

Ryggjavegen



Av innhaldet:

- Norsk vegplan: Stortingsrepr. Frette kommenterer
- Intervju med fylkesordførar Lars Vaage
- Vegutløysing til Ropeidhalvøya
- Ny spalte: Vern og helse



Nr. 3 — juli 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

Aktuell kommentar	s. 2
Intervju med fylkesord- fører Lars Våge	s. 3
Personal- og organisasjons- utvikling i Biltilsynet	s. 4
Storlygaren	s. 4
Betre Bilst -85	s. 5
Vegutløsning til Ropeid- halvøya	s. 5
Vern og helse	s. 7
Trafikksikring er hovedmålet	s. 8
Vegane falla så vide	s. 10
Intervju med Jens Motland	s. 12
Rutebiltrafikk i Suldal	s. 14
Kvar i Rogaland?	s. 15
Meningsfylt biltilsynskurs	s. 16
Brannøving i Haugesund	s. 16
Ryggeuhellene dominerer	s. 16
Mi mening	s. 17
Personalia	s. 18
Historiedokumentasjon	s. 18
Veteranbilar i Rogaland	s. 19
Rallykjøring	s. 20
Bussterminal ved Knapphus	s. 20
Ferdighetsløp i Egersund	s. 21
Andakt	s. 21
Cjestekomentaren	s. 22
Steinras på fv. 632	s. 23
Tillitsmannens spalte	s. 23

Framsidedfoto:

Algot Olsson ved Biltilsynet i Stavanger under arbeid med teknisk kontroll av ein lastebil. Frå plassen sin i kontrollgruppar han eit kritisk blikk på understell og viktige komponentar. (Foto: Harald Sel.)

Bakside:

Norske meierier har i år nytta mjølkekartongane til trafikkinformasjon. Ideen blei sett fram av Statens vegvesen, Akershus, og er nytta av meieri over heile landet.

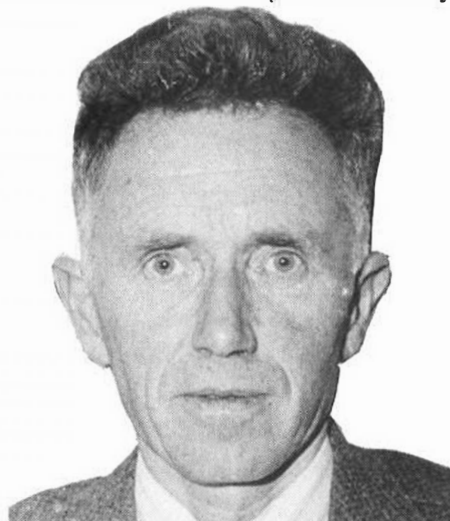
Bidragene står for innsenderens egen regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for vegvesnets holdning. Entertrykk tillatt når kilde oppgis.

Sats og trykk: Albservice A/S
Layout: Harald Sel

Aktuell kommentar:

Har vi høy nok produktivitet?

Av vedlikeholdsjef Olav Øyvind Hamre



Hvorfor dette spørsmål nå igjen? Kravet om høyere produktivitet har vi jo alle hatt hengende over oss i årevis. Vi forsøker sikkert alle å være så produktive som mulig og mange vil kanskje mene at det får være godt nok. Men det er ikke nok å tro eller mene, vi må også kunne dokumentere at utviklingen er positiv.

Størrelsen på de bevilgninger vi får blir i økende grad gjort avhengig av hvordan produktivitet og oppgaver har utviklet seg innen de forskjellige virksomheter. Vegvesenet må derfor også kunne vise til sine produksjonsresultater som et ledd i begrunnelsen for de ressurser vi trenger for å nå våre mål. Vi vet også at produktiviteten har betydning for valg av driftsform i vegvesenet.

Dette er også bakgrunnen for at økonomistyring og produktivitet var et hovedtema på det siste vegsjefmøte.

For å måle produktivitet utviklingen trenger vi bl.a. pålitlige enhetspriser. Vegkontorene er derfor fra og med i år bedt om å følge opp spesielt nøye enkelte prosesser i anleggs- og vedlikeholdsdriften slik at en kan følge produktivitet utviklingen i årene som kommer. Vi har jo fulgt opp de fleste av disse prosesser og flere andre også tidligere, men vi har dessverre merket at kvantumsmålinger med riktige enheter ofte kan være mangelfulle. Pålitligheten av enhetsprisene blir selvsagt deretter. Distriktslederne på anlegg og vedlikehold er bedt om å ta dette tema opp på byggemøtene slik at vi kan få en bedre rapportering.

Når vi snakker om produktivitet må vi også ha klart for oss hvilken sammenheng dette har med effektivitet. Å være effektiv betyr at vi produserer de riktige tingene, dvs. det samfunnet og trafikantene vil ha, mens det å være produktiv betyr å produsere billig. Effektiviteten fremstår som produktet av produktivitet og den virkning tiltaket har.

Effektivitet = Produktivitet x Virkning

Vi kan med andre ord være produktive uten å være effektive, men effektiviteten blir ikke særlig stor dersom vi ikke er produktive. Hvis vi f.eks. som et ledd i vårt mål om bedret service og sikkerhet for trafikantene bygger en rasteplass på et sted hvor ingen ønsker å stoppe kan vi bygge den med meget høy produktivitet, dvs. lave enhetspriser. Effektiviteten blir imidlertid lite å skryte av fordi virkningen (bedre service større sikkerhet) for trafikantene blir null og følgelig blir også effektiviteten av tiltaket lik null.

Skal vi få høy effektivitet må vi altså først finne frem til de tiltak som har best virkning mot våre hovedmål, fremkommelighet, sikkerhet, service og miljø, og deretter må vi produsere til så lave priser som mulig.

Mange vil kanskje føle kravet om høyere produktivitet som et rop om mer svette. Med dagens teknologi er det ikke det som er hovedpoenget. Maskinene svetter ikke så lett, så det å oppnå en gunstig produktivitet utvikling er vel mer et spørsmål om å tenke seg godt om og gjøre tingene litt lurere enn sist.

Vi må med andre ord planlegge oppgavene for å finne frem til den sammensetning av ressurser og rekkefølge av arbeidsoperasjonene som gir de laveste enhetspriser. Vi ser heldigvis mange gode eksempler på at god planlegging fører til høy produktivitet.

Fylkesordfører Lars Vaage:

– I kamp med helsesektoren og undervisning har vegsektoren vanskar med å hevda seg

Reknar med større forståing i departementet for fylket sine samferdselsbehov

Intervju og foto: Harald Sel

— Eg samanliknar gjerne vegane med blodårene i kroppen. Kroppen er avhengig av at blodforsyninga er i orden, blodårene er kroppens transportsystem. Slik er det og med vegane. Vekst i samfunnet er avhengig av skikkeleg kommunikasjon.

Det er fylkesordfører Lars Vaage som med desse orda fokuserer to av hjertesakene sine, helse og samferdsel. Vaage er lege, og politisk har han engasjert seg sterkt innan samferdselssektoren.

Når fylkeskommunen sin økonomi er skral, er det inga enkel sak å prioritera mellom hjertesaker. Eller er det så at det eigentleg berre kan bli ein utgang? Nemleg at vegsektoren blir salderingsposten på budsjettet, slik at det i første rekke går ut over anlegg- og vedlikehald av fylkesvegar?

Fylkesordføraren vil ikkje heilt slutta seg til at vegsektoren er salderingsposten, men han er enig i at det ikkje er lett å få gjennomslag for t.d. eit nytt fylkesveganlegg i konkurranse med ein ny skule eller ein ny sjukeheim.

– Dei unge som søker utdanning bør ikkje avvisast, sjuke må skaffast behandling og gamle menneske må få pleie. I kamp med helsesektoren og undervisning har vegsektoren hatt vanskar med å hevda seg. Men fylkestinget har, etter beste evne, prøvt å lappa på dette. Det har i stor grad skjedd ved at vegbudsjettet har blitt påplussa ved hjelp av lånemidler.

Trafikksikring

– Trafikksikring, det er både eit helse spørsmål og eit samferdsels spørsmål.

Lars Vaage nikkar.

Eg har mellom anna fått befåing med trafikkulykkene sjukehuslege. På den tida eg arbeidde ved Sandnes sjukehus, kunne eit par salar vera fullt belagt med trafikkskadde, og eg har måtta gå den tunge gangen ut til pårørende med budskapet om at ein son eller ei dotter var død etter ei trafikkulykke.

Det er lett å rekna ut kva det kostar samfunnet når ein person blir drept eller invalidisert. Trafikksikring er god samfunnsnyttig investering. Det er eit stort dilemma at fylket har så begrensa midler til disposisjon på dette området.

Gang- og sykkelvegar

– Bygging av gang- og sykkelvegar er

eit trafikksikringstiltak. Ikkje minst er det behov for eit sykkelvegssystem mellom Stavanger og Sandnes. Kan fylkespolitikarane gjera noko for å få fortgang i eit slikt prosjekt?

– Eg vil håpa at den tida snart kjem at både politikarane, vegvesenet og kommunane kan få fart på dette prosjektet. Personleg tok eg opp denne saka som Stavanger-politikar alt i 1965.

Avstanden mellom Stavanger og Sandnes er jo ikke lenger enn at sykkel er eit glimrande alternativ til bil eller tog, dersom trafikkforholda blir lagt til rette for sykling. Sjøl gjekk eg på gymnas i Stavanger og budde i Sandnes. Då sykla eg ein god del fram og tilbake frå skulen. Rekorden var 26 minutt, med ballongsykkel utan gir.

Kyststamveg

Eit prosjekt som Vaage har engasjert seg sterkt i, etter at han overtok som fylkesordfører, er opprustninga av rv 14 til ein vestlandsk stamkystveg frå Egersund til Kristiansund N. Kystvegen, som denne strekninga gjerne også blir kalla, har på mange strekningar ein dårleg standard og han kryssar 10 fjordar. Om bakgrunnen for engasjementet sitt seier han.

Framhald side 19



Fylkesordfører Lars Vaage.

Personal- og organisasjonsutvikling i Biltilsynet

Av Svein Magne Olsen

Over lengre tid har vi arbeidet med å gjennomgå arbeidsoppgaver, vurdere organisasjonen og bemanning i vegvesenet i Rogaland.



Storlygaren

Karl Grude blei i førre nummer utfordra av ein annan Karl, han med etternamn Støle.

Me har mottatt ei historie som Karl Grude påstår slett ikkje er noko stor lygn. Tvert imot skal kvart ordet vera sandt.

Det var vinter og skikkeleg kaldt, så dei var godt kledde ute på anlegget. Så måtte ein av arbeidarane gjera sitt fornödde. Han snudde seg bort og begynte å fomla med valne fingrar. Og slik blei han ståande både vel og lenge. Då var det at arbeidskameratane hans høydre at han tok til å mumla med seg sjøl, opp att og opp att: Han ska vera der, . . . han ska vera der, . . . han ska vera der, . . .

Karl Grude utfordrar Leif Georg Renslo, Egersund vegstasjon.



I dag nærmer vi oss endelig en midlertidig fullføring av dette arbeidet idet en rapport om forholdene i Biltilsynet er ferdig, – og dermed er alle avdelinger innkl. utedriften dekket.

Det som da vil gjenstå er å få samlet de ulike planene i et dokument, noe vi tar sikte på å gjennomføre ved rulleringen av planene i forbindelse med budsjettarbeidet førstkommande høst.

Arbeidet i Biltilsynsavdelingen har vært mer arbeidskrevende og vanskeligere enn tilsvarende arbeid ellers i vårt fylke. Dette kan dels skyldes at arbeidssituasjonen i Biltilsynet er sterkt styrt av publikum, bilbransjen m.v. og dels av at bemanningssituasjonen har vært særdeles vanskelig de siste to-tre årene.

Resultatet av våre undersøkelser viser også at det er en sterk underbemanning. Ut fra ulike beregningsmåter varierer dette fra 4–8 årsverk. Det laveste tallet er Vegdirektoratets offisielle tall som er beregnet ut fra såkalte «nøkkeltall» og som er gjort gjeldende for hele landet. Det høyeste tallet har vi

imidlertid også fått fra Vegdirektoratet, Vegtrafikkavdelingen, et tall som er fremkommet etter et arbeid av en intern arbeidsgruppe.

Vårt tall, som viser en underbemanning på 5 1/2 årsverk, er imidlertid lagt inn i planen og det er dette tallet vi bygger på når vi foretar interne overføringer mellom avdelingene og når vi overfor Vegdirektoratet søker hjelp til å få en bemanning stor nok til å makte arbeidspresset ved stasjonene.

Et annet resultat av undersøkelsen er en enda klarere dokumentasjon av utviklingsbehov, særlig for de medarbeiderne som har påtatt seg lederoppgaver. Det er derfor inntatt forslag om en intensivering av opplæringsvirksomheten i avdelingene.

Ellers synes jeg det er viktig å understreke at personalet ved stasjonene gjør en meget god jobb under vanskeligepressede forhold, noe som i for liten grad kommer til uttrykk – de får høre mest når de iblant mislykkes, men at de i stor grad lykkes blir alt for lite påaktet og honorert.

Tillismennene blir orientert om forslaget til plan 3. juni. Planen er nå til behandling i ledelsen og en tar sikte på en formell behandling etter Hovedavtalen litt ut på høstparten med sikte på gjennomføring fra 1. desember 1985.



Kontrollhallen ved Biltilsynsstasjonen i Stavanger.

Redaktøren har ordet:

Betre Bilist 85

Helga midt i mai blei ei sjokkhelg. For ei rekke familiar i landet vårt vil helga bli hugsa som den mest tragiske i deira liv. Elleve unge og friske menneske blei revne bort i det me gjerne kallar helgeulykker. I tillegg blei ei rekke menneske alvorleg skada. Mange av dei vil truleg bli merka for livet.

Starten på den store trafikksikringsaksjonen AKSJON BEDRE BILIST 1985 skjedde tilfeldigvis få dagar etter den alvorlege ulykkeshelga i mai. Aksjonen skal vara ut året. Eit av føremåla med BEDRE BILIST 85 er å få kvar enkelt av oss til å tenkja over, om att og om att, kor forferdeleg kvar einaste dødsulykke er for dei som blir ramma. Dei fleste får seg truleg ein alvorleg vekkar når så mange som 11 blir drept på ei helg. Men snart er gjerne alt «normal» att. Dødsulykker skjer, ei den eine dagen og ei nokre dagar seinare, men me lar oss ikkje skjokkera. Me trør på gassen, tek sjansar og er overbevist om at me er langt dyktigare til å kjøra enn gjennomsnittsbilisten.

For vegvesenet sin del, er det særleg Biltilsynet som blir sterkt engasjert under aksjonen. Opptil 65 patruljer er ute i helgene på vegane på jakt etter dei mange farlege week-end-bilistane. Me veit at det fins mange farlege bilar som Biltilsynet sjeldan treff på dei ordinære kontrollane midt i veka. Ofte dreier det seg om bilane til ungdommar som hovudsakleg brukar bilen til fest- og fritidskjøring i helgene.

Under aksjonen arrangerer Biltilsynet også «Åpne dagar» i kontrollhallane, der publikum kan få sjekka bilane sine utan å få utskreve mangellapp. På desse dagane konsentrerer Biltilsynet seg om å gje råd og rettleiing om bilen sin tekniske og sikkerhetsmessige tilstand.

AKSJON BEDRE BILIST 1985 dreier seg altså



Frå pressekonferansen i Stavanger i samband med opninga av Bedre bilist 85. Frå venstre: Politioverbetjent Harald Moen, UP, personleg sekretær for samferdselsministeren Per Arne Watle, vegsjef Chester Danielsen og politimeister i Haugesund Rolf Stangeland. (Foto: Liv Huse Olsen, Dagbladet Rogaland.)

om både utvida kontrollverksemd frå biltilsyn og politi og om aktiv informasjon til bilistane om rett og omsynsfull adferd i trafikken. Her trengs det visseleg begge delar.

Men utvida kontroll og informasjon er heller ikkje nok. Me vil her sitera frå Vegsjefen si beretning i Årsmelding for Statens vegvesen i Rogaland 1985.

Han viser til at ulykkestale i fylket har vore aukande dei siste åra og skriv:

For å kunne snu utviklinga og igjen oppnå ein reduksjon i ulykkestala, trengs det ei meir målretta satsing med å utbeta særleg ulykkesbelasta punkt og strekningar på vegnettet.

Situasjonen i dag er at me har stigande ulykkestal, aukande trafikk og reduserte løyvingar.

Ny rv 13 frå Ropeid til Jårvik:

Vegutløysing til Ropeidhalvøya

Arbeidet kan starta tidleg i 1986, dersom finansieringa går i orden

Av Bjørn Alsaker

Arbeidsprogrammet for ny rv. 13 frå Ropeid til Jårvik er klart frå vegvesenet si side. Dersom finansieringsplanen for prosjektet som i første omgang skal gje vegutløysing til Ropeidhalvøya, går i orden (distriktsutbyggings-midlar, forskottering frå Suldal kommune, statsløyving m.v.), kan anleggsarbeidet starta opp tidleg i 1986. Vegen vil gje fast vegsamband til riksvegnettet for ca 600 menneske.

Me skal her klarleggja ein del tal og tidsperspektiv for bygginga av den nye vegen. (Sjå også skisse og kostnadsoversikt på neste side).

Tidlegare planar

Det blei utarbeidd ein hovudplan for strekninga Tau – Hjelmeland –

Ropeid i 1979–80. Denne blei behandla i alle offentlege instansar og godkjent av Vegdirektoratet i

1984. Konklusjonen var då at ein i det vidare detaljplanarbeidet skulle planleggja etter «Fjordlinja».

Mål

Når heile planen er gjennomført, vil ein ha oppnådd fylgjande mål:

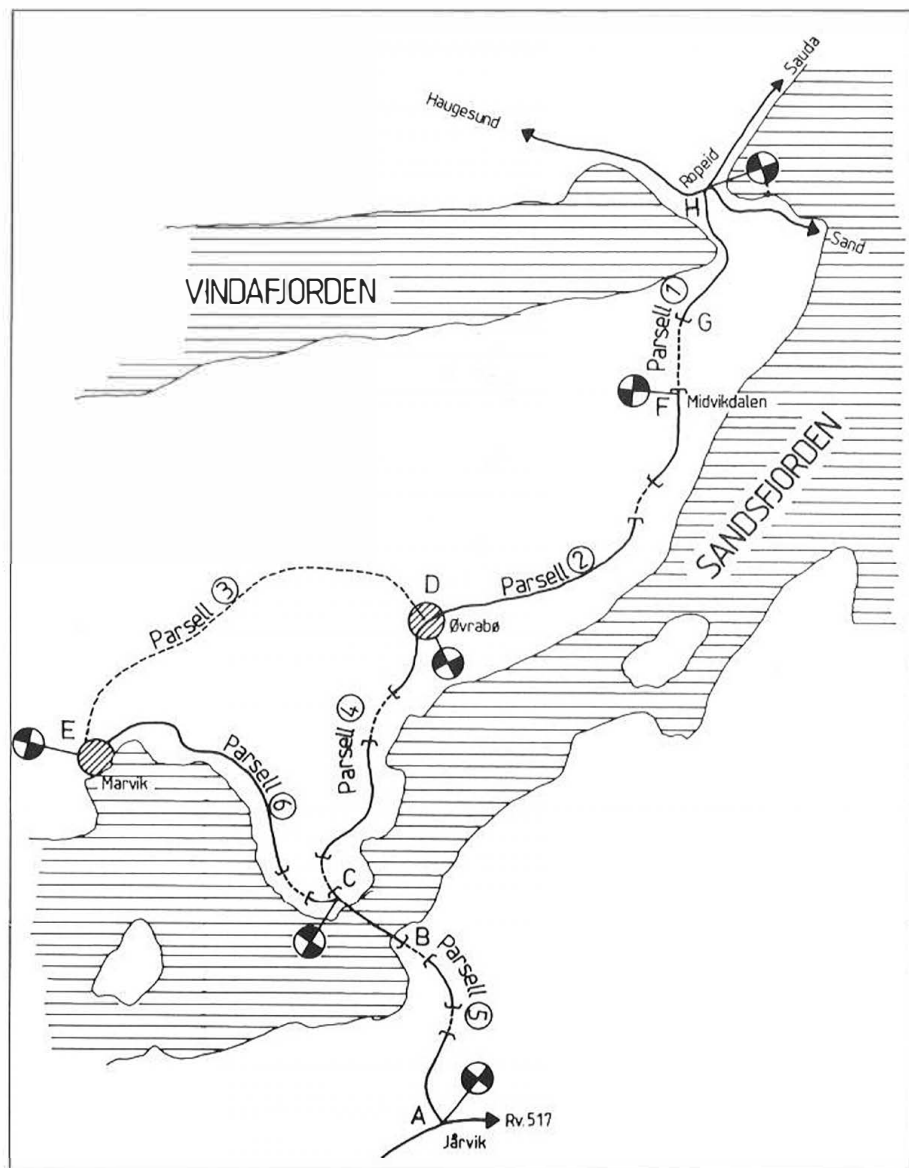
1. Vegutløysing til Ropeidhalvøya.
2. Ferjefri kryssing av Sandsfjorden.
3. Nedlegging av ferjesambandet Sand – Ropeid.
4. Nedlegging av ferjesambandet Jelsa – Hebnes.

Det er klart at når ein skal prioritera mellom desse måla, er vegutløysing til Ropeidhalvøya viktigast.

Vegstandard

Riksvegen vil bli bygt avkjørselsregulert (type C). Ved total ferdigstilling reknar ein med ei trafikkmengde

(Framhald neste side)



Rv. 13 Ropeidhalvøya
Kostnadsoversikt 1985-kr.

Strek- ning	Navn- Navn	Veg i dagen	Pr. m 1000kr	Pris mill.kr	Tunnel/ bru	Pr. m 1000kr	Pris mill.kr	Tot. mill.kr
A-B	Jårvik-Bru/ Sandsfj.	1500 m	5'	7.5	400 m 100 m	15' 18'	6.0 1.8	15.3
B-C	Sandsfj. S/N				500 m	70'	35.0	35.0
C-D	Sandsfj. v/ Bru-Øvrabø	2000 m	5'	10.0	250 m 250 m	15' 15'	3.8 3.7	17.5
D-F	Øvrabø-Laug Tunnel	4800 m	4.0'	19.2	700 m	15'	10.0	29.7
F-G	Lang tunnel N-S				1000 m	15'	15.0	15.0
G-H	Lang tunnel Ropeid	2230 m	4.5'	10.0			10.0	10.0
C-E	Sandsfj. v/ Bru-Marvik	3300 m	4.5'	14.9	300 m	15'	4.5	19.4
D-E	Øvrabø - Marvik	Ut betr.						5.0

Heile anlegget u/privatveg til Marvik: 141.9 mill.

Anlegget frå Marvik m/privatveg til Ropeid: 59.7 mill.

Heile anlegget m/privatveg til Marvik (u/Fvveg): 127.5 mill.

på gjennomsnittleg 800 bilar i døgnet (ÅDT). Ut frå dette, vil vegen bli bygt etter vegklasse II e, det vil seia 2,75 m kjørebane, 0,5 m skulder og 1 m grøfter (1,5 m ved store skjeringar). Tunnelane vil bli bygde etter type C, det vil seia 45 kvm, fri høgd 4,5 m.

Parsellvis inndeling

Dersom arbeidet med finansieringsplanen for prosjektet går i orden, har vegvesenet fylgjande arbeidsprogram klart; (Dei enkelte parsellane vil gå fram av skissa.)

1 - Ropeid - Midvikdalen

Planen for denne parsellen er, pr. juni 1985, utlagt til offentlig etter-syn. Ein reknar med at han skal vera ferdigbehandla i september d.å. Grunninnløysinga vil skje enten ved minneleg avtale eller ved skjønn. Parsellen startar ved rv 46 ved Ropeidkrysset og går langs Vindafjorden, opp i Lia ved Drengstig og vidare i ein tunnel på 1 000 m før vegen kjem ut i Midvikdalen.

Total lengde er 3,4 km og ein reknar med kostnader på ca 25 mill. 1985-kr. Anleggsavdelinga kan ta til med arbeidet tidleg i 1986, dersom finansieringa er i orden.

2 - Midvikdalen - Øvrabø

Denne parsellen er påbegynt på teiknebrettet. Ein reknar med å ta til med stikningsarbeidet i løpet av sommaren/hausten 1985. Frå Midvikdalen til Nedre Ressfjellet (langs Sandsfjorden), der knapt folk har gått, vil ein no laga tunnel og veg. Tunnelen blir på ca 600 meter. Vidare går traséen mot Øvrabø i eit mykje betre anleggsområde. Ved Øvrabø sluttar parsell 2.

Total lengde er 5,5 km og kostnadane blir ca 29,7 millionar i 1985-prisar.

3 - Opprustning av gardsveg Øvrabø - Marvik

Når ein er komen til Øvrabø har Marvik i realiteten fått vegutløysing. Herfrå til Marvik går det nemleg ein gardsveg over fjellet. Denne vil bli opprusta for ca 5 mill. 1985-kr. Parsellen vil kanskje i framtida fungera som permanent tilkopling frå Marvik til rv 13, men dette er ikkje avgjort.

Når ein har fått pkt. 1 i målsettinga oppfylt, vegutløysing for Ropeidhalvøya, er det høgst usikkert kor tid ein kan få meir anleggsmidlar. Difor er plansituasjonen for resten av strekninga fram til Jårvik usikker i tid. Me skal berre orientera kort om dei 2 eller 3 parsellane det gjeld.

4 – Øvrabø – bru Sandsfjorden

Parsellen går frå Øvrabø mot indre Åsarød langs fjellet, inn i to tunnelar på ca 250 m kvar og vidare ut mot det smalaste av Sandsfjorden, der brua skal gå over fjorden.

Strekninga er på 2,5 km og er kostnadsrekna til 17,5 1985-kr.

5 – Bru over Sandsfjorden—Jårvik

Brua blir på 500 meter. Typen på brukonstruksjon er ikkje bestemt, men ein reknar med frittfram eller hengebru-prinsippet er dei mest aktuelle.

Kostnadene ved brua blir mellom 35 og 40 mill. 1985-kr.

Frå brua til Jårvik (kryss ved eksisterande rv 517) er det ca 2 km. På denne strekninga vil det bli to tunnelar på ca 400 m. og 100 m. Kostnadane her blir ca 15,3 1985-kr.

6 – Sandsfjorden – Marvik

Om denne strekninga skal byggest vil vera avhengig av behovet i åra frametter, og om dette vil det bli diskusjon. Eit evt. anlegg vil koma på ca 19,4 mill. 1985-kr.

Lensmannen blei samrøystes vald av lensmannen

If. Arbeidsmiljølova skal det veljast verneombud på kvart lensmannskontor, går det fram av ei utgreiing i Lensmannsbladet. Men etaten har også ein del kontor med berre ein tilsett – lensmannen. Ved eit av desse, Jondal i Hardanger, konstaterte Fylkesmannen i Hordaland at det ikkje var halde val på verneombud. Det blei difor sendt brev til Jondal lensmannskontor med påbod om å halda slikt val snarast, og om å senda resultatet til Fylkesmannen.

To dagar seinare mottok Fylkesmannen fylgjande utskrift av verneombodsprotokollen for Jondal lensmannskontor:

«Aar 1984 den 8. juni kl. 10.00 vart det halde personalmøte på Jondal lensmannskontor. Alle dei tilsette har fått skrifleg innkalling til møte, jfr. kopi av innkallingen, dagsett 8.06.84. Desse møtte: Lensmannen B. Skurtveit. (Alle til stades). Møtestyrar: lensmann B. Skurtveit. Sak nr. 1/84. Val av verneombud for ubestemt tid ved Jondal lensmannskontor. Lensmann B. Skurtveit førleso lensmann. B. Skurtveit. Ingen andre framlegg. Lensmannen B. Skurtveit vart samrøystes vald. Protokollen vart lesen opp.»

VERN OG HELSE

Flere arbeidstakere i Vegvesenet har henvendt seg til bedriftshelsetjenesten og til vernelederen med spørsmål om å få opprettet en egen spalte i Rygjavegen for helse- og arbeidsmiljøspørsmål.

Saken har også blitt behandlet i Arbeidsmiljøutvalget. På møte der den 8.2.1985 gikk man inn for at der ble etablert en slik fast spalte. Man tenker seg denne spalten brukt på to forskjellige måter:

1. Bedriftshelsetjenesten/vernetjenesten skriver innlegg om aktuelle helse- og/eller vernesaker.
2. Bedriftshelsetjenesten og/eller vernetjenesten svarer på spørsmål fra arbeidstakerne som angår helse- og vernespørsmål.

Det er blitt bestemt i Arbeidsmiljøutvalget at verne- og helsekontoret ved Vegvesenet i Rogaland skal fungere som en koordinerende instans for denne spalten. Vi vil derfor oppfordre arbeidstakere som har spørsmål i verne- og/eller helsespørsmål, da helst av mer generell karakter, om å sende slike spørsmål, underskrevet med navn og avdeling, til:

Verne- og helsekontoret
Statens Vegvesen i Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger

Dersom spesielle grunner tilsier det, vil slike spørsmål også kunne behandles anonymt, men innsenderen må i disse tilfeller be spesielt om dette.

Det må presiseres at en informasjonsspalte i Rygjavegen om helse- og vernespørsmål ikke skal være noen erstatning for den løpende kontakt mellom helsetjenesten/vernetjenesten og arbeidstakerne. Arbeidstakerne er nå, som før, velkommen til å ta slike spørsmål direkte opp med oss.

Sigve Næsheim
verneleder

Audun Visted
bedriftslege

Fra bedriftens venteværelse:
10 gode råd

Når det gjelder å fremskynde hjerteinfarkt og skaffe seg magesår

1. Gå på kontoret om kveldene, også lørdager, søn- og helligdager.
2. Ta arbeidet med deg hjem de kvelder du ikke er på kontoret. På den måten har du mulighet for å gjenoppfriske dagens bekymringer og besvær.
3. Si alltid ja til alle oppdrag.
4. Si ja til alle innbydelser i møter, komiteer, banketter osv.
5. Innta aldri et måltid i ro og mak. Gjør det slik at du kan ha en konferanse mens du spiser.
6. Betrakt fiske, jakt, golf, seilturer osv. som et sløseri med tid og penger.
7. Ta ikke ut den fritid og ferie som du egentlig har rett til. Prøv ikke på å unngå jag og mas.
8. Del aldri ansvaret med noen, bær hele byrden selv. Ta gjerne på deg ekstra ansvar.
9. Krev arbeidstaker reiser, sørg da for at du kan arbeide om dagen og reise om natten.
10. Unngå aldri en diskusjon. Gi deg i kast med alt.

Statens biltilsyn:

Trafikksikring er hovudmålet

Biltilsynet i Rogaland legg stor vekt på utekontroll

Tekst og foto: Harald Sel

Det tidlegare Statens bilsakkyndige skifta namn til Statens biltilsyn i 1975. Med namneskiftet fylgde også ei viktig organisatorisk endring. Biltilsynet blei nemleg ein del av Statens vegvesen. Ved vegkontoret i kvart av fylka blei det tilsett ein biltilsynssjef underlagt vegsjefen.

Hovudmålet for arbeidet til Statens biltilsyn er trafikksikring, men ikkje bare det. Også miljøsaker, energispørsmål og trafikk- og transportsaker er ein del av biltilsynet sitt arbeidsområde. Dessutan er nyregistrering og omregistrering av kjøretøy ei sentral og arbeidskrevande oppgåve.

Serviceorgan

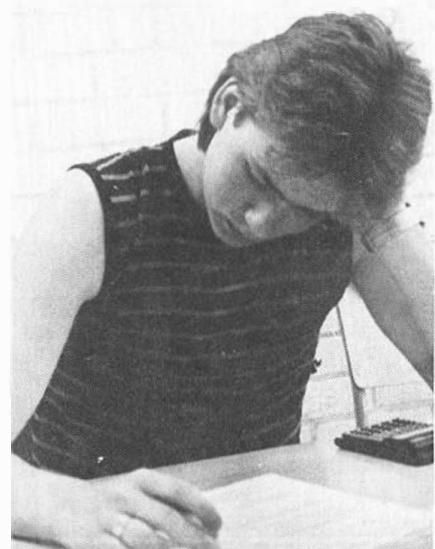
På grunn av registreringsarbeidet blir biltilsynet eit serviceorgan for mange offentlege etater. Politiet får hjelp ved etterforskning av biluhell og kriminelle handlingar. Rettsapparatet får framlagt tekniske vurderingar og bevismateriale. Vidare skaffar biltilsynet underlaget for Toll- og avgiftsdirektoratet ved innkreving av kjøretøyavgifter og toll, og skatteetaten får underlagsmateriale til likninga.

Konsulenthjelp

Også for forsikringsselskapa er biltilsynet ein viktig etat, t.d. ved skadeoppgjer. Biltilsynet yter dessutan omfattande teknisk konsulenthjelp både til bilbransjen og til publikum ved vedlikehald og registrering av kjøretøy. Det er ikkje få bilførarar som ber etaten om råd og rettleiing. La det også vera nemnt at biltilsynet skaffar fram omfattande data til forskningsinstitusjonar og Statistisk sentralbyrå.

Organisering

I Rogaland har biltilsynet 3 stasjonar, i Egersund, Haugesund og Stavanger. I Sandnes er det kontor for trafikale tenester (førarkort) m.v.). Biltilsynsstasjonen i Haugesund har faste ekspedisjonsdagar i Sauda, Sand, Ølen, Kopervik og Åkrehamn. Stavanger-stasjonen har fast kontordagar på Tau. Den enkelte biltilsynsstasjonen blir leia av ein stasjonssjef. Kvar stasjon har vanlegvis fylgjande 3 seksjonar. (I Rogaland er ikkje Egersund-stasjonen oppdelt i seksjonar):



Teoriprøva kan vera eit problem for mange som vil ha førarkort. Her ser me ein kandidat på teorirommet ved Stavanger-stasjonen som prøver å finna rette svar på dei mange spørsmåla.

1) Kontorseksjonen tar seg av alt papirarbeidet med registreringar og utskrivning av vognkort og førarkort. Totalt for dei 65 stasjonane i landet utgjer administrasjon- og kontorsida 60% av bemanninga. Dette skulle illustrera det store omfanget som registreringsarbeidet har.

2) Trafikkseksjonen arbeider med mennesket i trafikken. I dette inngår godkjenning og oppsyn med trafikkskulane, øvingsbanar og kurs. Men den truleg viktigaste delen av arbeidet er å gjennomføra prøver til førarkort. 15 til 20% av dei tilsette i Statens biltilsyn arbeider ved trafikkseksjonen.

3) Kjøretøyseksjonen sysselset 20 – 25% av dei tilsette. Viktigaste oppgåva er teknisk kontroll av rullande materiell. Kontrollane blir utførte ute på vegane eller ved innkalling til hallkontroll på stasjonane.

Seksjonen har også ansvar for godkjenning og oppsyn med bilverkstader og arbeidsløyve for bensin/servicestasjonar (t.d. for skifting av dekk).



Biltilsynet gir råd og rettleiing i trafikk- og transportsaker. Her er avdelingsing. Thorstein Thorsen (t.v.) ved Stavanger-stasjonen på kontoret sitt saman med ein «kunde» som har søkt hjelp.

Målsetting for trafikksikringsarbeidet

Biltilsynet sine arbeidsoppgåver blei grundig drøfta i samband med Stortingsmelding nr. 79 (1974–75). Departementet uttalte då at den periodiske kjøretøykontrollen i hovudsak skulle konsentrerast om trafikksikring. Ein såg det som urealistisk å byggja opp eit kontrollapparat med så stor kapasitet at miljøvern- og forbrukarinteresser kunne dekkast i nevneverdig grad.

Ulykkesstatistikk og erfaringar frå andre land viser at ein del av ulykkene skjer på grunn av teknisk svikt først og fremst frå eit fåtall komponentar på bilane. Ut frå dette blei det bestemt at biltilsynet skulle utføra periodisk kontroll på fylgjande punkt:

- Bremsar
- Lys og refleks
- Styling
- Støytdeparar
- Dekk og hjul
- Diverse (vindusviskarar, bilbelter, lydsignal m.v.).

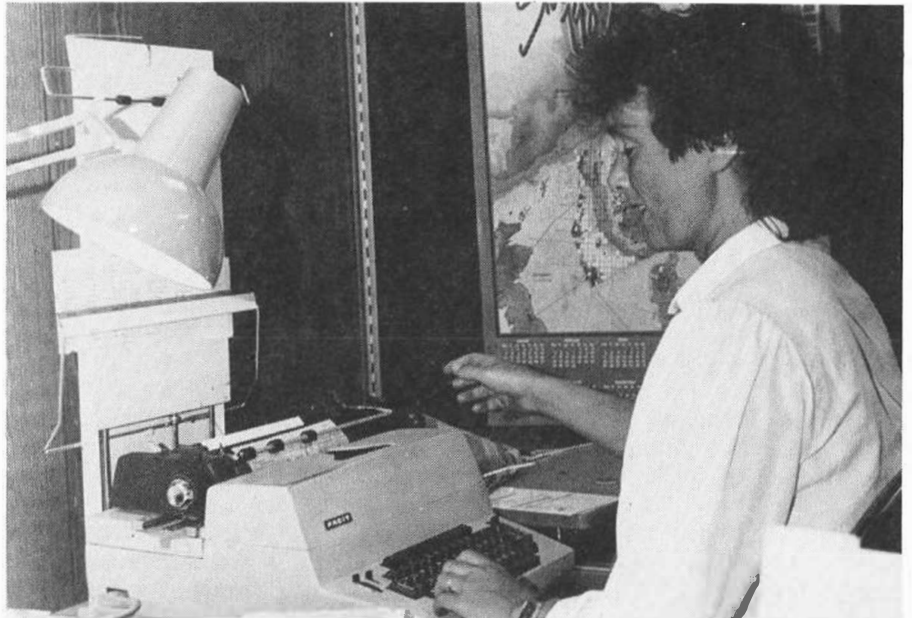
Kontrollhyppighet

For personbilar, varebilar og motorsyklar er målsettinga at den første tekniske kontrollen skal skje etter 4 år. Deretter skal kjøretøya kontrollerast annan kvart år.

I framlegget til Norsk vegplan 1986–89 er det meir enn tidlegare lagt vekt på utekontroll.

Problem ved Stavanger-stasjonen

I Rogaland ligg Stavanger-stasjo-



Kontorseksjonen (inkl. administrasjon) har 60% av bemanninga ved biltilsynet, og oppgåvene er mange. Her er Ingrid Olderkjer ved Stavanger-stasjonen i arbeid med skjemaskriving.

nen dårleg an i arbeidet med å fylgja opp målsettinga for den periodiske tekniske kontrollen.

Stasjonen i Stavanger er underbemanna i høve til den «normalbemanninga» talet på registrerte kjøretøy skulle tilseia. Ved årsskiftet 1984/85 var 124.271 kjøretøy registrert ved Stavanger stasjon.

Elles har ikkje utbygginga og rasjonaliseringa av drifta ved bruk av EDB, kome så langt ved stasjonen at kjøretøy-seksjonen foreløpig har fått særleg nytte av det.

Det meste av kapasiteten ved hallen i Stavanger-stasjonen går

med til såkalla registreringskontroller. Det vil seia kontroll med store kjøretøy som skal registrerast første gongen (bussar, lastebilar, vogntog, o.a.) og kontroll etter ombygging.

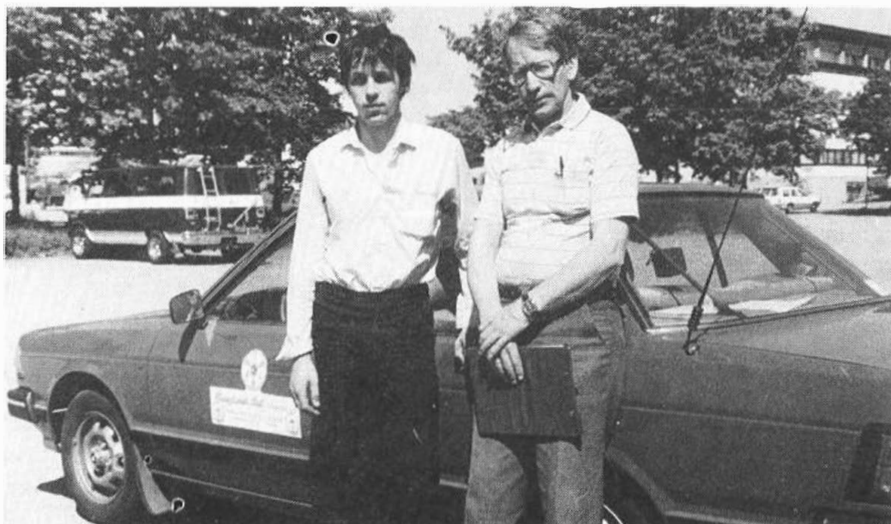
Dernest kjem kontroll av bilar som skifter eigar. Det er nemleg bestemt frå Vegdirektoratet at bilar som er eldre enn 8 år og som ikkje er kontrollert i løpet av dei siste to åra, skal kontrollerast i samband med overføring til ny eigar.

Utekontroll

Biltilsynet i Rogaland legg stor vekt på utekontroll på vegane. Men dessverre blir dette arbeidet begrensa, ikkje bare på grunn av kapasitetsmangel. Knappe reisebudsjetter fører også til redusert innsats på dette området.

Når utekontroll blir høgt prioritert, er det for å luka ut trafikkfarlege kjøretøy.

Ansvar for at kjøretøyet er i forsvarleg stand er det føraren som har. Grove synder blir meldt til politiet. Slike upopulære reaksjonar viser seg å ha god preventiv verknad. Det kan f.eks. nemnast at i periodar når biltilsynet og politiet driv spesielle kontroller på dekk, oppsøker ein god del bil-eigarar dekkforhandlarar og skifter slitte dekk for å unngå bot. Resultatet er at ein del fleire bilar enn dei som blir stoppa i kontroll får skifta ut livsfarlege dekk.



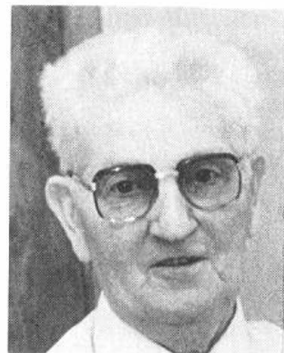
Avdelingsing. Sverre Thu (t.h.) ved Stavanger-stasjonen saman med ein kandidat som nettopp har gjennomført kjøre delen av førarkortprøva. Nå står det bare att ein tur inn på stasjonen for fotografering og utskrivning av førarkortet, og kandidaten kan køyra bil utan å ha kjørelærar eller sensor frå biltilsynet ved sida.

Vegane falla så vide

Minner frå eit rikt liv

— Del 1 —

AV PENSJONERT VEGMEISTER OLE TAFJORD



Framhald frå forrige nummer

Huslyden til Rogaland

Då eg reiste frå Sunnmøre til Sirdal, var tanken at eg skulle vera borte eit år og så reisa attende til Stordalen. Eg hadde huslyden min att heime hos svigermor. Som det nå såg ut, kunne opphaldet i Rogaland koma til å vara lenger. Hausten 1941 flytta difor kona mi og 2 born som me hadde då, til Hjelmeland. No er dette over 44 år sidan. Draumen om å koma attende til Sunnmøre mista me etter kvart. I 1951 bygde me hus på Bryne, og der blei me buande. At eg, som vaks opp i ei trang fjordbygd, skulle slå meg til på Jæren, var heilt utenkjeleg. Men vegane falla så vide.

På den tida huslyden min kom til Hjelmeland, var det svært vanskeleg med hus. Husværet me fekk, såg me på berre som ei mellombels løysing. Ei av dei første nettene me budde her kom det ein svær austavind og reiv taket av løa. Bølgeblekkplatene fauk så det var farleg å koma ut.

Oppsynsmann i halve fylket

Ved desse tidene vart det utlyst eit arbeid som oppsynsmann for vegfondsvegar, bygdevegar og sjøbygdevegar i Rogaland fylke. Eg søkte og fekk arbeidet. Området eg skulle ha tilsyn med var meir enn halve fylket. Frå Kvitsøy mot vest og til Bleskjestad inn mot Setesdals-heiane, heile Jæren og Dalane. Gjennom dette arbeidet blei eg svært godt kjent i Sør-Rogaland. Det fins ikkje ein einaste skulekrins i heile dette området som eg ikkje har vore i.

Sykkelen, trugen «fyljesvein»

Eg tok til i det nye arbeidet nyår 1942. Våren 1942 flytta me frå det dårlege huset i Hjelmeland til Årdal. Der vart me buande i 9 år. Årdalsfjorden var fiskerik, og det kom godt med under krigen. Me levde mykje av fisk og kjernemjølk frå Årdal meieri. Kanskje kunne me få kjøpt ein lammeskrott om hausten gjen-

nom gode kjenningar. Men det var aldri snakk om «svartebrøshandel».

Dei 9 åra i Årdal var ei travel tid. Eg måtte nytta dei reisemåtane som var, og sykkelen var alltid min trugne fyljesvein på båtar, tåg, bus-sar og andre «høves-skyssar». Men så hadde eg 25 øre for kvar km. eg sykla, og det var ei av mine faste innkomer. Elles hadde eg 301 kr pr. måned i løn så lenge krigen varde.

Krigen vart ei hard tid, jamvel om me ikkje fekk borkebrøds-tider. Men når eg var ute på tenestereiser, kunne det vera vanskeleg nok med maten av og til. Det hende at eg måtte ta med poteter frå Årdal for å få kjøpt middag med poteter på matstover i Stavanger. Det kunne ofte verta langt mellom måltida, når eg for slik frå anlegg til anlegg. Men oftast vart eg vel motteken der eg kom. I krigstida ville folk gjerne høyra nytt som eg hadde fått med meg der eg hadde fare.

Lang arbeidsveke

Eg var ung og sterk i dei dagane og nokre mil på sykkel var det ikkje vanskar med. Men så var det aldri snakk om 48 timars arbeidsveke. Det vart like ofte 60 timar. Kona mi måtte ofte hjelpa meg med akkordoppgjer, så eg hadde reint bord før eg skulle ut på ny tur.

Stundom for eg over fjellet frå Årdal til Songesand i Lysefjorden. Eg hadde med ski som eg brukte over fjellvatna, i tilfelle isen hadde teke til å veta roten. I virløysinga kom skia vel med. Eg ringde alltid heim når eg var vel framkomen etter slike turar. Oftast sparde eg ein dag på reisetida ved ein slik tur over fjellet. Men eg tok meg også fri nokre dagar for å fiska i Årdalsfjorden, når det tok til å minka på den fisken og hadde salta ned tidlegare. Det var fisken å lita på til middagsmat, og me leid ikkje naud så lenge me budde i Årdal.



Typisk fylkesveg på midt-Jæren så seint som i slutten av 70-åra.

Til Jæren

Som alt nemnt, bygde me hus på Bryne i 1951. Bakgrunnen for at me flytta til Jæren var omskipinga av oppsynsmanns-ordninga i Rogaland på denne tida. Eg fekk ansvaret for område 6, og då hadde eg både anlegg og vedlikehald i dette området. Alle vegane sør for Bryne hadde berre grusdekke. Ei av dei første oppgåvene vart difor å byggja om og styrkja vegdekket på riskveg nr. 40 som det heitte då (nåverande rv. 44). Det meste av denne vegen fram til Oгна vart bygt i tida fram til 1908. (Om denne vegen – Vestlandske hovudveg – har eg skrive ei utgreiing i 1978. Denne er oppbevara ved Rogaland vegkontor.)

Av bruene på gamle rv. 40 kan eg nemnda at Hølland bru vart bygt i 1843. Over Hegrestadjellet gjekk den gamle riksvegen like fram til 1940. Då vart den nye vegen mellom Oгна og Hegrestad opna. Men elles hadde den gamle riksvegen over Jæren vore lite påkosta etter at han vart bygt.

Kontor heime

Det var på den tida eg flytta til Bryne at arbeidet med ombygging og styrking av vegdekket over Jæren kom i gang. Dei første åra eg arbeidde her, hadde eg kontor heime i huset vårt. Det hadde både fordelar og ulemper. I grunnen hadde eg ikkje fri anna enn når eg var bortreist på ferie. Det var lite fred å få. Særleg ille var det i perioder med snøbrøyting og glatte vegar.

På denne tida hadde me ei slags brakke i Søyland grustak. Men her



Mens Ole Taffjord var vegmeister på Nærbø fekk han oppleva at også flat-Jæren kan ha svære snøfall og harde brøyte-vintrar. Dette biletet er frå Vigrestad vinteren 1969.

var det ikkje så mykje plass at me kunne få inn ein bil for å leggja på kjettingar. Først nokre år seinare blei plassen noko betre, då me flytta til ei brakke som stod på Ueland. Her fekk me plass til klorkalsium og kunne attpåtil få inn ein bil.

Ny vegstasjon på Nærbø

I 1964 fekk me Nærbø vegstasjon med verkstad, kontor og eit godt lagerbygg. Me fekk kontorhjelp. I 1969 fekk me også ein oppsynsmann til. Vidare fekk me radiosamband i heile området, så me kunne styra det heile frå vegstasjonen. Dette vart ei ny tid for meg. No vart det meir arbeid inne med driftsplanlegging for minst eit år framover. Fylket overtok ein del vegar frå kommunane og ein

del fylkesvegar vart omklassifisert til riskvegar. Desse omklassifiserte vegane fekk me vedlikehaldet av. Mange av dei tidlegare bygdevegane skulle rustast opp og forsterkast, så dei kunne få oljegrusdekke.

I 1961 fekk me den såkalla funksjonsdelinga. Det vil seia at anleggsdrifta vart utskilt frå vedlikehaldet og anlegga fekk eigen oppsynsmann. I 1968 fekk me endra tittel frå oppsynsmann til vegmeister.

Då eg slutta som vegmeister i 1975 og vart pensjonist, var det 22 mann og ei kvinne som arbeidde ved vegstasjonen i område 6.

Eit rikt liv

Eg trur eg hørde til i Statens vegvesen. Eg kjende meg heime der etter 49 års teneste, av dei 33 år i Rogaland. Det var ikkje alltid så «feitt» å arbeida for vegvesenet. Men det var ein triveleg arbeidsplass, og tilhøvet mellom arbeidsfolket og oss som skulle leia arbeidet var godt.

I mi yrkesaktive tid, som i dag, var det stat, fylke og kommunane som rådde over pengesekken, og vegvesenet fekk sjeldan så mykje som me hadde rekna med. Ei tid heitte det: «Med veg skal landet byggjast».

Etter krigen kan ein vel seia at det vart romslegare kår for vegvesenet, og det vart gjort mykje godt arbeid i heile fylket.

Eg har fått vore med på ein liten del av dette store spelet, som bygging av norske vegar er. Når eg ser attende på alle åra som er farne, må eg seia at eg har hatt eit rikt liv. Og framom alle skal ho ha takk, som eg fekk dela livet med i så mange år.



Og så kom regnet. Flaum i området ved Nærbø vegstasjon på Kaffiholen våren 1969. Skadane var store på vegnettet etter flaumen, minnes Ole Taffjord.

– Fekk eg leva om att, skulle eg gjerne tatt vegvesenet eit liv til

Jens Motland sluttar etter 39 års teneste og med mange gode minne

Intervju og foto: Harald Sel

– Hadde ikkje krigen kome då han kom, hadde eg nok blitt offiser og ikkje vegingeniør. Våren 1940 var eg nemleg opptatt som elev på underoffiserskulen i Kristiansand. I staden blei det rett ut til krigsteneste kvelden 9. april. Etter trefningar ved Vaula bru, Oltedal og Dirdal, var den aktive krigsinnsatsen over for min del. Etter 14 dagar trekte avdelinga seg over til Frafjord, og blei oppløyst.

Me sit på kontoret til Jens Motland ein av dei siste dagane hans i vegvesenet. Nesten 39 års teneste har han i etaten, så det er mangt å minnast. Rett som det er blir me avbrotne av telefonen. Det gjeld arbeidet med støyping av portalar i den nye Giljatunnelen. Rett etter gjeld samtalen nokre spørsmål i samband med anlegget på rv 504 frå Melomstrand til Bue.

– Du står på til siste dag, Jens Motland?

– Å nei, nå er det helst opprydding og utflytting det går på.

– Og det er vel ei rar og kanskje litt vemodig kjensle, etter alle desse åra?

– Eg kan ikkje nekta for at det er vemodig. Men det er jo så at me menneske har ei god evne til å omstilla oss. Og eg skal nok få dagane til å gå. Eg har eit mål jord på heimegarden på Hommersåk, der eg skal dyrka poteter. Og så har eg hytte på Kvitsøy. Der kjem eg til å



Jens Motland på kontoret sitt, ein av dei siste dagane hans i vegvesenet. Å rydda kontoret, etter alle desse åra, var ei rar og vemodig kjensle. Men me menneske har ei god evne til å omstilla oss, seier han.

Eit år arbeidde eg gratis heile ferien

halda meg ein del. Men eg må nok innom vegkontoret også rett som det er, for å treffa gamle kolegaer. Ja, og så skytinga då. Eg dreiv ein god del med skyting tidlegare, og den hobbyen har eg tenkt å ta opp att som pensjonist.

Arbeidet har engasjert

For eit menneske som størstedelen av sitt yrkesaktive liv har hatt ein arbeidsgjevar, er minna og opplevingane frå arbeidsplassen oftest mange og gode. Men dei fleste har også hatt tunge stunder. Under den lange samtalen med Jens Motland, er det heilt uråd å få han til å minnast deprimerande og vonde periodar.

– Det har vore gode år i vegvesenet. Eg har gått veldig opp i arbeidet. Så lenge eg var ungar, lengta eg tilbake til arbeidet når eg hadde ferie. Eit år, då arbeidspresset var hardt, arbeidde eg gratis heile ferien. Eit anna år hadde eg berre ei veke ferie.

Fekk eg leva om att, skulle eg gjerne tatt vegvesenet eit liv til.

Arbeid på dagen

– Men likevel, utan ein tragisk krig hadde truleg andre enn vegvesenet fått nytta godt av arbeidskrafta di?

– Etter at me hadde gitt opp kampane i Dirdal, og eg via Lysebotn hadde kome med tilbake til Stavanger, hadde eg ein del småjobbar frametter i dei første krigsåra. Så i 1944 tok eg til på to-årig teknisk skule i Bergen.

I 1946 var eg ferdig der, og såg meg om etter arbeid. Eg hugsar dagen svært godt. Det var 6. august 1946. Eg oppsøkte vegsjef Ødegård (den gongen var tittelen overingeniør) og spurde om dei hadde bruk for meg i vegvesenet. Han sat der på andre sida av pulten, såg litt på meg, og så sa han: «Har du testimonium?» Det hadde eg med, og leverte til han. Ødegård las igjennom det. Deretter vende han seg mot meg med denne beskjeden: «Gå og meld deg for

På stikingsarbeid med 50 kg på ryggen

avdelingsingeniør Jørgensen». Eg begynte i arbeidet same dagen.

Nyanlegg og vedlikehold

Jens Motland fekk etter ganske kort tid ansvaret for nyanlegg og vedlikehold av vegar på Jæren. Bruttoløna var kr 420 i månaden.

I den tida var det slik at når ein t.d. skulle ut på stikningsarbeid, så drog ein ut og gjorde seg ferdig med arbeidet før ein reiste heim att. Framkomstmidla var buss og tog.

– På slikt stikningsarbeid kunne eg vera borte ei veker tid. Eg drog ut med stikningsstenger, kikkertstativer og anna på ryggen. Det kunne bli ei bør på 40 til 50 kg. Så var det å finna seg ein plass å bu. Det var ikkje alltid at ein fekk overnatta i det første huset der ein spurde. Når ein var aleine frå vegvesenet, måtte ein elles basera arbeidet på at ein fekk hjelp frå interesserte gardbrukarar. Og det gjekk som regel greit.

Eg hadde ansvaret for 53 anlegg samtidig

Første leiar for plan

I 1951 blei vegvesenet omorganisert. Mellom anna blei det for første gong oppretta planavdeling. Jens Motland blei den første leiaren for denne. Så store avdelinga var det elles ikkje. Han hadde berre med seg ein assistent, så det var ein tung job og oppgåvene var mange.

I tillegg til planarbeidet var Motland også ansvarleg for fleire anlegg, mellom anna for vegen mellom Varhaug og Kartavoll (nåverande rv 504). Denne vegen blei bygt i tidsrommet mellom 1946 og 1956, og arbeidet er stort sett utført av tvangsarbeidsfangar frå Opstad.

– Opp til 80 fangar var i arbeid, og det var gode arbeidsfolk. Når ein såg på dei lange myrstrekningane der dei skifta ut massen med hand og med berre trillebår til å transportera med, må ein vera imponert. Det blei ikkje brukt maskinar på anlegget.

Nordfylket i 27 år

I 1956 overtok Jens Motland stillinga som anleggsleiar i Nord-Rogaland. – Det blei nordfylket i 27 år, heilt fram til 1982, og på desse åra bygde vegvesenet 27 mil med vegar i distriktet. Det er ei lang strekning, og eg spør



Det blei halde stor fest for Jens Motland då han slutta i Vegvesenet for å bli pensjonist. Han fekk mange takkens ord, og dei rosande orda var ikkje færre. Vegsjef Chester Danielsen, som her overrekker blomar, framheva mellom anna Motland sin terrengfølelse. Harmonisk tilpassing mellom veg og terreng er eit kjenneteikn for dei mange vegane du har stukke, sa han mellom anna.

meg stundom: Kor er alle desse vegane?

Nei, det var ei veldig anleggsverksemd, ikkje minst mot slutten av 50-åra, på den tida sildefisket tok slutt. På det meste hadde me 300 ekstra tilsette for sysselsettingsmidlar, og svært mange av dei var tidlegare fiskarar. I desse åra blei svært mange bygdeveganlegg fullførte i Nord-Rogaland. På det meste hadde eg 53 ulike anlegg på gang samtidig.

Kvalitet

– Det har blitt færre anlegg i dei siste tre åra, etter at du i 1982 overtok stillinga som leiar for anleggsdistrikt 3 (søre delen av Jæren og Dalane)?

– Anlegga har blitt færre, men fleire av dei er større anlegg. Elles blir det stilt heilt andre krav til kvalitet enn tidlegare. Dei vegane me planla og bygde i 1960 hadde på langt nær blitt akseptert i dag.

Forlikt med dei fleste

– Gjennom arbeidet ditt har du kome i kontakt med svært mange menneske. Men det er vel ikkje alltid at ein vegingeniør er like velko-

men, f.eks. når ein ny veg skal stikkast?

– Nei, det har sakte vore ampert meir enn ein gong. Men det er ikkje så rart heller. Når f.eks. ein bonde har kava fælt med dyrking, og vegvesenet kjem og vil byggja veg over jordet. Men som regel, når ein har fått snakka med folk, så har me blitt vel forlikte etter kvart. Når ein tar folk på rette måten, då kan ein koma langt.

Minne til kvar strekning

Gjennom dei 39 åra Motland har arbeidd i vegvesenet, har han stukke og planlagt på hundrevis av kilometer veg og han har vore anleggsleiar for svært mange prosjekt. Me spør han om han gjer seg spesielle tankar eller om han føler noko spesielt når han kjører langs desse vegane.

– Eg vil seia at det er ei veldig fin kjensle å koma tilbake til og kjøra på vegar som eg har arbeidd med. Spesielt gjeld det dei som blei bygde i den tida då eg sto for både planlegging og var anleggsansvarleg. Det knyter seg mange minne til kvar einaste strekning av desse vegane.

Når ein tar folk på rette måten,
då kan ein koma langt

Suldals-rutebilen kantret.

Bilen var full-lastet av passasjerer, men ingen kom nevneverdig til skade.

Bilen ligger veltet i grøften. — Et par hundre meter fremme er broen.

Som vi har nevnt et annet sted i Aftenbladet forløp påskeutfarten på våre kanter uten ulykke av noen slag. Imidlertid inntraff det i Suldal igår eftermiddag et uhell som kunde ha fått de frykteligste følger. En av kommunens rutebiler var på vei nedover dalen fullpakket av passasjerer, de fleste var skiløpere som hadde tilbragt påsken i Suldalsheiene og nu

skulde ta damskibet fra Sand til Stavanger. Bilen, en 1-tonn lastebil, innredet til passasjertrafikk, halvt åpen og forsynt med seildukstak, var for anledningen mer enn fullt besatt av passasjerer; noen av disse satt på fanget til hverandre for å få plass og en enkelt holdt sig på stigbrettet.

Alt gikk vel til man nærmet sig broen et stykke ovenfor Røde kors



Rutebiltrafikk i Suldal:

Retting og supplering til bilettekst

Av Odd Ståpa, Suldalsosen

I Rygjavegen nr. 1-85 hadde Johan Veka ein sær interessant artikkel om «Sekstifem års rutebiltrafikk i Suldal». Artikkelen var illustrert med eit bilete. Eg kan opplysa at O.T. Stråbø var fotografen. Av biletteksten gjekk det fram at ein av personane på biletet, ungdommen lengst til venstre, var ukjent for Rygjavegen. Karen heiter Magnus Tjordal, bror til Ragnvald Tjordal, som står lengst til høgre på biletet. Elles er det i biletteksten oppgitt feil namn på ein av personane. Nr. 3 frå venstre er ikkje Tormod Mehus men Lars Vandvik frå Sand, fødd 1901, død i 1984. Han var betjent på Suldal handelslag då biletet vart tekje. To av brørne til Lars Vandvik (Toralf

og Ola Vandvik) stadfestar at det er bilete av bror deira, Lars.

Biletet er truleg tekje i 1920 eller 1921. I 1921 gifta Lars Stråbø seg og flytta frå Suldal til Nising i Vats. Dotter hans er no gift med Olav Gjerde.

Vedlagt sender eg eit bilete av L. 76, lastebilen som vart kjøpt i 1919 og som Johan Veka skriv om, etter at han hadde køyrd i velt i Trodledalen, Sand, med skituristar påskehelga 1927. (Gjengitt ovenfor). Fotografen, ein Stavangermann, er ukjent.

Eg legg også ved ei kopi av Stavanger Aftenblad si omhandling av saka. (Gjengitt ovanfor).

sanatorium. Høire forhjul punkterte, og tungt lastet som bilen var, skar den sig så dypt ned i i veien at det var chaufføren ugjærlig å få styring på den. Den hadde tilfeldigvis i øieblikket litt utadgående retning, og i løpet av noen sekunder var den nådd så langt at det ene forhjul skar utover grøftekanten på elvesiden. Til alt hell var det her god plass ved veien, terrenget er forholdsvis flatt og elven ligger et godt stykke borte.

Om hvad som nu hendte forteller en av passasjerene at bilen fikk overbalanse og falt helt rundt så den ble liggende på siden. Blandt passasjerene opstod ingen panikk, de tok det alle forbausende rolig. Men man var uviss om hverandres skjebne, og alle fikk det travelt med å kare sig ut. Den mann gom stod på stigbrettet sprang av i farten og fant sig selv velholden langt nede i et ståltrådgjerde. Og en dame som hadde plass bakerst i vognen, blev kastet ut og falt nedover mot gjerdet. Bilens overstell gled over henne, men uten å gjøre henne ringeste skade. Ellers blev alle passasjerene som satt inne i bilen liggende inne i denne.

Imidlertid viste det sig hurtig at ingen hadde fått nevneverdig skade. To av passasjerene, en dame og en herre, hadde fått noen ubetydelige skrammer, ellers hadde vist ingen fått så meget som en rift. At man slapp så vel fra et uhell som dette ser ut som et under.

En annen av kommunens rutebiler kjørte like foran, og de som satt bakerst i denne var vidne til uhellet. Den stanset og dens chauffør og passasjerer hjalp til med å trekke passasjerene ut av den veltede bil og få denne på rett kjøll igjen. Fra Sand ble passasjerene derpå avhentet i tre biler. Som følge av uhellet blev «Sand» som skulde ha vært her kl. 7¼ igår kveld, tre kvarters tid forsinket.

(Stavanger Aftenblad, 1927)



Gjødtsel

Den nybakte landbrukskonsulenten såg på bonden sin åker. — Du gjødsler for lite, sa han overlegent, — det skulle forundra meg om De fekk særlig korn ut av dette.

— Mæg, au, svarte bonden, — her he' æg sådd gulerøde.

Kvar i Rogaland?

Me startar med dette ein ny type premiekonkurranse i Rygjavegen, til avløyning for kryssordet. Interessen for kryssordet har vore dalande, og for nr. 2/1985 var det attpåtil ingen som hadde rett svar.

Kvar i Rogaland? går ut på at du skal plassera geografisk 5 motiv frå fylket. For at det ikkje skal bli alt for vanskeleg oppgjev me motiva i tilfeldig rekkefølge. Det blir så lesarane si oppgåve å fylla ut kupongen nedanfor med dei namna som ein trur er dei rette for kvart av bileta.

Me startar denne konkurranse-forma med 5 bilete tatt av amtsing. Jens Laurits Arup Basøe i tida frå rundt århundreskiftet og utetter.

Motiva er:

Imsland bru, Vikedal

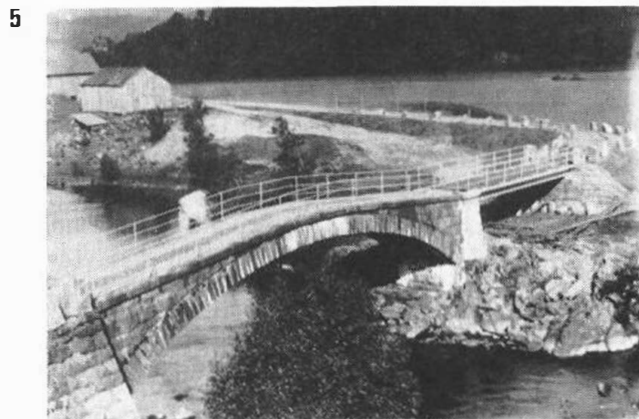
Laugaland bru, Hjelmeland

Tau bru, Strand

Tvihaug bru, Nærbø

Prestbrua, Sokndal, etter ombygginga i 1910

Det var det, å så er det bare å plassera bruene på rett nummer, og senda inn kupongen.



Dei 5 motiva er:

Nr. 1

Nr. 2

Nr. 3

Nr. 4

Nr. 5

Innsendt av:

Adresse

Kupongen skal sendast **Rygjavegen, Boks 197, 4001 Stavanger** innan 10. august 1985

Nyttig kurs for biltilsyn og kjøreskoler i Haugesund:

Trafikkundervisning kan gjøres engasjerende og meningsfylt

AV JAN OLAV HAUGEN

Biltilsynet i Haugesund arrangerte 1. og 2. mars kurs vedrørende fase-2 opplæringen til førerprøven. På kurset deltok kjærelærere fra Haugesund-distriktet, 4 mann fra biltilsynet i Haugesund samt undertegnede fra biltilsynsavdelingen.

Hensikten med kurset var å gi impulser som kan bidra til høyere kvalitet på fase-2 opplæringen, spesielt teorikurset. Stein Olsen fra Statens Trafikkfører-skole var invitert som foredragsholder/kursleder.

Nå viste det seg raskt at betegnelsen «foredragsholder» (heldigvis) var misvisende. Olsen la i høyeste grad opp til to-veis kommunikasjon. Men hele tiden gjaldt ett ubetinget krav til vår måte å kommunisere på: Ekte og ærlig jeg-kommunikasjon (ikke upersonlige uttrykk som «man» og «de»). Dette i tillegg til at det ble skapt en atmosfære av full frihet til å uttrykke seg (under eget ansvar), førte til at motsetninger kom fram i lyset og at drøftingene ble engasjerende og intense.

Men hva har denne beskrivelsen med fase-2 teorikurs å gjøre? I beskrivelsen ligger nettopp ett av de viktigste budskapene til Olsen: Lærerne på fase-2 teorikursene bør tilstrebe å skape en atmosfære der elevene tør uttrykke seg fritt og ærlig. Hva er hensikten med dette? Elevene som møter til teorikursene har en viss erfaring i form av uhell. Nettopp disse erfaringene er det viktig å få fram i lyset. Elevenes egne, personlige erfaringer kan benyttes som en basis for bevisstgjøring. Ved at læreren

stiller spørsmål som går på den enkeltes opplevelser og handlinger, blir trafikksikkerhet et personlig spørsmål.

Denne type undervisning har til hensikt å involvere hele mennesket. Refleksjon over egne erfaringer og følelsen av eget ansvar og egen innflytelse på sikkerheten blir sentrale momenter.

Dette kan øke mulighetene for å påvirke bilistenes holdninger og handlinger i positiv retning.

På 2. dag av kurset fikk vi demonstrert hvordan pedagogikken fungerer i praksis.

Olsen var lærer for ordinære elever på fase-2 teorikurs, mens vi andre observerte det hele.

Selv om elevene hadde masse tilskuere rundt seg, viste det seg fullt mulig å få de i tale slik at elevenes erfaringer kom fram. Bruken av egen erfaringer, sammen med korte videosekvenser og kunnskapsdrypp fra læreren, bidro til at kurset ble noe mer enn en påtvunget byrde for elevene. Det er mulig å gjøre trafikkundervisning engasjerende og meningsfylt. Dermed er det også mulig å påvirke forståelsen for risiko i trafikken og den enkelte bilførers mulighet for å senke risikoen.

Brannøving ved Haugesund vegstasjon

Foto: Torleiv Tveit



Som eit ledd i verne- og beredskapsarbeidet, er det i vår halde ei rekke brannøvingar ved vegstasjonane og på vegkontoret. Biletet ovanfor er frå brannøvinga ved Haugesund vegstasjon. Frå venstre ser me: Fritjof Si monsen, Tor Log og Rune Sandven (med ryggen til).

Erstatningskrav:

Ryggeuhellene dominerer

Av Aud Jorunn Bøen og Thor Gjerde

I løpet av året 1984 hadde Vegkontoret i Rogaland ialt 129 krav til behandling. 103 av disse var krav mot Vegvesenet, mens vegkontoret selv sendte ut 26 krav. Antall avviste krav var 26.

Kravene fordelte seg på følgende måte under de ulike postene.

- Trafikksaker 37 krav
- Skade p.g.a. vegens tilstand 6 krav
- Brøyteskader 3 krav
- Anleggsskader 24 krav
- Diverse krav 9 krav
- Krav fra Vegvesenet 26 krav

Under trafikksakene dominerte ryggeskadene. Hele 15 av kravene dreide seg om erstatning etter ryggeuhell, og det ble utbetalt kr 85.266,- til dekning av disse kravene. Når det gjelder trafikksaker forøvrig, fordelte sakene seg slik:

- Passering/forbikjøring kr 24.000,- (7 saker)

- Grus/jord fra lasteplan
Kr 13.900,- (4 saker)
- Uhell ved brøyting
kr. 34.500 (5 saker)
- Kollisjoner
Kr 22.500,- (4 saker)
- Kantslåing
kr 5.000,- (5 saker)
- Diverse
Kr 11.000

I tillegg må en regne med egen utgifter til reparasjon av Vegvesenets biler. Den totale sum i forbindelse med trafikkuhell stiger da ytterligere. Når det gjelder omfanget av skadene på egne kjøretøy, driver maskinavdelingen med en registrering av dette. Dette vil vi komme tilbake til seinere.

Hva er årsaken til at ryggeuhellene dominerer og hvordan kan man redusere uhellene? Her kan man nok trekke inn flere momenter.

Blant annet viser rettspraksisen på området en streng holdning. Med svært få unntak, blir den som rygger, erstatningsansvarlig når uhell skjer.

I mange situasjoner er nok også dette korrekt, men det finnes tilfeller der reglene burde vært mer nyanterte.

Jeg vil nevne et eksempel. Under brøyting forekommer det at brøytebilen må rygge en meter for igjen å få all snøen med seg. Som kjent er disse bilene store og det kan være svært vanskelig å få full oversikt, særlig bakover. I tillegg hender det ofte at bakenforstående kjøretøy kjører tett opp til brøytebilen.

I slike situasjoner får likevel brøytebilen skyldansvaret når bilen bakenfor blir pårygget.

Vegdirektoratet arbeider med å få endre denne praksisen, men dette er et «langt lærret å bleike».

Et mer kortsiktig «bøtemiddel» kunne være å bedre forholdene ved bruk av gode tekniske hjelpemidler. En del store biler har idag fått montert speil som fanger opp et større område av utsikten bakover.

Enkelte biler har varsellyd under rygging. Bruk av disse hjelpemidlene krever selvsagt også aktsomhet av sjåførene.

Det kunne kanskje være en ide at sjåførene og maskinavdeling i fellesskap kunne finne frem til ytterligere hjelpemidler som kan bedre sikten bakover og således redusere risikoen for uhell?

MI MEINING



Harald Baadsvig
Biltilsynet, Haugesund

Kampanjer av ulike slag kan ha noko for seg, men blir det kampanjar kvart år kan det meir få form av eit skalkeskjul.

I tillegg til det grunnlaget som mange barn får gjennom trygg trafikk og barnas trafikklubb, må trafikkundervisning i langt større grad inn i heile skuleverket. Ved kontrollar må det leggjast større vekt på adferdskontrollar.



Turid Nordbø
Teiknesalen, Vegkontoret

Jo meir informasjon, jo betre og jo yngre ein er når ein får informasjon, jo betre er det. Her bør det satsast meir både i skuleverket og kjøreopplæringa til førarprøven. Dessutan bør det bevilgast betydeleg meir pengar til trafikkkontroll. Auka kontroll fører til meir forsvarleg kjøring.



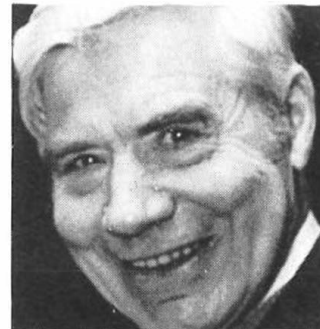
Torbjørn Hogstad,
Bærheim vegsentrar

Eg trur i alle fall at aksjonen kan vera eit skritt i rett retning. På lenger sikt trur eg at informasjon og haldningsskapande arbeid vil gje resultat, også mellom ungdommen.



Johan J. Jakobsen,
samsferdselsminister

Det ligg i parolen «Betre Bilist 85» at det først og fremst er bilførarane som er målgruppa. Men me ønsker også å gjera foreldre og foresette merksame på den svært høge ulykkesrisikoen som mellom anna den såkalla festkjøringa i helgene representerer.



Hans Bakke
Vedlikehald, Haugesund

Vist det kunne hjelpa, så er aksjonen eit bra tiltak. Men mange, særleg ungdommar, reagerer ikkje på alle dei alvorlege ulykkene. Det som kunne hjelpa er fleire og meir omfattande kontrollar. Så dei som styrer må oppna meir på pengesekken til den slags arbeid, enn det som blir gjort ved denne aksjonen.



Kari Mehla
Økonomisk seksjon, Vegkontoret

Aksjonen er veldig viktig. Det må leggjast stor vekt på å endra holdningane, særleg mellom ungdom. Eg såg ein del intervju i avisa med ungdommar, og eg «fraus» over dei holdningane som kom fram. Elles bør kontrollane trappast opp mest muleg. Det svir å bli bøtlagt eller å mista førarkortet.

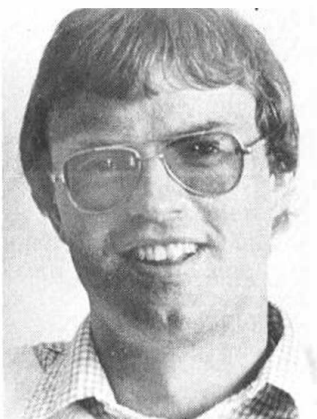
(Intervju og foto: Harald Sel)

Personalia

Nye medarbeidarar



Magne Ofsten
Avd.ing. Grunnseksjonen



Lars O. Hatlen Grunnseksjonen
Avtening sivilteneste

Takk for samarbeidet

Elin Fredriksen Kontorassistent,
Vedlikehold slutta 10. mai
Jens Motland, Overing, anlegg,
slutta 20. mai ved oppnådd pensjon-
salder

Harald Von Hirsch,
Avd. ing., Kos., slutta 3. mai
Ove Nordbø, Spesialarbeidar,
Motorvegen, slutta 3. mai.

Runde tal

60 år

6. aug.: Roman Piekart
8. aug.: Chr. F. Hansteen
13. aug.: Harald K. Haugland
20. aug.: Olav Mjølhus
22. aug.: Kristoffer Sivertsen
8. sept.: Lars Røssemyr
29. sept.: Frants L. Askeland
8. okt.: Peder Løe
13. okt.: Leiv Høye

50 år

16. aug.: Toralf Haugen
23. sept.: Nils Trygve Øvregård

Pensjonister med på historiedokumentasjon

Av Svein Magne Olsen

Arbeidet med å ta vare på minner fra tidligere tider har mange sider. Som vi har nevnt i tidligere artikler i Rygjavegen er det igang såvel innsamling av gjenstander (maskiner, redskaper, instrumenter, dokument etc.) som muntlige fortellinger om vegfolkets arbeidsmessige og sosiale forhold.

Når det gjelder fysiske minner (veger, bruer murer etc.) så finnes det fortsatt en del bevart, det samme gjelder dokument. Når det gjelder kjennskap til arbeidsmetoder, redskapsbruk i eldre tid, er imidlertid situasjonen en annen, det meste er i ferd med å bli glemt.

For å få sikret oss noe informasjon om dette tok vi kontakt med noen pensjonister som vi antok hadde noe å bidra med på dette området. Vi møttes en ettermiddag og foruten å ha en hyggelig prat om arbeidsplassen vår og den utvikling som har vært, så fikk vi en interessant gjennomgang av såvel organiseringen av

Vi er også igang med å gjennomføre en verneplan for gamle tre- og steinbruer i fylket som omfatter såvel registrering, restaurering av bruene som oppbygging av et arkiv av dokument tilknyttet disse byggverkene.

arbeidet som arbeidsmetoder m.v. på veganlegg tidlig i dette århundre.

Overing, Prante, konsulentene Hole og Crosby og verkstedsformann Svihus (se bilde) levendegjorde arbeidsmetoder såvel gjennom gode muntlige beskrivelser som ved å nytte bevarte foto og egne skisser.

Møtet var såvidt interessant at vi ønsker å gjenta tiltaket, og vi håper at vi på sikt skal kunne formidle noen smakebiter av dette videre til andre interesserte fortrinnsvis i en egen publikasjon.

Vi vil gjerne takke deltakerne for hyggelig og interessant møte.



Fra det «historiske» møtet på personakonsulent Svein Magne Olsens kontor. Fra venstre: Svein Magne Olsen, Per Hole, Lars Svihus, Ludvig Prante og Målfrid Crosby. (Foto: Harald Sel)

Vegdirektøren takker

Jeg takker vegsjefen og alle gode medarbeidere ved vegadministrasjonen i Rogaland for nydelige blomster til 60-årsdagen.

Det store engasjement og den ansvarskjensle dere viser i arbeidet er en stor støtte og oppmuntring for meg. Dessuten føler jeg meg blant gode venner når jeg kommer til Rogaland, og det er en god følelse.

Eskild Jensen

–Fylkesordfører– forts. fra s. 3

– Ein vestlandsk kyststamveg vil dekkja 3 svært viktige formål.

For det første det **næringsmessige**. Oljesentra gror opp som perler på ei snor langs denne vegen. Mange andre næringer vil kunne slå ut i full blomst. F.eks. oppdrettsnæringa er avhengig av at frysebilane kan koma raskt fram.

For det andre vil vegen bety fabelaktig mykje for **turistnæringa**.

For det tredje har me den **distriktspolitiske** sida. Skikkeleg veg med få ferjer opnar ei rekke område. Det er vanskeleg å sjå at landsdelen har råd til å la vera å rusta opp denne strekninga så snart som råd.

Samarbeid mellom fylka

– Kva vil skje vidare på den politiska sida for å få framdrift i planane for ein kyststamveg?

– Fylkesordførarane i dei 4 veslands-fylka vil søka om å få til eit møte med samferdselsministeren, gjerne saman med stortingsrepresentantane frå Vestlandet. Me vil argumentera for større løyvingar til landsdelen i vegplanperioden 1990–93, slik at me i løpet av dei neste 15 åra skal sjå betydelege resultat. Innan overskuelig framtid må det f.eks. vera realistisk å redusera ferjestrekningane frå 10 til 5.

– «Kystveg-prosjektet» er eit godt eksempel på samarbeid over fylkesgrensene. Har det vore kontakt mellom fylkespolitikarane i grannefylka om andre prosjekt, som f.eks. E 76 langs Åkrafjorden og rv 46 frå Nesflaten til Røldal?

– Til nå har samarbeidet stort sett vore konsentrert om Kystvegen. Men både E 76 langs Åkrafjorden og Nesflaten – Røldal er prosjekt me bør kunne samarbeida om for at Vestlandet sine krav skal få større tyngde.

Sentral forståing?

– Rogaland har hatt ein tendens til å falla utanom når Vestlandet sine samferdselsbehov blir vurdert på sentralt hald. Me blir ikkje rekna med til Vestlandet på same tida som me har mange av landsdelen sine problem. Har fylkesordføraren og fylkespolitikarane vanskeleg for å få gjennomslag på sentralt politisk hald for Rogaland sine problem?

– Det er utvilsomt mange som meiner at Rogaland har fått nok så mye og vel så det, men me reknar

Veteranbilar på Rogalands-vegane

TEKST OG FOTO: TORLEIV TVEIT



Chrysler 1923.....

Chrysler Corp, Detroit, USA er ein av dei store, kjende bilprodusentane i Statene.

Dei produserte alt i 1924 ein 6-sylindra modell med hydrauliske utanpåliggjande bandbremsar og fartsresursar opp til 110 km/t.

I 1925 vart denne utgåva seld i 43 000 eksemplar som Sedan. I 1926 kom også den dyre Imperial med 4,7 liters, 6-sylindra motor. Denne vart også laga i open utgåva og det er ein av desse bilete viser.

Eigar er Arvid Johannessen frå Haugesund som har hatt bilen i 8–10 år. Det som er spesielt kjekt med bilen er at den er i originalstand, dvs. ikkje restaurert. Det viser godt at bilen er brukt, men kvifor ikkje? Eg tenkjer dei fleste av oss viser teikn til slitasje når me vert 60 år.

Arvid brukar bilen i samband med veteranvogntreff og festlege høve og går heller ikkje av vegen for å kjøra på arbeid med han om det høver så.

I sommar vert bilen å finna i Kinsarvik der den saman med andre veteranar skal frakta turistar inn gjennom dalen til fossen.

God tur!

med større forståing på topplan i departementet for fylket sine behov, sier fylkesordfører Lars Vaage.

I slutten av april gjekk det eit jord og steinras ved Hjorteland på fylkesveg 632 mellom Moe og Vadla. Vegen var stengd i ca 1 døgn, og årsaka skulle gå klart fram av dette biletet. Steinen, som har lagt seg vel til rette i vegbanen, er ein «velvaksen kar» på mellom 50 og 60 kubikkmeter.

Foto: Harald Gjederø



Vegdirektoratet har gitt tillatelse:

Rallykjøring på offentlig veg

Av Georg Eie

Vegdirektoratet har nå gitt tillatelse til at rallyløp kan arrangeres på offentlig veg.

Forutsetningen er at trafikkreglene skal følges for alle deler av løpet som går på ferdssåpen veg.

Ifølge Vegdirektoratets rundskriv skal kjøringen på transportetappene foregå i lovlig hastighet og i tråd med trafikkreglene.

- Hva er så grunnen til at Vegdirektoratet når gir grønt lys for rallykjøring? Vi retter spørsmålet til avdelingsdirektør Aksel Bruun.
- Vegdirektoratet har vært imot å gi tillatelse til slik kjøring på offentlig veg. Direktoratet foretok en utredning før det avgå sin innstilling til Samferdselsdepartementet. Konklusjonen var at Vegdirektoratet ikke kunne anbefale at det ble gitt tillatelse til rallykjøring på ferdssåpen veg, sier Bruun.

Samferdselsdepartementet var imidlertid av en annen oppfatning, og bestemte at rallykjøring skulle tillates, foreløpig med en prøvetid over to år.

- Hvorfor var Vegdirektoratet mot at tillatelse skulle gis?
- Vår hovedinnvending var at slik kjøring på offentlig veg lett kunne påvirke bilistenes kjørevaner i negativ retning. Rallykjøring betinger jo en aggressiv kjørestil, mens vi jo forsøker å lære bilistene en

defensiv holdning i trafikken. Derfor så vi det som betenkelig at slike løp skulle kunne arrangeres på åpen veg, sier Bruun videre.

- Vil myndighetene foreta noen kontroll med slike arrangementer?
- Vegdirektoratet forutsetter at de respektive vegkontorene foretar anonyme hastighetskontroller av deltakerne og andre biler som er knyttet til arrangementene. Det vil også være av interesse å registrere hastighetsnivået til publikums biler, før og etter arrangementet. Dette gjør vi for å skaffe oss opplysninger om slike billøp påvirker tilskuernes adferd i trafikken.
- Har dere inntrykk av at det foregår mange slike arrangementer?
- Vi sitter med det inntrykk at det stort sett har vært arrangert løp hver weekend i vinterhalvåret, så det er tydelig at det er en populær sport. Slike arrangementer har også som regel stor publikumsoppslutning.
- Hvilke krav stilles til kjøretøyer som skal delta i slike løp.
- Kjøretøyene skal være i teknisk forskriftsmessig stand. Dette er både arrangør og deltager ansvarlig for. Vi vil spesielt peke på forhold vedrørende lys, veltebøyer, bilbelter og pigger som det er gitt spesielle retningslinjer for.
- Når regnes prøveperioden for avsluttet?
- Vi regner jo prøveperioden som igangsatt vinteren 1984/85, og at den skal foregå over to år.
- Hva skjer etter dette?
- Vi vil få rapporter fra de forskjellige vegkontorene i denne periode. På grunnlag av disse rapporter vil vi så ta standpunkt til om ordningen skal foreslås å være permanent, eller om vi vil anbefale den opphørt, sier avdelingsdirektør Bruun.

Ifølge «Forskrifter om konkurransekjøring» skal søknad om slike arrangement sendes til politiet, hvis løpet skal foregå i et byområde. Skal det foregå i «lensmannsdistrikter», skal søknaden sendes vegkontoret i fylket med gjenpart til berørte politikammer.

Bussterminal ved Knapphus

Tekst: Tønnes Frøiland Foto: Torleiv Tveit



Her ser dere bussterminalen ved Knapphus, kryss E76/Rv 46. Den er bygd av vedlikeholdsområde 1. Det var opprinnelig et behov for 4 nye busslommer. Vi valgte imidlertid å bygge en bussterminal, som vil gi oss en større trafikkikkerhetsmessig gevinst, og samtidig tjene publikum bedre. Det er i tilknytning til terminalen bygget en sykkel- og gangsti fra bensinstasjonen og ned til terminalen, ca. 60 meter. På bensinstasjonsområdet er det post og offentlig toalett, og med tiden vil eieren av stasjonen bygge kasteria.

Anlegget ble påbegynt i månedskifte januar/februar, og var ferdig asfaltert den første uken i mai.

Anlegget ble tatt i bruk fra mandag den 3. juni, og de gamle busslommene i området ble tatt bort fra samme dato. Kostnader for terminalen var planlagt til 500 000,- kr. og den kalkylen ser ut til å holde.

Definisjon

En ekspert er en person som trekkes med i siste øyeblikk for å ha noen å dele bebreidelsene med.

Ferdighetsløp for moped og motorsykler i Egersund

Tekst: Ola A. Undheim Foto: Georg Eie



Søndag 2. juni ble det arrangert ferdighetsløp for moped og motorsykkel i Egersund.

Bak løpet stod Egersund Volleyballklubb, NAF avd. Egersund, Høiens Trafikkskole og Biltilsynet Egersund. Løpet ble arrangert som et helgetiltak for ungdom for å gi disse et aktivitetstilbud i helgen. Som et ledd i Ungdomsåret – 85, stilte kommunen seg svært velvillig til et slikt arrangement, og det ble også gitt kommunalt tilskudd til arrangementet.

En av drivkreftene bak løpet, avd. ing. Sverre Julshamn ved biltilsynet Egersund, sier at han ser positivt på at biltilsynet engasjerer seg i slike arrangement – ikke bare fordi det markerer biltilsynet som en serviceetat og gir anledning til positiv kontakt mellom publikum og biltilsynet, men også fordi det er et trafikksikkerhetstiltak. Ved å få ungdommen aktiviserte i et slikt løp, hindrer vi at torget og gatene i byen blir brukt til mer eller mindre ukontrollert kjøring. På samme måte kan andre positive aktivitetstilbud for ungdommen dra disse bort fra veiene og gatene som «aktivitetsarena».

Selve løpet gikk over en 7 km lang strekning i Egersund sentrum. Til sammen var det satt ut 11 poster, derav ferdighetsøvelser, trafikale teorioppgaver og en skjult hastighetskontrollpost. Videre var deltagerne delt i 3 klasser: Moped, lett motorsykkel og tung motorsykkel.

Forsikringsselskaper, banker og en mc-forretning ga god støtte til

En smilende Ingunn S. Leidland fra Biltilsynet i Egersund bak premiebordet.

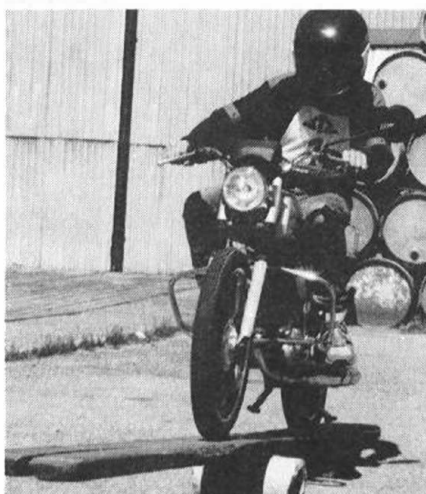
gevinster slik at vinner i hver klasse fikk gavekort på kr. 300,- i tillegg til en fin pokal.

Fra arrangørenes side var det lagt ned ganske mye forarbeid til dette løpet.

Det må derfor betegnes som skuffende når bare 11 deltagere stilte på startstreken.

En kan gjerne stille et spørsmål til den motorinteresserte ungdom som ikke er interessert i slike tilbud – hvor ble dere av?

Selve arrangementet ble avviklet uten problemer, og de deltagende ungdommer ga uttrykk for at de syntes det hadde vært både lærerikt og morsomt.



Tunga beint i munnen. Går dette bra tro?



Vi har denne gongen gått litt utanom våre egne rekkjer for å finna ein til å skriva andakten.

Håkon Helgøy frå Hjelmland er med i samferdselsstyret, og er såleis med i den politiske leiinga av etaten. Helgøy er utdanna lærar, men driv nå for det meste som fruktdyrkar på Helgøy i Ryfylke. Han reiser også ein del som forkynnar.

«Stå på og et! Ellers vert vegen lang for deg»

1. Kong. 19,7

Desse orda vart sagt til profeten Elias. Han hadde dagen før hatt ei stor oppleving på Karmelfjellet. Gud hadde ved Elias synt folket at Han var Gud. Men Elias vart likevel ikkje fri motstand. Det ber ut i ørkenen att. Mismotet sig på. Han kjenner seg gløymt av alle, jamvel av Gud. Men her tok han feil. Gud visste om Elias. Han sender engelen med mat. Slik er Gud i dag også. Han vil gi sin mat til meg og deg. Spørsmålet er om du har bruk for og vil ta imot den maten Gud gir.

Når vegen vart lang og strevsam, smakar nistepakka ekstra godt.

Bibelen talar også om vegen, ja to vegar. Begge to fører utover livet og inn i det evige. Den eine til fortaping, den andre til evig liv. Guds ynskje for oss er at me vel den smale vegen som fører til evig liv. Denne vegen har Han åpna, og Han syter også for maten. Han har gitt oss sitt Ord. Og her vert det fortalt at alle som vil og vender om, blir berga p.g.a. det Jesus gjorde. Han tek imot den trøytte, mismodige vandraren og syner han mot målet.

«Menneskje lever ikkje av brød åleine, men av kvart ord som kjem frå Guds munn» MT. 4.4.

Med den maten lever du evig. Prøv han! Stå opp og et – så når du fram!

Håkon Helgøy

GJESTEKOMMENTAREN

Norsk vegplan 1986–89:

Rammene burde vært større – Vegvesenet må gis større muligheter

Av stortingsrepr. Hans Frette

Da jeg nå skal skrive noen ord til bedriftsbladet for Statens vegvesen i Rogaland, må det være nærliggende å ta fatt i Norsk vegplan for 1986–89.

Vegvesenet er i dag blitt en nokså utsatt bedrift. Vi har i de seinere år vært vitne til at bemanningen er kraftig redusert, når en ser landet i sin helhet. Dette med privatisering er kommet mer og mer fram i skuddet. Det er heldigvis ikke enighet i Stortinget om dette med å gå over til privat virksomhet. Det parti som undertegnede representerer her på Stortinget har ved flere anledninger gått kraftig ut mot denne privatiseringen. Det som man kan være med på, er en delvis sammenblanding av vegvesenets ansatte og innleide private tjenester.

Når man nå reiser rundt i landet på befaringer og har muligheter til å bese anlegg som vegvesenet driver i egen regi, det være vegbygging som tunnel, så sitter man igjen med det inntrykk at innenfor vegvesenet i dag foregår der en aktivitet og en produktivitetsøkning som i sin helhet kan sammenlignes med de private entreprenører. Et av de ankepunkter som den ansattes ledelse påpeker er de lave bevilgninger som er satt av til administrasjon. Særlig gjelder dette bevilgninger til reiseformål. Skal vegvesenet drive en effektiv anleggsvirksomhet, bør ikke dette være et hinder for de som har den tekniske ledelsen. Rammene bør være så store at de ikke skal være et økonomisk hinder for at ledelsen kan følge med ute i sine distrikter.

En annen tjeneste som vegvesenet kjøper er den såkalte konsulenttjeneste. Det viser seg at de har kjøpt tjenester for ca. 100 mill. kr. i inneværende periode. Disse tjenestene kunne sikkert vært utført av vegvesenets egen administrasjon, dersom det hadde blitt stilt midler til rådvelde.

Maskinforvaltningen har vært en sak som det har vært sterk uenighet om i de 2–3 siste årene. Det er et mindretall i Stortinget som ved budsjettbehandlingene har foreslått at maskinforvaltningen ved vegkontorene og vegvesenets anleggsvirksomhet bør økes. En reduksjon av maskinparken vil være med på å sette vegvesenets virksomhet tilbake. Her bør og må politikerne være villig til å innse at dersom man skal satse på like fot, må også det utstyret som brukes i anleggsvirksomheten f.eks., være av samme kvalitet. Skal det her foretas innleiing av maskiner, bør de stilles på like fot med de private entreprenørene.

Norsk vegplan legger opp til 10 728 000 000 kr for perioden 1986–89. Dette er en økning i forhold til bevilget beløp for inneværende periode på 123 mill. kr., eller sagt på en annen måte, 1,6%. Trekker en ifra ekstrainvesteringsprogram for Nord-Norge på 473 mill. kr., anslagsvis 100 mill. kr. til eventuelt nordisk investeringsprogram, er dette i realiteten en nedgang i forhold til bevilget beløp for inneværende periode på 400 mill. kr. eller 3,8%. Dette er vel en utvikling som vi ikke kan akseptere, og det vil igjen være med på en reduksjon innenfor anleggssektorene i enkelte fylker.

Ved behandlingen av Norsk vegplan forelå det et forslag som var fremmet av Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet om å øke rammene med 800 mill. kr. som igjen skulle fordele seg på de enkelte fylker, slik at rammene for de fylkene som ikke hadde fått økning, skulle komme opp på det nivå de var på i inneværende periode. Beløpet som skulle fordeles, var foreslått til 346 mill. kr., og slik at ingen fylker skulle komme ut med reell nedgang i bevilgningsrammen i forhold til



inneværende periode. For Rogaland fylke ville dette utgjøre en økning på 19 mill. kr. Når det gjaldt Rogaland fylke, gikk da et mindretall bestående av SV og Arbeiderpartiet inn for at økningen skulle øremerkes til videreføring av riksvei 13 på strekningen Ropeid–Marvik, noe som var i samsvar med fylkessamferdselsstyrets enstemmige innstilling. Denne innstillingen fikk støtte under debatten om Norsk vegplan ved at Venstres representanter, Fremskrittspartiets representanter og representanten Haus fra Kristelig folkepartis gruppe ga sin tilslutning til mindretallsforslaget. Da må man kunne trekke den konklusjon ut ifra debatten at mindretallsmerkningen ble snudd om til å få et positivt forlegg i Stortinget. Dette må en se som en seier for dette vegprosjektet, og departementet er nok nødt til å følge dette opp ved budsjettframlegget for 1986.

Vegutløsningen til Ropeid-halvøya er ikke bare en vegutløsning for dette distriktet, men den har stor betydning for indre Ryfylke, og den har stor betydning for sysselsettingen innenfor vegvesenet, som nå ser at de større anleggene er ferdig utbygget.

Så til slutt en personlig vurdering om vegvesenets plass i vårt samfunn.

Jeg tror at den privatiseringstanken som det fra tid til annen i den seinere tid er lagt opp til, vil være med på å svekke vegvesenets muligheter for utvikling og for å kunne utføre større vegprosjekter. Man vet i dag at store prosjekter i Rogaland venter på sin løsning. Er man med på å svekke vegvesenets

Forts. side 23

—Gjestekommentaren—

forts. fra s. 22

administrasjon, deres ansatte, enten det er ved vedlikehold eller anlegg, vil dette være med på å skape store problemer. Vegvesenet har bevist at de gjennom sitt virke har klart å beherske de oppgavene de er pålagt til det beste for trafikanten og til det beste for samfunnet. Mitt ønske og håp er at vegvesenet fortsatt må få muligheter til å utvikle seg på en slik måte at de som er ansatt i vegvesenet, føler seg trygge, at de har trygge arbeidsplasser. At de ikke blir bemsittet av den basillen at de må flytte fra sine arbeidsplasser, at de føler utryggheten.



Samferdselsmin. Jakobsen
om Aksjon Bedre Bilist -85:

Håndstrekning til de unge

Denne aksjonen er ikke en pekefinger rettet mot de unge, men en håndstrekning til dem. Vi vet at årsaken til de høye ulykkestall blant ungdommene i helgene henger sammen med deres livsstil. Den kan vi ikke forandre gjennom en slik aksjon. Vi må innse at de unge nettopp i helgene har et større transportbehov enn ellers i uka. Det vi kan gjøre er å få denne transporten til å foregå på en mindre farefull måte. Her har foreldrene et særlig ansvar. De bør kunne slutte seg sammen og skifte på å kjøre sine barn til og fra fest, eller gi dem penger til drosje hjem fremfor å la dem få tilfeldig skyss.

TILLITSMANNENS SPALTE

**Asbjørn Oddane,
Rogaland vegoppsynsmannsforening (Rvf.)**

Nu går alt så meget bedre. . . .

Ja, hvorfor ikke for en gangs skyld skrive om positive ting, og ikke benytte anledningen å kjentgjøre krav og problemer som måtte være.

Tar jeg utgangspunkt i hovedavtalens innførelse og de problemer både organisasjonene og administrasjonen hadde ved å få denne til å fungere i praksis, må innrømmes at vi her i fylket har kommet «langt på veg.»

Dette skyldes ikke minst vegsjefens demokratiske holdning til problemene. I dette tilfellet, som så mange ganger tidligere.

Jeg tror ikke at noen av org. hadde regnet med at alle av hovedavtalens bestemmelser kunne innføres «over natten,» men vi har kommet et godt stykke på veg.

Selvsagt er det ting som kan gjøres bedre. Jeg tenker spesielt her på bestemmelsen om at det nå er tillitsmennene som skal representere de ansatte. Dette må medføre at administrasjon og tillitsmenn langt bedre informerer hverandre om ting som tenkes igangsatt. Hovedavtalen er klar på dette punkt, da det er bestemt at før en går i gang med utredning eller klargjøring av saker, som det senere skal forhandles om, skal tillitsmennene på forhånd orienteres. Dette er et viktig punkt, da tillitsmennene da gis anledning til å forelegge sakene for de som vedkommende representerer. Legge sakene fram på forhandlingsmøtene uten at forhåndsorientering er gitt, tvinges tillitsmannen til å ta avgjørelser uten å hatt anledning til å forelegge sakene for sine respektive org.

Men det var mere positive ting jeg tenkte å nevne denne gang. Spesielt vil jeg da nevne ansettelse av assistenter til oppsynsmenn. I motsetning til alle andre fylker er dette snart gjennomført i Rogaland. Dette er skjedd etter metoder vegdirektoratet har akseptert, og som er en følge av godt samarbeid mellom adm. og vår organisasjon.

I samarbeid org. og adm. har vi også kommet langt med omorganisering av maskinpolitikken, anleggsavd. og vedlikeholdsavd. Vi begynner nå å se fruktene av dette arbeid. Når en så ser at dette har medført tilfredsstillende arbeidsoppgaver, som igjen medfører trivsel på arbeidsplassene, og ikke minst effektivisering, må vi foreløpig være tilfreds. Men vi må ikke stoppe opp «for alt kan gjøres så meget bedre.»



Redaksjonen avslutta 2. juni 1985.

Frist for stoff til neste nummer: 2 september

C

MANGE BARN ER REDDE FOR SKOLEVEGEN SIN



TRYGG SKOLEVEG

Er du eitt av dei? Gjer noko med det!
Snakk med klassen og læraren din. Saman
kan de få heile skolen til å ta det opp med
kommunen eller Statens vegvesen. Kanskje
kan de i fellesskap lage ein trygg
skoleveg.



NORSKE MEIERIER