring skal bare benyttes i tilfeller der det nødvendig at vegvesenet skaffer seg kompetanse utenfor etaten.

Det er dessuten nødvendig at etatens tilsatte har kontakt med andre faglige miljøer. Dersom dette ikke hensiktsmessig lar seg løse på annen måte, kan det være aktuelt med deltagelse i eksterne kurs.

Utgifter til bøker

For somme kan det vera aktuelt å følgja forelesningar ved Rogaland Distriktshøgskole eller tilsvarande lærestader. Dersom nokon vil søkja om dekning av utgifter til bøker, må vedkomande først undersøkja om bøkene er å få lånt på biblioteket ved vegkontoret. Innkjøp av bøkene skal skje gjennom innkjøpstenesta og skal setjast på biblioteket etter bruk.

Dekning etter fullført kurs

Ingen kan rekna med dekning av utgifter til kurset før dei har lagt fram papir som viser at dei har fullført kurset/har greidd eksamen.

Holdningskampanje for kroppen din

Av bedriftsfysioterapeut
MARIT ØYRA

i sept. d.å. sette Kommunal- og arbeidsdepartementet og Sosialdepartementet i gang ein informasjonskampanje om forebygging av muskel- og skjelettsjukdommar, som fekk namnet «Holdningskampanje for kroppen din». Helse- og vernetenesta i Vegvesenet er også oppfordra til å delta i denne kampanjen. Vi planlegg derfor å gå aktivt ut med informasjon i samband med dette, like over nyår.



Belastningslidelser er eit fellesnamn for ei rekke ulike sjukdommar i kroppen sitt bevegelsesapparat. Muskel- skjelettsjukdommar er plager, smerter og sjukdommar som rammer musklar, sener, leddbånd, leddbrusk og knoklar.

Belastningslidelsar kostar Norge over 10 milliarder i året!

Belastningslidelsar er karakterisert ved at årsaksforhold, symptombiletet og konsekvensar er samansett og mangearta. Forebygging av belastningslidelsar må bli like samansett og komplisert.

Men trass i eit komplisert årsaksbiletet, veit vi nok om kva som kan føra til belastningssjukdommar til at vi kan driva eit meiningsfylt forebyggande arbeid. Under informasjonskampanjen vil vi koma nærare inn på dette, kor ressursane kan settas inn og korleis ein kan oppnå resultat.



TILLITSMANNENS SPALTE

Av Petter Sivertsen

Tillitsmann Statens
Bilsakkyndiges Forening (BSF)

SBF-Statens bilsakkyndiges forening, er en gammel og tradisjonsrik forening. Den ble dannet så tidlig som i 1927, og nærmer seg nå 60 år. Foreningen har pr. dato 281 medlemmer på landsbasis (18 medlemmer fra Rogaland), så det er ikke noen stor forening.

På årets generalforsamling, som ble avviklet på Olrud Hotel, Hamar i tiden 27/28 oktober, hang det mørke skyer over foreningens videre skjebne/eksistens.

Foreningen er nemlig tilknyttet AF og AF som hovedsammenslutning er inne i en periode med omstrukturering, bl.a. med sikte på å «sanere» (hvis det går an å bruke det uttrykket) de små organisasjonene.

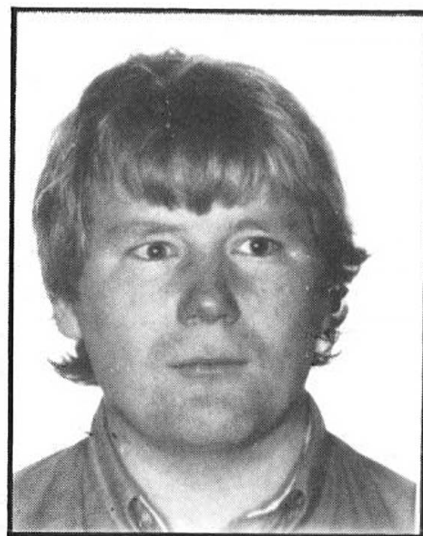
Av AF's 50 medlemsforeninger har 27 foreninger under 300 medlemmer. Disse utgjør 2–3%. Av AF's medlemsmasse. Det er de små foreningene AF nå vil skal finne seg andre tilknytningsformer til AF, ved å gå inn i andre foreninger m.v.

Det er klart at SBF vil måtte oppløses dersom det ikke kan finnes løsninger med AF. Generalforsamlingen sa tydelig fra at AF er det eneste alternativet dersom ikke «de bilsakkyndige» skulle spres for alle vinder.

På vegkontorene og biltilsynsasjonene finnes det potensielle medlemmer — slik at vi kan klatre «over streken» på 300 medlemmer. Dette må vi kunne klare.

Over til andre ting. PPP i Biltilsynet — har dette stoppet helt opp, eller er det noe på gang. Informasjonene om arbeidet er meget «tynn» etter vår mening.

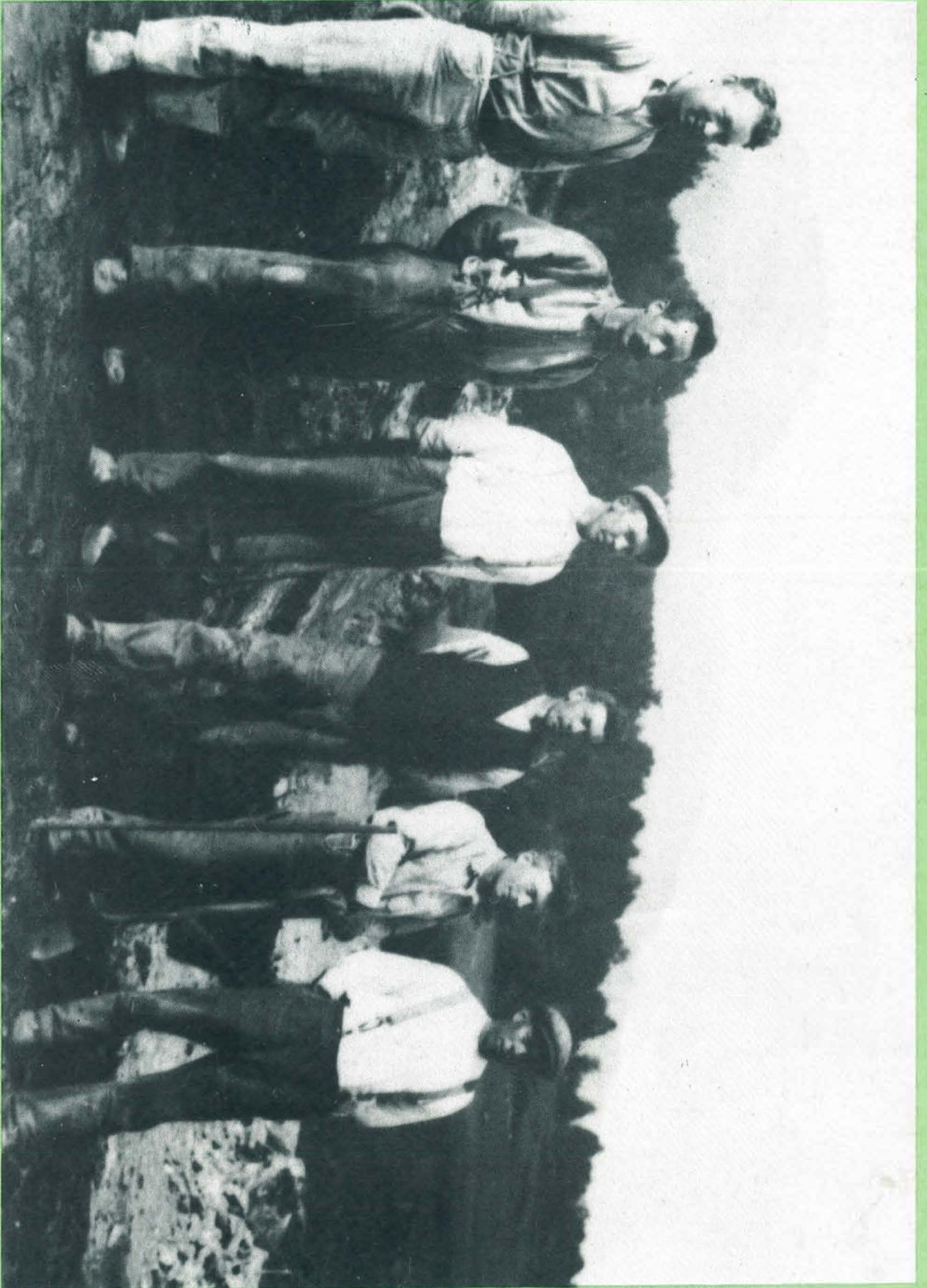
Det har også vært klaget på Biltilsynets uniformsbruk ved bl.a. utekontroller. Dette kan sikkert være riktig i mange tilfeller, men mye skyldes de meget dårlige og uhensiktsmessige uniformer vi har. Kjeledressene



mangler totalt form, (hvor er varmedressen forresten!), buksene passer også dårlig, revner fort osv. For ikke å snakke om regnfrakten! («Teltet» blir den kalt). vi har tildelt svarte vernesko (iskalde). Det måtte være viktigere å holde seg varm på beina, enn faren for å bli overkjørt er til stede. Vi pleier å gå til side!

Det er ting på gang også her — Vegdirektoratet har sagt opp avtalen med firmaet som leverte uniformene og ny avtale med andre er underskrevet. Nå får vi bare håpe at det er penger til å kjøpe uniformer, da. Dette gjelder også annet utstyr — eks. Motorsykkelutstyr. Her er det virkelig behov for skikkelig verneutstyr.

I det hele tatt er det merkelig å se hvor mange arbeidsoppgaver som blir «tredd nedover hodet» på biltilsynet som også vil koste penger, f.eks. i form av reiser. Jeg tenker da bl.a. på tilsyn med kjøreskoler m.v. Men hvor er ekstrabevilgningene? Nei adm. budsjettet som biltilsynet henter midler fra, blir mindre og mindre (strammere og strammere). Vi blir tvunget til å spare, og blir på den måten «lammet» i vårt arbeid. «Årets service-etat» blir vel ikke den tittelen verdig, dersom vi slutter å reise på tjenestereiser (kontroll/førerprøver) som vi har drevet i alle år før.



Arbeidslag på RV. 46 ved Hustofi i Vass i 1931.
Fra venstre: Mandius Tørresdal, Lars O. Gjende, Gautås (ukjent fornavn),
Kristen Vatne, Nils Stangeland og basen Ivar Tørresdal