

Ryggjavegen



Av innhaldet:

- Nedlegging av Dirdal vegstasjon?
- Nytt hovudsamband over Boknafjorden
- Vegvesenet har høyt kompetansenivå
- Bilen er 100 år



Nr. 2—mai 1985
12 årgang

Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse:
Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Harald Sel.

Redaksjonsråd: Georg Eie, Torleif Haugvaldstad, Vigdis Onarheim, Ole Tamburstuen og Torleiv Tveit.

Opplag: 1500

INNHALD

<i>Aktuelle kommentar</i>	s. 2
<i>Nedlegging av Dirdal vegstasjon?</i>	s. 3
<i>EDB-maskin — og hva så?</i>	s. 4
<i>Vegvesenets «skapar» fyller 100 år</i>	s. 5
<i>Nytt hovudsamband over Boknafjorden</i>	s. 6
<i>Dep. forslag til Norsk Vegplan</i>	s. 8
<i>Ytre Ringveg Vest-anlegget</i>	s. 10
<i>Hunnedalen vinteropen</i>	s. 11
<i>Vegane falla så vide</i>	s. 12
<i>Intervju med Leif Byrkjedal</i>	s. 14
<i>Gode rasteplaser</i>	s. 16
<i>Kryssord</i>	s. 17
<i>Samferdselsstyret på synfaring</i>	s. 18
<i>Bilen er 100 år</i>	s. 19
<i>Veteranbiler på Rogalands-vegane</i>	s. 19
<i>Vegvesenets profil og lederideologi</i>	s. 20
<i>Ledertrening i vegvesenet</i>	s. 20
<i>Mi mening</i>	s. 21
<i>Egenregi eller privatisering</i>	s. 22
<i>Plandirektør Fyksen på Rogalands-besøk</i>	s. 23
<i>Ny stein-verksemd i Strand</i>	s. 24
<i>Personalia</i>	s. 25
<i>Andakt</i>	s. 25
<i>Gjestekommentaren</i>	s. 26
<i>Tillitsmannens spalte</i>	s. 27

Framsidedfoto:

KISSEL (1906-1931). Me viser til presentasjon av bilen på side 19.

Foto: Torleiv Tveit.

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

Aktuell kommentar:

Er kjøreopplæringen kostbar?

Av biltilsynssjef Christian Fr. Hønsteen

Prisdirektør Bakke har stilt spørsmål ved det system vi her i Norge har med godkjente kjøreskoler.

Han hevder at konkurransen er svært dårlig. Selv om det ikke er noe kjøreundervisningsmonopol, er prisdirektøren av den mening at kjøreskolen i realiteten har monopol overfor kunden, «når først kunden har gitt seg tilbyderens vold», som han uttrykker det.

Prisdirektøren vil også bryte forbindelsen mellom kjøreskolene og biltilsynet. Han foreslår at elevene, ikke kjøreskolen skal foreta oppmelding. Biltilsynet bør helt ikke vite hvordan ferdighetene er ervervet. Det betyr igjen at biltilsynet selv må ha biler til disposisjon for førerprøvene. Helst så mange biler at elevene har adgang til å prøve seg i den biltype vedkommende foretrekker.

Prisdirektør Bakke som jeg vanligvis lytter til med interesse, avslører i denne forbindelse manglende kunnskap om kjørelærervirksomheten.

Men da hans synspunkter også deles av mange unge som i nærmeste framtid skal anskaffe seg førerkort, fortjener hans utspill likevel en kommentar.

Det mest sjokkerende med prisdirektørens utspill er at han interesserer seg for prisen på et førerkort, istedet for kostnadene ved en forsvarlig førerkortopplæring.

For meg er det også vanskelig å forstå at kjøreskolenes kunder (les: elever) ville få en større forbrukerbeskyttelse under prisdirektørens system.

Etter min mening vil elevene miste alle muligheter for å vurdere hva de fikk igjen for sine penger.

Men for å holde oss til prisdirektørens interessefelt først:

Kjøreopplæringen i Norge er ikke kostbar.

Sammenlignet med prisene for annen kurs- og opplæringsvirksomhet i privat regi, er kjøreskolenes priser meget rimelige.

Litt refleksjoner omkring følgende tall skulle også gi grunn til ettertanke:

- * Utgiftene til et livsvarig førerkort beløper seg i gjennomsnitt til 5 - 6000 kr.
- * Gjennomsnittspris for materielle bilskader ligger idag på 7 - 8000 kr.
- * Kostnadene ved personskader er av en helt annen størrelsesorden. Likevel er det ofte helt andre ting som teller mer i den sammenheng.
- * Selv for en personbil i rimelig prisklasse vil årlige utgifter overstige kr. 20.000,-

Med andre ord utgiftene til et livsvarig førerkort tilsvarer utgiftene til bilhold i ett kvartal.

Prisdirektørens system ville også betinge betydelige økninger i biltilsynets budsjett. Økt tidsforbruk til førerprøven ville kreve økte personalressurser.

Sammen med store utgifter til biltilsynets prøvevogner, vil dette kreve økning av førerkortgebyr eller større uttelling over skatteseddelen.

Den lille besparelse det eventuelt ville være mulig å oppnå i utgiftene til kjøreskolene, ville gå med til å dekke biltilsynets utgifter.

Prisdirektør Bakke hevder at vi har velutviklede metoder for å teste teoretiske kunnskaper ved eksamener. Derfor skulle det heller ikke være noen grunn til at teoretiske kunnskaper skal erverves på kjøreskolene.

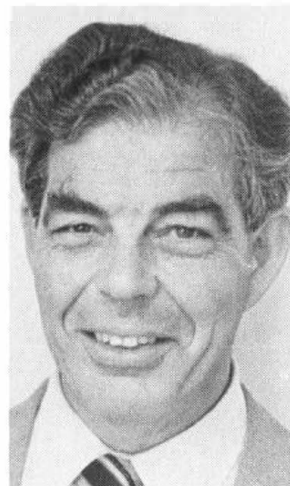
Det er riktig at kunnskaper om regelverk o.l. er enkelt å evaluere. Erfaring viser imidlertid at ren faktainnlæring har minimal innvirkning på holdninger og handlinger. Derfor er det den holdningsskapende undervisning som er den viktigste. Og til dette bør vi ha et best mulig pedagogisk opplegg.

Det system vi har for bilføreropplæring her i landet er enestående, selv i internasjonal sammenheng.

- * Så vidt meg bekjent er vi alene om å ha en statlig trafikk lærerskole.
- * Kjøreskolene er godkjent av biltilsynet, som også fører tilsyn med virksomheten.
- * I de fleste fylker har vegvesenet ansatt en fagpedagog som gir kjøreskolene og biltilsynet råd og veiledning i pedagogiske spørsmål.

Vi må tilstrebe at den virksomhet som foregår innenfor dette system stadig forbedres, for å nå hovedmålet: **En tryggere trafikk!**

Mitt håp er imidlertid at dette ikke forkludres av slike utspill som vi opplever fra prisdirektør Bakke.



Redaksjonen avslutta 1. april

Gruppe ved vegkontoret foreslår:

Nedlegging av Dirdal vegstasjon

Bedre ressursutnytting ved å redusere antall vedlikeholdsområder

AV OLAV ØYVIND HAMRE

Antall vegmesterområder i Sør-fylket bør reduseres fra 4 til 3, ved at Dirdal vegstasjon nedlegges. Gjesdal kommune legges inn under Jærområdet med vegstasjonen på Nærbø og hele Bjerkreim kommune legges under Egersund vegstasjon.

Dirdal og Vikeså opprettholdes som veggarasjer og den daglige vedlikeholdsdriften bør fortsette som nå med «geografiske» lag ledet av en formann.

De tre vegmesterområdene i Nord-fylket, Haugesund, Sand og Tau opprettholdes som nå.

Dette er hovedkonklusjonen i et forslag om den framtidige organiseringen av vedlikeholdsdriften i Statens vegvesen i Rogaland, som en gruppe med representanter fra ledelsen og organisasjonene har lagt fram.

Siden vegvedlikeholdet ble skilt ut som egen funksjon i 1962, er det i hovedsak ikke gjennomført noen særlige organisasjonsmessige endringer i vedlikeholdet for utedriften. Vegdirektoret har i en tid arbeidet med spørsmål om å foreta omorganiseringer. Hovedformålet er å bedre intern effektivitet og produktivitet, samt å gi publikum og de lokale myndigheter den service som det er naturlig for en trafikkrettet etat å legge opp til.

Oppbygging av kompetanse

I takt med delegeringen må en da bygge opp kompetansen i uteledelsen. En håper med dette å oppnå en forenkling og effektivisering av administrasjonen.

Fylkene er i første omgang bedt om å vurdere områdeinndelingen, driftsbygninger og ressursbehov i områdene (administrasjon, bemanning, maskiner). I neste omgang skal en så ta stilling til oppgave- og ansvarsfordeling mellom vegkontorene og utedriften, distriktsinndelingen og kontororganiseringen.

Et sentralt spørsmål i dette arbeidet er størrelsen og grensene for vedlikeholdsområdene og driftsbygningenes beliggenhet.

Geografiske forhold

Rogaland har i de siste 15 årene hatt 7 vedlikeholdsområder. Antall km. veg som vedlikeholdes i det enkelte område varierer fra 299 km. til 506 km.

Vegdirektoratet mener at områdestørrelsene ikke kan standardiseres. Men der hvor ikke spesielle geografiske forhold spiller inn, bør fylkene

forsøke å regulere områdene innenfor en ramme av 400 til 750 km.

De 3 områdene som utgjør Ryfylke og Nord-fylket er på mange måter kommunikasjonsmessig tungdrevne. Fjorder stenger og områdene innbefatter flere øykommuner og halvøyer som er avhengige av ferjesamband.

Vedlikeholdsområdene (Haugesund, Sand og Tau) er praktisk talt jevnstore med ca 500 km. veg til å vedlikeholde.

Sør-fylket derimot, som ikke har de samme kommunikasjonsmessige ulemper, er inndelt i vedlikeholdsområder som har mindre geografisk utstrekning. I gjennomsnitt har de 4 områdene 370 km. veglengde hver.

Tekniske hjelpemiddel

I betraktning av utviklingen en har hatt på vegnettet og de nye tekniske hjelpemidlene vi har fått de siste 15—20 årene, er der flere momenter som taler for større områder i Sør-fylket.

Stikkordsmessig kan en nevne følgende:

- Bedre kommunikasjon (nye vegforbindelser)
- Bedre dekke-standard
- Store investeringer i forbedret bæreevne og drenering
- Større mekanisering
- Større og bedre maskiner og utstyr
- Radiosamband
- EIDB

Større områder gir muligheter for bredere fagmiljø og kompetanse på stasjonene og større ressurser å spille på. Den tekniske utvikling har medført at antall arbeidstakere i det enkelte området stadig har gått nedover, noe som ofte fører til praktiske problemer ved fravær og liknende.

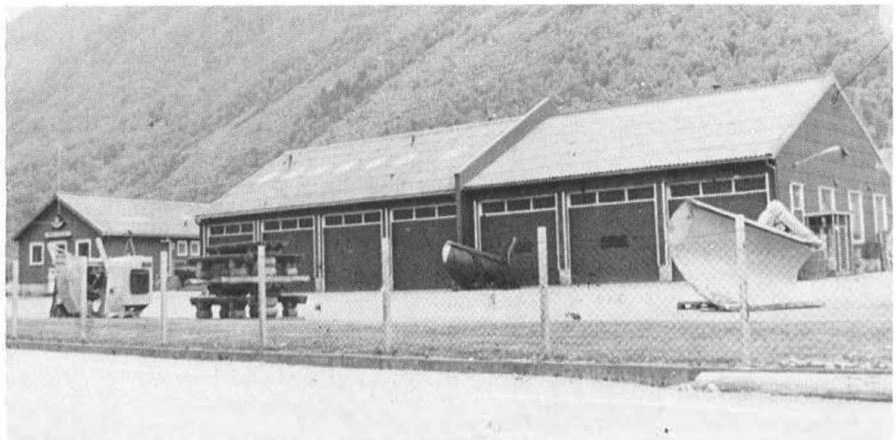
De fordelene større områder medfører må veies opp mot ulempene, som f.eks. lengre avstander og eventuelle mindre kunnskaper om lokale forhold og vegenes tilstand.

Grupper forslag

Vegkontoret har nedsatt en gruppe med representanter for ledelsen og organisasjonene til å vurdere den fremtidige organiseringen av vedlikeholdet i Rogaland. Gruppens forslag skal drøftes og behandles i de faglige organisasjonene og i fylkeskommunen før det legges fram for Vegdirektoratet til godkjenning, senest 1. juni 1985.

Etter å tatt alle hensyn i betraktning, har gruppen foreslått å redusere antall vegmesterområder i Sør-fylket fra 4 til 3.

Forts. s. 26



Dirdal vegstasjon

EDB-maskin — og hva så?

TEKST: STEINAR BERNTSEN FOTO: HARALD SEL

I forrige nummer av Rygjavegen kunne vi lese at en mini-datamaskin fra Norsk Data var kjøpt og installert på vegkontoret. De som ble intervjuet mente alle at denne datamaskinen ville bli til stor hjelp i arbeidet deres. Hva kan så denne datamaskinen benyttes til i dag og hva kan vi vente av nye programmer?

DAGENS MULIGHETER

Pr. i dag er det 3 hovedgrupper av bruksområder for datamaskinen.

1. Tekstbehandling

Tekstbehandlingsprogrammet



Storlygaren

Jeg har tatt mot stafetten fra Torleif og fortsetter med en jakthistorie, den om vegvokteren som ikke leér på seg.

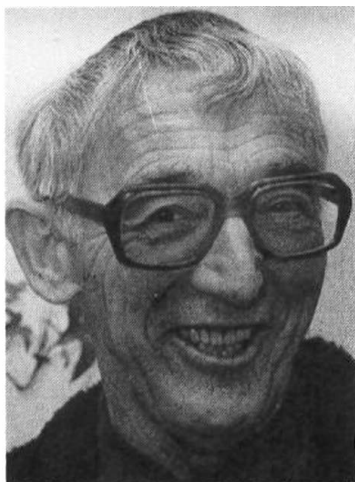
Her er historien.

Postmannen møtte vegvokter Jonas. Dette var midt i jakttida, og som vanlig slo de av en prat. Denne praten kom til å dreie seg om jakt og fiske, og her var Jonas godt orientert om situasjonen også på dette felt.

— Dæ æ fali nå, døm skyt på alt som lea seg, sa Jonas.

— Hå, døm skyt på det som itte lea seg å nå, døm sie dom ha skoti på en vegvokter oppi her, svarte postmannen.

Karl Grude overtar stafetten fra meg.



NOTIS-WP er et godt tekstbehandlingsprogram der man kan skrive tekst og tabeller, redigere og lagre dette. Programmet inneholder også en sorterings- og summeringsfunksjon samt direktiver for utskriften. (f.eks. bestemmelse av ny side, tekstbredder, lagring av innholdsfortegnelse osv.)

2. Regnearkprogram

Regnearkprogrammet NOTIS-CALC består av et ark med mange rader og kolonner slik at det blir en mengde celler. I disse cellene kan man skrive **tekst, tall, eller formler**. Regnearkprogrammet kan benyttes til tabelloppsett hvor det er en del regnearbeid.

3. Tekniske beregninger

Her har man en hel rekke programmer til bruk i planarbeidet (f.eks. linjeberegning, masseberegning, uttegning av tverrprofiler og perspektivtegninger), trafikktekniske beregninger, driftsplanprogram og brutekniske programmer.

HVA SKJER VIDERE ?

Tekstbehandling og regnearkprogram

Det har vært avholdt et kurs for 15 personer på Vegkontoret der litt av operativsystemet, NOTIS-WP og NOTIS-CALC ble gjennomgått. Dessuten vil det muligens i tillegg bli holdt et eller flere kurs for de som har mest nytte av tekstbehandling.

Antagelig vil det for de fleste i begynnelsen ta litt lenger tid å skrive på tekstbehandling enn det har tatt å bruke skrivemaskin. Dette mener jeg imidlertid vil endre seg ganske raskt etter som man blir kjent med tekstbehandling.

Det finnes i dag terminaler på alle avdelinger og min mening er at man bør begynne snarest mulig å ta systemet i bruk.

Tekniske beregninger

De programmene som finnes i dag gir vegplanleggeren mulighet til å lage en god masseoversikt samt at tegnepro-

grammene kan benyttes til å få en framstilling av hvordan vegen tar seg ut i terrenget.

Etter min mening benyttes flere av disse programmene i alt for liten grad på Vegkontoret i dag. En del av arbeidet blir gjort av konsulenter og en del blir ikke gjort i det hele tatt. Hva kan man så gjøre for å rette på dette?

Et av problemene er kanskje at man ikke vet hvilke muligheter som finnes eller hvordan man bruker programmene. Dette burde kunne løses ved en bedre opplæring samt en litt større interesse.

Ett annet spørsmål er hvordan puncingen av store datamengder skal foregå. Dette er aktuelt f.eks. ved bruk av masseberegningsprogrammet. Skal vegplanleggerne gjøre dette selv eller skal det løses på en annen måte? Hovedpoenget er i hvert fall at dette nå blir gjort her på Vegkontoret i stedet for å la konsulenter gjøre det.

Det er den siste tiden blitt arbeidet en del både her på Vegkontoret, på andre vegkontor og i Vegdirektoratet med noen tegneprogram. Disse går ut på automatisk uttegning av resultatene fra de tekniske beregningene. Dette gjelder tegning av C-tegninger, tverrprofiler, perspektivtegninger, massediagram osv. Denne muligheten burde utprøves ved et samarbeid mellom planleggerne og tegnesalen for å få det beste ut av det.

Nye systemer - Databaser

Database er et system for registrering, behandling og utskrivning av opplysninger. Det kan være forskjellige typer data man ønsker å registrere og senere hente fram i en eller annen form.

Det er en del ferdige databaser Vegkontoret vil få fra Vegdirektoratet. Dette gjelder:

- PBR - planlegging, budsjettering, regnskap, for Rs.
- PDU - planlegging, disponering, utnyttelse, for M.
- Vegregisteret, med flere forskjellige opplysninger.
- Planleggingsprogrammet.

På Vegkontoret er det i gang arbeid for å lage systemer for:

- Eiendomsregister
- Personalregister

Dette er arbeid som krever en ganske stor innsats både med hensyn til beskrivelse av systemets virkemåte samt selve lagingen (programmeringen) av systemet.

Jeg er sikker på at folk på de enkelte avdelingene har tanker og ønsker om hvilke opplysninger man kan tenke seg lagt inn i et system. Dette kan

Redaktøren har ordet:

Vegvesenet's «skapar» fyller 100 år

Bilen er 100 år. Frå ein «uskuldig barndom» har bilen vakse fram til det dominerande kommunikasjons- og transportmiddelet.

Truleg meir enn noko anna teknisk nyvinning dei siste 100 åra, pregar bilen miljøet vårt og livsforma vår - på godt og vondt.

Bilane la først under seg dei vegane som alt fanst, men som var bygde for hest og kjerre. Då han var sterk nok, kravde han meir veg. Seinare er det bilen som har vore drivkrafta bak eit stadig aukande krav om betre vegar, fleire vegar, bruar, ferjer og parkeringsplassar. Ut frå dette kan ein seia at det er bilen som har skapt Statens vegvesen.

Dei positive sidene ved bilen er mange og store. Men ved 100-årsjubileet skal ein heller ikkje gløyma dei negative sidene ved bilismen.

I dag vil nok dei færraste protestera på at ein god del av tidlegare tiders vegplanlegging og vegbygging blei utført på bilen sine premiss. Bilen ga sjeldan noko frå seg. Når vegar blei bygde såg ein meir eller mindre bort frå andre trafikantar, som t.d. skuleborn som ferdast til fots og på sykkel langs vegen. Vidare fekk me ei nære på reint defensiv trafikkundervisning. Borna skulle læra å passa seg for den farlege trafikken. Etter som trafikken auka fekk heller ikkje eldre menneske det lett, t.d. ved å hevda seg i trafikkmiljøet i gata. Etter kvart blei stadig fleire menneske plaga på grunn av all den støy og spetakkel som biltrafikken påførte miljøet langs vegane.

I dei seinare år har trafikkisikring, miljøtiltak og vegservice blitt tillagt stadig større vekt innan alle områda i vegvesenet sitt arbeid. Men enno er det langt fram. Det trengs t.d. ei kjempemessig satsing i åra frametter, dersom me skal få redusert talet på trafikkulukker.



Ved 100-årsjubileet er elles ei negativ side ved bilismen blitt meir fokusert enn tidlegare. Bilmotoren forbrenn drivstoff og gir frå seg gassar og andre avfallstoff som er skadelege på ymse vis. Det er sjølve lufta bilen på denne måten er med på å rana til seg. I Tyskland og store delar av Europa elles er skogen nå i ferd med å døy ut, og avfallstoffa frå bilane er ein viktig medverkande grunn til dette.

No starta desse refleksjonane med å nemna bilens «uskuldige barndom». Så heilt uskuldig var kanskje ikkje den heller. Men kor som er, i Rygjavegen vil me vera litt nostalgiske i samband med jubileet. Frå og med dette nummeret og ei tid frametter vil Torleif Tveit presentera ein del av dei staselege veteranbilane som rullar på Rogalands-vegane. Me viser til introduksjon og den første presentasjonen på side 19.

f.eks. dreie seg om trafikkulykker, trafikkteilinger, ferjestatistikker, enhetspriser, oversikt over konsulentbruk osv.

Hva vil bli gjort med dette fra Vegkontorets side? Jeg ser i dag tre alternativer:

1. Ingenting. Vi venter på at Vegdirektoratet/andre vegkontor skal presentere ferdige opplegg.
2. Engasjere konsulenter/datafirmaer til å lage systemene slik vi vil ha dem.
3. Satse på en sterkere egenutvikling av enkelte personer ved Vegkontoret.

Sannsynligvis bør det bli en kombinasjon av alle tre alternativene. Men jeg mener at ledelsen ved Vegkontoret, i samarbeid med EDB-gruppen, bør bestemme hvilket alternativ man vil prioritere. Jeg har en følelse at det til nå har vært en forholdsvis passiv holdning til dette. Nå bør man få en mer aktiv innstilling om man vil at

datamaskinen skal utnyttes best mulig.

Ved en eventuell satsing på å øke kompetansen ved Vegkontoret, vil det kreve at folk med interesse for slikt arbeid får avsatt tid til det, samt får den opplæring som er nødvendig.



Datamaskinen er nettopp kommet i hus, og tre av medlemmene i driftsgruppa kontrollerer at alle de nesten 50 enhetene er på plass. Fra venstre: Leif Erik Haugen, Hilde Berg Johnsen og Steinar Berntsen. Bergfinn Fyljesvold, som også er med i driftsgruppa, var ikke til stede.

Investeringar for 145 mill. kr.

Nytt hovudsamband over Boknafjorden — fastlandssamband for Bokn

AV BJØRN ALSAKER

Diskusjonen om kortare ferjesamband mellom Stavanger og Nord-Rogaland har i mange tiår vore ei aktuell sak. Fleire utredningar er utarbeidde, økonomiske og tekniske. Ein kan nemna rapportar frå 1975, 1978, 1981, 1982 og nå i år blir hovudplan for «Ferjesamband over Boknafjorden» lagt fram. Denne planen reknar vegkontoret med å få godkjent i løpet av sommaren 1985. I så fall kan detaljplanarbeidet intensiverast utover i 1985 og 1986.

Mål for planen

- Innkorta ferjesambandet over Boknafjorden
- Redusera ferjekostnadene til det halve
- Minska dei totale samfunnsme-

sige transportkostnadene

- Gje Bokn kommune vegtilknytning til fastlandet
- Legge ned ferjesambandet Koper- vikk-Føresvik-Austre Bokn
- Minske trafikkbelastninga på rv. 14 over Karmøy
- På lengre sikt å klargjera for ferjesambandet mellom Rennesøy og Bokn.

Alternative løysingar

Gjennom åra har det kome fram mange alternativ for plassering av ferjekai, nokre på Vestre Bokn andre på Austre Bokn. Når ein går ut frå at ferjene i dag brukar 75 minutt frå Mekjarvik til Skudenes, må ein for all del prøva å få ei kortare overfartstid. Dette oppnår ein berre ved å velja alternativ som ligg sør på Austre Bokn eller på Vestre Bokn.

I hovudplanen er det utarbeidd 4 alternativ for plassering av ferjekai (sjå skisse 1.):

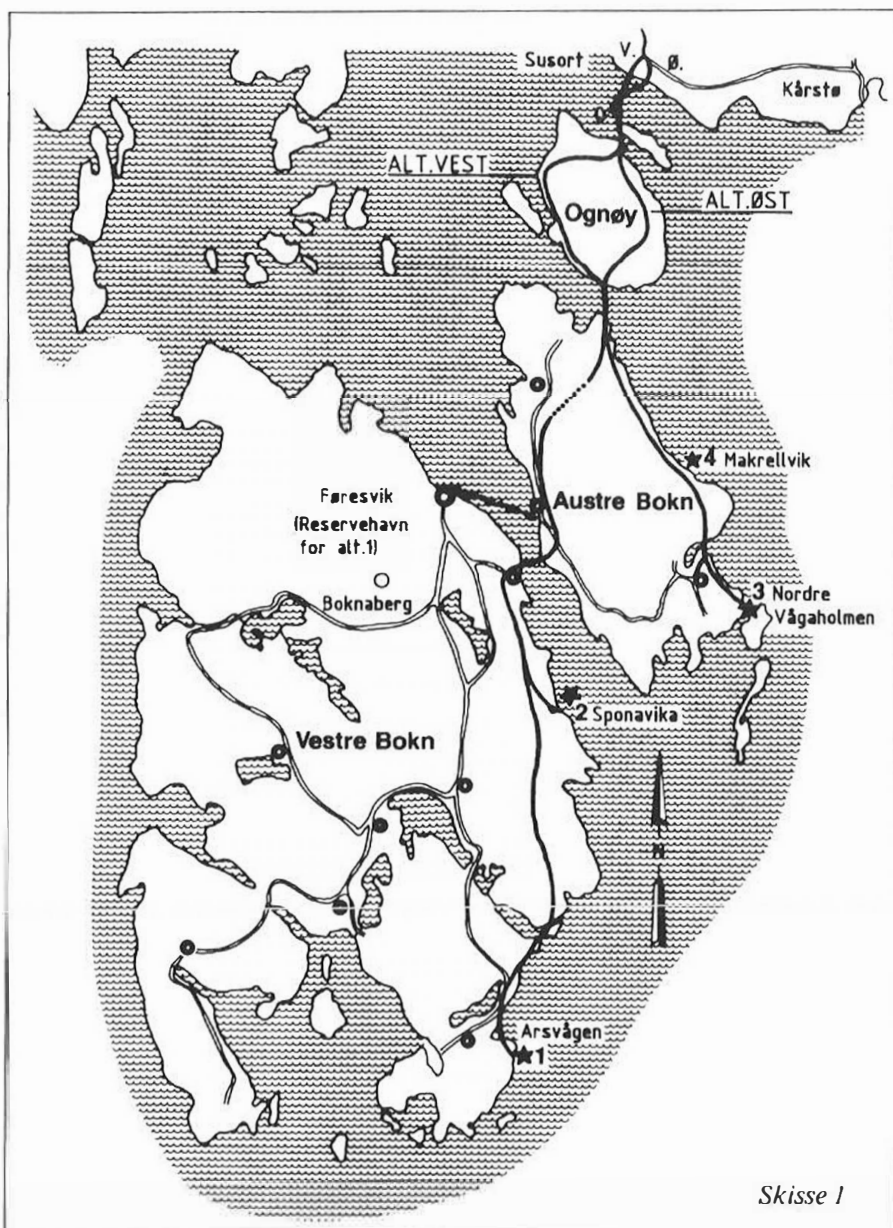
- Alt. 1 - Årsvågen — 57 min. ferjetid
- Alt. 2 - Sponavika — 69 min. ferjetid
- Alt. 3 - Nordre Vågaholmen — 70 min. ferjetid
- Alt. 4 - Makrellvika — 78 min. ferjetid

Alle alternativa har sine fordeler, men totalt sett fell alt. 1 — Årsvågen gunstigast ut.

Konsekvensar

Følgjande konsekvensar har vore undersøkte og vurderte:

- ØKONOMI. Investeringsbehov, ferjekostnader, driftskostnader, tidskostnader.
- RESSURSER. Jordbruk, forbruk av areal.
- MILJØ. Naturvern og støy
- TRAFIKKSIKRING. Ulykker og trygghetskjenle
- BRUKSMESSIGE VERKNADER. Reisetid, kjørekostnader
- FLEKSIBILITET. Investeringstakt og valfridom
- VERKNADER FOR AREALBRUK. Utviklingsvilkår
- FORHOLD TIL ANDRE PLANAR
- MARITIME FORHOLD. Vind, bylgjer, straum og drag.



Skisse 1

Alternative plasseringar for ferjekai på Bokn og alternativa for vegtraseer og bruer.

På grunnlag av konsekvensundersøkingane totalt peikar Arsvågen seg ut som det beste ferjekai-alternativet.

Trafikkgrunnlag

Den gjennomsnittlege trafikken pr. dag (ADT) på sambandet Mekjarvik - Skudenes er 840 bilar. Skisse 2 viser korleis denne trafikken fordeler seg i Nord-Rogaland.

17 - 17 prosent køyrer til eller frå Karmøy (øydelen), mens 82 - 83 % har utgangspunkt eller endepunkt i Haugesund eller i områda nord og aust for byen. Ved overføring av ferjesamband til Bokn, tilseier desse tala eit behov på 4 ferjer til Bokn og 1 ferje til Skudeneshavn. Skudeneshavnferja kan kombinerast med Kvitsøy-sambandet.

Det har kome framlegg frå Vegdirektoratet (ferjekontoret) om å sette to store 140-bilars pendelferjer inn i det nye sambandet. Dette vil bety at ferjekostnadene blir betydeleg mindre enn i dag, samtidig som kapasiteten vil auka merkbart.

Alternative trasear (jfr. skisse 1)

Alt. 1 — ferjekai Arsvågen

Vegen startar sør på Vestre Bokn, innanfor Solholmene. Ved kaien blir det bygd ein stor molo (10.000 kbm. masse), som vil gjera dei merkantile forholda mykje betre enn nå. Vegen frå ferjekaien er planlagt nordover i eit relativt fritt terreng, før traseen kjem til tettstaden Alvestadkroken. Herfrå vil ei bru på 400 meter og med fri høgd 25 meter kryssa Boknasundet. Vidare er traseen planlagt på vestsida av Austre Bokn til nordspissen, der ein går inn i fjellet med ein 600 meter lang tunnel (p.g.a. miljøfordelelr).

Frå Austre Bokn og over til Ognøy kjem det ei bru på 400 meter og fri høgd 15 meter.

For vegen over Ognøy er det to alternativ, vest og aust. Vegvesenet ynskjer alternativ aust, på grunn av kortare vegtrase og mindre kostnader. Dette alternativet kan koma i konflikt med interessene til Statoil og Bokn kommune.

Frå Ognøy til Susort må ein kryssa Frekasundet med ei bru på 300 meter, fri høgde 7 meter.

På Susort-sida er det også to alternativ, vest og aust. På same måte som på Ognøy er alternativ aust det mest gunstige sett frå vegvesenet si side, men industriinteressene vil velja alt. vest.

Alt. 2 — ferjekai Sponavika.

Vegen startar sør for Knarholmen ved Hålandsjøen. Når denne vegen kjem opp i lia ved Alvestad, følger han vidare den same traseen som ved alternativ 1.

Alt. 3 — Nordre Vågaholmen.

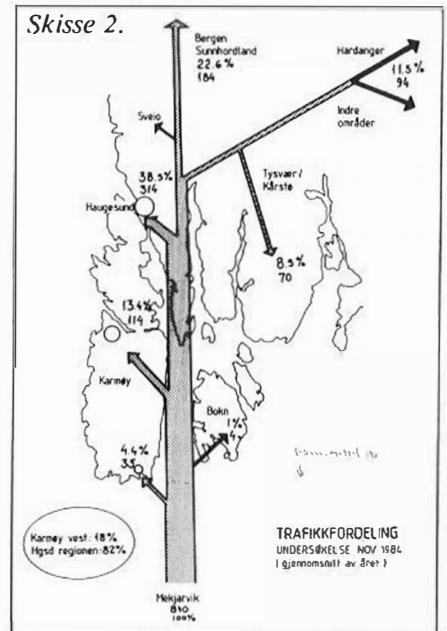
Ferjekaiområdet blir opparbeidd ved å fylla rundt mellom holmane ved Vågasundet. Vegtraseen er planlagt nordover til Vågavegen. Deretter svingar han nordvest over mot alternativ 4.

Alt. 4 — Makrellvika.

Makrellvika ligg på Austre Bokn. Frå ferjekaien er vegtraseen planlagt mot Ognøysundet. Vidare vil vegen vera den same som for alternativ 1 og 2 mot Susort.

Maritime forhold

Det er gjort fleire undersøkingar om dei maritime forholda ved dei ulike ferjekai-alternativa, mellom anna av



Trafikkfordeling for sambandet over Boknafjorden.

Norges havnelaboratorium (NHL). Konklusjonen er at alle alternativa er brukkbare. Det er sjølsagt ein fordel å innkorta eit ferjesamband mest mogeleg. Ut frå dette har me vore spesielt merksame på dei problema Arsvågen-alternativer kunne få. Undersøkingane viser at alternativet vil kunne fungera bra.

Dei gongene veret er så dårleg at det er uråd å leggja til i Arsvågen, vil ferja kunne gå til Føresvik, som ligg lenger nord.

Vegstandard

Med ein trafikkmengde på ca. 1000 ÅDT (gjennomsnittleg trafikkmengd på 1000 bilar pr. døgn), vil det vera tilstrekkeleg å byggja vegen etter vegklasse II e, det vil seia 6,5 meter brei, 1 meter grøfter. Vegen vil bli avkjørselsregulert.

Bruene vil bli bygde med 2 meter fortau (gang- og sykkelveg), og ein reknar her med ei fartsgrense på 10 km/t.

Kostnader

Ein kan dela opp kostnadane i to deler. For det første dei kostnadane som har med investeringar, vedlikehald og ferjedrift. For det andre må ein også ta omsyn til kostnader i samband med kjøring, tidsforbruk og ulukker.

Tabell 1 gir eit oversyn over alle desse kostnadane ved dei ulike alternativa.

Tala i tabellen er utrekna for ein 20-årsperiode, med 1984 kroneverdi. Unntaket frå 20 års-perioden er investeringane som fylgjer anleggsperioden i 1991/92.

Forts. side 11

TABELL 1

Samla vurdering av kostnadane ved dei ulike alternativa for fastlandssamband til Bokn (alle tall i 1984-kroner)

Kostnader	Alternativ 1 Arsvågen	Alternativ 2 Sponavika	Alternativ 3 N. Vågaholmane	Alternativ 4 Makrellvika
Investeringskostnader	145,2 mill.	123,8 mill.	119,9 mill.	101,7 mill.
Vedlikehald 20-årsperiode	6,5 mill.	5,1 mill.	4,1 mill.	2,8 mill.
Skilnad ferjekostnader 20-årsperiode	0	+ 25,4 mill.	+ 26,5 mill.	+ 37,1 mill.
Skilnad i driftskostnader 20-årsperiode	37,9 mill.	22,8 mill.	12,6 mill.	0
Skilnad tidskostnader for person 20-årsperiode	0	59,9 mill.	57,4 mill.	99,5 mill.
Ulykkeskostnader 20-årsperiode	1,3 mill.	1,3 mill.	2,7 mill.	2,7 mill.

Dep. forslag til Norsk vegplan 1986-89

Mindre del av totalramma til Rogaland

Viktige prosjekt må venta til etter 1990

TEKST: HALVOR FOLGERØ OG TORMOD NAG
FOTO: TORLEIV TVEIT OG HARALD SEL

I mars la Samferdselsdepartementet fram Stortingsmeldinga om Norsk vegplan 1986-89. Stortinget skal behandla vegplanen først i juni.

Til anlegg er Rogaland ført opp med 398 mill. kr. totalt for perioden. Dette er 20 mill. kr. meir enn den planramma som har vore utgangspunkt for planlegging og politisk behandling av vegplanen i fylket.

Departementet har for landet totalt foreslått ei total ramme for nyanlegg på 9865 mill. kr. + ekstra til N. Norge pogram 473 mill. kr.

Av total ramme for landet utgjør Rogaland sin del 4,0 %

Dette er ein reduksjon i høve til tidlegare vegplanperiodar.

1978 - 81	4,5 %
1982 - 85	4,1 %
1986 - 89	4,0 %

Hadde Rogaland fått same del som førre periode (4,1 %) ville det bety ein auke på ca. 10 mill. kr.

VEDLIKEHALD

Det ligg ikkje føre fylkesfordeling. Tala tyder på at departementet har

lagt opp til ein viss reduksjon i høve til Vegdirektoratets forslag.

ADMINISTRASJON

Dette er heller ikkje fylkesfordelt. Departementet sitt forslag er totalt på 3860 mill. kr.

Dette er ein reduksjon på 60 mill. kr. i høve til Vegdirektoratet sitt forslag.

Ramma på 3860 mill. kr. er stort sett den same som for perioden 1982 - 85.

INVESTERINGAR

Me viser til tabell som gir oversikt for prosjekt og regionvis fordeling. Det er ikkje så store forskjellar på fylkes-

tinget sitt vedtak om NVP og Samferdselsdepartementet sitt forslag.

Endringane er:

Rv. 44 gjennom Egersund er utsett. Desse midlane er ført over til rv. 9 i Gyadalen.

Korleis er auka ramme fordelt?

- Forsering av E-18 gjennom Sandnes.
- Rv. 509. Omlegging fram til nytt terminalbygg på Stvgr. Lufthavn, Sola.

Ingen marginalprosjekt

Dette betyr at prosjekt som er med i marginallista ved evt. auka ramme, ikkje kjem med.

I Fylkestinget sitt vedtak var Ryfylke prioritert i lista over desse prosjekta.

Av marginalprosjekt som fell utanfor i Dep. sitt framlegg kan me nemna:

- Vegutløsning for Ropeidhalvøya
- Rv. 13 — Kleppa - Pundsnes i Hjelmeland - Botne Oanes
- Vatnekrossen - Austråt (tilknytning til ny E 18)
- Rv. 14 — Omlegging ved Åkra Ny E 18 i Stavanger sentrum
- Rv. 44 — Omkjøringsveg forbi Bryne
- Rv. 46 — Iglatjønn - Ropeid
- Rv. 45 — Opprustning til heilårsveg gjennom Hunnedalen
- Rv.505 — Omlegging ved Kvernaland
- Rv.515 — Nytt ferjeleie på Nedstrand

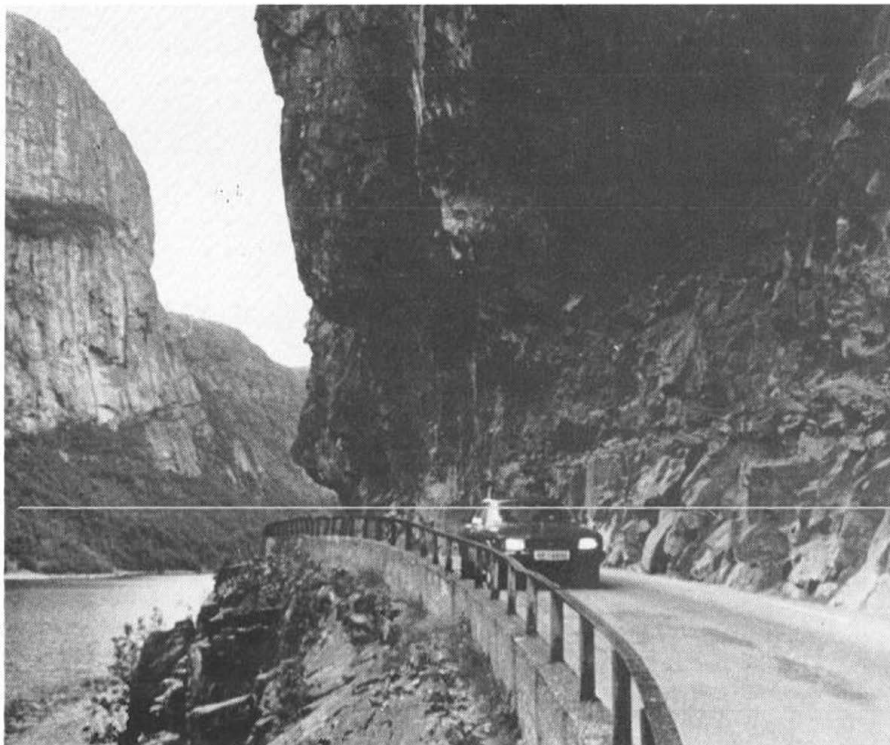
Stamvegnettet prioritert

I handlingsprogrammet for perioden (1986-89) er det frå sentralt hald lagt stor vekt på å prioritera tiltak på stamvegnettet.

I Rogaland omfattar dette følgjande vegruter; E 18, E 76, rv. 14.

Ca. 40 % av investeringane går med til desse rutene.

Med dei tiltak som er planlagt å utføra på riksvegnettet i perioden er det rekna ut at dei årlege kostnadene for



Samferdselsdep. gjekk likevel inn for å byggja tunnel forbi den rasfarlege strekninga ved Gyavatnet på rv. 9.

Dep. og Vegdirektoratet ser det ikkje som realistisk å koma i gang med ny rv. 44 forbi Egersund i neste planperiode, slik Fylkessamferdselsstyret og Fylkestinget gjekk inn for.

transportbrukarane vert redusert med ca. 50 mill. kr.

Vidare har ein rekna ut at desse tiltaka årleg vil hindre 35 ulukker med personskader.

Kva blir gjennomført?

Fullføring av følgjande «viktige» prosjekt:

- E —18 Fram til Hove (Sandnes)
- E —76 Innfartsveg til Hauge-sund
- Rv. 9 Sikring av veg v/Gyavatnet
- Rv. 13 Nye ferjekaiar. Hjelme-land og Nesvik
- Rv. 13 Ropeid - Svandalsfossen
- Rv. 14 Tjensvollkrysset — Eskelandsvegen (Ytre Ringveg)
- Rv. 14 Årabrottsvegen — Godalen (Haugesund)
- Rv. 46 Suldalsvegen (sikr. arbeid)
- Rv. 506 Omlegging ved Norheim (Time)
- Rv. 509 Omlegging fram til nytt term. bygg (Sola)
- Rv. 511 Sveinsvolljordet - Støle-



Mellom dei viktige prosjekta som blir fullført i neste planperiode er ny innfartsveg (E—76) til Haugesund.

- bukta (Kopervik)
- Rv. 515 Skjoldastraumen bruer
- Større prosjekt som vil bli oppstarta i perioden 1986-89
- E—18 Hove - Osli (Sandnes)
- RV. 45 V. Agder gr. — Østabø
- Rv. 512 Boknprosjektet

NVP 1986-98 VEGDIREKTORATETS FORSLAG

Regionvis fordeling av investeringane.

1985-prisar

	Fordelt på regionar mill. kr.			
	D	J	R	N-R
E 18 Langgt. —N. Banegt.		3,3		
E 18 Stangeland-Sandve-Osli		100,0		
E 76 Toskatjønn-Karmsundsgt.				31,0
Rv 9 Gyavatn-Helleland	15,0			
Rv 13 Bjønnbåsen-Voll		5,5		
Rv 13 Oanes f.k			5,5	
Rv 13 Hjelmeland og Nesvik f.k.			13,3	
Rv 13 Ropeid-Saudasjøen			11,1	
Rv 14 Ytre Ringveg		28,7		
Rv 14 Rv. 14 Haugesund				16,7
Rv 44 Egersund	2,2			
Rv 45 Oltedalsbrekka		12,2		
Rv 46 Solheimsvik-Nesflaten			15,5	
Rv 504 Varhaug-Bue	7,7			
Rv 506 Omlegging v/Norheim		5,5		
Rv 509 Sømmevågen-Ny Stav.lufthavn		6,0		
Rv 511 Sveinsvolljordet-Stølebukta				8,9
Rv 512 Susort-Bokn				5,5
Rv 515 Skjoldastraumen bruer				7,8
Tiltak for kollektivtrafikken	0,2	0,3	0,3	0,3
Gang og sykkelveg	} 8,3	} 25,0	} 3,3	} 14,4
Spes.tr.sikringsmidler				
Støyskjermer		1,6		0,6
Til disposisjon	1,0	1,2	1,1	1,1
Refusjonar	1,0	16,0	6,8	14,0
Sum mill. kr	35,5	205,3	56,6	100,3
% av totalramme	8,9	51,6	14,3	25,2

AKSELTRYKK

I perioden vil denne delen av riksvegnettet som er tillatt for 10 tonns akseltrykk utanom teleløysinga, auka frå 67 til 86 %. Tilsvarande tall for heile landet er 60 og 74 %.

Av strekningar som vert oppskrevne kan nemnast:

- Rv. 13 Oanes - Berge (X Rv. 46 på Sand)
- Rv. 503 Vikeså - Byrkjedal
- Rv. 508 Oltedal - Høle
- Rv. 515 Grinde - Nedstrand
- Rv. 517 Lovraeid - Jelsa

EKSTRAORDINÆRE TILSKOT

I samband med NVP har departementet sett fram forslag om statlege midlar til fylkesveggar. Dette var delt inn i to nye program.

Rogaland er oppsett med følgjande:

— Helgøy ferjekai med veg og bru til til N. Talgje (Finnøy) 8,0 mill.

— Forsterking av fylkesveggar 13,5 mill. Dette er forsterking av fylkesveggar som er viktige for næringslivet.

GANG OG SYKKELVEGAR

I perioden er det rekna med å byggja omlag 30 km med nye gang- og sykkelveggar.

Dette betyr at Rogaland pr. 1/1-1990 vil ha ca. 210 km gang- og sykkelveggar langs riksvegnettet.

EKSTRAORDINÆR FINANSIERING

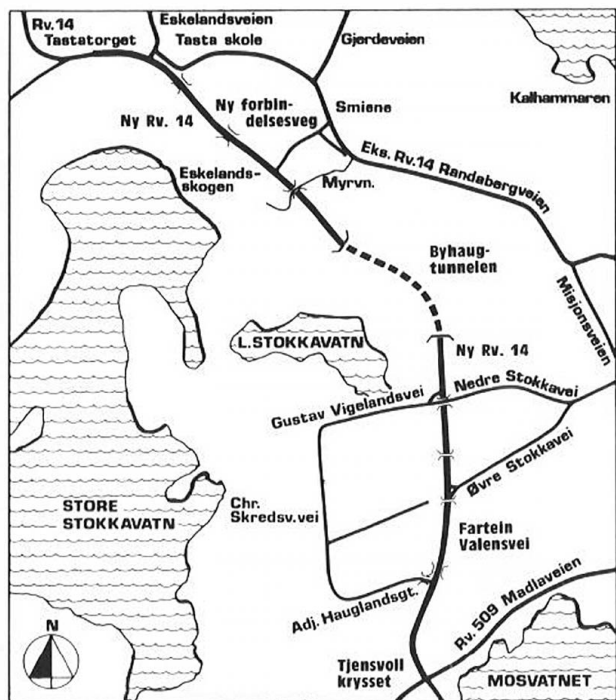
Det er rekna med følgjande ekstra tilskot frå Tungenes ferjeterminal A/S i perioden 1986-89.

- Riksveggar på Karmøy (rv. 14/511) 20 mill.
 - Rv. 512 Boknprosjektet 10 mill.
- Dette er i samsvar med Fylkestinget sitt vedtak.

Ytre Ringveg Vest - anlegget er godt i gang

Byhaugtunnelen kostbar og tidkrevende på grunn av fjellets kvalitet

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



Alle som leser lokale aviser kan ikke ha unngått å legge merke til striden om «Fygaren», en akebakke på Byhaugen i Stavanger som barna hevder vil bli ødelagt av den nye vegen som kommer. Vi skal ikke her ta standpunkt til «Fygarens» være eller ikke være, men se litt på denne nye vegen som er under bygging. Vegen som bygges og som vil gå midt under Byhaugen, er den nye riksveg 14 Ytre Ringveg Vest, populært kalt «Ringvegen» her på kontoret.

VEGANLEGGET

Av oversiktskart ser vi at parsellen som bygges nå går fra Tjensvollkrysset, følger eksisterende Fartein Valensveg til kryss med Øvre Stokkavei, videre ned forbi Nedre Stokkav. langs kolonihagen under Byhaugen i tunnel. På Tastasiden krysses Myrveien og veganlegget slutter like øst for Tastatorget. Totalt er parsellen ca. 4 km fra Tjensvollkrysset til Tastatorget. I tillegg skal det bygges ny forbindelsesveg fra Smiene (eksisterende rv. 14) inn på ny rv. 14, ca. 670 m.

Avlaste sentrum

På strekningen er det i tillegg til Byhaugtunnelen planlagt 6 planfrie kryssinger for gang- og sykkeltrafikken og Nedre Stokkavei og Myrveien skal gå i bru over den nye vegen.

Alle disse bruene og undergangene er vist på oversiktskartet. Vegen som bygges vil bli en tofeltsveg. Hensikten med den nye vegen er at den skal avlaste eksisterende rv. 14 Randabergveien/Løkkeveien og lede mest mulig tungtrafikk og gjennomgangstrafikk

utenom sentrum. Den vil danne en direkte kjørerute mellom E 18 Motorvegen/Rv. 509 Madlaveien og reismål nord for Byhaugen og videre mot Randaberg ferjeterminal og dermed avhjelpe trafikkpresset på sentrum og de sentrumsnære boligområder.

KOSTNADER

Den nye Rv. 14 er totalt kostnadsregnet til ca. 75 mill. kr i dagens priser. Finansieringen er kommet i orden gjennom en forskotteringsavtale med Stavanger kommune, bompenger fra ferjesambandet Randaberg-Skudeneshavn og ordinære riksvegmidler. Vegen skal etter planen stå ferdig til høsten 1987.

Framdrift

Arbeidene på Ringvegen startet opp i august 1984, noe forsinket p.g.a. finansieringsavtalene. Tunnelarbeidene kom ikke igang før desember -84, noe som skyldes avventing av Stortingsbehandlingen av forskotteringsøknaden og bompengefinansieringen. Når vi endelig kom igang har imidlertid arbeidet gått fort framover. Tunnelen har imidlertid ikke i ordets rette forstand gått framover i «lyntempo», men det er jobbet hardt og godt.

Pr. 1. april er vegen fra tunnelen og til Tasta skole pluss forbindelsesvegen delvis grovplanert, det er lagt ned drens- og overvannsledninger på de samme strekninger og mye kommunaltekniske ledningsarbeider for kommunen er gjennomført. De to undergangene nord for Myrveien er satt bort på entrepris og påbegynt slik at vi i løpet av høsten -85 kan se «svart dekke» på vegen nord for tunnelen og på forbindelsesvegen.

Dårlig fjell

Jeg nevnte tunnelen som ikke gikk fram med stormskritt. Dette har selvsagt sin naturlige forklaring og den er fjellets kvalitet og det sikringsarbeidet som må utføres. Fjellet består av fyllit med kvartsittsoner og ved ca. 60 metersinndrift kom vi bort i soner med spreker og lagdeling som var umulig å sikre annet enn ved full utstøping. Dette er både kostbart og ikke minst tidkrevende, slik at inndriften ligger godt etter forutsatt skjema. Ifølge geologirapportene er det håp om å slippe unna de dårlige partiene ved ca. 100 meters inndrift (vi er nå 1. april ved ca. 96 m). Det har siden nyttår vært arbeidet på to skift og tunneldrivingen er i trygge hender hos vante tunnelfolk fra nordfylket med Littlehamar og Hauge som tunnelbasar. Rigger som brukes, en såkalt 3-boms elektrohydraulisk Atlas Copco er innleid for denne jobben. Dersom forutsetningene om bedre fjell ved ca. 100 m slår til, vil vi ifølge framdriften være ute i dagen igjen i september/oktober d.å. og hovedarbeidene på andre siden av Byhaugen kan begynne.

Totalt er det idag 15 egne arbeidere på anlegget. De fleste av disse er fra nordfylket og de må pendle.

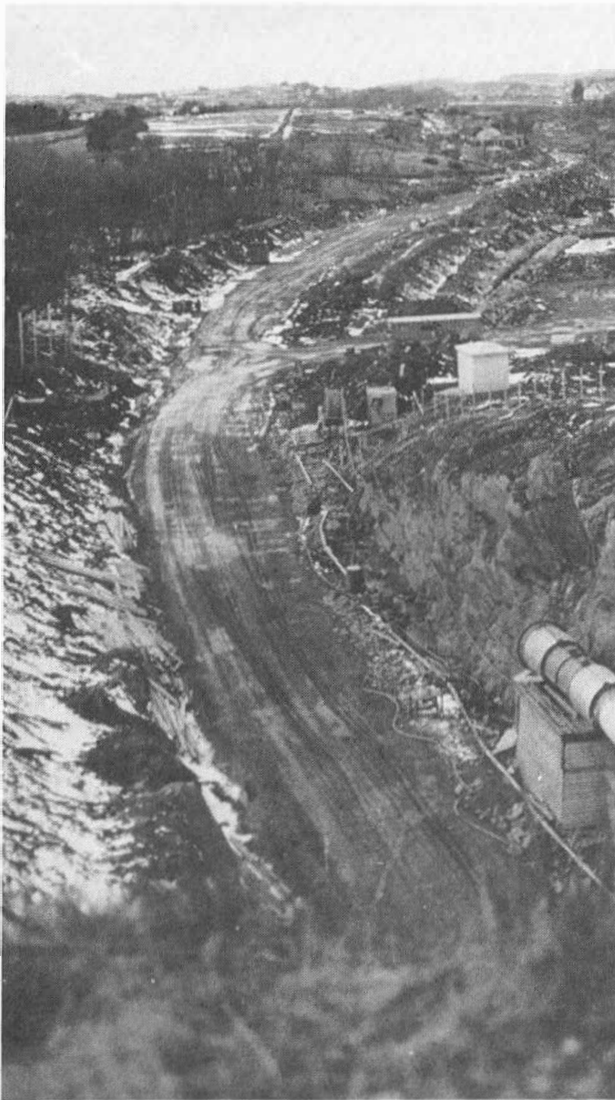
«Byproblematikken»

Vegarbeidene pågår idag i jomfruelig terreng uten de store «problemene». Byproblematikken med trafikk-omlegginger, gamle rør og kabler i alle fasonger i jorda, naboer og bebyggelse kloss opp i veganlegget, vil vi møte på straks vi kommer ut av tunnelen på Stokka. Der venter også «Fygaren» som vi har gjort mye for å redde og som etter vår mening vil fungere selv etter veginngrepet.

Folk i området er blitt gjort kjent med hva som skal skje, når det skal skje og er gitt generelle opplysninger om veganlegget gjennom en brosjyre vi sendte ut ved anleggets start.

Vi får håpe at anleggsleder Egeli & Co. på «Ringvegen» fortsetter like bra som de har begynt og at det som venter dem ved utgangen av tunnelen ikke er verre enn at vegvesnets folk som vanlig mestrer jobben.

Jeg håper å komme tilbake til mer om anleggets framdrift og økonomi ved en senere anledning i Rygjavegen.



Dette bildet, som er tatt fra Byhaugen rett over innslaget for tunnelen, viser den grovplanerte traseen fram til Byhaugtunnelen. Til høyre i øverste biletkant ser vi Tasta skole. Den nye vegen vil komme ut på nåværende rv. 14 til venstre for skolen.

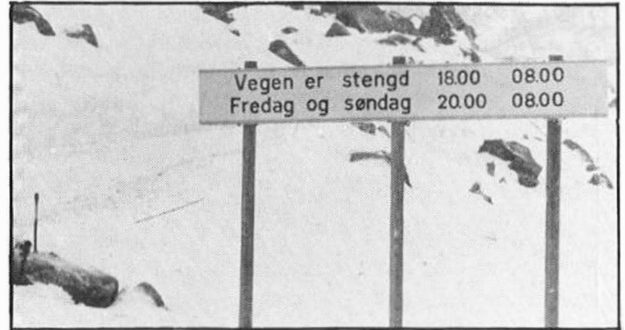
Litt nedenfor, til venstre for Tasta skole, ser vi vegvesnets anleggsbrakker. Litt bortenfor disse vil den nye forbindelsesvegen til Smiene gå.

For første gong:

Hunnedalen vinteropen

Men heilårsveg tidlegast fram imot 1993

TEKST OG FOTO: HARALD SEL



Til glede for hytteeigarar og andre, har me i vinter for første gong hatt open veg gjennom Hunnedalen. Som skiltet på biletet viser, har vegen rett nok vore nattestengt frå Øvstebø ein del av vinteren. Men heilt fram til 28. januar var det fri ferdsel døgnet rundt.

Det er heilt ekstraordinære snøforhold som har gjort det muleg å halda trafikken gåande. Vegmeister Lars Byrkjedal ved Dirdal vegstasjon seier til Rygjavegen at det ikkje i hans tid har vore mindre snø i Hunnedalen. Den vinteropne vegen i år, kan ein difor ikkje ta som eit teikn på at me står på terskelen til å få rv. 45 som heilårsveg.

Det står framleis ein god del arbeid att på Hunnedalsvegen, før han kan bli ein sikker vinterveg. I Norsk vegplan 1986-89 er rv. 45 tilgodesett med 12,2 mill. kr, som stort sett vil bli brukt til omlegging gjennom Oltedal. I tillegg vonar ein på å få tildelt distriktsutbyggings-midlar, til å koma i gang med arbeid på strekninga frå Øvstebø til Vest-Agder grense i perioden 1986-89. I så fall er det realistisk å rekna med at restarbeidet kan utførast i planperioden 1990-93. Men til fram imot 1993 altså, må ein nok i alle tilfelle rekna med å bruka rv. 9 om Tonstad, når ein skal til og frå Sirdalen på vinterstid.

Forts. fra s. 7

Saksgang og framdrift

Hovudplanen vil bli utlagt til offentlig ettersyn nå på føresommaren 1985. Parallellt med dette har me tatt til med detaljplanlegginga av traseane. Grusundersøkingar vil bli gjorde våren 1985. Ferdig detaljplan tek me sikte på å ha ferdig i 1986/87. Deretter tek me straks til med grunnforhandlingar.

Byggeplanane for bruene vil bli utarbeidde etter kvart som anlegget går framover.

Anleggstart er planlagt til 1987/88, og ein gong i 1991/92 reknar me med at Bokn vil få sitt fastlands-samband.

Vegane falla så vide

Minner frå eit rikt liv

— Del 1 —

AV PENSJONERT VEGMEISTER OLE TAFJORD

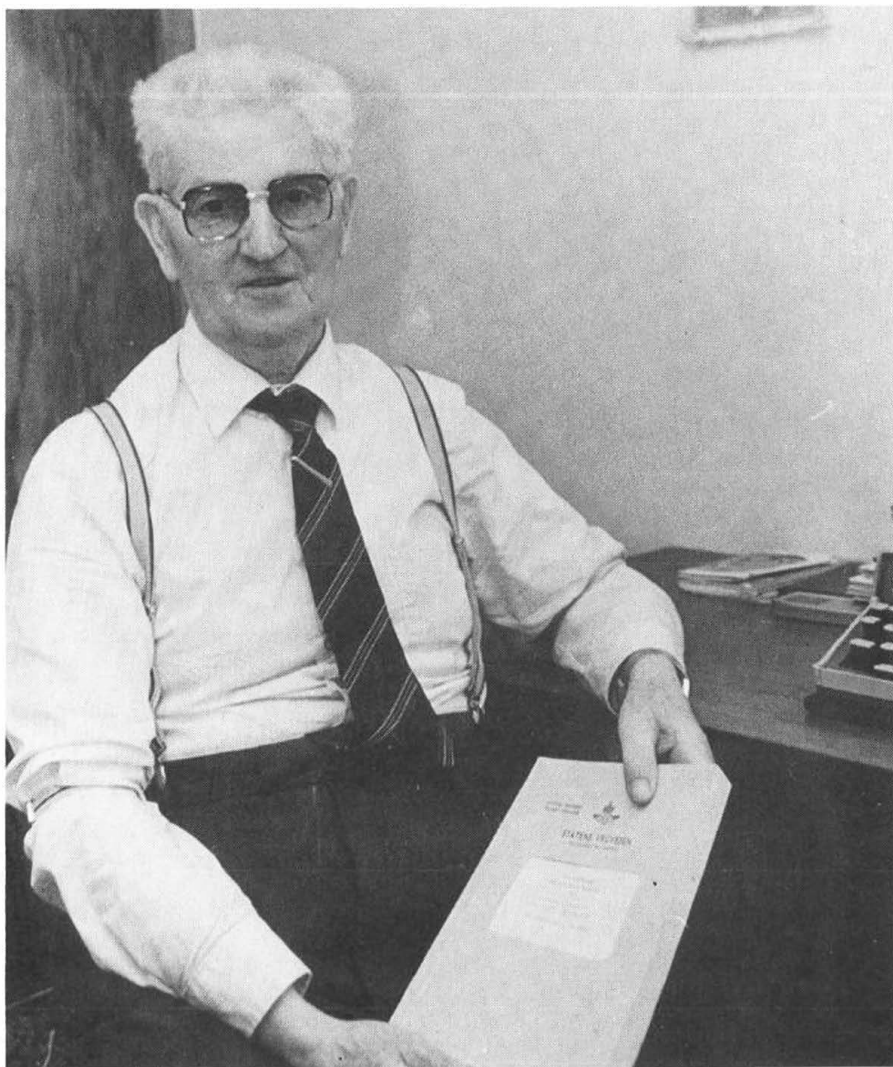
Eg tok til som vanleg vegarbeidar i laget til far min, som var formann. Det var ikkje for det at eg hadde slik lyst til å verta vegarbeidar. Men det var tronge tider, og ein måtte vera glad til at det fanst ein arbeidsplass.

Eg tok til i Statens vegvesen 18. mai 1926 på det anlegget som den gongen vart kalla Stigfjellvegen. Ved avleveringa av veggen i 1934 vart han døypt til Trollstigvegen. I 9 år arbeidde eg ved Trollstigvegen. Me tok til så tidleg som råd om våren og arbeidde til snøen jaga oss heim på hausten.

«Suge på labben»

Om vinteren var det å «suge på labben». Stundom hadde me arbeid ved

bygdevegs-anlegg og vegfonds-vegar i vinterhalvåret. Men det var sameleis den tida som det er no, lite med pen-



Ole Tafjord fotografert i kontoret sitt heime på Bryne nå i vår. Frå Tafjord fekk ansvaret for vedlikehaldet i område 6 i 1951 og til Nærbø vegstasjon blei bygt i 1964, hadde han heime-kontor her.

I hendene held Tafjord heftet «Verneverdige vegar og bruer», der han saman med Per Hole har stått for innsamling av stoff.

(Foto: Harald Sel)

gar men rikeleg med billeg arbeidskraft.

Eit arbeidslag på 6 mann skulle ikkje ha så mykje reidskap, 6 spett, 6 hakker, 4 anleggstrillebårer av tre og med hjul av jern.

130 mann i arbeid

Det var berre brukt handboring ved bygging av Trollstigvegen. Me hadde hol på opptil 6 meter. Så var det til å brenne hola, slik at me skulle få nok dynamitt oppi. Ein måtte passa vel på å kjøla av holet mellom kvar brenning, elles kunne dynamitten ta fyr. Skjedde det vart det hovudverk på alle mann, og det var berre å leggja seg til å sova til neste dag.

Det er 50 km. frå Sylte i Valldalen til sjøen på Åndalsnes. Det var opptil 130 mann som arbeidde i Stigen og i Isterdalen på ein gong.

Tomas Arenes var oppsynsmann for heile anlegget. Brakka me budde i stod heilt ute på stupet der Stigfossen hiver seg utfør og endar langt nede i djuvet. Der, ved foten av fossen, er det bygd bru over elva. Drivet frå fossen går over brua og regnbogen skin.

Folkehøgskule

Vinteren 1931/32 gjekk eg på Møre folkehøgskule i Ørsta. Det vart meg til stor nytte seinare i livet. Der fann eg også ho som vart kona mi. Me levde eit rikt og lukkeleg liv i lag i 46 år. Ho var meg til stor hjelp og støtte i alle år.

Tafjordulukka

Sjuande april 1934 hende den tragiske og kjente naturkatastrofen i heimbygda mi Tafjord. Det kom bort 41 menneske i Tafjorden og Fjørå (grannebygda til Tafjord). Eg var heime då ulukka hende, og me som opplevde tragedien gløymer det aldri. Eg var med på leitinga mellom alle vrakrestane etter dei bortkomne. Nå er det over 50 år sidan.

Det vart mykje arbeid som måtte gjerast etter katastrofen, både i Tafjorden og i Fjørå. Eg var med på å byggja ny kai i Fjørå og hadde også arbeid med å byggja eit stykke veg i tilknytning til kaia. Med dette arbeidde me i vel eit år. Me tok ut stein på andre sida av fjorden og hogde steinen ferdig til muring.

Kaier og bruer

Etter eg var ferdig i Fjørå, fekk eg tilbod frå Vegkontoret i Møre og Romsdal om å byggja ny haldeplass i tilknytning til kaia i Stordal. Haldeplassen vart bygd av hoggen stein.

Den neste arbeidsstaden min var



Tafjord på Sunnmøre, fødebygda til Ole Tafjord. I fjellsida ute i fjorden ser me det kvite «arret» etter skredet som utløyste flodbylgja og naturkatastrofen i 1934. 41 menneske kom bort. Ole Tafjord var heime då ulukka hende, og var med på leitinga mellom vrakrestane etter dei som var bortkomne.

på Dyrkorn, der eg var formann for eit vegarbeidslag frå Stordal. Eit av dei siste arbeida eg hadde her var å byggja ny bru på Dyrkorn. Elles hadde eg også spesialoppdrag frå vegvesenet til å byggja ny Tverrelv bru på Ørskogfjellet, Løvik bru på nåverande E 69 i Tressfjord og Sylte bru på E 69 i Tressfjord.

Krigen

Då krigen kom i 1940, hadde me nett flytta til Stordalen. Dei fleste som arbeidde i laget mitt var frå denne bygda. Nå skulle dei få koma heim kvar dag. Men ved krigsutbrotet blei alle veganlegga i Møre og Romsdal stogga. Arbeidsfolket skulle flyttast til anlegg i Nord-Norge.

Krigen i Møre og Romsdal tok slutt etter 3 veker. Eg var med og førde soldatar frå Hellesylt til Dyrkorn etter at tyskarane hadde innteke Ålesund. Soldatane ville ta seg fram langs kysten til Nord-Norge og ta del i krigen der.

Oppsynsmann

I juni 1940 tok eg til som oppsynsmann for eit vegfond-anlegg på Hjulneset ved Molde. Molde var utbomba av tyskarane og mykje av byen låg i oske.

Eg leigde hus nokre km. utanfor byen. Huslyden min hadde eg i Stordalen, så då var det å sykle når eg skulle heim. Først til Molde, så ferje over til Vestnes, deretter sykla eg dei ca. 30 km. over Ørskogfjellet til Dyrkorn, derifrå til Stordal tok eg rutebåt. Sundag middag var det same vegen attende til Hjulneset. Eg ar-

beidde her til januar 1941. Da var anlegget ferdig.

Til Øvre Sirdal

Våren 1941 fekk eg spørsmål gjennom Vegkontoret i Møre og Romsdal om eg var interessert i arbeid som oppsynsmannsassistent i Øvre Sirdal. Det skulle byggjast veg frå Sirdal til Setesdal. Etter planen skulle vegen vera ferdig på eit år. Vegvesenet i Rogaland skulle ha anlegget.

Vegen vart aldri ferdig, og framleis er det ikkje vegsamband mellom Sir-

dal og Setesdal. I 1941 stogga tyskarane arbeidet etter 3 månaders drift. Arbeidsfolket vert overførde til anlegget Tonstad — Haukhom (nåverande rv. 9) i Vest Agder.

Ny Hjelmeland bru

Eg vart sendt frå Øvre Sirdal til Hjelmeland. Der skulle eg ha tilsyn med bygging av ny Hjelmeland bru. Den gamle kvelvingbrua vart teken av storflaum i Hjelmelandsvågen. Halve kyrkjegarden vart reven bort og fleire hus skada. Hovudårsaka til den store skaden var at dei hadde bygt ny hamn i elveosen i Vågen. Dei tok stein i botnen av Hjelmelandselva og bygde molo på hamna. Dei store steinane i elvebotnen hadde vore god plastring slik at elva ikkje fekk grave. Då storflaumen kom i 1940, tok elva til å grava ut botnen like frå elveosen.

Den nye Hjelmeland bru kviler på to pillarer som er bygd av hoggen stein. Resten av brua er bygd av armerert betong.

Det første som måtte til i Hjelmelandsvågen var elveforebygging. Det var det Vassdragsvesenet som stelte med.

I tillegg til Hjelmelands-brua hadde eg tilsyn med bygging av ny Risedal bru og ny Ullestad bru i Ryfylke. På same tid hadde eg tilsyn med bygging av ein ny veg som på folkemunning vart kalla «Burmavegen». Den gjekk frå elveforebygginga til Sørbøflåtene.

(Framhald i neste nr.)



Arbeidarar på Trollstigvegen utanfor brakka på Stigfjellrøra ca. 1930. Nr. 11 frå venstre er Ole Tafjord, som arbeidde på Trollstigvegen i 9 år, frå 1926 til 1934.

— Når me hadde betalt for reidskap og dynamitt kunne vinninga lett gå opp i spinninga

Vegmeister Leif Byrkjedal minnes både magre og feite år og håpar på ei framtid for Dirdal vegstasjon

INTERVJU: HARALD SEL

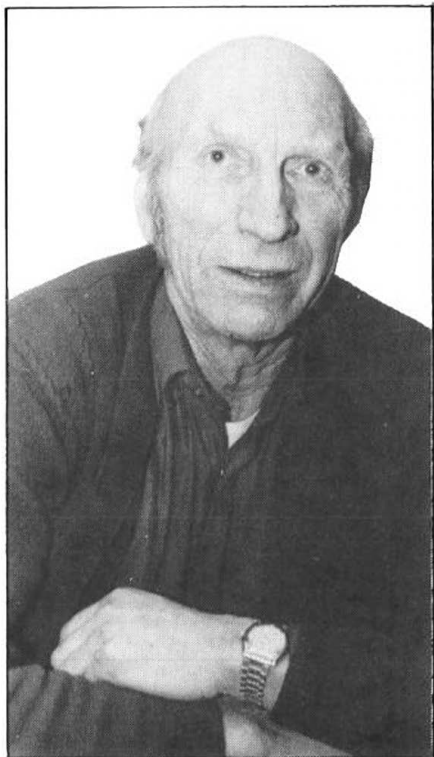
Under opningsseremonien i Giljajuvet då gjennomslags-salven for den nye tunnelen blei avfyrt, sto me ei stund og prata med vegmeister Leif Byrkjedal. — Den tunnelen har eg arbeidd for i mange år, sa Byrkjedal. — Det har vore fælt vanskeleg med den gamle, og mange stygge ras. Sjøl fekk eg ein gong ein stor stein gjennom glaset på showelen medan eg rydda opp etter eit ras.

Skulle nokon kjenna den gamle tunnelen i Giljajuvet, så må Leif Byrkjedal vera ein av dei som kjenner han best. Ikkje nok med at han i dei siste åra har hatt ansvaret for vedlikehaldet. I dei første krigsåra var han med på å sprengja og bygga han.

— Det er utruleg at det ikkje skjedde ulukker under det arbeidet, seier Byrkjedal. — Ikkje hadde me hjelmar. Rett etter sprenging var det å fara inn i tunnelen att, stundom hørde me koss steinane datt ned rundt oss. Dessutan var det fullt av giftig dynamitt-røyk. Det kunne vera så tett at me berc såg nol're meter framfor oss.

Vegarbeidar frå 1938

Leif Byrkjedal er fødd i Byrkjedal i 1921. Berre 17 år gamal tok han til som vegarbeidar. Det var på anlegget mellom Mjåland og Ritland på nåverande rv. 45. Timelønna var 68 øre + 8 øre i dyrtidstillegg. (Dyr-



tidstillegget kom ein fram til etter forhandlingar, og det var meint som kompensasjon for prisstigniga.)

Dårleg løn

— Det var ei frykteleg låg løn samanlikna med i dag. Den gongen låg vegarbeidarane dårleg an i forhold til andre. På jernbanen f.eks. fekk dei dobbelt så stor betaling for same arbeidet.

— Så var det dette med at me blei trekte for alt me brukte av reidskap. Mineborane blei lagt på vekta før me fekk dei utlevert. Når me leverte dei inn att blei slitasten rekna ut og for den blei me trekte i lønna. Dessutan betalte me 7 øre for å få kvessa boren. Det blei pengar av det au, når det skulle gå av ei lita løn. Dynamitten betalte me også, 3,50 pr. kilo i den første tida eg arbeidde på vegen. Og ein kilo dynamitt gjekk fort med under sprengningsarbeid. Her måtte me rett og slett vera pinleg nøye, var me framfusne og uheldige kunne snart heile fortjenesta gå med til å kjøpa dynamitt.

Organisering

— Var arbeidarane organiserte på den tida du tok til i vegvesenet?

— Nei, me hadde ikkje nokon fagforening i ryggen, og me sto svakt. Men rett før krigen kom arbeidet i gang med å få organisert vegarbeidarane gjennom Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF). Først etter

krigen blei det skikkeleg sving over fagforeningsarbeidet.

Arbeidsløysa var stor og det var stor rift om dei arbeidsplassane som var. Me måtte godta det me kom fram til etter forhandlingar med avdelingsingeniøren, og vera glade til at me hadde arbeid. Oppseingsvern var det heller ikkje. Rett som det var måtte folk slutta så å seia på dagen.

«Gøymeleik» for nazistane

Leif Byrkjedal arbeidde i Giljajuvet til ut på året i 1943. Men så ein dag kom avdelingsingeniør Sverre Jørgensen til anlegget med eit dramatisk direktiv frå okkupasjonsmakta. Byrkjedal og mange med han var beordra til vegarbeid i Nord Norge.

— Jørgensen las opp beordringa. Men så, då han var ferdig, la han til: «Men de reiser vel ikkje».

Byrkjedal og 5 av arbeidskammeratane hans oversåg beordringa og heldt seg heime. Dermed kom ein dramatisk periode, men ikkje minst takka vera lensmannen blei ingen tatt, fortel Byrkjedal.

— Lensmannen fekk i oppdrag å få tak i oss. Men han ringde alltid heim til oss før han drog ut på leiting. Så tok me oss ein tur på fjellet då, så pass at han ikkje fann oss.

— Seinare kom det nazistar frå Stavanger for å få tak i oss. Dei stolte ikkje på lensmannen lenger. Då måtte me halda oss skjulte i fjellet. Me flytta frå hytte til hytte, og slik gjekk det til krigen var slutt.

Til vedlikehaldet

Etter frigjeringa tok Leif Byrkjedal til att som anleggsarbeidar på nåverande rv. 45. Fram til 1950 var det strekinga frå Byrkjedal til Motland som blei gjort ferdig.

I 1951 gjekk Leif Byrkjedal over til vedlikehaldet, med stasjon i Dirdal.

Nazistane beordra meg til Nord Norge, men eg reiste ikkje

*Ikkje hjelmar,
steinana datt rundt oss
og giftig dynamittrøyk*

Løna var nå komen opp i 2 kr timen pluss 73 øre i dyrtidstillegg. Harde økter kunne det bli, og utstyret var slett ikkje så sprekt.

— Snøplogen var dårleg. Strøp-
parat hadde me ikkje, derimot eit hol
i lasteplanen som ein mann moka
sand ned igjennom slik at sanden
traff bakhjulst.

Den verste strekninga den gongen
var gamle riksvegen frå Vikeså til Ål-
gård. Den var smal og kronlut og
med steingardar som fanga opp snø-
en. Her hadde me mange harde tak
når rennefokket sette inn.

Oppsynsmann

I 1955 blei Leiv Byrkjedal oppsyns-
mann, fyrst i Eigersund så i Helle-
land og frå 1958 var han ved anlegget
på Ryfylkevegen i Erfjord.

— I Erfjord hadde eg ei tid 135
mann i arbeid. Ein god del av desse
var sett i arbeid for sysselsettingsmid-
lar. Mange var harde karar, men når
ein berre fekk «tørrleggja» dei gjekk
det bra. Eg kom svært godt overens
med folket.

Vegmeister

I 1961 flytta Byrkjedal til Sandnes,
og han arbeidde som oppsynsmann
på ei rekke anlegg fram til 1977. Då
overtok han som vegmeister ved veg-
stasjonen i Dirdal. Dermed kan ein
seia at ringen var slutta. Etter 22 år
rundt om i andre delar av fylket var
han tilbake i heimbygda. På desse 22



Frå eit arbeid på Byrkjedal bru ca. 1948. Me ser frå venstre: Paul Østebø, Olaus Gilja, Leiv Byrkjedal, Oskar Steinskog og bak blandemaskinen står Bertil Moen.

åra hadde det skjedd store endringar
i etaten. Mekaniseringa er ein ting,
lønsutviklinga og miljøtiltaka er
minst like viktige.

— På 60-talet fekk me gode varme
brakker. Tidlegare sto gjerne kaffi-
koppa på ein stein. Me tok ein bit av
skiva og så gjekk me bort til steinen
og slurpa i oss litt kaffi. Den største
framgangen lønsmessig kom etter
1970.

Problemvegar

— Men om utstyret er blitt mykje
betre så er det ikkje problemfritt i
dag heller når vinteren stormar?

— Når det gjeld snøen er Maudals-
vegen den verste i mitt vedlikehalds-
distrikt. Den farlegaste strekninga er
Ørdsalsvegen, særleg langs Austrum-

dalsvatnet. Når det gjeld Hunnedals-
vegen er også den rasfarleg frå Øvsta-
bø og innover. Men om ein berre
fekk utbetra 7 - 8 km. av dei smala-
ste strekningane, trur eg ikkje proble-
ma med å halda Hunnedalsvegen vin-
teropen ville vera så store.

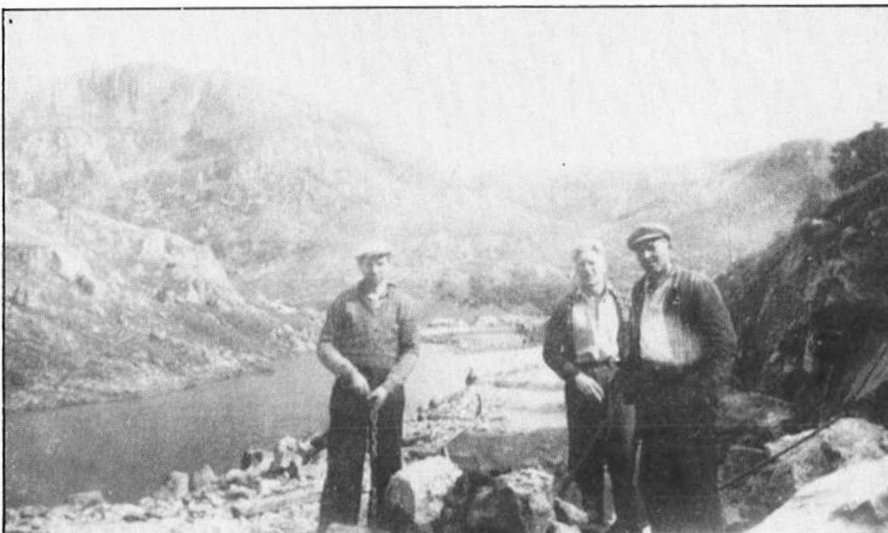
— Om du skulle priopritera
anleggs-prosjekta framover, er det då
arbeidet med å gjera Hunnedalsvegen
til heilårsveg du vil prioritera på
topp?

— Det viktigaste er å få utbetra Ol-
tedalsbakkane og den strekninga som
står att ved Rake. På desse streknin-
gane er det stadig uhell. Så får strek-
ninga frå Øvstebø og oppover koma i
neste omgang.

Dirdal vegstasjon

For tida blir det vurdert å leggja ned
Dirdal vegstasjon og dela vedlike-
haldsområdet mellom stasjonane på
Nærbø og i Eigersund. Korleis ser
Leiv Byrkjedal på at han kanskje blir
den siste vegmeisteren i Dirdal?

— Blir vegstasjonen nedlagt blir
distriktet i endå større grad enn tid-
legare ein utkant. Eg kan vanskeleg
sjå fordelar med å overføra området
til Nærbø og Eigersund. Og blir sta-
sjonen nedlagt og det seinare viser
seg at det kunne vore bra å hatt han,
så kan ein vera temmeleg sikker på at
Vegstasjonen i Dirdal aldri blir gjen-
oppretta.



Frå arbeid på rv. 45 på strekninga frå Byrkjedal mot Giljajuvet ca. 1950. Frå venstre: Bjarne K. Gilja, Leiv Byrkjedal og Gudtorm Gilja.

*Timeløna var 68 øre
+ 8 øre i dyrtidstillegg*

Gode rasteplasser for service og bedre trafiksikkerhet

Langt igjen til en standard som er god nok

AV TOR A. ANDREASSEN — SKISSE: ANITA ERFJORD

Våren er kommet, og rasteplassene våre kommer på ny i søkelyset. Holder de rasteplassene vi har den standard som er ønskelig, sett ut fra de krav som dagens turister og turkjørere bør kunne forvente på slike plasser?

Nei!!! mener jeg, når vi ser på hvilke funksjoner rasteplassene egentlig skal betjene.

Hva er egentlig den viktigste grunnelsen for å anlegge en rasteplass? Jo det er å bedre trafiksikkerheten. Billførere bør være uthvilte

og opplagte når de kjører, og derfor ved lengre turer raste. Enkelte trafikanter er også pålagt hvile ved lov. Skal disse intensjonene for bruk av

rasteplassene virke, må de rasteplassene som skal kunne nyttes til disse formål også innby til slik bruk. Har vi slike plasser? Hvis vi er helt nøkterne og ser oss om, vil vi kanskje finne en handfull, mens de aller fleste etter min mening ikke er tilfredstillende på langt nær.

Hva mangler?

Hva mangler, og hva kan vi gjøre med de plassene vi har?

Vi bør for det første se om det virkelig er behov for det store antallet av rasteplasser vi har, og om det ikke kunne klart seg med noen færre, og heller satset noen kroner på å utbedre disse til rasteplasser hvor intensjonene kunne bli oppfylt. For hvis vi ser på hva vi har idag, så må vel det kunne kalles slett. Det er få om ingen muligheter for barna til lek og adspredelse, slik at disse ønsker å oppholde seg lenge nok til at rasten for dem som kjører blir av en slik lengde at vedkommende virkelig er utvilt nok til videre kjøring.

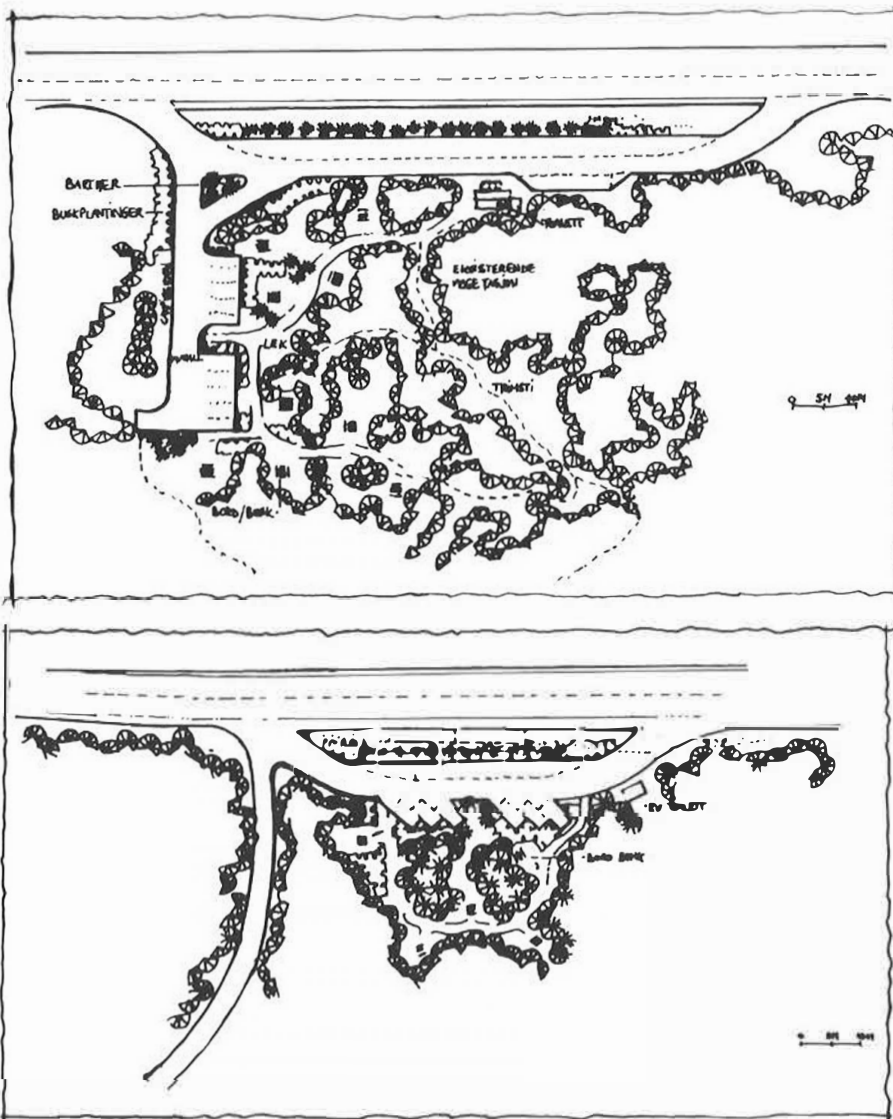
Toaletter

Hva med toalettmulighetene, er disse tilfredsstillende?, — eller er skogen/vegkanten god nok? Det skal ikke stikkes under en stol at enkelte plasser lukter det forferdelig urin og ekskrementer, til alles forferdelse, og til våre arbeideres store fortvilelse.

Hva med mulighetene for de som er pålagt hvile ved lov? Har vi plasser som er brukbare for disse? Det bør være i etatsens interesse at disse stanset på en plass som var laget for dette formålet. Dette problemet er nok størst på våre hovedveger, så som E-18 og E-76.

Mange funksjoner

Hva skal vi gjøre med de rasteplassene vi har? Først bør vi se på hvilke plasser som vi vil beholde, og her bør vi se nøye på hvilke muligheter plassen har for videre utbygging. Er det f.eks plass til et fremtidig toalettanlegg? Ligger plassen slik til at trafikkstøy kan reduseres mest mulig ved hjelp av enkle og billige løsninger? Har plassen størrelse nok til å kunne motta f.eks 3 trailere (18 m)? Har plassen en plassering i terrenget som gir de rastende muligheter til utsikt eller turmuligheter? Har plassen muligheter for lek og adspredelse for mindre barn.? Dette er spørsmål som vi bør stille oss når spørsmålet om hvordan en rasteplass skal utformes kommer opp.

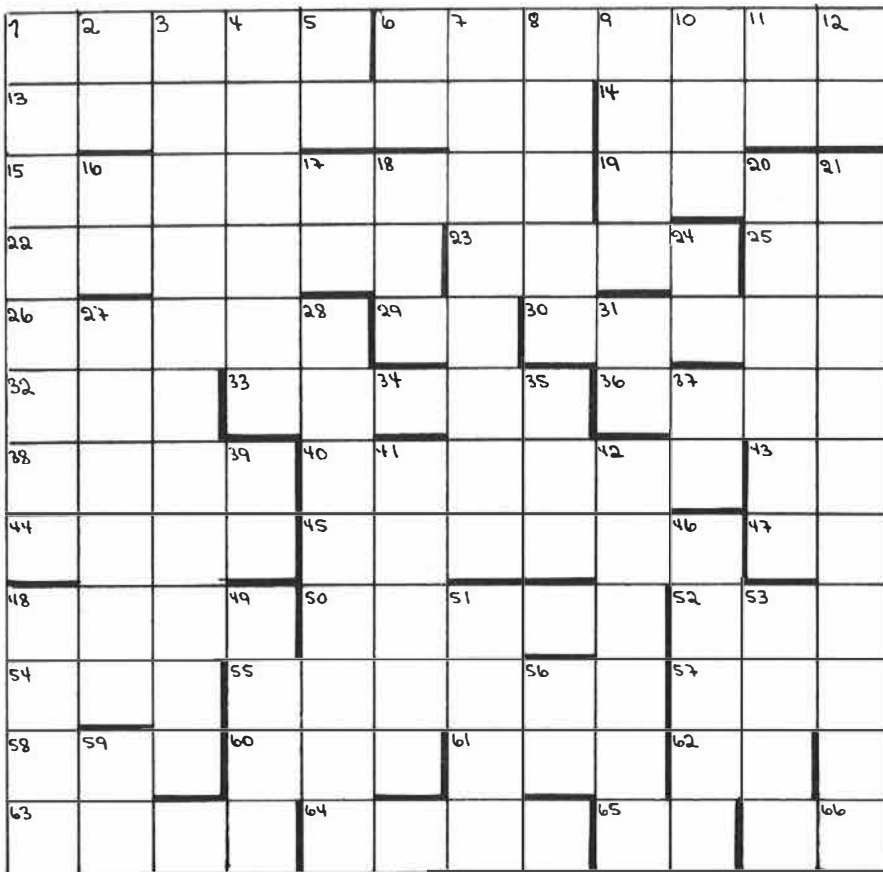


Figurene viser en mulig utforming av en liten og en stor rasteplass. Skissene illustrerer to forskjellige system, enten å legge plassen nær vegen, eller å trekke den mer bort fra vegen.

Den lille plassen er forutsatt å ha et areal på ca. 1 da, med plass til 6 personbiler og eventuelt en trailer. Den store plassen har et areal på ca. 4.5 da, med plass til trailere og 10-12 personbiler, campingvogn og et toalettanlegg.

Kryssord nr. 2/85

Løsning på kryssord



Disse vant pengelodd:

Stein Brændholen
Jederveien 4 A — Jeløya
1500 Moss

R. Knutsen
Haugesund vegstasjon
5500 Haugesund

Løsningen sendes Ryggjavegen, postboks 197, 4001 Stavanger innen 25. april 1985

Navn

Adresse

Vannrett:

1. Høytid
6. Stilart
13. Teppe
14. A.D.
15. Overklasse
19. Folkeslag
22. Nøye på det
23. Dyr
25. Konjunksjon
26. Busk
29. På biler fra Tunisia
30. Hunkjønn
32. Forhenværende
33. Pikenavn
36. Øk
38. Tre
40. Adjektiv
43. Røyk
44. Tonetrinn
45. Overdra
47. Øyne

48. Pikenavn
50. Oppdage
52. Kornband
54. Jeg
55. Grep
58. Vasket
60. Ens
61. Gatepike
62. Lever
63. Arverett
64. EDB
65. Pronomen
66. På norsk øy

Loddrett:

1. Hører med til 1 vannrett
2. Fisk
3. Fork.
4. Overhode
5. Artikkel (Nyn.)
6. Avdeling (Vegr.)
7. Plante
8. Båttype

9. Vannhull
10. Elte
11. Knut Nilsen
12. To like
16. Stor overraskelse
17. To like
18. Sprengstoff
20. Sjømann
21. Stuert
24. Utkjørt
27. Rundtom
28. Etternavn (tidl. vegv.)
31. Mesterskap
39. Nora Sørensen
41. Krone
42. Trykke
46. eller
48. Forstørrelse
49. Tre
51. Tidsrom
53. Tittel
56. Rekke
59. Bekreftelse

Egenmelding under sjukdom

Personalseksjonen melder at det fra 1/1-85 gjelder nye regler for å nytte egenmelding under sjukdom. Dette går fram av fellesbestemmelsene, gjengitt i Personaldirektoratets melding nr. 2-1985. Her heter det i kommentarene til § 7:

Fra 1. mars 1984 er arbeidstakernes rett til å nytte egenmelding ved sykdom begrenset til 4 ganger i løpet av 12 måneder.

Fra 1. mai 1984 kan egenmelding ved sykdom nyttes for inntil 3 kalenderdager om gangen.

Vegvesenets Kunstforening Rettelse ang. medlemskap.

Opprinnelig var foreningens navn Vegvesenets Kunstforening i Stavanger. Medlemmer kunne alle være som var ansatt ved vegkontoret og biltilsynet i Stavanger.

Ved senere vedtektsendring er navnet endret til Vegvesenets Kunstforening i Rogaland, og foreningen er åpen for alle ansatte i hele fylket.

J.L.

SAMFERDSELSSTYRET I ROGALAND

SYNFARING

VINDAFJORD - SAUDA - SULDAL

TEKST OG FOTO: TORMOD NAG

Samferdselsstyret har årleg ei synfaring til eit distrikt i fylket vårt.

Synfaringa vart dette året gjennomført 14. og 15. mars.

Målet var deler av kommunane Vindafjord, Sauda og Suldal.

Bruer og kaier

Første etappe av turen vart gjennomført med hurtigbåten frå Stavanger til Sandeid. På ruta innover gjorde båten eit lite ekstra opphald i Helgøysund og ein tur rundt Helgøysund slik at medlemene av samferdselsstyret vart orientert om bruplanane mellom N. Talgje og Helgøy, og om plasinga av ny ferjekai på Helgøy.

Vegar i Vindafjord

I Sandeid vart reisefølget motteke av ordførar og rådmann. Desse viste så Samferdselsstyret rundt i kommunen.

Som i så mange kommunar har også Vindafjord sine vegstrekningar med låg standard. På turen frå Sandeid til Vats vart det vist til nødvendig utbetring på ein strekning på rv. 46 ved Ilsneset.

Turen vart også lagt ned til Raunes og det anlegget

NC har bygd opp i samband med montering av plattformar i Vatsfjorden.

I dalen ovanom Vikedal (mot Låakafoss) har det i dei seinare år blitt utført ein del utbetring av fylkesvegen. Også dette var med på programmet til samferdselsstyret.

Hurtigbåt i Sauda-ruta

Sauda kommune, med ordførar og formannskap tok imot samferdselsstyret ved Ropeid.

På vegen opp mot skisenteret i Svandalen orienterte ordførar Birkeland om dei problem og faren det er med trafikken på dei store utfartsdagane.

Elles nytta ordføraren høvet til å leggja inn eit godt ord for ny hurtigbåt i Sauda-ruta. Dette var ei sak som samferdselsstyret skulle behandla dagen etter.

Vegutløysing for Ropeid-halvøya

Første dagen vart avslutta med middag i Sand. Vertskap var varaordførar og formannskap i Suldal kommune.

Etter måltidet var det så møter med formannskapet. Her vart det spesielt drøfta vegutløysing for Ropeid-halvøya. Formannskapet hadde nyleg gjort vedtak om å forskottera 11 mill. kroner for å få fart i vegprosjektet.



Samferdselsstyret og representantar frå samferdselskontoret og vegkontoret samla på Jelsa. Frå venstre: Reidar Møeland (vegkontoret), Jahn Bastiansen (samferdselsjef), Kari Mehla (vegkontoret), Hans Sund, Aastein Aase, Solveig Rigmor Bligård, Einar Grønstad, Aage Haver, Kåre Ofstedal, Sigve Tengesdal, Kari Kjølstad Tenden, Olav Aurdal, Arne Sandnes, Håkon Helgøy, Per Roth, Bjørn Bårdsen, Leif Vatnaland, Thor Rødland (bak) og Chester Danielsen (vegsjef). Herleiv Haugland er skjult bak Aastein Aase.

Bilen er 100 år

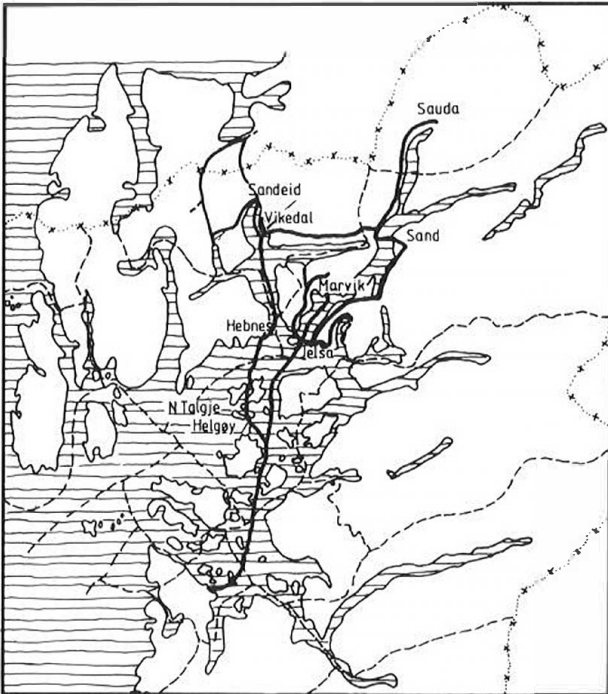
AV TORLEIV TVEIT

Året 1885 vert rekna som det året første bilen såg dagens lys.

Rett nok feira franskmennene 100 års jubileet i fjor, men i alle oppslagsbøker står det at tyskaren Karl Benz var den første i verda som konstruerte og bygde ein brukbar bil med forbrenningsmotor. Bilen var ferdig i 1885, og var ein 3-hjulig med drift på begge bak-hjul. Motoren var 1-sylindra og ytte 0,75 HK. Den var utstyrt som ein moderne bil med vasskjøling, elektrisk tenning, mekanisk opererte ventilar og differensial. Den første bilen eksisterar framleis og står på Deutsches Museum i München.

Rygjavegen er med

I samband med 100 års jubileet vil Rygjavegen presentera ein veteranbil som rullar på Rogalandsvegane i kvart nummer framover. Vi tykkjer det er på sin plass som organ for vegetaten å gi rom for kjøretøyet som er årsaka til at me har bygd og framleis byggjer vegar her i landet og gjev oss alle vårt daglege brød.



Kartet viser reiseruta til Samferdselsstyret under synfaringa i Vindafjord, Sauda og Suldal.

Landfast øysamfunn

Neste dag tok til med møte i samferdselsstyret.

Etterpå gjekk turen med buss til Jelsa. Etter ein avstikkar på ein smal og kronglete veg mot Foreneset var det ferje over til Hebnes.

Etter det vi forstod var det fleire som tidlegare ikkje hadde vore på land på dette landfaste øysamfunnet.

Det var likevel ikkje eit samfunn i stagnasjon som møtte reisefølget. Nei, i dei fine bygdene rådde der pågangsmot og optimisme.

Dette fekk også representantar frå formannskap og bygdeutvalet godt fram i deiira dokumentasjon for å visa at eit samfunn på 500 menneske har behov for fast vegsamband.

Bygdeutvalget hadde invitert til møte med samferdselsstyret og middag i Kjølvik bedehus. Bygdefolket viste her at dei hadde lagt ned eit stort arbeid for å førebu møte med politikarar, samferdselssjef og vegsjef.

Når det gjeld middagsserveringa så var det eit opplegg som ein stort sett berre finn maken til i distrikta.



Frå Samferdselsstyret sitt møte. Thor Rødland, Fr.p. (t.v.) ser ut til å vera skeptisk til det Aastein Aase, V., legg opp til. Herleiv Haugland, SV, ser ikkje ut til å vera så redd.

Veteranbilar på Rogalands-vegane

TEKST OG FOTO: TORLEIV TVEIT



KISSEL (1906 - 1931)

Kisel Motor Co. Hartford, Wisconsin, USA har laga bilen på biletet. Den er ein 1927 modell med 6-sylindra sideventilt motor på 55 HK. Toppfart ca. 115 km/time. Den er utstyrt med kalesje og svigermorse. Den er så avansert at den har hydrauliske bremsar med utvendige bremseband. Bilen var bortgøymd i eit sjøhus ved Kristiansund N. under krigen, og har sidan vandra til eigarar i Oslo og Kongsberg.

Ole Christian Simonsen i Sandnes kjøpte bilen for 7-8 år sidan og brukar bilen i samband med Veteranbiltreff.

Vi tykkjer dette er ein triveleg gammalbil og kjem attende med fleire etter kvart.

Me viser også til biletet av bilen på framsida av Rygjavegen.

Redaksjonsgruppas oppsummering fra mellomlederkursets siste samling:

Vegvesenetets profil og ledelsesideologi

I Målformulering

1. Topplederen må ta initiativ til å få fastlagt ledelsesideologien og de felles målsettinger for hele etaten slik at alle ansatte uansett ledernivå og avdeling kan samarbeide til felles beste.
2. Under arbeidet med å fastlegge hovedmålene skal ledelsen:
 - a) ta hensyn til såvel publikum som de ansatte.
 - b) ta hensyn til nye krav etter LTP m.v. i forhold til dagens situasjon.
 - c) påse at lederne på alle plan sørger for utarbeidelse av delmål.
3. Ledelsen skal sørge for at alle mål gjøres mest mulig operative.
4. Ledelsen plikter å ta de ansatte og/eller deres organisasjoner med

i arbeidet med utforming av mål og i målstyringen.

5. Ledelsen har ansvaret for at mindre viktige oppgaver ikke fortrenger viktige saker.

II Personalpolitikk

Redaksjonsgruppa har i dette hovedpunktet funnet det vanskelig å konkretisere hvem som må ta initiativet til hva for å dra prosessen i gang. «Personalpolitikk» er i seg selv for de fleste et ullent begrep, og det trengs kanskje først av alt en prosess for å klargjøre/bevisstgjøre for alle hvilke holdninger/handlingsmønster vi ønsker skal være etatens personalpolitikk. Eksempelvis må ledelsens styringsrett til plassering av ansatte settes inn i en «ramme» som gjør at den ikke er eller oppfattes av dem den måtte berøre som tilfeldig. Videre må så personalpolitikken etterleves i praksis slik at den ikke bare er fine formuleringer på papiret. Hvis den bare er teori og ikke praksis vil den skape misforståelser, frustrasjon og mistillit.

Initiativet under dette hovedpunktet må derfor komme fra den øverste ledelsen ved vegkontoret.

A. Bruk av bestående personalressurser

Ledere på alle plan skal sørge for at de ansattes ressurser og muligheter blir best mulig brukt.

1. Ved at de ansatte gis oppgaver og ansvar i samsvar med deres forutsetninger, og ved å få rett mann på rett plass.
2. Ved at personalplanen blir så godt gjennomarbeidet med dem det gjelder at det helst unntaksvis blir behov for ledelsen å nytte sin styringsrett ved plassering av ansatte, der det totalt sett for etaten er best.
3. Ved at det blir etablert et samarbeid med forslagsnemnda, slik at gode ideer blir forsøkt realisert.

B. Utvikling av personalressursene

Ledere på alle plan skal sørge for at ansatte gis mulighet til utvikling.

1. Ved å arbeide for å gi best mulig erfaring gjennom eventuelt styrt rokkering, hospitering, eventuelt omfordeling av oppgaver mellom avdelinger/seksjoner.

Ledertrening i vegvesenet

AV ENDRE BRIGTSEN

Statens vegvesen i Rogaland har i løpet av fjoråret gjennomført ett ledertreningskurs. Kurset var opplagt i samarbeid med NKI-skolen, og beregnet for mellomledere i etaten.

Kurset gikk over 3 semester med to samlinger om våren og den siste samlingen om høsten. På den siste samlingen var også vegkontorets øverste ledelse deltakere.

Ved min overflytting til personalseksjonen på vegkontoret, var det denne sistnevnte samlingen som ble min ilddåp i forbindelse med opplæringsvirksomheten i etaten.

Jeg hadde nettopp gjennomgått Bedriftslederskolen med teorier om ledelse på ulike nivå og forskjellige lederteorier, samt rollespill av ulike slag. Det var derfor svært interessant å få delta på dette kurset, der våre utmerkede forelesere Erik Marlow og Steffen Stranne delte den reelle virkelighet opp i en reell verden, en blanding av ønskedrøm, moral og påvirkningsmulighet, for så tilsist å ende opp mot en tilnærmet ønsket situasjon.

Seminaret startet med spørsmålet, hva har vi lært ved de to foregående samlingene?

Deltakerne ble så inndelt i grupper med de enkelte avdelinger som utgangspunkt. Det var en fornøyelse å se hvordan foreleserne fikk samarbeidet til å fungere, ved å sette opp et felles mål å arbeide mot.

For å opprettholde kontakten mellom avdelingene ble gruppene oppdelt, og med en representant fra hver gruppe ble det holdt informasjonsmøter innimellom.

Det var gjennom dette kurset mulighet for å snu litt på vår tidligere

oppfatning av våre ansatte, om hvem som er gode og hvem som er mindre gode, mot en mer positiv vurdering av hva den enkelte er best egnet til og hvor de gjør best jobb.

Det er vel så at all opplæring kan sammenlignes med en fjelltur. Jo lenger opp en kommer, jo bedre blir utsikten. Men når vi kommer oppå en topp, ligger en ny lenger framme.

For at all denne «lærdommen» vi fikk på dette seminaret ikke skulle bli stående i en mappe uten å komme «fram i lyset», ble det ved slutten av seminaret oppnevnt en gruppe som skulle sette sammen et referat. Gruppen besto av en representant fra hver avdeling og med undertegnede som sekretær.

Vi fikk i oppdrag å lage et referat, og dette skulle være ferdig til jul. Men midt oppe i julestria og en del influensa, ble vi noe forsinket i arbeidet. Men i januar klarte vi å få ferdig referatet og et sammendrag av våre opplevelser innlagt noe ønsketenkning. Referatets oppsummering er gjengitt ovenfor på denne side av Rygjavegen.

Dokumentet ble forelagt Ledermøte. Her ble det gjort følgende vedtak:

1. *Materialet som er fremlagt er et godt utgangspunkt for videre arbeid.*
2. *Materialet må gjøres kjent blant de ansatte. Sel/Briksen ansvarlig.*
3. *Materialet drøftes på avdelingene.*
4. *Administrasjonen ved Lund utarbeider følgende til førstkommende ledermøte:*
 - (1) *Forslag til lederideologi og felles målsetting for etaten.*
 - (2) *Handlingsprogram for videre behandling av saken.*

2. Ved å arbeide for opplæring av de ansatte.
3. Ved å gi de enkelte interesserte nye, utfordrende oppgaver.
4. Ved å bistå personalseksjonens folk med å lage karriereplaner for de ansatte.
5. Ved å være med i arbeidet med registrering og utvikling av lederkandidater.
6. Ved å foreta en løpende vurdering av de ansattes arbeid og å tilbakemelde vurderingen.
7. Ved systematisk bruk av medarbeidersamtaler.
8. Ved at ekstra innsats belønnes.

III Samarbeid

Redaksjonsgruppen har ikke funnet noe under «den samfunnsskapte virkelighet» som virkelig kan hindre samarbeid dersom vi alle har en oppriktig vilje til det. Et godt samarbeid vil måtte basere seg på gjensidig åpenhet, tillit og lojalitet, ellers blir det et lite effektivt samarbeid. Gode samarbeidsforhold kan derfor heller ikke skapes ved retningslinjer eller plikt.

Redaksjonsgruppen finner det også under dette hovedpunktet vanskelig å konkretisere hvem som må ta initiativ til hva. Det synes nødvendig med en prosess i etaten for derigjennom å skape grobunn for samarbeid på og mellom alle plan i etaten.

A. Informasjon

1. Ansatte og alle nivå skal gi nødvendig informasjon oppover og nedover.
2. Er saker behandlet i avdelings- eller seksjonsmøte med betydning for de ansatte, skal underretning gis uten ugrunnet opphold.

B. Tillit

1. Ledere på alle plan plikter å respektere sine underordnedes fagkunnskap. Må avgjørelser omgjøres, skal de underordnede gis begrunnelse.
2. Ledere på alle plan plikter å vise stor åpenhet overfor de ansatte (ris/ros).
3. Alle plikter å legge godviljen til i samarbeidet, også mellom avdelinger/seksjoner.
4. Alle plikter å lytte til andre og til å vise forståelse for enkeltindividets måte å være på.

MI MEINING

Nedsett pensjonsalder eller kortare arbeidstid?



Marit Th. Olsen,
Anleggsavd., Vegkontoret

Pensjonsalderen bør absolutt senkast. Ved det kan det også bli arbeid til fleire av dei som i dag er arbeidslause. Elles er gjennomsnittsalderen for vegvesenet så pass høg, at det trengs mest mulig nyrekruttering.



Magnhild Ødegård,
Grunnseksjonen, Vegkontoret

Eg prioriterer nedsett pensjonsalder framfor kortare arbeidstid. Me treng så vel om den dagen må har på arbeid; timane strekk ikkje til.



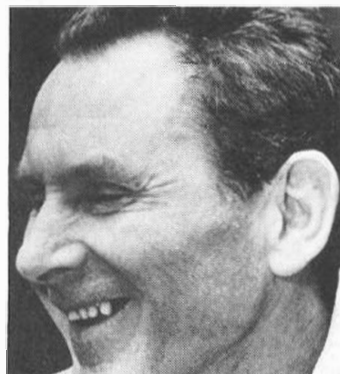
Sverre Helleren,
Anlegg, Motorvegen

Eg trur og vil foretrekka lågare pensjonsalder. Det er godt å få nokre år fri frå det faste daglege arbeidet, mens ein enno kan rekna med å ha helsa i behold.



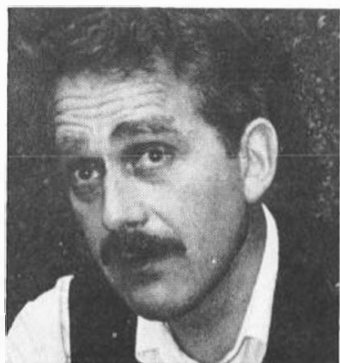
Aud Jorunn Boen,
Juridisk kontor (vikar), Vegkontoret

Eg kunne godt tenkt meg kortare arbeidstid. Folk må få tid til ei sunn og aktiv fritid, f.eks sykling og anna sport. Elles trur eg at kortare arbeidstid ville gje større effektivitet i arbeidet.



Johannes Wannberg,
Vedlikehald, Haugesund

Ingen tvil om det, nedsett pensjonsalder. Ved det vil ein ha større sjanse til å få nokre gode år mot slutten av livet.



Ingard Skjølvingstad,
Vedlikehald, Haugesund

Spesielt med bakgrunn i den arbeidsløysa me har i dag, ville det vera bra om pensjonsalderen blir lågare. Då ville det kunna bli fleire arbeidsplassar for ungdomar som er utan arbeid.

(Intervju og foto: Harald Sel)

Egenregi eller privatisering av vegarbeidsdriften?

Vegvesenet har høyt kompetansenivå — er effektivt og konkurransedyktig

AV KARL STØLE

I siste nr. av Rygjavegen hadde jeg en oversikt over forbrukte anleggsmidler i Haugesundsområdet og hvordan disse fordelte seg. Denne gang vil jeg gå noe videre inn på samme emne, egenregi/privatisering og hvilke tiltak vegvesenet har satt i verk de senere år for å gjøre utedriften mer effektiv.

Som jeg nevnte sist, mener jeg at vi har svært lite sammenligningsmaterieell for å hevde at de private gjør ett rimeligere arbeid.

En sammenligning med de få rene entrepriser vi har hatt her i området, Kårstø-anleggene innbefattet, viser at de private ikke har utført noe rimeligere arbeid enn det vi gjør selv. Enhetsprisen på f.eks. sprengning og massetransport, som er blant de største utgiftene på anleggene, viser at vi er fullt ut konkurransedyktige med de prisene som entreprenørene har oppnådd. Jeg er heller ikke i tvil om at dersom vi kunne få det samme grunnlagsmaterieell som entreprenørene til å arbeide ut våre kostnader og driftsplaner etter, ville resultatene blitt enda bedre. På den måten kunne vi spart en god del i utedriften med driftsplanleggingen.

La meg også ta med at når det gjelder produksjon og utlegging av oljegrus og kaldasfalt, er vi fullt på høyde konkurransemessig med de private.

Konkurransedyktige

En kontroll for ca. 10 år siden med plass-støpt undergang, en i egen regi og en privat entreprise, viste at vi oppnådde en rimeligere kvadratmeterpris enn entreprisen.

Når dette er sagt, er det ikke det samme som om vi oppfatter oss meget bedre enn de private. Men vi har i dag mannskapsressurser både når det gjelder forskaling, betong, maskinførere, sprengningsbaser, formenn og arbeidere, som har stor kompetanse både erfaringsmessig og teoretisk. Det samme gjelder for utledelsen og oppsynstjenesten.

En annen viktig ting man skal være oppmerksom på, når man sammenligner offentlig drift kontra privat, er at vi ikke har de samme skattefordeler som de private har. Vegvesenet må også nøye overholde reglene i arbeids- og miljøloven, bl.a. når det gjelder overtidsarbeid. De samme reglene gjelder selvfølgelig også for de private, men det virker som disse praktiserer disse på en noe mer fleksibel måte.

Effektivisering

Så kan man spørre hvilke tiltak vegvesenet har satt i verk for å bli mer effektiv. Jeg har sett uttalelser som går på at etaten ikke har fornyet seg de siste 15-20 åra. Dette må være helt grunnløse påstander som kun må gå ut på å undergrave vegvesenets virksomhet. Myten om at vegvokteren (vegarbeideren) bare bruker spaden til å støtte seg på lever fortsatt.

For å ta dette med fornyingen først. Det er nettopp i den nevnte 15-20 års-perioden at fornyingen har foregått. Vi har i dag en topp moderne maskinpark, både når det gjelder spesialmaskiner og vanlige anleggsmaskiner. Her vil jeg henvise til Johannes Bø's artikkel i siste nr. av Rygjavegen.

Også når det gjelder tekniske hjelpemidler til f.eks. stiknings-utsetting ligger vi godt an. Vi har et godt utbygd sentralt laboratorium for fylket, og vi er også i ferd med å bygge ut feltlaboratorier i utedriften.

Heving av kompetansenivået

For å heve kompetansenivået i utedriften, både blant oppsynstjenesten og arbeiderne, er det lagt ned et enormt arbeid med opplæring i fylket. Dette nettopp for di vi skal være a jour med utviklingen, både den tekniske og på andre områder, og dermed kunne være konkurransedyktige med de private.

Her vil jeg bare nevne en del viktige kurs som både oppsynstjenesten, formenn og arbeidere har gjennomført, sprengningsteknikk-boring, forskaling-betong, driftsplanlegging oppfølging og stikking-nivelering. Videre vil jeg legge til at det har vært ett spesialkurs for oppsynsmannsassistenter og ett for formenn/arbeidere, samarbeid-medbestemmelse, teknisk kvalitetskontroll og kurs for vegmestre og anleggsledere.

For tida foregår et kurs for oppsynsmannsassistenter, som blir avsluttet nå på forsommeren. Det har hatt en varighet på ca 35 dager og gått over ett år. Innholdet i dette kurset dekker mange områder, økonomi, innkjøp, personalforhold, forhandlingsteknikk, forvaltning, jus, norsk, planleggingsfunksjon, veg-



Kompetansenivået i utedriften er høyt, blant annet takket være stor satsing på opplæring og utviklingsprosjekt. Dette bildet er fra et møte om prøveprosjektet i Haugesunds-området, som ble gjennomført i 1980/81.

(Foto: Ole Handeland)

Forts. side 27

Plandirektør Fyksen på Rogalands-besøk:

«Lovnader» i nord, synfaring i sør

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Tidleg i mars var plandirektør Steinær Fyksen og overingeniør Harald Granerud frå Vegdirektoratet på eit to dagars Rogalands-besøk.

Første dagen blei brukt til interne møte. Men innimellom møta fekk Fyksen tid til eit å la seg intervjuva av NRK — Rogalandssendinga. Særleg i delar av Ryfylke og Nord-Rogaland, blei det med tilfredshet konstatert at han uttala seg svært positivt om røyrbu-prosjektet over Høgsfjorden, og at han meinte det måtte vera målsettinga å få bygt fastlandssamband til Rennesøy innan år 2000.

Andre dagen av besøket blei brukt til synfaring i Sør-fylket. Fyksen og Granerud fekk her ei grundig innføring i alle dei større prosjekta som er under planlegging, frå vidareføringa av motorvegen frå Stangeland til Oslø og til prosjekta i sør — vegnettet gjennom Egersund og tunnel ved Gyavatnet.

På Jæren var det m.,a. stans og orientering om planane for omkjøringsvegar rundt Kleppekrossen og Bryne. På den uvanleg fine marsdagen blei det også tid til ein tur opp på Tinghaug, slik at gjestene kunne få det store synet utover Jæren.

Framhald frå s.25 Ny verksemd i Strand

Øvstebø fortel at dei har hatt eit godt samarbeid med ekspertane ved veglaboratoriet.

Store investeringar

Norwerk har nå investert omlag 40 mill. kroner i det nye pukkverket. Det er store dimensjonar over anlegget.

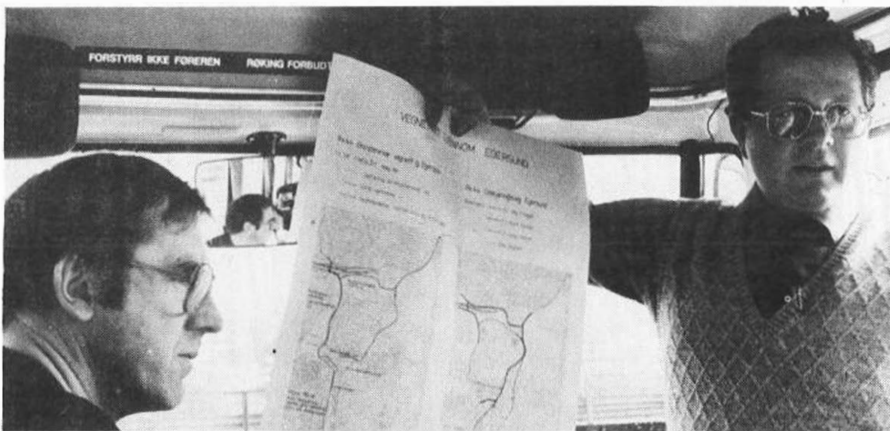
Grovknusaren som er den største i Norden i pukkverksamheng, har ein kapasitet på 1 500 tonn i timen. Den same kapasitet har også utskipingsanlegget. For å få ein jamn og god kvalitet, er heile produksjonsprosessen datastyrt.

Firmaet har også sikra seg sandressurser i Strand. Desse skal også skipast ut frå same anlegget.

Det er rekna med at nyetableringa kan gi 15 - 20 nye arbeidsplassar i Strand kommune. Noko som nok vert helsa velkommen.



Plandirektør Fyksen studerer landskap og kart frå toppen av Tinghaug i Klepp. Frå venstre: Avdelingsing. Leif Lindefjell, plansjef Lidvård Skorpa, plandirektør Steinær Fyksen, overing. Karsten Rennæs, avdelingsing. Tormod Nøg og overing. Johannes Sønstabø.



Avdelingsing. Leif Lindefjell orienterer om planane for ombygging og omlegging av vegnettet gjennom Egersund. Ved rattet, avdelingsing. Tormod Nøg, som fekk mange lovord for god kjøring.



Ein «rusletur» over den gamle Hestvåd bru, som er ei av dei verna bruene i fylket, gjekk inn som ein del av synfaringsprogrammet i Egersund. I fremste rekke går plandirektør Fyksen, plansjef Skorpa og vegsjef Danielsen.

Skjerpa krav til stein-materiale i asfalt

Ny verksemd i Strand satsar 40 mill kr. og vonar på stor leveranse til vegvesenet

TEKST OG FOTO: TORMOD NAG

Det heiter at Noreg er eit fjell-land. Som oftast er desse fjella og knausane til hinder for planlegging- og bygging av vegar.

Men fjell og stein kan også ha ein kvalitet som gjer at knausane vert verdfulle.

Norwerk A/S som er eit dotterselskap av Singel og Grus A/S er nå i ferd med å setja igong knusing av fjell i eit nytt pukkverk.

Pukkverket og uttaksområdet ligg i eit industriområde som Strand kommune har i Nordmarka ved Tau.

Her er det funne eit avgrensa område med ein form for omhandla Kvartsdioritt. Dette skal sprengjast ut, knusast og bli til slitelag i asfalt og elles nyttast ved andre høve der det er behov for steinprodukt med høg kvalitet. Området skal så Norwerk levera frå seg som planerte og fine industritomter.

Slitesterk

Kva er så spesielt med denne bergarten?

Etter det driftsleiar Karstein Øvstebø fortel så har bergarten ein slitestyrke og sprøhet som gjer den spesielt eigna til å tola slitasjen av piggdekka.

I høve til det vanlege steinmateriale som oftast vert brukt i asfalten, vil



Pukkverket treng store areal for utstyr og lagerplass. Norwerk A/S har omlag 100 dekar av industriområdet i Nordmarka ved Tau.

ein asfalt som har steinmateriale frå Nordmarka få omkring dobbelt så lang levetid.

Etter dei vurderingane som er gjort kan dette spara det offentlege for mange millionar kroner i utgifter til nyasfaltering. Ja, for Statens vegvesen er det kome fram tal som fortel at dei årlege utgiftene på landsplan kan bli redusert med omlag 80 mill. kroner.

Lys bergart

Øvstebø fortel vidare at Durasplitt, som steinproduktet heiter, er ein lys bergart. Dette fører til ein lysare asfalt og gir ein tryggingseffekt som bør telja mykje nå når alle ulukkes-

statistikkar kryp oppover.

Durasplitten har også ei relativt låg eigenvekt, 2,78. Som oftast har kvalitetsstein ei eigenvekt på over 3. Dette kan bety at ein får utlagt større flate for kvart tonn asfalt som er tilsett Durasplitt-steinen.

Prisen

Kva med prisen på ein slik kvalitetsstein?

- Vi har ikkje nøyaktige oppgaver frå asfaltprodusentane kor mykje ekstra asfalt med Durasplitt vil kosta, seier Øvstebø.
- Ferdig utlagt er vel normalprisen for asfalt omkring 45 - 50 kr. m². Med Durasplitt kan det bli eit tillegg på 0,50 - 1 kr. pr. m², alt etter asfalttype og tjukkelse.
- Det er altså snakk om små pristillegg?
- Sa absolutt. Sett mot den ekstra levetida som Durasplitt vil gi asfalten må dette vera særst gunstig investering.

Eksport

Norwerk har bygt opp eit anlegg som har stor kapasitet. Dette får oss til å spørja om det også vert satsa på eksport?

- Tyskland er eit interessant marked, fortel Øvstebø. — Derfor står vi i nær kontakt med fagfolk der nede. Tyskerane har strenge kvalitetskrav som vi vil få vårt produkt kvalifisert etter.



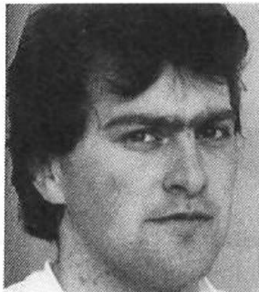
Frå kontrollrommet er det oversyn over heile anlegget. Alt blir kontrollert og styrt via dataanlegg.

Personalia

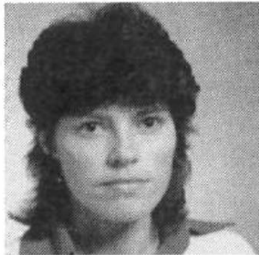
Nye medarbeidarar



*Helge Hjorteland
Maskinførar, oljegrus*



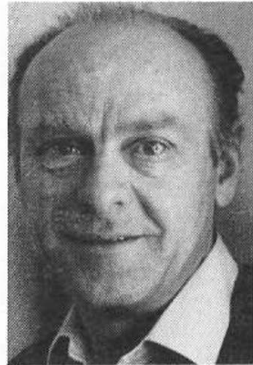
*Asbjørn Røneid
Oppsynsmannsass., Grunnseks.*



*Anny Bodild Møeland
Kontorass., Motorvegen, Stangeland*



*Sigbjørn Eggebø
Biltilsynet, Stavanger*



*Martin Aske
Avd.ing., Plan*

Takk for samarbeidet

*Gerd Sternhoff,
Reinholdsass., Biltilsynet,
Haugesund, slutta 31. mars*

*Nina Sjøthun,
Kontorass., Biltilsynet, Stavanger,
slutta 10. mars*

*Gro Vårliid Nilsen,
Kontorass., Biltilsynet, Stavanger,
slutta 10. mars*

*Eirik Otto,
Kontorass., Vegkontoret,
slutta 30. april*

Runde tal

*31. mai: Audun Løken
24. juni: Torleif Haugvaldstad*

50 år

*29. mai: Jon Haugland
26. juni: Øystein O. Austerå*

Kollega, kjære du.....

*Før minnet sløvest (skrekk og gru)
frembringer jeg i dette nu
— til deg som husket dagen min
og sendte blomst og vase fin
— og ord —
en takk.*

TAKK!

Arne G. Vashø



Beslutningen

AV GUSTAV BØEN

Det skjer for alle mennesker at der må tas beslutninger, både i det yrkesaktive og i det private liv. For somme kan disse beslutninger bli ganske problematiske, for andre noe lettere å finne løsninger på.

Det kan være viktige avgjørelser, som må tas hurtig og kanskje alene, uten å få samrå oss med andre. Det har nok mange av oss fått erfare.

Jeg skrev disse tankene rett før Påskens store høytid. Det var en svær beslutning som ble tatt og som måtte tas i forbindelse med det som skjedde den første påsken. I Matt. 27 kap. leser vi at landshøvdingen Pilatus da måtte ta sin aller alvorligste beslutning i denne svære sak. Han vegret seg til det ytterste for å slippe. Men folket presset på.

Pilatus sa til folket: «Hva skal jeg da gjøre med Jesus?» Det samme lyder i dag til meg og deg; «Hva skal vi gjøre med Jesus?» «To veier ligger for deg, på den ene må du gå. Velg rett. Velg rett og velg i tide, om du vil målet nå.»

Beste hilsen til alle, både yrkesaktive og pensjonister.

— Dette tilhøvet orienterte vi om så snart vi vart klar over uhellet, seier Øvstebø.

Når det gjeld feltet i Eidsvågtunnelen, så viser den fine og oppmuntrende resultat.

Foredrag motiverte

Det var etter eit kurs om steinmateriale at Singel og Grus for alvor fatta interessa for spesialstein til asfaltdekke. Der var det ein representant for veglaboratoriet i Oslo som la fram resultatet av granskingar og tal som viste kor viktig det er å ha god steinkvalitet i slitedekke.

Leiinga i Singel og Grus forstod at skjerpa krav ville komma så det var berre å gå laus.

Firmaet har satsa mykje på prøvetaking og testing av prøvanc. Dette for å finna ut kor store mengder det er av den spesielle bergarten i området, og om steinkvaliteten er så viktig.

Framhald side 23

— Tyskerane har forresten vist stor interesse for produktet. Med trafikkmengdene som dei har er det store problem med å stengja deler av motorveg eller gater for å leggja ny asfalt. Derfor forstår vi godt at dei satsa på kvalitet. Desutan legg dei nok også stor vekt på den økonomiske sida.

Øvstebø fortel at dei har kontaktar i andre land og også andre marknader.

Prøvefelt

For å få ein test på levetida til asfalt med Durasplitt er det lagt to prøvefelt. Eit i tunnelen på motorvegen i Stavanger og eit felt i Eidsvågtunnelen ved Bergen.

Etter det Øvstebø fortel var dei uheldige med leveransen til motorvegen. Leveransen måtte skje før laboratorieprøvene var klar. Når desse kom viste det seg at fjellet var teke ut i ei overgangssone som ikkje har den spesielle kvaliteten.

GJESTEKOMMENTAREN

Til fots lange veien

Jeg tilhører Vegvesenets aller minste kunder. Jeg er en av dem som sniker seg mellom den hvite kantstripen og autovernet mens de store kundene suser forbi: trailere og matpakkesjåfører. Jeg er en av den anonyme masse som svaier i busstroppen minst to ganger om dagen.

Mine krav til vegvesenet er små. Til gjengjeld koster de lite. Men likevel blir de sjelden oppfylt.

Nå har jeg, og de andre småkundene, gjennomlevd en vinter med kulde og stivfrossen snø. For det er slik at veiene brøytes for de store kundene, mens vi små må trekke oppi det bortbrøytede. Det er ganske vanskelig, kan jeg forsikre, å gå på skråss i frosne, halvsvarte isklumper mens dødsmulighetene farer forbi i en jevn strøm. Et uheldig fotgrep, en liten glideflukt ut i kjørebanelen — morgenturen til bussholdeplassen har sine spenningsøyeblikk selv om de ikke virker like dramatiske som å forsere isfallet på Mt. Everest.

Når tinværet kommer, blir brøytemassen liggende som ankeldyp sørpe, for autovernet er av det gammel-dagse betongslaget som ikke gir avløp noe sted. Med refleksene dinglende begir vi oss ut i kjørebanelen, dumme som vi er. Vi liksom kvir oss for å utstyre oss med slagstøvler og overtrekksbukser av gummi for å komme oss på kontoret. På den annen side er vi ikke så presentable i graflekede strømper og kåper heller....

Busslomme har jeg fått, men jeg tror det var mer av hensyn til flyten i biltrafikken enn til sikring av busspassasjerer mens hun venter. Men hun, og andre, kunne godt tenke seg at autovernet nettopp her ble gjort så bredt at det var mulig å hvile sin kropp mens man puster ut etter løpet langs landeveien. For leskur — det har vi ikke her.

Nå ser jeg i Rygjavegen 1/85 bilde av et nytt norskprodusert leskur som markedsføres. Også det uten bank.



KARI THOMSEN
journalist, Stavanger Aftenblad

Men med en stor fordel framfor betongmodellene som jeg ellers er vant til. Den har vindu. Du kan stå inne i skuret og se når bussen kommer, slik at du i tide kan gå ut og signalisere med armen.

For den som har forsøkt å kripe i skjul for sør-vesten med vannrett regn inni et betongskur og oppdaget bussen i det den skvatt forbi — sørger for å stå ute neste gang. Uansett vær.

Forts. fra s. 3

— Dirdal vegstasjon —

Områdene bør, så langt det er praktisk mulig, følge kommunegrensene, og vegstasjonene bør ligge sentralt i området i forhold til de større befolkningsentra.

Grappa foreslår at Gjesdal kommune slås sammen med Jær-området med vegstasjon på Nærbø, mens hele Bjerkreim legges under Egersund vegstasjon.

Ved en omorganisering som nevnt ovenfor, vil en få følgende vedlikeholdsområder i Sør-fylket:

OMRÅDE 4, BÆRHEIM VEGSTASJON

Kommunene Randaberg, Stavanger, Sola, Sandnes og Klepp nord for Kleppekrossen.

Veglengde: 361 km.

OMRÅDE 5, NÆRBØ VEGSTASJON

Kommunene Kleppe sør for Kleppekrossen, Gjesdal, Time og Hå.

Veglengde: 548 km.

OMRÅDE 6, EGRSUND VEGSTASJON

Kommunene Bjerkreim, Eigersunde, Sokndal og Lund.

Veglengde: 574 km.

Gruppen forutsetter at Dirdal og Vikeså opprettholdes som veggarsjer og at den daglige vedlikeholdsdriften på samme måten som nå blir utført av «geografiske» lag ledet av en formann.

Avstander

Når det gjelder avstanden fra kommunesentrene til vegstasjonene er disse i dag:

Ålgård—Dirdal 23,5 km

Vikeså—Dirdal 35,0 km

Etter det nye forslaget vil avstandene bli:

Ålgård—Nærbø 25,5 km

Vikeså—Egersund 23,5 km

For de kommunene som blir berørt av den foreslåtte endringen, fins det kanskje en frykt for at vegnettet som ligger perifert i forhold til vegstasjonene kan få dårligere vedlikeholdsinnsats enn tidligere. En slik frykt mener vi vil være ubegrunnet. Midler og resursinnsats til de enkelte vegene blir i dag fordelt ut fra en fastlagt vedlikeholdsstandard. Foruten veglengden er det kriterier som vegstandard, årsdøgntrafikk, nedbør i form av snø osv. som er utsalgsgivende for resursfordelingen og dermed også for

Leskur

I tilknytning til Kari Thomsen sin gjestekommentar og det ho skriv om leskur, kan me opplysa at Statens vegvesen i Rogaland har bestemt seg for å bruka 3 typer leskur. Den eine er leskuret som det sto bilete av i Rygjavegen nr. 1/85. Dessutan vil det bli nytta eit leskur av tre og eit av betong. Alle tre typane har vindu.

Ved val av skurtype, vil ein etter beste evne, ta omsyn til kva som høver best i forhold til omgivnader og miljø.

Det blir og sett opp ein del leskur kosta av busselskapa og kommunane, også langs fylkes- og riksvegar. Ein må difor rekna med at det framleis vil bli sett opp fleire typar leskur enn dei 3 som vegvesenet kjem til å bruka.

Red

bemanningen til de enkelte områdene.

Rasjonell ressursutnytting

Grappa mener at den foreslåtte områdeinndeling samlet skal gi en bedre vedlikeholdsinnsats på hele vegnettet, ved at den vil gi en mer rasjonell utnyttelse av ressursene.

Som tidligere nevnt satser vi fortsatt på et desentralisert bosettingsmønster for vår arbeidere, for å minske reiseavstanden og sikre lokal-kunnskap til vegnettet.

Ved å samle oppsynstjenesten på færre stasjoner, regner vi med å spare flere årsverk. Dermed muliggjør man at underbemanning i andre deler av fylket kompenseres.

Det kan nevnes at gruppa har vurdert flere alternativ, både når det gjelder antall området og grensene mellom disse. Det mest ytterliggående i forhold til dagens situasjon er å dele Sør-fylket i 2 områder med vegstasjoner på Bærheim og i Egersund. Dette alternativet ville gi veglengder på 720—760 km på hvert område. Etter dagens forhold har en imidlertid kommet til at det alt i alt vil være mest rasjonelt med en tredeling.

Reaksjoner fra Dirdal

Gruppa har mottatt reaksjoner fra de ansatte i område 5 (Dirdal), hvor det blir uttrykt uenighet med gruppens forslag.

Det som er trist i denne sammenhengen er at reaksjonen tyder på at gruppens forslag blir oppfattet som et angrep på produktiviteten i området og en nedvurdering av vegens betydning i distriktet. Denne oppfaring er ikke riktig, noe som skulle fremgå av det foranstående og av det tallmaterialet som legges fram i gruppens rapport.

Forts. fra s. 22

— Vegvesenet har —

prosjektering, vegbyggingsteknikk, vegvedlikehold, vegbyggingsmaterialer, kvalitetskontroll, spesialfunksjoner og arbeidsledelse.

De tiltakene jeg her har nevnt er med på å høyde både kvalitet og effektivitet.

Med det stramme økonomiske forhold vi har for tiden, er jeg forvisset om at alle er inneforstått med at de ressurser vi får til rådighet skal gi mest mulig igjen, både i form av veglengde og kvalitet.

Alder og inntakstopp

Fra Stortingets talerstol er det vist til at anleggsarbeiderne i vegvesenet har en høy gjennomsnittsalder og avgangen vil bli stor de kommende år. Ut fra dette hevdes det at det vil være lettere å gå over til privat drift, uten at dette vil ramme arbeidstakerne i vegvesenet.

Det er riktig at gjennomsnittsalderen er høy, noe som har sin bakgrunn i dårligere bevilgninger og

TILLITSMANNENS SPALTE

Av Anne Grete Liahaug

Tillitskvinne, Norske sivilingeniørers forening (NIF)

Det som i lang tid har vært i fokus hos alle på Rogaland vegkontor og i Vegvesenet forøvrig, er størrelsen på administrasjonsbudsjettet. Forrige gang jeg skrev i denne spalten, var også dette aktuelt. Imidlertid var dette begynnelsen på årvisse nedskjæringer. Vi kan ikke se at det går an stort lenger å drive en administrasjon under disse forholdene. Virkningene av et svakt administrasjonsbudsjett er ikke bare de kortsiktige slik som vansker med å kunne utføre de daglige gjøremål i tjenesten, noe som i seg selv skaper frustrasjon. For året 1985 er det for eksempel avsatt bare 20 000 kr. til eksterne kurs for administrasjonen. I praksis vil det si 2-3 innvilgede, eksterne kurs.

Noen vil sikkert hevde at eksterne kurs er luksus og unødvendige og at den beste formen for opplæring skjer i den enkeltes arbeidssituasjon, og at en i denne pressede budsjettssituasjonen først og fremst bør sørge for at hjulene går rundt. Imidlertid må vi bare erkjenne at vi ikke lever i verdens navle. Ny kunnskap må også vegvesenet hente utenifra. Ved ikke å ha råd til å investere i framtida i dag, er det min mening at Statens vegvesen gjør seg selv en bjørnetjeneste.

Tjenesteorganisasjonene og ledelsen ved vegkontoret har en rekke ganger både fra sentral ledelse og politikere påpekt konsekvenser av et alt for lite administrasjonsbudsjett, men til ingen nytte. Hvilke virkemidler skal en så ta i bruk for å bli hørt?

Jeg har vært så heldig som representant i fra NIF, å få være med på mellomleder kurset som ble holdt for seksjons- og distriktsledere ved vegkontoret, våren og høsten -84. På kurset ble det understreket at bedriftens sterkeste ressurs var mennesket og at åpenhet og tillit, oppover og nedover i organisasjonen, var en forutsetning for et felles godt resultat. Hvor gode er vi til å praktisere disse punktene? Jeg er overbevist om at vi alle i Statens Vegvesen i Rogaland har noe å hente her.

inntaksstopp i de senere årene. Vi får håpe at vedkommende stortingsrepresentant ikke mente at vegarbeiderne har utført sin jobb lite tilfredstillende. Man skal her huske og være oppmerksom på at de er dyktige og erfarne arbeidere med lang praksis.

En tankegang om ineffektivitet hos erfarne vegarbeidere kunne jo f.eks. overføres til regjering og Storting, som heller ikke består av noen ungdomsgruppe. Men de har jo den fordel at de kan få hjelp av sekretærer og saksbehandlere, som det ikke ser ut til å være inntaksstopp for.

Imøtegå kritikk

Vi skal selvfølgelig ikke motsette oss



Foto: Ole Handeland

regler og oppfordringer som kommer fra regjering og Storting. Men vi skal heller ikke finne oss i all kritikk, enten den kommer fra Stortingets talerstol eller andre, uten at vi skal reagere.

Her synes jeg både fylkencens vegvesen og Vegdirektoratet er alt for passive. Og for de som har lest Vegen og VI nr. 5-84 og nr. 1-85, synes jeg lederen for Vegdirektoratets anleggskontor er med på å støtte den negative kritikken vi får.

Husk at dette gjelder våre arbeidsplasser totalt, ikke bare oppsynstjenesten og arbeiderne men i like stor grad vegkontorets og administrasjonens folk.



*Arbeidslag på tunnetarbeid i Ivarsflaten tunnel ovanfor Solheimsvik i Suldal i 1950.
Frå venstre: Erik Helganes, Johan Andersen, Ragnvald Tveit, Steinar Tveit, Vagleik Littlehammar og Lars Tveit.
Biletet har me lånt av Lars Tveit.*