

Ryggjavegen



Av innhaldet:

Stoppar NATO ferjesamband i Ryfylke?

Sekstifem års rutebiltrafikk i Suldal

Veghistorie frå Dalane

Gjestekommentar ved statsråd Rettedal

Bedrøvelig utvikling av administrasjonsbudsjettet



Nr. 1 — mars 1985
12 årgang

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.
Oppslag: 1500

INNHALD nr. 1-85

Aktuelle kommentar	s. 2
Stoppa NATO ferjesamband?	s. 3
Storlygaren	s. 4
Ombygging av Madlakrossen	s. 4
Lån oss gamle foto!	s. 5
Vegvesenets Kunstforening	s. 6
Tildeling av varmedresser	s. 6
Pensjonister på glattisen	s. 7
Motorvegen på landskapsmodell	s. 7
Solatangenten	s. 8
Overlast kan bli dyrt	s. 9
Sekstifem års rutebiltrafikk i Suldal	s. 10
Nytt norskprodusert leskur	s. 11
Intervju med Gustav Bøen	s. 12
Rundt omkring rundkjøring	s. 14
Vegvesenets skyttardronning	s. 15
Kryssord	s. 15
Nye arbeidsvarslingsforskrifter	s. 16
Nye håndbøker	s. 16
Attførings-tiltak	s. 17
Mi mening	s. 17
Personalia	s. 18
Veghistorie frå Dalane	s. 18
Anlegget Hustveit — Svandalsfossen	s. 19
Vegvesenets største gravemaskin	s. 20
Informasjonsmøte for vedlikeholdet	s. 21
Pensjonistforeningens arbeid	s. 21
Andakt	s. 21
Gjstekommentaren	s. 22
Bedrøvelig utvikling av adm. budsjettet	s. 22
Egen regi eller privatisering	s. 22
Vedlikehold av gang- og sykkelveg	s. 23
Likestillingsutvalg oppretta	s. 23
Tillitsmannens spalte	s. 23

Forsidefoto:

Til venstre: Karsten Reiersen i ferd med å merka slaghammaren på den nye gravemaskinen som er kjøpt inn til grusproduksjonen i Vadla. (sjå artikkel s. 20.)
Foto: Johannes Bø

Til høgre: Tre av personane som var i aktivitet under informasjonsmøta for vedlikeholdet som blei arrangert før jul. Bileta er frå Haugesund og Sand og viser frå toppen: David Træhau, Harald Gederø og Svein Fure.

Foto: Harald Sel

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

Aktuell kommentar:

Nytt driftsår – nye oppgaver

Av anleggssjef Halvor Folgerø

Vi er nå inne i et nytt driftsår og har i hovedtrekk fått gitt rammebetingelsene for vår anleggsdrift.

Ser vi på de midlene som ventes omsatt i 1985, vil vi oppdage at tilskuddene over de ordinære riks- og fylkesvegbudsjettene utgjør en betydelig del av den totale omsetningen. I 1984 utjorde forskudd og særbidrag 21% av omsatt beløp, menslike midler i 1985 ventes å bidra med 33% av den samlede anleggsrammen. Det er selvfølgelig positivt at vi på denne måten kan få utjvnet den reelle nedgangen vi opplever fra år til år i de ordinære bevilgningene. Imidlertid er det forbundet visse usikkerhetsmomenter ved slike finansieringsopplegg. Vi har ingen garanti for at vi hvert år kan fylle opp med slike midler. Samtidig lever vi på et vis «på forskudd», forskuddene skal jo tilbakebetales en gang i fremtiden.

Men hittil har vi fått til finansieringsavtaler som ikke har vært for urimelige, samtidig som at vi har fått tilført store og interessante oppgaver og fått realisert viktige prosjekt vesentlig tidligere enn dersom de skulle ha vært innpasset på de ordinære budsjettene.

Vi har de siste 4–5 årene praktisert tilnærmet inntaksstopp i utedriften. Naturlig avgang sammen med en viss overføring til vedlikeholdet har ført til at den faste arbeidsstyrken i anleggsdriften i løpet av 1984 er blitt redusert til ca. 100 tjenestemenn. Til sammenlikning kan nevnes at tallet i 1982 var 138.

Denne reduksjonen har for så vidt vært nødvendig, sett på bakgrunn av den nedskjæringene vi har fått på investeringssiden de senere årene. En slik regulering av arbeidsstyrken vil imidlertid få uheldige effekter etter få år. Gjennomsnittsalderen for arbeidene vil stadig øke, samtidig som at vi ikke får erstattet nøkkelpersoner eller får tilført nødvendig kompetanse ved avgang. I 1985 vil det trolig bli gitt adgang til inntak av noen få tjenestemenn. Dette vil forhåpentligvis avhjelpe de mest akutte behovene, men vil ikke kunne rette opp den skjeve alderssammensetningen som vår arbeidsstyrke har i dag.

Bruken av EDB har også gjort sitt inntog i anleggsdriften. I 1983–84 anskaffet vi de første mikromaskinene til anleggsdriften. Ut av dette kan vi øyne konturene av en fremtidig utvikling med mikromaskiner ute på anleggene og vegstasjonene som kan benyttes direkte i forbindelse med den løpende anleggsdriften, samtidig som at de har tilknytning til minimaskinen på vegkontoret og kan kommunisere med den.

Vi gjorde i 1984 konkrete forsøk på å ta i bruk EDB på 2 områder innen anleggsdriften: driftsplanlegging på EDB og utarbeidelse av sprengningsplaner ved EDB. På grunn av at programmene foreløpig ikke er helt brukervennlige, kom vi ikke særlig i veg med dette i fjor. Det arbeides imidlertid med å forbedre systemene, og forhåpentligvis vil vi komme ett skritt videre i 1985. Dessuten vil vi også forsøke et opplegg med bruk av mikromaskin i den løpende styringen og oppfølgingen av driften på Ytre Ringveg.

Kravet om økt produktivitet til egen drift og konkurransesituasjonen overfor private entreprenører er blitt skjerpet etter som anleggsbevilgningene har avtatt. Dette er for så vidt en naturlig utvikling og heller ikke vi i vegvesenet synes at dette er en negativ trend. Vegvesenets ansatte er ikke motstandere av sunn konkurranse, så sant vi får konkurranse på samme betingelser.

Produktivitetsspørsmålet i egen driften ble gitt betydelig oppmerksomhet i 1984. Og på flere av våre anlegg ble det dokumentert betydelig bedre resultater enn de produksjonsmålene som var satt opp i driftsplanene. Slike resultater virker oppmuntrende for alle som er med på å gjennomføre anleggene, og er også med på å styrke oppfatningen av at vegvesenet kan konkurrere når forholdene legges til rette for rasjonell drift.

Som kjent er vegbygging et tema som opptar mange og omtrent alle i vårt samfunn har daglig kontakt med vegvesenet på en eller annen måte, som trafikanter, som grunneier, som avkjørselssøker o.l. ikke minst er interessen stor for når et nytt prosjekt kan tas i bruk. Vi i vegvesenet har altfor lett for å overse dette informasjonsbehovet, og vi bør etter min mening skjerpe oss på dette området.

For det første er det viktig at vi setter realistiske ferdigstillingsdatoer for våre prosjekt, og dermed at vi virkelig satser for å oppfylle disse tidspunktene.

Videre bør vi benytte oss mere av info-brosjyrer og info-tavler på de enkelte prosjektene enn hva tilfellet er idag. Jeg tror at mange trafikanter vil vise større forståelse for midlertidige trafikkhindringer, dersom de på et informasjonskilt får opplyst at den aktuelle vegstrekningen vil være ferdig om f.eks. 1/2 år. Dette gjelder ikke minst for gående og syklist, som vi ofte har hatt en tendens til å glemme når vi planlegger midlertidige trafikkavviklingsordninger.



Redaksjonen avslutta 1. februar

Stoppar NATO ferjesamband Rennesøy — Bokn?

AV TORMOD NAG

Rennesøy knytta til fastlandet, og nytt ferjesamband over til Bokn? Dette ser nå ut til å vera aktuelt etter den synfaringa som leiande politikarar og personar frå administrasjonen i Vestland fylke hadde langs rv. 14 i haust. Veg og bru til Rennesøy må også vurderast i samband med planlegginga av ferjeterminal på Bokn. Men det er som oftast skjær i sjøen.

Det viser seg nå at eit ferjesamband mellom Galtavågen (Rennesøy) og Vågaholmane (Bokn) vil gå rett gjennom eit område som forsvaret har «okkupert» i Boknafjorden. Dette området vert nytta til testing og justering av utstyr ombord på fartøy frå NATO-landa.

Etter det forsvaret opplyser kan dei vanskeleg utføra sine målingar og testingar med regelmessig rutetrafikk i området.

Til denne tid er ikkje saka offisielt drøfta med forsvaret. Men ein ting er sikkert: Forsvaret har sendt eit varselkot fram om eventuelle ferjer mellom Rennesøy og Bokn.

Ferjeterminal på Bokn

Fleire stader har vore til vurdering for plassering av ferjeterminal på Bokn.

På Austre Bokn er det Makrellvika og Vågaholmane som har vore med i planlegginga. På Vestre Bokn har ein vurdert området ved Solholmane.

I høve til Mekjarvik gir Solholmane den kortaste distansen, men Solholmane har også sine negative sider. For det første kan dette vera ein værhard stad. Vidare vert dette det mest kostbare alternativet ved at det må byggjast meir vegar.

Brua mellom Austre- og Vestre Bokn må og ha ein høgare klasse om ferjeterminalen vert ved Solholmane.

Alt dette gjer at Solholmane kan bli 20–30 mill. kroner dyrare enn å plassera ferjeterminalen på Austre Bokn.

Dersom ein ser på investeringsbehovet og maritime tilhøve, kan Vågaholmane bli ein av dei beste stadane å plassera ferjeterminalen.

Arbeidet med hovudplanen for fastlandssamband til Bokn går nå inn i slutfasen. Når Rygjavegen kjem ut har truleg vegsjefen gitt si innstilling til både vegsystem og ferjeterminal på Bokn.

Etter planane skal arbeidet ta til i 1988–89.

Ferjeterminal i Galtavågen

På Rennesøy er det Galtavågen som naturleg peikar seg ut som område for plassering av ferjeterminal. Distansen over til Vågaholmane er ca. 11 km, eller ca. 30 min. med ferje.

Rv. 14 «Kystvegen»

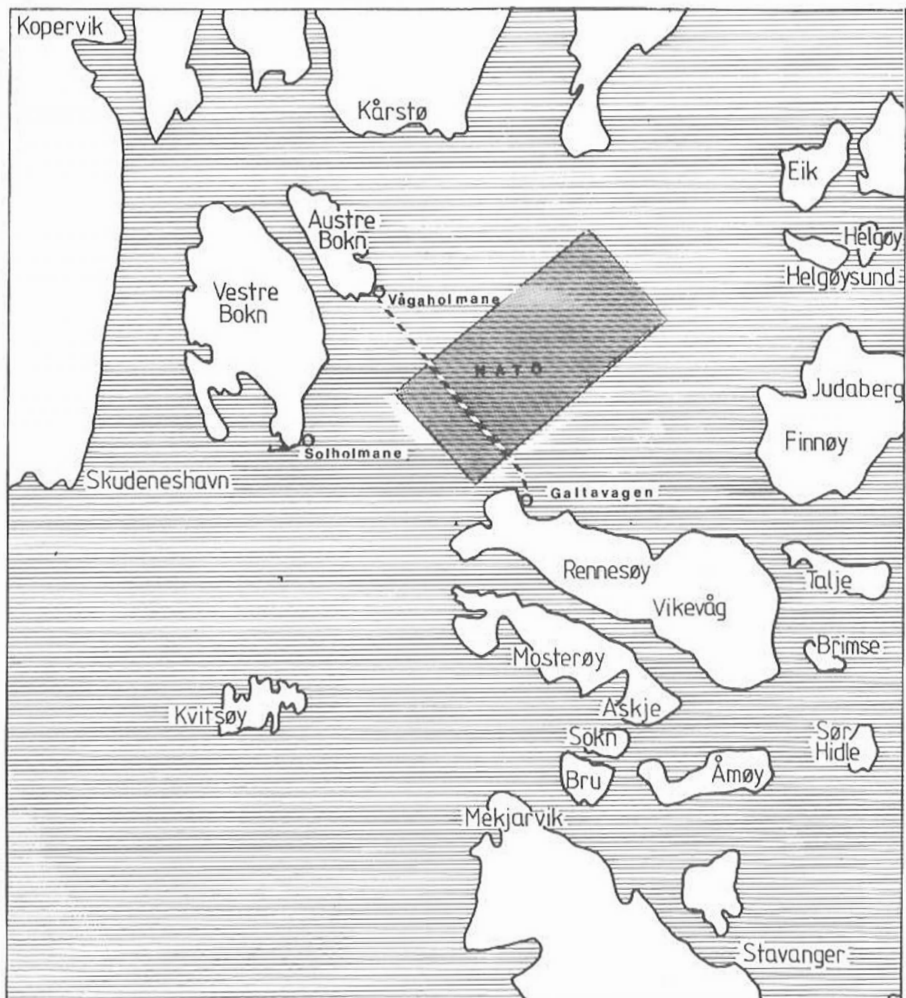
Som vi tidlegare har skrive om i Rygjavegen, vart det hausten 1984 gjennomført ei synfaring med buss frå Stavanger til Kristiansund. Sikte-

målet med turen var å få til samarbeid over fylkesgrensene om ei opprusting av rv. 14.

På den omlag 70 mil lange strekninga mellom Stavanger og Kristiansund er det 10 ferjestrekningar. Ei viktig oppgåve er difor å gjera desse kortare, eventuelt å få bort nokre av dei.

Ferjesambandet mellom Mekjarvik og Skudeneshavn er eit av dei ti ferjesambanda som går inn i denne såkalla «Kystvegen». I tillegg til at dette er den lengste ferjestrekninga, er den også den dyraste å driva, og ikkje minst, den tøffaste.

Det var difor ikkje uventa at nettopp ei innkorting her var noko som Vegdirektoratet sin representant peika på som ei interessant oppgåve.



Den mest aktuelle overfarten for eit framtidig ferjesamband mellom Rennesøy og Bokn er frå Galtavågen til Vågaholmane, slik stipla line viser.

Innlagt felt viser det området som NATO brukar for testing av navigasjonsutstyr. Forsvaret meiner at dei med regelmessig rutetrafikk i området, vanskeleg kan utføra sitt arbeid.

Eit anna alternativ for ferjesamband er mellom Galtavågen og Solholmane, men også ved dette vil ein kryssa ein del av NATO sitt testeområde. Dette alternativet vil dessutan føra til lenger kjørestrekning for gjennomgangstrafikken.



Storlygaren

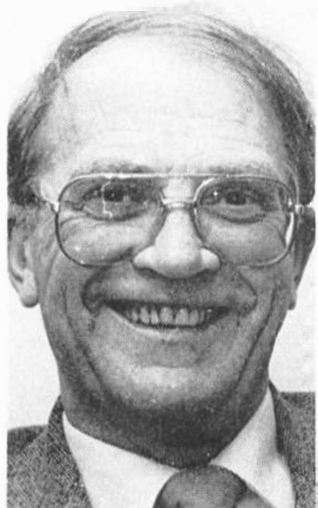
Nytt av året i Rygjavegen er ei vitsespalte. Eit namn skal gjerne også ei slik spalte ha. I mangel på noko betre, har me denne gongen stansa opp ved **STORLYGAREN**. Men nå er det slik at ei god historie ikkje nødvendigvis er lygn og dikt, og har nokon forslag til ein annan og kanskje betre tittel på spalta, så kom til redaksjonen med det!

Torleif Haugvaldstad er mannen me har bedt om å dra det heile i gang. Seinare vil spalte halda fram som ein «stafett», der bidragsytarane utfordrar ein kollega innan etaten til neste nummer.

Med dette lar me Torleif Haugvaldstad sleppa til:

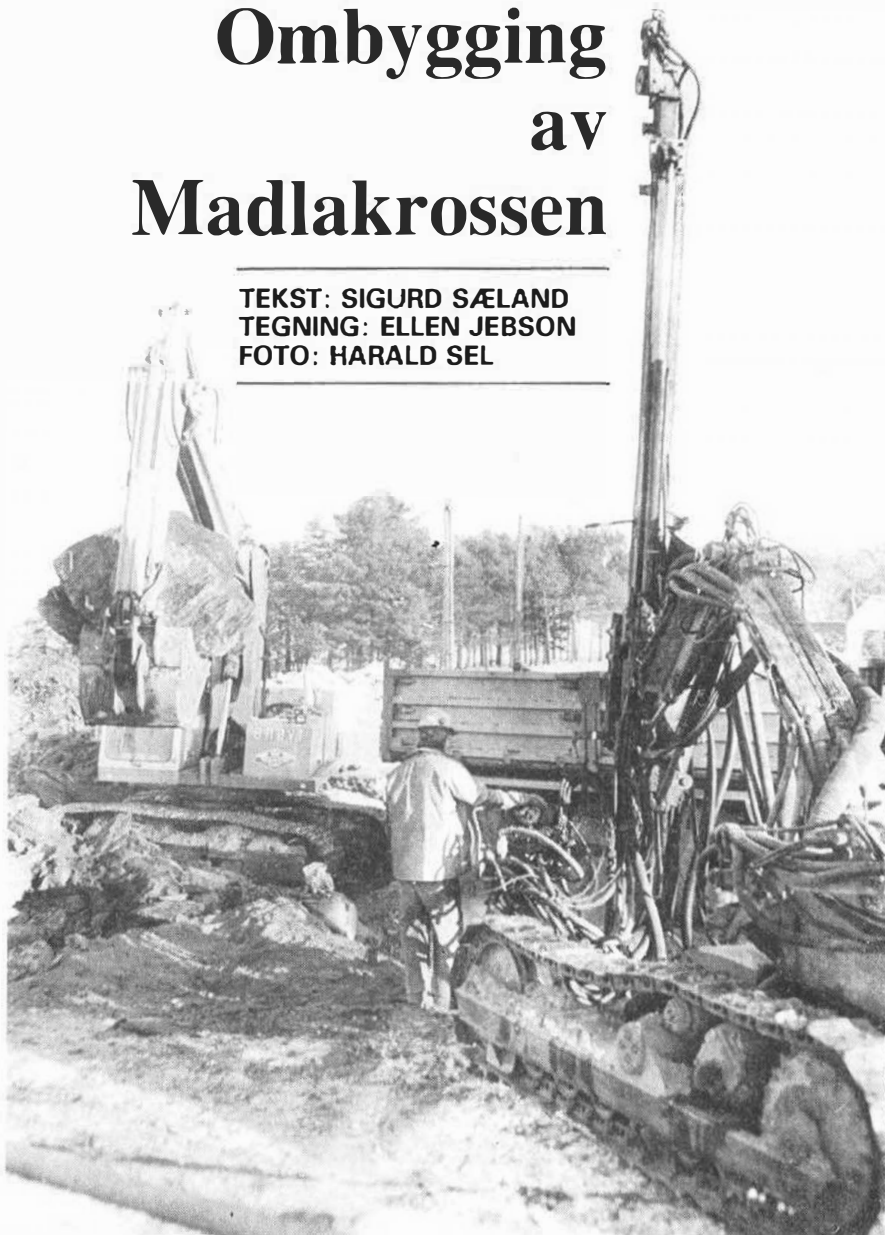
Ola og Sven hadde vore på jakt. Fangsten var dårleg. På heimturen såg han Ola ei orrhøne i eit tre. Han skaut, men høna vart sitjande. Då sa Sven: «Du må prøva eit skot til, eg trur ikkje ho høyrde det.»

Kven skal så få ære av å overta stafetten? Torleif tenkjer seg vel om: «Me lar han gå over Boknafjorden, til Karl Støle ved Haugesund vegstasjon.»



Ombygging av Madlakrossen

TEKST: SIGURD SÆLAND
TEGNING: ELLEN JEBSON
FOTO: HARALD SEL



Anleggsarbeidet tok til midt i januar med klargjøringsarbeid. I første rekke gjelder dette bygging av en midlertidig rundkjøring for omdirigering av trafikken når bygginga av undergangen i Madlavegen begynner i mars.

Madlakrossen har vært «bygget om» flere ganger tidligere, men med det arbeidet som nå står for døren håper vi at forholdene i Madlakrossen vil bli permanente og gode i lang tid framover, både for bilister og myke trafikanter.

Det vesentligste som vil skje er at det vil bli en bedre kanalisering i krysset (egne høyre- og venstresvingfelt), utvidelse av bussprioriteringen (eget felt fra sør mot Madlakrossen), full lysregulering som vil virke sammen med resten av lyskryssene på rv. 509 helt inn til Tjensvollkrysset og forhåpentligvis gi bedre flyt både i rushtrafikken og ellers på dagen. Det vil bli bygget undergan-

ger for myke trafikanter både under Madlaveien og Madlamarkveien og dermed sammenhengende g/s-veg langs Rv 509 og opp til Madlamarkveien med forbindelse over til boligområdene og friluftsområdet på nordsiden av krysset. Støyskjermer og voller vil bli satt opp. Alt dette vil koste penger, nærmere bestemt ca. 5,5 mill. kr. Arbeidet startet opp i januar i år og ventes ferdig i september 1985. De to undergangene vil bli bygget som entreprisearbeid, og litt spesielt vil det være at vi vil forsøke å regulere trafikken under anleggsperioden av undergangen i Madlaveien med en stor rundkjøring. Dette blir bl.a. gjort for at undergangen skal

Redaktøren har ordet:

Lån oss gamle foto!

I så godt som kvart nummer av Rygjavegen er det gjerne eit eller fleire gamle fotografi. I seinare tid har me mellom anna gjerne brukt eit eldre bilete som baksideillustrasjon.

Me har registrert betydeleg interesse mellom lesarane for desse veghistoriske tilbakeblikka. Det har i dei siste åra vore aukande forståing for verdien av eldre fotografi som kjelde til kunnskap om fortida.

I vegvesenet har det skjedd mykje og endringane har vore mange i dei siste tiåra. Eit bilete med motiv frå – eller med tilknytning til vegarbeid og vegetaten treng difor ikkje vera så svært mange år for å vera interessant som historisk kjelde. Eit døme i så måte har me i dette nummeret, der eit bilete me har lånt av Olav Gjerde i Vats illustrerer ein artikkel Johan Veka har skrive om saga til rutebilselskapet i Suldal.

Me veit at mange, både tidlegare yrkesaktive og folk som framleis arbeider i etaten, har interessante bilete i album og skuffer. Motiva kan vera ulike, frå veganlegg, av vegarbeidarar/arbeidslag, av vegtrafikk og kjøretøy. Redaksjonen i Rygjavegen vil med dette be dei som har eldre foto av dette slaget om å kontakta oss. Alle som låner oss bilete, vil få desse i retur etter at me har reproduisert dei.

Når nokon lånar oss bilete, er me interesserte i så mange opplysningar som råd om motivet. Her nemner me berre slike vesentlege ting som kor biletet er tatt, tidspunkt, namn på personar dersom ein kjenner desse, og mest muleg elles om motivet/anlegget o.s.b. Er namnt på fotografen kjent, vil me alltid ha det med.

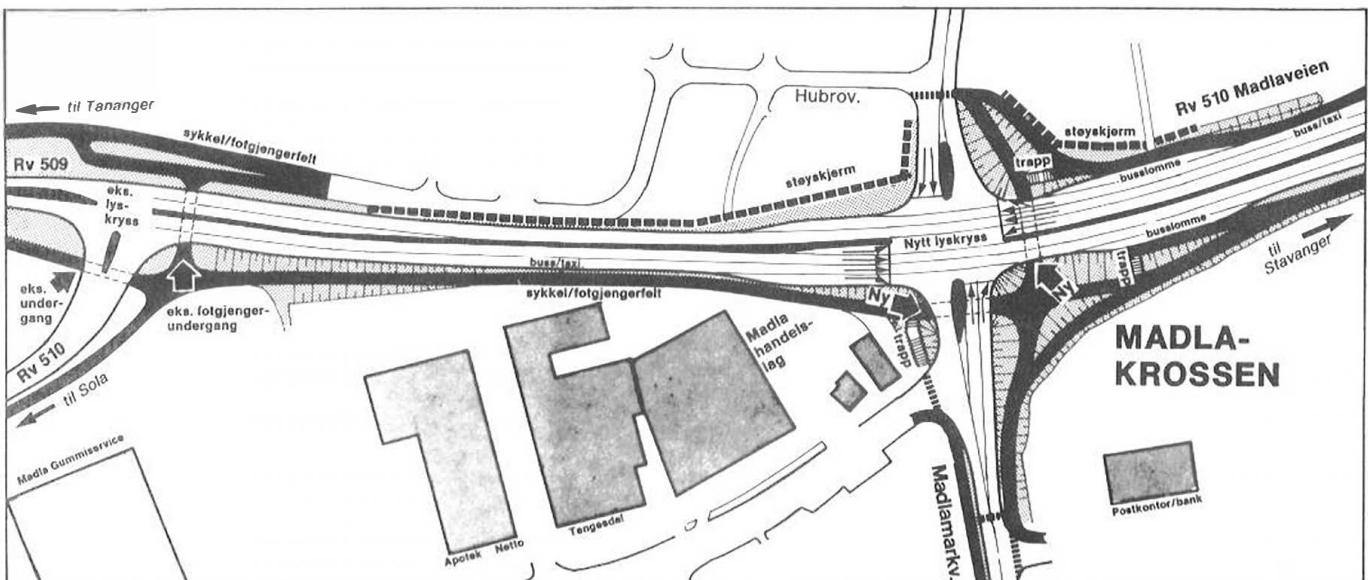
Med dette håper me på god «fotojakt» rundt om i heile fylket. Ein del av bileta vil me bruka i Rygjave-



Dette biletet hadde me på baksida av Rygjavegen nr. 4/84. Me visste at det var tatt ved opninga av vegen frå Storskjær til Ropeid 14. okt. 1931, men personane på biletet var ukjente. Me bad om opplysningar frå lesarane, og har fått navnet på alle personane så nær som ein.

Frå venstre ser me: Oppsynsmann i vegvesenet Lars Lillehammer, fru Lillehammer, ingeniør Høie frå vegvesenet, ukjent, direktør Sneat (amerikanar som var med på oppbygginga av EFP (nå Sauda Smelteverk A/S)), lensmann i Sauda Kolbjørnstveit, Lars Fatland frå Vanvik, trelasthandlar Svend D. Svendsen, Sand, fru Danielsen, direktør ved EFP A.S. Danielsen, banksjef i Sauda Sparebank Karl Rasmussen.

gen, andre kan vera aktuelle i andre samanhengar. Og i alle tilfelle vil det vera verdifullt at flest muleg bilete blir reproduisert og oppbevart i vegvesenet sitt arkiv, som historisk dokumentasjon og kjeldemateriale for ettertida.



Denne skissen viser oss hvordan Madlakrossen vil bli regulert etter ombygginga. De kraftige pilene markerer fotgjengerundergangene som skal bygges. Mellom Madlakrossen og det eksisterende lyskrysset rv. 509/510 lenger nede i bakken, blir det egne felt for buss og drosje, slik som lenger inne på Madlavegen.

kunne bygges kontinuerlig og hurtig og dermed minst mulig omleggingsperiode av trafikken på rv. 509.

Arbeidene utenom undergangene gjøres i egen regi, og vi regner med å

sysselsette 3–4 arbeidere. Anlegget ledes av oppsynsmann A. Aasheim.

Vegvesenets Kunstforening:

Arbeid for økt kunnskap og kunstforståelse

TEKST: KARI A. MEHLA – FOTO: HARALD SEL



Styret i Vegvesenets Kunstforening. Fra venstre: Marit Øverland, styremedlem, Sigurd Sæland, styremedlem, Kari A. Mehla, sekretær, Johan Lund, kasserer og Kjell Dalaker, formann. På veggen i bakgrunnen henger noen av bildene som ble fordelt ved trekningen i 1984.

Vegvesenets Kunstforening i Stavanger ble stiftet i 1980. Kjell Dalaker hadde gjort en iherdig innsats «i marken» for å få foreningen etablert, og naturlig nok ble han valgt som formann på den konstituerende generalforsamlingen. Dette vervet har han hatt siden.

I vedtektene for foreningen heter det blant annet:

Formål

Gjennom innkjøp og utlodning av bildende kunst og brukskunst å arbeide for økt kunnskap om og forståelse av kunst.

Medlemskap

Medlemmer kan være alle som er ansatt ved vegkontoret og Biltilsynet i Stavanger, herunder de som midlertidig er utplassert ved uteseksjonen.

Medlemskapet følger 4-års perioder.

Medlemskapet opphører ved eventuell slutt i tjenesten, dog slik at medlemskapet fortsetter med betaling av kontingent til utløpet av vedkommende 4-års periode. Pensjonister kan være medlemmer av foreningen.

Innkjøp

Styret besørger innkjøp av kunstgjenstander og kan søke kunstnerisk bistand.

Utlodning

Foretas hvert år før jul. Gjenstandene grupperes i én A-gruppe og en B-gruppe. Gruppe A skal bestå av gjenstander lik med 1/4 av medlemsmassen, slik at etter 4 års medlemskap skal alle medlemmer ha vunnet i denne gruppe. I gruppe B kjøpes et mindre antall gjenstander eller bilder som trekkes ut på de resterende medlemmer i vedkommende år.

Kontingent

Kontingenten følger kalenderåret og forutsettes trukket over lønn.

Støtte

Styret bemyndiges til å søke vegetaten og eventuelt andre om økonomisk støtte.»

Gevinstene i A-gruppen har stort sett vært malerier, litografier, originaltegninger og akvareller. Vi har også hatt vedde tepper som A-gevinster, men interessen for disse har ikke vært så stor.

I B-gruppen har vi hatt forskjellige gevinster: Akvareller, tegninger, etsinger, keramikk m.m.

Informasjon fra verne- og helsekontoret

Tildeling av varmedresser

Vegdirektoratets retningslinjer for tildeling av varmedresser gir bare noen ganske få anledning til å få disse. Det er også svært vanskelig å sette grensen for hvem som skal få, og hvem som ikke skal få varmedresser.

Den orange varmedressen er vanskelig å rengjøre når den er skitten og ved rengjøring, eller rensing, forsvinner dessuten en del av varmeeffekten.

Gruppen for tildeling av varmedresser har kommet frem til nedenforstående retningslinjer for tildeling av varmedresser. Disse reglene fikk sin tilslutning i Arbeidsmiljøutvalgets (AMU) møte 7. desember 1984.

1. Alle arbeidstakere som mener at de har behov for varmedress kan få tildelt sort varmedress, som skal være under den orange kjeledressen.

Tilbudet gjelder både arbeidere og arbeidsledere i driften.

Sort varmedress (med fullt navn på de personer som skal ha disse) rekvireres fra Bærheim på samme måte som kjeledress.

2. De spesielle grupper som er nevnt i Vegdirektoratet's rundskriv nr. 2/84 av 5. januar kan fortsatt søke innkjøpsseksjonen om tildeling av orange varmedress, dersom tilbudet i punkt 1 ikke kan nyttes.
3. Andre som søker seg orange varmedresser må betale kr 300,- i egenandel.
4. De som søker orange varmejakke kan få dette ved å betale kr 300,- i egenandel.

Innkjøpsprisen på bilder i A-gruppen har i perioden 1981-84 ligget på ca. kr. 2 000,-. I B-gruppen har prisen ligget på ca. kr. 300,-. På styremøtet 20/11-84 ble det vedtatt at innkjøpsprisen for A-bilder skal heves til ca. kr. 2 500,-.

Ved utgangen av forrige 4-års periode var medlemstallet 54. Fra starten av ny periode 1984-87 er medlemstallet 52.

Vi er selvsagt interessert i å øke medlemstallet i Kunstforeningen. Nærmere opplysninger om foreningen og evt. medlemskap rettes til styret. (Kontingenten er for tiden kr. 50,- pr. mnd.).

NAF spanderte tur

Pensjonister på glattisen

AV MÅLFRID CROSBY

En strålende høstdag i fjor var vegvesenets pensjonister på tur til Flekkefjord. Det var NAF som hadde invitert oss til denne turen, som hadde 26 deltakere. NAF's representant Odd- Leif Skogmo fulgte oss på turen og sjåføren fra Haga-Buss hette Bakke.

Hå gamle prestegard

Første stopp ble den restaurerte Hå prestegard fra 1700-tallet. Lærer Anne Synnøve Østby Aanestad var guide. Hun fortalte friskt og humoristisk, ikke bare om prestegardens bygninger og brannherjinger, men om livet her på Jæren i eldre tider.

En samling fine Jærbilder var hengt opp i stuene. Vi gikk så opp på loftet og fikk se en vakker lysbilde- serie fra Jæren «Til deg du hei . . .» med resitasjon av Arne Garborgs fineste dikt. Det ble en opplevelse av de sjeldne å gå rundt i det gamle huset og tenke seg tilbake til farne tider.

Bølgeskummet rullet innover stranden og gjorde stedet så fascinerende og vakkert. Dessverre måtte vi bryte opp og dra videre for vi hadde et stort program for dagen som skulle gjennomføres.

Ole Tafjord imponerte

Vi var så heldige å ha vegmester Tafjord med oss, som også fikk slippe til. Det var jo hans distrikt vi kjørte i, så han kunne fortelle om omlegginger og utbedringer og brubygging på strekningen. Han fortalte om Kongeveien og pekte på de gamle hvelvbruene vi passerte. Årstallet for bygging kunne han uten å blunke. Han fortalte om forlis på Jærkysten og om Tønnes Hauge Puntervold som stiftet Redningsselskapet. Tafjord glemte heller ikke å ta med Ragnvald Skjærpe som bygget skibakke hvor der ble hoppet inntil 30 meter. Guiden var imponert over Tafjords viten og mente at det ikke kunne ha vært skadelig å arbeide i vegvesenet når en 75-åring, som Tafjord, og to 85-åringer som Prante og Aspen kunne fortelle så meget interessant om vegvesenets virke i tidligere tider.

Jøssingfjord

Vi kjørte så gjennom «galleriene» ned til Jøssinghavn. Dette spesielle

vegstykke gir meg sikkert og andre en kriblende fornemmelse i mellomgulvet når vi farer nedover. Guiden fortalte om krigshendingene og om den gamle bosettingen her.

E 18 hjem

I Flekkefjord hadde vi lunsjpause, før vi drog hjemover igjen langs E 18. På Bue gjorde vi en stans, der et besøk på NAF's glattkjøringsbane sto på programmet.

Det viste seg at vår guide Odd Leif Skogmo var instruktør for øvelseskjøring. Vi fikk en utmerket orientering om banen som eies av NAF. Banen var stålbelagt, og han fortalte

om øvelseskjøringen hvordan det foregikk. Vi fikk se en avdeling tunge militærkjøretøyer i aksjon. Det var skremmende å se at kjøretøyene etter brems for mange meter bortover banen før det endelig ble stopp. Der var også øvelser med hindring i ve-gen.

Glattkjøring og konkurranse

Vi hadde fått utdelt konkurranse- spørsmål og fikk det travelt med å finne ut av disse, som skulle leveres tilbake til Skogmo før vi kom til Bryne. Det begynte å li utpå dagen, og vi var glade da vi igjen hadde funnet våre plasser i bussen for å begi oss på hjemveien. Men nei! Skogmo beordret sjåføren til å kjøre ut på øvelsesbanen, for nå skulle pensjonistene på glattisen og gjøre de forskjellige prøver, brems på 20 km, 30 km og 40 km. Banen var jo stålbelagt og ble stadig oversprøytet med vann. Det gikk bra, men da Skogmo tok oss med i den skarpe svingen som ble sprøytet med såpeskum, ble jeg redd, men Skogmo forsikret at der var ingen fare. Der var ofte busser, både fra NSB, SOT og andre bilselskaper til øvelse. Sjåfør

Forts. side 19

Motorvegen forbi Ganddal presenter på landskapsmodell



Planarbeidet for vidareføringa av motorvegen forbi Ganddal pågår for fullt. Nyleg var det informasjonsmøte for befolkninga i området. Til dette møtet laga teikneslaen ved Vegkontoret ein landskapsmodell med den planlagde vegtraseen plassert i terrenget. Det er første gongen at teiknesalen lagar ein modell av dette slaget, men resultatet var framifrå. Under møtet på Ganddal var det stor tilfredshet frå publikum for den klare informasjonen som blei gitt ved hjelp av modellen.

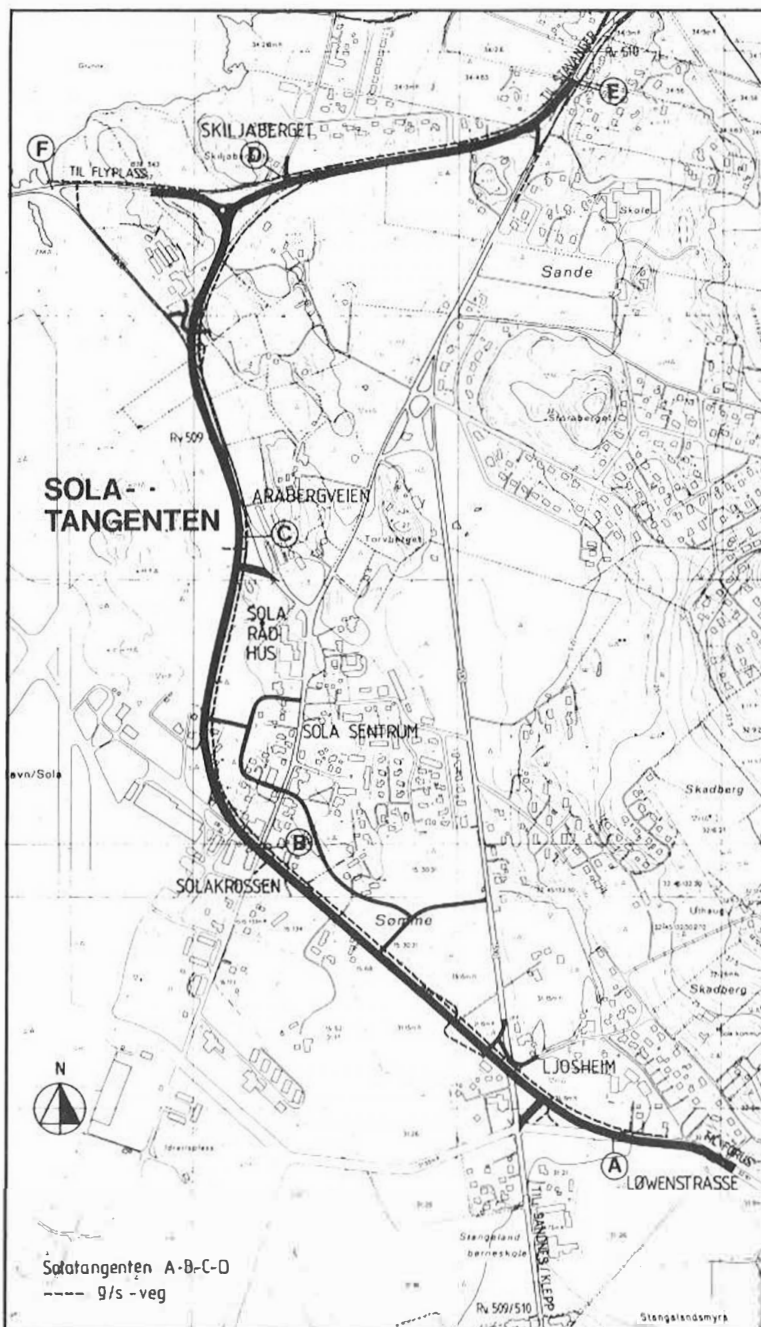
På biletet ser me teikneledar Bård Asle Nordbø og Sissel Norland atmed modellen, rett etter at det omfattande arbeidet er avslutta.

Sola kommune satser på vegutbygging

Solatangenten nærmer seg fullføring

TEKST: SIGURD SÆLAND – KART: BÅRD A. NORDBØ
FOTO: HARALD SEL

Solatangenten er det skrevet om i Rygjavegen tidligere, men mye er skjedd siden begynnelsen av 1983. Det var nemlig ved årsskiftet 82/83 at Solatangenten ble påbegynt. Solatangenten skal lede gjennomgangstrafikken utenom Sola sentrum og boligområdene langs Sandesletta rv. 510 og vil dermed bedre trafikkforholdene for både «myke» og «harde» trafikanter i Sola.



Ser vi på skissen går den nye vegen fra krysset med rv. 510 og Løwenstrasse v/Ljosheim langs gammel rv. 509 til Solakrossen (A-B), videre fra Solakrossen til Arabergvegen (B-C) og fra Arabergvegen til Skiljaberget (C-D). Disse tre etappene utgjør Solatangenten.

20,5 mill.

Første etappe som ble bygget av Solatangenten, anlegget Solakrossen-Arabergvegen (B-C) ble bygget i 1983. Andre etappe (A-B) ble påbegynt desember 1983 og ventes ferdig mars 1985. Denne etappen som ble bygget i 1984 er totalt ca. 1 km med g/s-veg langs hele nordsiden. I 1984 gikk det med 5,7 mill. kr. på strekningen A-B, mens totale anleggskostnader på A-B er beregnet til ca. 7,1 mill. kr. Hele Solatangenten som vil bli ca. 2,7 km fra A (Ljosheim) til D (Skiljaberget) er kostandsregnet til ca. 20,5 mill. kr., dvs. en løpemetertpris på ca. kr 7 600,-. Dette beløpet inkluderer imidlertid omlegging av sideveger, kryssomlegginger, rundkjøring ved Skiljaberget, bygging av parallell g/s-veg, oppsetting av støyskjermer og bygging av 6 underganger for myke trafikanter (både folk og fe). Siste del av Solatangenten som inngår i disse kostnadene som er nevnt, parsell C-D håper vegvesenet å bygge i 1985/86 (6,3 mill. kr) dersom finansieringen (forskotteringen) går i orden.

Sola forskotterer

Nå lurer sikkert mange på hvor pengene til dette prosjektet kommer fra når vi til stadighet hører og leser om nedskjæringer og små bevilgninger til vegsektoren. Svaret er at Sola kommune har påtatt seg forskottering av Solatangenten med tilbakebetaling over riksvegbudsjettet på et senere tidspunkt. Jeg kan også opplyse at det ikke bare er Solatangenten som nyter godt av forskotteringer fra Sola kommune. Det er også stilt beløp til rådighet til finansiering av andre riksvegprosjekt i kommunen og for 1985 har kommunen bevilget ca. 13 mill. kr øremerket til forskottering av g/s-vegprosjekt langs riksvegene i kommunen. Som vi forstår har Sola kommunes «rikdom» hjulpet godt på sysselsettingssituasjonen for vegvesenet på nord-Jæren.

Miljøtiltak

Tilbake til Solatangenten. Vi ser av bildet at krysset med Løwenstrasse v/Ljosheim er helt bygget om. Solatangenten mot Løwenstrasse/Forus



Solatangenten, strekning A-B (se kart). I det «fjerne» Solakrossen. I forgrunnen krysset ved Ljosheim med undergang. Når utbygginga er ferdig vil rv. 509/510 komme inn fra venstre i et T-kryss.



I vinter har arbeiderne på Solatangen for en stor del vært opptatt med å sette opp støyskjermer, ikke bare mot boligområdet ved Ljosheim, men også langs E 18 i Stavanger. På dette bildet fra «snekkerarbeidet» ved Ljosheim ser vi fra venstre Ole Henrik Aadnøy og Magnus Danielsen.

vil nå bli gjennomgående og rv. 509/510 fra Sandnes/Klepp vil komme inn i et T-kryss. Mot boligområdet på Ljosheim er det satt opp ca. 250

m støyskjermer i tre p.g.a. at vegtrafikk ble flyttet inn mot boligene og beregnet støy kom over nedre grense for støyskjermingstiltak. Vegen er

Overlast kan bli dyrt

AV EDDIE WESTAD

Av hensyn til næringslivet har vegvesenet i løpet av de siste årene skrevet opp akseltrykket og økt tillatt totalvekt på de riktige riksvegstreknningene. Mange steder har oppskrivningen av akseltrykket vært på grensen av det som er forsvarlig, noe som gjør at selv moderat overlast sliter hardt på vegene.

For å bevare vegnettet best mulig er det derfor fra 1. januar 1985 innført strengere regler når det gjelder overskridelse av totalvekt.

– I tillegg til gjeldende regler for aksel-/boggi- og trippelboggitrykk blir det nå krav om at kjøretøy eller vogntog som er overlastet med mer enn 5% av tillatt totalvekt, som hovedregel ikke skal tillates kjørt videre før totalvekten er brakt ned til det tillatte.

– For spesialkjøretøy vil omlasting bli vurdert så snart den tillatte totalvekt i dispensasjonen er overskredet.

– Ved transport av last med kjent vekt, f.eks. sekke-transport, kan avlesing/omlastning bli vurdert ved 5% overskridelse av tillatt aksel-/boggi- og trippelboggitrykk.

Konstatert overløst vil i størst mulig utstrekning bli forlangt lastet over på annet kjøretøy for videre transport. Kun i helt spesielle tilfeller kan det være aktuelt å tillate videre kjøring med overlast utover 5%.

bygget etter vegklasse IIc, dvs. 6,5 m kjørebane og 1 m skulder på hver side. De to siste undergangene som ble bygget ble gjort i egen regi og det falt svært heldig ut. Undergangene er plaststøpt og vanntette p.g.a. høy grunnvannstand i området og vannet må pumpes bort. Sammenlignet med de to første nesten identiske undergangene som ble bygget som entrepris gikk både utførelsen og kostnadene ut i vegvesnets favør. Alt arbeid på denne siste parsellen er gjort i egen regi.

Vi har hatt en bemanning på fra 5 til 8 arbeidere under ledelse av oppsynsmann A. Eide. Før de forhåpentlig går løs på siste del av Solatangenten (C-D) er de nå i snø- og vintermånedene opptatt med å sette opp støyskjermer langs E 18 mot Kontikisvingen og Polarveien i Stavanger kommune (sør for Ullandhaug skole på toppen av skjæringen).

Sekstifem års rutebiltrafikk i Suldal

Ein lastebil med segldukstak i 1919 — 40 bilar og 33 tilsette i dag

AV JOHAN VEKA

Sommaren 1919 reiste suldølen Odd Mehus til Kristiania og tok eit lite kurs i bilkøyring. Han kom heim att over Haukelifjell med ein 2 ½ tonns Federal lastebil. Det blei sett inn trebenker på langsiden av lasteplanen og eit segldukstak vart spent over styrehus og lasteplan. Bilen blei sett inn i rutefart mellom Sand og Osen, og dermed var det kome noko nytt inn i bygdebiletet. Etter fleire år med drøftingar og førebuingar var rutebilselskapet i Suldal ein realitet.

Hesteskys og langsele

På årsmøtet i Stavanger Turistforening i 1910 diskuterte ein spørsmålet om ei automobilrute mellom Sand og Suldalsosen. I samband med det var det og på tale med ei automobilrute mellom Nesflaten og Odda. Ein rekna då med ein kostnad på i alt 30.000 kroner. Men på årsmøtet sa fleirtalet nei til desse prosjekta. Ein meinte at både turistane og bygdefolket fekk greia seg med hesteskys, og med hest og langsele når det galdt varetransporten.

På eit møte i Suldal heradstyre i

1912 låg det føre eit skriv frå amt-mannen. Han ville veta kva stode heradstyret tok til ein eventuell søknad om automobilkøyring på vegen mellom Sand og Suldalsosen. Seks av medlemmene i heradstyret ville gå med på ein slik søknad. Fem var imot.

«Veien egner sig ikke»

Men det kom kje' nokon søknad. Ikkje før i 1914. Då bad A. Skjæveland om lov til å køyre automobil mellom Sand og Suldalsosen i turist-tida året etter (1915). Men han fekk

eit samrøystes nei frå Suldal heradstyre. I svarbrevet heiter det mellom anna: «Veien egner sig ikke for automobiltrafikk, svag bæreevne, krappe svinger, farlige omgivelser, saare generende for bygdens alminnelige færdsel, og folket har meget imod automobilkjørsel.»

Dyr hesteskys

I 1914 får me første verdskrigen, og etterkvart får me og jobbetid og prisauke. Og dette med prisauke ter seg og i samferdsla mellom Sand og Suldal. Ville ein ta hesteskys frå Suldalsosen til Sand, laut ein ut med 10 kroner og 10 kroner for turen heimatt. Og skulle ein suldøl få ein mjølsekk på 100 kilo frå Sand, så gjekk det seks kroner der og.

Dette kunne ikkje gå i lengda, meinte folk. Mellom dei var Østen M. Roalkvam. Han gjekk til ordføreren i Suldal, Hans Høines, og Roaldkvam skal då ha sagt: «Nå får heradstyret gå i gang med ei kombi-



Dette biletet, som er teke kort tid etter 1920, viser fire unge suldølingar attmed den første rutebilen i kommunen. Det var ein 1 1/2 tonns Federal lastebil med innsette trebenker på langsiden og eit segldukstak spent over styrehus og lasteplan.

Ungdommen lengst til venstre på biletet veit me ikkje namnet på. Vidare ser me: Lars Strabø, sjåføren Thormod Mehus som er son til selskapet sin aller første sjåfør, «Odde» Mehus og lengst til høgre står Ragnvald Tjoldal.

Biletet har me lånt av Olav Gjerde, Nedre Vats.

nert automobilrute mellom Sand og Osen. Og går kje' heradstyret med på det, så går eg i gang med ei slik rute.» Dette var i 1918.

«Høveleg for folk og fe»

Jau, denne gongen såg heradstyret det og naudsynt med ei automobilrute. På eit møte same året vart det vedteke med ni mot tre røyster å gå til bilkjøp. Og sommaren 1919 reiste Odd Mehus til Kristiania og tok eit lite kurs i bilkøyning. Den 2 1/2 tonns Federal lastebilen han hadde med seg heimatt kosta 18.500 kroner. Bilen hadde kompakte gummidekk. Utstyret elles: Parafinlykter. Styrehus utan tak. Lasteplan utan tak. Men ein kunne spennast eit seglduktak både over styrehus og lasteplanen. Etter at det var sett inn trebenker på langsiden var bilen «høveleg både for folk og fe», som det vart sagt i Sand og i Suldal med.

Dei første to-tre åra kosta det kr 4,75 å følgja bilen mellom Sand og Osen. Veglengda her er 19 km. Frakta for ein 100 kilos mjølsekk vart sett til kr 2,25. Bensinprisen då var kr 1,10 pr. liter. Men i slutten på 1920-åra går billettprisen ned til kr 1,50, og bensinen kom heilt ned i 17 øre literen.

«An Odde»

Med ein Federal lastebil kom noko nytt inn i bygdelivet både i Suldal og Sand. Og ved rattet satt «an Odd'e», og han Odd'e var Odd Mehus. Han var ikkje berre sjåføren. Han var og i stor mon ein snill «onkel», ein ærendsvain som alltid var blid og aldri sa nei når det galdt «ei beine» på Sandslandet. Det kunne vere han Ola som skulle hatt seg eit naftaglas på apoteket. Og så var det han som skulle henta ein vadmålstuv hjå fargaren til ho Kari. Så var det ho som bad han kjøpa to gullringar på Sandslandet. Sjåføren på «Federalen» kom til hjelpes her og. Her tek me med i biletet ein blid sjåfør og ei smilande jente, som truleg sa: «Monge takk Odd'e!», då ho leverte pengane.

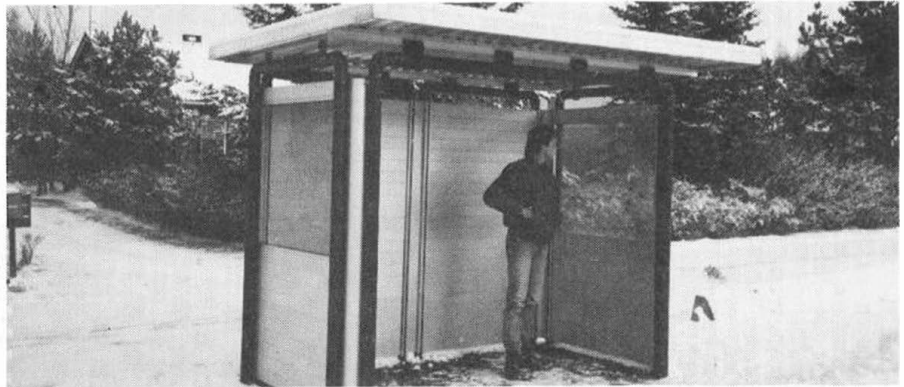
Buss i 1926

Bilruta Suldalsosen – Sand var eit godt tiltak. Det synt seg snart i varemengda. Alt året etter laut ein kjøpa ein bil til. Det var ein overbygd «Grant» med to putebenker langsetter lasteplanen. Dei kunne ein slå opp når det var lite folk og mykje last. To år etter kom den tredje bilen, ein innebygd kombinert-bil. Den første bussen fekk selskapet i 1926, ein 16 setes «Federal».

Ein skal elles merka seg at det var godstrafikken som gav mest i kassa dei første åra, og postføringa.

Nytt norskprodusert leskur

Uvisst om det vil bli brukt av vegvesenet i Rogaland



Nor-skilt trafikkprodukter har nyleg marknadsført eit nytt leskur. Skuret blir produsert av Årdal og Sunndal verk (ÅSV) og er utvikla i samarbeid med Vegdirektoratet og Fjellanger Widerø i Trondheim. Det kan leverast i fleire variantar, m.a. med eller utan vindu.

Skuret, som har fått namnet ALU-skuret, er testa under ulike klimaforhold gjennøvm 3 år og har vist seg tilfredsstillande når det gjeld motstand mot hærverk.

Fotoet viser eit ALU-skur montert ved Halmstad i Rygge.

Vegvesenet i Rogaland tek sikte på at det for framtida skal nyttast berre 3 typar leskur. Det er ikkje tatt standpunkt til om ALU-skuret er aktuelt som ein av dei typane som vil bli brukt langs vegane her i fylket.

Turistane

Etter kvart kom turisttrafikken til å gje bra inntekter, og då særleg i 1930-åra. Då får me flaumen av påsketuristar, og dei «annekterte» dei fleste støtshusa i Suldalsheiane.

I 1929 kom den avanserte teknikken i bil nummer fire, ein «Federal» det og, med seks sylinders motor, og attåt det hydrauliske bremser på alle fire hjula. Bilen hadde til og med vindusviskarar.

Sidan kom den moderne busstypen i form av ein «Bulldog» med 25 sete, levert av Strømmens Verksted. Nå meinte styret i Suldal kommunale bilat at ein laut til med det ein nå kallar markedsføring. I 1934 sende det ut eit reklameskrift, og der sto det mellom anna: «Bruk rutebilane. Billigaste reisemåte. Trygg køyning. Moderne materiell. Frå dei ljose og romslege vognene har ein eit fint utsyn over dalen.» I skriftet var det og eit kart av Suldal og Sand og heiane der. Det var teikna av Sverre Underbakke, ekspeditør på Sand.

I «blidan bør»

Åra går, og bilane går – somme år med underskot og somme år med overskot. I 1939 tyktes ein sigle i «blidan bør». Då er bilane nedskrivne til null. Dessutan hadde ein 75 000 kr ståande i bank. Og litt til: På persontrafikken er kome inn

14 590 kroner, på varetrafikken 17 435. Statstilskotet var på 2 500 kr. Sjåførane fekk utbetalt i løn 8 833 kroner.

Så hoppar me fram til 1962. Då har A/S Røldal – Suldal Kraft teke til med anleggsverksemda i Øvre Suldal. Under anleggsperioden hadde kommunebilane kontrakt med selskapet på all transport mellom Sand og Nesflaten. Då kosta ein på seg fem store lastebilar. I 1968 var omsetnaden kome opp i 1 046 206 kroner. I tillegg til driftsstyraren har ein 17 personar i fast arbeid. Tre år før hadde heile bilverksemda flytta inn i eit stort nybygg på Hagane på Suldalsosen. Her er garasjer, verkstad, kontor og velferdsrom under same tak. Bygget kom på 700 000 kr.

Førti bilar i dag

I 1976 var det namnebyte. Frå det året har me Suldal Billag. Det er eit aksjeselskap der kommunen har 99 prosent av aksjekapitalen. Styret har fem medlemmer.

Og så gjer me eit hopp igjen, til 1983. Då har Suldal Billag ein omsetnad på 10 160 450 kr. Bilparken er på 40 einingar og 33 personar er tilsette i verksemda. Attåt rutenettet i storkommunen Suldal, har billaget og ruter til Røldal, Vadla og Nesvik i Hjelmeland, og dessutan godsruta Stavanger – Sand – Suldalsosen.

Gustav Bøen – pensjonist på ellevte året:

– Vegetaten, den har vore gild den

Femti yrkesaktive år for Ryfylke-vegane

INTERVJU: HARALD SEL

I 1924 kom ein atten årig sørlending til Fister. Bror hans dreiv som vegbyggingskonstruktør i Ryfylke, og nå skulle ungguten få røyna seg som vegarbeider. Dette var innleiinga på nesten 50 yrkesaktive år for nye vegar, betre vegar og tryggare vegar i Ryfylke-regionen.

Gustav Bøen er mannen. Han er nå inne i sitt ellevte år som pensjonist. Og som han var ein dyktig, dugande og engasjert vegmann, så er han ikkje ein mindre aktiv pensjonist. I Sauda har han hatt heimen sin sidan han blei riksvegvakter for kommunen i 1938. Då han i 1974 slutta i Statens vegvesen, fekk han tildelt Norges Automobilforbunds heidersmerke for framifrå arbeid med vedlikehald av vegane.

Manuelt grovarbeid

Vegen til fjellgardane Solbjørg i Fister var den første Gustav Bøen var med på å byggja, og det var nok ei blanda oppleving for ein ganske ung gut å koma inn i sånt grovarbeid.

– Alt foregjekk manuelt, det var

feisel, bor, slegge, spett, hakke, steinbjørn og trillebår. Hardt slit var det, for eg kom saman med gubbar der som kunne ta eit tak. Stygge og blodige hender fekk eg, men styrken og teknikken kom litt etter litt.

Hardt slit var det, for eg kom saman med gubbar som kunne ta eit tak



Arkivbilette frå 1974, då Gustav Bøen slutta i vegvesenet og fekk overrekk diplomen av vegsjef Chester Danielsen som takk for trufast og godt arbeid i etaten gjennom nesten 50 år.

«Med veg skal landet byggjast»

Gustav Bøen understreker at arbeidet med Solbjørg-vegen fekk mykje å seia for han, ikkje bare reint praktisk.

– Eg fekk læra meir. Då eg såg kva vegen til Solbjørg fekk å seia for folket på desse fjellgardane, skjønna eg innhaldet i ordtaket «Med veg skal landet byggjast». Før vegen blei alt bore opp dei bratte bakkane til gards – med handemakt og på hesterygen.

Helene og Gustav

Då Gustav kom til Ryfylke, rekna han ikkje med å bli buande her resten av livet. Men for han som for så mange andre, kom den store kjærleiken til å bli avgjerande for val av heimstad. Helene og Gustav gifta seg i 1932. – Me har hatt 3 barn i lag og har levt godt isaman heile tida, og det er mykje verd, seier han.

«Altmuligmann»

Frå 1930 til 1938 budde Gustav Bøen i Sand, og var tilsett som sjåfør og «altmulemann». Mellom anna var han med på å gjera ferdig «Dollarvegen» frå Storeskjer til Ropeid. Det var ikkje alltid så liketil når han og broren, som også budde i Sand og arbeidde på dette anlegget, skulle over Sandsfjorden på veg til og frå arbeidet. – Dette var jo før ferjene si tid, og me rodde i all slags ver. For me ville på vegen og skofta ikkje ein dag uansett, enten det var snødrev, regn eller storm frå aust.

Fæle vegar

Då Bøen fekk ansvaret for tilsynet med riksvegane i Sauda var det så visst inga enkel oppgåve han gjekk til. Vegane var fæle i den tida, fortel han.

– Me sleit hardt, stundom både dag og natt. Eg tenkjer f.eks. på ein gong rett før krigen. Me fekk eit ganske stort snøfall, så gjekk det

Me ville på vegen uansett og skofta ikkje ein dag



– Me har levt godt isaman heile tida, og det er mykje verdt, seier Gustav Bøen. Han og Helene gifta seg i 1932. Her er dei fotografert heime i Saudasjøen rett før jul i fjor.

(Foto: Harald Sel).

*Største omskiftet eg
opplevde
var då strekninga Vindsvik
– Røldal
fekk fast dekke*

hadde han opplevd ei fantastisk utvikling. Han nemner maskinar og tekniske hjelpemiddel, sosiale framsteg og forbetringar er noko anna. Men den endringa han meiner å sjå tilbake på med størst glede er omskiftet etter at heile strekninga frå Vindsvik i Røldal fekk fast dekke i 1969.

– Det var fantastisk. Me hadde gått der år ut og år inn og håpa på at vegdekket skulle bli betre. Eg vil seia at eg lenge var i tvil om kor vidt eg ville få oppleva fast dekke på denne vegen, og det var ein nydeleg opplevelse då asfalten og oljegrusen kom, – slutt med rok og slutt med alle hola og vaskebredda.

– Du er robust og sterk, Gustav Bøen, men ei god helse har vel også vore nødvendig for å klara det arbeidet du har hatt?

– Ja, eg har hatt ei god helse, eg har det. Eg må sei det at eg gjekk ikkje mykje på sjuketrygda. Det som har forbausa meg etter at me fekk «den nye tida» med alle sine maskinar, det er dei menneskelege og helsemessige problema som også desse førte med seg. Me fekk ganske stort sjukefråver på grunn av slitaseskader f.eks. Det blei for hardt for menneskekroppen med risting og einsformig sittearbeid. Men i dag er jo maskinane ein god del betre enn dei var den første tida.

Aktiv pensjonist

– Det er over 10 år sidan du slutta i vegvesenet, men kontakten med miljøet og etaten den har du framleis.

– Det er faktisk ei stor glede for meg kvar gong eg er innom vegkontoret i Stavanger. Ja, og så er det blitt så rart at dei valde meg til formann i Vegvesenet si pensjonistforening her inne i Ryfylke. Og det tillitsvervet har vore ei glede for meg, det har det. Vegetaten, den har vore gild den, så det var eit lukkeleg val eg gjorde då eg blei vegarbeidar for 60 år sidan.

over til regn, flaum og forskrekketeleg glatte vegar. Så, medan eg var ute og brøytt på vegen frå Ropeid klokka halv tre om natta, gjekk viftereima på bilen. Så var det å vassa 6 km i issørpa inn til Sauda for å få ny reim, og så var det å koma seg tilbake. Eg fekk viftereima på og kom i gang med brøytinga att, men det var morgon før eg kom fram til Sauda. Då såg det mildest talt grusomt ut der inne. Bilane sto på kryss og tvers innover Saudasjøvegen, somme i den grøfta og somme i det holet. Folk hadde gitt opp og gått frå bilane sine der om natta. Nå var gode råd dyre, men det ordna seg denne gongen også, – omsider.

Ras

– Har du vore ute for mange nifse opplevingar?

– Ja i massevis. Spesielt har det vore stygt med alle israsa vinterstid på vegen til Ropeid. Men merkeleg nok har aldri eit einaste menneske forulykka, det ser eg på som eit stort under.

– Det største raset gjekk under krigen då den gamle Båstipptunnelen i enden av Jeskelia og heile fjellhammaren ovanfor tunnelen, ramlar ned. Tunnelen og fjellet, like frå toppen, hadde i lenger tid sige ut – sakte

og sikkert. Det blei bestemt at me skulle sprenga fjellet ut frå toppen. Arbeidet gjekk på overtid. Ein dag var det arbeid til langt på kveld. Ikkje lenge etter at arbeidsfolket var gått rasa alt saman ut. Det dreide seg om ca 20.000 kubikkmeter stein. Vegen var borte på ei 60 meter lang strekning og flodbylgja gjekk langt opp over liene. Nokre grunnar gjorde at bylgja mista krafta si før ho nådde Sauda, slik at ho ikkje gjorde skade der.

*Rasa har aldri kosta
menneskeliv,
det ser eg på som eit stort
under*

Så det gjekk altså godt den gongen og. Det er noko eg er uendeleg glad og taknemmeleg for at lukka var med oss, både denne gongen og så mange gonger elles.

Fantastisk utvikling

Då Gustav Bøen slutta i vegvesenet

*Tillitsvervet som formann i vegetatens
pensjonistforening har vore ei glede for meg*

Rundt omkring rundkjøringer

Overhold vikeplikten, vis hensyn og fleksibilitet

AV JAN OLAV HAUGEN

I den siste tiden har det dukket opp flere rundkjøringer i Rogaland. Hensikten med å opprette rundkjøringer er å øke trafikksikkerheten og å gi vegkryss økte kapasitet. Erfaringene fra Storbritannia de siste 15–20 år har vært positive både når det gjelder trafikksikkerhet og kapasitet.

Antallet rundkjøringer i Norge er i dag omkring 60. I noen av disse er det gjennomført studier av personskadeulykker før og etter etablering av rundkjøring. For de aller fleste av de ulykkesregistrerte vegkryssene er resultatene entydige: Antallet personskadeulykker reduseres radikalt etter innføring av rundkjøring.

Trafikkmiljø og adferd

De fysiske tiltak har her gitt et tryggere trafikkmiljø. Men det er klart at alle fysiske tiltak fungerer i et samspill med andre faktorer. For at et fysisk tiltak som rundkjøring skal fungere etter hensikten, er det også nødvendig at trafikantene bevisst tilpasser sin atferd. Trafikkreglene gir visse holdepunkter her.

I utgangspunktet er det grunn til å minne om den grunnregel at enhver skal ferdes hensynsfullt og være akt-pågivende og varsom så det ikke vol-des skade eller oppstår fare, og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Denne grunnregel gjelder i rundkjøringer som ellers i trafikken. Problemet synes ofte å være at kjøretøyet vi sitter i bidrar til å øke tendensen til å se våre handlinger kun fra vår egen synsvinkel. Fra dette perspektivet peker vi enkelt på andres manglende varsomhet, men er blinde for våre egne brudd på trafikregler.

Valg av kjørefelt

Ved noen rundkjøringer er det 2 kjørefelt i tilfartene. Trafikantene velger her felt slik trafikreglenes § 12.1

angir: Feltvalg foretas i god tid og høyre felt velges hvis man skal til høyre i krysset. Ellers foretas feltvalg etter trafikkforholdene. Når trafikken er stor, gjelder det å vise fleksibilitet for å få utnyttet kapasiteten maksimalt. Ved feltskifte gjelder de vanlige regler: Feltskifte skal skje uten fare eller ulempe for andre og manøvreren kan kun foretas etter at tegn er gitt i god tid.

Vikeplikt

For alle rundkjøringer der det er satt opp vikepliktskilt i innfartene gjelder det at **de som er inne i rundkjøringen har forkjørsrett**. Å kjøre inn i rundkjøringen er som å kjøre inn på en forkjørsveg. Dette betyr også at farten skal reduseres når man nærmer seg rundkjøringen. Ellers er det viktig å merke seg at det ordinært er gangfelter i tilknytning til rundkjøringene. Plikten til å stoppe for fotgjengere og syklistene som skal krysse gangfeltene gjelder naturligvis også her.

Retningsviser

Trafikkreglene gir ikke helt klare retningslinjer for bruken av retningsviser ved kjøring i rundkjøring. Ut fra § 18.2 skal retningsviser nyttes når kjøretøyet skal foreta en ikke uvesentlig endring av kjøretøyets plassering i sideretningen. I rundkjøringer skulle dette tilsi at den kjørende viser retningstegn til høyre før utkjøring fra rundkjøringen. Hensikten med en slik tegngiving er naturligvis å varsle andre trafikanter, slik at de kan innrette sin kjøring deretter.

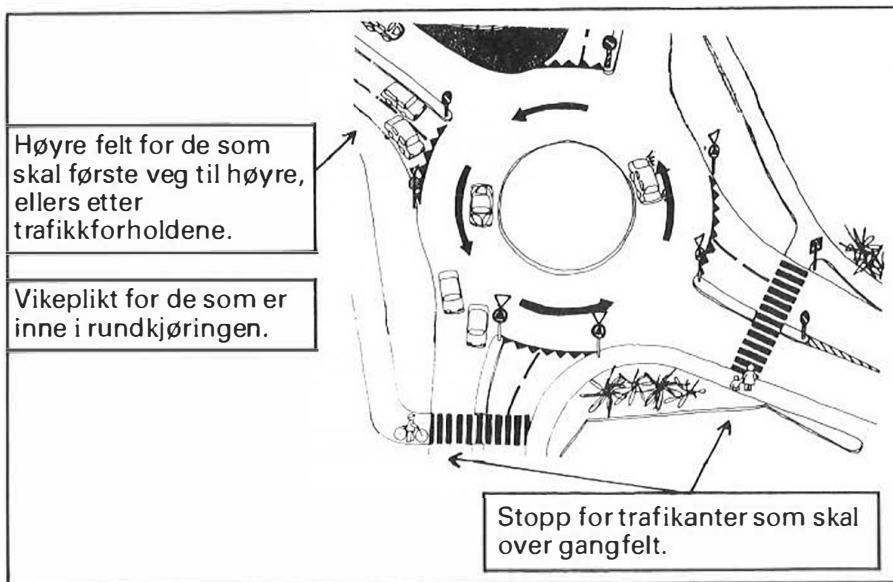
De to viktigste reglene for kjøring i rundkjøring kan sammenfattes slik:

- Overhold vikeplikten for de som er inne i rundkjøringen.
- Vis hensyn og fleksibilitet.

Trafikksikkerhetsrådet:

SIKRING AV LAST MÅ PRIORITERES

Trafikksikkerhetsrådet — som er statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker — beklager at det, tross hjemmel i Vegtrafikkloven, ennå ikke er utarbeidet egne regler for godkjenning og kontroll av bilers lasteutstyr. Rådet ber Samferdselsdepartementet hurtigst mulig besørge utarbeidet forskrifter med krav til lastebilens/tilhengerens utstyr for sikring av last. Det trenges også forskrifter for hvordan last skal sikres, herunder spesielt lastning av containere.



Den skisserte tegngiving ovenfor fungerer etter hensikten i de tradisjonelle rundkjøringer med en relativ stor sentraløy. I den senere tid er det imidlertid også laget minirundkjøringer hvor det av arealhensyn er skåret ned på størrelsen av sentraløya. I de tilfellene hvor sentraløya er svært liten, vil den skisserte tegngiving vanskelig kunne fungere etter hensikten. Her vil man møte problemet med at signal eller tegn skal gis i god tid før den påtenkte manøvrer iverksettes (trafikkreglenes § 18.3). Bruk av retningsstegn i samsvar med reglene for tegngiving i ordinære kryss (uten rundkjøring) kan derfor være mest hensiktsmessig i minirundkjøringer der diameteren på sentraløya er 4–5 m eller mindre.

Vegvesenets skyttardronning



Hilde E. Berg Johnsen blei beste kvinnelege deltakar i Statens vegvesen si miniatyrskyte-turnering for 1985. På biletet ser me henne med vandre pokalen, som ho med dette har fått eit napp i. For å få pokalen til odal og eige, må han vinnast tre gonger.

Den årlege miniatyrskyte-turneringa er organisert som korrespondanseskyting. Det vil seia at kvart vegkontor og Vegdirektoratet arrangerer lokale konkurranser. Resultata blir så sendt til det fylket som kvart år er arrangør/koordinator.

I den pokalen som nå er «på vandring» er det to napp. Hilde E. Berg Johnsen har også tidlegare ein gong vunne miniatyrskytinga. Men den pokalen ho då fekk eit napp i, er seinare vunen til odal og eige av ei anna jente.

Ingen alvorlige skader i 1984

Skadestatistikkene fra 1984 har totalt 11 skader med 286 fraværsdager. Når det gjelder antall skader så er dette det beste resultat som er oppnådd på årsbasis. Tidligere besteresultat var 13 skader i 1982. Når det gjelder antall fraværsdager så er 1980 best med bare 195 fraværsdager. Det som i første rekke gjør at 1984 har så mange fraværsdager i forhold til skadeantall, er at 2 av skadene tilsammen 185 fraværsdager.

Det har heller ikke i 1984 vært såkalte alvorlige skader, men dette med uaktomhet og menneskelig svikt går igjen fra år til år. De gode resultatene som skadestatistikken har vist de siste årene har nok flere årsaker, men aktivt vernearbeid og godt personlig verneutstyr er nok en av årsakene.

I en stor utsatt etat som Statens vegvesen vil vi alltid få skader, men vi får håpe at tallene blir lave og at vi slipper alvorlige ulykker.

Kryssord nr. 1/85

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13					14						
	15	16	17	18			19	20	21		22
23		24		25				26		27	
28				29		30		31	32		33
	34	35	36				37		38		
39					40		41	42	43	44	
45		46			47						
48			49						50		51
52	53		54	55	56	57	58		59	60	
61				62	63				64		
65			66					67		68	

Løsningen skal sendes Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
innan 20. mars 1985.

Navn

Adresse

Vannrett:

1. Utkast
6. Tre (tropisk)
13. Bok
14. 6734
15. Egenskap av (latin)
18. Ola . . .
23. Husdyr
24. Spår
26. Diger
28. Profet
29. Stjernebilde
32. Dyr
34. Arve
36. Ler
38. Plate
39. Åre
40. Filmfigur
41. Stell
45. Lege
46. Rom
47. Apparat
48. Øyvind Thorsen
49. Påskjønning
50. Organisasjon

Loddrett:

1. 7210
2. Ost
3. Prep.
4. Hva (dial.)
5. Adverb
6. Godseier
7. Fisk
8. Karakter
9. Denne måned
10. Interjek.
11. 3 like
12. Grete Danielsen

16. Adverb
17. Mine
19. Reiste
20. Skip
21. Ekkel
22. Fork.
25. Fettstoff
27. Adverb
30. Sint
31. Fork.
33. Sta
35. 5693
36. Personale
37. Frukt
42. Skurebørste
43. Virkning
44. Atom
51. Forstavelse
53. Haste
54. Ledelse
55. Fugl
57. Kvinnenavn
58. Søk
60. Øm
63. Fase



Vegvesenet gjennomfører et omfattende opplæringsprogram i forbindelse med de nye forskriftene for arbeidsvarsling. Dette bildet er fra et av de 4 tre-dagers kursa som er holdt for arbeidsledere, og viser tre av vegvesenet sine forelesere omgitt av varslingskilt og annet utstyr. Fra venstre: Per Kydland, Rolf Øveland og Johannes Vethus Espevold.

Nye arbeidsvarslings-forskrifter

Vegvesenet gjennomfører omfattende opplæring

TEKST: PER KYDLAND – FOTO: HARALD SEL

I 1984 trådte det i kraft nye forskrifter med utfyllende retningslinjer for varsling av arbeider på offentlig veg. I og med at dette nå er kommet i forskrifts form, betyr det at det er bindende for alle som utfører arbeid på offentlig veg.

Endringene

De viktigste endringene i forhold til tidligere kan kort sammenfattes slik:

- Det skal foreligge godkjent varslingsplan før arbeid igangsettes. Varslingsplanen skal godkjennes av vegmyndighetene.
- Det skal utpekes en ansvarshavende på hvert arbeidssted. Vedkommende skal være tilstede på arbeidsstedet og ha kopi av varslingsplan, vedtak etc.
- Det skal legges opp til mer informasjon overfor trafikantene.
- Det legges opp til mindre bruk av regulerende skilt, f.eks. fartsgrenseskilt, enn før. Undersøkelser har vist at lave fartsgrenser i forbindelse med vegarbeid blir lite respektert. Det anbefales mer bruk av fysiske tiltak, som f.eks. innsnevring av kjørebanelen, for å redusere farten.
- En hovedregel er at det skal benyttes så få skilt som mulig, men så mange som nødvendig.

Opplæring

I forbindelse med gjennomføringen

av de nye forskriftene er det forutsatt en omfattende opplæring. Denne er oppdelt i fire nivåer, et for ledelsen (1 time), et for arbeidsledelsen (3 dager), et for ansvarshavende (1 dag) og et for vanlige arbeidstakere (2–3 timer).

Opplæringen på de tre første nivåene er gjennomført. Det er i høst avholdt 4 tre-dagers kurs for arbeidsledelsen og 4 en-dags kurs for ansvarshavende. Opplæringen for vanlige arbeidstakere er det arbeidsledelsen som skal stå for.

Ved opplæringen for arbeidsledelsen har vi invitert representanter for kommunene, El.verk og Televerket. Vi antar derfor at disse etatene har fått den opplæring som er nødvendig for å kunne kreve at de overholder forskriftene. Den gruppa som vi foreløpig ikke har fått til opplæring for er entreprenørene. Det blir vår viktigste oppgave framover å få til et opplegg for disse, samt å få lagt opp kontrollrutiner for å sikre at forskriftene blir fulgt.

For den enkelte som skal arbeide på offentlig veg, husk: **En riktig gjennomført og godt synlig arbeidsvarsling er med på å sikre både trafikantene og arbeidstakerne.**

Nye Håndbøker

Håndbok – 015 – Feltundersøkelser
Håndboken beskriver alle undersøkelser som utføres i forbindelse med vegbygging, samt egnet utstyr og nødvendige observasjoner av feltmålinger.

Håndbok 063 – Vegtrafikktegninger 1983

Håndboken omfatter resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikktegninger i 1983.

Håndbok 115 – Analyse av ulykkessteder

I håndboken vil en finne de fleste spesielt ulykkesbelastede steder i landets byer og tettsteder, primært innenfor de 120 kommunene som er tilknyttet det felles EDB-systemet «Blackspot – EDB».

Håndbok – 116 – Driftsbygninger – tekniske normer

Hensikten med normene er å oppnå en enhetlig og kvalitetsmessig god standard på driftsbygninger i Statens vegvesen.

Normene skal brukes ved planlegging, dimensjonering og prosjektering av vegsentraler, vegstasjoner, veggarsjer og brøytestasjoner.

Håndbok – 118 – Byggverkskoder og størrelser

Med byggverk menes bruer, ferjekai, skredoverbygg, støttemurer og tunnelinnganger. Boken er en veiledning og gir definisjoner på byggverkskoder og målereglene for angivelse av lengder, bredder etc., og den beskriver hvordan disse data skal meldes til kostnadsstedsregisteret.

Håndbok – 119 – EDB program geobru

Hensikten med programmet er å beregne alle geometriske data for beregning og utsetting av bruer

Hjertelig takk

for oppmerksomheten i forbindelse med min sekstiårs dag

Hilsen
Johanne Mikkelsen

Attførings-tiltak og attføringsutvalgets arbeid

AV JOHAN LUND

Etter arbeidsmiljølovens § 13 nr. 2 skal arbeidsgiveren så langt det er mulig iverksette nødvendige tiltak for at arbeidstakeren skal kunne få eller beholde et høvelig arbeid, hvis han er blitt hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sjukdom, slitasje eller liknende.

Arbeidstakeren skal fortrinnsvis gis anledning til å fortsette i sitt vanlige arbeid, eventuelt etter særskilt tilrettelegging av arbeidet, endringer i tekniske innretninger, gjennomgått attføring eller liknende.

Hvis det er aktuelt å overføre en arbeidstaker til annet arbeid skal vedkommende tillitsvalgte tas med på råd.

Til å bistå arbeidsgiveren med å løse de oppgaver han er pålagt er det etter forslag fra arbeidsmiljøutvalget, oppnevnt et attføringsutvalg, opprinnelig kalt omplasseringsutvalg. Utvalget består av representanter fra ledelsen, de tillitsvalgte, bedriftshelsetjenesten og vernelederen. Vegkontorets verne- og helsekontor er tillagt sekretærfunksjonen.

Aktuelle tiltak kan variere fra tilfelle til tilfelle. Problemene kan være av medisinsk, psykisk eller sosial art. Noen tiltak går på å avhjelpe arbeidstakerens yrkeshemming ved oppøving av funksjoner, anskaffelse av proteser m.v. Andre går på tilrettelegging av arbeidet og endring av fysiske forhold. Det er anledning til å søke bistand hos andre offentlige myndigheter for å finne mest mulig hensiktsmessige tiltak. Arbeidsmarkedsmyndighetene, fylkesarbeidskontoret inntar her en sentral plass. Gjennom samarbeid med disse er det mulig å få såvel faglig som økonomisk støtte, f.eks. til opprettelse og drift av treningssenter, øvingsarbeidsplass eller liknende. Vegsjefen har gått inn for inngåelse av mønsteravtale med fylkesarbeidskontoret om dette og vi møter med interesse et utspill fra fylkesarbeidskontoret i nær framtid.



MI MEINING

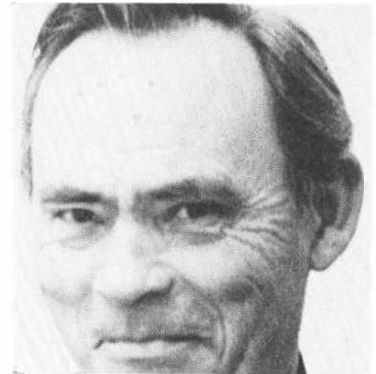
Nytten av EDB-minimaskinen

Vegkontoret har nyleg fått installert mini-datamaskin. I kva grad reknar du med å få nytte av maskinen i ditt arbeid?



Berit Refseth, Økonomiseksjonen

Foreløpig har eg ikkje sett meg inn i bruksområda for maskinen, men det er opplagt at økonomiseksjonen vil få god nytte av han, mellom anna ved økonomiske kalkulasjonar.



Thoralf Thommassen, Reknskap

Stor nytte. Mellom anna vil me kunne få fram rekneskapsmessige opplysningar raskare. Dermed vil me kunne yta betre service overfor drifta og drifta vil lettare kunne gjera seg nytte av rekneskapsrutinane.



Erling Drange, Maskinavdelinga

Bruk av denne maskinen i kombinasjon med den mikromaskinen avdelinga har frå før, gir oss store muligheter. Det gjeld for planlegging såvel som ved maskindisponering og maskinutnytting.



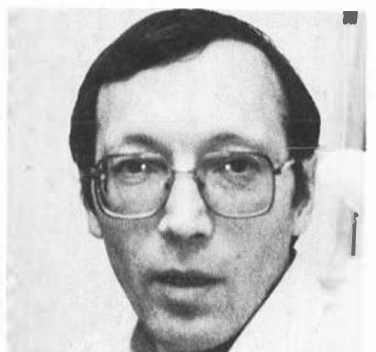
Elisabeth Renberg, Allmennseksjonen

Arbeidet med oversikt og oppdatering for utstyr vil bli lettare. På sikt vil budsjettarbeidet og kostnadsoppfølginga bli enklare.



Inger Hamre, Trafikkteknisk seksjon

Ein del av arbeidet mitt er plotting av ulykker for trafikkulykkesregisteret og bearbeiding av data frå trafikkteilingane. Den nye maskinen vil bety ei stor forenkling i dette arbeidet.



Kjell Sømme, Planavdelinga

Eg reknar med at Planavdelinga vil få stor nytte av maskinen. Mange nye muligheter opnar seg og mange arbeidskrevande operasjonar vil bli forenkla.

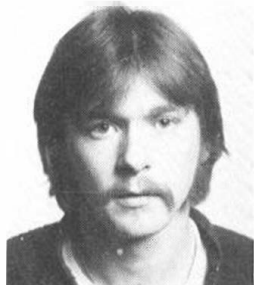
Intervju og foto: Harald Sel

Personalia

Nye medarbeidarar



Bjørn Kallevik
Oppsynsmann Vv I



Jan Hjorteland
Spesialarbeidar, Bru og kaier

Runde tal

60 år

4. mars: Sonja Aasland

50 år

3. mars: Kristoffer Mortensen

2. april: Oskar Nygård

Takk for samarbeidet

Gunnleiv Aareskjold
Førstekonsulent, Adm.,
slutta 31. desember 1984.

Bendik Berntsen,
Inspektør, Biltilsynet,
slutta 31. desember 1984.

Jan Petter Kamark,
Inspektør, Biltilsynet,
slutta 31. desember 1984.

Gudrun Hauge,
Kontorassistent, Biltilsynet i Hauge-
sund,
slutta 31. desember 1984.

Tore Tagholdt,
oppsynsmann, anlegg,
slutta 7. januar 1985.

Torill Siggervåg,
kontorassistent, Biltilsynet,
slutta 22. januar 1985.

Torill Gabrielsen,
Administrasjonssekr., Vegkontoret,
slutta 8. februar 1985.

Terje Berntsen,
Spesialarbeidar, Motorvegen,
slutta 17. februar 1985

Tom Ove Horpestad,
kontorassistent, Biltilsynet,
sluttar i mars 1985.



Riksveg 501 på strekninga opp mot Glubo (skaret midt på bildet). Det var på dette anlegget son til stortingsmann O. G. Ueland forreknna seg så storleg, slik at faren måtte setja autoriteten sin inn for å få ein ny avtale.

Ein god del av vegen mellom Eia i Sokndal og Eide i Heskestad ligg framleis omlag slik som han ble bygt for omlag 120 år sidan.
(Foto: Harald Sel)

Veginspektør kaptein Torstrup og stortingsmann O. G. Ueland

AV OLAV HESKESTAD

Frå 1863 til 67 var kaptein Christian Friderich Torstrup veginspektør i Rogaland. Han var fødd i Kristiansand og budde ca. 25 år på Eikeland i Lund, garden der Lundheim folkehøgskule ligg i dag.

Mellom vegane han bygde var og vegen mellom Eide i Heskestad og Hauge i Dalane. Det var i 1860-åra, og vegen ligg der framleis slik han låg for 120 år sidan med berre små utbetringar. No er vegen oljegrusa. Frå Eide går han i jamn stigning opp Eikebakken. Så langs Josvatnet fram til Glubo som er det brattaste partiet av vegen.

Anlegget i Glubo hadde Omund Ueland teke på seg å byggja. Då faren, O. G. Ueland kom heim frå Stortinget, skjønna han at sonen hadde forreknna seg storleg. Vegen ville verta mykje dyrare. Og faren fekk istand ny avtale for sonen.

O.G. Ueland var formann i Vegkomiteen i Rogaland. Den uttalen han kom med i 1856 er karakteristisk: «Vore veie gaar i regelen enten gjennom vildnisser, mot hvilke en altfor pyntet vei er en skjærende motsætning, eller gjennom en stor natur, der opfordrer de reisende til at anstille betraktninger over andre gjenstande end en vel glattet veimur. Under saadanne omstændigheter at lægge an paa at opføre veimure av hugne eller særdeles skikkede stene eller med store opofrelser søke at anlægge veien i cirkelformede eller like linier er ikke paa rette sted».

Kaptein Torstrup var ein mykje oppteken mann. Ved sida av å vera offiser og veginspektør, dreiv han den store garden på Eikeland. Ei oppgåve frå 1875 syner at han brukte to mål jord til grønnsaker, sådde 13 pd. (78 kg) grasfrø i gammal åker, sådde 7 tønner havre og 8 tønner poteter. Ingen i Lund var betre.

Sidan han sjølv var mykje borte, måtte tenarane ta seg av husstell og gardsarbeid, og det gjekk så ymse. Han var ugift. I slåtten hadde han mykje onnefolk. Om morgonen stilte han dei opp i to rekker, drengene med orv og jentene med rive på aksla, og så kommanderte han dei: Fremad – marsj! Om kvelden talde han såtene. Om natta sette sin bisbur såtene oppå kvarandre. Då vart det huskestue om morgonen. Han trudde høyet var stole. «De sjæler alle i Lund», sa han.

Anlegget Hustveit – Svandalsfossen på rv. 13: God framdrift, økte bevilgninger og ferdigstillelse et år før planen

TEKST: OLAV KLEVEN OG OLE HELGE DANIELSEN
FOTO: BJØRN SANDVIK

Arbeidet med ferdigstillelse av parsellen Hustveit – Svandalsfossen på rv 13 vil trolig bli fullført i løpet av 1985. Dette er ett år tidligere enn planlagt.

Betingelsen for å lykkes i denne målsettingen er at bevilgningene økes fra 8 mill. kr til 11 mill. kr. Da ledelsen er enig i at en forsering av anlegget vil gi en mer rasjonell og økonomisk drift som forkorter trafikantenes ulemper, vil de nødvendige midler for ferdigstillelse i 1985 bli stilt til disposisjon.

Vi kan dermed si at det er inngått en avtale mellom vegsjef og anleggsledelsen og arbeiderne i Sand/Sauda/Suldals-området om å gjøre anlegget ferdig for disse midler og innenfor den satte tidsfristen.

Påbegynt i -79

Parsellen Hustveit-Svandalsfossen er 8,1 km lang og ble påbegynt i 1979. Vegen ble først omlagt ved Hustveit og fra 1980 til 1982 ble Varstad og Hånganvik tunneler drevet. Samlet tunnellengde er 2220 m.

I 1983 og 1984 ble bevilgningene som var kraftig redusert, brukt til klargjøring av Hånganvik tunnel og ombygging av Varstad og Varstadbekken bruer.

Av parsellen Hustveit-Svandalsfossen som er 8,1 km lang, er således bare 3,8 km ferdigstilt i årene 1979 til 1983. Det bør imidlertid understrekes at av dette er 2,2 km tunnel.

Irritasjon

I den siste tiden har vi merket en stadig sterkere irritasjon fra lokalbefolkningen over framdriften. Denne kritikken kan vi forstå, men vi vil likevel få lov å påpeke at den manglende framdriften henger nøye sammen med de reduserte bevilgningene vi har hatt til disposisjon de siste årene.

Anleggsleder B. Sandvik og oppsynsmennene i området har lenge vært klar over den negative reklamen dette anlegget har vært for vegvesenet. Anleggsledelsen på Sand har derfor ut fra en analyse av den virksomhet en forventer i 1985, funnet ut at der er ressurser i området til å ferdigstille de resterende 4,3 km av



Torleif Halvorsen i arbeid på den eine av dei to borebyggene som blir nytta på anlegget Hustveit – Svandalsfossen.

parsellen i 1985 når tilstrekkelig midler nå blir stilt til disposisjon.

Nå gjelder det bare at vi alle oppfyller vår del av avtalen slik at vegsjefen i desember 1985 kan kjøre på nybygd veg mellom Hustveit og Svandalsfossen.

– NAF spanderte –
Forts. fra side 7

Bakke klarte brasene og fikk ros av NAF-instruktøren for god kjøring. Vi pustet lettet da vi etter 2 øvelser i svingen kjørte opp rett veg. Dette var vel første gang pensjonistene var ute på glattkjøringsøvelse. Da vi kom til Bryne ble konkurranselappene gjennomgått og det viste seg at damene var best i besvarelsen av alle spørsmål. Fru Hole gikk av med en fin førstepris. Vi andre som ikke kom med i premieutdelingen, fikk små trøstepremier.

Det ble en lang dag, men så rik på opplevelser at der var ingen som klaget over tretthet enda vi ikke kom til Stavanger før kl. 19.00.

En fin høstdag vi sent glemmer, takket være en fantastisk guide og instruktør og ikke minst en dyktig sjåfør.



Frå anleggsarbeidet nær Storeskjer. Om ikkje så lenge er dei smale og kron-glute svingane borte.

Vegvesenets største grave-maskin til Rogaland

Kritiske merknader fra maskinentreprenørene

TEKST OG FOTO: JOHANNES BØ

Statens vegvesen i Rogaland har gått til anskaffelse av ny gravemaskin til grusproduksjonen i Vadla. Maskinen som er en Catterpillar 235, kostet ca 1,5 mill. kr, den veier 43 tonn og skal vist nok være den største gravemaskinen i landet tilhørende Statens vegvesen. Maskinen er også utstyrt med en hydraulisk hammer på 3,2 tonn.

Til sammenlikning kan nevnes at en Brøyt X21TL, som er kjent og mye brukt i anleggsdrifta, veier ca 16 tonn.

Rasjonell drift

Gravemaskinen ble anskaffet for å få en mer rasjonell drift i grusproduksjonen og må sees i sammenheng med den øvrige omlegging. Ved bl.a. også å sette inn en mellomknuser er produksjonen øket med ca 100 tonn pr. time. Vi har også gjort en del omdisponeringer og utskiftninger i hjullastergruppen.

Gravemaskinen er utstyrt med slaghammer for å gi oss en rimeligere utnyttelse av steinresursene i materialtaket. Maskinen vil derfor vekselvis gå på steinknusing, opplasting, avgravning. Etter hvert som vi får opplært folk, vil den gå på flere skift.

6% egendekning

Anskaffelsen har imidlertid ikke gått

upåaktet hen av utenforstående. Maskinentreprenørens Forbund har kommet med kritiske bemerkninger om at vegvesenet trapper opp maskinparken, mens det er overkapasitet på det private marked.

Det faktiske forholdet er at vi har skiftet ut 4 hjullastere og erstattet disse med 2 hjullastere og 1 gravemaskin. Nevnes bør også at vi totalt dekker ca 27% av behovet for konkurransemaskiner med egne maskiner. For gravemaskingruppen utgjør egendekningen ca 6%.

Utrangerte private maskiner

Vi vil også stille et spørsmål ved størrelsen av den nevnte overkapasitet på det private marked. En stor prosentdel av disse maskinene er gamle

og lite hensiktsmessige, noe som våre årlige tilbudsinnhentinger viser. Maskiner som vegvesenet har utrangert og solgt på auksjon er også bl.a. inkludert i Maskinentreprenørens Forbund's registrerte overkapasitet.

Private alternativ

Før vi gikk til anskaffelse av gravemaskinen innhentet vi også tilbud fra to større entreprenører. Av disse ville den ene prismessig ligget langt over vår egen pris, mens den andre var noe usikker på grunn av annen virksomhet. Alternativet ville derfor sansynligvis vært privat anskaffelse, noe som ville gitt en ytterligere økning av den private overkapasitet og etterfølgende henstilling om tilbakeholdenhet hos de statlige etater. En viss markedsundersøkelse og vurdering av fremtidig behov bør derfor også danne grunnlag for kjøp hos de private.

Behov for egenmaskiner

Vegvesenet bør fortsatt ha en maskinpark som er tidsmessig og tilpasset våre oppgaver. Denne vil også overfor private maskineiere være en pekepinn på vårt behov angående teknologi og kapasiteter. Sammensetningen av vår maskinpark vil dessuten være en viktig faktor for om vi også i fremtiden skal få innleid maskintjenester til gunstige priser.



Den nye maskinen på plass i Vadla. Fra venstre: Georg Erfjord, som kjørte maskinen inntil fører ble ansatt. Videre Paul Moi og Sigmund Høyland fra henholdsvis leverandør av maskin og hammer og Johannes Bø fra maskinavdelinga.

Informasjonsmøte for vedlikeholdet

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Også i 1984 arrangerte vedlikeholdsavdelinga informasjonsmøte i alle dei sju vedlikeholdsområda. Disse møta blir haldne i desember, slik at det saglege kan kombinrast med ein meir uformell julesamankomst.

I grove trekk kan ein seia at informasjonsmøta har ein todelt funksjon. For det første oppsummerar ein det året som snart er omme, dernest blir planane for neste år gjennomgått og drøfta. Møta har vist seg å vera svært nyttige, både for dei som arbeider i utedrifta og for administrasjonen.

På biletet øverst ser me ein del av vedlikeholdsfolka i Haugesundsområdet. Nederst har me forflytta oss til Sauda, der orienteringsmøtet for vedlikeholdsområde 2 blei halde.

Pensjonistforeningens arbeid

AV PER HOLE, FELLESSTYRETS FORMANN

Fellesstyret for pensjonistforeningene ønsker pensjonister og yrkesaktive i vegvesenet et fredens år 1985. Vårt ønske er at året vil gi oss: god helse, trivsel og arbeidsglede.

Januar måned er rapporteringen og statistikkens tid. Oversikter over hva vi har nådd, gir oss grunnlag for å revurdere våre arbeidsmetoder og bidrar til nye målsettinger. Selv om målsettinger og fremtidsplaner er høgst forskjellige blant yrkesaktive og pensjonistene så har de dog det til felles at de er interessante og nødvendige. Vi bør derfor alle delta aktivt i arbeidet med å skape bedre og tryggere forhold.

Pensjonistforeningenes hovedformål har vært og vil også dette året være: Å arbeide for pensjonistenes

rettigheter. I samsvar med dette følger en sammentrengt oversikt over foreningens aktivitet og arbeid 1984.

1. Fellesmøter – vår og høst – med variert underholdning, hyggeleg samvær og god bevertning.
2. Søknader om velferdsmidler og disponeringen av disse.
3. Tilrettelegging og avvikling 4 dagers ferietur. Likeså dagstur til Flekkefjord.
4. Fremsatt krav om årleg legekontroll for pensjonister.
5. Krav om redusert egenandel ved legebesøk og medisinkjøp.
6. Heving av statspensjonene i takt med levekostnadsindeks.
7. Kurs og velferdstiltak for pensjonister.



Andakt

Årsoppgjør

AV OLA UNDHEIM

Det er i disse tider – begynnelsen av det nye året – at en ser tilbake på året som gikk. Vi ser tilbake på fjoråret i forbindelse med jobben og den etaten vi jobber i – hvordan er resultatene, hva med de budsjettmessige rammer, hva med målsettingen for året, o.s.v.

Vi ser ikke minst tilbake på fjoråret som privatpersoner. Vi må ta den årlige utfyllingen av selvangivelsen. Ofte blir det også til at vi går gjennom brever, kontoutskrifter og en masse andre ting i denne forbindelse. Og det hender vel også at vi blir sittende og tenke litt på året som gikk – på drivhuset vi fikk satt opp i vår – sommerferien – den håpefulle som allerede i høst rykket opp i tredje klasse – eller kjellerstuen som det ikke ble noe av ifjor heller. Nei, vi kan ikke si oss fri for å fundere litt på året som gikk.

Men våger vi å ta et virkelig årsoppgjør i vårt liv? Et oppgjør som ikke berre ser på økonomi og materialisme, men som ser på meg selv og livet mitt?

Hva med målsettingen for livet mitt? «Hva gagner det et menneske om han vinner hele verden, men forspiller sitt liv» spør Jesus i Matt. 16,26. Hva har jeg gjort med livet mitt – hvordan har jeg disponert det? Er jeg bevisst på hvem jeg disponerer mitt liv til?

Jeg skulle ønske vi i større grad var villig til å ta et oppgjør slik med oss selv. Kanskje vi kunne komme fram til samme konklusjon som apostelen Peter: «Herre, hvem skal vi gå til? Du har det evige livs ord.» (Joh. 6,68).

8. Deltatt i N.P.F.s fylkesforenings møteopplegg.

Det er å håpe at leserne av dette innlegg vil forstå behovet og nytten av å trekke lasset sammen. Meld deg derfor snarest som medlem av pensjonistforeningene. For kr. 30,- pr. år vil ditt medlemskap gi deg bladet «Pensjonisten» gratis. Vi hilser også yrkesaktive velkomne som støtte-medlemmer. Husk alle er velkomne til våre møter.

Slutteleg vil vi rette en hjerteleg takk til administrasjonen og yrkesaktive for hjelp og støtte i året 1984.

GJESTEKOMMENTAREN

Samferdselspolitikk og distriktpolitikk

Hovedutfordringen i distriktpolitikken er å sikre arbeid til alle som ønsker lønnet arbeid. For å oppnå dette, er det etter min mening bare én vei å gå: å skape et næringsliv som står på egne ben i internasjonal konkurranse.

Når utsatte bygder i distrikts-Norge har problemer med å bygge ut sitt næringsliv og gjerne har større problemer enn i sentrale strøk, skyldes det i høy grad den geografiske avstanden.

Å kompensere for dette handicap, må være en oppgave for samfunnet. Derfor spiller også samferdselspolitikken i videste forstand en avgjørende rolle i distriktpolitikken.

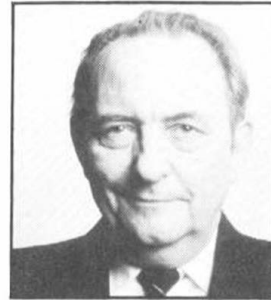
Det vil i fremtiden, som følge av ny teknologi, være mulig på visse felt —

helt eller delvis — å fjerne avstands-kostnader og -ulemper.

Men fortsatt vil andre deler i lang tid fremover måtte leve med samferdselsmessige ulemper, både tids- og kostnadmessig sett. Å utbedre vårt veinett, vil derfor måtte stå sentralt i lang tid fremover. En ny veiplan er på beddingen, og den vil oppstille nye mål for vår samferdselspolitikk de nærmeste årene.

Bygging og utbedring av veier, broer og ferger er viktige ledd i arbeidet med å redusere de ulemper som enkeltmennesker og bedrifter sliter med på grunn av geografiske avstander.

For stadig flere mennesker betyr det å komme raskt i kontakt med andre, det være seg familie, venner,



Arne Rettedal
Statsråd, Kommunal- og
arbeidsdepartementet

helseinstitusjoner eller private og offentlige serviceorganer, mer og mer for trivselen. Utbyggingen av gode kommunikasjoner vil bli helt avgjørende for at vi skal kunne bevare den spredte bosetting vi alle anser som så viktig for vårt land.

Bedrøvelige utviklingen av administrasjonsbudsjettet Umulig for anleggsavd. å følge opp de driftsmessige oppgavene

AV HALVOR FOLGERØ

Jeg vil få komme med noen hjertesukk i forbindelse med et tema som i utgangspunktet særlig angår oss kontoransatte, men som på sikt vil slå negativt ut for hele vegetaten dersom forholdene ikke blir bedret. Det aktuelle problemet er selvfølgelig den bedrøvelige utviklingen i størrelsen av administrasjonsbudsjettet og da i særdeleshet reisebudsjettet.

Som kjent er vegvesenets yte etat organisert i et vegkontor og en utedrift. Med bakgrunn i denne organisasjonsformen er det så langt opp til en bestemt ansvars- og oppgavefordeling mellom vegkontor og utedrift. Det er imidlertid ikke slik at de to enhetene arbeider selvstendig og uavhengig av hverandre, derimot er systemet basert på et gjensidig samarbeid og medvirkning for å kunne løse de foreliggende oppgaver på en effektiv og økonomisk måte.

Slik situasjonen nå er for anleggsavdelingens kontoransatte, er det ikke mulig for oss å følge opp vår del av de driftsmessige oppgavene vi

skal løse sammen med markledelsen og utedriften for øvrig.

Videre klarer vi heller ikke å framskaffe så gjennomarbeidede byggeplaner som forutsatt. Og årsaken til dette er at rammene for reisebudsjett og overtid nå er blitt så knappe at vi bare kan ta oss av de høyest prioriterte oppgavene. I denne situasjonen vil det heller ikke være noen løsning å overføre enda flere oppgaver ut.

Både administrasjonen og de ansattes representanter står sammen i denne saken, idet begge parter klart ser hvilken fare for vegvesenet som bedrift denne negative utviklingen på administrasjonsbudsjettet representerer.

Signalene er nå klare og entydige og er også blitt lagt fram for våre overordnede myndigheter i flere sammenhenger. Problemområdet skulle derfor være tilstrekkelig belyst og dokumentert til at det kan gjøres noe konkret og positivt med det.

Egenregi eller privatisering av vegarbeidsdriften?

AV KARL STØLE

Større andeler av anleggsarbeidet skal legges ut til private entreprenører. Dette er klare signaler som kommer fra de politiske styresmakter bl.a. tidligere samferdselsminister Inger Koppernæs. Begrunnelsen for dette er den alminnelige oppfatning at entreprenører makter å levere et rimeligere produkt enn det offentlige.

Dette tror jeg er løse påstander som ikke har noen reell saklig begrunnelse, da det såvidt jeg kjenner til finnes lite sammenligningsmaterie. En annen ting som politikerne antagelig ikke vet er hvordan de tildelte midler til anlegg fordeler seg. Jeg har derfor foretatt en analyse av forbrukte anleggsmidler i Haugesundsområde i 1984, stort kr 45,5 mill.

Disse fordeler seg slik: Egenandel 35%. Dette vedrører da oppsyn – lønn arbeid – transport maskiner egne – andre maskiner egne – varer (som er varer fra eget grustak). 65% går da til andre som fordeler seg på følgende: Entreprenørene 14% – transport maskiner 9% – andre maskiner 20% – varer 22%.

NVF-rapport:**Vedlikehold av gang- og sykkelveger**

Utvalg 41 av Nordisk Vegteknisk Forbund har utgitt en rapport med tittel: Vedlikehold av gang- og sykkelveier.

Rapporten inneholder bidrag fra Danmark, Finland, Sverige og Norge, og det norske utvalget har hatt hovedansvaret for rapporten.

Hvert av landene har redegjort for sine normer for gang- og sykkelveier, ulykkesstudier og for den vedlikeholdsstandard man legger opp til. Valg av maskiner og utstyr for vedlikeholdet er også viet stor oppmerksomhet. Både bymessige strøk og gang- og sykkelveier utenfor byer og tettsteder er omtalt.

Noen konklusjoner går igjen i de enkelte lands rapporter:

- Det er viktig at alle avdelinger (plan, anlegg og vedlikehold) samarbeider for å oppnå et godt resultat. Ikke minst har dette betydning for framtidig vedlikehold av gang- og sykkelveier.
- Gang-/sykkelveier må ha minst samme vedlikeholdsstandard som kjøreveiene.
- Anlegg av gang-/sykkelveier reduserer fotgjenger- og sykkelulykkene med 35-45%. Godt vedlikehold påvirker også ulykkesantallet i gunstig retning.
- Det er vanskelig å finne egnede maskiner for vedlikehold av gang-/sykkelveier.
- Det finnes få data om vedlikeholdskostnader for gang-/sykkelveier.

Rapporten kan fås ved henvendelse til Veglaboratoriet, tlf. 02-46 69 60.

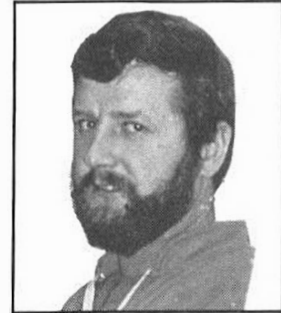
Dette vil med andre ord si at ca 30 mill. tilfaller det private næringsliv. Av dette får lokalsamfunnet ca 15-20 mill. kr., som bl.a. går til små lastebil- og maskineiere. Dette er kanskje noe å tenke på for politikere og andre som stadig hevder at større del av driften bør ut til entrepriser (privat).

Denne analyse som her er foretatt stemmer veldig godt sammen med den som sosiologi Else Kielland, forsker ved Transportøkonomiske institutt, har foretatt og som gjengis i Samferdsel nr. 10/84. Denne har jeg fått tilsendt etter at min analyse var foretatt.

Jeg vil i neste nr. komme nærmere innpå mer detaljerte ting som enhetspriser - effektiviseringstiltak o.l.

TILLITSMANNENS SPALTE

Ole Tamburstuen, Hovedtillitsmann i N.A.F.



Etter 1 år som hovedtillitsmann i vegarbeidsdriften kan det kanskje være riktig å kaste et tilbakeblikk på noe av det som har skjedd.

I store trekk har det vært et ganske rolig år, men det har vært endel saker som har tatt litt mere tid enn andre. Det har vært oppstarting av anlegget Ringveg Vest i Stavanger og der var det mangel på arbeidsfolk og en måtte få endel overflyttinger fra Kårstøanleggene.

Dette så i begynnelsen til å gå ganske fint, men det oppstod endel problemer etter hvert på grunn av sykdommer o.l. Nå ser det imidlertid til å gå ganske greit.

Ellers har vi hatt oppstarting av en kollektiv ulykkesforsikring som det er med ca. 30 stk. i. Dette er en forsikring som gjelder både på arbeid og i fritid og hvor hele familien til forsikringstakeren er inkludert.

En annen ting som er gledelig år, er at vi nå har begynt å ta inn folk i vegarbeidsdriften. Det er nå lyst ut stillinger i Stavangerområdet. Og det er håp om få inn nye folk i andre områder også noe senere. Til disse stillingene vil det fortrinnsvis bli tatt inn yngre søkere.

Ellers er det håp om at den nye lærlingeordningen kommer i gang i år. Hvis det da kommer en overgangsordning på lik linje med den vi hadde for forskalingsfaget vil det bety endel lønnsmessig for nokså mange av våre arbeidere.

En annen sak som vil ta endel tid i år, er organisasjonsendringen av Vedlikeholdet. Der er det nedsatt en gruppe på 6 personer som skal vurdere dette og komme med en rapport som skal legges fram som forhandlings sak senere.

Vi kommer i år til å gjøre endel forandringer i tillitsmannsordningen, der vi vil prøve å få gjennomført noe som skal kalles distriktstillitsmann. Dette er en stor forandring fra tidligere ordninger, men jeg skal senere komme tilbake til dette med mere utfyllende oversikt og kommentar.

Jeg håper at vi i år skal få et rolig og gødt år uten for store problemer.

Likestillingsutvalg oppretta

Handlingsplan blir lagt fram i

I november 1984 opprettet Ledermøtet likestillingsutvalg ved Statens vegvesen i Rogaland.

Utvalget har som mål å arbeide for bedre likestilling i alle stillingsgrupper i vegvesenet.

Dette kan bl.a. gjøres ved å drive utstrakt informasjonsarbeide og å utarbeide forslag til tiltak som rent praktisk kan påvirke situasjonen. Det kan her nevnes som eksempel fysisk tilrettelegging av arbeidsmiljø og/eller opplæringstiltak.

Utvalget har følgende sammensetning:

f.konsulent Svein M. Olsen, Personalseksjonen (leder)
adm.sekr. Marit R. Øverland, Biltilsynet i Stavanger
kontorfullmektig Mette Skjerve, Vegstasjonen i Haugesund

konsulent Thoralf Thommassen, Regnskapsseksjonen
avd.ing. Anne Grete Liahaug, Trafikkteknisk seksjon
adm.sekre. Hilde Berg Johnsen, Personalseksjonen (sekretær)

Gruppen har vedtatt å utarbeide en handlingsplan for likestillingsutvalget.

Til hjelp ved dette arbeidet har gruppen innhentet materiale fra forskjellige etater og bedrifter. Med bakgrunn i bl.a. dette materiale vil gruppen legge fram for ledermøtet forslag til handlingsplan rundt sommeren dette året.

Dersom noen ansatte har synspunkter på hvordan arbeidet bør utføres, bes dere ta kontakt med medlemmene i gruppen evt. sekretæren.



Ras på vegen til Breiborg ei påskeaftan midt i 60-åra. Lengst til høgre står Gustav Bøen og tek eit overblikk, før ryddearbeidet tek til. På midtsidene har me eit intervju med Bøen, som hadde nesten 50 års teneste i vegvesenet då han slutta i 1974.
(Foto: Fredrik Koch, Stavanger Aftenblad.)