

Ryggjavegen



Av innhaldet:

- *Anleggsdrifta i 1986*
- *Vegvesenet med billigaste anbod*
- *Fellesmøte for Biltilsynet*
- *Fleire reportasjar og rapportar frå anlegg*



Nr. 5 — des. 1985
12. årgang

Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaktør: Harald Sel.

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

Opplag: 1600

INNHALD

Aktuell kommentar	s. 2
Anleggsdrifta 1986	s. 3
Storlygaren	s. 4
Ny veg over Høg-Jæren	s. 5
Vegutbygging i Vindafjord	s. 6
Personalia	s. 7
Vern og helse	s. 7
Fellesmøte for Biltilsynet	s. 8
Ein million fleire bilar i år 2000	s. 9
Nyordning for ferjedrifta?	s. 9
Kontordamenes dag i utedriften	s. 10
Tilgrising av vegbanen	s. 11
Enestående steinalderfunn på Sola	s. 12
Samferdselsstyret i Rogaland	s. 14
Særprega Stavanger-hus rive	s. 15
Alfred Rake «ser» tilbake	s. 16
Avskjedstund for Harald Gjederø	s. 18
Hjernetapping	s. 18
Flott innsats på rv. 13	s. 19
Trafikksikringstiltak	s. 19
Læringer i vegarbeidsdrifta	s. 20
Stølebuktveien i rute	s. 22
Kvar i Rogaland	s. 23
Opprustning langs Rusdals- vatnet	s. 24
Mi mening	s. 25
Gjennomslag i Byhaugtunnelen	s. 26
Ny typeasfalt	s. 26
Handlingsprogram for produktivitetsoppfølging	s. 27
90 km på E 18	s. 27
Vegvesenet hadde billigaste anbod	s. 28
Ny veg gjennom Årstaddalen	s. 28
Rapport om vegarbeidsdriften	s. 29
Nye sandhallar	s. 29
Gjestekommentaren	s. 30
Tillitsmannens spalte	s. 31

Forsidefoto:

Vegutbetring på fv. 3 i Lund. Arvid Stølen og Steinar Svalestad attmed gravemaskinen der Kåre Tjerberg er førar. (Foto: Harald Sel.)

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

Aktuell kommentar

Maskindriften

Av maskinsjef Audun Løken

Innhenting av anbud på maskinarbeid har skjerpet konkurransen mellom de private maskineierne, og har resultert i en kunstig lav leiepris tildels dumpingpris. Dette går selvsagt ut over vegvesenets egne maskiner, da spesielt maskingruppene lastebiler, gravemaskiner og hjul-lastere som utgjør ca 80 % av innleide maskiner.

For disse maskingruppene har vegvesenet lagt seg på en gjennomsnittets leiepris som de innleide maskiner nytter. Så prismessig konkurrerer vi. Det samme gjelder når vi ser maskingruppene under ett.

Men vi har endel enkelt-maskiner som tildels går med store underskudd.

Vi har lett for å trekke frem negative sider når vi sammenligner egne og fremmede maskiner. Vi må betale 20 % moms mens private betaler 10 % investeringsavgift.

Politikerne har pålagt oss en inntjening som er langt høyere enn det vi får tilbake til nye investeringer o.s.v. Men vi skal ikke unnlate å nevne de store fordelene vi har. Som arbeidsgiver har vi den fulle og hele kontroll over maskinarbeide.

Vi har i dag tidsmessige maskiner og gjennom EDB har vi gode styrings-systemer. Disse fordeler kan og bør vi utnytte, men det krever et nært samarbeid mellom driftsavdelingen, både inne på kontoret og ute i distriktene, og vi må lære oss å bruke de nye styrings-systemene innenfor EDB.

Klaging og syting, fremhever alle negative sider, skaper pessimisme og med det «går alt så mye verre». Se fremover, løs problemene, let etter nye og bedre arbeidsmetoder. Det skaper optimisme og da «går alt så mye bedre».

Vi har nu fått P.D.U. programmet (planlegging, disponering, utnyttelse) Etter en intens jobbing håper vi å kjøre maskiner i kategori 4 gjennom systemet allerede i november 85. Dette vil lette arbeide betydelig og gi en mye bedre oversikt over små maskiner i området. Vi venter oss meget av dette systemet selv om vi må regne med noen oppstartings feil.



Redaksjonen avslutta 4. nov.

Stoff til neste nr. må leverast innan 3. febr. 1986

Anleggsdrifta i 1986

Av Halvor Folgerø

Foto: Hans Chr. Rygh og Harald Sel

1986 er det første året i neste vegplanperiode, som går fram til 1989. Stortinget har nå vedtatt hovedlinjen for 4-års perioden som innebærer en noe lavere anleggsvirksomhet i Rogaland enn forrige periode. Det er imidlertid fortsatt aktuelt å forsere flere vegprosjekt ved spesielle finansieringsopplegg, slik at vi kan forvente å disponere en del midler utenom de ordinære budsjettene.

Vi har foreløpig regnet med følgende investeringer i det første utkastet til byggeprogram for 1986:

RIKSVEGER

Ordinære bevilgninger	91,0 mill. kr
Forskott/særbidrag	27,0 mill. kr

FYLKESVEGER

Ordinære bevilgninger	24,0 mill. kr
Forskott/særbidrag	3,0 mill. kr
Sum	145,0 mill. kr

RIKSVEGANLEGG

E 18

Arbeidene med bygging av gang- og sykkelveg mellom HELLELAND OG STRØMSTAD ble startet opp høsten 1985. Anlegget ventes ferdig høsten 1986.

Videre vil arbeidene på motorvegparsellen STANGELAND-SANDVE fortsette for fullt i 1986. Spesielt kan nevnes store masseflyttingsarbeider i skjæringene like ovenfor nåværende rv. 44 ved Sandve. Det er foreløpig meningen at parsellen kan åpnes for trafikk i 1987.

Parsellen LANGGATA-N.BA-NEGATE langs Fiskepiren i Stavan-

ger vil bli ferdigstilt i 1986. Arbeidene omfatter m.a. oppstillingsplasser ved ferjeleiene, og det planlegges gjennomført et data-styrt opplegg for Tau-trafikken.

E 76

Arbeidene på den nye innfartsvegen til Haugesund vil fortsette for fullt til neste år og parsellen TOSKATJØRN V-KARMSUNDSGT. vil bli åpnet for trafikk høsten 1986.

Videre regner vi med at det vil bli arbeidet langs nåværende E 76 mellom BELLEVUE og SKÅREDALEN

(bygging av g/s-veg) og at en mindre tyrafikkregulering ved VATS BEDEHUS vil bli gjennomført.

RV 13

I Hjelmeland regner vi med å få startet opp g/s-vegprosjektet NØKLING PENSJONAT-PUNDSNES til høsten neste år.

Tunnelutstrossingsarbeidene mellom VINDSVIK og BERGE vil fortsette i 1986 og forhåpentligvis bli avsluttet i løpet av året.

På Ropeid-siden vil det fortsatt foregå utbedringsarbeider, nærmere bestemt ved Ilstad. Hele strekningen vil imidlertid først stå ferdig i 1987. G/S-vegen mellom NES BRU OG SAUDASJØEN vil bli ferdigstilt i 1986.

RV 14

Aktivitetene på Ytre Ringveg Vest i Stavanger vil pågå for fullt i 1986 også. Til neste år vil arbeidene vesentlig foregå på sørsiden av Byhaugtunnelen, i tillegg til at det vil bli foretatt kompletteringsarbeider inne i tunnelen.

Langs rv. 14 på Karmøy vil det foregå arbeider med gang- og sykkelveg mellom HAGA OG SANDHÅLAND som vil stå ferdig våren 1986. Videre regner vi å få gjennomført den planlagte trafikkreguleringen i ÅKRAKROSSEN.

RV 44

Vi regner med å foreta en del trafikkreguleringstiltak på parsellen KOLDALSVEGEN-MOSBEKKS PLASS langs rv. 44 i Egersund.

I Stavanger vil det bli opparbeidet gang- og sykkelveg mellom MASKINHUSET OG BREIDABLIKKVEGEN.

RV 45

Her har vi tidligere startet opp omlegging av den nederste delen av Hunnedalsvegen, nemlig parsellen ØSTABØ GÅRD-GAUTØY. Vi regner med å få ferdigstilt dette anlegget i 1986.

RV 46

På rv. 46 vil det foregå arbeider i forbindelse med bygging av ny gang- og sykkelveg i SANDEID SENTRUM.

Videre vil det pågå arbeider på Suldalsvegen, bl.a. håper vi å få fjernet veginnsnevringen ved RØYNEVÅRDEN.

Endelig vil det bli utført en del tra



I 1986 vil det komme gang- og sykkelveg gjennom Skjeringen i Hillevåg, fra Maskinhuset til Breidablikkvegen.

Framhald neste side.



Storlygaren

Eg vil takke for tilliten som «storlygar». Etter samtaler med Georg Romslo her på bygget, sa han noe slikt som: «Det er klart du må få denne «æra» for du er jo storlygar frå før».

Her skal eg prøve meg:

Ein bonde frå distriktet kom på sjukehus. Her blei han liggande sammen med ein gammal pensjonert vegvoktar.

Denne vegvoktaren var, trass sine 83 år, veldig sprek. Kvar gong det kom inn ei pen sjukesøster til han, for å gje han sprøyter og stell, var han etter henne.

Ein dag var det særst gale, og etter strabasane sa vegvoktaren til bonden. «Får ikkje du lyst til å ta i desse pene damene her?»

Bonden var litt redd av seg og dro litt på svaret. Då sa vegvoktaren. «Ikkje ta det så tungt du, eg hadde og ein slapphetsperiode i 40-åra.»

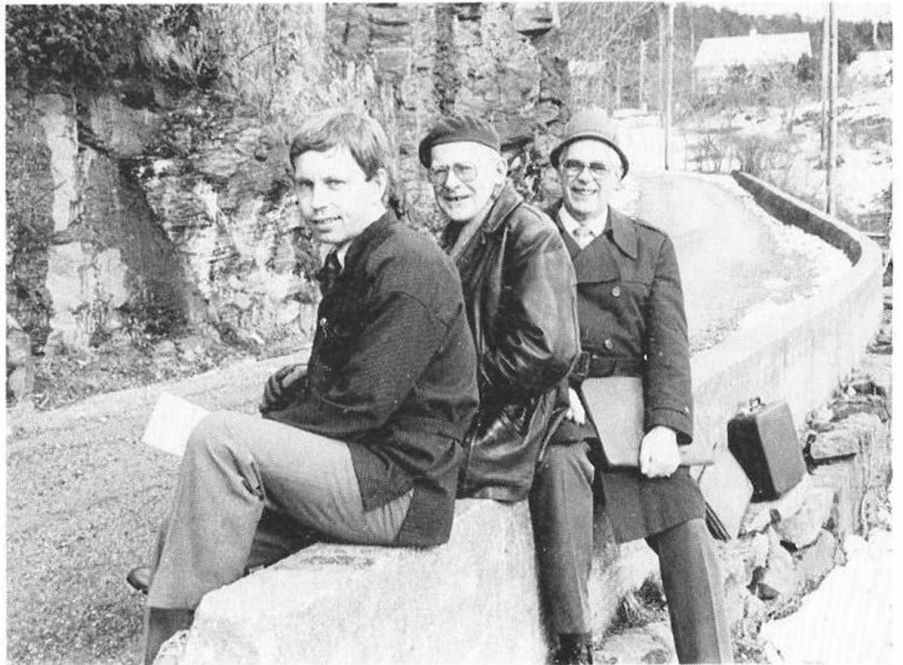
Med dette sender eg «Storlygaren» til Lars Eide, Nærbø vegstasjon.

Med helsing

Sigmund Sandsmark.



— Anleggsdrifta i 1986
Framhald frå s. 3.



Hvor lenge må de sitte og vente på vegutløyning til Ropeid-halvøya? Dersom finansieringen blir avklart, er det fra vegvesenets side ønskelig at anlegget kan komme i gang i 1986.

Bildet er tatt på Marvik under ei befaring tidligere i år. Og de som sitter og venter er fra v.; Ingvar Naustvik (lokalpolitiker fra Marvik), Arne Sandnes (formann i fylkessamferdselsstyret) og vegsjef Chester Danielsen.

fikkreguleringer i SAND SENTRUM i forbindelse med det nye ferjeleiet.

RV 505

I 1986 regner vi med å få bygget en gang- og sykkelvegparcell ved Edlandsfeltet som Hå kommune skal forskottere utgiftene til.

RV 506

Arbeidene med omlegging av riksvegen ved NORHEIM i Time kommune vil bli oppstartet og avsluttet i løpet av 1986.

RV 509

Arbeidene med å bygge ny riksveg fram til DEN NYE FLYPLASSTERMINALEN PÅ SOLA ble startet opp høsten 1985 og anlegget vil stå ferdig sommeren 1986.

Videre vil det foregå arbeider ned bygging av gang- og sykkelveg mellom TJORAVEGEN OG HAMRA VENDE samt ombygging av krysset mellom RV 509 OG INDUSTRIVEGEN (ved avkjørselen til Tananger). Muligens vil vi også sette igang arbeidene med ombygging av to krysst ØST FOR HAFRSFJORD BRU.

Endelig er det visse forhåpninger om at vi i 1986 kan komme til enighet

med Sola kommune om finansieringen av resten av sentrumstangenten i Sola, slik at siste delen av dette anlegget kan bli ferdigstilt.

RV 510

Som en følge av forskotteringsmidlene fra Sola kommune regner vi med å få opparbeidet 2 gang- og sykkelvegprosjekt langs rv. 510 i 1986, nemlig parsellene STANGELAND - REKE KAPELL OG NESBUVN. - GRANNESVN.

RV 511

Arbeidene med å få bygget om riksvegen gjennom Kopervik sentrum ble startet opp høsten 1985 og ifølge framdriftsplanen skal parsellen settes under trafikk høsten 1986. I tillegg til selve hovedanlegget SVEINVOLLJORDET-STØLEBUKT omfatter prosjektet bygging av g/s-veger i begge endepunktene — mot Legene i sør og mot Eide i nord.

FYLKESVEGANLEGG

Fylkesvegbudsjettet er enda ikke klart, slik at vi pr. 1. november ikke har full oversikt over hvilke anlegg som vil komme med på 1986-bud

sjettet. I det etterfølgende omtales imidlertid de prosjektene som er med på vegsjefens budsjettforslag.

FV 202 MYREBØ-UNDHEIM

Arbeidene omfatter resten av det tidligere oppstartede anlegget på denne strekningen. Av bevilgningsmessige årsaker kan anlegget først ferdigstilles i 1987.

FV 294 ÅLGÅRD-FIGGJO

Anlegget vil bli avsluttet våren 1986. I tillegg til hovedanlegget er det nå vedtatt mindre utvidelser i begge endepunkter av prosjektet. Utvidelsen bygges sammen med hovedanlegget.

FV 409 I STAVANGER OG RANDABERG

Bygging av g/s-veg langs LEIK VOLLVEIEN i Stavanger vil trolig bli utført våren 1986 ved hjelp av kommunal forskottering.

Videre regner vi med å få startet opp ombygging av nåværende fylkesveg mellom STAVANGER GR. OG HÅLAND (Kvernevik) i Randaberg.

FV-ANLEGGET SOKN-ASKJE

Dersom vi får den forutsatte totalrammen i vegsjefens budsjettforslag, regner vi med å kunne lyse ut ASKJESUNDET BRU på entrepris sommeren 1986.

FV-ANLEGGET HELGØY FERJELEIE MED VEG OG BRU TIL NORD-TALGJE

Dette prosjektet vil få 50 % statstilskot. Vi regner med å kunne sette igang med forberedende arbeider høsten 1986.

FV 793 VÅG-SUNDFØR

Anlegget ventes ferdig til sommeren 1986.

Foruten anleggsmidler vil det på fylkesvegbudsjettet også bli stilt til rådighet midler til spesielle trafiksikkerings- og miljøtiltak. Vi har foreløpig ikke oversikt over hvilke tiltak som kan bli aktuelle i denne sammenheng.

PROSJEKT SOM KAN BLI STARTA

I det ovenstående er det gitt en oversikt over anlegg som er med på budsjettene eller som det foreligger godkjente forskotteringsavtaler for.

I tillegg er det mulig at noen andre større prosjekt kan bli aktuelle i 1986, dersom finansieringen blir av-

Ny veg over Høg-Jæren

Tekst og foto: Harald Sel

I september blei den siste parsellen asfaltert av den nye riksveg 504 frå Kartavoll i Time til Moi i Bjerkreim. Vegen er 3,7 m, og han avløyser ei strekning som både var smal og kronglut. Mellom anna gjekk den gamle riksvegen rett igjennom tunet på ein av Mellomstrand-gardane.

Det utførte arbeidet har kosta totalt 6,7 millionar kr. Av denne summen har kommunane Time, Hå og Bjerkreim forskottet 1,95 millionar, fordelt med 1 million på Time, kr. 800.000 på Hå og kr. 150.000 på Bjerkreim. Desse pengane skal vegvesenet betala tilbake i åra 1989 og 1990.

Dessutan har Brødr. Risa, som driv grusuttak på Moi, ytt 1 million til anlegget for å få veg fram til grusforekomstane.

Enno er det omlag 7 km att å utbetra før heile riksvegsambandet frå kryss ved rv 44 i Varhaug til kryss ved E 18 på Bue får tidsmessig standard. Ved eit grovt kostnadsoverslag reknar ein med at det trengst vel 10 millionar 1985.kr til dette arbeidet. I Norsk Vegplan 1986-89 er det ført opp 7,7 millionar til rv. 504. Ein kan rekna med at resten av pengane blir løyvde i vegplanperioden 1990-93.



Ein del av den nye vegtraseen frå Mellomstrand i Time til Moi i Bjerkreim.

Omtrent midt på bildet skimtar me husa på ein av Mellomstrand-gardane, der rv 504 tidlegare gjekk rett igjennom gardsromet.

klart. I denne forbindelse kan nevnes Vegutløsning for Ropeid-halvøya samt utbedring av diverse riks- og fylkesveger som følge av plattformbygging i Vats i Vindafjord kommune. For begge prosjektene håper anleggsavdelingen på en relativ rask avklaring, slik at vi så snart som mulig kan få vurdert og trukket inn disse

prosjektene i vårt byggeprogram for 1986.

Et annet større prosjekt: Ny E 18 gjennom Stavanger sentrum, vil bli behandlet av Stortinget i løpet av innneværende år. Anleggsarbeidene her kan muligens komme igang høsten 1986.

Norwegian Contractors set fortgang i vegutbygginga i Vindafjord

Av Bjørn Alsaker Skisse: Turid Dykesteen

Det vil truleg bli ei omfattande vegutbygging i Vindafjord frå våren 1986 til våren 1987. Det er arbeidet til Norwegian Contractors ved utrusting av Gullfaks C-plattformar i Vatsfjorden som gjer det påkrevd med rask betring av vegstandarden i Kårhus-området.

N C har gitt uttrykk for at det vil bli aktuelt å driva med ein arbeidsstokk på opptil 1500 mann i Vats. Med eit så omfattande anleggsarbeid, vil ein vera lite tent med dei vegane som er i dag.

Vegvesenet har lagt fram ein samla oversikt over dei anlegga som må utbetrast, forsterkast og eventuelt omleggast + gang- og sykkelvegar. (Sjå skisse.)

Arbeidet som er tenkt utført vil kosta omlag 24 millionar kr. Av denne summen skal N C betala 50 %. Den andra halvparten skal firmaet forskottera mot tilbakebetaling av fylket seinare.

Plattformbygginga

For nokre år tilbake byrja N C å utrusta plattformer ute i Vatsfjorden. Dette arbeidet krevde ein del hundre arbeidarar, og dette skapte eit visst behov for betre veg. Ved hjelp av Statens vegvesen si vedlikehaldsavdeling blei ein del arbeid utført i 1979-80.

N C bygde brakkeleir og kai på Raudnes. Sjølv utrustningsarbeidet her foregikk i 1 til 3 månader pr. år.

Som dei fleste kjenner til har det lenge foregått ein drakamp om forskjellige typer plattformer som skal nyttast på svært djupe havområde. N C har lansert ulike modellar, og dei var innstilt på å satsa ved å byggja opp ein stor dokk på Eikenes, ca. 3,5 km sør for Kårhus kryss rv 46 og fv 738. Sjølv utrustninga skulle etter desse planane foregå ute ved Raudnes, 2,5 km sør for Eikenes.

Desse planane har etter kvart blitt ein del endra. N C har nå gitt beskjed om at det vil bli ein forenkla arbeidsopning, som gjer dokkarbeidet på Eikenes overflødig. Men Raudnes må byggjast ut, og ein vil ha ein kontinuerleg arbeidsstokk i Vindafjordområdet i mange år framover frå 1987.

Hard tidsfrist

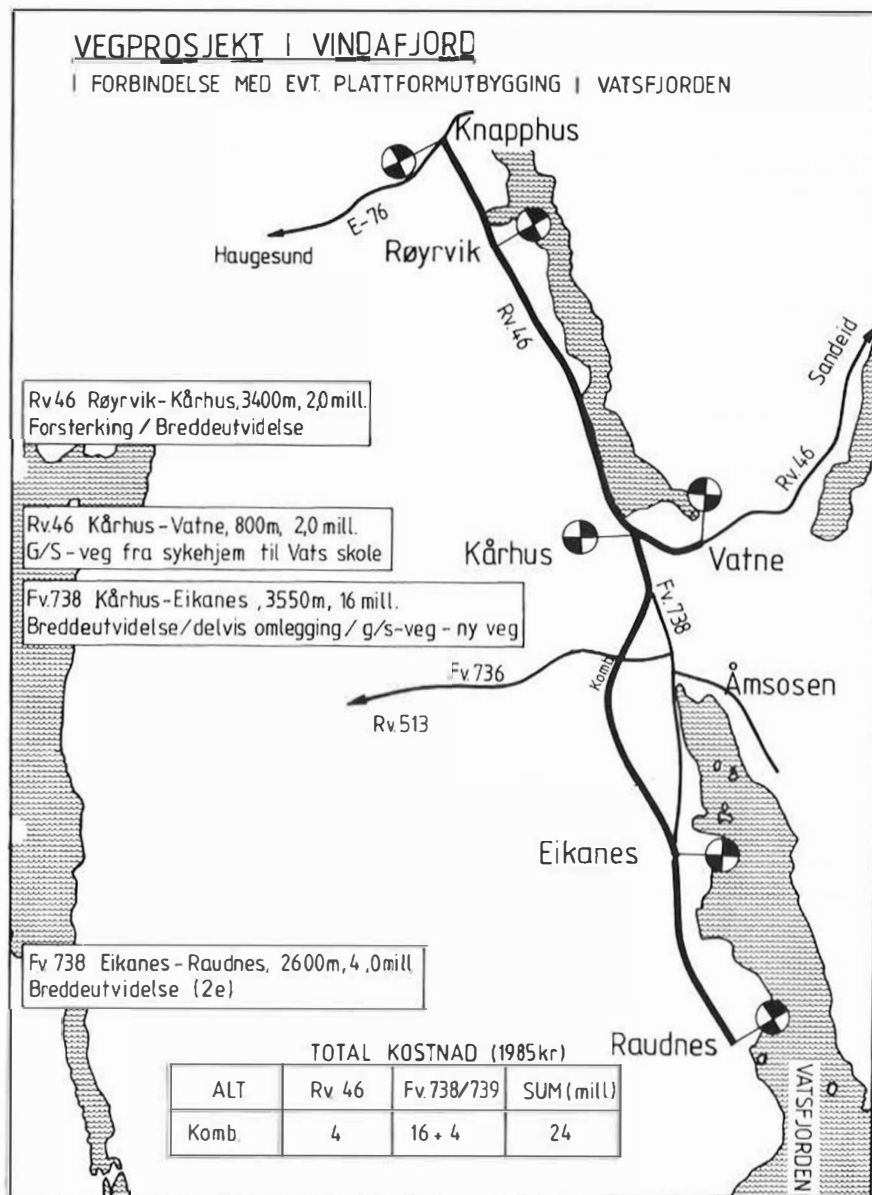
Etter dei signala vegvesenet har fått vil Gullfaks C bli slept til Vats i februar 1987, og vidare går det slag i

slag. Dermed har ein fått ein endå hardare tidsfrist enn på Kårstø i samband med gassterminalutbygginga. Planane for den enkelte vegparsellen

må avklarast raskt, både når det gjeld hovedplanar, detaljplanar, byggeplanar og grunnavståing, og ikkje minst må utføringa av sjølv vegarbeidet gå fort unna.

Dette vil seia full innsats for alle avdelingane i vegvesenet frå i haust og fram til våren 1987.

Framhald side 30.



Personalia

Nye medarbeidarar

Stig Didriksen
Spesialarbeidar, Vedlikehald,
Egersund.

Thore Eilertsen
Engasjert ingeniør, Planavd.

Joar Vik Aske
Praktikant, Ytre Ringveg.

Rolf K. Vågeid
Praktikant, Laboratoriet.

Leif Arild Kvalevåg
Spesialarbeidar, Motorvegen.

Ernst Walskår
Spesialarbeidar, Motorvegen.

Tom M. Espeland
Spesialarbeidar, Motorvegen.

Asbjørn Bøe
Spesialarbeidar, Vedlikehold,
Nærbø.

Ola Helland
Spesialarbeidar, Verdlikehold,
Bærheim.

Jan Vidar Mathingsdal
Spesialarbeidar, Vedlikehold,
Nærbø.

Geir Gudmestad
Spesialarbeidar, Motorvegen.

Asbjørn Oddane jr.
Maskinførar, Anlegg, Egersund.

Magne Horve
Formann, Ytre Ringveg.

Arild Haave
Oppsynsmann. Maskinavd.

Takk for samarbeidet
Kontorassistent Inger Egedahl.
Innkjøpsseksjonen, Vegkontoret,
slutta 20. august.

Radioservisemontør Ernst Aardal,
Maskinavdelinga, Bærheim,
slutta 29. september.

Konsulent Berit Refseth,
Økonomiseksjonen, Vegkontoret,
slutta 23. oktober.

VERN OG HELSE

Selektiv helseundersøkelse og kartlegging av arbeidsmiljøet hos arbeidstakere utsatt for løsemidler

Etter initiativ fra bedriftsoverlegen i Vegdirektoratet har vernetjenesten i Vegvesenet i Rogaland og bedriftshelsetjenesten i fellesskap gjennomført en undersøkelse med tanke på kartlegging av arbeidsmiljøet for løsemiddelutsatte arbeidstakere, samt en medisinsk selektiv helseundersøkelse med tanke på mulige helseskader hos arbeidstakere som er utsatt for kjemiske løsemidler.

Undersøkelsen må sees på som et forebyggende tiltak med sikte på tidlig diagnostisering av helseskade, og vil, ved behov, bli fulgt opp med tilbud om behandling etter nærmere utredning. Det er vel kjent at en rekke arbeidstakere i vegvesenet regelmessig utsettes for kjemiske helsefarer i arbeidet. Mange arbeidstakere kan tidligere ha vært utsatt for slike stoffer, men har nå kanskje fått annen type arbeid. Undersøkelsen må derfor også ta sikte på å kartlegge tidligere eksponering for løsemidler.

En slik kartlegging og helseundersøkelse av arbeidsmiljøet og helsetilstanden til spesielt utsatte arbeidstakere, er ikke en en-gangs foreteelse, men skal inngå i bedriftshelsetjenestens daglige virksomhet. Bakgrunnen for denne aktuelle undersøkelsen var at Vegdirektoratet ønsket å kartlegge bestemte grupper arbeidstakere.

Det er kjent at arbeidstakere som arbeider med legging av faste dekker, utsettes for en rekke uheldige miljøfaktorer. Det kan dreie seg om damp fra løsemidler og amin, eksos-plager ved utleggingen, samt stess-symptomer på grunn av trafikkale forhold. Arbeidstakere som driver med vegmerking har mange av de samme problemene. Videre er det kjent at både distriktslaboratoriet og de forskjellige verksteder og biltilsynshaller, også er utsatt for helsefarlige stoffer i den daglige arbeidssituasjonen.

Med denne aktuelle undersøkelsen har vi i bedriftshelsetjenesten undersøkt tilsammen 36 arbeidstakere, som fordeler seg på 18 oljegrusarbeidere, 5 arbeidere både med oljegrus og asfalt, 6 har oppgitt at de bare arbeider med asfalt, og 8 arbeidstakere arbeider med vegmerking.

Massiv løsemiddeleksponering kan gi forskjellige skadevirkninger på kroppen. Man kan generelt si at faren for helseskade øker med økende eksponering, og med eksponeringstiden for det helsefarlige stoffet. Der kan teoretisk oppstå helseskade av forskjellige typer og med forskjellig alvorlighetsgrad. Noe av problemet i denne sammenheng er at mange av de aktuelle symptomene er uspesifikke, dvs. de kan ha mange forskjellige årsaker, og behøver ikke nødvendigvis sees i sammenheng med arbeidssituasjonen. Videre er det kjent at massiv løsemiddeleksponering kan gi skader på lever, nyrer og lunger, samt skader på det perifere og sentrale nervesystem.

Ved den aktuelle undersøkelsen har vi ved hjelp av spørreskjema forsøkt å kartlegge såkalte nevropsykologiske symptomer, som tegn på mulig eller begynnende skade på nervesystemet. Videre har vi ved hjelp av blodprøver undersøkt mulig skade på lever og nyrer.

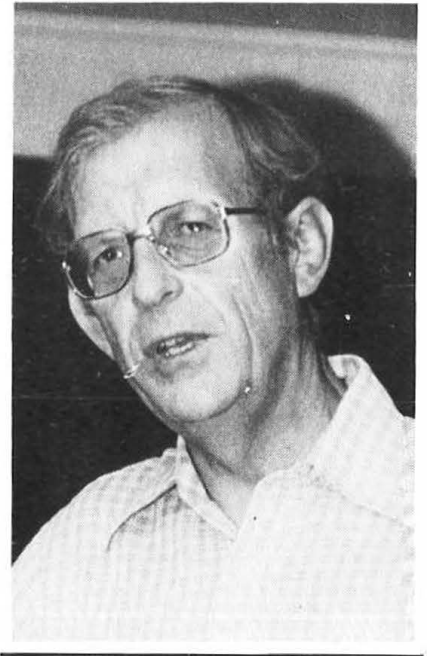
Ved vurderingen av evt. løsemiddel-skade må man se sammenhengen mellom resultater fra blodprøver og den nevropsykologiske utspørringen.

Resultatet fra undersøkelsen er redegjort for i en foreløpig rapport til Vegdirektoratet, og til Vegsjefen. Man kan foreløpig si at man ikke har diagnostisert noen sikker løsemiddelskade på bakgrunn av de foreliggende prøveresultater. Imidlertid vil en del av de undersøkte bli kalt inn til nærmere undersøkelser, enten på bakgrunn av besvarelser den enkelte har gitt i spørreskjema, eller i kombinasjon fra blodprøve.

De aktuelle målingene av løsemidler på den aktuelle arbeidsplass, er enda ikke helt avsluttet. Vernelederen har kartlagt en del arbeidsplasser, men en del arbeidsplasser gjenstår, da der for tiden ikke er aktivitet på det aktuelle området. Resultatet fra denne kartleggingen vil bli meddelt de berørte parter så snart de foreligger.

Audun Visted
bedriftslege

Fellesmøtet for Biltilsynet på Vestlandet for første gong i Sogn og Fjordane



Tekst og foto: Harald Sel

Kontaktutvalet for biltilsynsstasjonane i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane hadde i år lagt fellesmøtet til Sogn og Fjordane. Dette var det tolvte møtet i regi av Kontaktutvalet, men det er første gongen at møtet blir arrangert i dette fylket. Samlingsplassen var Sunnfjord hotell i Førde, og dagane 13. til 15. september.

Programmet var omfattande og godt, både på den faglege sida og på den underholdningsmessige sida. Eit høgdepunkt for mange var nok elles bussturen rundt Jølstervatnet, men mellom anna servering av Jølster-aure på Skei hotell og omvisning på Astrup-tunet.

Øverst til venstre: Eit utsnitt av forsamlinga. Fremst ser me Gjerd Hauge, Marit Øverland, Olav Årdalsbakke og Johan Lund.

Øverst til høgre: Avdelingsdirektør Aksel Brun, Vegdirektoratet, heldt foredrag om «Mål og visjon for biltilsynet». Her ser me han ved talarstolen.

Nederst: Mellom aktivitetane under opphaldet i Førde var også ei fotballturnering der 2 lag frå kvart av fylka deltok. Her ser me trimgeneralen og organisator for turneringa, Eli Solberg frå Bergen, og turneringas faste dommar: vergsjef Chester Danielsen.



Instituttjef Dag Bjørnland:

Ein million fleire bilar i år 2000

Tekst og foto: Harald Sel

Fram til år 2000 vil talet på personbilar i Norge auka med 1 million, frå 1.430.000 til 2.430.000. Dette inneber ei kollosal utfordring for Statens vegvesen. Staten må sjå svært alvorleg på både den trafikkmessige utfordringa og på dei vegutbyggingsoppgåvene som denne kollosale trafikkauken fører med seg.

Dette sa instituttjef for Transportøkonomisk institutt Dag Bjørnland i foredraget sitt under fellesmøtet for Biltilsynet på Vestlandet (Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland), som blei avvikla på Sunnfjord Hotell i Førde, frå 13. til 15. september.

Trafikkauke

Det er elles ikkje bare talet på personbilar som vil bli auka sterkt, om me skal tru på Bjørnland sine prognoser. Også talet på godsbilar vil frå 198.000 i 1985 til 307.000 i år 2000. For vegtransporten vil den større vognparken føra til kraftig auke både når det gjeld kjørelengde og godsmengde. Lengde kjørte km vil truleg auka frå 35 milliardar i dag til 56 milliardar i år 2000. Når det gjeld mengde transportert gods vil det truleg bli meir enn fordobling fram til år 2000, frå 6 milliarder tonn km til 13 milliarder tonnkilometer.

Prognosane

Kan ein så rekna med at desse prognosane slår til! Bjørnland meinte at det var liten grunn til å tvila på det. Han viste til at prognosane som blei lagt fram i Norsk vegplan i 1960-åra for auken i personbilparken, har slått til nesten fullt ut. Vegplankomiteen av 1966 laga ein prognose der ein gjekk ut frå at talet på personbilar ville gå opp frå ca. 420.000 i 1966 til ca 1,5 millionar i 1984. Ved utgangen av 1984 var det altså vel 1,4 millionar personbilar.

Etterslep

Instituttjef Bjørnland meinte at Statens vegvesen ikkje har fått tilført dei midlane som har vore nødvendige for at utbygginga av vegnettet kan halda tritt med trafikikutviklinga. Han meinte at vegvesenet i dag har eit etterslep på minst 5 milliarder kr i 1985-prisar i anlegg. Dersom ein skal ta igjen det forsømte, bør vegkapitalen i framtida auka med 3,4 % i året. For tida er auken mindre, og dette fører til stadig meir følbare konsekvensar, sa Bjørnland.

Forskning

Bjørnland meinte også at det måtte satsast langt meir enn i dag på forskning og utvikling innan samferdselssektoren, ikkje minst for å få ned ulykkestala.

— Samferdsel fører til at det årleg blir drept mellom 4 og 500 menneske og omtrent 2.500 menneske blir alvorleg skada. Den positive utviklinga frå 1970-åra med nedgang i ulykkestala har stoppa opp. Det fysiske og sosiale miljøet vårt blir skada av forurensingar, støy, forslumming og barrierar. Livet blir utrygt. Likevel utgjør forskning innan samferdsel bare 3 % av heile det nasjonale forskningsarbeidet, sa Bjørnland, og han la til.

— Tidlegare generasjonar snakka mest om dei framstega og utfordringane som nyvinningar innan samferdsla førte med seg. I dag er me og bør me også vera minst like mye opptatt av problem og truslar. Trafikkulukker,



Instituttjef Dag Bjørnland ved Transportøkonomisk institutt på talerstolen under foredraget sitt på fellesmøtet for Biltilsynet på Vestlandet.

støy, forurensing og forbruk av natur som ikkje lar seg fornye, er i dag dei mest framtrekande problema innan samferdsla.

Nyordning for ferjedrifta

Vegdirektoratet har foreslått ei nyordning for ferjedrifta med større delegering av ansvar og styring. Forslaget føreset at ein innfører ei ordning med rammetilskot.

Forslaget er oversendt Samferdselsdepartementet, som arbeider med saka.

Opplegget i ei evt. nyordning det me har i lokal- og rutenæringa med tilbuds kontrakt. Kostnadane med ferjetrafikken blir eit forhandlings-tema mellom selskapa og vegstyresmaktene. Dette opplegget skal kunne gjera det muleg for selskapa å disponera eit eventuelt overskot, dersom ferjedrifta blir gjennomført til lågare pris enn avtalt. På den andre sida vil

selskapa også måtte dekkja eit eventuelt underskot.

Vegdirektoratet meiner at ei delegering av ansvar og styringsrett bør kombinerast med større fridom for selskapa og fylkeskommunane i fastsetting av takster og dermed selskapet sine inntekter.

Eit hovudmål med den foreslåtte rammetilskotsordninga er å få betre utnytting av løyvingane som blir gitt. Men denne ordninga stiller større krav og er meir arbeidskrevjande enn de nåverande salderingssystemet, der gapet mellom inntekter og utgifter stort sett blir dekkja av staten ved årsslutt.

Ei eventuell nyordning kan tidlegast bli sett i verk frå årsskiftet 1986/87.

Haugesund vegstasjon:

Kontordamenes dag i utedriften

Tekst: Wenche Nesse og Mette Skjerve

Foto: Rune Sandven

I september gjorde vi vår «deby» som anleggsarbeidere.

For en dag byttet vi kontorhabitten med hjelm, kjeledress og vernesko, og vi ble med gutta ut. Bakgrunnen var at vi hadde lyst til å få mer kunnskap om hva som foregår i utedriften, og se hvordan de forskjellige arbeidsprosessene foregår.

Dagen vår startet med nivellering av veghøyder. Det som da ble gjort var følgende:

- oppsetting av stikningslekter med håndboremaskin (Cobra)
- Utregning av koordinater (data for bestemte punkter)
- Utsetting av linjer.

Sprengning

Etter dette dro vi lenger ut på anlegget, hvor vi fikk være med på sprengning.

Høydepunktet på dagen skulle være at vi skulle ha boring på blokk. I følge de «lærde menn» var dette ganske tungt arbeid for oss, men vi klarte dette med glans.

Etter lunch skulle vi selv sprengre det vi hadde boret. Det vi da måtte gjøre var følgende:

- Lading
- Kopling
- Dekking
- Trykke av salven.

Graving

Vi fikk også prøve en stor grave-maskin (Cat 225), og med litt hjelp klarte vi å laste på en bil. Vi følte oss litt små i den store maskinen, men det gikk bra det også.

Slutten av dagen brukte vi til å være med og sette ut punkter med hjelp av kikkert (Teodolitt) og avstandsmåler.

Dynamitt

Det var også en andre arbeider vi fikk gjøre og ting vi fikk lære om. F. eks. fikk vi en innføring i de forskjellige dynamitt-sortene og tennere som blir brukt. Det er til stor hjelp for oss, siden det er vi som bestiller dette. Så for ettertiden vet vi hva vi snakker om på dette området.



Boring på blokk skal i følge «de lærde menn» vera ganske tungt arbeid, men Mette Skjerve klarte jobben med glans.

Lærerikt

Det vi sitter igjen med etter en arbeidsdag i utedriften er mye. Vi har lært av våre arbeidskamerater og deres arbeid bedre å kjenne, og vi vet mer om hva de forskjellige arbeidsoppgavene dreier seg om. Dessuten ble vi litt «stive og støle», men det er slikt som går over.

En ting er vi ihvertfall enige om. Det var en lærerik dag. Vi håper andre kontordamer kan få anledning til å komme ut for å prøve og se arbeidet i deres område.



Innføring i de forskjellige dynamittsortene og tennere som blir brukt, inn gikk i programmet for dagen. Seinere viste Mette og Wenche at de behersket både lading og kopling såvel som dekkning, før de trykte av salven.

Fra venstre: Wenche Nesse, Sverre J. Kvinnesland og Mette Skjerve.

YAP-er reiser ikke kollektivt

Dagens samfunnsånd oppmuntrer ikke til kollektive løsninger. Unge fremadstrebbende yrkesmennesker med stresskoffert og kredittkort reiser ikke kollektivt. YAP-kulturen dyrker individet, ikke kollektivet.

Vi tror kollektivtransportsekselskapene har en berettiget grunn til å bekymre seg over dette. Problemet er nemlig ikke at en YAP kommer for sent fram kollektivt. Problemet er at vedkommende ikke ville reist kollektivt selv om det gikk dobbelt så fort som med bil.

(Fra en leder av redaktør Svein Horrisland i bladet Samferdsel, nr. 8/85).

Tilgrising av vegbanen, — farlig og skjemmende

Skadevolderen er erstatnings-ansvarlig

Tekst og foto: Lars Eide

Vi opplever stadig at vegbanen og vegområdene blir tilgriset av søppel, gjødsel, leire, stein o.a. fra landbruksmaskiner og andre transportmaskiner og biler. Dette er trafikkfarlig for brukerne av vegnettet og da kanskje spesielt for lettere kjøretøy, slik som sykkel, motorsykkel m.v. Samtidig er det skjemmende.

Vegloven

Hva kan gjøres for å minske problemet?

I §§ 57 og 58 i Vegloven står det om det forholdet jeg vil ta her. Her er det nedfelt hjemmel for å reise erstatningskrav overfor den som forårsaker skaden. I lovens første ledd står det om forbud mot å skade offentlig veg eller innretning som tilhører vegen. Her nevnes også tilgrising av vegbanen med jord, leire og gjødsel fra landbruksmaskiner som kan føre til sleip vegbane eller ved at løse partikler blir slynget opp fra vegbanen. Dette kan igjen føre til trafikkulykker.

I § 58 vises det så til at på den ansvarlige eierens kostnad kan skade som er gjort gjennom brudd på foresegnene i § 57, 1., 2. og 3. ledd, utbedres.

Opprydding

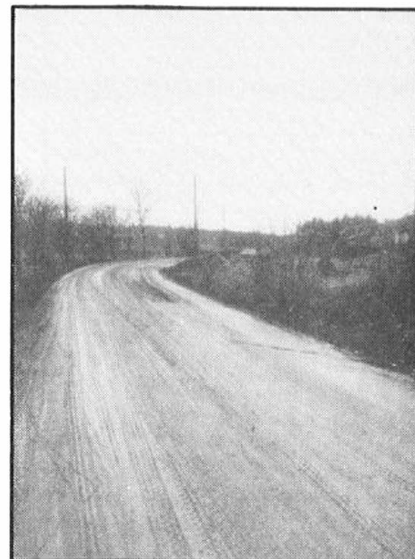
I mange tilfeller kan det være problematisk å oppspore den som har forårsaket skaden. Men greier vi dette, mener jeg at vi må ta kontakt med skadevolderen og be denne renske opp etter seg, eller orientere om at det vil bli sendt regning på det det koster vegvesenet å rydde opp.

Bedre sikring

Dette må gjøres for at vi skal kunne skape et «rykte» blant publikum, og dermed få til en holdningsendring og håpe på at de blir mer innstilt på å unngå slike ting, og at de dermed sikrer lasten sin bedre.

Gjødsel

I området vårt har vi i sommer hatt to tilfeller av tilgrising av vegen ved at bønder har mistet gjødsel fra maskinen og ned på vegbanen og gjort denne trafikkfarlig. Begge ganger ble skadevolderen kontaktet og gitt beskjed om dette forholdet, og vegkontoret har deretter sendt regning på det det kostet vegvesenet å renske opp etterpå (i disse tilfellene var det spyling av vegbanen).



Det er ikke snøslaps som gjør at hele vegbanen er full av hjulmønster, men sleip mold og leire som er mistet under transport. Når slikt skjer kan skadevolderen bli gjort økonomisk ansvarlig for kostnadene ved å renske opp. Det kan også være aktuelt med politianmeldelser.

Politianmeldelse

Et annet problem i vårt område er transport av forbrenningsavfall og søppel. Mange av førerne på bilene som driver slik transport sikrer ikke lasten sin godt nok, slik at søppel faller av bilene og blir liggende på vegbanen eller langs vegen.

Vi har mange ganger tatt kontakt med sjåførene og gjort disse oppmerksomme på overtredelsene, ja, vi har til og med truet med politianmeldelse for å få disse til å forstå alvoret i situasjonene. Dette har hjulpet.

Det er i de fleste tilfeller vanskelig og tidkrevende å drive detektivarbeid for å finne skadevolderen, men jeg mener at dersom vi kan greie å statuere eksempler ved å slå ned på disse som forårsaker skadene, kan vi være med på å spre en mer positiv holdning blant publikum.

Stortingets nye samferdselkomite

skal ha ei reise på rv 14 langs Vestlandet i 1986, blir det opplyst i Vegdirektoratet.



Tilgrising av vegbanen kan få alvorlige konsekvenser. Biledene er fra en stygg kollisjon på rv 505, etter at vegen var blitt farlig glatt på grunn av massetran sport. Da vegvesenet fikk melding om ulykken, rykket vi straks ut. Vi ryddet opp med en gang, for å sikre at det ikke skulle skje flere ulykker på grunn av den sleipe vegbanen.

I traseèn for ny veg til flyplassterminalen

Enestående steinalderfunn på Sola

Vegvesenet har bekostet ca 1,5 millioner til utgravingene

Av geolog Lotte Selsing

Foto: Ragne Johnsrud, Birgitte Skar og Terje Tveit

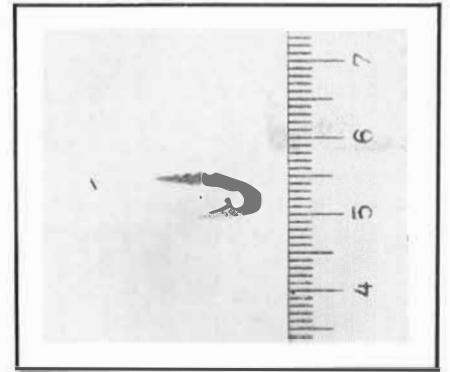
I sommer og tidlig i høst er det foretatt en stor arkeologisk utgraving på Sola flyplass. Den er enestående av to grunner: Det er funnet spor etter åkerbruk som er 1000 år eldre enn det man hittil kjente til på Vestlandet. Og funnforholdene er så gunstige at det er bevart organisk materiale f.eks. beinredskaper. Det har man ikke tidligere funnet i Norge på en åpen, ubeskyttet boplass. Utgravingen skyldes bygging av vei frem til nytt ekspedisjonsbygg på Sola flyplass. De arkeologiske funn er gjort på et sted som ligger der hvor det skal legges et kryss på veien. Den første og mest omfattende del av utgravingen er finansiert av Statens vegvesen Rogaland og Luftfartsverket. Den siste måneds graving er blitt gjort mulig gjennom en bevilgning fra Kulturminnefondet og Sola kommune.

Øks ved første spadestikk

Allerede da de første planer for veitraséen ble tilsendt Arkeologisk museum i Stavanger ga museet signal om at traséen krysset gjennom et område hvor man kunne forvente å finne steinalderboplasser. Allikevel har funnet oversteget de største forventninger. Hadde det i den tidligere planleggingsfasen vært klart at funnene er så omfattende og sensasjonelle som de er, ville Arkeologisk museum og Statens vegvesen antakelig i beste forståelse ha funnet en annen trasé

for veien. Men vi hadde som så ofte før ikke tilstrekkelig kunnskap på det tidspunkt.

Ved absolutt første spadestikk fant arkeolog Arnvid Lillehammer en grønnsteinsøks fra yngre steinalder. Ved hjelp av en gravemaskin ble det gravd en 40 m lang grøft fra det vi trodde var utkanten av en boplass. Vi ønsket ved hjelp av denne grøften å få informasjon om boplassens størrelse og om steinalderlandskapet utseende rundt boplassen. Det vi fant var et boplasslag som strakte seg nes-



Denne miniatyrfiskekroken av bein, 1,5 cm lang, er her vist i rett målestokk. Den ble funnet i sandholdige jordlag avsatt i sjøen nær stranden for mellom 5000 og 8000 år siden. (Foto: Ragne Johnsrud, Arkeologisk museum i Stavanger).

ten i hele grøftens lengde. I dag vet vi at dette ca. 4.500 år gamle funnførende lag omfatter 5.000-10.000 m². Videre at det finnes minst 2 eldre funnførende lag, det ene knapt 5.000 år gammelt, det andre 6.000-8.000 år gammelt.

De første bøndene i Vest-Norge

Vi har beviser på at de første Solabønder dyrket korn. Da boplasslaget var gjennomgravd, så vi et nettverk av rette linjer. De skar hverandre under tilnærmedesvis rett vinkel og er resultat av pløying. Oldtidsplogen kalles en ard som i motsetning til den moderne plog ikke vendte jorden, men bare lagde en risse ned i jorden. Funnet av ardspor fikk vår vegetasjonshistoriker til å ta en rask sjekk på polleninnholdet i ardsporene og ganske riktig, det ble funnet blomsterstøv av både bygg og hvete.

De arkeologiske funn derimot gir ingen opplysninger om jordbruk. Steinredskaper som meisler, økser, piler og skrapere, som regel flint er alle typiske for kulturer som levde av jakt, fangst og fiske. Dersom ardspor og kornpollen ikke var blitt funnet, ville arkeologene tradisjonen tro uten videre ha forutsatt at det dreide seg om jakt- og fangstkultur. Ingen redskaper viser at disse menneskene som slo seg ned på torvmarken for 4.500



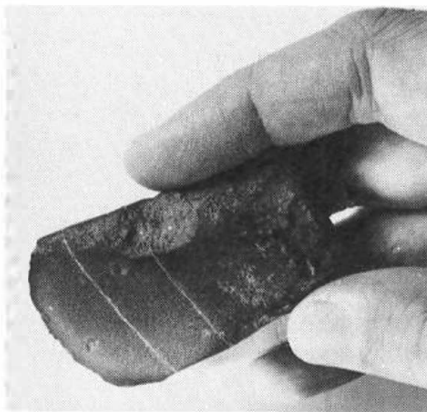
Gammelt og nytt møtes på Sola flyplass. Samfunnets krav på et tidsvarende ekspedisjonsbygg på flyplassen medførte i sommer og høst utgraving av lag fra steinalderen. Utgravingen ble gjennomført der veien til det nye ekspedisjonsbygg er planlagt. (Foto: Terje Tveit, Arkeologisk museum i Stavanger).

år siden også dyrket jorden som de første i Vest-Norge.

Bein i strandgrus

Under torvlaget ligger et lag med strandsand og under dette igjen strandgrus med mengder av dyre- og fiskeknokler, samt redskaper og avslag av flint. Det dreier seg om et søppellag etter mennesket som bodde på en fjellknaus i strandkanten og hev sine etterlatenskaper i form av matrester, ødelagte pilespisser og liknende ut i sjøen. Dette søppelet er det nå arkeologene nitid og begjærlig graver frem for å rekonstruere livet til disse menneskene som i kortere eller lengre tid bosatte seg på denne lille knausen og som siden ble dekket av torv og bosatt av bønder. Menyen kjenner vi bare i grove trekk, fordi knoklene ennå ikke er blitt analysert av spesialister. Vi vet, at disse steinaldermenneskene spiste fisk, muligens torsk, de spiste sel, villsvin og hjortedyr, eventuelt rådyr. De spiste også hasselnøtter og antakelig røtter, andre frukter og andre plantedeler.

Alderen kan bestemmes mest presist ut fra flintredskaper og — teknologi. De viser at lagene mest sannsynlig er knappe 5.000 år gamle, dvs. fra aller eldste del av yngre steinalder. Jordlagene peker også mot samme alder, idet de viser at denne marine, knokkelførende strandgrusen er avsatt under synkende havstand og derfor må være yngre enn tidspunktet for høyeste havstand i etter-



Vestlandsmeiselen av grønnstein etterlatt ved ildsted på østdelen av boplassen. Denne meiselen ligner en god del på den grønnsteinsøks som ble begynnelsen til denne meget spennende steinaldergraving på Sola flyplass. (Foto: Ragne Johnsrud, Arkeologisk museum i Stavanger).

istiden., Høyeste havnivå inntraff for rundt 5.500 år siden og kalles Tapes maksimum. Knokkellaget er derfor yngre enn 5.500 år, men ikke så veldig mye. 500 år er et rimelig tipp.

Miniaturfiskekrok av bein

Også i de dypere liggende lagene er det gjort funn etter mennesker. De lagene det er snakk om, er fra eldre steinalder fra den perioden geologene kaller Atlantikum. ca 5.500 år sid-

en. En av de sistnevnte må betraktes som gravningens stjernebunn (se foto): En bitteliten fiskekrok, helt velbevart, med mothake og fastbindingshaker, mindre enn en tommelfingernegl og med ridser etter redskapet den ble forarbeidet med. Den er så liten av flere av de arkeologer som har sett den tror det kan være snakk om en leke snittet av en snill gammel bestefar. Arkeolog Birgitte Skar som har ledet hele den omfattende graving på flyplassen, mener imidlertid snarere at fiskekrokens størrelse avspeiler en spesialisert form for fiske etter en eller annen form for småfisk. Disse eldre steinaldermennesker vet vi ellers lite om. Det har ikke vært økonomisk grunnlag for utgraving av mere enn ganske få kvadratmeter av disse gamle og dyptliggende lag. 3-4 m under bakkenivå ligger de for det meste.

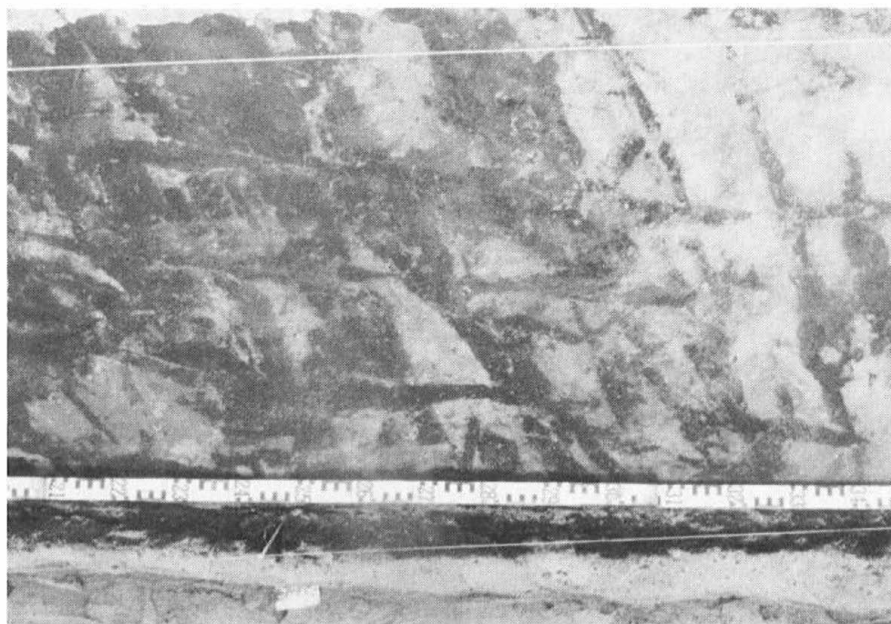
Historiens sus

Sola flyplass er i dag en travel arbeidsplass for mange mennesker som særlig arbeider innen tekniske fag samt administrasjon og servicenæringen. I 1987 har flyplassen 50 års jubileum. For 50 år siden lå flyplassområdet som en fredelig, grønn slette med beitende dyr og små? åkerlapper. Det er tankevekkende å tenke på at bortsett fra de siste 50 år, har området på og rundt flyplassen vært oppdyrket av bønder i 4.500 år. Og før den tid har mennesker i flere 1000 år tråkket sine barneføtter langs strendene i samme området, samlet skjell og nøtter, fisket, jaktet, slikket solskinn, lyttet og tolket naturens egne lyder, sett på himmelen etter tegn på endringer i været.

Takk

Denne artikkel om Sola utgravningen er blant annet gjort mulig med god assistanse fra de øvrige prosjektdeltakerne: Arnvid Lillehammer, Lisbeth Prøsch-Danielsen, Birgitte Skar og Erik Wishman. Statens vegvesen stillet brakker til rådighet og har sørget for fremføring av vann og elektrisitet til utgravingsfeltet. Vi vil her benytte anledningen til å takke for hjelpen og for et godt samarbeide med Statens vegvesen v/Arnulf Follaug og Johan Pettersen, Luftfartsverket v/Einar Skogen og Velde maskin A/S v/Sjur Bjørge.

(Artikkelen er en del forkortet.
Red.)



De sensasjonelle pløyespor fra yngre steinalder — kanskje de eldste i landet. Oldtidsbonden har tydeligvis ardet i to retninger. (Foto: Birgitte Skar, Arkeologisk museum i Stavanger).

Rygjavegen presenterer:

Samferdselsstyret i Rogaland

— 2 —

Av Tormod E. Nag

I forrige nummer av Rygjavegen hadde vi ein artikkel om fylkessamferdselsstyret. Vi skreiv også at vi i seinare utgåver av Rygjavegen vil presentera dei enkelte medlemmane.

Vi har denne gongen plukka ut tre representantar og gitt dei nokre spørsmål.



Kari Kjølstad Tenden
Alder: 50 år
Heimstad: Sauda
Yrke: Husmor
Parti: Høyre

Har du vært med i samferdselsstyret i tidligere perioder?

Ja, jeg var med i perioden 1976-79. Dessuten møtte jeg også i perioden 1980-83, men da i egenskap av formann i F.T.U. (Fylkestrafikksikkerhetsutvalget). Arbeidet i samferdselsstyret er interessant, derfor hadde jeg dette som det første ønske også for denne perioden.

Har du spesielle interessefelt innen samferdselspolitikken?

Ja, som jeg svarte på ditt forrige spørsmål har jeg nå vært formann i F.T.U. i 6 år, så det skulle fortelle at trafikksikkerhetsprosjekt er noe jeg er spesielt interessert i.

Ellers er jeg også opptatt å få til en bedre utnyttelse av ressursene til rute-sektoren. Spesielt i Ryfylke er en

samarbeid mellom sjø- og landtransport interessant.

Det skulle nå være tid for nytenking innen samferdselssektoren.

Har du spesielle saker som du er opptatt med, og som du gjerne vil få løst?

Ropeidhalvøya må nå få vegutløysning. Ser en på innbyggertallet og kostnadene med å skaffe vegen — tror jeg det er få distrikt i landet vårt som fremdeles er vegløse.

Når det gjelder trafikksikkerhetsprosjektet er jeg opptatt av at det må legges mer vekt på det holdnings-skapende arbeidet.

Hvor lenge har du vært politisk aktiv?

Tiden går fort. Ca. 20 år.

Har du andre politiske verv?

Utenom fylkesutvalget og fylkestinget, er jeg formann i Rogaland Høyre.

Dessuten er jeg med i Det regionale høgskolestyret, Yrkesopplæringsnemnda, Trafikksikkerhetsrådet og som tidligere nevnt, formann for F.T.U. i Rogaland.

Hvorfor er du politisk aktiv?

Samfunnsprosjekt har alltid interessert meg. Men jeg fant ut at det nyttet lite å sitte hjemme å kritisere andre. I tiden jeg har vært med har jeg fått oppleve hvor tungvint og komplisert samfunnet vårt egentlig er.

Har du hobbyer eller andre gjøremål i fritida?

Fritiden blir først og fremst benyttet til husarbeid, noe som også er en fin avkobling. Ellers er jeg glad i å lese.

Hvorledes er det å være østlending i Rogaland?

Etter 22 år i dette fylket er jeg blitt en ekte Rogalandspatriot.

Jeg vil også få legge til at distriktet

her hevder seg godt på mange områder som f.eks. forskning, utdanning og kulturliv. Dessuten bør Rogaland ha alle forutsetninger for å bli et turistfylke, men dette er dessverre ikke godt utnyttet.



Einar Grønstad

Alder: 51 år

Heimstad: Sandeid

Yrke: Bonde

Parti: Kristeleg Folkeparti

Einar Grønstad har tidlegare ikkje vore med i samferdselsstyret. Det er derfor naturleg å spørja korleis desse to åra har gått.

Det har vore mykje interessant og ikkje minst lærerikt å vera med i styret — men så er det også arbeidskrevjande.

Korleis er det, har du spesielle interessefelt innan samferdselspolitikken?

Nei — eg har ikkje det, men eg er likevel busett på ein stad der eg veit kva gode kommunikasjonar har å seia. Derfor vil eg seia at hovudinteressa mi er å få betra kommunikasjonane — særleg i utkantstroka — og dermed få knyta fylket betre saman.

Dette gjeld både vegbygging og betre rutesamband på land og sjø. Ikkje minst for dei grender og bygder som er avhengig av sjøverts samband er det viktig å få gi eit tilfredsstillande tilbod.

Vidare ser eg at gode og tidsmessige kommunikasjonar er ein viktig faktor for busetnad og næringsliv i distrikta.

Når det gjeld fylkesvegane så er mange av desse i dårleg stand og kan ofte vera trafikkfarlege — så her er det trong for eit krafttak!

Har du spesielle saker som du er oppteken med og gjerne vil få løyst? Rogaland må få sin rettsmessige del av statsmidlane til vegbygging. Me får idag altfor lite i høve til andre fylker. Dette ser eg som urettferdig. Elles vil eg igjen få minna om vegutløysing for dei 500 personane som er busett på Ropeidhalvøya. Dette er ei interessant sak som eg har brukt mykje tid på. Det er difor gledeleg å sjå at sams innsats kan lukkast, og at dette lenge etterlengta prosjektet snart kan starta opp. Utanom fordelene for kommunikasjonane — vil dette prosjektet ha ein positiv innverknad på sysselsetjinga i Indre Ryfylke.

Elles er eg glad for at arbeidet med Bokn-prosjektet som snart vil starta. Dette gir Bokn vegsamband samstundes med at nord- og sør fylket kjem nærare saman.

Kor lenge har du vore politisk aktiv?
Å--ja, sei det? I 25 - 30 år.

Er du med i anna politisk arbeid?

Eg er med i fylkestinget og formann i fagstyret for jordbruksskulane i Rogaland. Det har også vorte ein del år i kommunepolitikken, nå som formann i skulestyret.

Kvifor er du politisk aktiv?

Fordi eg ser eit ansvar — og dessutan likar eg å vera med å forma det samfunnet me alle lever i.

Kva gjer du på fritida?

Fritida vert det lite av, men så langt eg kan er eg med i kristent arbeid i kyrkje og bedehus.



Aage Haver

Alder: 40 år

Hjemsted: Sirevåg

Yrke: Forretningsfører

Parti: Arbeiderpartiet

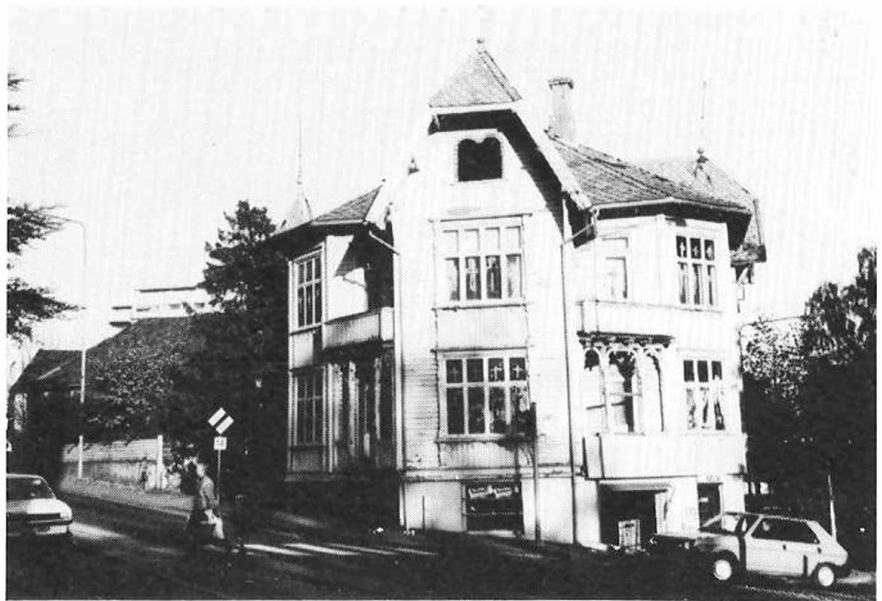
Det er første perioden Haver er med i samferdselsstyret og vi har spurt hvorledes han har opplevd denne tiden.

Det har vært mye mer interessant enn det jeg hadde forestilt meg. Jeg har lært mye, og fått mye større for-

Ny E 18 krev areal

Særprega Stavanger-hus er rive

Tekst: Harald Sel Foto: Per Eikemo



Midt i oktober blei det såkalla Kristiansenhuset, Kannikgata 13, riven av vegvesenet. Ein kan seia at dette er det første synlege teiknet på anleggstart for ny E 18 gjennom Stavanger. Kristiansenhuset er eitt av fleire i Kannik som må rivast for å gje plass til den nye vegtraseen.

Med Kristiansenhuset har eit særprega og tradisjonsrikt hus forsvunne frå bybildet i Stavanger. Byantikvar Unnleif Bergsgard seier til Rygjavegen at bygningen blei oppført i 1896 av Teknisk Bureau A/S, som var grunnlagt i 1893.

Bygningen representerte ein overgangsstil mellom sveitser- og jugend-stil, og var eit fantasifullt bygg med sine mange arker, spir og altanar.

I mange år held Kristiansens kolonialforretning til i huset. Av dette blei namnet Kristiansenhuset innarbeidd.

Unnleiv Bergsgard opplyser, at så vidt ein kan sjå, var bygget det største private bolighuset i tre i Stavanger, med ei grunnflate på ca. 390 kvm. i to fulle etasjer pluss loft og underetasjer med butikkar.

ståelse for samferdsel, vegutbygging og vedlikehold.

Hvilke interessefelt har du?

Med min bakgrunn som yrkessjåfør i 18 år — og som forretningsfører i fylkets største fagforening for yrkessjåførar — forbauser det vel ingen at jeg har stor interesse for veg- og vegtransport.

Spesielt vil jeg si at kollektivtrafikken på land — spesielt med buss er noe som opptar meg.

Er det spesielle saker som du gjerne så en løsning på?

Jeg håper å få gjøre mitt til at ferjeforbindelsen over Boknafjorden blir borte. Det er en stor svakhet for fylket å være knyttet sammen med et så utsatt ferjesamband.

Videre håper jeg på at vi kan få en snarlig utskifting av materiellet på Jærbanen.

Jeg er ikke fornøyd med utviklingen for busstrafikken. Vi må være for-

Framhald side 21.

Ein vegmann ser tilbake Frå Nordfjord til Ryfylke

Av pensjonert vegmeister Alfred Rake

Då eg vart pensjonert i 1977, hadde eg 45 år i Statens vegvesen bak meg (minus 1 år i Norsk Hydro, Rjukan).

I 1931 kom eg i arbeid i vedlikehaldet hos vegvaktar Tore Brynestad (Sogn og Fjordane). Det vart vekselvis arbeid i grustak om sumaren og vintervedlikehald.

I 1933 vart eg fast mann ved eit knuseverk som flytta rundt i Indre Nordfjord. Dette verket var i drift berre om sumaren, så i vinterhalvåret vart det arbeid på ymse riksveganlegg i Sogn og Fjordane.

Effektiv steinknusing

Så blei det bestemt at knuseverket vårt skulle flyttast over til Oppland fylke. Og vi 3 mann, som hadde arbeidet vart ved verket, fylgde med. Me skulle læra opplendingane effektiv steinknusing.

Maskineriet var ein Drafn 3 med sortertrommel, og drivkrafta var ein gamal amerikansk Mogul-traktor.

Me vart verande på Dovre og i Dombås-traktene fram til jul 1940. Då hadde me vist lært steinknusarkunsten frå oss, og me reiste heim til jul.

Tunnelarbeid

Etter nyttår 1941 vart vi sende til tunnelarbeid i Øvre Årdal i Sogn. Vegvesenet hadde teke på seg å sprengja ut fjellet til ein kraftstasjon, for A/S Nordag.

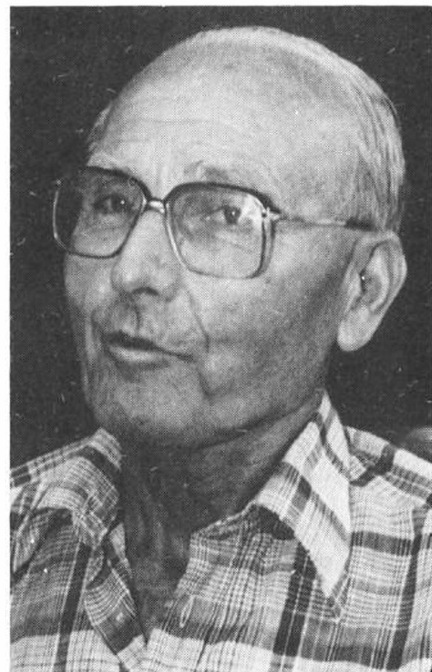
Arbeidet var administrert og lønna av Statens vegvesen, men pengane kom visstnok ikkje frå noko vegbudsjett.

Etter kvart vart det litt av kvart eg ikkje likte. Mellom anna skulle arbeidet vårt kontrollerast av ein tysk ekspert. Og denne «eksperten» ville ha greie på alle slags finesser med vår tunnel- og sprengningsteknikk. Til slutt sprakk det for meg. Eg bad han venda seg til avdelingsingeniøren på anleggskontoret, der ville han få alle dei opplysningane han var ute etter.

— Was? Sprechen sie Deutsch, und wohin haben sie Deutsch gelernt? sa han.

— Vercheigung bitte, alles ist selbstgelernt, sa eg.

Etter denne gebreккеlege tysktalen, fekk eg tilbod om å vera tolk, og sjølsagt med dobbel lønn! Men då vart eg redd og plutsleg «sjuk». Eg reiste vekk utan å oppgi ny adresse.



Alfred Rake (1985)

Norsk Hydro på Rjukan

Om hausten 1942 kom eg inn på Oslo elementærtekniske skule. Og før eg var ferdig der, i juni 1943, vart eg tilsett som oppsynsmann ved Norsk Hydro på Rjukan.

Eg vart stasjonert på Mår kraftanlegg, hovudsakeleg med damarbeid og tunneldrift.

Men den 16. nov. 1943 vart det slutt. Femti allierte bombefly over Vemork stoppa alt som hadde med tungtvatn-produksjon å gjera. Ca. 2000 arbeidarar og funksjonærar ved Norsk Hydro vart arbeidslause, og fekk reisa heim til jul det året. Eg var ein av dei.

Til nyttår fekk eg ei gledeleg overrasking frå Norsk Hydro. «Takk for godt utført arbeide ved Mår Kraftanlegg! Vedlagt ein sjekk pålydande kr 1.100,-» Etter nåverande kroneverdi ville den nyttårspresangen vera verd kr 11.000,-. Eg må vel ha gjort ein god jobb?, som dei og må ha forstått verdien av.

Til Nordland

Eg vende meg nå til Vegdirektoratet, og søkte om oppsynsmannsarbeid. Eg fekk telegram tilbake om å melda meg på Vegkontoret i Narvik så snart som råd var.

Eg fann fram til kontoret og banka på hos avdelingsingeniøren. Og der sat Knut Stokkenes! — kjenning heimanfrå, frå tidlegare anleggsarbeid. Eg fekk arbeidet mitt ved Bjørnefjellsvegen.



I 1936 arbeidde Alfred Rake på veganlegget Olden — Innvik i Sogn og Fjordane. I alt var det ca. 100 mann i arbeid på anlegget. Her er ein god del av dei samla. Alfred Rake ser me som nr. 2 frå høgre i andre rekke.

Krigsepisodar

Vi hadde mange episodar etter som krigen gjekk sin gang. Vi hjelpte mange over grensa til Sverige i 1944.

Overing. Moi og oppsynsmann Thraning frå vegvesenet i Nordland kom i Gestapo sitt søkelys og måtte bort. Eg fekk i oppdrag å melda frå på vegkontoret, at dei var reist på fisketur. Etter ei tid kom Gestapo. Dei hadde spor fram til mitt kontor, og ikkje lenger. Men eg «visste ingenting», og sa minst mogeleg. I to dagar sat eg til forhøyr. Så her var det viktig å ikkje motseia seg sjøl. Og eg passa meg vel for, at kodeordet som eg skulle overbringa til fru Moi, ikkje vart nemnt. Når Moi og Traning var vel over grensa, skulle nemleg føraren deira koma tilbake med bod til meg om at kyllingane fru Moi hadde bestilt, dei skulle ho få tilsendt med det første. Deretter var det mi oppgave å bringa meldinga vidare til fru Moi.

Moi og Traning kom vel frå den livsfarlege reisa til Sverige, og dei kom velberga tilbake i mai 1945.

Ryfylke

Knut Stokkenes hadde tidlegare vore avdelingsingeniør i Rogaland, og i 1945 reiste han tilbake hit.

— Har du bruk for ein oppsyns-

mann i Rogaland, kan du gi meg eit lite vink, sa eg til han, då han reiste frå Narvik. Og ikkje lenge etter kom telegrammet, at eg kunne seia opp som oppsynsmann i Nordland, og melda meg på vegkontoret i Stavanger så snart råd var.

Og kort fortalt. Den 17. mai 1945 steig eg i land på kaien i Hålandsosen, — og det første eg høyrde var tonane og songen «Norge i rødt, hvitt og blått» oppe på loftet til Anders Våge.

Nå skulle det endelig bli Ryfylkeveg.

Få ord

På anleggskontoret på pensjonatet låg eit brev til den nye oppsynsmannen. Her venta eg ein lang og omstendelig instruks, men eg fann noko anna. Overingeniør Th. Riis hadde skreve med rein og sirleg handskrift: «Trequ du arbeidsfolk, kan du ta kontakt med Jonas Tveit». Her var ein som kunne seia mykje med få ord. Ti ord var alt eg trong til å starta Ryfylkevegen med.

Mange arbeidarar

Noko av det første eg gjorde var å setta opp kartotek-system over arbeidarar, og på første kortet stod: Nr. 1 — Jonas Tveit- 18/5-1945. Då eg flytta frå Ryfylkevegen i 1953, var

siste kartotekkortet nr. 276.

På dette tidspunktet sto det enno mykje arbeid att, før det vart veg frå Vindsvik til Sand. Erfjord bru var bygd ferdig i 1963, og ferjesambandet over Jøsenfjorden kom i drift midtsumars 1965. Og den 2. sept. 1965 vart vegen Tau - Sand, Ryfylkevegen, opna. Men omlegginga og utbetringsarbeidet pågår framleis. Det tek tid og krev mykje pengar å få gamle bygdevegar opp i Vegklasse II D.

(Om Ryfylkevegen, og Alfred Rake sitt arbeid der, har han skrivne ein lengre artikkel i Rygjavegen nr. 2-1981.)

Kjørellys

Bruk av kjørellys om dagen vil redusere antall trafikkulykker under alle forhold. men med de spesielt vanskelige vær- og lysforholdene vi har i de nordiske landene, vil virkningen bli større her enn i andre land.

Sola står mye lavere på himmelen her hos oss enn lenger sør. Dette skaper farlige problemer med solblending og motlys. Dessuten har vi svært lange overgangsperioder hvor det ikke er helt lyst og ikke helt mørkt. Ved vintersolhverv er skumringsperioden fem ganger så lang i Oslo som i Roma.

Farligere å sykle enn både bile og gå

Det er farligere å sykle enn både å bile og gå: — Men det ser ikke ut til at alle foreldre er klare over det, sier avdelingsingeniør Finn Larsstuen ved Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling: — Skremmende mange sykler er nemlig ikke i forskriftsmessig stand. Det er viktig at barn og foreldre går sammen for å se etter at sykkelene er i orden.

Finn Larsstuen peker spesielt på at det er viktig at bremsene er i orden: — Men det er også vesentlig å kontrollere at felgene er rette. Heller ikke skal vi glemme bremseoverføringene, wirene slakkes lett og kan være skadet.

Ellers minner Larsstuen om at sykkelene skal ha lykter både foran og bak, reflex bak, og helst i ekene, og sykkelbjelle.



Frå anleggsarbeidet på Ryfylkevegen (rv 13) i Vormedalen 1955. Alfred Rake kom til Ryfylke og tok til som oppsynsmann på Ryfylkevegen i 1945.



Som eit minne frå medarbeidarane overrekte Bjørn Sandvik ei fin lysestake i sølv til Harald Gjerderø. I bakgrunnen ein del av arbeidskollegane på Sand vegstasjon.

Avskjedstund for Harald Gjerderø:

— Nå er dei kvitt meg, karane

Tekst og foto: Hans Chr. Rygh, Suldalsposten

Vegmeister Harald Gederø har aldri vore den som har «spart på konfekten». Det gjorde han heller ikkje då han hadde sin siste arbeidsdag med kollegaene på Sand vegstasjon. Dei fekk med seg mange god-ord på veggen vidare, somme sagt i spøk og somme med ein formanande undertone.

Ei gild avskjedsstund vart det i alle fall. Og som eit minne frå medarbeidarane overrekte Bjørn Sandvik ei fin lysestake i sølv.

Harald Gederø har utdanning frå elementær-teknisk skule. Han tok til i vegvesenet i 1939. Dei første åra var han på Jæren. Han kom til Sand som arbeidsformann i 1942 og trudde først økta her inne skulle vera berre i eit par år. Men så vart han altså verande. I 1945 var Gederø oppsynsmann og i 1973 tok han over stillinga som vegmeister.

— Eg har hatt ei glad og god tid, sa Gederø under avskjedsstunda, - sjølv om mange har vore forbanna på meg. Men nå er dei kvitt meg, karane.

Ja, han kan få sagt det, Gederø. Vi tippar dei kjem til å sakna han på vegstasjonen.

Suldalsposten såg Gederø som eit ønskje-intervjuobjekt. Men noko slikt ville han ikkje vita av. Og Gederø var ein mann som står på sitt. Det veit dei som kjenner han.

TRAFIKKSIKRINGS-TILTAK

Ei viktig årsak til trafikkulykkene er eit uheldig forhold mellom vegane og arealbruken langs vegane. Arealbruken langs vegane og tilkomsten til hovudvegane skaper ofte farlege trafikk situasjonar. Spesielt gjeld det konflikhtar mellom biltrafikk og gang- og sykkeltrafikk.

Viktige framtidsetta trafikk-sikringstiltak vil difor vere å sanere mange avkøyrslar og å planlegge den

framtidige arealbruken slik at vi reduserer konflikten mellom fjerntrafikk og lokaltrafikk og mellom biltrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Lettvinte løysingar for å gi billeg tilkomst til bustad- og serviceareal kan bli kostbare på lengre sikt. Arealplanleggarane og dei som vedtar reguleringsplanar, har difor ei viktig oppgave i trafikk-sikringsarbeidet. Dei gjer klokt i å ta omsyn til råda frå trafikkteknikarane.

(Utdrag frå ein artikkel av trafikkdirektør Olav Søfteland i bladet Samferdsel, nr. 8/85.)

Vegsjef Danielsen til Våre Vegar

Hjernetapping

Det lar seg ikke lenger skjule. Statens vegvesen er utsatt for en veritabel brain-drain! Med dette uttrykket forbinder vi vanligvis intellektuelles flukt fra ett land til et annet, — til et land med større muligheter for utfoldelse og bedre økonomi. I dagens Norge skjer flukten fra fagetater i Staten til privat virksomhet og til oljerealtert virksomhet. Sparekniv og innstramninger på den ene side — penger og utfordringer på den annen.

I vegvesenet har problemet nå fått slike dimensjoner at situasjonen må betegnes som meget alvorlig. Sterkest berørt er vegkontorene i Rogaland ohg Hordaland samt Vegdirektoratet. Helt siden 1980 har Rogaland vegkontor følt seg maktesløs i kampen om kvalifisert teknisk personell. Nå har Hordaland kommet i samme situasjon. Oljevirkosmheten trekker de beste folkene til seg. Det er nærmest blitt flaut å være ansatt i vegvesenet, uttaler vegsjef Chester Danielsen i et intervju med Våre Vegar.

For å kunne demme opp for flukten fra vegetaten, må vi kunne konkurrere om arbeidskraften på lik linje med andre etater i regionen. Vi kan ikke bare være arbeidsplass for ferske ingeniører som trenger en første praksis før de søker seg over til bedre betalte stillinger i andre etater, sier vegsjef Chester Danielsen, mellom annet i intervjuet med Våre Vegar.

Ryfylkevegen

Ingeniør Grøstad i Rogaland vegkontor er no ferdig med kostnadsoverslaget for Ryfylkevegen langs med Nedre Tysdalsvatn. Den nye utrekninga samsvarar bra med det fyrste overslaget som var gjort, og viser at heile veganlegget Bjørheimsbygd — Tysdal i Årdal kjem på 518 000 kroner. Veglengda er ikkje meir enn 10 500 meter, og den parten som er ferdig (frå sjølve Bjørheimsbygd til Tysdalsvatnet) går gjennom lagleg lende. Men frametter vatnet er det mest berre fjell og ur. Der vert skjeringar og støttemurar på upp til 10 meter. Fjellet er fast og fint, so veggen kjem til å ligge trygt.

(Stavanger Aftenblad, 17. juni 1935.)

Flott innsats på anlegget Hustveit — Svandalsfossen

I Rygjavegen nr. 1/85 skreiv me ein «forseringsavtale» for anlegget Hustveit — Svandalsfossen på rv. 13.

Vegsjefen auka løyvingane frå 8 til 13 millionar. Arbeidarane og anleggsleiinga i Sand/Sauda-området på si side lova å leggja seg ekstra hardt i selane, slik at anlegget skulle stå ferdig i desember 1985 — eit år før planen.

Det viser seg nå at «avtalen» er oppfylt til punkt og prikke. Med ein varierende styrke frå 9 til 4 arbeidrarar og god tilgang på maskinar, er det gjort ein kjempeinnsats.

Tidlegare merka vegvesenet ein viss irritasjon frå lokalbefolkninga over dårleg framdrift på anlegget. Nå synes dette å vera snudd, slik at ein stadig høyrer rosande omtale frå Sauda-folk.

Også vegsjefen hadde mange rosande ord over arbeidarane og anleggsleiinga sin innsats, då han kjørte den nye vegen for å vera med på fylkesutvalsmøte i Sauda.

Me kjem tilbake med meir stoff frå anlegget i neste nummer av Rygjavegen.

Heilautomatisk vegtoalett

Firmaet A/S O. Hovden & Co i Rauland har nyleg introdusert eit nytt heilautomatisk vegtoalett, produsert av eit fransk firma i gate- og serviceutstyr.

Heilautomatikken blir sett i gang straks ein trør på golvet. Døra skliar igjen, lyset blir tent, behageleg musikk strøymer ut frå veggene og blandar seg med suset frå ventilasjonen og vatnet som tek til å renna i vasken. Det fins også speil, varmetørkar, klesknagg og sjølsagt eit toalettsete.

Når ein er ferdig og går ut av toalettet, blir døra automatisk stengt og vaske og desinfeksjonsprosessen blir sett i gang. Golvet og toalettskåla blir skyvd bakover og blir deretter vaska med hjelp av høgtrykkspyling og roterande børste. I løpet av eit halvt minutt er toalettet reint og klart for nytt besøk.

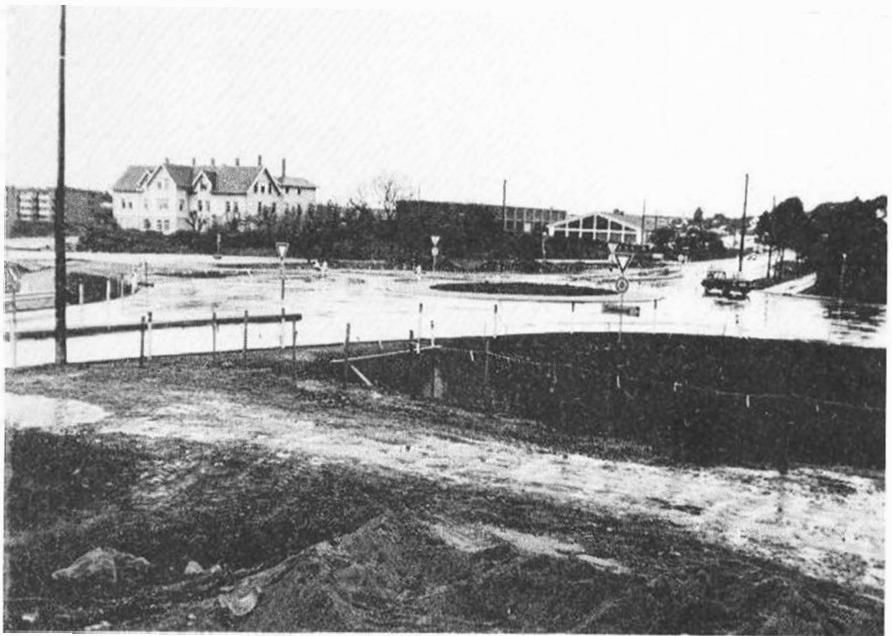


— Jeg håper at De ikke har noe imot at jeg ikke røyker?

Nye rundkjøringar på Bryne og i Haugesund

Ei lita og ei stor

Foto: Rune Sandven og Harald Sel



I oktober blei to nye rundkjøringar sett under trafikk i Rogaland. — ei lita og ei stor.

Biletet øverst viser del lille rundkjøringa, ved Nubben på Bryne. Rundkjøringa er lagt i eit firearma kryss mellom fylkesveg 215 Bryne og Hognestad, Roldal Amundsens veg og Hålandsvegen. Fylkesvegen går her gjennom ein nokså smal jernbaneundergang, og dette gjer trafikkforholda farlege og kompliserte. Men med rundkjøringa reknar ein med at krysset vil bli sikrere.

Biletet nederst viser den nye rundkjøringa i Haugesund i krysset mellom Spannavegen og den nye E 76. Krysset er firearma, men fungera som trearma rundkjøring fram til neste år, når den nye innfartsvegen blir sett under trafikk.

For første gang i Rogaland:

Lærlinger i vegarbeidsdrifta

Tekst: Endre Brigtsen Foto: Per Eikemo og Rune Sandven

Ved Statens vegvesen i Rogaland ble det i september 1985 tatt inn 5 lærlinger i faget *Bygg og anlegg*.

På grunn av den ulike søkermassen i nord- og sørfylke, ble lærlingeinntaket fordelt med 4 i Haugesund og 1 på Bærheim. Spesielt hyggelig er det at vi også har fått en jente blant lærlingene. De faglig ansvarlige for lærlingene er Vegmester Frøyland og Anleggsl. Sandven i Haugesund og Anleggsl. Eikemo i Stavanger.

Bygg og anleggsfaget er et nytt fag som er sammensatt av de gamle enkeltfagene armering, betongarbeid, forskaling og grunnarbeid.

Dette medførte at det ble en overgangsordning som går ut på at fagprøve i de nevnte enkeltfagene kan avlegges etter visse retningslinjer før 1. januar 1986. Dette gjelder stort sett våre tidligere spesialarbeidere.

Nytte og læring

Selv om lærlingeordningen ikke er noe nytt, er det nytt for vegvesenet i

Rogaland, og vi er noe usikre på hvordan dette vil fungere.

Vi vet at en lærling ikke uten videre er en arbeider vi bare kan bruke der det passe best for vegvesenet. Vegvesenet har og et ansvar for at de får opplæring i alle de fagområder som tilhører bygg- og anleggsfaget.

Her blir det altså en kombinasjon av nytte og opplæring. Vi ser det derfor som en fordel at de som har spesielle arbeider som skal utføres, tar kontakt med de faglig ansvarlige vegmester/anleggslederne, uavhengig

av om det gjelder anlegg eller vedlikehold, for dermed å få en bedre og mer allsidig opplæring av lærlingene.

3 års læretid

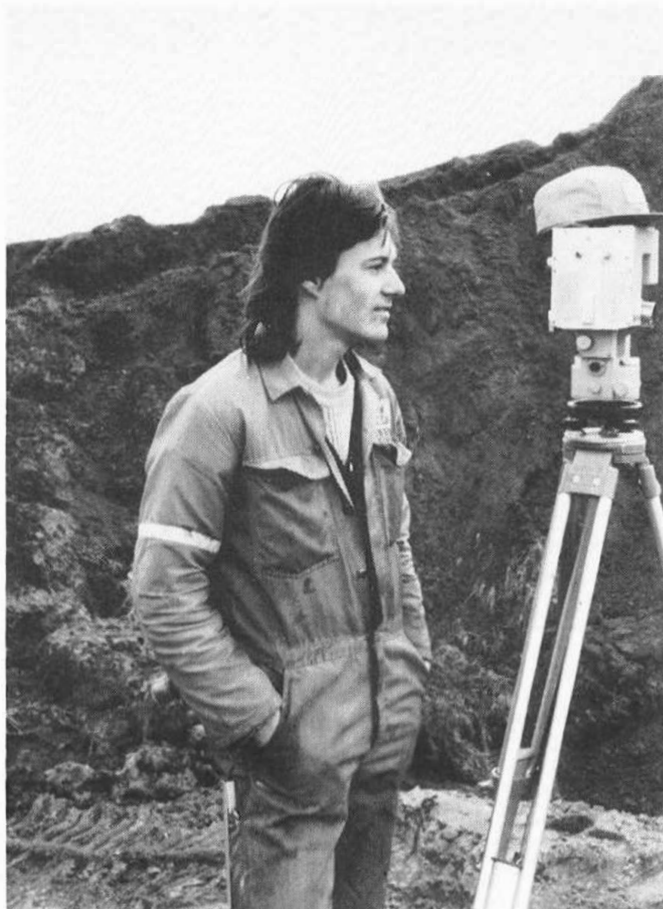
Lærlingene har 3 års læretid og må en dag i uka delta på lærlingskolen. De to første årene skal lærlingen gjennomgå en generell opplæring i fagene tunelldriving/fjellarbeid, armering, betongarbeid, forskaling og grunnarbeid. Det siste året skal kandidaten fordype seg i et av fagene og avlegge fagprøve i det faget.

Etter at fagprøve i fordypningsfaget er avlagt, kan lærlingen ved hjelp av tilleggsår som lærling, utvide sine fagområder til en all-round-vegtjenestemann. Lærlinger som innstas på kontrakt er unntatt fra tjenestemannsloven og det kreves derfor ikke offentlig utlysning av stillingene.

Lønn

Lønnsmessig vil lærlingene under 18 år lønnes som ungdom i staten i lønnstrinn 2 - 5. Over 18 år lønnes etter lønnstrinn 7, og siste året får lærlingen lønnstrinn 7 + 5.

Tilsettingsforholdet opphører når kontrakttiden/læretiden er ute, men vegvesenet bør tilpasse sine rekrut-



Knut Atle Schei, lærling på Bærheim.



Ole H. Brekke, lærling i Haugesund.



Nils H. Bakkevik, lærling i Haugesund.



Lars H. Nordnes, lærling i Haugesund.

teringsbehov slik at flest mulig av lærlingene får ansettelse etter endt læretid. Og den erfaring som nå høstes med denne måten å drive rekruttering på, vil så danne grunnlaget for vegvesenets vurdering av en eventuell utvidelse av ordningen.

Samferdselstyret.

Framhald frå side 15.

siktige med økte billettpriser og tiltak som hindrer framkommeligheten for bussene — og forverrer arbeidssituasjonen for sjåførene.

Hvor lenge har du vært med i politikken?

Jeg har vært politisk aktiv i ca. 10 år.

Har du andre politiske verv?

Jeg er medlem av fylkestinget, men har ingen kommunale verv.

Hvorfor er du politisk aktiv?

For meg er det ikke nok å bare avgi stemme. Jeg vil også etter beste evne påvirke utviklingen i den retning jeg tror på.

Hva gjør du i fritida?

Jeg er ute i båten min så snart jeg har anledning til det. Fisking er det mest avstressede jeg kan foreta meg, og derfor tilbringer jeg mye tid på sjøen.

Ellers går tiden med stell av hus og hage.



Sissel Samsøe, lærling i Haugesund.

Ny rv. 511 ved Kopervik

Stølebuktvegen i rute

Tekst og foto: Kenneth Vikse, Karmøybladet

Arbeidet med den nye Stølebuktvegen er i rute, og en regner med at den vil stå ferdig i juni 1986 som planlagt.

KB tok seg en tur rundt på anleggsområdet for å se litt på forholdene. Der traff vi Einar Støle fra Torvastad. Han er ansatt i Statens vegvesen og har til sammen jobbet på slike anlegg i 34 år.

— Det er et fantastisk godt miljø blandt de som jobber sammen på slike prosjekter som denne. Det er som regel den samme gjengen som flytter fra anlegg til anlegg, og det gjør at vi virkelig blir sammensveiset.

Desuten jobber vi sammen med det lokale vegvesenet og dette fungerer svært godt.

— Hvor mange er det som er i arbeid her på anlegget i øyeblikket?

— Akkurat nå er vi 5 faste mens vi har en som jobber på en 6 måneders kontrakt. I tillegg er det 3 leiemaskiner og 2 dumpere med sjåfører i arbeid.

Maskiner

— Hvordan er arbeidsforholdene, er det en slitsom jobb?

— Det varierer sterkt fra jobb til jobb, men stort sett er det lite arbeid som utføres med bare hendene. Som nevnt så har vi en del maskiner i sving og det er de som utfører alt tungarbeidet.

Akkurat på dette anlegget har vi hatt en god del problemer med rørledninger for vann og kloakkavløp.

Dette har naturlig nok sinket oss en del.

Legging av rør, og sprengning er egentlig det eneste arbeidet som krever en del av hendene.

Sprenging har det forøvrig vært mye av, men vi regner oss for å være ferdig med dette nå. Det var også en god del usikkerhet knyttet til sprengningsarbeidet på grunn av at noen av husene som ligger nærmest er bygd på leirgrunn.

Skadene ble imidlertid langt mindre enn en hadde ventet på forhånd.

— Hvordan er arbeidsdagen egentlig for en ansatt i Statens Vegvesen?

— Vi jobber 8 timer om dagen og tida flyr. Det er alltid et eller annet som skal gjøres og det kan være ganske spennende å følge med i utvikling en i arbeidet, spesielt når en sprenger ser en framskrittet i det en gjør.

— Hvilke forhold får dere egentlig til lokalbefolkningen, her bygger dere en vei som går rett gjennom fredelige Askehagen.

Senkes 5 m

— Folk forstår at vi bare er her for å



Einar Støle er en av arbeiderne ved den nye veien. Han har arbeidd som anleggsarbeider i vegvesenet i 34 år.

utføre en jobb vi er blitt pålagt. Desuten tror jeg at folk har mer problemer med trafikken her nå enn de kommer til å ha når den nye veien blir ferdig. Den stigningen en ser fra hovedveien nede i Eidebotn og opp til gamle Eideveien kommer til å bli betraktelig mindre når vi er ferdige.

Den nye veien skal senkes 5 meter i forhold til veien som går gjennom Askehagen i dag. Den gamle Eidevegen kommer til å gå i en overgang for gående og syklende. Dermed blir det slutt på den motoriserte trafikken gjennom Askehagen, avslutter Einar Støle som ser fram til å bli ferdig med veien, men som trives i samme jobb etter 34 år.

fram til at den nye veien blir ferdig. Det vil bety slutten på både mye uønsket gjennomgangstrafikk og i øyeblikket en god del støy fra anleggsarbeidet.



Den nye Stølebuktvegen, hvor den snor seg forbi det nye rådhuset i Kopervik.

Kvar i Rogaland?

Mens dei gamle bruene, som skulle plasserast geografisk i nr. 3/85, var ei vanskeleg oppgåve, kan ein seia at det motsette var tilfelle i nr. 4/85. Det kom inn mange svar (57) og dei fleste var rette.

Me har trekt ut desse vinnarane av pengelodd:

Odd Høie, 4092 Leiasundet.

Sveinung Espedal. E. Skjalgsonsgt. 24,

Dei rette svara var: 1) Måland (eller Tysdal, som sto oppført i bladet), Hjelmeland
2) Østebød, Eigersund
3) Fiskå, Strand
4) Ålgård, Gjesdal
5) Vetrhus, Suldal



Dei bileta me presenterer denne gongen, og som det gjeld å plassera dei rette namna til, er frå:

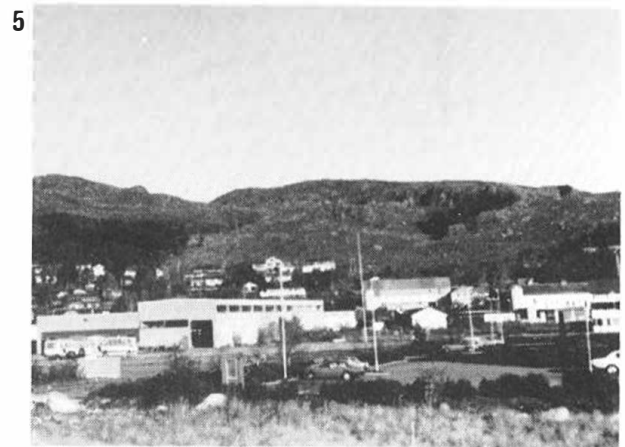
Sauda, Sauda kommune

Eik, Lund kommune

Undheim, Time kommune

Åmodt, Sokndal kommune

Vikeså, Bjerkreim 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 20. januar 1986.

Fylkesveg 3 i Lund:

Betre og sikrere veg langs Rusdalsvatnet

Også strekninga Sveknes bru — Eik er utbetra

Tekst og foto: Harald Sel

Arbeidet med utbetring av fylkesveg 3 langs Rusdalsvatnet mellom Eik og Rusdal i Lund er nå ferdig. Lengden er nesten 4 km. Denne strekninga var tidlegare svært smal utan grøft, og utan rekkverk mot det 30 til 40 meter djupe vatnet. Vegen har nå fått ein planeringsbreidde på 4 meter, pluss grøft og det er sett opp rekkverk.

Samtidig med arbeidet langs Rusdalsvatnet, er også ei strekning på 1300 meter nedanfor vatnet, frå Sveknes bru til Eik, utbetra. Her er vegen bygt opp med ein meter og fått skikkeleg fundament. Tidlegare låg vegbanen nesten parallelt med terrenget, og det var svært utsett for flaum og telehiv.

Frå Sveknes bru til Eik er det også lagt oljegrus i haust. Langs Rusdalsvatnet kjem det fast dekke først til neste sommar. Ved det vil ein oppnå at det nye vegfundamentet har stabilisert seg betre før oljegrusen blir lagt.

Komplisert anlegg

Anlegget langs Rusdalsvatnet har vore nokså komplisert, seier oppsynsmann Ove Frøylog til Rygjavegen.

Geologane som granska ura på oppsida av vatnet, fastslo at denne ikkje byrde rørast. Som ura ligg i dag er ho nokså stabil. Dersom ein tok til med graving, ville dette kunna utløysa mange ras, både under anleggsperioden og seinare. På grunn av dette har heile vegutvidinga skjedd ved utfylling av masse i vatnet. Av same

grunn har ein også fylgt den gamle og litt svingete traseen.

32.000 kbm. masse

På grunn av at vatnet er så djupt (30 til 40 meter) har det gått med mykje masse, ca. 25.000 kubikkmeter.

Dessutan er det gått med mellom 6 og 7000 kbm. masse på strekninga Sveknes bru til Eik. All denne massen er tatt ut ved nedre enden av Rusdalsvatnet.

Myc for pengane

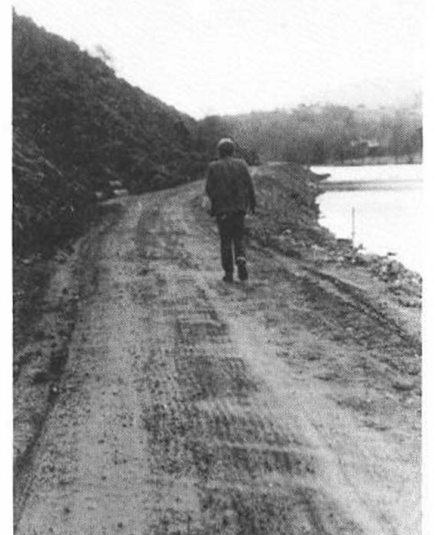
Anleggsarbeidet tok til i mai og var ferdig midt i november. Mellom 2 og 6 mann frå vegvesenet har vore i arbeid. I tillegg er det leigt inn opp til 3 gravemaskinar og 5 lastebilar. Ove Frøylog meiner at arbeidet har blitt utført godt og rasjonelt, og at ein har fått mye att for pengesummen på 1,7



Etter utbetringa blir det også grøft langs vegen. Oppsynsmann Ove Frøylog (t.h.) drøftar arbeidet med Olav Kjelleberg.



Bortimot halve arbeidsdagen er unnagjort, og då smakar det med mat og kaffi. Frå venstre: Jon Mydland, Kjell Bjørnevoll og Willy Åmodt.



Vatnet er djupt og det er brukt 25.000 kbm. masse til utvidinga. På innsida er ingenting gjort, etter som graving der ville gjort ura ustabil og vegen meir utrygg for ras.

Vintervedlikehold

Totalt koster vintervedlikeholdet i Norge på det offentlige vegnett på ca. 83000 km (1983):

Riksveger 300 mill. kroner
Fylkesveger 200 mill. kroner
Komm. veger 250 mill. kroner

Av de totale vedlikeholdsutgifter utgjør vintervedlikeholdet ca 16 prosent for riksveger i 1983. Vinterutgiftene varierer imidlertid fra år til år avhengig av vinterens lengde og snømengde.

Det er også store variasjoner fra landsdel til landsdel og fra fylke til fylke. For eksempel bruker Finnmark nesten halvparten av sin vedlikeholdsbevilgning til vintervedlikehold.

5 % av riks- og fylkesvegnettet saltes

Det benyttes i dag salt i vintervedlikeholdet på det ca 3400 km riks- og fylkesveg. Årlig bruker Statens vegvesen omlag 20 000 tonn salt, avhengig av vinterens forløp. I snitt benyttes 6-8 tonn salt pr. km veg i løpet av saltesesongen. Det benyttes salt i alle fylkene langs kysten fra Østfold til og med Hordaland. I tillegg til Statens vegvesen er der bare de største bykommunene i Sør-Norge som Oslo, Bergen, Stavanger og Kristiansand som nytter salt i sitt vintervedlikehold. Oslo er den største saltforbruker av disse, med et årlig forbruk på omlag 4000 tonn.

millionar kr som er investert. — Bare tenk på kva det kostar av arbeid og pengar å opparbeida alle stikkrennene. Til saman er det lagt 350 meter med stikkrenner. Rekkverket på 1550 meter frå Rusdal til Geitebru er heller ikkje billig. Kostnadane er på ca 140 kr pr. meter, seier Ove Frøylog.

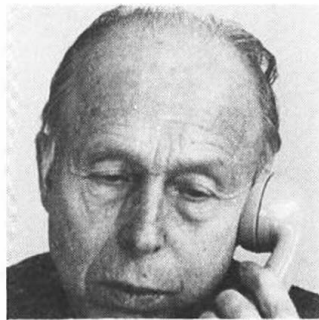
Midlane på 1,7 millionar kr som er brukt på anlegget, er skaffa fram frå 3 ulike postar på budsjettet. Kr. 1.350.000 er løyvd over budsjettet for utbetring av fylkesvegar. Av statlege midlar til Aksjon skuleveg er det brukt 200.000 kr (hovudsakleg til fjerning av steingardar frå Sveknas bru til Eik). Resten, kr. 150.000, er brukt av driftstiltaksmidlar på fylkesvegbudsjettet.

MI MEINING

Samling på Lagårdsvegen

Over nyttår vil heile vegadministrasjonen i Rogaland bli samla under eit tak i bygget der Oljedirektoratet nå held til i på Lagårdsvegen.

Kva meiner du dette vil ha å seia i positiv og/eller negativ retning?



Johannes Sønstabø, Planavdelinga

Eg har ikkje motforestillingar til flyttinga, berre må kan få vera der ei stund. Dette med å flytta år om anna, slik som det har vore til nå, riv opp miljøet og er uheldig. På Lagårdsvegen vil det også bli betre parkeringsforhold, og det trengs.



Liv Leikvoll Arnesen, Innkjøpsseksjonen

Det blir ein stor fordel å få alle samla. Det er også ein fordel at me sannsynlegvis får fleire parkeringsplassar. Det negative er å flytta ut frå sentrum.



Marit Königsberg, Allmenseksjonen (arkivet)

Det blir fint å få betre plass og få alt samla. Det negative er at bygningen på Lagårdsvegen ligg mindre sentralt og at kommunikasjonane blir dårlegare. For min del må eg bruka to bussar mot 1 i dag, — men eg har jo sykkel.



Bjørg Marit Håland, Regnskapsseksjonen

Det er fint å bli samla under eit tak. Men reint personleg syns eg det er dumt, på grunn av at det vil passa dårleg å reisa med tog til og frå arbeid.



Olav Kleven, Anleggsavdelinga

Eg ser bare positive sider ved at me nå får samla oss på ein plass. Det vil fremja einheitsfølelsen i etaten, slik at samarbeidet kan gå lettare. Er me heldige kan også det sosiale samhaldet bli betre enn i dag.



Bjarne Espedal, Vedlikehaldsavdelinga

Både av praktiske og sosiale grunnar ser eg det positivt at me blir samla på ein plass. Ved det kan samhaldet bli styrka. I dag er det tendensar til at me er samla i to leirar, som til ein viss grad knapt l Jenner kvarandre.

Rv 14, Ytre Ringveg vest:

Gjennomslag i Byhaugtunnelen

Tekst og foto: Harald Sel

Midt i oktober small gjennomslags-salven i den 630 meter lange Byhaugtunnelen. Då dynamittrøyk, steinstøv og damp hadde drive bort, og tunneldrivarane, vegsjef og anleggsleiing samla seg på røysa, kunne ein slå fast at alt hadde gått som planlagt. Holet var etter oppskrifta. Etter gratulasjonar og «kranseskål» slik som tradisjonen er, var det berre å ta føtene fatt og spassera rett igjennom Byhaugen. Bilane må ennå venta i omlag 2 år. Etter planen skal heile strekninga frå Tasta til Tjensvollkrysset settast under trafikk hausten 1987.

Mellom gjestene på røysa var teknisk sjef i Stavanger kommune, Birger Rygg. Han overrekte kvar enkelt av arbeidarane eit tinnkrus som takk for vel utført arbeid.

Mellom tunnelarbeidarane som har vore i sving i Byhaugtunnelen, har fleire mange års erfaring frå dette arbeidet. Somme av dei har vore med på godt over 20 tunnelgjennomslag. Den store ekspertisen desse arbeidarane har fått, gir eit godt og effektivt resultat. I Byhaugtunnelen var det svært dårleg fjell på ein del av strekninga, og tunnelen måtte heilstøypast etter kvart som ein sprengde seg fram. Likevel har ikkje framdrifta blitt særleg forsinka, og meirkostnadane har bare blitt 2 millionar meir enn kalkylen. Kalkylen var på 19 mil-



Samling på røysa til «kranseskål» etter gjennomslaget. Krusa som blir brukte er tinnkrus som arbeidarane fekk frå Stavanger kommune for vel utført arbeid.

lionar og kostnadane vil bli ca 21 millionar, dersom det ikkje blir nødvendig med meir sikring (m.a. mot vatn) enn det ein reknar med i dag.

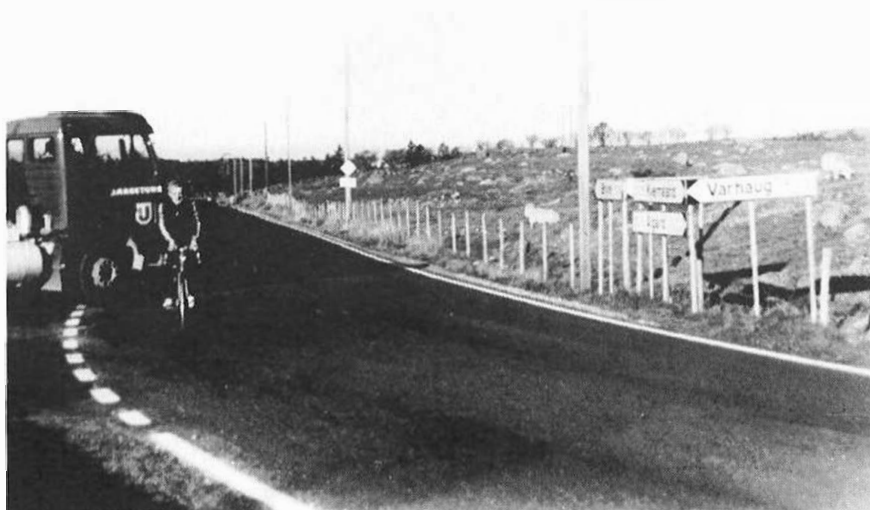
Det opprinnelege kostnadsoverslaget for heile veganlegget, Ytre Ringveg vest, var på 83,4 millionar i løpende kr. Anleggsleder Karl Arne Egeli seier at han framleis reknar med at veggen kan byggjast for denne prisen. Meirkostnadane på grunn av det dårlege fjellet i Byhaugen, ser det ut til at ein kan ta inn att på andre arbeidsområde.

Ny type asfalt på Jæren

Tekst og foto: Harald Sel

Drensasfalt er ein type asfalt, som i haust er tatt i bruk i Rogaland. I første omgang er det to korte strekningar på Jæren som har fått dette dekket, frå Bryne til 1900-krysset på rv 506 og frå Kleppekrossen til Bore på rv 510. Drensasfalten er meir porøs enn vanleg asfalt, og dette fører til rask avrenning av regnvatn. Fordelen med dette merkar ein særleg ved at det blir mindre sprut når kjøretøy passerer.

Avdelingsleder Sverre Andersen seier til Ryggjavegen at dei to strekningane som nå har fått den nye asfalttypen kan reknast som prøvofelt. Drensasfalt er brukt ein del i Sverige, men ein veit f.eks. for lite om slitestyrken. Prisen på sjølve dekkelegginga er omtrent den same som for anna asfalt. Dersom erfaringane blir gode, kan det nok bli aktuelt å bruka det nye dekket i nokså stort omfang, seier Andersen. Det gjeld i første rekke på sterkt trafikerte vegar.



Vegen frå 1900-krysset til Bryne på rv 506 er den eine av to strekningar som har fått nytt dekke av drensasfalt. Biletet er tatt i 1900-krysset mot Bryne.

Ved anleggsdriften fra 1. desember:

Handlingsprogram for produktivitetsoppfølging

Av Ernst Owe Strøm

Hele det private næringsliv gjennomgår for tiden effektivites- og produktivitesprosesser, for å bedre sin konkurransesituasjon.

For ikke å bli hengende etter i denne utviklingen, må vi arbeide for å skape produktivitetssøkning, også i vegvesenet. Sikring av våre arbeidsplasser skulle være god nok motivasjon for oppgaven.

Vegvesenet blir stadig oftere sammenlignet med entreprenørenes kapasitetstall og priser. For å dokumentere at vegvesenet fortsatt kan konkurrere, må vi legge fram faktiske data og opplysninger om vår anleggsdrift. Etaten er klar over at moment som arbeidsmiljølov, bevilgningstakt, sysselsettingsbetraktninger etc. gjør vår konkurransesituasjon mindre gunstig. Det er denne tankegang som har fått oss til å tro at en sammenligning med entreprenørenes kapasitetstall i anleggsdriften, vil værte et riktigere og bedre sammenligningsgrunnlag, og troilig tale i vegvesenets favør.

Veddirektoratet sendte i februar 1985, ut et rundskriv til alle vegkontrorene med pålegg om produktivitetmålinger i anleggs- og vedlikeholdsdriften. Målingene som vil omfatte 15 prosesser innen anleggsdriften, og bli utført i 1985/86, skal brukes som grunnlag i 1988 - budsjettet. Dette kan følgelig få en viss betydning for rammene i budsjettet.

Data fra produktivitetmålingene skal bl.a. brukes til å finne frem til best mulige driftsopplegg, og samtidig gi myndighetene en dokumentasjon på produktivitetutvikling.

Databank

For å få optimale resultater ut av produktivetsoppfølgingen, vil anleggsavd. samtidig starte en mer detaljert oppfølging av de samme prosesser veddirektoratet har foreskrevet innen anleggsdriften, begrenset til 5 prosesser i hvert anleggsområde. Målet er å få analysert kostnadsfordelingen innen hver prosess, og samtidig få fram kapasitetstall. Det siste har tidligere vært forsømt. Det tas sikte på å bygge opp en databank for kapasiteter, som f.eks. vil være til god hjelp i driftsplanleggingen. Oppfølgingen krever utfylling av et skjema, som er spesielt laget for formålet.

Oppsynsmannen ansvarlig

Det er oppsynsmannen på vedkommende anlegg som skal stå ansvarlig for oppfølgingen. I tillegg må det også utpekes en kontaktperson på hvert anlegg, som har detaljkjennskap til de pågående arbeider. Hans viktigste oppgaver blir å påse at prosessføring og rapportering er i overensstemmelse med utført arbeid. Skal oppfølgingen gi realistiske data, må en være nøye

med oppmåling og registrering av de **virkelig utførte** kvanta, i henhold til prosesskodene. For å få frem så representative resultater som mulig, vil kun anlegg med årsbevilgning over 2 mill. kr. være gjenstand for oppfølging, og de aktuelle prosessene bør ha et visst minstekvantum. da vegkontoret er spesielt interessert i å følge opp masseflyttingsprosessene, er dis-

se medtatt i alle distrikt. Oppfølgingen starter 1. des. 1985, og skal foreløpig pågå i et år. Seksjonsledermøtet på anleggsavd. vil da ta stilling til om oppfølgingen skal fortsette.

Alle nivå

Til slutt understrekes det at produktivetsoppfølgingen omfatter alle nivå i organisasjonen. I første omgang kan det oppfattes som om produktiviteten kun skal måles i marken, dette er ikke riktig. For vi vet at årsakene til mindre gode resultater i driften, i like stor grad kan skyldes mangelfulle planer, og for dårlig tilrettelegging av arbeidene. Analyse av resultater i driften vil være med på å avsløre dette. Det er derfor viktig å poengtere at alle i etaten ved denne prod. kampanjen jobber for en felles sak, nemlig å bevise at vegvesenet kan konkurrere med entreprenørene både i kapasitet, pris og kvalitet.



90 km på E 18

Frå i haust er øvre fartsgrensa auka frå 80 til 90 km på 2 nye strekningar av E 18 i Rogaland. Frå før er det 90 km fartsgrense på det meste av motorvegen frå Stavanger til Stangeland i Sandnes.

Dei nye 90-sonene er: Frå Vikeså til tunnelen ved Krossmoen, ca 13 km, og frå Hellaren til tunnel nord for Heskestad, ca 9 km.

Det er vegdirektoratet som har godkjent dei nye fartsgrensene. Frå vegsjefen var det også foreslått 90 km på strekninga frå Klugevatnet forbi Tøge til Kyllingstad, men dette ville ikkje direktoratet gå med på i denne omgangen.

Biletet ovanfor er tatt der 90-sona tek til utanfor Vikeså.

(Tekst og foto: Harald Sel)

Veganlegg på Karmøy

Vegvesenet hadde billigaste anbod

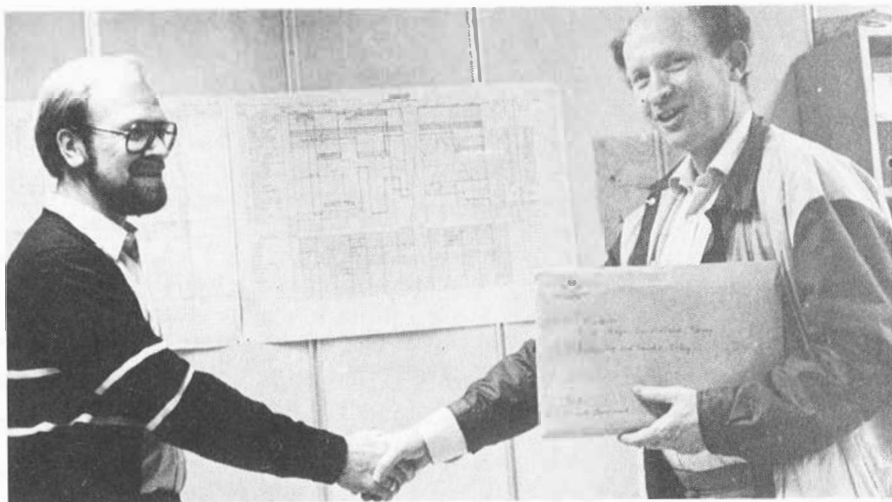
Tekst og foto: Harald Sel

På Karmøy skal det byggjast ein 780 meter lang gang- og sykkelveg frå Sandhåland til Haga. Samtidig skal rv 14 utbetrast og delvis leggjast om på den same strekninga.

Arbeidet blei lyst ut på anbod. For første gong i Rogaland leverte vegvesenet inn sitt eige anbod på eit vegprosjekt. Ved anbodsopninga viste dette seg å vera klart rimelegast, kr. 1.538.837,- medan det nest lågaste var kr. 1.615.481,- og det høgaste kr. 1.742.055,-

Ut frå den totale sysselsettingssituasjonen for vegvesenet er det nå klart at ein ikkje har mannskap til å utføra arbeidet i eigen regi, sjøl om dette vil vera billigare enn å få det utført ved entreprise.

Anleggsjef Halvor Folgerø seier til Ryggjavegen at eit tema på den siste anleggsjefkonferansen var spørsmålet om eigen regi og entreprise. Bakgrunnen er mellom anna at det frå visse hald blir hevda at vegvesenet driv dyrare og mindre effektivt enn private entreprenører. Ut frå dette blei det bestemt at kvart fylke skal prøva å levera inn anbod på arbeid som blir utlyst, for ved det å få peiling på korleis ein ligg an i konkurransen.



Anbudsopning for anlegget Sandhåland - Haga. Overingeniør Rune Sandven ved vegstasjonen i Haugesund (t.v.) overleverer vegvesenet sin anbodskonvolutt til Halvor Folgerø. Då konvoluttane blei opna, viste det seg at vegvesenet sitt anbod var det klart lågaste.

Når ein nå har prøvd dette i Rogaland, er det svært gledeleg at me kjem så godt ut, seier Folgerø. Anbudet vårt er utarbeidd veldig seriøst. Fire personar, Rune Sandven, Jakob Høyland, Tor Kåre Austerheim og Magne Rullestad, har gjennomgått dei enkelte arbeidsprossane veldig nøye. Dei har i alle samanhengar gått ut frå dei prisane vegvesenet utfører slike arbeidsprosessar på i dag. Så vårt eige anbod er heilt realistisk, seier Folgerø.

Han legg til at det viktigaste denne gongen var å få ei samanlikning mellom eigen regi og entreprise. Utarbeiding av dette anbudet har difor vore ei nyttig erfaring, sjøl om sysselsettingssituasjonen gjorde at vegvesenet likevel ikkje kunne ta arbeidet i eigen regi.

— For ettertida må me kunne ta på oss arbeidet, dersom vårt anbod er det lågaste, seier anleggsjefen.

Rv 44 ved Eigersund:

Ny veg gjennom Årstaddalen



Den nye vegen sett frå krysset ovanfor Texacostasjonen. Den gamle rv 44 som her gjekk forbi Texaco-stasjonen og oppover på venstre sida av dalen, var smal og trafikkfarleg.

I september blei den nye vegtraseen på rv 44 frå Skåra bru til Hoveræget i Årstaddalen ved Eigersund opna for trafikk. Strekinga er på 1200 meter og arbeidet har kosta i overkant av 4,5 millionar kr. Dette er omlag ein halv million mindre enn det opprinnelege kostnadsoverslaget. Ein viktig grunn til innsparinga er den lange frostperioden på etterjulsvinteren i år. Maskinane kunne då arbeida effektivt ved utskifting av massen på myre. Dette førte også til at arbeidet blei ferdig omlag 2 månader tidlegare enn planlagt.

I tillegg til sjølve vegarbeidet, har vegvesenet også skifta og lagt om dreneringssystemet frå Mobil sin bensinstasjon til Hoveræget. Det er også sett opp eit per forstøytningssmurar.

Tekst og foto: Harald Sel

Rapport om arbeidsforhold, medbestemmelse og arbeidsmiljø for tjenestemenn i vegarbeidsdriften

Av Karl Støle og Markus Wiik

Når dette leses er vel de fleste kjent med innholdet i denne rapporten og de konklusjoner, forslag og tiltak vi har tilkjennegitt for å bedre på enkelte forhold. Rapporten er vel også behandlet i avdelinger og organisasjoner, så de fleste har vel sagt sin mening om denne.

Vi vil bare komme med endel kommentarer til rapporten bl.a. fordi det på oppsynsmannsmøte den 10.9.85 fra enkelte ble gitt uttrykk for at vi hadde fått med altfor meget negativt og lite positivt. Dette vil vi sterkt tilbakevise, noe som også rapporten gir uttrykk for i innledningen, hvor vi i vår hovedkonklusjon sier at forholdene i Rogaland synes å være langt bedre enn hva inntrykket er fra de andre fylkene i AFI-rapporten.

Men før vi går over til å påpeke de positive tingene i rapporten, vil vi rette en takk til våre intervjuobjekter, da spesielt til det som kalles nivå 4 formenn - maskinførere og arbeidere for den måten vi ble mottatt på og de åpne og frie samtaler vi hadde. Vi hadde en følelse av at vi ikke på noen steder ble møtt med skepsis til denne undersøkelsen, og det var noe som imponerte oss begge, og det beviser at vi i vårt fylke har meget gode forhold.

Ett minus

Ett minus som vi vil trekke fram er at endel av oppsynstjenesten etter at rapporten ble kjent, har tatt for seg våre intervjuobjekter og konfrontert disse med hva de har uttalt. Denne måten å gå fram på tar vi sterk avstand fra, og dette ble også tilkjennegjort av oss på oppsynsmannsmøte. En slik framgangsmåte er ikke med på å fremme tillitsforhold og samarbeid, tvært imot vil vi si, og det minner i sterk grad av det som kom

fram fra AFI-rapporten om forholdene mellom nivå 3 og 4.

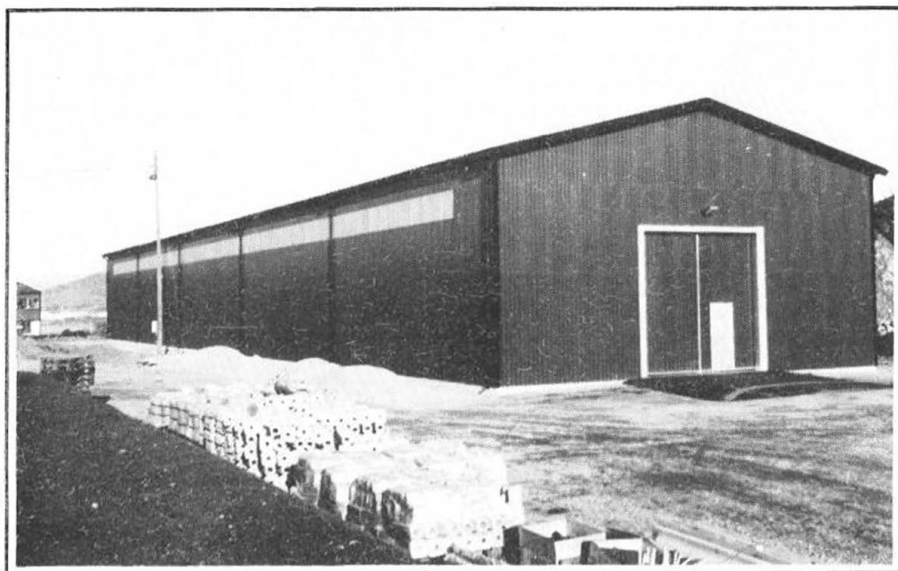
De passive sider

La oss så peke på endel av de positive sider i rapporten som de enkelte overser. Samarbeidsforholdene var stort sett gode innenfor egen avdeling mellom alle nivå. Dette er jo positivt. Men at samarbeidet mellom avdelingene og områdene er mindre bra, er vel noe som alle er kjent med, ikke bare nivå 4. Etter funksjonsavdel-

Forts. side 31

Nye, tidsmessige sandhallar

Foto: Per Eikemo

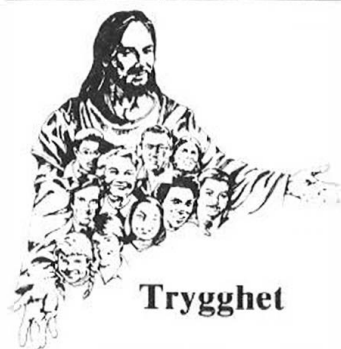


Vegvesenet har i haust fått reist 4 nye sandhallar, på Bærheim, Moi, i Vikeså og Hauge i Dalane. Det er behov for fleire nye hallar rundt om i fylket, så det kan bli aktuelt å byggja 6 eller 7 til av same typen. Dei hallane som er reiste er svenskproduserte og montert lokalt.

Den nye hallen på Bærheim, som avløyer ein gammal og langt mindre hall på Forus, er 65 meter lang og 15 m. brei. Han rommer ca 1500 kbm. sand og salt.

Hallane på Moi og Hauge er 20 m. lange og 13 meter breie, og har ein lagerkapasitet på ca 500 kbm. Hallen i Vikeådal er litt større og rommer ca 700 kbm. Moi, haug og Vikeådal har tillegare nytta silo for lagring av sand. Desse var nå svært gamle, for små og for dyre i drift.

På biletet ser me den nye sandhallen ved Bærheims vegsentral.



Trygghet

Av Kristian Nybø

Ingen skapning er løynt for hans augo. Alt er naken og bart for han som vil skal gjera regnskap for. Hebrearrevet 4.13.

Det me vert minna om her, er at Gud ser alt. Dei fleste av oss erkjenner i alle høve for oss sjølv, at me trur på Gud.

Spørsmålet er korleis me har innretta oss, føler me utrygghet, når me veit Gud ser alt — tankar — ord — gjerningar. Sjølv har eg fått teke mot Jesus som min frelsar, og får leva i trua på at eg er hans.

Eg føler trygghet ved at Gud ser alt, og kan rekna med Gud i alt. men det inneber og at eg må be om tilgjeving for alt eg gjer, som eg ikkje skulle gjort. Det er jo eit kjent ord av Paulus, det gode som eg vil, gjer eg ikkje, men det vonde som eg ikkje vil — det gjer eg.

Til deg som les denne vesle andakten, og som ikkje har teke konsekvensen av Paulus sine ord: «Ingen skapning er løynt for hans augo». Du bør nytta dagen som du har idag, ta imot Jesus, få oppleva trygghet ved at ingen ting er løynt for hans auge.

GJESTEKOMMENTAREN

Folk og trafikk i vårt «lille» sentrum

For ca. 150 år siden, i 1806, ga bergenseren Tønnes Rolfsen følgende beskrivelse av Stavanger by med dens 2.500 innbyggere.

«Husene her ere smaae, stygge, gamle og for det meste har man første Etage til Paakhuus. Denne by har ingen reele gader eller Torv og alt er noe forbannet Skrab, thi man vilde have møie for at kjøre med en Karjol i Byens største og saa godt som eneste gade dersom man vilde tilbake».

Bergenseren hadde vel neppe kjent seg igjen i dagens Stavanger med sine 93.000 innbyggere, sin motorvei, sine høye hus og oljeinstallasjoner.

Skjønt trafikk-problemer ville nok Hr. Tønnes Rolfsen beskrevet, dersom han nå kom tilbake.

Veinettet i sentrum er i dag sterkt belastet av biltrafikk. Morgen og ettermiddag kan køene være lange. Ventetiden og ergrelsen — de blir etter våre forhold store.

Biltrafikken er årsak til betydelige problemer for kollektivtrafikken. Fremkommeligheten blir vanskelig, og dermed blir det forsinkelser på rutene. En ny gruppe mennesker ergrer seg.

Hvordan må ikke biltrafikken i sentrum virke avskrekkende på syklister og fotgjengere? — Disse er viet liten omtanke og prioritet.

En stor del av den trafikk som i dag belaster veinettet i sentrum, er gjennomgangstrafikk.

Stavanger sentrum er lite og trangt med små avstander, men enestående både historisk, kulturelt og økonomisk. Det arbeides med en ny og bedre bruk av gamle bygg. Parkerings-

mulighetene forbedres, samtidig som det arbeides med utvidelse av gågate-nettet.

Reisingen av Kulturhuset, parkeringsanleggene på Jorenholmen og i Valberget, er med på å gjøre sentrum mer attraktivt.

Beslutningen om å legge E-18 i bro over Jernbanen, videre i tunnel under Bergeland til havneringen i Verksalmenningen, vil ha stor betydning for sentrums fremtid.

Dette vil gi et hovedveinett som vil avlaste sentrum og gi god forbindelse fra E-18, Rv 14, Rv 509 og Rv 510 til fergeleiene, Bybrua og Østre bydels industriområder.

Mulighetene åpner seg for bussterminal og parkeringsanlegg ved å legge et dekke over Jernbanen. Prosjektet vil, når det står ferdig, være en byplanmessig berikelse for byen.

Bystyret har forutsatt at arbeidene kan påstartes tidlig i 1987, og da vil vi kunne ta første del av anlegget i bruk i 1990.

Et lite startskudd gikk for arbeidet da «Kristiansenhuset» i Kannik ble revet. Noen vil nok synes det var leit at byens største trehus ble revet, men sett i forhold til det en oppnår for sentrum, må det være en riktig beslutning at huset ble revet.

Det har vært interessant å følge E-18 prosjektet, fra NV-II utvalget, frem til den endelige beslutning ble tatt i bystyret. Denne saken kan stå som et godt eksempel på hvordan Veikontoret og kommunen kan samarbeide for å få løst oppgaver som er av vital interesse for begge parter.

Når dette anlegget står ferdig, kan



Kari Thu
Ordfører
Stavanger

en ta fatt på omfattende trafikksanering i sentrum. I vårt «lille» sentrum, er det ikke plass nok for både biler og mennesker.

Menneskene vil vi gjerne ha inn i sentrum, for å ta del i kulturtilbudene og handle, for å nevne noe. Derfor vil en viktig oppgave være å tilrettelegge for korttidsparkering, og parkeringsanlegg i nær tilknytning til hovedveianlegg og sentrum.

Et levende sentrum både før og etter butikkenes stengtids, er noe vi alle ønsker oss. Det kan vi oppnå dersom vi legger opp til trafikkmessig fornuftige løsninger, hvor både de myke trafikkanter og bilers behov blir ivaretatt.

Framhold side 6. Norwegian Contractors - - -

Framdrift

Parsell	Lengde	Anleggsperiode
Røyrvik-Kårhus	3,4 km	1/7-1/11-86
Kårhus-Vatne	0,8 »	1/4.1/7-86
Eikanes-Raunes	2,6 »	1/10-86-1/2-87
Kårhus-Eikanes	3,6 »	1/10-86-1/2-87
Fv 736 ved Åmsholen	0,4 »	1/10-86-1/2-87

Når arbeidet er utført til vegnettet i Kårhus-området atskillig meir trafikk sikkert enn i dag, og trafikk i samband med industrietableringa vil gå nokså uhindra gjennom bygda.

Dagens blødme:

Ta ikkje på veg før du er sikker på at den ikke er nyasfaltert.

— Rapport —

Fort. fra side 29

ingen har avdelingene isolert seg og vil helst ikke ha inn blanding av andre. Forholdene her er vel kanskje på bedringens veg.

Kommunikasjon/ordregiving

Her oppfattes forholdene positivt med få unntak.

Delegering

Stort sett synes også dette å være gjennomført de fleste steder etter de forslag som var fremlagt i oppsynsmannsrapporten.

Maskindisponeringen

Også på dette området synes de fleste å ha en tilfredsstillende innflytelse på.

Trafikk-teknisk mann ute.

Dette syntes alle var positivt.

Selvstyrte grupper

Selv om dette ikke er gjennomført slik tanken var, er det bla. i vedlikeholdet inndelinger i såkalte roder med stort sett sammenlagte lag, og både på anlegg og vedlikehold følte de at det var stor grad av selvstyre i det daglige arbeidet.

Byggemøter

Dette er innført i alle områder, selv om intensiteten på disse var noe varierende, må det sies å være positivt.

Stikkning/nivelering

En god del av anleggsarbeiderne utførte dette, men at dette kan utvides til å gjelde både anlegg og vedlikeholdsarbeidere var det stort ønske om. Dette kan vi heller ikke kalle negativt.

Kompetanseoppbygning

Selv om her er negative sider, syntes de fleste at de tilbud/kurs de får, stort sett er gode. Problemet er at de får praktisert det de lærer altfor lite.

La oss tilslutt si at det er på arbeidsmiljølovens paragraf 12, Medbestemmelse - Tilrettelegging av arbeidet, vi ikke har oppfylt de krav som er satt, og det er nettopp her nivå 45 peker på svakheter. Vi synes ikke det er negativt, at slike ting blir påpekt. Det minner oss bare om at her har vi en god del å utrette, både fra ledelsens side som fra oppsynstjenesten.

TILLITSMANNENS SPALTE

Petter Sivertsen Tillitsmann i Statens Bilsakkyndiges forening (BSF)

PP-prosjektet ved biltilsynet i Rogaland nærmer seg, etter flere forsinkelser fra vegkontorets side, avslutningen. Rapporten har vært ute til høring blant de ansatte, og skjelden har noe engasjert oss ved stasjonene mer. I alle fall etter de reaksjoner som jeg som tillitsmann er blitt møtt med.

Det var et håp om at dette skulle være et redskap til bl.a. å få «rett person på rett sted til riktig lønn». Det skulle være et redskap til å rasjonalisere/effektivisere slik at arbeidssituasjonen for de ansatte skulle bli mindre belastende enn den er i dag.

I stedet sitter jeg igjen med et klart uttrykk — i alle fall fra de største stasjonene — at hele prosjektet har blitt en belastning — i stedet for en hjelp.

Det gjenstår å se i hvilken grad vegkontoret tar hensyn til de merknadene som er framkommet i uttalelsene fra organisasjonene. Det skal i den nærmeste framtid forhandles om de tiltakene som rapporten foreslår. Det blir spennende. Når dette leses, vet vi kanskje resultatet.

Ellers går vi også spennende tider i møte, vedrørende hovedtariffforhandlingene i 1986. AF har som kjent gått knallhardt ut allerede, og krevet høye tillegg for sine statsansatte medlemmer. Det lønnsgapet som er oppstått mellom det private og det offentlige, har bare blitt større og større de siste årene. Pr. i dag ligger langtidsutdannede statsansatte i gjennomsnitt 22 % lavere enn sine «private» kolleger.

På den regionale tariffkonferansen som nylig ble avholdt i Stavanger kom det fram til synspunkter på hva kravene først og fremst bør inneholde. Det ble fra AF.s side påpekt at dette samsvarte helt med det som resten av landet «følte». På tillitsmannskonferansen til SBF på Hamar den 31/10 - 2/11 kom samme synspunktene fram.

Det er full enighet om at lønner prioriteres framfor f.eks. arbeidsvilkår.

Det må være et krav om at det utarbeides en plan med sikte på å få utjevnet det lønnsgapet som er oppstått mellom staten og den private sektor.

Dette kan synes vanskelig å få gjennomført i løpet av av tariffperiode, men planen må foreligge i år.

Myndighetene tenker utrolig kortsiktig når de er så tilbakeholdne med statslønninger.

Det er jo en myte (som staten har levet lenge på) at det er så mange fordeler å arbeide i staten:

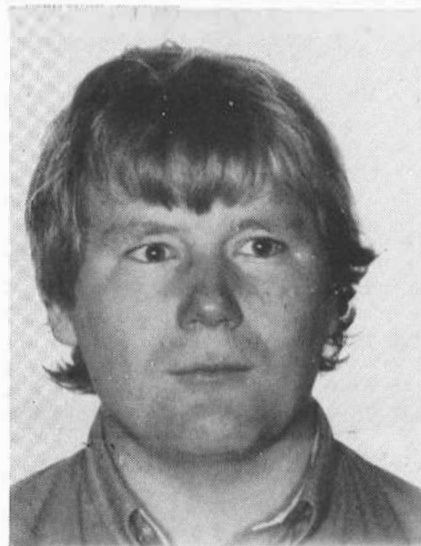
1. Statens pensjonskasse — gir et mye dårligere tilbud til pensjonistene enn mange private pensjonsordninger.

2. Du kan få lån til bolig — 2 000!!! Tilbakebetalingsvilkårene er heller ikke de beste lenger.

3. Du kan ikke «sparkes» i staten. Dette er og feil i og med mange har mistet arbeidet ved at verksteder legges ned, personer blir flyttet m.v.

Nei, det er på tide å si stopp.

Biltilsynet må være forberedt på å bli tatt ut i en eventuell konflikt også i år.



Returadresse: Postboks 197
4001 Stavanger

C

*God jul
og Godt Nytt År!*



Uglaen Osmundsen - 85.