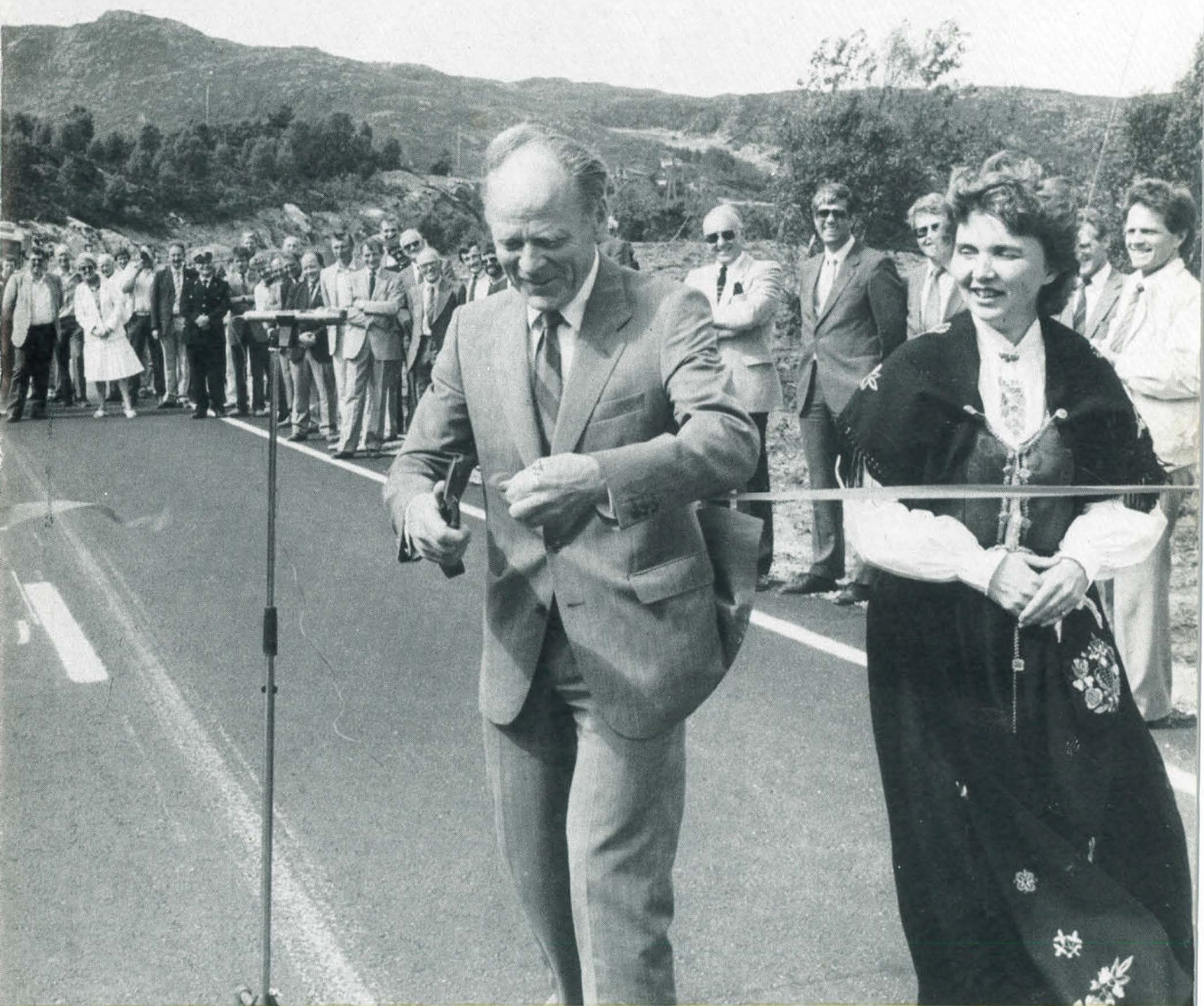


# Rygjavegen



## Av innhaldet:

- Kortare Ryfylkeveg
- Offentleg namnebruk
- Trekk-kort ved praktisk førarprøve



Nr. 4 — okt. 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
Ny veg i Tysvær . . . . .	s. 3
Innkorting av Ryfylkevegen . . . . .	s. 4
Storlygaren . . . . .	s. 4
Redaktøren har ordet . . . . .	s. 5
Samferdselsstyret i Rogaland . . . . .	s. 5
Ny veg-arm til Bråtveit . . . . .	s. 6
Vern og helse . . . . .	s. 7
Hærverk på trafikkskilt . . . . .	s. 7
Offentleg namnebruk . . . . .	s. 8
Tengesdalsvegen i Suldal . . . . .	s. 10
Intervju med Ingvald Gya . . . . .	s. 12
Nye håndbøker . . . . .	s. 13
God maskinutnytting . . . . .	s. 14
Kvar i Rogaland? . . . . .	s. 15
Trekk-kort-system ved praktisk førerprøve . . . . .	s. 16
Billigere forstøtningsmurer . . . . .	s. 16
Mi mening . . . . .	s. 17
Personalia . . . . .	s. 18
Opplæring på fritid . . . . .	s. 18
Lønnsoverenskomst 1948 . . . . .	s. 19
Pensjonisttur i Ryfylke . . . . .	s. 19
Namnekonkurranse . . . . .	s. 20
Veganlegg i Klepp 1950 . . . . .	s. 21
Andakt . . . . .	s. 21
Gjestekommentaren . . . . .	s. 22
Tillitsmannens spalte . . . . .	s. 23

### Framsidedfoto:

Vegdirektør Eskild Jensen klypper over snora og foretar den offisielle opninga av veganlegget Aksdal—Susort og Eikje—Kårstø. Til høgre står ordførar Borghild Yrkje i Tysvær.

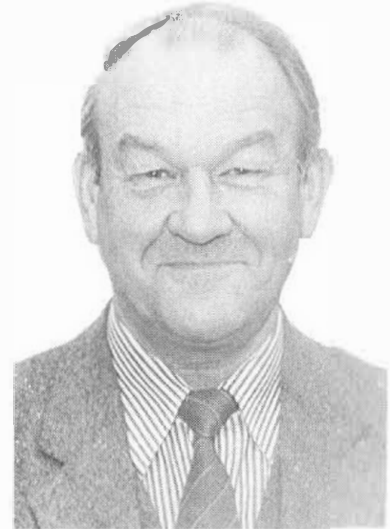
Bidragene står for innsenderens egen regning og gir ikke nødvendigvis uttrykk for vegvesenets holdning. Fritrykk tilkøst når kilde oppgis.  
Sats og trykk: Allservice A/S  
Layout: Harald Sel

Aktuell kommentar:

## Attføringstiltak og konkurranseevnen

Av administrasjonssjef Johan Lund

På annet sted av dette nummer av Rygjavegen er gitt en orientering om bedriftsintern attføring. Det er nevnt noe om siktemålet med og virkemidler i arbeidet for de som trenger særlig behandling av medisinske, sosiale eller yrkesmessige forhold. Noe av filosofien bak disse tiltak er at det er bedre å yte full lønn for noe redusert innsats (i verste fall) enn å yte full trygd eller invalidepensjon uten arbeidsinnsats i det hele. Et annet synspunkt er at det ikke er humant å kvitte seg med veltjente arbeidstakere om ikke lenger yter topp innsats i sin gamle jobb.



Det er imidlertid grunn til å spørre: Hvordan harmonerer denne politikk med kravet om å opprettholde konkurranseevnen med entreprenørvirksomheten, en sammenlikning vi stadig blir minnet om, også i våre retningslinjer Grunnlag og Hovedmål pkt. 7,1 (endringsforslag av 1983)?

Det har vært hevdet og er antakelig riktig at gjennomsnittsalderen for anleggsarbeidere i private firma er langt lavere enn i vegvesenet og at de som ikke kan yte full innsats kuttet ut. Å snakke om konkurranseevne mellom disse vidt forskjellige arbeidsmiljø er søkt. Skal det ha noen hensikt å sammenlikne et forhold med et annet må forutsetningen være at forholdene er sammenlignbare. I vårt tilfelle vil en bedriftsøkonomisk vurdering med enhetspriser som kriterium klart falle ut til fordel for det arbeidsmiljø som ikke driver sosial personalforvaltning.

Sammenliknes tilfellene på et nasjonaløkonomisk grunnlag blir resultatet et annet. Vi i vegvesenet må derfor ikke avholde oss fra å drive en personvennlig personalpolitikk. Vi må bare sørge for å få markedsført vår nasjonaløkonomiske linje. Klarer vi det tåler våre driftsresultater sammenlikning med den harde linjes politikk. Og så får vi samtidig oppfylt et av de krav arbeidsmiljøloven stiller, nemlig § 13 nr. 2: «Hvis en arbeidstaker blir hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sykdom, slitasje e.l. skal arbeidsgiveren, så langt det er mulig, iverksette de nødvendige tiltak for at arbeidstakeren skal kunne få eller beholde et høvelig arbeid. Arbeidstakeren skal fortrinnsvis gis anledning til å fortsette i sitt vanlige arbeid, eventuelt etter særskilt tilrettelegging av arbeidet, endringer i de tekniske innretninger, gjennomgått attføring e.l.»

En annen sak er at vi har grunn til å håpe på øket yteevne hos dem vi klarer skaffe egnet ny arbeidssituasjon, til glede for såvel etat som arbeidstaker. En viktig forutsetning, som ikke nok kan understrekes, er at alle ansvarlige ledd, såvel blandt linjeledelse som blandt tillitsvalgte og tilsatte generelt, viser full forståelse for problemene. Særlig viktig i denne sammenheng er å vise forståelse for at vegvesenet er en enhet og at vi er innstilt på å hjelpe på tvers av funksjonsgrensene.

**Redaksjonen avslutta 3. sept.**

**Stoff til neste nr. må leverast innan 4. nov.**

## Gass og veg i Tysvær:

# 21 km veg til 90 millionar kr

Ved opninga av veganlegget Akسدal—Susort og vegen Eikje—Kårstø er 4 års intensiv vegbygging i Tysvær avslutta. Tilsaman er det bygt 21 km veg av høg standard. Frå Akسدal til Susort er det bygt ny rv. 512. I tillegg er det bygt ut hovudadkomstveg frå Kårstøterminalen til Eikje, fv. 798.

Totalt har arbeidet kosta omlag 90 millionar kroner. Statoil har i første omgang forskottert heile summen. Selskapet får tilbake 50%, delvis i ein 8-års periode og delvis i ein 5-års periode, frå 1986 til 1993. Unntak her er parsellen Eikje—Kårstø, som Statoil har finansiert fullt ut. Bakgrunnen for finansieringsavtalen frå 1981 mellom Statoil på den eine sida og Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune på den andre sida, var etableringa av gassterminal-anlegget på Kårstø.

### Mest i eigen regi

Bortsett frå parsellane Odland—Slåttevik med Mjåsund bru på 1,5 km og parsellen Eikje—Susort på 2,2 km, har vegvesenet utført arbeidet i eigen regi.

Med den vanskelege sysselsettingssituasjonen for vegvesenet sine tilsette i Ryfylke mot slutten av 1981, var det ein føresetnad at mannskap skulle overførast til anlegget i Tysvær. Difor blei det oppretta ein brakkeleir i Akسدal for 20 mann. Brakkeleiren var klar i mars 1982, og vil etter planen bli ståande ut 1986.

### Mjåsund bru

Veganlegget omfattar eit større bruprojekt, Mjåsund bru. Arbeidet med denne gjekk til entreprenørfirmaet Høgenæs A/S i Norheimsund. Brua har ein total lengde på 177,5 meter, og eit fritt spenn over sundet på 98 meter. Ho er bygd som bjelkebru med spennarmering og kassetversnitt og etter den såkalla «fritt frambygg metoden».

Kort fortalt vil det seia at eit 5 meter langt forskalingssystem gjer det muleg å støypa heile brutversnittet i 5 meters lengder. Seinare blir forskalinga flytta

## Opning med sauesaks

— Eg er glad for å kunne representera Vegvesenet ved opninga av denne vegen. Tysvær har fått ei ny samferdselsåre, som vil bli viktig i den vidare utviklinga av kommunen. Vegen vil sikkert gjera sitt til at distriktet får eit meir variert næringsliv enn berre gassterminalen, som nå er komen til Kårstø.

Det var vegdirektør Eskild Jensen som sa dette då han torsdag 13. juni foretok den offisielle opninga av ny riksveg 512 mellom Akسدal og Susort, medrekna fylkesvegen frå Eikje til Susort.

Om Tysvær er blitt ein betydeleg industrikommune, er Tysvær framleis ei jordbruksbygd. Dette minna ordførar Borghild Yrkje om då ho ynskte dei frammøtte velkomne til opningshøgtida. For å markera dette overrekte ho vegdirektøren ei sauesaks, som han

fram på den seksjonen som er støypt sist. Før ein kan flytta forskalinga, må spennkablar trekkast inn og spennast opp med hydrauliske jekkar.

### Sysselsetting

Talet på egne tilsette har for ein større del av anleggsperioden variert mellom 13 og 15 mann. Frå sommaren 1984 skjedde nedtrappinga gradvis, i slutfasen var det berre 3 arbeidarar igjen.

Entreprenørane hadde på det meste, i midten av 1982, omlag 30 mann i arbeid.

Anleggsleiinga har vore stasjonert med kontor på Odland og i Akسدal. I den første halvdel av anleggsperioden var Jan Olav Skogland anleggsleiar. Han hadde permisjon frå Hordaland vegkontor, og tok då til att i stillinga si der. I siste perioden har Rune Sandven vore anleggsleiar.

brukte då ha opna vegen og klipte over snora.

Etter den offisielle opninga, der også Tysvær Janitjarkorps medverka, kjørte gjestene i buss til Susort og vidare til Kårstø-terminalen.

Ved ein stans på Susort orienterte Bjørn Alsaker om planane for fastlandssamband til Bokn, som vil føra til at den nye vegen Akسدal—Susort blir ein del av det nye hovudsambandet over Boknafjorden.

På Kårstø-terminalen var det først omvisning og seinare serverte Tysvær kommune mat til gjestene. Mellom gjestene var arbeidarane ved veganlegget, politikarar og representantar for administrasjonen i Tysvær og fylkesamferdselsstyret.

Tysvær kommune var vertskap og sto for den praktiske gjennomføringa av opningsarrangementet. Kommunen sine representantar med ordførar Borghild Yrkje i spissen hadde her gjort eit framifrå arbeid.



Siste strekninga inn mot gassterminalen på Kårstø, som me ser litt av i bakgrunnen. Vegarmen frå Eikje til Kårstø, som er 3 km, skal tena som hovudadkomstveg til gassterminalen. Denne parsellen har Statoil betalt fullt ut.

Tekst og foto: Harald Sel

Ferjesambandet Hjelmeland — Nesvik:

## Innkorting av Ryfylkevegen med 9 km

Tekst: Tor Geir Espedal Kart: Bård A. Nordbø

Ryfylkeveiens opprinnelige planlagte trase i Jøsenfjordsområdet går fra Vindsvik til Nesvik med ferjesamband fra Nesvik til Hjelmeland. I begynnelsen av sekstiårene da det nærmet seg åpning av Ryfylkeveien slo daværende vegsjef Gimnes neven i bordet og sa at nå har Ryfylke ventet lenge nok, vi kan

ikke vente nye år på parsellen Vindsvik — Nesvik. Dermed ble det bygget ferjeleie i Tøtlandsvik og den allerede eksisterende veg fra Hjelmeland til Tøtlandsvik ble benyttet som rv 13.

Perioden med denne «midlertidige» løsning nærmer seg nå slutten. Den 11 km lange strekningen fra Vindsvik til Nesvik ble bygget i perioden 1973 til 1979 og det eneste som nå mangler på den «permanente» løsning er ferjeleiene på Hjelmeland og i Nesvik. Begge ferjeleiene er med i NVP for perioden 1986—89. I riksvegbudsjettforslaget for 1986 er ferjeleiene med

som marginalprosjekt nr. 1. Det gir berettiget håp om plass på riksvegbudsjettet for 1987.

Nytt ferjesamband over Jøsenfjorden vil bety at Ryfylkevegen blir 9 km kortere. I samfunnsøkonomisk perspektiv betyr dette en årlig innsparing når det gjelder tids- og kjørekostnader på 1,7 mill. kr. I tillegg kommer innsparte ulykkes- og miljøkostnader. Tids- og kjørekostnadene alene er nok til å forrente en investering på 13 mill. kr. (foreløpig kostnadsoverslag) med i overkant av 13% p.a.

Forts. side 21



### Storlygaren

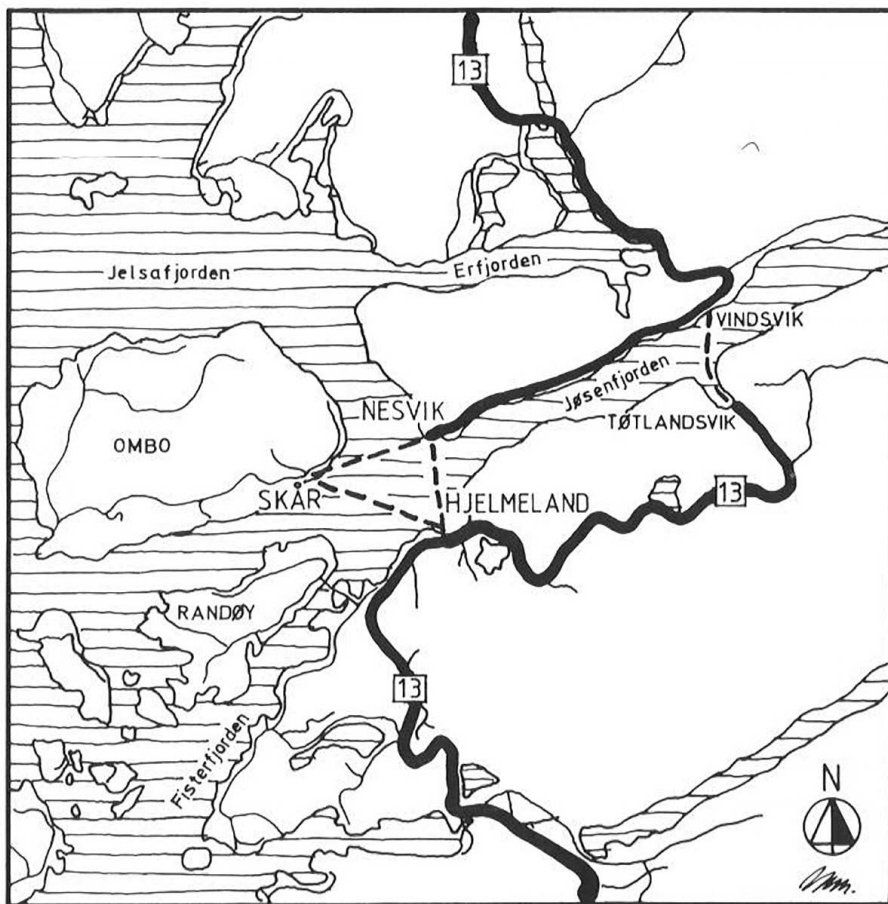
Først vil jeg takke K. Grude for tilliten, han gjorde sikkert et godt valg.

Min historie kommer sikkert ikke fra vegvesenet. Det må ha vært i en kommune østpå at arbeidsformannen kommer til oppsynsmannen og forteller at skuffene er utslitte, og de må få nye skuffer. Ja, sier oppsynsmannen det skal dere få — gå bare ut på anlegget igjen, så skal jeg ordne nye skuffer og komme ut med, — og mens dere venter får dere støtte dere på hverandre.

Jeg utfordrer Sigmund Sandmark, Slettebø, til neste storlygar.



Leif Georg Romslo



Denne kartskissen viser både nåværende rv 13 og den framtidige rv 13 i Jøsenfjordområdet, etter at det nye ferjesambandet Hjelmeland — Nesvik blir etablert.

Når ferjesambandet over fjorden blir flyttet fra Tøtlandsvik — Vindsvik, blir Ryfylkevegen innkortet med 9 km.

På kartet er det stipla inn et trekantsamband Hjelmeland — Nesvik — Skår (på Ombo). Det er uvisst når dette sambandet kan bli etablert, etter som bygging av nytt ferjeleie på Skår foreløpig ikke er et prioritert prosjekt.

Redaktøren har ordet:

## Rette namn på vegskilt

I dette nummeret av Rygjavegen har me ein artikkel av førsteamanuensis Inge Særheim om offentleg namnebruk. Særheim er leiar for eit større stadnamnprosjekt i Rogaland, som mellom anna omfattar innsamling og registrering. Rogaland fylkeskommune står bak prosjektet og arbeidet blir utført ved Rogalandforskning og ved Rogaland distriktshøgskule.

I artikkelen viser Særheim til at stadnamna er ein viktig del av den norske og lokale kulturarven. Når vegvesenet set opp eit skilt med namn på, er ein difor med på å formidla ein del av den norske kulturtradisjonen. Namnet på vegskiltet kan vera meir enn 2000 år gammalt.

Særheim peikar vidare på at når vegvesenet brukar feil namneform på eit skilt, vil dette med tid og stunder kunne bli oppfatta som den rette forma.

Det er ikkje alltid så enkelt å veta korleis eit stadnamn skal skrivast, sjøl om det fins reglar som styresmaktene har vedtatt for offentleg namnebruk. I så måte fins det også eksempel på at Statens vegvesen i Rogaland har tatt feil. Skal det heita Kverneland eller Kverneland f.eks.? Rette forma er Kverneland, men i Klepp står det eit vegskilt med forma Kverneland.

*Det knyter seg mange stadnamn også til tidlegare tiders samferdsel. Biletet er frå ei utstilling som er laga i samband med Stadnamnprosjektet i Rogaland.*



Inge Særheim skriv at eit samfunn som ønsker å ta vare på kulturarven sin og gjerne reknar seg som ein kulturناسjon, ikkje kan vera kjent av at den offentlege namnebruken er så tilfeldig og skiftande som han er i dag. Han tilrår offentlege etater å nytta seg meir av faglege konsulentar i namnespørsmål.

Med det prosjektet som Rogaland fylkeskommune har stått bak og som Særheim leiar, vil me i Rogaland få ein god lokal ekspertise på dette området. Denne ekspertisen bør også me i vegvesenet nytta oss av i framtida.

Rygjavegen presenterer:

## Samferdselsstyret i Rogaland

— 1 —

Av Tormod Nag

Vi kan ofte — både i Rygjavegen og andre massemedia — lesa og høyra at «samferdselsstyret skal behandla saka om.....» «samferdselsstyret har vedteke at .....» osv.

**Men kva er — og kven er i samferdselsstyret?**

Dette kan det ofte vera vanskar med å finne tråden i etter slik kort informasjon.

Sidan samferdselsstyret er eit viktig politisk styringsorgan for oss som er tilsett i Vegvesenet, vil vi gjennom nokre artiklar i Rygjavegen skriva litt om dette styret og dei personane som er innvalde som representantar.

I denne artikkelen vil vi i grove trekk sjå litt på korleis samferdselsstyret er organisert — kvar det er plassert i dei folkevalde organ og kva arbeidsområde dei har ansvaret for.

I seinare artiklar vil vi så ha korte intervju med den enkelte representant i samferdselsstyret.

Det er i alt 15 representantar i samferdselsstyret: Desse er:

### Frå Arbeiderpartiet:

Sigve Tengesdal, Sandnes, Johan Kåre Gjølme, Stavanger, Aage Haver, Hå og Solveig Rigmor Bligård, Tysvær.

### Frå Høgre:

Arne Sandnes, Sandnes (fòrmann), Olaf Aurdal, Eigersund, Hans Sund, Karmøy og Kari Kjølstad Tenden, Sauda.

### Frå Kristeleg Folkeparti:

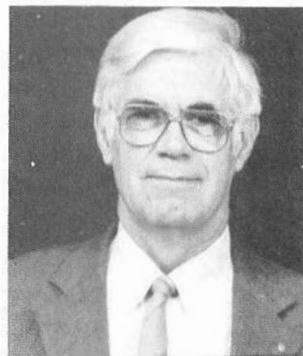
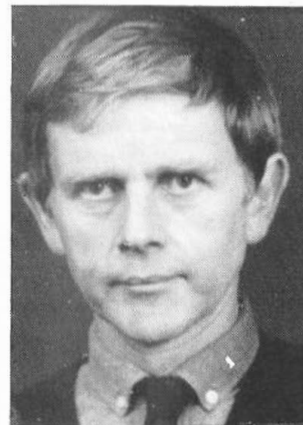
Einar Grønstad, Vindafjord (varaformann), Håkon Helgøy, Hjelmeland og Bjørn Bårdsen, Eigersund.

### Frå Framstegspartiet:

Per Haram, Stavanger.

### Frå Senterpartiet:

Tor Finnestad, Rennesøy.



Samferdselsstyret har to administrasjonar, som førebur sakene styret skal ta stilling til.

Fylkessamferdselssjef Jahn Bastiansen (øverst) er leiar for samferdselsetaten i fylkeskommunen og vegsjef Chester Danielsen har ansvaret for fylkesvegane i Rogaland.

Framhald side 11

Nå kjem Bråtveit-folket godt fram

## Ny veg-arm på 1,3 km til 4,5 mill.

Tekst og foto: Harald Sel

I haust blir veg-armen ned til Bråtveit-grenda i Suldal ferdigstilt med fast dekke. Vegen er på 1,3 km og er bygd etter vegklasse 3, det vil seia at han er 3 meter brei og med ein halv meter skulder på kvar side. Anlegget har kosta omlag 4,5 millionar.

Etter at den nye vegen frå Roaldkvam til Bråtveit/Vetthus blei tatt i bruk i 1979, var ikkje folket lenger avhengig av Suldalsvatnet, når ein skulle ut or grenda. Men frå Bråtveit og til nyevegen oppe i dalsida måtte ein bruka gamlevegen. Denne var i si tid bygd for hest og kjerre, og sjøl om han blei vøla litt, var han lite tenleg til biltrafikk. Særleg om vintrane kunne det vera problem. Då måtte ein ofte ha bilane ståande oppe ved nyevegen og bruka beina til og frå Bråtveit-gardane.

### «Livskraftig» grend

Det bur omlag 70 menneske i Bråtveit. Av desse er ein god del yngre folk, så det synes ikkje å vera noko særleg fare for avfolking og forgubbing. Men kva ville skjedd om grenda ikkje hadde fått vegsamband i 1979? På turen vår i Bråtveit treff me Torbjørn Århus, og stiller han spørsmålet.



Parti frå den grovplanerte vegen ned mot Bråtveit-grenda og Suldalsvatnet.

— Då hadde du kanskje ikkje truffe folk når du kom hit i dag. Nesten alt har forandra seg til det betre, etter at me fekk vegsamband. Nå tek det ein god time å reisa til Sand. Då me var avhengig av båt tok det den doble tida, minst — . Båten brukte 1 time og eit kvarter frå Bråtveit til Solheimsvik.

### Nye hus

I dag er det ingen fare for at Bråtveit skal bli folkelaust. Tvert imot «gror» det opp nye hus. Mellom yngre folk som har etablert seg fast i grenda er Marta og Alf Steinar Vetthus.

— Me bygde nytt hus alt i 1973. Då hadde me god tru på at det ville koma veg, og det blei avgjerande for at me busette oss fast i Bråtveit, seier Alf Steinar Vetthus.

— Og nå når de også har fått denne nye veg-armen ned til sjølve grenda, er dei fleste kommunikasjonproblema løyste, vinter så vel som sommar.

Vetthus, som er bussjåfør i Suldal Billag og som dermed har god kjennskap til kva problem dårlege vegar har å seia for framkomsten, tenkjer seg litt om før han svarar.

— Det var delte meningar om kor vegen til Bråtveit-grenda skulle gå, men me kjem iallfall godt fram nå. Det har du rett i.



Familien Vetthus har bygt nytt hus og etablert seg i Bråtveit. Her driv dei på med hagearbeid.

Frå venstre: Aslak, Marta, Egil og Alf Steinar Vetthus.

*Kvifor er folk uglade?*

*Dei går og ventar seg glede frå andre.*

*Dei skulle sjølve glede andre, så ville dei bli glade.*

Arne Garborg

## Hærverk på trafikkskilt

Hærverk på trafikkskilt er etterhvert blitt et stort økonomisk og sikkerhetsmessig problem. Hvert år ødelegges skilt for 4-5 millioner kroner her i landet ved hærverk. I tillegg til de økonomiske sidene av saken, kan hærverk på trafikkskilt bety en stor sikkerhetsmessig risiko ved at trafikantene ikke får den nødvendige informasjon som skiltene skulle gi dem.

Vanligvis har et trafikkskilt en «levetid» på mellom 10 og 15 år dersom det bare er naturens egne krefter som slippes løs på det. En rekke skilt må imidlertid skiftes ut før de når en naturlig «pensjonsalder».

I § 5 i Vegtrafikkloven står det bl.a. at det er forbudt å endre, fjerne eller skade offentlige trafikkskilt etc. Dette ser imidlertid ikke ut til å hindre at en del personer gjør regelrett hærverk på trafikkskilt.



*Jostein Aarhus og Tor Olav Aarhus var ute og gjekk langs nye-vegen, som på det tidspunktet enno ikkje hadde fått oljegrus. Dei to er glade for at dei ikkje lenger treng å gå opp til nye-vegen, når det set inn med ruskever om vinteren når du skal på skulen.*

# VERN OG HELSE

## Bedrifts-intern attføring

Vi har nå fått i stand avtalen om bedriftsintern attføring med alle arbeidsskolor i fylket, den såkalte mønsteravtale.

Avtalen gir oss visse muligheter og rettigheter i forhold til arbeidsformidlingen, men den forsterker også våre pliktet innen dette arbeidsfelt. Det er viktig at alle ledd i etaten er motivert til å bidra med løsnings for de av våre tilsatte som trenger særleg behandling. Spesielt ønsker vi fjernet innstillinger som går på at «dette er ikke mitt bord».

På den ene siden vil vi kunne få tilskott til etablering og drift av arbeidstreningsskolor, enten vi oppretter disse i egne lokaler eller de integreres blant arbeidsskolor på samme golv. Videre får vi tilskott i form av opptil 75% av lønnsutgiftene for de tilsatte som blir med i ordningen.

På den annen side har vi påtatt oss plikt til å formulere en klar målsetting for attføringsarbeidet som en del av vår personaladministrasjon. Vi har påtatt oss å bestrebe oss på å gjennomføre attføringsutvalgets løsningsforslag som blir satt fram ut fra denne målsetting. Dessuten skal vi sørge for at det blir frigjort kapasitet hos tillitsvalgte for å arbeide med disse spørsmål. Ordningene omfatter såvel medisinsk som sosial og yrkesmessig attføring.

Attføringsutvalget, AFU, består for tiden av verneleder, hovedverneombud, bedriftslege, administrasjonssjef. I saker etter mønsteravtalen tiltrer attføringskonsulentene i vedkommende områder.

AFU har bedt driftsutvalget, DU, straks opprette 2 arbeidstreningsskolor på Bærheim vegsentral som en oppstart. Ordningen vil gradvis bli utvidet, eventuelt til flere deler av fylket, i takt med behovet og etter hvert som vi vinner erfaring. Av aktiviteter ved oppstarten har AFU arbeid med stikningsmateriell, sperremateriell og brøytestikk (refleks), såvel produksjon som reparasjon.

Ordningen vil virke slik at de som trenger attføring, eller en annen arbeidssituasjon, i en overgangsperiode på fra noen måneder til maksimum 3 år får mulighet til rehabilitering under faglig ledelse. Etter treningsperioden vil de kunne gå tilbake til ordinær jobb, enten til tidligere jobb eller til ny jobb om det skulle høve. Dette er tilbud som vil være alternativ til sjukemelding med eventuell senere overgang til invalidepensjon. Det vil også kunne komme på tale mellomløsninger med delvis lønn og delvis pensjon, noe som jo vil være bedre enn full lediggang.

Det bemerkes at ingen tiltak blir satt i verk uten i samråd med den det gjelder.

Erfaringene fra andre etater og fra bedrifter som har hatt ordningen en tid er meget oppmuntrende.

Gjennom folketrygden er det beslektede ordninger vedr. attføring m.v. Dette vil bli omtalt i et senere nummer av Ryggjavegen.

Alle tilsatte som mener de har behov for hjelp av et eller annet slag innen dette felt kan henvende seg direkte til medlemmene av AFU eller til tillitsvalgte eller foresatte som vil kanalisere henvendelsene til rette vedkommende. Til bruk i arbeidet har AFU laget et skjema for registrering av de nødvendige opplysninger. Den enkelte fyller selv ut skjemaet. Alle opplysninger i skjemaet og i saken forøvrig av personlig art er undergitt taushetsplikt. Skjemaet kan fås på vegstasjonen og på vegkontorets verne- og helsekontor.

J.Lund

Offentleg namnebruk:

# Oppsetting av vegskilt med namn på er formidling av norsk kulturtradisjon

Av Inge Særheim

Foto: Torleiv Tveit

Frå tid til anna er det lesarbrev i avisene frå folk som er misnøgde med offentleg namnebruk, t.d. med namneformer på vegskilt, på kart, i dokument, i media. Det kan vera eit namn som er skrivne på ein annan måte enn det brevskrivaren meiner er rett, eller bruk av feil namn på ein stad. Frå Jæren kan nemnast døme som *Klepp* der det skal stå *Kleppe*, vakling mellom skrivemåtar som *Ræge*, *Rege* og *Reke* for same namnet, usemje om tettstaden på Frøyland heiter *Frøyland* eller *Kvernaland*.

## 2000 år gammel tradisjon

For utanforståande kan slike ordskifte lett oppfattast som flisespikeri, uviktig krangel om ein bokstav eller to. For mange av dei som tek del i slike debattar, syner engasjementet at namnesakene er svært viktige for dei. Namna er noko av dei sjølv, noko av identiteten. Det kan dreia seg om namnet på staden der dei bur, om deira eige etternamn, om namn med lange røter, om ein viktig del av den norske og lokale kulturarven. Folk kjenner ansvar for at namna vert brukte på ein mest mogeleg korrekt måte.

Når vegvesenet set opp eit skilt med eit namn på, er dei med på å formidla ein del av den norske kulturtradisjonen. Namnet på vegskiltet kan vera meir enn 2000 år gammalt. Det er overført i ubrotten munnleg tradisjon fram til i dag, frå generasjon til generasjon, og har si eiga form i det nedarva talemålet (dialekten) på staden.

## Skriftleg tradisjon

Mange namn har òg ein lang skriftleg tradisjon. For nokre gardsnamn og naturnamn finn ein eldre skrivemåtar som går attende til mellomalderen, t.d. *Vik* i Klepp, skrivne *Vik* i 1386, *Rennesøy*, skrivne *Rennesøy* i 1379, og *Sola*, skrivne *Sola* rundt år 1270. Dei har følgt med i skriftspråsutviklinga gjennom hundreåra. Ein ser m.a. den framande skriftspråkspåverknaden som har gjort seg sterkt gjeldande i hundreåra etter 1500, jfr. skrivemåtar som *Vigh*, *Wiigh*, *Viig*, *Wyck* og *Wiig* for *Vik*. *Randelsø*, *Ran-*

*dissø*, *Randhersø* og *Reinerssøe* for *Rennesøy*, og *Solle*, *Sole*, *Sellø*, *Svolle*, *Suole*, *Suolle*, *Sualle* og *Soele* for *Sola* — alle frå 1500- og 1600- talet.

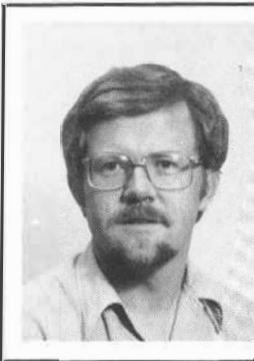
Mange etternamn, slektsnamn, familienamn, har bakgrunn i slike skrivemåtar. Dei som bur på gardar som heiter *Vik*, *Rud*, *Ås*, *Hol*, *Mo*, *Dal*, *Eikeland*, *Geitrem*, *Fjell*, *Vedle*, *Madla*, *Tveit*, *Haug*, *Oma*, *Gruda*, *Sola*, *Skas*, kan skiva seg for *Wiig*, *Ruud*, *Aas*, *Hoel*, *Moe*, *Dahl*, *Egeland*, *Gjedrem*, *Fjeld*, *Velde*, *Malde*, *Tvedt*, *Hoff*, *Ohme*, *Grude*, *Sole*, *Skadsem* — etter skrivemåtar frå 1500-, 1600- eller 1700-talet. Her er merke etter eldre framande rettskrivningsprinsipp.

## Skrivemåte

For vanlege folk kan det mange gonger vera vanskeleg å vita korleis eit stadsnamn skal skrivast. Om plassen seier ein t.d. *Skas*, men folk skriv seg for *Skadsem*, og på vegskiltet står det *Skasheim*. Ein kallar staden *Jeidrei*, på kartet står det *Gjeidreim*, men folk skriv seg for *Gjedrem*. I dialekten heiter det *Vådl*, på kartet står det *Voll*, men folk skriv seg for *Vold* eller *Wold*. Staden heiter *Vig*, men folk skriv seg for *Wiig*, og på kart og skilt står det *Vik*. Kva er rett skrivemåte i kvart einskilt høve? Fins det reglar for offentleg namnebruk.

## Offentlege føresegner

Det fins reglar som styresmaktene har gjeve for korleis norske stadsnamn skal skrivast av offentlege etatar — av statslege, fylkeskommunale og kommunale etatar, m.a. vegstell



Inge Særheim

er fødd i 1949 i Klepp. Han er førsteamanuensis i norsk språk ved Rogaland distrikthøgskule, og er leiar for eit større stadsnamnprosjekt i Rogaland. Prosjektet omfattar mellom anna innsamling og registrering av stadsnamn i fylket. Inge Særheim har gitt ut 2 bøker om stadsnamn, *Namn som fortel om oss* og *Stadsnamn fortel historie*.

og kartstell. Dei føresegnene som gjeld no, er gjevne ved Kronprinsregentens resolusjon av 31. mai 1957. Eit framlegg til namnelov med nye føresegner er for tida til behandling hjå styresmaktene, men dette vil truleg ikkje medføra større endringar når det gjeld grunnlaget for normeringa. Språkpolitisk har det her i landet ikkje vore særleg usemje når det gjeld normering av norske stadsnamn.

Ein av grunnane til at styresmaktene har gjeve desse retningslinene, er at samfunnet har ansvar for at dei norske stadsnamna, som del av den nasjonale kulturarven, vert tekne vare på og formidla på ein forsvarleg måte. Føresegnene gjeld bruk av namna som *stadsnamn*, ikkje som *slektsnamn*. Dei fastset t.d. at ein på vegskilt og kart må bruka former som *Vik* og *Voll* for gardar som i dialekten heiter *Vig* og *Vådl*, men ikkje at folk som nyttar desse namna som slektsnamn treng endra skrivemåtar som *Wiig* og *Vold*. Ein må altså skilja mellom (skrivemåten av) eit namn brukt som stadsnamn, og same namnet brukt som etternamn.

## Normering

La oss kika litt på nokre hovudpunkt i gjeldande føresegner for skrivemåten av norske stadsnamn. Normeringa skal ta utgangspunkt i den nedarva uttalen av namnet på staden — altså i dialektforma. Nyare skriftspåverka uttale kan ein ikkje byggja på. Ein skal i store trekk tilpassa skrivemåten til gjeldande norsk rettskrivning, men har høve til å utjamna etter dialektuttalen på nokre (få)



punkt. For gardsnamna skal ein ta omsyn til ein eldre skrifttradisjon dersom han er forsvarleg historisk og nasjonalt. Namna skal ha den grammatiske forma dei har i nedarva munnleg bruk.

La oss ta nokre døme. Namna skal ha bunden eller ubunden form i samsvar med dialektuttalen. Heiter det *Husaberg*, vert skrivemåten *Husaberg*, ikkje *Husaberget*. Seier ein *Lyeffjedle*, skal ein skriva *Lyeffjellet*, ikkje *Lyeffjell*.

Også fleirtalsbøying og grammatisk kjønn skal følgja målføreuttalen. Seier ein *Jerå*, vert skrivemåten *Gjerda*, ikkje *Gjerdene*. Heitar det *Solastraen*, skriv ein *Solastranden*, ikkje *Solastranda* eller *Sola Strand*.

I samansette namn skal ein nytta den samansetjingsmåten (komposisjonsfuga) namnet har i dialektuttalen. Ein får difor skriva *Ualand* for *Ualann*, ikkje *Ueland*, *Dusavika* for *Dusavigå*, ikkje *Dusevik* eller *Dusavik*, *Øksnavad* for *Øksnava*, ikkje *Øksnevad*.

Namna skal altså ha den grammatiske forma dei har i nedarva mål. Nokre endar på *-e* etter ei eldre kasusform, t.d. *Kleppe*, *Nese*, *Sunde*, *Sande*. Andre endar på *-a* p.g.a. annan bøyingsmåte, t.d. *Sola*, *Tjora*, *Gimra*, *Gruda*, *Anda*. Nokre namn førekjem i to former med ulikt bruksområde, t.d. *Klepp* og *Kleppe*.

Ein skal sjølvsgt halda seg til gjeldande norske rettskrivingsprinsipp og reglar. Likevel kan ein på kart og vegskilt i Rogaland finna skrivemåtar som: *Kjyrkjevika* for *kyrkje-*, *Gjeishaug* (for *Geis-*), *Gjed-*

*rem* (for *Geit-*), *Volden* (for *Vollen*), *Bruholskrosen* (for *Bruhols-*), *Sandal* (for *Sanddal*).

### Brot og feiltolkningar

Det er ikkje vanskeleg å finna brot på dei gjeldande normeringsreglane i offentleg namnebruk, t.d. på kart og vegskilt. På nokre kart frå Rogaland er rundt 20-35 % av namneformene ikkje i samsvar med gjeldande føresegner. Det gjeld og kart som har vore innom statens namnekonsulentteneste i Oslo. Der får ein dels andre feiltypar, t.d. *Grønningen* for *Grynningen*, *Nutvika* for *Nuddvika*, *Råhammaren* for *Håhammaren*, *Krakken* for *Klakken* — altså feiltolkningar.

Resultatet av slik normering frå det offentlege si side er at folk venner seg til dei namneformene som står på vegskilt og kart, og oppfatter dei som rette, medan former som ville vera i samsvar med gjeldande normeringsreglar, ville verta oppfatta som feilaktige. Folk har vørndnad for det som kjem frå offentlege etatar. Med tid og stunder vil ein kanskje tru at det t.d. er *Sandal*, *Gjedrem*, *Grødem*, *Skasheim*, *Ueland*, *Grude* som er korrekt form av desse namna av di det står slik på vegskiltet. Slik kan namnebruken til kart- og vegvesen på lengre sikt føra til endring i overleveringa av dei norske stadnamna.

Eit samfunn som ønskjer å ta vare på kulturarven sin og gjerne vil rekna seg for ein kulturnasjon, kan sjølvsgt ikkje vera kjent av at den offentlege namnebruken er så tilfeldig og skiftande som han er i dag, og at det

er så mange brot på dei føresegnene styresmaktene har gjeve på dette området.

### Bruk konsulentar

Korleis kan ein så retta på desse tilhøva? For det første: Dei offentlege organa som har ansvar for namnebruk på vegskilt, kart, dokument o.l., må gjera seg kjende med dei retningslinene som finst innan dette området, og dei må gå inn for å retta seg etter gjeldande føresegner. Dei må innarbeida rutinar og arbeidsmåtar slik at namnespørsmål vert behandla på ein fagleg sett tilfredstillande måte. I dette arbeidet må ein nytta seg av fagleg kvalifiserte konsulentar.

For det andre: Av di røynselene viser at gjeldande konsulentordning ikkje fungerer på ein tilfredsstillande måte, må ordninga endrast, helst slik at ein får ei desentralisert teneste, fylkeskonsulentar som er knytte til stadsnamnarkiv for fylket.

### Innsamling og registrering

For det tredje: Stadnamna i landet må verta registrerte på ein fagleg sett tilfredsstillande måte, og det må byggjast opp namnearkiv der ein kan finna dei opplysningane ein vil ha bruk for til kvar tid. Her kan det nemnast at det i Rogaland på fylkesbasis er sett i gang omfattande innsamling av stadnamn. Til no har ein registrert rundt halvparten av dei stadnamna ein kan venta å finna i munnleg tradisjon i fylket. Det er og god von om å få oppretta eit namnearkiv for Rogaland i nær framtid. Liknande innsamlingsprosjekt vert no planlagde og sette i gang i andre fylke.



Gloppedalsura, Gloppura eller Glåpura? Denne ura har blitt vida kjent i samband med kampane her under andre verdskrigen, og då som Gloppedalsura. Men frå gamalt sa folk Glåpura. Vegvesenet hadde tidlegare eit skilt med namnet Gloppura (normering av Glåpura). Men etter kvart har namnet Gloppedalsura innarbeidd seg, også lokalt. Den hende også at tilreisande som såg skiltet «Gloppura», var i tvil om kor vidt dette var den ura som blei kjent under krigen.

Etter ei samla vurdering og etter å ha konferert med namnekonsulent, blei skiltet med Gloppura i sommer skifta ut med Gloppedalsura.

Tengesdalsvegen i Suldal:

## 4,8 km veg til 15 mill. «berga» grenda

Men også perspektiv mot ny framtidig sambandsveg

Tekst og foto: Harald Sel — Kart: Sissel Norland

4,8 km veg til 15 millionar kroner for 4 fastbuande menneske fordelt på 2 gardsbruk; kvart av bruka på mellom 50 og 60 mål dyrka jord, men med fleire 1000 mål utmark.

Anlegget det gjeld er fylkesvegen Ørland—Tengesdal i Suldal kommune, som i 1983 gav vegutløysing for Tengesdal-grenda på nordsida av Hylsfjorden.

Spørsmålet er blitt stilt, om det er rett prioritering av offentlege midlar å satsa 15 millionar for at 4 menneske skal få veg. Kan ein risikera at vegen blir brukt til å kjøra flyttelasset for dei få som enno bur i grenda?

Jo, til å kjøra flyttelass på er vegen vel brukande, og til det har han alt gjort si nytte. Men det flyttelasset har gått «rette vegen». I 1983 flytta ekteparet Sverre og Liv Tengesdal og sonen deira Birger, som nå er 18 år, tilbake til grenda. Likevel har folketalet bare auka frå 3 til 4, etter som ein person i mellomtida er død og ein har flytta på grunn av alder.

### Ny sambandsveg

Etter å ha møtt folket i Tengesdal og merka deira optimisme og tru på ei framtid i grenda, er me ikkje i tvil om at dei 15 millionane er vel anvende om formålet berre var dette eine; å gje desse folka vegsamband.

Men vegen opnar perspektiv langt ut over berre dette å vera grendaveg. Tanken er at han ein gong i framtida skal vera del av ein ny sambandsveg frå Sauda til Hylen og vidare over til E 76 i Røldal.

### Store investeringar

Kor tid Sauda-folk kan få ny og kortare heilårsveg over til E 76 er uvisst. Kostnadane for det vegarbeidet som står att vil bli på bortimot 100 millionar 1985-kroner.

Storparten av desse pengane vil gå med til å byggja veg frå Tengesdal til rv. 46 ved Hylen. Strekninga er ca. 9 km og går i eit vanskeleg terreng. Mellom anna vil det bli tre lengre tunnelar, ein på 1,2 km, ein på 1,3 km og ein på 1,4 km.

For å få ein standard som er tenleg for ein gjennomgangsveg, må det også byggjast ny veg på den 4 km lange strekninga frå Løland til Ørland, lenger ute ved Hylsfjorden.

### Vegen «berga» grenda

Men same korleis det går med planane for ny gjennomgangsveg, for Tengesdal var det heilt avgjerande at grenda fekk den vegen som alt er bygt. Hadde ikkje vegen kome, ville det i realiteten blitt nære på uråd å bu her.

då hadde vore samferdselsåra blei dermed overflødig, og det blei svært dyrt å halda oppe ruta berre for folket i Tengesdal. Det var snakk om å leggja ned ruta uansett, enten Tengesdal fekk veg eller ikkje.

### Framtida sikra?

— Hadde båten blitt nedlagt og me ikkje hadde fått veg, ville me ikkje hatt anna bøn enn å flytta, seier Sigmund Tengesdal. Han driv den eine av gardane i grenda. Med dei store heiestrekningane, eignar garden seg godt for sauer.

Sigmund har omlag 50 vinterfora dyr. I tillegg har han ein del ung-naut.

Er så framtida sikra for grenda, nå når vegen er komen?

Sigmund Tengesdal seier at han er temmeleg sikker på at det vil koma til å bu folk her også i framtida. Men han legg til:

— Ein skal aldri seia aldri. Etter den gode framgangen for oss bønder på slutten av 1970-talet, har det nå blitt trangare tider att. Held dette fram kan nok Tengesdal, så vel som mange andre utkantgardar, bli avfolka.

I 1978 var vegen Sauda—Løland ferdig. Med det blei Vandvik og dei andre gardane i ytre Hylsfjorden knytta til vegnettet. Rutebåten til Sand, som til



Sigmund Tengesdal driv med sau, og med dei store heiestrekningane som høyrer til Tengesdal, eignar gardane seg godt til dette.

På biletet ser me Sigmund Tengesdal, hunden Ben og Sigmund sin systerson Charles Hauge, som bur i Sauda, men som godt kan tenkja seg å bli bonde i Tengesdal ein gong i Framtida.

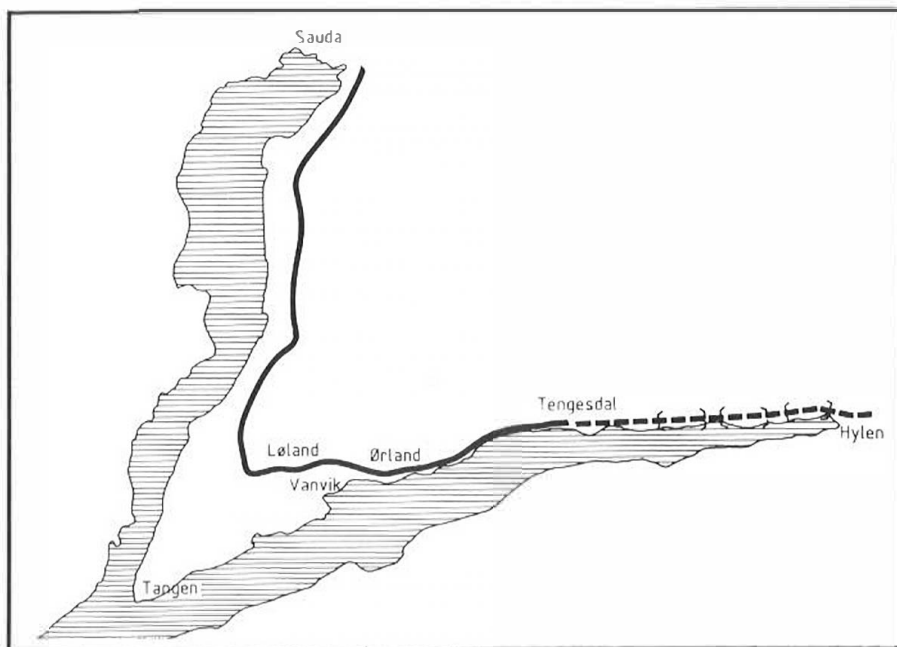


Parti av den nye vegen frå Tengesdal og utover langs Hylsfjorden mot Vandvik.

### Samband til Sand

Pesimistiske undertoner, — javel, men det er optimismen som pregar folket. Ekstra gjevt ville det vera om det ikkje går alt for lenge til ein får bygt vegen vidare til Hylen. Sigmund Tengesdal seier det slik:

— Me høyrer til Suldal kommune, og har erend til Sand au rett som det er. Då er det kronglete å måtta reisa om Sand og Ropeid. Så veg om Hylen ville passa mykje betre for oss.



Denne kartskissen viser vegen frå Sauda til Tengesdal. Strekinga frå Ørland til Tengesdal, som blei sett under trafikk i 1983, er 4,8 km lang og kosta ca. 15 millionar kroner.

Den stipla lina frå Tengesdal og fram til Suldalsvegen ved Hylen, viser traséen for ein framtidig gjennomgangsvog. Her vil det mellom anna bli 3 tunnelar på over 1 km.

### — Samferdselsstyret....

Framhald frå s. 5

#### Frå Venstre:

Aastein Aase, Sandnes.

#### Frå Sosialistisk Venstreparti:

Herleiv Haugland, Suldal.

Det er fylkestinget som vel representantar til samferdselsstyret. Alle som er med i samferdselsstyret i denne fire-års perioden er enten innvalgt som fast- eller vararepresentant i fylkestinget.

#### Vegstyremakt

Etter vegloven er det fylkesutvalget som er vegstyremakt for fylkesvegar. Men loven seier og at dette ansvaret kan delegerast til samferdselsstyret.

I fylket vårt fekk samferdselsstyret delegert det meste av ansvaret i 1977.

I praksis betyr dette m.a. at samferdselsstyret kan avgjera mindre økonomiske saker og ei rekkje saker som vert behandla etter veglova.

#### To administrasjonar

Det som er spesielt for samferdselsstyret i høve til andre fylkeskommunale styre, er at dette styret har to administrasjonar som førebur dei sakene, somstyret skal ta stilling til.

Leiarane for dei to administrasjonane er samferdselssjefen — Jahn Bastiansen og vår eigen vegsjef — Chester Danielsen.

Når det gjeld stillinga som samferdselssjef er dette ei rein fylkeskommunal stilling. Vegsjefen derimot — er statstilsett, men har ansvaret for fylkesvegane i fylket, og har såleis samferdselsstyret som nærast politiske styringsorgan for den delen av arbeidet.

#### Saker

Når det gjeld dei sakene som samferdselsstyret behandlar for vegsjefen, så viser statistikken at den største delen av sakene har å gjera med budsjett og økonomi.

Her er i første rekkje saker om årsbudsjetta og seinare disponeringar og justeringar som er dei fleste.

Gjennom året har og samferdselsstyret ein del vegplansaker som dei skal ta stilling til eller gi uttale om.

Elles behandlar styret ein del klager på vedtak som er gjort i administrasjonen. Den største delen av desse er klager frå personar som har fått avslag på søknader om nye avkjørslar o.l.

Vidare er det mange saker gjennom året som går på omklassifisering av

Framhald side 23

Pensjonert vegvaktar Ingvald Gya:

## — Utruleg hell at ikkje fleire er drept ved bratthenget langs Gyavatnet

Fælt strev å halde vegen open i snøvintrar med rennefok

Intervju og foto: Harald Sel

— Eg har mange gonger følt det som eg gjekk med livet i nevene. Når mildveret sette inn etter ein frostperiode, singla det og datt med stein og is heile tida. Samtidig som eg rydda vegen måtte eg sjå oppover fjellsida. Og så var det å hoppa til sides, når eg såg rasa kom. Som regel var det små ras, men det var ikkje fritt for store isblokker og kraftige steinar heller. Ein gong fekk eg bilen min regelrett kløyvd av ein stein. Men eg var heldig og kom aldri til skade sjøl.

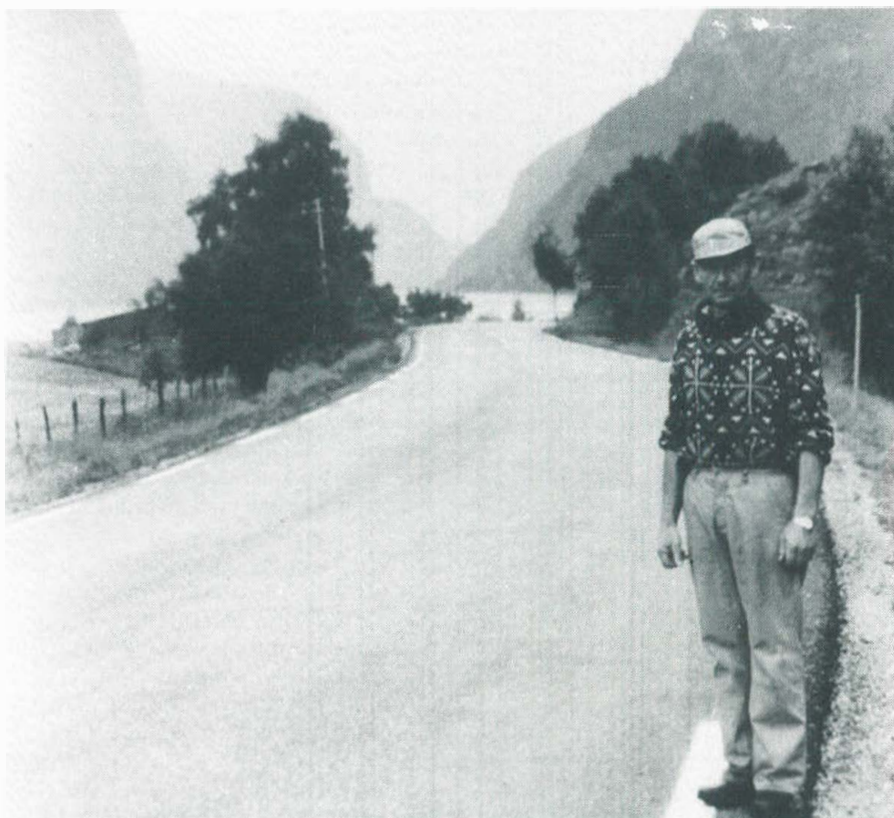
Det er tidlegare vegvaktar Ingvald Gya som fortel dette. I 26 år, frå 1947 til han blei pensjonist i 1984, hadde han oppsyn med den 12 km. kange vegstrekninga frå Ålavik (midt på Gyavatnet) til Tverråna (grensa med Vest-Agder) på rv 9 gjennom Gyadalen.

### Ei dødsulykke

Ingvald Gya kan fortelja om mange dramatiske episodar. Særleg gjeld dette for den delen av vegen som går forbi bratthenget ved Gyavatnet.

— Det er utruleg at ikkje fleire alvorlege ulykker har skjedd her, seier han.

— Kvar einaste vinter er det massevis av småskader, men merkeleg nok har berre eit menneske blitt drept. Ein mann frå Sirdal omkom då han fekk ei isblokk inn gjennom frontruta. I setet ved sida sat son hans, og greidde seg.



Ingvald Gya er nå pensjonist og kan med godt samvet ta ein pust i vegkanten, men i 26 år hadde han oppsynet med den 12 km lange strekninga frå Ålavik (midt på Gyavatnet, som me ser i bakgrunnen) og til Vest-Agder grense ved Tverråna. — Det har vore mange farlege og dramatiske episodar, fortel han.

Av andre uhell, som er nokså godt kjent mellom folk i vegvesenet, er den som oppsynsmann Steinskog var ute for. Han fekk det meste av bilen knust, men sat sjøl like heil att framme i bilen.

Eit anna uhell som eg minnes godt, er då ein drosjesjåfør frå Sokndal fekk bilen så og seia knust. Heller ikkje den gongen blei det alvorlege personskafer.

### Fleire farlege parti

Bratthenget langs Gyavatnet er utvilsamt det farlegaste partiet på den vegstrekninga Ingvald Gya har hatt oppsynet med, men det fins også andre farlege område. Oppe i Gyabakkane har det ikkje vore nådig i harde snøvintrar.

— Ein vinter kom det ein kjempe-skavl i 50 meters breidde like frå toppen. Skogen langs heile dalsida blei sopt bort. Men heldigvis var det ingen trafikantar på vegen. Det var eit kjempearbeid å få rydda opp etter raset, og vegen var stengd ei god stund.

Ved Skinnarbrua, kort etter at bratthenget er passert på veg mot Sirdal, er også ein farleg plass. Her går det rett som det er stygge steinsprang. Ein gong i påsketraffikken fekk ein bilist ein stein på ca 1 kbm over motorkassa og front-ruta. Sjåføren måtte skjerast ut. Han blei stygt skada, men det er eit under at han ikkje blei drept.

### Brøyting med spade

Mangt endra seg på dei 26 åra Ingvald Gya var vegvaktar i Gyadalen. I 1947 var vegen så smal at ein måtte klemma inn snøplogen for å koma fram. I snøvintrar med rennefokk var det eit fælt strev for å halda vegen open. Då kunne det henda at han var stengd over fleire dagar, fortel Ingvald Gya.

— Ikkje så sjeldan måtte me samla ein god del av bygdefolket, slik at vegen kunne spas opp med handemakt. I denne tida kunne snørydding vera ei god attåtinntekt for mange, men dette blei det slutt på etter kvart som me fekk betre maskinar. Tidleg i 1950-åra fekk me motorhøvel, og då var me helst berga.

### Teleløysing og påsketraffikk

— Du hadde vel ikkje så sprekt med



*Ingvald Gya har alltid interessert seg for gardsdrift og sauver, og som pensjonist er han nå i fullt arbeid på garden til broren, som ligg like ved rv 9 på Gya.*

reidskap til å hjelpa deg med til sommarvedlikehaldet heller, i den første tida etter krigen?

— Ja, det var spade, hakke, krafse og trillebår. Og ein kunne ikkje kvila seg på spada heller. Særleg i teletøysinga under påsketraffikken var det vanskeleg. Først i 1967 fekk me fast dekke. Det var eit utruleg framsteg.

#### Rifle mot isen

Eit anna hjelpemiddel som Gya nytta seg av dei siste åra er rifla. Den har han brukt til å skyta ned isen oppe i fjell-sidene. Det har hjelpe godt seier han, slik at det ikkje blir så mykje is som rasar når mildveret kjem. Men langt frå alt kan ein få ned ved å skyta, så farleg er det uansett.

#### Ansvar

— Har du følt eit tungt ansvar, Ingvald Gya? Har tanken plaga deg om at det når som helst kan skje alvorlege ulykker på den vegstrekninga du har hatt oppsynet med?

— Eg likte det ikkje. Men eg har alltid gjort det som har stått i mi makt for at det skulle vera så trygt som muleg. Men mot naturen må ein bare erkjenne at ein av og til står makteslaus.

#### Tunnel

Det er nå bestemt at vegen skal gå i tunnel forbi den mest farlege strekninga ved bratthenget langs Gyavatnet. Den tunnelen skulle vore bygt for lenge sidan seier Ingvald Gya.

— For 15 år sidan var det snakk om denne tunnelen, men prosjektet har hatt alt for dårlig prioritet. Men godt er det at det nå ser ut til at han skal koma om ikkje så lenge. Nå gjeld det bare at tunnelmassen blir brukt til samtidig å leggje vegen over bukta opp mot Gya, slik at ein kjem utanom dette stygge steinspranget ved Skinnarbrua, som eg nemde tidlegare. Rett nok vil det gå ein god del masse, for bukta er djup. Men vegen kan bli fin, dersom ein får pengar nok til arbeidet, seier Ingvald Gya.

## Nye håndbøker

### Håndbok 056 — Driftsregnskap og Driftsstatistikk 1984:

Formålet med denne publikasjonen er å presentere regnskaps- og driftsresultat fra det interne regnskap i en hendig form. Et videre formål er å skaffe til veie gjennomsnittstall slik at de enkelte vegkontor som ønsker å analysere sine regnskap, kan foreta sammenligninger med landsgjennomsnittet og med vegkontor som det er naturlig å sammenligne med.

Publikasjonen tar også sikte på å presentere tidsserier av hovedtall, slik at en kan spore utviklingstendenser og analysere disse.

### Håndbok 059 — Driftsstatistikk for Egenmaskiner 1984:

Publikasjonen faller i to deler. Den første delen tar for seg egenmaskinenes

(maskingruppe 510—569) inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse framstilt i tekst og tabeller. Den andre delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysninger om inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelsen av egenmaskiner i 1984.

### Håndbok 100 — Bruprojektering:

Dette kapittel inneholder normaler med komplette form- og armeringsdata for fire gangvegbruer med ett eller flere spenn. Disse er kalt henholdsvis «Gangvegbru nr. 1», «Gangvegbru nr. 2», «Gangvegbru nr. 3» og «NIB-gangvegbruer». Dessuten er noen andre brutyper kort beskrevet.

### Håndbok 121 — Datalplaner:

Denne håndboken gir regler og råd om hva en detaljplan bør inneholde, og hvordan den bør presenteres. Heftet inngår i Vegdirektoratets oransje håndbokserie (Normaler og retningslinjer)

og er utarbeidet på grunnlag av høringsutgaven, datert april 1981, og senere kommentarer.

### Nei til oppjustering av boliglånramma

Det blir ingen oppjustering for ramma til boliglån til folk som arbeider i Staten. I dag kan det bli gitt lån på inntil kr 22.000,-. Denne øvre grensa har vore gjeldande sidan tidleg i 70-åra, og frå arbeidstakar-organisasjonane har det vore arbeidd mye for å få summen oppjustert.

I eit rundskriv frå Finansdepartementet frå 12. juli er dette kravet avvist. Den øvre grensa blir framleis kr 22.000,-. Derimot har Stortinget vedtatt at det ikkje lenger skal stillast krav til pantetrygd og eigenkapital når boliglån blir gitt.

## God utnyttelse av egne konkurransemaskiner

Av Johannes Bø

I mål for maskinpolitikken heter det at vi bør sette inn mer innsats for å øke produksjonstiden for egen maskinpark. For konkurransemaskiner bør disse komme opp mot 90% utnyttelse i ren produksjon. De siste tall vi da hadde å se tilbake på var for året 1982.

Det synes som diskusjonen under og om arbeidet med maskinpolitikken har hatt en positiv virkning. Holdningen til og bruk av egne maskiner er stort sett god, noe som utnyttelsen skulle bekrefte. Tallene er prosentandel produksjonstid utfra mulig utnyttelse. Overtid er medregnet og vil derfor ikke kompensere evt. lediggang på dagtid.

«Driftsstatistikk for egen maskiner» har av en eller annen grunn utelatt våre gravemaskiner som går i vedlikeholdet de siste år. Disse er imidlertid inkludert i tallet som står i parentes for 1984.

Tabellen ovenfor viser en markert stigning de to siste år. For lastebiler, dumpere og gravemaskiner må utnyttelsen sies å være meget god. Når det gjelder borvogner er disse noe avhengig av drivemåten og vil ofte få en del beredskapstid. I hjullastergruppen har vi flere såkalte vedlikeholdsmaskiner, som p.g.a. sesongarbeid blir stående en del i beredskap. Disse trekker nok hele gruppen noe ned. Veghøvl har brukbar utnyttelse, mens traktorer er blitt hengende noe igjen. Dette kan skyldes at arbeidsområde for lette hjullastere er

blitt større og at antall traktorer derfor kunne vært redusert ytterligere. Feiebil har god utnyttelse. Selvgående valser burde kunne heve utnyttelsen, da kravet om kvalitetskontroll tilsier større behov for valsing. Dette er typiske sesongmaskiner, så her vil likevel ønsket om økt utnyttelse ofte komme i konflikt med flytteomkostningene.

Skal våre maskiner hevde seg i konkurranse med de private, er utnyttelse et av nøkkelordene. Økt utnyttelse gir økt mulighet til reduisering av leiepriser som igjen slår ut på økt etterspørsel. Dermed kommer vi inn i en god sirkel som til slutt kommer den enkelte bruker/anlegg til gode.

Vi har for innebærende år regulert og redusert leieprisene på såvel hele

gruppe som enkelte maskiner. Et lite under/overskudd på årets maskinregnskap vil derfor nødvendigvis ikke være ensbetydende med dårlig resultat, da «overskuddet» nå blir lagt igjen hos brukerne av våre maskiner.

		Konkurransemaskiner:				Landsgj.sn. 1984
Maskingruppe		1980 -	1982 -	1983 -	1984	
Lastebiler	510	80,5	76,6	82,6	88,4	(75,9)
Lastebiler	511	76,6	67,4	78,4	89,4	(75,9)
Dumpere	513	65,6	61,4	82,8	84,5	(69,9)
Gravemaskiner	530	63,7	83,2	91,0	95,7	(75,8)
					(89,1)	
Borvogner	532	52,9	52,6	57,6	67,5	(55,2)
Hjullastere	536	69,7	65,5	74,4	76,7	(61,5)
<b>Sesong/beredskapsmaskiner:</b>						
Veghøvl	520	63,7	61,4	55,8	73,8	(63,8)
Traktorer	522	62,8	58,4	55,6	50,0	(43,2)
Feiebil	526	—	—	—	81,6	(29,3)
Valser (store)	527	48,3	40,4	42,8	48,5	(29,3)

## Dyrere førerkort

Fra 1. februar i år ble det dyrere å få førerkort. Gebyret for å avlegge førerprøven økte fra 180 kroner til 210 kroner. Ved øvrige førerkorthandlinger hvor det må produseres nytt førerkort, økte gebyret fra 60 til 70 kroner.

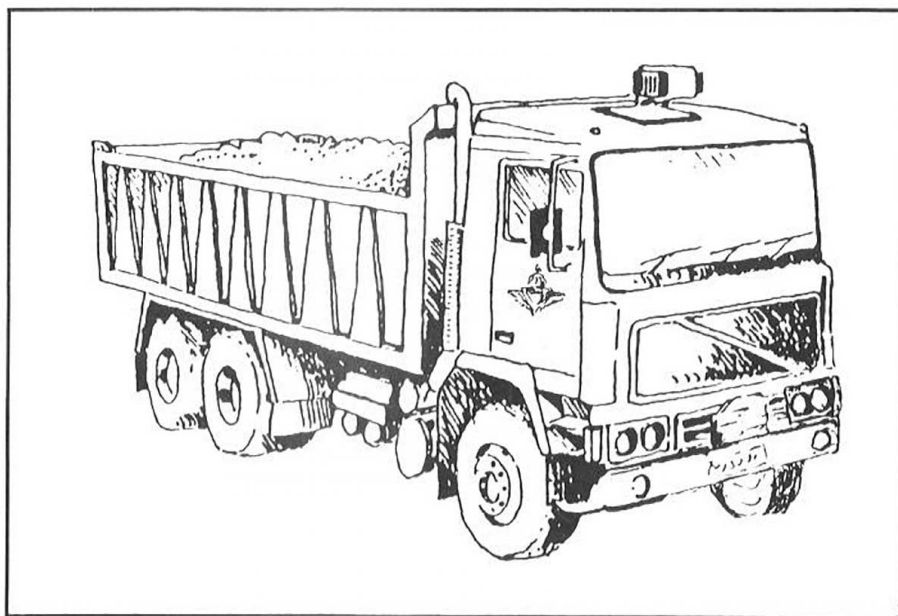
— Denne økningen er et ledd i en mer langsiktig plan for å bringe gebyrene mer i samsvar med hva førerkortarbeidet faktisk koster biltilsynet, sier førstekonsulent Kristofer Hagene ved vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

## Byråkratvits

Sekretæren: Kan eg kasta desse papira?  
Byråsjefen: Ja, men ta kopi av dei først.

## Rimeleg

— Han har faktisk aldri gjort ein feil.  
— Nei, men så har han heller ikkje gjort så mykje.



# Kvar i Rogaland?

Oppgåva i nr. 3/85 må ha vore vanskelegare enn me trudde. Det eine svaret etter det andre kom inn, men ingen var rette, — bortsett frå eit. Den kupongen kom frå *Kari Farbrot Bjørlo*, Tau vegstasjon.

Ho vil få tilsendt pengelodd som premie.

Rette svar var: 1) Imsland bru, Vikedal  
2) Laugaland bru, Hjelmeland  
3) Tau bru, Strand  
4) Tvihaug bru, Nærbø  
5) Prestbrua, Sokndal

Me prøver oss med 5 nye motiv, og trur nok at desse skulle vera lettare å plassera enn dei gamle bruene var.

Motiva er frå: Fiskå, Strand kommune  
Ålgård, Gjesdal kommune  
Tysdal, Hjelmeland kommune  
Vettrhus, Suldal kommune  
Østebød, Eigersund kommune.



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 25. okt. 1985.

Praktisk førerprøve, — en utfordring

## Trekk-kort-systemet prøves i Haugesund

Av Jan Olav Haugen

Du ser for deg en svett og skjelven førerprøvekandidat som skal gjennomføre kjøredelen av førerprøven? Det er klart at den praktiske delen av førerprøven kan oppleves som et stort og vanskelig problem for kandidaten. Men praktiske førerprøver er også et problem og, — ikke minst, en utfordring for biltilsynspersonell i Statens vegvesen.

Hva skal kandidaten prøves i? Hvordan skal prøvingen foregå? Hvilke feil skal tilsis stryk? Spørsmålene er viktige og vanskelige.

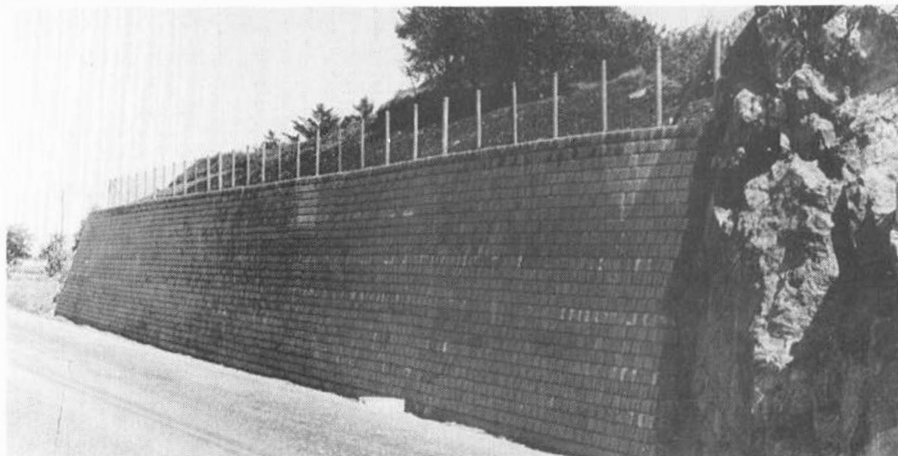
Som Harald Sel skriver i artikkelen om biltilsynet i Ryggjavegen 3/85 er trafikksikkerhet hovedmålet for arbeidet til Statens biltilsyn. En viktig faktor for å gi større trafikksikkerhet er å sørge for at bil- og motorsykkelførere har et

visst minstemål av kunnskaper og ferdigheter før de slippes ut i trafikken på egen hånd. Førerprøvenes hensikt er nettopp å sikre at dette minimumsnivået er nådd.

Billigere forstøtningsmurer:

## Betongstein med jordarmering

Tekst Karl Støle — Foto: Torleiv Tveit



Forstøtningsmur langs rv. 14 på Gard ved Haugesund, der betongstein med jordarmering er brukt. Beregning i Haugesundsområdet viser at denne murtypen blir billigere enn stedstøpte murer i betong.

I Vegvesenet bruker vi mange penger på forstøtningsmurer. Spesielt gjelder dette i tettbebygde steder og da helst i forbindelse med sykkel/gangstier, men også på større anlegg blir det satt opp en god del murer.

Hva koster så dette, og utfører vi dette på den billigste og enkleste måten? Tidligere ble vel disse murene for det meste stedstøpte i betong. Men i de senere årene er man gått over til å bruke mer betongstein.

En del beregninger som vi har foretatt i Haugesundsområdet viser at stedstøpte murer er både dyrere og mer tidkrevende enn murer av betongstein. Det finnes i dag på markedet mange forskjellige typer av betongstein som kan brukes. Det gjelder bare å finne den mest hensiktsmessige både for arbeidsutførelsen og selvfølgelig at disse murene ikke virker skjemmende

på vegens område og i naturen. Murer bør i det hele helst unngås der hvor det er mulig, spesielt korte, høye murer, da disse virker svært skjemmende. Vi bør heller betale mer grunnerstatning. På høyder over 4 meter bør man ikke bruke betongstein. Penest blir disse murene inntil 2 meters høyde.

Vi har vi Haugesundsområdet i den senere tid brukt en liten stein som veier

### Vektlegging av emner

Førerprøvenes art og innhold påvirker førernes nivå på to måter. For det første opplever den enkelte kandidat at han må nå et visst nivå for å bestå prøven. For det andre er det slik at kjøreskolene til en viss grad justerer sin kjøreundervisning etter innholdet i de praktiske førerprøvene. Selv om kjøreskolene er pålagt å følge en fastlagt normalplan for opplæringen, vil innholdet i førerprøvene påvirke vektleggingen av emner.

### Delprøve

Med ubegrensede ressurser kunne alle kandidater bli prøvd i alle emner i opplæringsplanen. Med begrenset ressurser, og begrenset tid på hver kandidat, kan den enkelte kandidat bare bli prøvd i deler av det han skal ha lært. Prøven blir en delprøve.

Delprøver fører til risiko for at viktige momenter i opplæringsplanen blir uteglemt mens andre kan bli overdimensjonert. Det kan for eksempel bli slik at ingen sensor prøver kandidatene i viktige sikkerhetssjekker som sjekk av lys eller bremses. Dermed er det risiko for at kjøreskolene også vil legge liten vekt på dette i sin undervisning. Løsningen på problemet må ligge i en systematisering av prøvene.

### Trekk kort

Ved biltilsynet i Haugesund ble det 1. januar i år tatt i bruk et nytt system for fordeling av prøveinnholdet på

25 kg. Disse er enkle å legge, samt lette å behandle. De er også tillaget for jordarmering, der det måtte være nødvendig. Helningsvinkelen for disse er 10°. Bruker man jordarmering kan denne vinkelen beholdes, selv om høyden blir stor. Det kreves telefri masse til bakfyll. Dette kan være et problem, hvis dette ikke er tilgjengelig på anlegget. Her hos oss er det brukt bærelagsmasser og dette fordyrer murene en god del. Det bør også være en maskin som er tilgjengelig på anlegget, da det kreves bakfyll ved hver 4-5 stein. Denne maskinen bør i tillegg helst ha andre oppdrag på anlegget for ikke å fordyre murene.

Så til slutt la dette bare være en påpekning av ting som kan utføres med en lavere enhetspris enn stedstøpte betongmurer.



praktiske førerprøver. Dette er et såkalt trekk-kort-system. Tidligere har et lignende system vært forsøkt ved biltilsynet i Stavanger.

Arbeidet med videreutvikling av de praktiske førerprøvene i Haugesund startet i 1984. Representanter for kjøreskolene og ansatte ved trafikal seksjon arbeidet sammen ut forslag til forbedringer av førerprøvene. Biltilsyns-avdelingen har også vært engasjert i dette prøveopplegget.

### 6 deler

Trekk-kort-systemet er bygd opp slik at emnene på praktisk opplæring i bil (klasse B) er splittet opp i 6 deler. 3 av disse delene har forskjellige varianter av landevegskjøring og 3 har forskjellige varianter av bykjøring. I tillegg inngår forskjellige typer sikkerhetskontroll (lys, brems, styring etc.) på hver av de 6 delene.

De 6 delene, — alle med sikkerhetskontroll og kjøring, utgjør 6 kort som sensor presenterer for kandidaten før prøven. Kandidaten trekker et tilfeldig kort, og dermed er det gitt for sensor hva prøveinnholdet skal være. Tilfeldighetens lov vil over tid sørge for at de 6 kortene trekkes tilnærmet like ofte. Dermed er biltilsynet sikret at ingen emner blir uteglemt fra prøving.

### Lik behandling

I tillegg sikrer systemet at publikum lett kan kontrollere at alle får lik behandling: Alle kandidater har nøyaktig samme sjanse til å få et gitt kort. I og med at innholdet på kortene er gjort kjent for kandidatene på forhånd (via kjøreskolene) kan trykgheten øke og nervositeten minskes.

Det kan også sies å være fordelaktig at sensor slipper å tenke så mye på å komponere *innholdet* i prøven, slik at konsentrasjonen kan rettes mot *vurderingen* av kandidatens kjøring.

### Vurderingsskjema

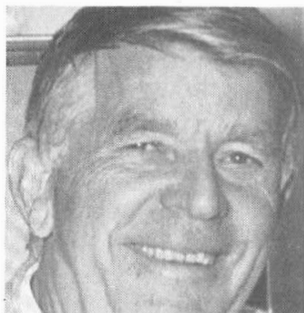
Når det gjelder vurderingen av kjøringen, har sensorene et vurderingsskjema å støtte seg til. Hvis kandidaten stryker, vil vurderingsskjemaet gi elev og kjøreskole svar på hvilke momenter det spesielt må øves på før neste prøve.

Trekk-kort-systemet løser ikke alle problemer ved avvikling av førerprøver. Alle systemer for vurdering av læringsresultater har sine svakheter. Det viktigste blir å velge det system som har færrest svakheter. Erfaringene med dette prøveopplegget så langt er at vi her har et system som er bedre enn tidligere brukte systemer for praktisk førerprøve.

# MI MEINING

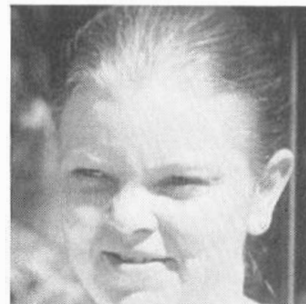
## Alder for motorsykel-førarkort

Med bakgrunn i dei mange alvorlege motorsykel-ulykkene, har Vegdirektoratet foreslått at aldersgrensa for førarkort til tung motorsykel (over 200 cm<sup>3</sup>) blir heva frå 18 til 21 år. Kva meiner du om forslaget?



*Bjørn Sandvik, Sand vegstasjon*

Unge motorsyklister er ei svært utsett gruppe i trafikken, og ei heving av aldersgrensa vil nok føra til reduksjon av ulykkene. Det trengs at ein er moden og erfaren for å kunne meistra ein tung motorsykel skikkeleg.



*Linda Kristiansen, Biltilsynet, Stavanger*

Eg er i tvil, 21 år er kanskje å gå litt langt. Kanskje ei aldersgrense på 20 år ville vera meir passande.



*Mette Elin Skjerve, Haugesund vegstasjon*

Eg synes ikkje forslaget er godt. ●Gå så unge bilførarar er innblanda i så pass mange ulykker, at skal først aldersgrensa hevast bør ein like godt ta med førarkort for bil også. Er du god nok til å kjøra bil, er du også god nok til å kjøra motorsykel.



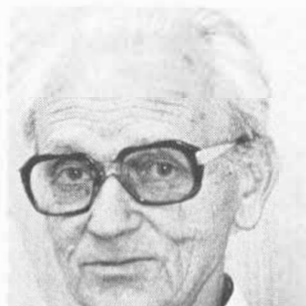
*Leif Ødegård, Biltilsynet, Egersund*

Eg er ikkje i tvil om at det er rett å heva aldersgrensa, men eg er usikker på om 20 eller 21 år er best. I fleire andre samanhengar gjeld 20 års aldersgrense, f.eks. for førarkort til vogntog. Elles er det viktig å vera klar over at forslaget frå Vegdirektoratet også går ut på å innføra ein ny klasse for mellomstor motorsykel (opp til 200 cm<sup>3</sup>) med 18 års aldersgrense.



*Arne Emil Lindanger, Vedlikehold, Haugesund*

Det er klart at tung motorsykel er eit farleg kjøretøy, så det vil nok vera fornuftig å setta opp aldersgrensa. Ein 21 åring vil som regel vera ein god del meir moden enn ein 18 åring.



*Halvor Frøiland, Haugesund vegstasjon*

Eg har ikkje så veldig tru på forslaget, — eigentleg. Dei som kjører seg ihel høyrer gjerne til ei viltter gruppe som kjører uansett, enten dei har sertifikat eller ikkje.

(Intervju og foto: Harald Sel)

## Personalia

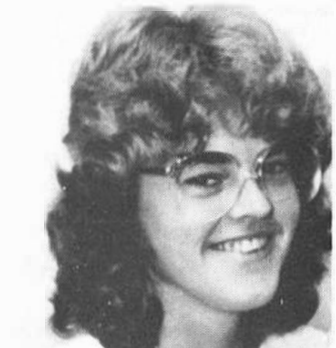
Nye medarbeidarar



Anette E. Larsen,  
Kontorassistent, Vegkontoret



Bjørg Karin Røksund,  
Kontorassistent, Vegkontoret



Norunn Aasheim,  
Kontorassistent, Vegkontoret



Ivar Hebnes,  
Avdelingsingeniør, Grunnseksjonen

## Opplæring på fritid

Nye retningslinjer om dekning av utgifter

Av Endre Brigtsen

En del av vegvesenets ansatte ønsker å forbedre sine kunnskaper, men av forskjellige grunner synest de ikke å ha anledning.

I et rundskriv (B-rundskriv nr. 85/26) tar Vegdirektoratet for seg slike problemer og gir noen retningslinjer for hvordan søknader om dekning for utgifter til opplæring på fritid bør behandles.

Allerede i innledningen av rundskrivet gjør Vegdirektoratet det klart at slik opplæringsvirksomhet er så positiv for etaten at deler av utgiftene bør kunne dekkes selv om opplæringen ikke fullt ut ligger innenfor det arbeidsområde vedkommende har.

Men vi må likevel få dempe noe på optimismen siden bevilgningene til opplæring er begrenset. I rundskrivets pkt. 2 er det satt opp noen eksempler på hvilke tiltak som bør komme inn i ordningen, og her nevnes tiltak hvor den enkelte betaler kursavgift.

### Kompetanse

Det nevnes eksempler på kurs som arrangeres av folkeuniversitetene, AOF, Bedriftsøkonomisk Institutt, Norges Handelshøyskoles virksomhet, brevkurs m.v.

Men opplæringstiltakene må gi kompetanse som er nyttig for nåværende, eller eventuelt framtidige arbeidsområder. Ved kurser som direkte går på søkerens arbeidsområde, og hvor det ville blitt gitt permisjon med lønn hvis kurset hade gått på dagtid, bør kursav-

giften dekkes fullt ut. Utgifter til lærebøker kan også dekkes, men eksamensgebyr dekkes ikke.

### Inntil 75%

Til opplæringstiltak hvor det ikke ville være aktuelt å gi permisjon med lønn hvis kurset gikk på dagtid, men som likevel kan ha interesse, kan dekkes med inntil 75%.

Dette innebærer at Opplæringsutvalget må vurdere hvor stor del av utgiftene som skal dekkes ut fra kurssets interesse for etaten.

### Søknad

Søknad om dekning av utgifter til opplæring på fritiden, sendes Personalseksjonen og må inneholde følgende:

Kurssets navn  
Arrangør  
Varighet  
Kurspris — statsstønad  
Søkerens navn, adresse,  
tjenestested.

Utbetaling kan kun skje etter at det er framlagt kvittering for utgifter, samt bevis for gjennomgått kurs.

Opplæringsutvalget vil behandle slike søknader 2 ganger i året. Dette for å få en bedre oversikt over antall søknader i forhold til tildelte opplæringsmidler.

For øvrig har vi som steller med opplæring i Vegvesenet, en del kurskataloger fra Distriktshøyskolen, F.A.D. m.v. og står gjerne til tjeneste om noen ønsker vår hjelp.

### Langhåra

— Nå var du fælt langhåra, du skulle klypt deg for lenge sidan.

— Eg har klypt meg for lenge sidan.

### Runde tal

60 år

22. okt.: Leif Steinsland

6. nov.: Arne Bjørheim

*Ein mann som verkeleg elsker ei kvinne,  
kan få henne til å gjera alt ho har lyst til.*



En flokk glade pensjonister fra Sands-området.

## Pensjonisttur på «Ryfylkets tak»

Tekst og foto: Marit Garborg

For Vegvesenets pensjonister i Sands-området ble det arrangert tur til Ulla/Førre-anleggene samt årsmøte for pensjonistforeningen den 20. juni 1985.

Turen startet fra Sand ferjekai kl 10.00. Det var møtt frem godt 30 pensjonister fra området.

Formann Gustav Bøen ønsket pensjonistene og informasjonssekretæren v/Ulla/Førre, Vidar Elde, velkommen. Turen gikk langs Suldalslågen og videre oppover til Øvre Moen. Informasjonssekretæren delte ut brosjyrer og orienterte underveis om Ulla/Førre-prosjektet som skal utnytte vannkraften i tre trinn gjennom Suldal pumpekraftverk, Kvildal kraftverk og Hylene kraftverk. Et forgrenet tunnelsystem fanger opp avløpet over ca. 600 m.o.h. og dette skal sørge for utnyttelsen av vannkraften.

Vel ankommet brakkeleiren på Øvre Moen ble det servert herlig middag og kaffe.

Etter en hyggelig prat over kaffekoppen og en liten tur rundt på området ble det innkalt til årsmøte for pensjonistforeningen i Sands-området.

Formann Gustav Bøen gikk gjennom årsberetningen og det reviderte regnskapet for 1984. Det var ingen merknader hverken til årsberetningen eller regnskapet.

K. Torkildsen hilste fra hovedstyret og orienterte om det arbeid som pågår for å bedre statspensjonistenes pensjoner.

Videre var det hilsen fra Vegsjefen v/M. Garborg. Hun viste også noen lysbilder fra pensjonistturen 1984.

Bøen takket for den fine oppvarmingen og orienteringen vi fikk på anlegget og på pensjonistenes vegne overrakte han et lite minne til informasjonssekretær Vidar Elde.

Etter en del prat og fotografering fortsatte turen innover på «Ryfylkets tak» hvor en kunne se ut over Blåsjø-området, ta en liten spasertur på Storrassdemningen og videre få se ned i dypet til Førresåna.

Det var noen glade og fornøyde pensjonister som stemte i med sangen «Mellom bakkar og berg utmed havet» som en avslutning på en opplevelsersrik og fin dag i Ryfylkeheiane.

### Lønsoverenskomst 1948

Frå overenskomst mellom Samferdselsdep og Vegdirektoratet på den eine sida og I.O og Arbeidsmandsforbundet på den andre sida frå 1948, saksar me fylgjande om lønsvilkåra for vegarbeidarane:

#### I Lønssatser

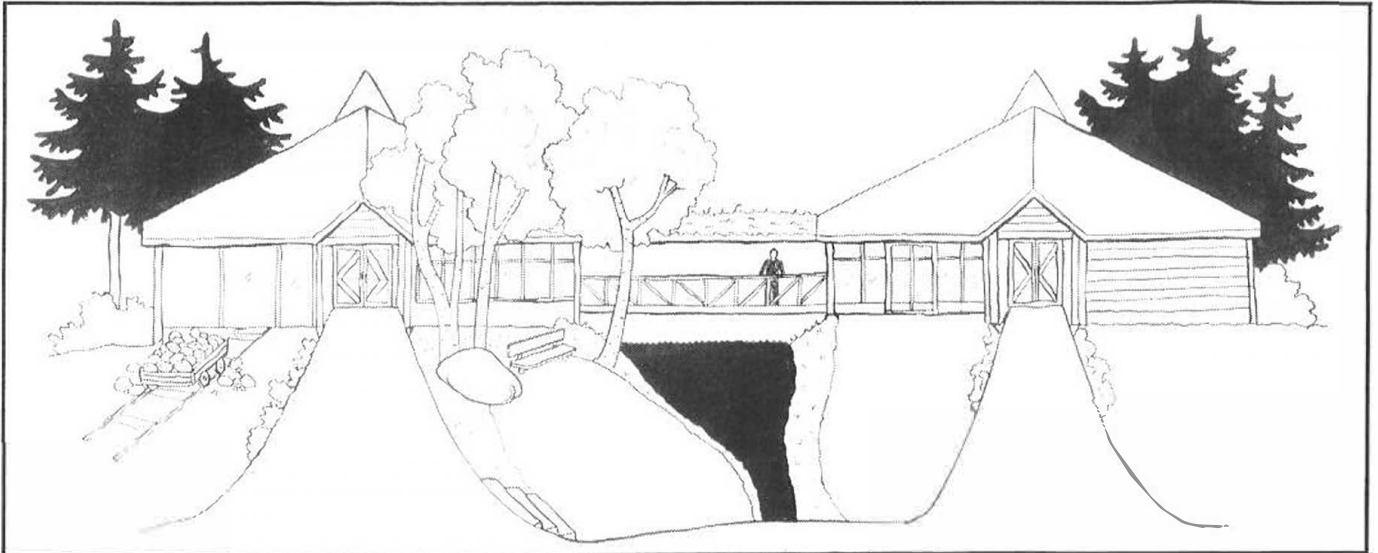
- |  |          |
|--|----------|
| 1. Timelønn for alminnelig dagarbeid .....                                     | kr. 1,40 |
| 2. Forskudd i akkord pr. time .....  | kr. 1,15 |
| 3. Timelønn for vegvoktere .....   | kr. 1,47 |
| 4. Timelønn for formenn og spesialarbeidere .....                              | kr. 1,53 |
| 5. Timelønn for sjåførar, maskinførarar og høvelkjørarar .....                 | kr. 1,62 |
| 6. Månedslønn for vegvoktere, ansatt på års- eller månedslønn, minstkr. 294,00 |          |
| 7. Leiet bil med sjåfør.   |          |
| 8. Leiet hest med mann.  |          |
| Etter gjeldende bestemmelser fastsettes disse satser av Prisdirektoratet.      |          |
| 9. Timelønn for verkstedsarbeidarar.   |          |
| a) Arbeidarar, fylt 19 år .....  | kr. 1,40 |
| b) Arbeidarar med ett års praksis .....  | kr. 1,52 |
| c) Arbeidarar med to års praksis .....   | kr. 1,62 |
| d) Arbeidarar med tre års praksis .....  | kr. 1,72 |
| e) Formenn — kr. 1,77 + formannstillegg 0,10 = .....                           | kr. 1,87 |

#### 10. Dyrtidstillegg

I tillegg for foran nevnte lønssatser og akkordfortjeneste som framkommer på grunnlag herav, utbetales de til enhver tid gjeldende dyrtidstillegg som er fastsatt for arbeidarar ved bedrifter tilsluttet Norsk Arbeidsgiverforening, f.t. 73 øre pr. time og med de reguleringar som senere blir gjennomført.

#### II Forskjellige bestemmelser

- Arbeidarar som beordras til arbeid så langt utenfor sitt alminnelige arbeidssted at de må overnatte utenfor sitt alminnelige bosted, gis et dietttillegg av minst kr. 4,50 pr. døgn i tillegg til sin ordinære lønn.
- Arbeidarar som beskjeftiges på høvfjellstrekningar gis et høvfjellstillegg av 10 øre pr. arbeidet time. Høvfjellstillegget utbetales hver ordinær lønning.
- Vegvoktere som med vegvesenets samtykke brukar sykkel i tjenesten, gis en sykkelgodtgjørelse av kr 75,00 pr. år. Andre arbeidarar gis undr de samme vilkår en sykkelgodtgjørelse av 4 øre pr. arbeidet time.



Skisse over bygningane og ein del av utearealet som vegvesenet skal disponera i Kongeparken. Dei to bygningane får kvar ei grunnflate på 178 kvm, og skal knyttast saman med ei gangbru. (Teikning: Vigdis Onarheim)

## NAMNEKONKURRANSE Info.-senter i Kongeparken

I mai neste år opnar **Kongeparken** på Ålgård portane. Mellom alt det gilde som blir å finna i parken, er også eit

informasjonssenter for vegvesenet. Vegvesenet skal disponera 2 bygningar med ei samla grunnflate på 356 kvm. Dei 2 bygningane vil bli knytta saman med ei bru. I tilknytning til info.-senteret vil vegvesenet også disponera ein del uteareal.

Innearealet i dei to bygningane vil bli inndelt i 8 trekantar. Om utnyttinga av arealet kan det nemnast at det frå ein av trekantane skal gå ein skjenegang ut til ei steinfylling. Ved denne blir det plassert ein vagg, og atmed vaggen blir det sett opp ein steinbukk. Ein del av arealet skal nemleg brukast til lokalt «veg-museum». Det er også meininga at det på utearealet skal settast opp ei gamal kvelvingsbru, som skal flyttast frå Lædre i Eigersund.

I dei to bygningane blir det også plass til utstillingar, og det blir ein media-fløy.

I planleggingarbeidet så langt, har me brukt namnet **Vegvesenets informasjonssenter**. Me vil gjerne ha eit betre og meir fengande namn. Difor ber me med dette inn lesarane til ein namnekonkurranse. Send inn forslag til **Rygjavegen**, Boks 197, 4001 Stavanger innan 25. oktober.

Forslaga vil bli vurderte av en jury, der desse er med:

**Vegsjef Chester Danielsen, formann, direktør i Kongeparken, Gabriel Ålgård og direktør i MK-Jæren, Endre Lærdal.**

Forslagsstillaren til det namnet som blir valt for vegvesenet sitt info.-senter, vil få som premie 2 sesongkort for 1986 til Kongeparken. Juryen står sjølsagt fritt til å forkasta alle dei innkomne forslaga.

Sett i gang og tenk ut eit godt og fengande namn.

# HJELP!

Hvem kan hjelpe oss med gamle arbeidsklær til Vegvesenets museumsutstilling i Kongeparken. Vi trenger klær fra århundreskiftet og fram til ca. 1950.

Kontakt: Sissel Norland  
Vegkontoret

Vigdis-85

# Veganlegg i Klepp 1950



Dette bildet er tatt i 1950 på Engelsvoll ved Klepp stasjon. Det er arbeidet med anlegg av fylkesvegen frå Engelsvoll til Øksnevad som pågår. Bildet fortel meir enn mange ord om kor raskt den tekniske utviklinga har gått innan vegbygginga. For 35 år sidan var hakke, spade og hjulbår mellom dei viktigaste arbeidsreidskapa. På bildet ser med frå venstre: Sverre Grude, Karl Seime, Erling Grude og Einar Grude. Bildet har me lånt av Karl Grude.

## — Innkorting av.....

### Forts. fra s. 4

For Hjelmeland kommune betyr nytt ferjesamband Nesvik — Hjelmeland en bedre kommunikasjonsmessig sammenknytning av kommunen. Beboerne på Jøsneset har idag 35 km + ferja å kjøre til kommunesenteret i Hjelmeland. Med nytt ferjesamband vil Jøsneset med ett bli en svært sentral del av kommunen. Dette har da også ført til økt optimisme på Jøsneset i form av ny industrivirksomhet, og tilflytting. Man har til og med lansert planer om et turist/konferanshotell på Nesvik når ferjeleiet kommer.

På litt lenger sikt kan man tenke seg et trekantsamband Nesvik — Skår (på Ombo) — Hjelmeland. Dette vil knytte Ombo nærmere til Hjelmeland (en tredjedel av Ombo ligger i Hjelmeland kommune). Dessuten vil man åpne for

en forbindelse fra Finnøy og østover (Judaberg — Eidssund — Skår—Nesvik). Bygging av nytt ferjeleie på Skår er imidlertid foreløpig ikke et prioritert prosjekt.

DSD vil i løpet av 1986 bl.a. kjøpe inn en 40-bilers ferje som skal settes inn i Jøsenfjord-sambandet. Dette vil bedre kapasiteten på sambandet en hel del. I dag opplever man ventetider på opptil 3 timer i de mest belastede helgene, selv om man setter inn to ferjer (20 + 10 biler).

Det arbeides nå med detaljplanlegging av både Hjelmeland og Nesvik ferjeleier. Det tas sikte på å legge detaljplanene ut til offentlig ettersyn i løpet av høsten -85. Ferdig godkjent detaljplan antas å foreligge i løpet av sommeren -86.

## Andaktspalte

Den som les andaktene har i den seinare tid kanskje sett at det er medarbeidarar rundt om i fylket som har skrive desse.

Dette er noko som vi gjerne vil halda fram.

Utanom sjølve andakten vil vi i framtida også prøva å gi ein liten presentasjon av vedkommande som skriv andakten.

Underteikna har i ei tid hatt ansvaret for å få nokon til å skriva, men eg kjenner dessverre for få medarbeidarar ute i distrikta.

I den samanheng er eg takksam om nokon melder seg sjølv, eller om nokon kan gi meg tips om personar som er aktuelle å spørja.

Elles vil eg gjera meg til talsmann for oss som les andaktane og retta ein takk til redaktøren og redaksjonsrådet for den spalteplassen som vert gitt.

Tormod E. Nag  
Vegkontoret



## Innbydelse

AV LEIF LINDEFJELD

### 2. Samuels bok 9

V. 7:

David sa: «Mefibosjet» Han svarte: «Ja, herre». David sa til han: «Vær ikke redd! Jeg vil vise godhet mot deg for din far Jonatans skyld».

V. 13:

Mefibosjet ble boende i Jerusalem, for han spiste alltid ved kongens bord. Han var lam i begge føttene.

Det er alltid spennende å få en innbydelse til en eller annen tilstelning. Innbydelse kan komme fordi vi av en eller annen grunn har gjort oss fortjent til det. Men som oftest blir vi invitert som slekt og venner, og ikke etter fortjeneste eller menneskelige kvalifikasjoner.

David husker vi hadde mye motstand fra kong Saul, bestefaren til Mefibosjet. Saul prøvde flere ganger å drepe David. Det er ikke til å undres over at Mefibosjet var redd når invitasjonen fra kong David kom. Mefibosjet var lam i begge sine føtter og dårlig utrustet menneskelig sett, til å være kongens tjener.

Også i dagens Norge kan et handikap være med å stenge mange dører. Kanskje var det, tross alt, mer menneskelig omsorg for disse på Mefibosjets tid, enn det er blant oss i dag.

Kong David ville vise Guds godhet mot Mefibosjet for hans far Jonatans skyld. Dette var årsaken til at han fikk sitte ved kongens bord som en av kongens sønner.

Det er sendt ut en stor og viktig innbydelse til alle, vi er invitert til å få sitte til bords sammen med Gud i Hans himmel. Dette får vi ikke på grunn av vår menneskelige utrustning, men utelukkende for det som Hans sønn, Jesus, har gjort for deg og meg. Jesus har tatt all vår synd på seg, derfor blir vi verdig til det himmelske selskap.

På alle innbydelse kreves det ett s.u., svar utbedes. Også på denne største og viktigste innbydelsen i vårt liv kreves det ett svar. Det rette svar er JA.

# GJESTEKOMMENTAREN

## Vegar og trafikk der det koker over bak rattet – da kan vel følelsen av maktesløshet si inn?

— En betraktning til bladet?

— For å si noen velvalgte, pene ord? Nei, jeg har ikke oppfattet det slik. Til det kjenner jeg vegkontoret for godt.

Etter ganske mange år i «media» som det nå så populært heter, har jeg lært vegkontor å kjenne, både i nord og sør.

Fem år i NRK/Finnmark ga rikelig anledning til å bli kjent med vegkontoret — på mange plan. Vedlikeholdsfolket, brøytesjåførene i barske og ugjestmilde vintre, og ikke minst administrasjonen. Vi møttes faktisk svært ofte i fylkesbyggets kantine, som bare lå snaue to minutters gange fra vår redaksjon.

Vi sto nok hverandre mye nærmere i denne delen av samfunnet, og jeg har mange ganger tenkt tilbake på den enestående kommunikasjon vi hadde.

Før jeg nå forlater denne delen av mitt møte med vegkontoret der i nord, så la meg bringe et lite, men velment tips til de av leserne som en eller annen gang besøker vårt nordøstlige hjørne.

Selv fikk jeg samme tips fra en «søring» som tjenestegjorde på vegkontoret, Mads Almås, — ta en tur til Hamningberg. En ca. tre mils veg fra Smelror, altså fastlandssiden innenfor Vardø.

En opplevelse av de store. Jeg har reist den mange ganger siden, og opplevelsen er like stor hver gang. Bortgjemt, både barsk og vennlig, måtte bare aldri oljegrusen eller turiststrømmen forville seg dit i dette idyllens rike...

Idyll må vel være det mest malplasserte ord en ellers kan bruke om dagens trafikk, som her på våre kanter. Det koker over bak rattet, like sikkert som det går kaldt nedover ryggen på mang en syklist og fotgjenger som gir seg trafikken i vold.

Hva tenker og føler de som sitter bak bordet på vegkontoret? Siger

følelsen av maktesløshet inn over en? Av og til iallfall? Dette må ikke oppfattes som noen insinuasjon fra min side, men man må jo ha lov å tenke sitt i en verden, i et land, hvor trafikken bare øker. Vi skal ikke glemme at vegene er blitt bedre. Det skjer egentlig store ting hvert år, men vi glemmer så alt for lett hvordan det så ut for noen år tilbake. Hvordan hadde det i dag sett ut i trafikken mellom Stavanger og Sandnes uten motorvegen, som langt fra alle var enige om?

I godt eller ondt, vi glemmer fort.

Tenk bare på de mange uhyggelige trafikkulykker vi har vært vitne til, de blir glemt de også, de fleste.

Jeg har prøvet å gjenoppfriske noen i erindringen, og noen husker også jeg bedre enn andre.

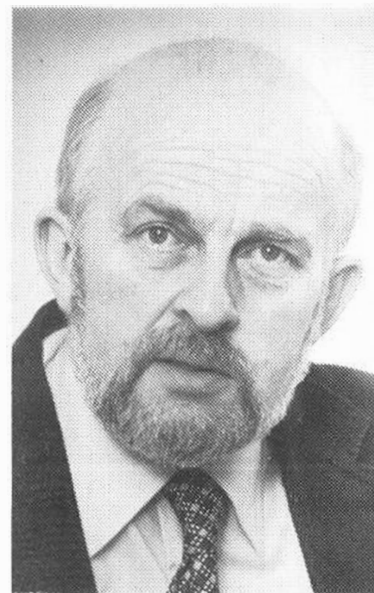
Et fellestrekk går igjen hos disse. Manglende konsentrasjon og manglende ansvar, og ikke minst manglende respekt for de andre som en møter på veien.

Skulle det istedet være flere «full stopp»-skilt? Kunne det ha hindret noen av de meningsløse ulykkene?

Nå har vi fått noe så, unnskyld uttrykket, — eksklusivt som en trafikkulykkeskommisjon.

En mannsterk gruppe skal ta for seg ulykker med personskader i Sola og på riksvegnettet i Stavanger. Det kan kanskje komme noe ut av det også. Men noe fullstendig svar kan neppe en kommisjon som denne gi. Det skjer hver eneste dag trafikkulykker som er alvorlige nok, men som bare resulterte i mindre personskader. Ulykker som ikke blir meldt og som derfor aldri blir statistikk. Dessuten skjer det også andre og mer alvorlige ulykker som heller ikke ble meldt.

Og — til alt hell — en lang rekke «nærpå»-ulykker som ender godt. Jo mer en tenker på dette problemet, jo mer blir en overbevist om de mange tilfældigheters spill som slår ut, i negativ eller positiv retning.



*Finn Strømberg  
Programsekretær  
NRK Rogaland*

Men, uansett. Vegkontorene er noen av de virkelig store samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet. Er det noe jeg føler av undring så er det hvorfor ikke vegkontorene i det daglige kunne drive mer detektiv, før noe skjer. Spaning med andre ord.

Jeg ser det bare på de vegstrekninger jeg trafikerer hver dag. Det finnes feller på flere steder. Farlige plasser som ukjente bilførere ikke har noen sjanse til å registrere. Men, vegoppsynsmenn og flere enn dem, kan ikke unngå å kjenne til mange av dem. Det måtte være en god forsikring for oss alle å få eliminert disse, noen steder med enkle tiltak.

Med all min erfaring fra det daglige samarbeid med Vegkontoret i Rogaland, så vil jeg ikke tro at det skulle skorte på velvilje. Det er — med hånden på hjertet — en etat hvor jeg aldri noen gang har ant tegn til prestisje. Jeg er oppriktig glad for de åpne linjer til vegkontoret og for det en kan kalle en sporty innstilling til alle tider.

## — Samferdselsstyret....

Framhald frå s. 11

vegar og opptak av nye fylkesveganlegg.

Det er til denne tid rekna opp dei sakene som det er flest av gjennom året. Ein kan likvel ikkje la vera å nemna at det er viktige enkeltsaker som vert behandla. Vi skal ikkje gå i detalj, men må likevel få visa til Langtidsbudsjett og langtidsplan for fylkesvegane.

Dette er viktige saker der samferdselsstyret stakar ut kursen for framtidige økonomiske rammer og prioritering av prosjekt.

Når det gjeld den statlege delen av vegsjefen sitt ansvarområde d.v.s. riksvegane, har samferdselsstyret noko mindre innverknad.

I grove trekk er styret sitt ansvar avgrensa til å gi uttale til vegsjefen sine budsjettframlegg for nyanlegg og drift av fylkesvegane. Under dette kjem også riksvegferjedrifta.

Sjølv om samferdselsstyret berre har uttalerett til budsjettframlegga, har tida vist at det stort sett er semje mellom styret og vegsjefen om dei framlegg og prioriteringar som blir sende til Vegdirektoratet.

Når det gjeld samferdselsstyret sitt ansvars- og arbeidsområde for samferdselsetaten i fylket, kan dette delast i fire grupper:

- alle saker som etter Lov om samferdsel sorterer under fylkeskommunen.
- organisering og styring av kollektivtrafikken.
- samferdselsplanlegging i fylket.
- samordning av ulike transportgreiner.

Når ein går meir konkret inn på sakene kan dette vera fordeling av tilskot til kollektivtrafikken i fylket. Dette gjeld både buss og båtruter.

I 1985 var det omlag 25 selskap som fekk tilskot. Dette talet vil truleg auka frå 1986, då fylkeskommunen også skal ha ansvaret for skuleskyssen innan fylket.

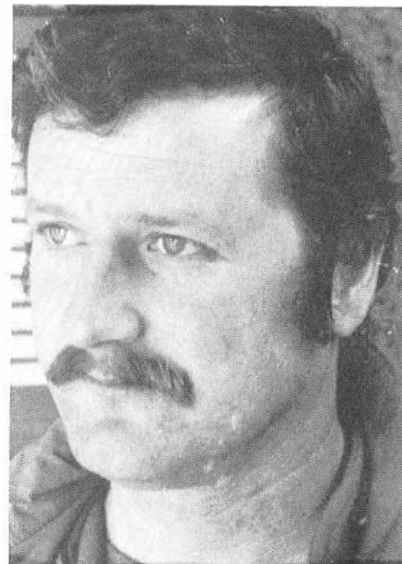
Vidare er det samferdselsstyret som godkjenner takstordningar og ruteopplegg for buss, hurtigbåtar, lokalrutebåtar og godsbilruter.

Det er også samferdselsstyret som har ansvaret for tildeling av drosje- og ruteløyve.

Av saker som styret skal gi uttale i kan det kort nemnast endringar av fly- og jernbaneruter. Vidare vert det gitt uttale til søknader om konsesjon til fly-

# TILLITSMANNENS SPALTE

**Ole Tamburstuen**  
Hovedtillitsmann, Norsk  
Arbeidsmandsforbund (NAF)



Endelig ser det ut til at alle avklaringer i lønnsoppgjøret pr. 1. aug. -84 og 1. mai -85 er ferdig. Rent generelt må en vel si at det var et tålmodig godt oppgjør for vegarbeiderne. De som kom dårligst ut var de av spesialarbeiderne som hadde mindre ansenitet enn 16 år. Men det er jo mulig at den grensen blir lavere ved neste oppgjør.

Stort sett har det vært en rolig periode nå, det har skjedd endel inntak, ca 10 personer til nå, pluss at det vil bli inntatt 5—6 lærlinger i utedriften i år. Men fortsatt går det vekk flere fra driften enn det blir inntatt, så nå må vi snart være kommet til et lavnivå. Jeg håper at ledelsen snart kan innse dette.

Vi trenger flere folk snarest slik at ikke hele kompetansenivået forsvinner med de som går av, pluss at konkurranseevnen er dårligere med så høy gjennomsnittsalder vi har.

Jeg var sammen med verneleder Nesheim på brakkebefaring nå i vår, og når en så på hvilken tilstand endel av brakkeene var i, så må jeg si det skuffet meg. Det var mye rot i brakkeene, dårlig rengjort var de også. Noen steder var brakkeene bra, men jevnt over vil jeg si de lå på minussiden. Når en vet at lagene har rett til betaling for rengjøring av brakkeene, og får det også, så burde det være bedre enn som så. Vi får håpe det ser bedre ut neste gang vi kommer.

Det er nå blitt bestemt en overgangsordning for det nye bygg og anleggsfaget, så nå kommer vi snart igang med den. Det går stort sett ut på at arbeidstakerne som er 46 år eller mer og som har jobbet med grunnarbeid/anlegg, teknisk arbeid eller tunneldriving/fjellarbeid i 3 år og 9 mnd., vil få fagbrev uten å måtte gå opp til fagprøve. Dette vil bety at en hel del av våre spesialarbeidere vil få ett lønnsopprykk på A-tabellen, i og med at lønnen som fagarbeider er 16 + 13.

Dette vil bli gjennomført i høst.

ruter over flyplassane på Sola og Helganes.

Selskapsstruktur — dette er stikkordet for ein del større saker som samferdselsstyret har behandla i seinare år. For å få redusert offentlege tilskot til rutetransport er det sett i verk ein del rasjonaliserings- og effektiviserings-tiltak innan rutesektoren.

Dei mest omfattande tiltaka har gått på samanslåing av selskap. Dette har ofte vore vanskelege saker som har kravd mykje tid både for politikarane og administrasjonen.



## Bruk refleks!

Returadresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

C



*Refleks redder liv!*

I mørtna e  
aile katte  
grå-

åsså han  
Røder!

Så bruk  
reflæks!



**Æ bruke åsså sikkerhetsSELLA!**

*Bruk bilbeltet!*