

Rygjavegen



Av innhaldet:

- *Fastlandssamband til Rennesøy*
- *Pløying i vegkanten*
- *Vedlikehaldsavdelinga 25 år*
- *Vegarbeidar og felemakar*



Nr. 1 – mars 1986
13. årgang

Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaktør: Harald Sel.

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

Oppslag: 1600

INNHALD

Aktuell kommentar	s. 2
Vedlikehaldsavdelinga 25 år	s. 3
Storlygaren	s. 5
Blyfri bensin	s. 5
Vern og helse	s. 5
Kystvegen sør	s. 6
Samferdselsstyret i Rogaland	s. 8
EADB-behandling av førarprøveresultater	s. 9
Seksti år med Karmøyruta	s. 10
Hustveit-Svandalsfossen, 1 år før planen	s. 11
Grusvegar til kommunane	s. 11
Hilsen fra Vegmesterskolen	s. 12
Vegpukking på Vigrestad i 20-åra	s. 12
Utmerking til Trygve Gimnes	s. 13
Pløying inn til vegbanen	s. 13
Ein ferjemann går på land	s. 14
Vegarbeidar og felemakar	s. 15
Skadestatistikken 1985	s. 15
Reinhaltsbetjentane på vegkontoret	s. 16
Høgsvjordbruene A/S er stifta	s. 16
Årsmøte i VIO	s. 16
Juletreff	s. 17
Vegmeister Høyland har slutta	s. 18
Frå sentrum til Lagårdsveien	s. 18
Økonomiske konsekvenser ved 37 1/2 t uke	s. 18
Personalia	s. 19
Mi mening	s. 19
Teknisk spalte	s. 20
Kven er kven i Rogaland?	s. 21
Tragisk dødsulykke og veglaus Jelsa-bygd	s. 22
Ivar Lunde — til minne	s. 23
Veteranbiler på Rogalands-vegane	s. 23
Fylkesveger overtatt av kommunene	s. 24
Pensjonister i 1985	s. 25
Gjestekommentar av Einar K. Time	s. 26
Takk frå Ulla-Førre	s. 26
Flest frontkollisjoner	s. 27
Tillitsmannens spalte	s. 27

FORSIDEFOTO:

Vedlikehaldsavdelinga har markert 25-års jubileet under informasjonsmøta rundt om på vegstasjonane før jul. Her Alv Moi og jubileumskaka under tilstellinga på Nærbo vegstasjon. Foto: Lars Eide.

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

Aktuell kommentar

Kjære medarbeidere

Av vegsjef Chester Danielsen

Velkommen til et nytt og spennende arbeidsår i vegvesenet, — både dere i fremste linje ute på vegene våre og dere som arbeider på kontorer og stasjoner rundt i fylket.

★ ★ ★

Jeg sitter hjemme og skriver dette midt opp i det som antagelig blir det mest spennende mange av oss vil oppleve i år: flyttingen til nye lokaler på Lagårdsvegen. Datoen er 3. februar, — en merkedato, — og på denne dag, og i morgen, er hele vegkontoret hjemløs. Det blir spennende å se hvorledes flyttingen vil bli avviklet og enda mer spennende hvorledes vår nye tilværelse på Lagårdsvegen vil arte seg.

Det blir store forandringer, — i kontorlokaler, i reisemåter og i våre omgivelser. Vi kommer utenfor sentrumskjernen, — det har aldri hendt før. Og vi blir samlet alle sammen under et tak, — det har praktisk talt heller aldri hendt før i historisk tid.

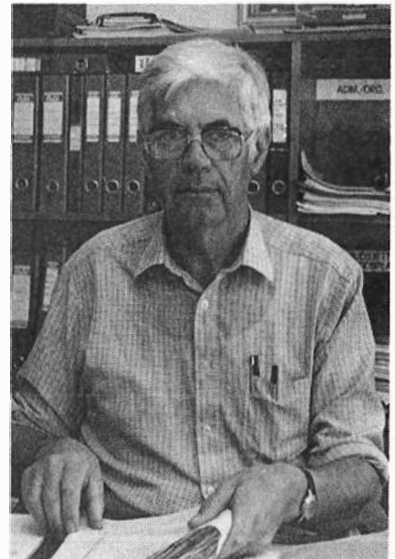
Jeg tror denne sammenflyttingen, og alt felles strevet vi har hatt med den, gir oss en enestående og ny sjanse til å skape vårt eget trivelige miljø. Mange forhold ligger til rette for det. Vi har våre egne lokaler som vi disponerer svært fritt og der vi er garantert å få være i minst 20 år. Vi har det romslig med rikelig med fellesrom og mange muligheter til å utnytte disse. Og ikke minst, — vi er samlet til ett rike og kan finne på ting i fellesskap.

★ ★ ★

Også på andre måter vil 1986 være et merkeår. Det er bl.a. første året i den nye vegplanperioden 1986—89 som vi setter store forhåpninger til. I denne perioden vil vi f.eks. komme igang med to store anlegg som vil bli av avgjørende betydning for framtidens samferdsel både i vårt fylke og på Vestlandet. Det gjelder Bokns fastlandsforbindelse med etablering av ny ferjeforbindelse over Boknafjorden, og det gjelder veg til Ropeidhalvøya som vil være første etappe i en ferjefri forbindelse mellom nordfylket og sørfylket.

Vi har også andre spennende ting på gang, — som f.eks. Høgsvjordbruene og fastlandsforbindelse for Rennesøy. Begge disse store og viktige prosjektene vil forhåpentlig få sin avklaring i løpet av den fireårsperioden vi nå går inn i.

Så ingen skal komme og si at ikke vegvesenet er en spennende og utfordrende arbeidsplass.



Redaksjonen avslutta 4. februar

Stoff til neste nr. må leverast innan 2. april

Vedlikehaldsavdelinga 25 år

Frå skrøpeleg forfatning til akseptabel standard

Tekst og foto: Harald Sel

Ved årsskiftet var det 25 år sidan omorganiseringa i Vegvesenet, som mellom anna gjekk ut på at det blei oppretta eiga vedlikehaldsavdeling. Før 1. januar 1961 var fylket inndelt i 4 område, Dalane, Jæren, Ryfylke og Karmsund, med fellesadministrasjon for både planlegging, anlegg og vedlikehald.

Frå årsskiftet 1961 blei vedlikehaldet skilt ut som eiga avdeling, og fylket blei oppdelt i 7 vedlikehaldsdistrikt: Vegstasjonar blei oppretta i Haugesund, Sand, Tau, Ganddal, Dirdal, Nærbø og Egersund. Nå ja, å kalla det vegstasjonar er nok å ta drygt i. I beste fall dreide det seg stort sett om ein garasje eller ei brakke. Kontorarbeidet tok vedlikehaldsoppsynsmannen heime.

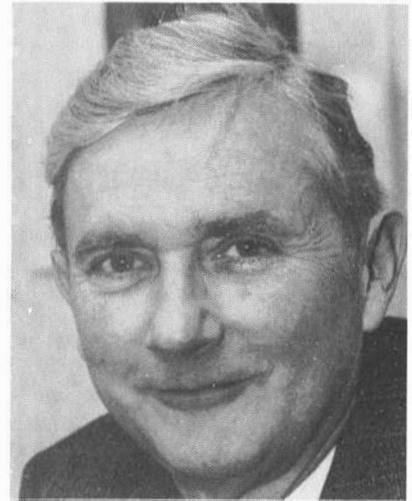
Ved eit tilbakeblikk kan det vera på sin plass å nemna kven som var dei første vedlikehaldsoppsynsmennene etter omorganiseringa. (Seinare blei tittelen endra til vegmeister): Haugesund: Ole Bertelsen, Sand: Harald Gjederø, Tau: Alfred Rake, Ganddal: Arne Andersen, Dirdal: Olav Byrkjedal, Nærbø: Ole Tafjord, Egersund: Alfred Lillehammer.

Ein kortare periode midt på 60-talet blei det, som eit eksperiment, oppretta eigne vedlikehaldsområde for Karmøy, Sokndal/Lund og for Ryfylke-øyane. Karl Støle var vedlikehaldsoppsynsmann på Karmøy, Henry Nesvold i Sokndal og Robin Kleiberg for Ryfylke-øyane. Etter eit par år gjekk ein tilbake til den opprinnelege områdeinndelinga.



Vedlikehaldsgjengen i Sauda, samla i veggarsjen i Saudasjøen tidleg ein morgon, før dei skal ut på vegane i området. Me merkar ikkje så mykje til vedlikehaldsfolka sitt arbeid når me susar fram etter vegane. Men det er dei å takka at me sommar som vinter stort sett kan koma trygt og fort fram med bilane våre. Utan vedlikehaldsarbeidarane ville det fort blitt kaos på vegnettet vårt.

På biletet ser med frå venstre: Nils Botnen, Helge Espeland, Oddvar Tveit (sittande), Sverre Tveitane og Hallvard Hopland.



Overingeniør Sverre Bilstad har arbeidd ved vedlikehaldsavdelinga på vegkontoret i heile 25-års perioden sidan avdelinga blei oppretta.

Ved vegkontoret i Stavanger har 3 personar arbeidd ved vedlikehaldsavdelinga sidan omorganiseringa i 1961. Det er Sverre Andersen, Sverre Bilstad og Alv Moi.

Veteranane mellom desse igjen, Sverre Bilstad og Alv Moi, har Rygjavegen hatt ein jubileumsprat med.

Dårleg standard

Overingeniør Ludvig Prante og Alv Moi var, saman med nåverande vegsjef Chester Danielsen, ansvarleg for planlegginga, då omorganiseringa skulle gjennomførast.

Prante var første vedlikehalds sjef og hadde samtidig ansvaret for maskinparken. Danielsen var dagleg leiar for avdelinga. Moi kan fortelja om harde realiteter, som den nye avdelinga blei stilt overfor.

— Me fekk ansvaret for eit riksvegnett på 655 km og eit fylkesvegnett på 456 km. Bare 160 km av riksvegane og 65 km av fylkesvegane hadde fast dekke. Standarden var jamt over dårleg og til dels elendig. I Sauda f.eks. var drosjebileigarar ute på veggusing, i ein periode då det var reint ille.

Frå 1/1 1964, blei riksvegnettet auka med 300 km. Samtidig blei mange kommunale vegar omklassifisert til fylkesveg, slik at fylkesvegnettet kom opp i ca. 2000 km. Ein god del av desse vegane var også i skrøpeleg forfatning, så me har ikkje mangla på oppgåver.

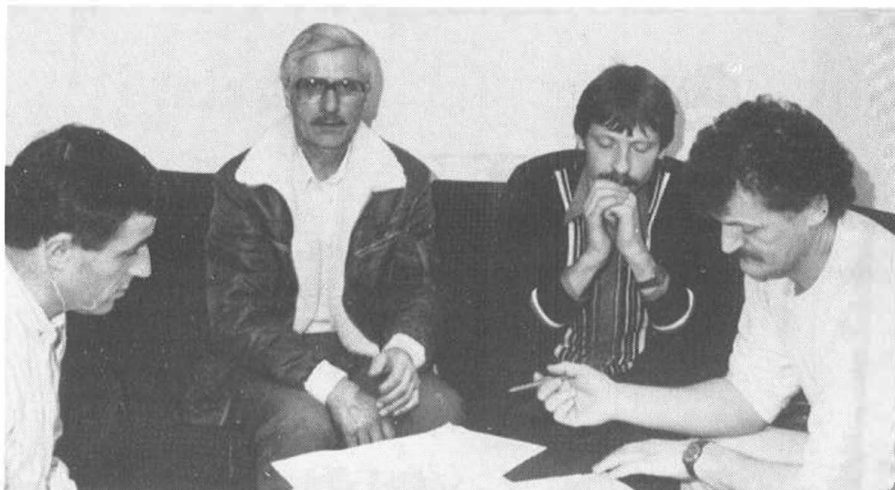
Plan og organisasjon

Moi fortel vidare at det før 1961 var dårleg med plan og organisasjon i drifta. Midlane var dessutan små, og pengar som eigentleg skulle vore brukte til vedlikehald blei ofte nytta til å gjera ferdig anlegg. Etter opprettinga av vedlikehaldsavdelinga blei midlar øyremerkte til vedlikehald. Utover i 1960 åra og særleg i 1970 åra blei det også betre kår for vegvesenet totalt. Frå 1965 blei det særleg stor fart over arbeidet med å leggja fast dekke. Etter få år var det bare få riksvegstrekingar igjen som hadde grusdekke.

Materialproduksjon

Ein viktig del av vedlikehaldet si 25-års historie er verksemda ved produksjonsavdelinga for grus- og dekkelegging, som blei oppretta i 1963 i Vadla. Alv

Framhald neste side



Det er ikkje berre vegane som treng vedlikehald, også teorien treng oppfrisking og ny kunnskap skal lærast. Her er ein del av vedlikehaldsgjengen ved Bærheim vegsentral opptatt med gruppearbeid under ein informasjons- og kursdag før jul i fjor. Frå venstre: Jon Holmebakken, Arthur Sjødin, Sigmund Helleland og Magne Schei.

— Vedlikehaldsavd. 25 år Framhald frå s. 3

Moi var ansvarleg for anlegget i Vadla frå starten av. Med seg hadde han Sverre Andersen.

Fram til årsskiftet 1985—86 er det produsert 10 millionar tonn i Vadla. Dersom dette blei fordelt på heile riks- og fylkesvegnettet, ca. 3000 km, ville det utgjera eit 30 cm tjukt lag.

Distriktslaboratoriet

Ein anna viktig milepel i vedlikehaldsavdelinga si historie er opprettinga av laboratoriet. Med dette kom ein så smått i gang i 1964. Før den tid var ein avhengig av veglaboratoriet i Oslo, og Moi kan fortelja at det f.eks. blei sendt store mengder masse dit for kvalitetskontroll. Det var eit stort framsteg når ein kunne utføra dette arbeidet ved eige laboratorium.

Forsterkning og dekkelegging

Om me så skal ta eit grovt tilbakeblikk på dei 25 åra, kva er det då Sverre Bilstad og Alv Moi særleg vil dra fram.

Me spurte først Bilstad og han tenkjer seg vel om før han svarar. Det har skjedd så kollosalt mykje sidan 1961.

— Arbeidet med å få fast dekke på vegnettet er jo heilt sentralt. Noko av det første me kasta oss over i 1961 var å leggja eit 20 cm tjukt forsterkningslag på riksvegane. Den første tida satsa me meir på å auka bereevna enn på utviding av vegane. Elles var jo forsterkningsarbeidet eit ledd i forarbeidet til legging av fast dekke.

Maskindrift

— Elles har det jo vore ei veldig omlegging frå manuelt arbeid til maskindrift.

Dei første åra var det f.eks. bare handboring. Om vinteren dreiv ein i det små med å skyta bort knattar. Når det gjeld vintervedlikehaldet hadde me ein snøfresar for heile fylket i 1961. Den var stasjonert i Egersund. Hunnedalsvegen blei stengt når første snøfallet kom, gjerne tidleg i november, og aldri opna att før i mai. Strøing av glatte vegar skjedde som regel ved at ein sto på lasteplanen og strødde med hand.

Orden og system

Kva har så Alv Moi å leggja til, når han i få ord skal ta eit tilbakeblikk.

— Utviklinga innan økonomisk styring og planlegging har vore stor. Me merka nokså fort etter 1961 at det blei meir orden og system på sakene. Etter kvart fekk me også meir pengar på budsjettet. Særleg i dei gode 70-åra fekk me utretta kollosalt mykje. Det beklagelege er at me sidan 1980 har fått

innstramming igjen. Enno er oppgåvene mange, ikkje minst på fylkesvegane.

Syssetting

Som alt nemnt har overgangen frå manuelt arbeid til maskindrift vore veldig omfattande sidan 1961. Korleis har dette virka innfor syssettinga?

Talet på tilsette har minka ein god del. I dag er det ca. 250 tilsette innan vedlikehaldsarbeidet. Rundt 1964 var talet på syssette høgast. Då var over 400 personar i arbeid med vedlikehald på Rogalands-vegane.

Framtida

Ved eit jubileum plar ein gjerne også sjå framover. Kva med dei neste 25 åra?

Sverre Bilstad er litt betenkt på grunn av den store reduksjonen på vedlikehaldsbudsjettet dei siste åra, særleg for fylkesvegane sin del.

— Men, seier han, — eg håpar me skal få fast dekke på alle fylkesvegane før eg sluttar. Og så ville det vera fint om me nokså snart kunne få erstatta dei 3 bruene på fylkesvegnettet som er for svake til å tola 8 tons akseltrykk. I 1961 var det svært mange slike svake bruar, nå står bare brua over jernbanen ved Helleland og 2 i Varhaug att.

— Eg ser nokså lyst på situasjonen, om me bare kunne få litt meir midlar å arbeida med, seier Alv Moi.

— Eg er glad for at me nyleg har sikra oss grustak og materiale i Vadla for mellom 10 og 15 års drift med den produksjonen me har i dag.

Arbeidet med å få 10 tons akseltrykk på heile riksvegnettet vil elles få høg prioritet framover. I første omgang er det målsettinga at 85% av riksvegnettet skal ha 10 tons bereevne innan 1989, og at 90% skal ha det innan 1993.



To veteranar innan vedlikehaldet i sør-fylket. Alfred Lillehammer (t.h.) har vore vedlikehaldsoppsynsmann/vegmeister i Egersund heile perioden sidan 1961. Henry Nesvold (t.v.) er for tida fungerande vegmeister i Egersund og i den perioden Sokndal/Lund var eige vedlikehaldsområde var han vedlikehaldsoppsynsmann her.



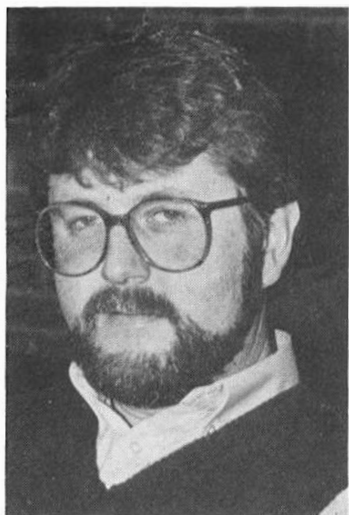
Storlygaren

Storlygar-stafetten blei i sist nummer sendt frå Dalane til Jæren. Men som utflytta dalbu vil eg likevel fortelja ei historie om jærbuens ærlighet.

Eit ligningskontor i ein av jærkommunane mottok eit anonymt brev som også inneheldt 1000 kroner. I brevet stod å lesa: «Sender 1000 kroner for eg får ikkje sova. Får eg framleis ikkje sova, sender og meir.»

Vil bare opplysa at eg søv godt. Storlygaren oversendes vegkontoret til Alv Moi.

Helsing Lars Eide



Blyfri bensin

Av Einar Svela

Det er nå «in» å snakke om blyfri bensin. Alle blir oppfordret til å bruke den. Men en stor del av bensinmotorer i biler, er ikke beregnet for denne type bensin. Derfor bør alle undersøke om den motor som er aktuell, kan nytte blyfri bensin.

For plenklippere, pumper og annet utstyr med *Briggs & Stratton* motor har vi fått en klar anbefaling fra leverandør.

«Fabrikken anbefaler ren, frisk, blyfri bensin med minimum 77 oktan».

Det vil si at vi heretter bruker blyfri 95 oktan bensin.

VERN OG HELSE

Den første livreddende hjelp

1. Pasienten er bevisstløs.

— Stabilt sideleie. Alle bevisstløse som puster selv, skal ligge i stabilt sideleie.

Den første hjelp



Bevisstløse som puster: Stabilt sideleie.

2. Pasienten puster ikke

— Fri luftvei. Bøy hodet bakover.

— Fjern åpenbare fremmedlegemer fra munnen. Dersom pasienten ikke puster, start kunstig åndedrett (munn-til-munn-metoden), og fortsatt med det til pasienten puster selv eller blir overtatt av mer kvalifisert personell.



Bevisstløse som ikke puster: Kunstig åndedrett (munn-til-munn) og eventuelt også kunstig sirkulasjon (hjertekompresjon).

3. Pasienten har hjertestans (er pulsløs)

— Start utvendig hjertekompresjon og kunstig åndedrett.

4. Pasienten blør

— Stans blødningen ved å trykke med fingrene mot det blødende stedet.

— Legg en trykkbandasje.

— Plasser den skadede legemsdelen høyt.

— Dersom en arm eller et ben er revet av helt eller nesten helt, legg en omsnøring helt ned mot skadestedet.



Stans blødning.

5. Pasienten har sirkulasjonssvikt

— Huden er blek og kald, pulsen er rask, den skadede er omtåket og tørst.

— Legg pasienten flatt med bena høyt (ved bevisstløshet: stabilt sideleie, også da kan bena legges høyt).

— Hold den skadede varm og tørr.

— Lindre smerter.

6. Overvåking

— Skadede bør ikke ligge alene. Dersom det er mulig, skal hver skadet ha kontinuerlig tilsyn. En rolig og vennlig opptreden fra hjelpepersonell er av stor betydning.

— Skadede som må ligge alene, skal ligge i stabilt sideleie.



Forebygg sirkulasjonssvikt og overvåk pasienten.

Kystvegen sør

Innkorting av Boknafjord-sambandet –
Rennesøys fastlandsforbindelse

Av Tor Geir Espedal

Med en gjennomsnittlig ventetid på 50 min på Skudenessambandet er reisetiden på rv. 14 mellom Stavanger og Hordaland grense ca. 3 t og 5 min.

Inkludert ferjestrekningen gir dette en gjennomsnittshastighet på 27 km/t.

Det er en nasjonal målsetting å korte ned reisetida på rv. 14, Vestlandets stamveg.

Ferjesamband Bokn-Mekjarvik

Innen 1992 skal nytt ferjeleie på Bokn stå klar til å ta imot ferjetrafikken over Boknafjorden. Samtidig vil et nesten helt nytt vegnett fra Bokn og nordover til Hordaland grense bli den nye kyststamvegen.

Med en gjennomsnittlig ventetid på 40 min på dette sambandet vil reisetiden mellom Stavanger og Hordaland grense bil 2 t og 26 min.

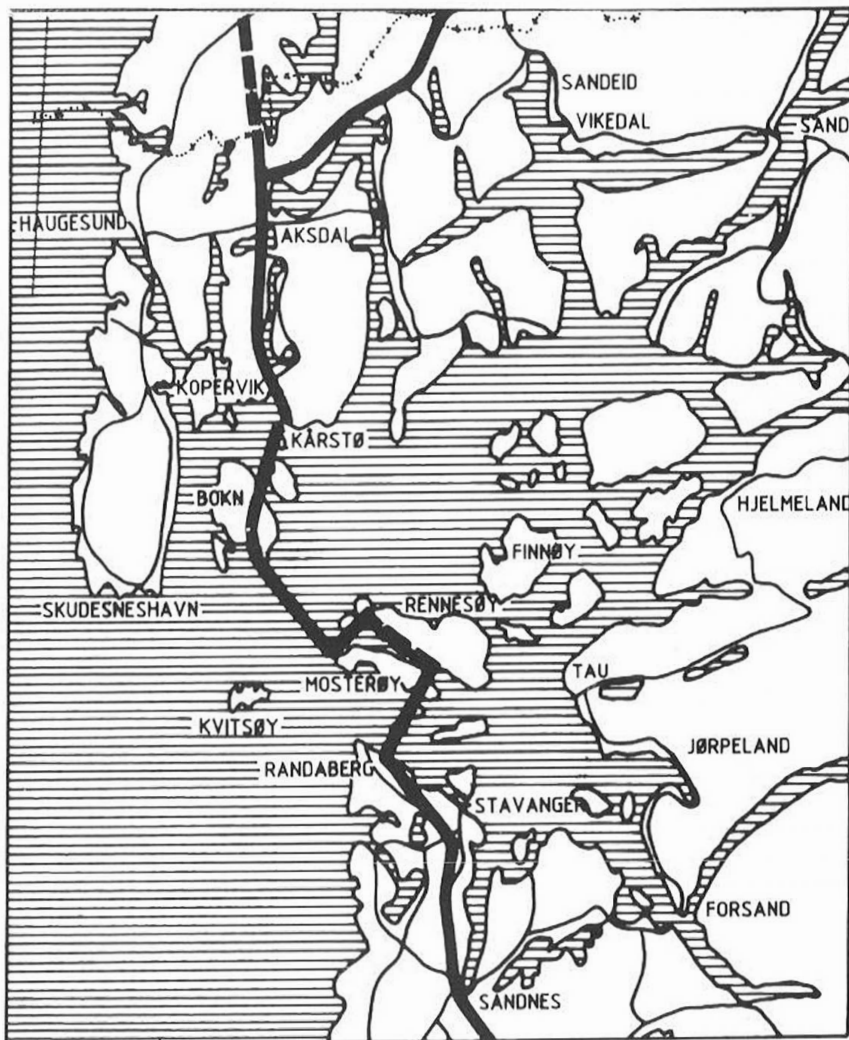
Ferjesamband Bokn-Rennesøy

Den neste etappe på innkortingen av kyststamvegen gjennom Rogaland vil være å flytte ferjeleiet fra Mekjarvik og ut til nordspissen av Rennesøy (eller Mosterøy). For å komme dit uten ferjer må Rennesøy gjøres landfast.

Tidligere har man antatt at eneste måten å klare dette på var å bygge flere bruer over Stavangers byøyer fram til Åmøy og videre med bruer Åmøy-Sokn, Sokn-Askje og Askje-Rennesøy. Med dagens kostnadstall for bruer vil Rennesøys fastlandsforbindelse koste omkring 730 millioner kroner.

Undersjøiske tunneler

I de senere årene har man lekt med tanken om å krysse grunne fjorder og sund med tunneler sprengt i fjell under sjøbunnen. Det første prosjekt av denne kategori i Norge ble realisert i Bussesundet i Vardø i 1982. Her bygde



Framtidig rv. 14 (Kyststamvegen) gjennom Rogaland. I dag er den gjennomsnittlige reisetida på rv 14 mellom Stavanger og Hordaland grense ca. 3 t og 5 min.

Når hovedferjesambandet over Boknafjorden blir etablert mellom Mekjarvik og Bokn innen 1992 blir reisetida redusert til ca. 2 t og 26 min.

Med et framtidig hovedferjesamband mellom Rennesøy og Bokn, som vist på kartskissa, blir gjennomsnittlig reisetid fra Stavanger til Hordaland grense i underkant av 2 timer.

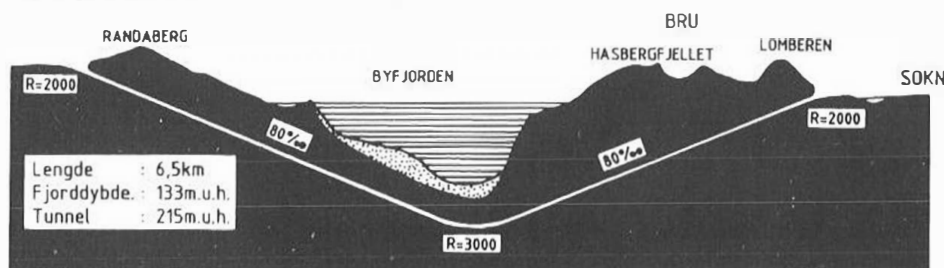
man en snaut 3 km lang undersjøisk tunnel som gikk ned til en dybde på 88 m.u.h.

Dette har utløst et skred av lignende prosjekter i hele Norges langstrakte land.

Det prosjektet utenom Vardø-tunnelen som er kommet lengst er forbindelsen Ålesund-Ellingsøy-Valderøy i Møre og Romsdal. Her skal det i disse dager påbegynnes to undersjøiske tunneler på hhv. 2,7 og 4,5 km.

Tunneler under Byfjorden og Mastrafjorden

I Rogaland har vi sett på muligheten for å krysse Byfjorden og Mastrafjor-



Snitt av undersjøisk tunnel for kryssing av Byfjorden.

den med undersjøiske tunneler. Dybden i Byfjorden på kryssingsstedet er 133 m og i Mastrafjorden 60 m. For å undersøke om det i det hele tatt var mulig med tunnel i fjell under disse fjordene ble det i november 1985 utført en akustisk forundersøkelse som konstaterte fjellgrunn ca. 175 m.u.h. i Byfjorden og ca. 70 m.u.h. i Mastrafjorden. Man må i tillegg regne med ca. 40-50 m fjelloverdekning for å være på den sikre siden. Etter dette er det konstatert at Byfjorden og Mastrafjorden kan la seg krysse ved hjelp av to undersjøiske fjelltunneler på hhv. 6,5 og 3,3 km.

Med dagens svært lave tunnelpriser vil en kryssing av Byfjorden og Mastrafjorden samt tilhørende vegnett (og ferjeleie) fram til nordspissen av Rennesøy komme på ca. 390 millioner kroner.

Enda rimeligere blir det dersom forbindelsen til Rennesøy sløyfes og ferjeleiet bygges på nordspissen av Mosterøy. Da vil prisen være ca. 265 millioner kroner.

Med en gjennomsnittlig ventetid på 30 min på ferjesambandet Rennesøy-Bokn vil reisetiden Stavanger-Hordaland grense bli 1 t og 59 min.

Nytte/kostnadsanalyse

Det er utført en nytte/kostnadsanalyse for å se på de samfunnsøkonomiske konsekvensene av innkorting av Boknafjordsambandet og gjøre Rennesøy landfast. Den samfunnsøkonomiske gevinsten er så solid at selv store endringer i forutsetningene ikke røkkes ved selve hovedkonklusjonen.

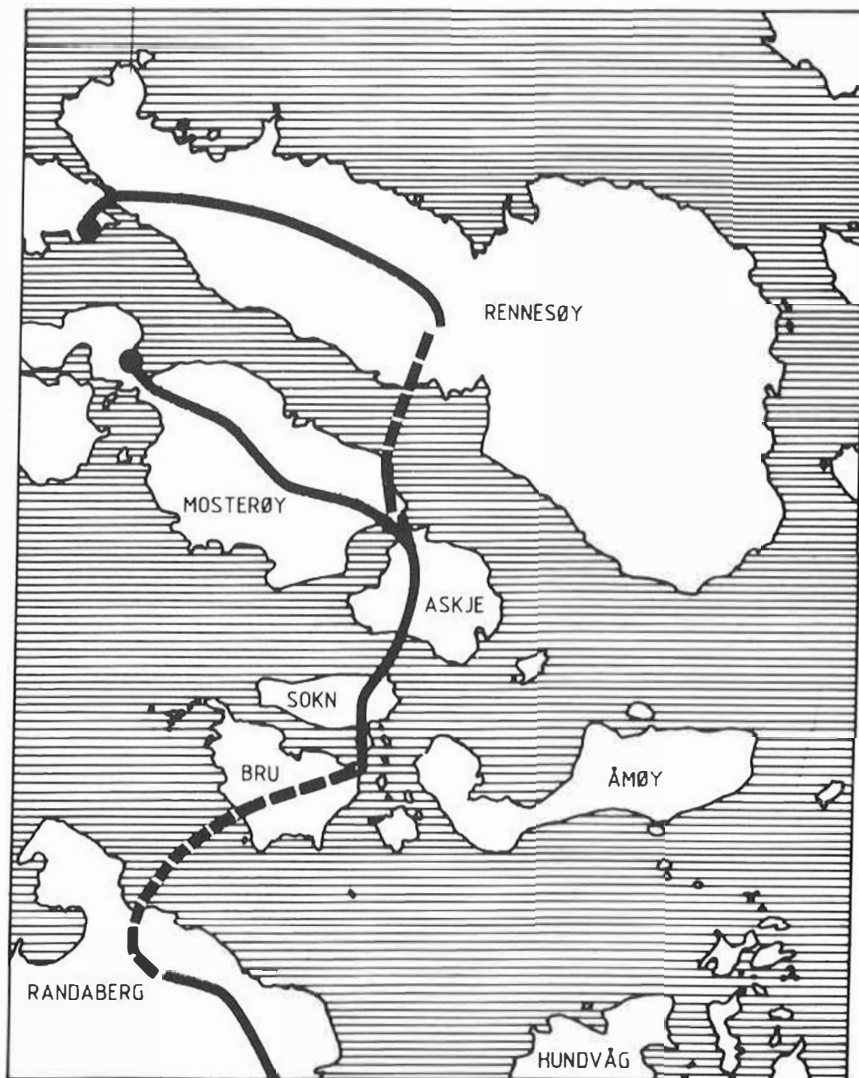
Bompenger

Dersom dette prosjektet skal realiseres raskt kan man se bort fra ordinære riksvegmidler. Den mest nærliggende finansieringsmåte er private låneopptak som betales ned ved hjelp av bompenger.

Det har vært gjort noen enkelte regnestykker som viser hvor mye den enkelte billist kan forvente å måtte betale for å kjøre gjennom tunnelene.

Under visse forutsetninger vil bompengavgiften ligge mellom kr 18 og kr 22 noe avhengig av hvilket alternativ som velges og forutsatt av bompengefinansiering. Ved 20% mindre trafikk vil bompengavgiften måtte økes med 5 kroner.

Kostnader knyttet til ferjedriften over Boknafjorden er ikke tatt med. I finansieringssammenheng kan det være aktuelt å legge bompengavgift på ferjene til å dekke deler av årlige kapitalutgifter. Dette kan da f.eks. føre til reduserte bompengekostnader ved tunnelen som krysser Byfjorden.



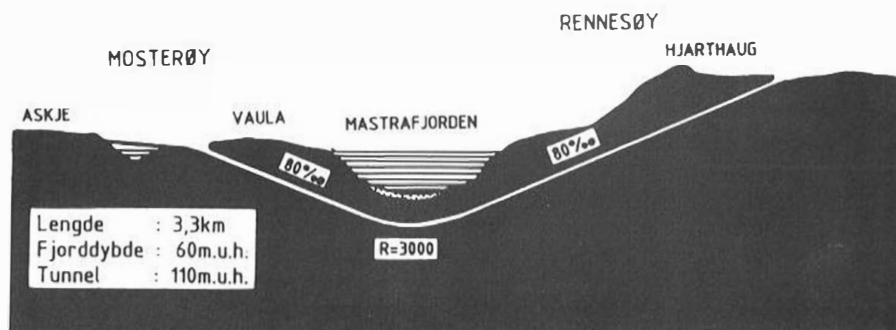
Veg- og tunneltraséer for Rennesøys fastlandsforbindelse. De stiplede linjene markerer tunneler under Byfjorden og Mastrafjorden. Prisen på prosjektet fram til nordspissen av Rennesøy vil være ca. 390 millioner 1985-kroner.

Planlegging

Det tas sikte på å starte opp arbeid med hovedplan allerede i inneværende år med tanke på å få en ferdig godkjent hovedplan innen utgangen av 1987. Planleggingskostnadene til slike prosjekt er formidable. Dette kommer av kostbare geologiske/geofysiske undersøkelser i forbindelse med de undersjøiske tunnelene. For dette prosjektet er de beregnet til 2,5 millioner kroner

bare for hovedplanen. Senere kommer detaljplaner, byggeplaner og anbuds-dokumenter.

Det arbeides nå aktivt på flere hold for å skaffe midler til planlegging. I de berørte kommuner, Rennesøy, Randberg og Stavanger samt i fylkeskommunen er det svært stor interesse for prosjektet slik at om intet annet går, så vil antagelig kommunene bidra med forskottering av planleggingsmidler.



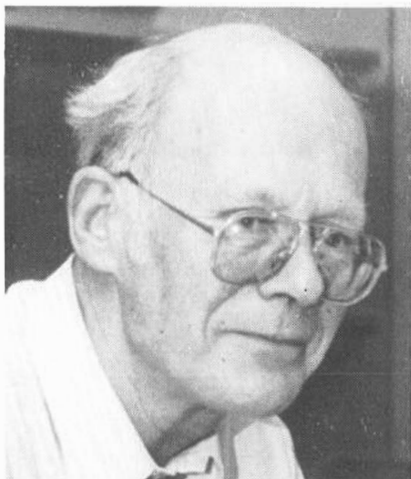
Snitt av undersjøisk tunnel for kryssing av Mastrafjorden.

Rygjavegen presenterer:

Samferdselsstyret i Rogaland

— 3 —

Av Tormod E. Nag



Arne Sandnes
Alder: 60 år
Hjemsted: Sandnes
Yrke: Major
Parti: Høyre

Arne Sandnes er nå inne i sin andre periode i samferdselsstyret.

I inneværende periode har han også «advansert» til formannstolen — et verv han skal ha ut perioden.

— **Du må trives med samferdsels-spørsmål siden du tok fatt på en ny periode, og dessuten var villig til å stille som formann?**

— Ja, det innrømmer jeg gjerne. Alt innen samferdsel er interessant — men kanskje jeg har hatt et litt spesielt forhold til vegene. Dette tror jeg kanskje skriver seg fra guttedagene og sommerferie, da «assisterte» jeg ofte min bestefar når han var ute med hest og kjerre for å lappe og gruse «sin del» av vegen forbi Vinjegardene (nåv. nær rv. 503).

— **Har du saker som du er spesielt opptatt med, og gjerne vil få løst?**

— Først må jeg få si at samferdselsstyret har atskillig mer enn vegsaker på sine møter. Vi er både «i luften» og «på sjøen». Men siden «Rygjavegen» henvender seg til vegfolk vil jeg begrense meg til denne sektoren.

I Rogaland har vi mange og store oppgaver innen vegsektoren som må finne en løsning. I stikkord vil jeg nevne:

- Fjordkryssinger for å binde sammen fylket.
- Det er fremdeles områder som ikke har fått vegutløsning.

— Vi har tettstedsproblematikk. Alt kan ikke gjøres på en gang. Dermed kommer vi inn på prioritering mellom oppgavene — og det kan ofte være en vanskelig kunst. Når jeg skal trekke fram interessante og de mest aktuelle riksvegoppgavene må jeg først få vise til vegen til Ropeidhalvøya.

Dette er en sak vi har arbeidet med, og det er derfor inspirerende å se at denne saken nå ser ut til å bli løst.

Videre ser jeg det som viktig å få rustet opp Hunnedalsvegen til helårsveg, også på Rogalandssiden. Dette må også sees i sammenheng med vegen mellom Brokke og Suleskard og den betydning denne veg vil få for Rogaland.

Når det gjelder fylkesveger ser jeg det som viktig med en sikring av vegene til Austrumdal og Frafjord.

— **Hva tid startet din politiske karriere og hva har du vært med på?**

— Det hele startet i 1965, og siden må jeg si det har gått for fullt. Jeg har vært meget aktiv i Sandnes kommune hvor jeg utenom diverse styre og utvalg også har vært varaordfører i 6 år og 6 år som ordfører. Ellers har jeg hatt diversetillitsverv i Høyre, bl.a. som formann for lokallaget i Høyland og Sandnes, og senere formann i Rogaland Høyre.

Etter at jeg kom inn i fylkespolitikken har jeg trappet ned lokalpolitikken og er nå bare med i havnestyret og forliksrådet.

Når det gjelder fylkespolitikken, er jeg utenom samferdselsstyret også med i fylkestinget. Dessuten er jeg med i styret for Sola Terminalbygg A/S og styret for vegen Brokke-Suleskard.

— **Hva får deg til å være så aktiv i politikken?**

— Jeg er interessert i samfunns-spørsmål og vil heller være med på å påvirke utviklingen, enn å bare kritisere.

Dessuten har det nok hatt endel å si at jeg er blitt spurt om å gå inn i forskjellige oppdrag.

— **Har du tid til hobbyer eller andre gjøremål i fritiden?**

— Det har det blitt heller smått med. Men siden jeg ved siste valg gikk ut av formannskap og bystyret i Sandnes har det nok blitt bedre muligheter til å kunne drive med fritidssysler.

Uten at Sandnes sa noe om det i dette intervjuet, vet vi han er interessert i bier og birøkt. Vi har også registrert at — tross politisk avstand og skillelinjer, så er Arne Sandnes (H) og Herleiv Haugland (SV) svært så enige når det gjelder spørsmål om «bierverv».



Aastein Aase
Alder: 47 år
Heimstad: Sandnes
Yrke: Lektor
Parti: Venstre

Aastein Aase er inne i sin første periode i samferdselsstyret. Han seier at tida til denne tid har vore både interessant og lærerik.

Men — seier Aase — det har vore vanskelig å få gjennomført mange gode tiltak fordi samferdselssektorene er blitt ein salderingspost på budsjetta.

— **Ja, har du spesielle saker som du «brenn» for?**

— Trafikksikring for å redusere ulukkene, er mine spesielle saker. Elles ser eg nytten og behovet å styrka kollektivtrafikken og sjøvertstransport.

I samanheng med kollektivtrafikken må eg få vise til den sveitsiske byen Basel. Der har dei redusert takstane på kollektive transportmiddel radikalt. Resultatet er at passasjertalet har auka sterkt, og busselskapa har fått overskot på rutene. Dessutan er «matpakkekjøringa» sterkt redusert. Eit slikt opplegg burde med også prøvt i Rogaland.

— **Kor lenge har du vore med i politisk arbeid?**

— Her i distriktet har eg vore aktiv sidan 1975 då eg kom med i Sandnes bystyre. Sidan har eg vore leiar for Rogaland Venstre i tida 1981–84.

Men før dette hadde eg ein periode i Oslo der eg var aktiv i studentpoli-

tikken, og deretter 2 år som sekretær for Venstre si stortingsgruppe.

— **Har du andre politiske verv?**

— Utanom samferdselsstyret og trafikksikkerhetsutvalget er eg første vararepresentant til Venstre si fylkestingsgruppe.

Dessutan er eg med i Sandnes bystyre og er leiar for bystyregruppa der.

— **Har du spesielle grunnar for at du engasjerar deg politisk?**

— Eg har alltid sett samfunnsoppgåvene som viktige, og er difor interessert i korleis desse skal løysast. Skal ein vinna fram må ein vera aktivt med i arbeidet.

— **Har du fritid og hobbyar?**

— Ja, eg passer på å få til noko fritid. Dette nyttar eg mellom anna til litt idrett. Elles driv eg med parselldyrking av grønnsaker — og ein hobby som kanskje er noko uvanleg — oppdrett av raseduer.



Herleiv Haugland

Alder: 44 år

Heimstad: Jelsa i Ryfylke

Yrkje: Lærar

Parti: Sosialistisk Venstreparti

I førre periode møtte Herleiv Haugland som varamann i samferdselsstyret. Sidan han nå er blitt fast medlem fann me grunn til å spørja om han har spesielle interesse for samferdselsspørsmål.

— Ja, dette er spørsmål eg er oppteken med.

— Tida som varamann gav «meirsmak» så når høvet kom til å bli fast medlem takka eg gjerne ja til det.

— **Har du spesielle interessefelt som du vil kalla for «dine»?**

— Som busett i eit distrikt — som nærast kan reknast som ein utkant —

EDB-behandling av førerprøveresultater

Gir informasjon om kjøreskolenes undervisning

Av Jan Olav Haugen

Alle som har vært gjennom førerprøven husker at de måtte gjennom nåløyet med de 50 spørsmålene på en skriftlig prøve før kjøring. Men har noen tenkt på hva som skjer med prøveskjemaene etterpå?

Vanligvis blir skjemaene makulert, og glemt ganske raskt. Men i flere fylker har Biltilsynet nå begynt å betrakte førerprøveskjemaene som en kilde til kunnskap.

Hva slags kunnskaper kan førerprøveskjemaene gi? De kan gi Biltilsynet nyttig informasjon om kjøreskolens undervisning. Biltilsynet har bl.a. som oppgave å drive tilsyn og veiledning overfor kjøreskolene. Dette arbeidet bør i størst mulig grad bygge på korrekt og fullstendig informasjon.

Det kan være nyttig å gi kjøreskolen informasjon om hvilke(t) emne(r) elevene er spesielt flinke i, — og hvilket emne elevene er svake i. Dermed kan skolen justere sin undervisning, høyne elevenes nivå og dermed øke trafikksikkerheten.

Problemet har vært at arbeidet med å analysere førerprøvene hittil har vært veldig arbeidskrevende: Feilsvarene må noteres, telles opp, tilordnes emner osv. En manuell registrering krever adskillig mange arbeidsoperasjoner. Dermed blir den tidkrevende, og det er også

muligheter for feilnotering på flere arbeidsoperasjoner.

For en tid tilbake forela jeg problemet for Paul Thevathason ved Vegkontoret. Kunne det lages et EDB-program som forenklet registreringsarbeidet?

Thevathason løste oppgaven på en meget tilfredsstillende måte. I løpet av relativt kort tid hadde han lagd ferdig et foreløpig program. Senere er programmet blitt justert og fimpusset.

I dag er programmet slik at maskinen spør etter nummer på kjøreskolen og hvilket førerprøveskjema (det er 7 ulike skjemaer) som er til feilregistrering. Deretter kan man ganske enkelt skrive nummeret på de spørsmål det er feilsvar på.

Programmet er laget slik at maskinen teller opp feil, fordeler feil på ulike emner fra teorikurset («kjøretøyet», «mennesket», «skilt» osv.) og gir prosentvis fordeling av feil på emnegruppene.

På utskriften fra den enkelte kjøreskole får vi informasjon om den prosentvise fordelingen av feil på de ulike emner. Samtidig gir utskriften fordelingen av spørsmål på de ulike emner. Sammenligningen av disse to fordelingene gir interessant informasjon.

Feilfordelingen kan også summeres for flere/alle kjøreskoler slik at den enkelte skole kan sammenlignes med resultatet eksempelvis i fylket.

får eg ofte røynta kva kommunikasjonar har å seia for distrikta.

Derfor er det vel ikkje noko uventa at eg er oppteken av at distrikta skal få gode kommunikasjonsstilbod. Elles er eg også interessert i å få avgrensa skadeverknadane av den aukande trafikken, så som trafikkulykker, forureining og støyproblem. I den samanheng er det naturleg å sjå på ei oppbygging av kollektivtrafikken slik at dette kan bli eit attraktivt tilbod, også prismessig.

Når det gjeld meir spesielle veksaker så er eg jo sjølvstolt glad for at Ropcidhalvøya nå skal få vegutløyving. Eg vil jo og få minna om at dette er første steg mot ein ferjefri Ryfylkeveg, noko som er spesielt interessant for oss.

— **Har du vore politisk aktiv lenge?**

— Ja, eg har vel vore politisk aktiv det meste av mitt vaksne liv. Utanom fylkestinget og samferdselsstyret er eg

nå inne i min 3. periode i Suldal kommunestyre.

— **Kvifor er du politisk aktiv?**

— Eg ser så mange oppgåver som vert forsømde i samfunnet. Dette kan eg ikkje berre sitja å sjå på, ein må også vera villig til å gjera noko med det som er gale.

— **Har du fritidssysler?**

— Det vert nok litt tid til det også mellom det politiske arbeidet. Birøkt og kaninoppdrett er avslappande etter frustrerende møte i samferdselsstyret. Elles byter eg gjerne ut A4-arka med ei god bok.

— **Du sa frustrerende møte. Kva legg du i det?**

— Det er blitt meir og meir klårt for meg at me i samferdselsstyret sit og fordeler nedskjæringane som er bestemt av Storting og Regjering.



Ein av Karmøyruta sine busser med tilhenger fra ca. 1930.
(Biletet er lånt av NSB bilruter, Haugesund.)

Seksti år med Karmøyruta

Av Eli Osland

Karmøyruta er 60 år. I november 1925 ble bussruta starta opp, og med det var en gammel tanke realisert.

På folkemunne blei ruta gjerne kalt Karmøybanen, som har sin forklaring i at det egentlig var en gammel jernbaneplan fra 1915 som ble konvertert til en statsdrevet omnibussrute. Haugesund permanente kommunikasjonskomite tok senhøstes 1915 opp tanken om en jernbane mellom Skudenes og Haugesund, og det ble utarbeidet flere alternativer til jernbaneanlegg. Men det ble altså bussrute i stedet.

Jernbaneplaner

Både det tettbefolkede distriktet og det rike sildefisket var vektige momenter for å få etablere jernbanen. Hovedlinjen var skissert fra Flotmyrområdet i Haugesund, til Rossabø ferjeleie og ferje til Stornes ferjested på Karmøy. Videre skulle jernbanen gå over Karmøy til Fiskå, Vorre, Pilehagen og gjennom to tunneler og en 50 meter lang bru til Kopervik stasjon. Derfra skulle banen gå til Harkingstad, forbi Ferkingstad til Skudeneshavn.

Den samlede lengden er angitt til 37,5 km og prosjektet var kalkulert til å koste kr 1.038,680,-.

Så endte da jernbaneprojektet Haugesund-Skudeneshavn tilslutt i en statsdrevet bilrute — Karmøyruta. Fordelen med bilrutene var at de var billigere i anlegg og drift enn jernbanen, og dessuten kunne settes hurtigere i drift.

Vognparken

Karmøyruta startet med 3 nye personvogner, 2 godsvogner og 4 tilhengere. Første turen ble kjørt 21. november 1925 med alle 3 personvognene i kortesje fra Haugesund til Skudeneshavn.

Det var kun hovedvegen som ble trafikkert til å begynne med, med to daglige

gjennomgangsruter, en rute Åkrehavn til Skudeneshavn og 3 ruter Haugesund til Salhus.

Det ble samtidig startet godsroute Skudeneshavn—Haugesund og litt senere kom melkeruta Håvik—Haugesund. Senere ble sidevegene trafikkert, til Vedavågen i 1927, til Visnes i 1930, og Blikshavn og Ytrehavn i 1949. Dessuten ble enkelte private bilruter overtatt, blant annet rutene Dale-Skudeneshavn, Snørteland-Kopervik og Bø-Viken.

Det fantes bilruter på Karmøy før Karmøyruta. I 1913 begynte Skudenes & Aakra Automobilselskap kjøring mellom Kopervik og Skudeneshavn med en åpen 12-seter, trolig en Mercedes Bentz. Senere ble ruta overdratt til Karmøyruta.

Utviklinga

Ved opprettelsen ble det ansatt 7 personer. I 1950 hadde Karmøyruta 43 ansatte og i dag omfatter lønnslista omlag 100.

Billettakstene var ved starten 10,5 øre pr. km, og ble etter hvert redusert til 6,25 øre i 1935. Men siden 1937 igjen har takstene gått jevnt og trutt oppover, i takt med inflasjonen.

Krigsårene 1940–45 satte Karmøyruta på hard prøve. Reisende og sjåfører måtte finne seg i overfylte busser som gikk på vedgass. Bussparken ble av forskjellige årsaker redusert fra 9 til 5 vogner.

Helt fram til åpningen av Karmsund bru i oktober 1955, representerte Salhusferjen en hemske i driften.

I dag har Karmøyruta 42 busser, 20 godsbiler, 17 tilhengere og 3 verkstedbiler. Konesjonsområdet er øydelene av Karmøy kommune og inn til Haugesund. Hovedstrekningen er Haugesund til Skudeneshavn, der det vanligvis kjøres timesruter.

Autosys

I forbindelse med Autosys trinn 2 og 3 arbeider Organisasjonskontoret i Vegdirektoratet med et delprosjekt kalt «Organisasjonstilpasning».

Hensikten er i første omgang å utarbeide en rapport om hvilke organisasjonsmessige forberedelser som er aktuelle, i tillegg til rutinemessige og EDB-tekniske forberedelser ved utprøvingen av Autosys 2-3.

Selve utprøvingen vil finne sted høsten -86 ved biltilsynet i Moss og i Asker og Bærum. På grunnlag av utprøvingen skal delprosjektet ende opp med en ny rapport som redegjør for nødvendige tilpasninger og gir holdepunkter for den praktiske gjennomføring i hele biltilsynet.

Kampanje mot utforkjøringsulykker

Fra 1/5-15/10 -86 skal det kjøres en kampanje mot utforkjøringsulykker. Målgruppen er 18-24-åringene, og VD stiller 2 millioner kroner til rådighet.

«Avtalen» blei oppfylt

Hustveit-Svandalsfossen, 1 år før planen

Tekst og foto: Harald Sel

I desember-nr. av Rygjavegen var me så vidt inne på anlegget Hustveit-Svandalsfossen på rv. 13 i Sauda. Med ekstra midlar og stor innsats frå arbeidarane, blei anlegget ferdig eitt år før den opprinnelege planen.

Lengden på parsellen er 4,7 km og anleggskostnadane har vore ca. 13 millionar.

Anleggsleiar Bjørn Sandvik seier at arbeidarane har gjort eit svært godt arbeid og verkeleg lagt seg i selen, slik at deira del av framdriftsavtalen blei oppfylt. Ikkje minst har ein kome fram til ei god og effektiv utnytting av maskinane. Tor Vårvik fekk i oppgåve å planleggja og koordinera maskinarbeidet. Ved dette oppnådde ein ei maksimal utnytting. Dette, saman med den store entusiasmen frå heile arbeidsstokken, har ført til det gode resultatet, seier Sandvik.

Svandalsfossen bru

Ein del av anlegget var bygging av ny bru ved Svandalsfossen. Denne er på ca. 30 meter og har kosta bortimot 1 million kroner. Ho er bygt opp på eit fundament av 8 spennbetongbjelkar (produserte i Bergen og frakta med lekter til Sauda). Kvar av bjelkane veg 8 tonn.



Tor Vårvik har hatt som oppgåve å planleggja og koordinera maskinarbeidet.

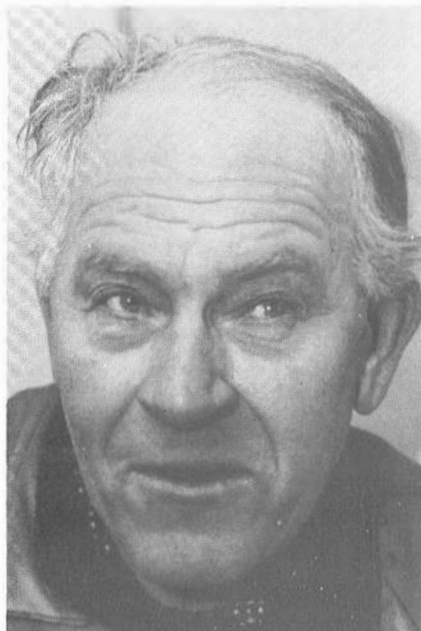


Fire av dei som har æra for at den ærgjerrige framdriftsplanen held. Frå v.: Paul Tørin Våge, Tor Vårvik, anleggsleiar Bjørn Sandvik og oppsynsmann Knut Utåker.

Med den nye brua reknar ein med at det er slutt at Svandalsfossen fløymer over vegen. Tidlegare har dette skjedd ofte, og vore til problem for trafikken.

I gang ved Ilstad

Med ferdigstillinga av parsellen Hustvet-Svandalsfossen, er snart heile strekninga mellom Ropeid og Saudasjøen på rv. 13 utbetra. Ein er nå i gang med den siste parsellen, forbi Ilstad,



Sondre Haugstland har i mange år hatt arbeidet sitt på anlegget mellom Ropeid og Saudasjøen.

som er 1,3 km lang. Arbeidet er kostnadsrekna til 4 millioner kroner og skal etter planen vera avslutta i september/oktober.

Grusveggar frå fylket til kommunane

På grunn av omklassifiseringa for ei rekke fylkesveggar til kommunale veggar, er samla lengde fylkesveggar i Rogaland 353 km kortare pr. 1/1 -86 enn eit år tidlegare. Ved årsskiftet var det 1.723 km fylkesveggar mot 2.076 før årsskiftet.

Omklassifiseringa har ført med seg at ein god del grusveg er overført frå fylket til kommunane. Men det før årsskiftet var grusdekke på 21,4% av fylkesvegane, erdet nå 13,1% som har grus.

Av kommunane er det Finnøy som har lengst strekning grus-fylkesveggar, 32 km, dernest kjem Lund med 30,8 km. Før omklassifiseringa var det lengst strekning grus-fylkesveggar i Lund med 60,6 km, deretter kom Hjelmeland med 47 km og Finnøy med 42,5 km.

Riksvegane

Ved årsskiftet var samla lengde på riksveggar i Rogaland 1.083 km. Dette er ca. 1 km lenger enn 1. januar 1985.

Pr. 1. januar hadde 44,3% av riksvegane i fylket dekke av varmasfalt og 36,4% kaldasfalt. Resten, 19,3% har oljegrus-dekke. Dei tilsvarande prosenttala 1/1 -85 var: 44,8, 35,2 og 20.

Hilsen fra Vegmesterskolen i Oslo

Som første elev fra Rogaland vil jeg fortelle litt om Vegmesterskolen og dens funksjon.

Vegmesterskolen startet opp som et nytt tiltak fra Vegdirektoratet for å skole alle landets vegmestre.

Jeg kom til Oslo i slutten av september -85 sammen med 23 andre vegmestre fra hele landet. Det er kun fylkene Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Finnmark som ikke er representerte dette første skoleåret.

Gjennomsnittsalderen for elevene er 49 år. 22 av oss bor på Yrkesskolens Hybelhus, hotellavdelingen. Vi trives godt på hotellet. Det meste av undervisningen foregår på Sofienberg tekniske fagskole, som ligger i Trondhjemsveien, ca. 10 minutters gange fra hotellet vi bor på.

Selve åpningsdagen møtte vi i Vegdirektoratet. Teknisk direktør Grotterød, ønsket oss velkommen til hovedstaden og den nye vegmesterskolen. Han foretok bl.a. et tilbakeblikk i vegvesenets hovedoppgaver fra 1950-årene og framover slik:

- 1960-70: Anleggsarbeid
- 1970-80: Planleggingsarbeid
- 1980-90: Service
- 1990-2000: ???

Han mente at årene framover ville tvinge fram en mer publikumsrettet serviceetat enn det den er i dag. Han mente også at det ville bli aktuelt å gå nye og utradisjonelle veger som i dag ikke er prøvd.

Fagene som blir gjennomført på skolen er vedlikehold, ledelse, norsk, personalforvaltning, informasjon, jus og EDB.

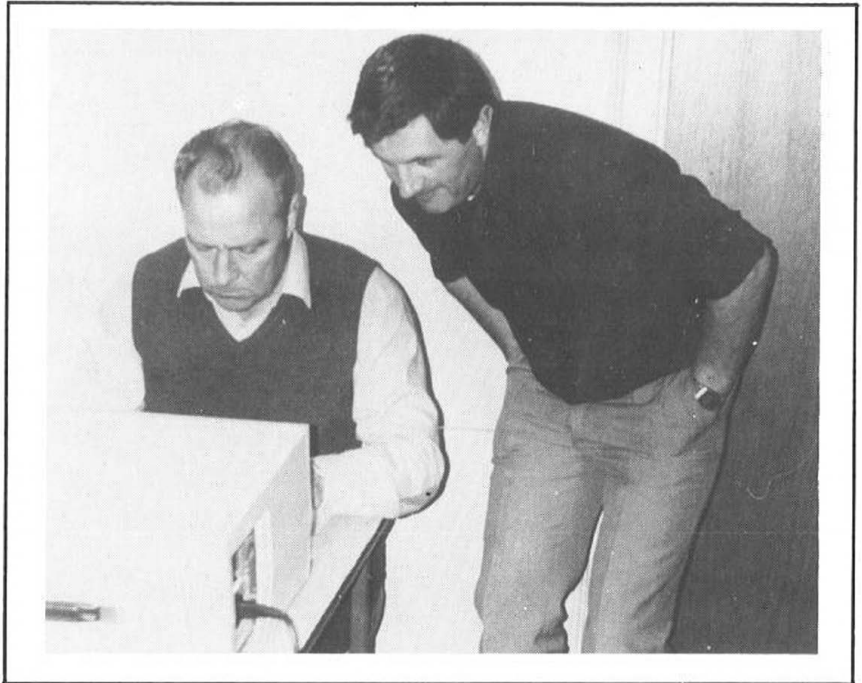
Det meste av lærekreftene er hentet i egen etat, og noen fra konsulentfirma.

Det er et svært interessant skoleopplegg, og gjennom diskusjoner og gruppeoppgaver får vi et godt bilde av hvordan det er i andre fylker.

Vi arbeider sammen i faste grupper. De som er med i min gruppe er vegmestrene Vollen fra Vest-Agder, Ekse fra Hordaland og Bellsvik fra Sør-Trøndelag.

Det er interessant å se den store forskjellen det er på arbeidsmetoder og organisering av driften i de forskjellige fylkene. På grunn av de store geografiske forskjellene vi har her i landet, vil forskjellen i måten å utføre arbeidsoppgaver på alltid eksistere.

Vi er inne i en tid hvor EDB på micro-maskiner har gjort sitt inntog. Det er helt klart at det vil bli et nyttig redskap i forbindelse med driften. Vi



EDB-undervisning ved Vegmesterskolen. Ved maskinen ser vi vegmester Gravingen fra Hedmark, og Per Skårland følger interessert med. (Foto: Kåre Karlsen)

kan behandle de store datamengder vi omgås på en effektiv måte, og dette vil igjen hjelpe oss til en større produktivitet.

Gjennomgangstonen i Vegdirektoratet er, så langt jeg forstår, at det skal legges større avgjørelsesmyndighet ut til vegstasjonene i årene som kommer. Dette vil igjen føre til at publikum kan få avgjort sakene ved vegstasjonene, og dermed få en hurtigere avgjørelse.

I faget vedlikehold legges det stor vekt på vedlikeholdsstandarden. Den ideelle standard (S0) er den stand vegene våre bør holdes i for å gi samfunnet (brukerne) mest igjen for hver krone som blir brukt til vedlikehold av vegnettet. Det å få noenlunde lik standard på landsbasis er viktig for brukerne.

**Hilsen fra
Per Skårland**

Vegpukking på Vigrestad i 1920-åra



Dette bildet er fra 1921 eller 1922, og viser ein arbeidsgjeng som dreiv med pukking vegen der den nåverande Langgata på Vigrestad går.

Av personane på bildet er dei to fremste kjente, Ole Haugland til venstre og Magnus Ødegård. Fotografen er ukjent.

Ny utmerking til Trygve Gimnes:

Æresmedlem i pensjonistforeninga

Tekst og foto: Harald Sel

Tidlegare vegsjef Trygve Gimnes er utnemnt som æresmedlem i Vegvesenets pensjonistforening i Rogaland. Sermonien skjedde under eit festleg samvær i pensjonistforeninga for Jær-området i november.

Formannen i pensjonistforeninga Per Hole overrekte æresmedlemskaps-kortet til Gimnes. I talen sin understreka han særleg det arbeidet Gimnes har gjort i dei siste par åra for å retta søkelyset på skeive sider ved pensjonistordninga for statspensjonistar. I dag skrumpar pensjonen inn år for år, og folk med lang tenestetid får lite igjen for innbetalt pensjonisttrekk. Til og med overfor statsministeren har Gimnes tatt opp den diskrimineringa som statspensjonistane ved den nåverande ordninga er utsette for.

For arbeidet sitt i vegvesenet gjennom bortimot 50 år, har Gimnes frå før fått mange utmerkingar. Mellom anna fekk han i 1982 overrekt «Den skinnende stabbestein», ein orden innstifta av Vegsjefenes Forening.



Trygve Gimnes (t.h.) får overlevert æresmedlemskort og blomster av formannen i Vegvesenets pensjonistforening, Per Hole.

Pløying inn til vegbanen – eit problem for vedlikehaldet

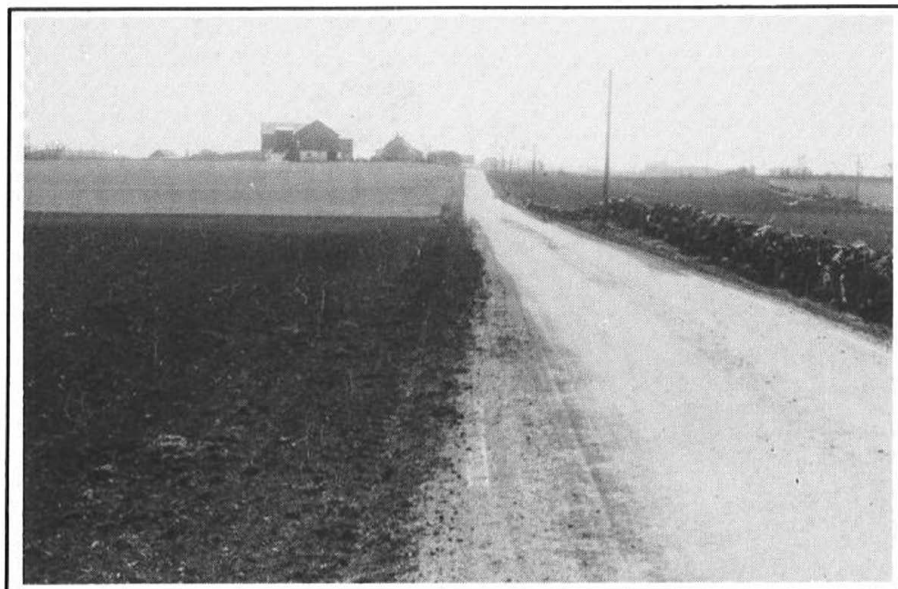
Fører også til trafikkfarlege situasjoner

Tekst: Harald Sel Foto: Lars Eide

Dei aller fleste gardsbruka som vegane våre grenser opp til er gode grannar. Men det fins dei som ikkje rettar seg etter reglane for godt naboskap. Enkelte skader vegen og avrenningsgrøftene ved å pløya heilt inn til vegkanten.

Til vanleg er vegvesenet eigar av grunnen i ein 3 meters sone på begge sider av vegbanen. Men det fins og vegstrekningar der grunnen ikkje er inn-

løyst eller det kan vera tvil om eigdomsforholda til denne 3-meterssonen. Dette fråtek likevel ikkje bonden for ansvar. Ved å pløya nærare



Bønder som pløyer heilt inn til vegbanen skapar problem for vegvesenet si vedlikehaldsavdeling. Vegbanen blir broten opp, avrenninga blir dårleg og røyr blir tette med utglidning som resultat.

enn 3 meter frå vegkanten kan ein koma i fare for å bryta ein aktsomhetsnorm som er fastlagt i vegloven. For dette er det sett ei strafferamme på bøter eller fengsel i opptil 3 månader.

Skadeverknader og farer ved pløying heilt inn til vegkanten er fleire. For vegvesenet si vedlikehaldsavdeling fører det til arbeid og ekstrakostnader. Avrenninga frå vegbanen fungerer ikkje, stikkrenner blir tette og det oppstår utglidning.

Ei anna side er den trafikkfaren som oppstår når traktoren kjører ut og inn av vegen under pløying. Ved dette blir også vegbanen tilgrisa og dermed glatt og vanskeleg for trafikantane.

Til nå har ikkje vegvesenet i Rogaland nytta seg av den retten ein har ut frå veglova om å reisa erstatningskrav overfor bønder som pløyer ulovlig. Det er å vona at ein ikkje blir nøydd til å gå til så drastiske steg i framtida heller. Men ved vedlikehaldsavdelinga ser ein alvorlig på problemet, som i dei siste åra har vore aukande.



KJÆRLIGHETEN — DEN KJENNER INGEN,
LENGSEL — DEN KJENNER ALLE.
Sigbjørn Obstfelder

HUSK AT ÆLSKE, MENS DU TØR DET.
HUSK AT LEVE, MENS DU GJØR DET.
Piet Hein

LUKKELEG

— Berre eit ord, Anne, og du vil gjera med til det lukkelegaste mennesket i verda.

— Idiot!

Ein ferjemann går på land

Av Tormod E. Nag

Kva hadde riksvegane på Vestlandet vore utan at ferjer bandt dei saman. Korleis hadde det sett ut i Ryfylke, med sine mange øyar og sundtskore fastland, utan ferjer til å trokla dette i hop. At ferjene for mange sin del er einaste vegen til og frå distriktet, merkast best når ei ferje vert sett ut av drift og lokalsamfunnet held pusten når nærast alt vert sett på ende.

På same måte som landevegen treng sine folk til å passa på, så treng også sjøvegen sine mannskap. Og for dei som ferdast med bil, så møter ein ofte desse sjøvegen sine folk som trafikkpoliti på bildekket.

Det er mange av mannskapa som i ei årrekke har sprunge på bildekket og møtt publikum, eller rettare sagt kundane. Dei er ferjeselskapet sitt andlet til dei reisande og har såleis ei viktig oppgåve å skjøtta.

Til å representera dei mange, kom vi i kontakt med ein person som ut frå kommunikasjonsomsyn er frå ein avkrok, men nye planar for veg og ferjesamband vil føra til at staden truleg vil bli eit nytt «Lier» i Rogaland.

Kva er me? Jo, på Austre Bokn, og sjøvegen sin trufaste tenar og glade gut, heiter Leif Kro.

Straks før me kunne skriva 1986 hadde han si siste vakt om bord på «Tau». Nå er han pensjonist, har bygt nytt hus på heimstaden, og skal nyta livet som pensjonist med å vera hobbybonde og fiskar.

«Haugesund»

Kor lenge har så Leif Kro vore med å pløyd fjordane?

For å bruka hans eigne ord, har han berre vore i Stavangerske i 19 år og kan dermed ikkje måla seg med dei som har 40—50 år i selskapet.

I den første tida, 6 år, var han ombord på sjølve Kongen, gamle gode «Haugesund» eller kanskje det heiter Dronningen i det maritime miljø. Denne båten heldt sjøvegen over Boknafjorden open same kva værgudane gjorde for å skapa humpar og dumpar. Men «Haugesund» måtte gi opp kampar i ei tid då alt skal vera effektivt. Då nytta det ikkje med rygging og eit bildekk i andre høgda, når kravet er at ein kan kjøre tvers gjennom farkostane.

Skudenessambandet

Den nye arbeidsplassen for Leif Kro vart Skudelfjorden, ein fjord som er ein god del tøffare enn Boknafjorden.

Leif fortel at dei 7 åra i Skudenessambandet ofte var strevsomme når alle trailerane altfor ofte måtte bindast og surrast. Det var ikkje for gamle folk.

Tausambandet

Til slutt fekk Leif 6 år i Tausambandet, 3 år på «Stavanger» og dei siste 3 åra på «Tau».



— Du kjenner vel mange strandbuar etter desse åra mellom alle pendlarane?

— Eg kjenner mange av andlet, men få ved namn. Elles har eg sett mange strandbuar og andre bilførarar rett inn i augo. Me måtte gjera det for å sjå kva kontroll dei hadde over seg og bilen.

— Har du fått arge bilførarar etter deg?

— Nei, det var sjeldan. Sjølv sagt er det nok dei som vart irriterte, også med rette, men når me har fått snakka ilag så ordna det seg som regel.

— Kva med ungdommen som hadde vore i Stavanger og ute på livet?

— Først må eg få sei at det er mykje fin ungdom. Det er klart at mange av dei som hadde vore i byen for å ha det moro, reiste heim som ulukkelege menneske. Dei har då kvar sine måtar å få ut sin reaksjon på. Personleg trur eg dei er mest vonde mot seg sjølv, og dessverre, søker lukke i livet — der lukka ikkje er å finna.

— Korleis er det for ein livsglad og smilande mann å måtte slutta av, det er knapt eit grått hår som røper alder?

— Det er vemodig, men eg har så mange fine minne med meg, og desse vil eg ta vare på.

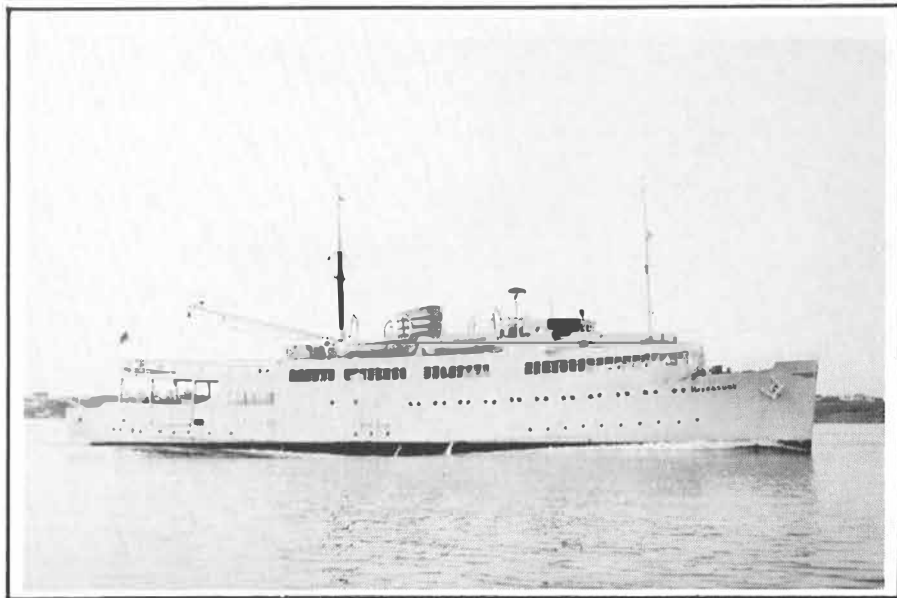
Der som eg held meg til det næraste og forholda ombord på «Tau», så kunne dei neppe vore betre. Me var som ein familie enten ein var blant mannskap eller offiser.

Oppvekst og krig

Leif Kro starta tidleg på sjøen. Etter konfirmasjonen var det fiske så snart det var råd å få vera med ein båt.

Ingen kunne reknast som kar uten å ha vore gjennom denne dåden, seier Leif. Seinare vart det kurs på skuleskipet «Statraad Lehmduhl».

Før krigen braut ut vart Leif innkalt til militærtjeneste ombords på «Eidsvoll». Men det vart ikkje slik. I staden vart Leif liggjande på sjukehus og båten drog. I april dagane 1940 vart så «Eidsvoll» senka utanfor Narvik. Då Leif vart frisk vart han istaden sendt



Vegarbeidar og felemakar

Tekst og foto: Helga Møgedal

Kor ofte stemmer dei ikkje, oppfatningane våre av menneske, av miljø? Eg har aldri sett det for meg at vegarbeidaren frå 1920–30 åra som sleit med feisel og spett, bytte ut det tunge verktyet om kveldane med hårfine instrument og let bogen leika over felestrengane. Men slik kunne det vera. Og Ola Djuvik er felespelar, felemakar og vegarbeidar.

Nå bur han på Osen, der me kom forvitne for å sjå kva han nå steller med.

Djuvik er fødd på garden Djuvik i Bråtveit. Som så mange andre smågutar følgde han etter faren. Og faren lagga koppar, bøtter og koller. Då Ola var så stor at han kunne halda høvelen, var der arbeid for han og.

Nå er det lenge sidan han bygde si fyrste fele. — Dei var nok ikkje så rare greiene dei fyste eg laga, smilar han. — Eg fekk tak i eit mønster, — og så fekk ein prøva å finna ut av resten sjølv. I lange tider la Djuvik felene frå seg, for i den seinare tid å ta fatt på nytt. Men helst laggar han; gjæve store ølkrus, ambarar og korger. Materialen skjer han sjølv på eiga sag så tynne som han ynskjer dei, pussar og steller. — Det er

enkelt det, seier han og tar oss med ned i den vesle verkstaden i kjellaren.

Ola Djuvik får ofte inn gamle ting til reparasjon. Etterpå tek han mønster av tingen. Nå lagar han finurlege øskjer for barbersaker med lås i alle endar.

— Eg tok til med lagging etter eg blei arbeidsufør, fortel Djuvik. Før det var han i 22 år i vegvesenet. — I 8 år var eg på vegen frå Ropeid til Honganvik. — Me bora med feisel og slo på boren sjølv. Der var og mykje muring, forskaling og støyping. Jordarbeid var det lite av, me arbeidde helst i fjell. Men dette er ikkje noko å skrive om, påstår Djuvik. — Det var ikkje meir enn alminneleg i dei tider at me måtte



Ola Djuvik med ei av felene han har laga. Kubbestolen er også hans verk, og denne var eit av dei første arbeida hans.

austover for å gjera teneste ombord på ein av to kvalbåtar som skulle ha vakt i Oslofjorden. Natta til 9. april var det frivakt for den båten Leif var ombord på.

Den andre vaktbåten vart offer for «Blucher» eller ein som var med i det fylgje.

Bruer og veg

Men nå er Leif pensjonist og ventar på

bruor og veg — ein veg som skal bli hovudvegen mellom nord- og sørfylket. Ikkje nok med det, kanskje det blir Kyststamvegen mellom Eigersund og Kristiansund som Leif får i nærleiken.

Tida endrar seg, og mykje vil nok bli annleis på Bokn når dei må seia farvel til å vera utkantskommunen og finna seg i å bli eit stort og viktig kommunikasjonscenter.

arbeida med berre hendene.

Dei kom ikkje heim om kveldane, vegarbeidarane. Til å begynne med budde dei på Ilstad, seinare på Ås, men helst heldt dei til i brakker.

— Eg likte godt å bu i brakker, fortel Djuvik. — Me trefte på mykje nye folk. For der var mange på naudarbeid den tida. Folk kom både frå Stavanger og Haugesund. Men dei glei inn i miljøet. Dei var ikkje vonde folk. Somme var vande og somme ikkje, somme blei ein dag andre over lengre tid.

Så i 1944 fekk Djuvik polio og måtte sjølv sagt slutte med både vegarbeid, og anna arbeid. Etterkvart har han trent seg opp att. — Me må ikkje gi opp veit du, seier Ola Djuvik som sanneleg kan vera ein inspirasjon for oss andre.

Skadestatistikken 1985:

Flere skader, færre fraværsdager

Av Sigve Næsheim

Skadestatistikken for 1985 viser totalt 20 skader med 233 fraværsdager. Dette er 9 skader mer enn i fjor, men 53 fraværsdager mindre. Dette skyldes at 2 av skadene i fjor hadde hele 185 fraværsdager tilsammen.

Det har i 1985 vært en dødsulykke. Det skjedde i Suldal 14. desember under vegrensk med hjulshovel. Under dette arbeidet kom et nytt steinras som drepte maskinføreren og knuste maskinen.

Vi har tidligere hatt 3 dødsulykker ved Statens vegvesen i Rogaland. 1 i 1974 og 2 i 1976. Det er således 10 år siden vi sist hadde en dødsulykke.

De 19 andre skadene som har oppstått, har ikke vært av såkalt alvorlig karakter, men de fleste skadene skjer fortsatt ved uaktsomhet og menneskelig svikt.

3 av skadene skyldes sprut i øynene hvor skadene ikke brukte vernebriller. 1 skade skyldes en utplassert skoleungdom som lurte seg til å lage en eksplosjon med en fenghette.

Disse 4 skadene skulle vært unngått. Dessuten var det 6 skader på grunn av fall og 6 skader på grunn av klemming, som ikke er alvorlige, men som går igjen fra år til år.

De fleste skadene forekommer i vedlikeholdet. Det er bare i 1981 at anleggsavdelingen hadde flere skader.

Statens vegvesen er en stor etat hvor mange faremomenter finns. Vi får håpe at fremtiden gir oss få skader og at vi slipper alvorlige ulykker.



Liv Margott Voll, Marit Hansen og Ingeborg Jørgensen i arbeid med rydding og rein-gjering i kontorlokala på Hotel Atlantic. Her tok dei arbeidet etter kontortid. I dei nye lokala på Lagårdsveien utfører dei arbeidet i kontortida, frå kl 10 og utover.

Reinholdsbetjentane på vegkontoret:

Mange gløymer at me eksisterer

Tekst og foto: Harald Sel

Ved vegkontoret er det 3 tilsette som dei fleste kanskje ikkje har merka så svært mye til. Før flyttinga til nye lokala på Lagårdsvegen hadde dei arbeidet sitt på Atlantic, men dei kom etter at dei fleste hadde slutta av dagens arbeid, så det var nokså lite me såg til dei.

Nå etter flyttinga, får alle bli betre kjende med dei 3. Nå skal nemleg også dei arbeida på dagtid, frå klokka 10 og utover.

Liv Margott Voll, Marit Hansen og Ingeborg Jørgensen heiter dei 3

damene som tidlegare har vaska og rydda kontora våre på Atlantic etter at

me hadde gått heim, men som nå skal gjera dette i kontortida. Sjøl er dei ikkje bare glade for denne endringa. Dei er redde for at det skal virka forstyrrende når dei skal gjera reint mens folk er i arbeid. Av private grunnar var dei også godt fornøgde med den tidlegare ordninga, at dei arbeidde etter kontortid.

Trivst i arbeidet

Reinholdsbetjentane våre seier at dei stortrivst med arbeidet i vegvesenet. Alle 3 har vore i jobben heilt sidan 1981, då dei overtok etter eit byrå. Men ein ting er dei likevel misfornøgde med. Andre på vegkontoret gløymer så alt for ofte at dei «eksisterer».

— Av og til føler me oss som 3 papirsekker. Skriv som går til alle andre tilsette kjem ikkje til oss. F.eks. var det ein gong tilbod om gratisreise til Danmark. Det var heilt tilfeldig at me fekk sjå skrivet dagen før turen blei arrangert.

Tom korg

— Me er f.eks. også medlemmer i bedriftsidrettslaget, men har ikkje sett eit medlemsskriv. Nei, vegvesenet på alle plan gløymer at me eksisterer. Me har ei korg på arkivet til bruk for skriv og informasjon til oss, men den er stadig tom, seier Liv Margott, Marit og Ingeborg.

Skal me håpa på at dei 3 ikkje lenger blir behandla som «papirosekker» nå når me får møta dei dagleg i arbeidstida vår. Heretter fins det i alle fall ennå færre unnskylldningar enn tidlegare for å gløyma dei.



Årsmøte i VIO

I forbindelse med årsmøtet i VIO avholdt 27.01.86, vil vi gjøre oppmerksom på at styret fikk følgende sammensetning:

Formann: Arne Johannesen
Nestformann: Ole-Helge Danielsen
Kasserer: Svein Nyback-Nilsen
Sekretær: Tor A. Andreassen
Styremedlem: Martin Aske

Styret tiltrådte sine verv fra samme dato.

For VIO
Tor A. Andreassen

Høgsfjordbruene A/S er stifta

Av Tormod E. Nag

Får fastlands-Ryfylke snart fast vegsamband med Nord-Jæren?

Ja, meiner den nyvalde formannen i styret for Høgsfjordbruene A/S, Sandnesordføraren Roald Bergsaker.

Styret vil vera svært aktive for å få noko til å skje med denne interessante og viktige saka. I første omgang reiser styret til Kristiansund og Ålesund, for mellom anna å høyra nærare om korleis dei har greidd å finansiera store vegprosjekt.

Nokså raskt vil ein prøva å få nærare opplysningar og data om dei ulike metodane for kryssing av fjordar. Etter dette vil det truleg bli lagt fram ei tilråding for vegstyresmaktene.



Juletreffest

Tekst og foto: Harald Sel

Den årlige juletreffesten for «vegvese-
nets barn» samla denne gongen
nesten 120 med smått og stort. Mellom
anna merka me oss at både vegsjefen
og driftsjefen var til stades med ekte-
felle og barnebarn.

Bjarne Espedal var primus motor for
festen dette året, både når det gjeld
planlegging og avvikling. Under sjølve
festen spela ham på mange strenger og
over eit vidt register, frå juleevangeliet
til sangstjerne og vegarbeidar på kvile-
stillings-kurs.

Julenissen svikta ikkje dette året
heller. Og det var ein ekte norsk jule-
nisse. Men det skulle nå elles bare
mangla, etter som han fortalde at han
kom frå Ørstdalen. Verre kan det kanskje
ble neste år. I alle fall dersom nissen
gjer alvor av å flytta til den nye Byhaug-
tunnelen i Stavanger, slik som han har
planar om. I så urbane omgivelser er
det ikkje så lett å motstå by-juggel og
kunstig glitter.

Og innimellom alt dette var det sjølv-
sagt kaker og brus, song og gang rundt
juletreet. Alt i alt, ein ettermiddag der
alle treivst og hadde det gildt, — trur
me.



Bjarne Espedal i sving, her som for-
sanger til «Tante Lucia». Og det gjekk
med fryd og klem og imponerende
energi.



Gang rundt juletreet. Med fleire ringar var det plass til alle i kantina på Posthuset.

Selskapet sitt føremål

I vedtektene for Høgsfjordbruene A/S
er det sett opp følgjande føremål for
selskapet:

- arbeida for etablering av veg/bru-
samband over Høgsfjorden/Lyse-
fjorden
- sikra gjennomføring av prosjektet
ved å tilføra kapital
- administrera alle bompengoord-
ningar som måtte bli etablert i sam-
band med dei aktuelle bru-prosjekta.

Aksjonærar

Då Rogaland fylkeskommune tok ini-
tiativ til å danna selskapet, vart kom-
munane Stavanger, Sandnes, Forsand,
Strand og Hjelmeland invitert til å vera
med i Høgsfjordbruene A/S.

Alle kommunane med unntak av
Stavanger sa seg interessert i å vera
med.

Resultatet vart at fylkeskommunen
tok over den aksjeposten som var reser-
vert for Stavanger.

Styret

Styret for Høgsfjordbruene A/S er
samansett slik:

Lars Vaage
Rogalands fylkeskommune
Chr Aug. Thoring
Rogaland fylkeskommune
Tormod E. Nag
Rogaland fylkeskommune
Roald Bergsaker
Sandnes kommune, formann
Ivar Bjerkeland
Strand kommune, nestformann
Årstein Løland
Forsand kommune,
Håkon Helgøy
Hjelmeland kommune



Fremtidens telefon?

- Nå får eg tid til å trimma

Tekst og foto: Harald Sel

I november i fjor slutta vegmeister Kåre Høyland ved Tau vegstasjon, og gikk over i ny stilling som konsulent i det rådgivande ingeniørfirmaet Rygja Bygg og Anleggsservice på Tau.

I dei siste 8 åra har Høyland vore vegmeister på Tau, men til vegvesenet kom han alt i 1954 som oppsynsmanns-assistent. Oppsynsmann blei han i 1960.

Ein periode i 1970/71 var Høyland tilsett i Nag Maskin på Tau, men han kom tilbake som oppsynsmann i Tau-området, og hadde denne stillinga fram til 1977, då han blei vegmeister.

Kåre Høyland er ein mann som ikkje har spart seg i arbeidet. Han har ikkje vore redd for å ta eit ekstra tak både på kveldstid og i helgene. Under ei tilsetjing i desember, då han hadde fungert i den nye stillinga ei tid, kom han inn på ansvar og arbeid som har fylgt med vegmeister-stillinga.

— Eg har følt eit stort engasjement ved arbeidet, og det har ofte blitt lange arbeidsdagar, sa Høyland. — I den nye



Under ei tilstelling før jul blei det bore fram mange takkeord og fleire gåver til Kåre Høyland for det arbeidet han har lagt ned for etaten.

Her ser me driftsjef Arne Njå som overrekker ein krystallvase med inskripsjon.

jobben blir det ei litt anna rytme. Nå får eg til og med tid til å trimma. Men i vegvesenet har eg likt meg godt. Så kanskje kjem eg att når eg nærmar meg pensjonsalderen, og då som vegarbeidar.

Under tilstellinga for Høyland fekk han mange takkens ord og fleire gåver.

Frå kolegaene på Tau var det takk, gåve og blomar ved Kasper Fjelde og Tor Steinar Nordbø. Vidare var det takketaler og gåveoverrekking ved driftsjef Arne Njå, vedlikehaldsjef Olav Øyvind Hamre og distriktsledar Berger Sørheim.

Frå sentrum til Lagårdsveien 80



Samtidig med at det avsluttande arbeidet med redaksjonen av «Rygjavegen» nr. 1/86 er vegkontoret på flyttefot frå sentrum (Posthuset, Atlantic, Knut Holms gt. 1) til Lagårdsveien 80.

Etter fleire tiår med hyppige flyttingar frå det eine bygget til det andre og med kontor på fleire ulike plassar, er dermed vegkontoret samla under eitt tak.

På biletet ser me kontorbygget i Lagårdsveien 80. Televerket disponerer 2. etg. i bygget, resten er nå utleigt til vegvesenet. Leigeavtalen går fram til år 2006. Deretter blir det høve til å forhandla om forlenging av leigeavtalen for periodar på 5 år. Av dette bør ein kunne slå fast at det nå er slutt på den omflakkande tilværelsen for vegkontoret. Dei som arbeider ved vegkontoret har truleg vore med på sin siste flyttesjau innan etaten.

Økonomiske konsekvenser ved innføring av 37 1/2 t uke

Spørsmålet om innføring av 37 1/2 times arbeidsuke er et viktig punkt i årets tarifforhandlinger for vegvesenets arbeidere.

I den forbindelse har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet å utrede de økonomiske konsekvenser det vil ha for Statens vegvesen å innføre 37 1/2 timers arbeidsuke. Dette omfatter da de grupper i Vegvesenet som i dag har 40 timers uke med spise-pausen i tillegg til arbeidstiden.

Det er foretatt beregninger over merkostnader ved redusert arbeidstid til 37 1/2 timer/uke med spise-pausen i tillegg til arbeidstiden. Kostnadsøkningen i 1986 antas å utgjøre et sted mellom 130-150 millioner kroner totalt sett.

Videre har en anslått merkostnader ved redusert arbeidstid til 37 1/2 timer/uke med spise-pausen inkludert i arbeidstiden. Denne ordning vil med-



Personalia

Nye medarbeidarar

Endre M. Kulleseid
Spesialarbeidar, Motorvegen

Marianne Stokkebø
Kontorassistent, Allmennseks. Vegk.

Takk for samarbeidet

Ingeniør Eirik Wulvik,
Trafikkteknisk seks., Vegkontoret,
slutta 4. januar

Avdelingsingeniør Steinar Berntsen,
Anleggsavd., Vegkontoret,
slutta 3. februar.

Runde tal

60 år

Karl Støle, Torvastad
3. mars

Olav Nyland, Avaldsnes
7. mars

Erling Aardal, Sandnes
21. mars

Olav Ingebretsen, Stavanger
16 mai

50 år

Torbjørn Hellenes, Hauge i Dalane
7. mai

Maskinfører Georg Erfjord

er av Vegdirektoratet oppnemnt som medlem i ei rådgivande gruppe for maskininnkjøp. Gruppa skal konsentrere seg om arbeidsmiljø og sikring. Mellom anna skal det leggjast vekt på ergonomiske spørsmål ved maskininnkjøp. Formann i gruppa er verneleiar Jan-Arne Danielsen, Nordland.

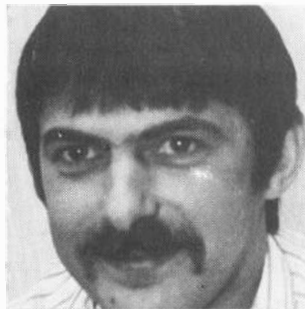
føre en kostnadsøkning på et sted mellom 230-270 millioner kroner i 1986.

Vegdirektoratet har overfor Samferdselsdepartementet uttalt at en i utgangspunktet er enige i at alle arbeidstakere i staten *bør ha lik arbeidstid*. En eventuell innføring av 37 1/2 timers uke enten spisepausen er inkludert i eller kommer i tillegg til arbeidstiden, vil dog få helt spesielle konsekvenser for Vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsdrift dersom dette ikke samordnes i tid med tilsvarende endringer i det private næringsliv. I brevet til departementet har Vegdirektoratet utdypet dette nærmere.

MI MEINING

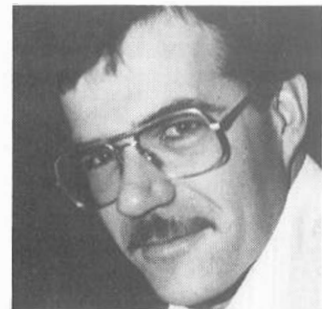
Kortare arbeidstid og lønntillegg

Eit av krava under tariffoppgjeret i vår er redusert arbeidstid i vegarbeidsdrifta frå 40 timar med matpause til 37 1/2 time inkludert matpause. Er du villig til å redusera på lønnskrevet for å få kortare arbeidstid?



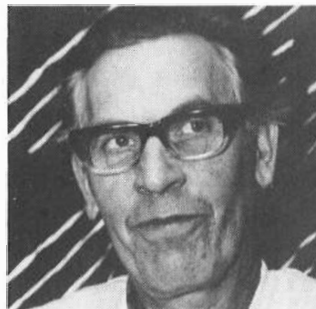
Rolf Eia
Maskinfører, Eigersund

Redusert arbeidstid bør ikkje få innverknig på lønntillegget. Staten må følgja med i lønnsutviklinga. Dei fleste private bedrifter har hatt stor lønnsvekst dei siste åra, og arbeidstida er kortare enn i vegvesenet. Så om me ikkje får eit skikkeleg lønntillegg i vår, så sakkar me fælt tilbake.



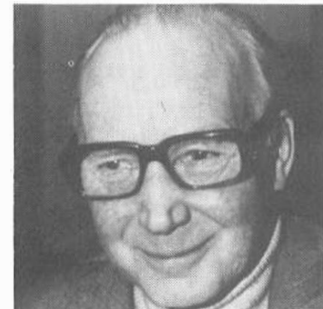
Peder Vold
Spesialarbeidar, Bærheim

Eg er meir interessert i lønntillegg enn å gå ned i arbeidstid. Samanlikna med tilsvarende yrkesgrupper i det private næringslivet, er lønna vår i snauaste laget. Også kommunetilsette er betre lønna enn me er i vegvesenet.



Ingvald Gimra
Formann, Bærheim

Eg trur eg er villig til å redusera på lønnskrava dersom arbeidstida blir redusert. Ved kortare arbeidstid skulle me også få bruk for meir folk, slik at fleire ungdommar kunne få arbeid i vegvesenet.



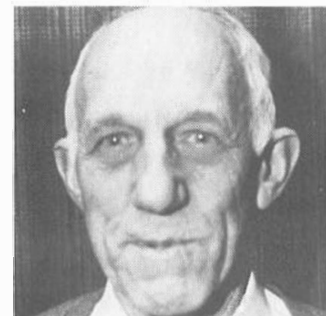
Lars Rossemyr
Fagarbeidar, Bærheim

Det er vel ingen som vil gå med på dårlegare lønn. Redusert arbeidstid er bra, men for min del, syns eg det er viktigare at pensjonsalderen blir sett ned.



Kasper Fjellø
Verkstadsformann, Tau

Skal me redusera på lønnskrava, nå når tentene går opp, så får me heller ha den arbeidstida me har. Men i alle tilfelle må matpausen nå endeleg innkludrast i arbeidstida, for å få bort den urettferdige behandlinga som dagens ordning inneber.



Jacob Løland
Farbeidar, Tau

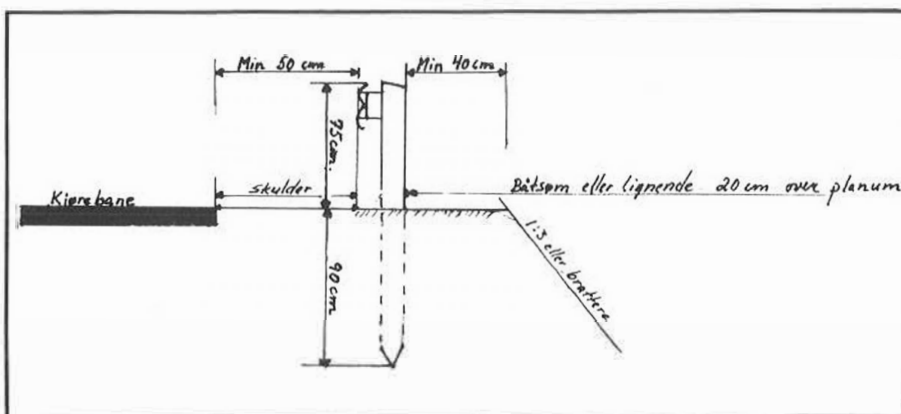
Me bør få redusert arbeidstid og lønntillegg på like fot med andre. Arbeidstida er vel 37 1/2 time for dei fleste yrkesgruppene nå.

TEKNISK SPALTE

Oppsetting og vedlikehold av rekkverk

Tekst: Karl Støle Foto: Torleiv Tveit

Lab. vil i endel av de kommende numre av Rygjavegen ha en kort spalte om spesielt det som vedrører teknisk kvalitetskontroll, men også komme inn på f.eks. nye materialer til bruk i vegbygging og vedlikehold og andre ting. Hensikten med denne spalten er å nå ut med informasjon til våre mange medarbeidere i utedriften.



Formålet med bl.a. kvalitetskontroll er at vi skal bygge våre veger etter de normaler og forskrifter som er gitt, og at denne kontrollen i størst mulig grad skal utføres av de som bygger og vedlikeholder vegene, dette blir da arbeidslagene ute i driften. Men ansvaret for at dette blir utført, ligger selvfølgelig til ledelsen av utedriften.

Vi vil i denne første spalten ta for oss de mest elementære ting ved oppsetting og vedlikehold av rekkverk. Dette på grunn av at det viser seg at de retningslinjer og normer som er gitt ikke alltid blir oppfulgt.

Kriterier for oppsetting

Her vil vi bare henvise til håndbøkene: Vegbygging nr. 018 og Vegutforming nr. 017. Dette gjør vi for at denne spalten ikke skal bli alt for lang.

Ved utarbeidelse av deltaljplaner blir det planleggerne som bestemmer hvor rekkverk skal oppsettes og hvilke typer som skal benyttes. Det må vurderes om andre alternative tiltak kan nyttes som f.eks. utflatinger av fyllingsskråninger, utvidelse av fjellskjæring, opplegg av jordvoll mot fjellskjæring, lukking av grøft m.m. Dette blir da en økonomisk vurdering om slike er forsvarlig og



Her ser vi rekkverk mellom kjørebane for motortrafikk og gang/sykkelveg. Utblokkning er sløffet på grunn av kjørebanens bredde. På siden mot gang/sykkelveg er satt opp en plank 6" x 2" for å beskytte sykklistere mot stolpene. Dette gjør også rekkverket endel stivere for utbøyning i tilfelle påkjørsel.

gjennomførbar. Man skal alltid være obs. på at rekkverk i seg selv er et faremoment.

Rekkverkstyper

Ståltrekkverk med trestolper er det som blir mest brukt og som normalt gir minst skade på personer og kjøretøy. Men dette må også vurderes utfra hva rekkverkets formål er bl.a. mot sykkel/gangsti o.l., hvor stor utbøyning av ståltrekkverk kan være en fare, bør betongrekkverk eller annet stivt rekkverk benyttes.

Så over til den praktiske delen ved oppsetting av rekkverk, og som da spesielt gjelder de som skal utføre og kontrollere dette arbeidet.

Plassering og lengde

Et rekkverk skal normalt plasseres minst 0,5 m fra kjørebaneanten. Enkelttidig vegrekkverk på vegens yterside plasseres slik at rekkverkets innerkant flukter med eller kommer utenfor skulderens ytterkant. I spesielle tilfeller kan rekkverket plasseres nærmere enn de angitte 0,5 m, f.eks., for å oppnå tilstrekkelig innspenning av rekkverkstolpen på en fylling.

VIKTIG

Det skal være minst 0,4 m fra bakkant stolpe til skråningskanten der denne er



Karl Støle viser her et rekkverk som begynner å bli lavt ca. 0,45 m over vegbanen.

1:3 eller brattere. Der denne avstanden av praktiske årsaker må være mindre, må rekkverket avstives. Dette kan gjøres med f.eks. å forlenge dybden på stolpen utover de 0,9 m som er normalt eller bruke kortere avstand mellom stolpene. For eks. fra 4 m til 2 m.

Ved nyanlegg medfølger normalprofiler som viser hvor rekkverk skal plasseres og hvilken skulderbredde det skal være. Dette vil også framgå av utsetningsdata. Det er viktig at dette blir utført riktig slik at vi får den rette avstand fra kjørebantkant til rekkverk.

Lengden av rekkverk må være så lange at det dekker den farlige del av skråningen eller den hindring det skal beskytte mot. Endeseksjonene ved rekkverkets begynnelse og slutt skal svinges ut, bøyes ned og forankres. Det er viktig at rekkverket bøyes ned over 12 meter (min. 1:10), der det er mulig bør også rekkverk svinges ut 0,5–1,0 m. Der nedbøyningen må skje over en kortere avstand, må det forankres spesielt ved innstøping i betong. Denne klossen bør være i størrelse (1500 x 500 x 600 mm).

Det som da blir viktig for de som skal utføre og kontrollere dette arbeid er følgende:

1. At stolpene plasseres der de skal, og at de har 0,4 m fra bakkant stolpe til skråningskant.
2. At de blir satt med den dybde de skal ha 0,9 m. Stolpene bør merkes f.eks. på 1,10 m med båtsøm eller lignende, men ikke bruk tusj da dette forsvinner.
3. Overkantskinne monteres 750 mm over vegbanen, tillatt avvik fra teoretisk overkant er ± 20 mm.
4. Tillatt avvik fra teoretisk senterlinje til rekkverkskinne er ± 30 mm. Over en strekning på 5 m skal avviket fra jevn linje ikke overstige 15 mm i høyde og 10 mm i sideretning.
5. Nedføring av endeseksjonene skal være 2 m der dette er mulig og med 2 m stolpeavstand. Der nedføringen blir kortere skal den forankres med innstøping i betong.
6. Endeseksjonene skal også svinges ut 0,5–1,0 m.

En annen ting som er viktig er oppmerking av vegbanen. Man bør påse at kjørebantstripene blir malt der de skal være, ellers kan rekkverket komme for nær kjørebantkant. Dette vil framgå av de normaler som vegen er bygget etter.

Skisse viser plasseringer — avstander.

Kven er kven i vegvesenet?

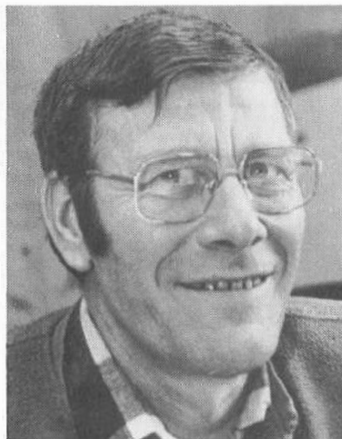
Det kom inn mange rette svar på den geografiske plasseringa av bileta i nr. 5/85, og me har trekt ut desse vinnarane:

*Håkon Østrem, 4462 Hovsherad
Bjarne Espedal,
Vedlikeh.avd., Vegkontoret*

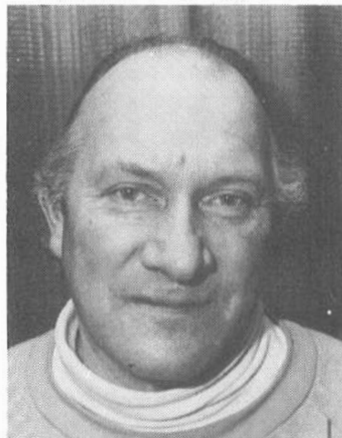
Dei retta svar var:

1. Sauda
2. Åmodt, Sokndal
3. Eik, Lund
4. Undheim, Time
5. Vikeså, Bjerkreim

1



2



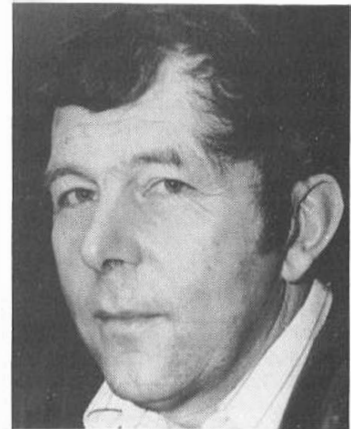
3



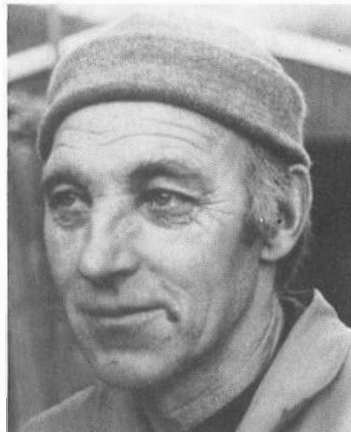
Denne gongen prøver me oss med ein ny vri. Me presenterer 5 personer som er tilsett i vegvesenet i Rogaland. Så spør det kor mange som klarer å plassera rett namn på alle 5. Og namna som skal plasserast er:

*Alv Vårvik, Sand
Leiv Georg Romslo, Egersund
Johannes Vethus Espevold, Vegkont.
Jean Janson, Sauda
Lars T. Meling, Tau*

4



5



Dei 5 personane er:

Nr. 1

Nr. 2

Nr. 3

Nr. 4

Nr. 5

Innsendt av

Adresse

Kupongen skal sendast til:
Rygjavegen
Boks 197, 4001 Stavanger
innan 25. mars 1986

Tragisk dødsulykke og veglaus Jelsa-bygd

Vanskeleg, farleg og dyrt oppryddings- og sikkerhetsarbeid

Tekst: Harald Sel Foto: Svein Fure

Store ras, som kan føra til at ein veg blir stengt i lenger tid, er slikt som hender av og til. Men det er ikkje ofte at ei heil bygd og med så mange menneske som ca. 450, blir avskoren for landverts samband i 2 månader, slik som Jelsa var frå 14. desember i fjor. At vegen blei stengt så lenge er ille nok i seg sjøl. Djupt tragisk er det i tillegg når raset som førte til stenginga, kosta menneskeliv. Ivar Lunde sette livet til mens hans var i arbeid med å rydda vegen for eit mindre ras, og han fekk det store raset over seg. (Me viser elles til minneord av vedlikehaldssjef Olav Øyvind Hamre på annan stad i «Rygjavegen».)

Oppryddingsarbeidet

Det var kollosale mengder stein som rasa ved Lovra den 14. desember, truleg bortimot 15000 kubikkmeter. Dessutan var det tydeleg at mykje laust fjell hang igjen, så det var ikkje tale om å opna vegen før ein hadde rydda opp i fjellsida. Geolog Lynneberg frå Vegdirektoratet kom til Lovra eit par dagar etter raset, og etter hans anvisningar gjekk ein så i gang med det vanskelege og farefulle oppryddingsarbeidet.

Det blei leigt ein borerigg av firma Bertelsen og Garpestad. Denne blei frakta opp i fjellsida med helikopter. Av sikkerhetsmessige grunnar måtte sprengningsarbeidet sjølvsgagt starta frå toppen, slik at ein kunne arbeida seg nedover.

Masser tilsvarande 60 hus

Under oppryddingsarbeidet er det

sprengt bort mellom 15 og 20.000 kbm. stein. For å få eit bilete av mengdene, kan me nemna at eit vanleg bustadhus har eit kubikkinnhald på ca. 500 m. Tek me med både steinmassane frå raset og det som er sprengt ut, skulle dette altså tilsvara omlag 60 hus.

Beundringsverdig innsats

Mellom 4 og 11 mann var i arbeid med sikringsarbeidet oppe i fjellsida ved Lovra. Dei har gjort ein beundringsverdig innsats under svært vanskelige forhold. Ein må her hugsa på at utgangspunktet var tapet av ein kjær arbeidskamerat. Det seier seg sjøl at ein ikkje går til arbeidet med lyst og entusiasme etter ein slik tragedie. Likevel har karane stått på for å få arbeidet fort unna. Dei arbeidde både på laurdagar og søndagar, og det blei mykje overtid.



Helikoptertransport av boreriggen, som blei plassert i ulendt terreng oppe i fjellsida ovanfor rasstaden.



Biletet viser ein del av steinmassane som har rasa ned over vegen. Dessutan rasa ein god del rett ned i sjøen.

Framleis rasfare

Desverre er ikkje vegen ved Lovra ras-sikker, sjøl etter det arbeidet som er utført. Fjellet overfor vegen er langt på veg «knust» og oppstykkka. Etter kvart som ein sprengde ned laust fjell, kom stadig nye slepper fram. Sikringsarbeidet vil difor halda fram, ved at ein prøver å «sy saman» fjellsida med boltar. Men heilt sikker vil ein ikkje kunna få vegen langs den nåverande traséen. Å slå tunnel på mellom 6 og 700 meter gjennom fjellet er eit alternativ. Men på grunn av det dårlege og oppsmuldra fjellet vil dette bli kostbart. Grovt rekna er det avtyda ein sum på bortimot 20 millionar kroner.

Kostnader

Oppryddingsarbeidet etter raset har kosta i overkant av 500.000 kroner. Det er søkt til Vegdirektoratet om ekstraløying til å dekkja desse kostnadane. Skulle dette bli avslått, vil raset på Lovra få konsekvensar for andre viktige vedlikehaldsoppgåver.



Ivar Lunde Til minne

Lørdag 14. desember f.å. fikk vi den sørgelige melding om at Ivar Lunde, 42 år gammel, var omkommet under oppryddingsarbeide etter et steinsprang på Jelsavegen ved Lovræidet.

Steinsprang og ras er ikke noe ukjent fenomen for våre vedlikeholdsfolk i de indre deler av fylket, og som vanlig var de raskt på plass for å åpne vegen igjen. Mens oppryddingsarbeidet pågikk løsnet nye steinmasser fra fjellsiden med det sørgelige resultat at Ivar ble truffet og satte livet til.

Ivar Lunde begynte sitt virke i vegvesenet i 1964 bare 21 år gammel. I de aller fleste år arbeidet han i anleggsavdelingen som tunnelarbeider på en rekke veganlegg i Ryfylke. Hans faglige dyktighet var imidlertid etterspurt også i andre deler av fylket og han var blandt annet med både i Ørdsals- og Egerøy-tunnelen. Alt i alt hadde Ivar arbeidet ca. 13 år med tunnelarbeide da han var med på sin 20. tunnelåpning i Byhaugtunnelen høsten 1985.

Jeg lærte Ivar å kjenne i min anleggstid i siste halvdel av 60-årene mens vi planla og bygde flere veganlegg under den såkalte Jelsaplanen. Jeg bodde da i lange perioder i arbeidsleiren på Jelsa og en lærer folk mye bedre å kjenne når en bor og deler bord sammen. Ivar var en usedvanlig grei gutt, smilende og arbeidsvillig og hadde evnen til å skape et godt og positivt miljø blandt sine arbeidskamerater. Jeg var derfor glad da han for vel 1 år siden søkte seg over i vedlikeholdsavdelingen og vi skulle få dra nytte av hans erfaring og arbeidskraft. Det var et hardt slag for oss når hans virke i avdelingen så brått tok sin slutt på en slik tragisk måte.

Både for vegetaten, hans venner på vegkontoret og hos arbeidskameratene vil savnet etter Ivar Lunde bli stort.

Våre tanker og medfølelse går til hans kone og barna som mistet en kjær mann og god far.

Vi lyser fred over hans minne.

Olav Øyvind Hamre

Veteranbilar på Rogalands-vegane

Tekst og foto: Torleiv Tveit

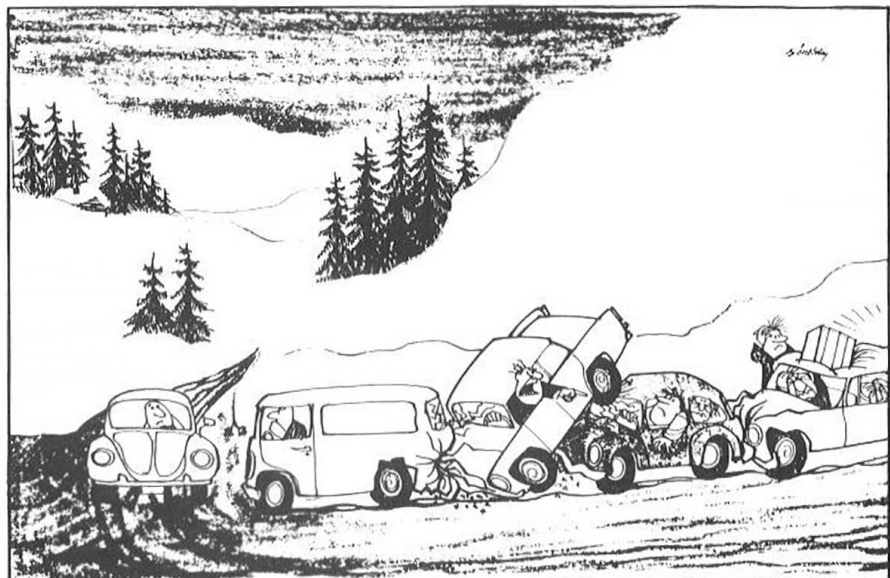


Alle har vel høyrte om det norske Trollet? Ferre veit vel at Troll også er ein bil, og at den er norskproduisert.

Troll vart produsert i Lunde i Telemark 1955-1956 og var utstyrt med plastkarosseri. Drivverket og motoren kom frå konkursbuet til Gutbrod i Tyskland. Motoren er ein 2.sylindra to-taktar på 700 ccm og ca. 30 HK.

Det var i fyrste omgang planlagt å laga 15 vognar, men fabrikkjen gjekk konkurs då 5 eller 6 vogner var produsert. Vi kjenner til fire bevarte Troll, men ingen er på vegen i dag. Bilen på biletet er ein coupemodell frå 1955. Den har plass for to vaksne og to born. Bilen er nå under restaurering hjå eigaren, Ole Ch. Simonsen frå Sandnes.

Bilen er relativt lett å restaurera så om ikkje så lenge vert det nok «Troll» å sjå langs Rogalandsvegane.



Nytt inntektsystem for kommunene

382 km fylkesveg overtatt av kommunene

Tekst: Magne Goa Foto: Lidvard Skorpa

En av de store sakene som ble gjennomført innen vegsektoren i 1985, var den store omklassifiseringen av fylkesvegnettet. Totalt for landet utgjorde det 5400 km (17%), mens Rogaland andel var 382 km (18,3%).

Bakgrunn

Kriterier for klassifisering av fylkesveger, gitt av samferdselsdepartementet i 1963, var blitt noe ulikt praktisert i fylkeskommunene. De fleste fylker hadde et mer omfattende fylkesvegnett enn hva kriteriene av 1963 skulle tilsi.

Stortinget bestemte at overføringer av statlige midler til fylkeskommunen skulle baseres på objektive, ensartede kriterier, like for alle fylker. For å få dette til, måtte det en større eller mindre omklassifisering av fylkesvegnettet i alle fylker, med unntak av 2 fylker.

Behandling på vegkontoret

Ut fra de kriteriene som Samferdselsdepartementet vedtok, ble alle fylkesveger vurdert av oss på vedlikeholdsavdelingen, og klassifisert som fylkes- eller kommunale veger. En god del veger ble befart, mens andre ble vurdert ut fra lokalkjennskap og flyfoto.

I begynnelsen av mai ble alle kommuner tilskrevet med informasjon om grunnen til omklassifiseringen, og et konkret forslag til omklassifisering.

Vårt forslag var totalt for fylket på 528 km (25%), og det vakte ganske store reaksjoner i en del kommuner.



Et hovedkriterie for at en veg skal klassifiseres som fylkesveg er at den skal betjene et befolkningsgrunnlag på 50 personer.

Mange av de vegene som fra årsskiftet ble overført fra fylket til kommunene var gardsveger for ganske få mennesker. Helt i en særstilling her står driftevegen Nes-Viglesdalen i Hjelmeland, som dette bildet er henta fra.

Ordførerne i Dalane-regionen tok også et initiativ til et nytt møte på vegkontoret for å drøfte konsekvensene av en slik overføring.

Behandling i kommunene

Kommunene fikk frist til 1. september til å uttale seg til vegsjefens forslag. Denne fristen var det mange kommuner som hadde problemer med å holde.

Det som gikk igjen i svarene fra en del kommuner, var de store merutgiftene disse kommuner ville få, samtidig som andre og rikere kommuner slapp billigere (et urettferdig system).

Befaring/møter

Det ble satt opp 5 dager i september til befaring/møter med de fleste kommuner. Med på disse befaringsene var fra fylkessamferdselsstyret: Arne Sandnes, Einar Grønstad, Tor Finnesand og Aage Haver. Fra vegkontoret: Chester Danielsen, Olav Øyvind Hamre og Magne Goa.

Revidert forslag

Etter innkomne uttalelser fra kommunene, ble det satt opp et nytt forslag som ble kalt «Vegsjefens reviderte forslag». Dette forslag kom ut med en redusert lengde for fylket på 394 km (18,8%).

Fylkespolitikernes behandling

Saken ble nå overlatt til de 4 representanter fra samferdselsstyret, som skulle sette opp det endelige forslaget for videre politisk behandling. De gjorde noe små endringer, og kom til slutt ut med en redusert fylkesveglengde på 382 km. Størst reduksjon i Suldal med 42 km (27%), mens Lund fikk størst prosentvis reduksjon på 29% (27 km).

Fylkessamferdselsstyret behandlet saken i møte 26.09.85, fylkesutvalget i møte 21.10.85 og fylkestinget i møte 29.10.85. Saken ble enstemmig vedtatt i alle instanser, med en liten tilføyelse.

Vegstandard

Av lengden på 382 km som ble omklassifisert til kommunal veg var 196 km grusveg dvs. over 50%. Etter dette har Rogaland igjen 222 km grusveg på fylkesvegnettet.

Økonomisk kompensasjon

Det har vært en del usikkerhet ute i kommunene hva de vil få i kompensasjon for å overta fylkesvegene. Etter notat fra Samferdselsdepartementet og Kommunal- og arbeidsdepartementet av 17.08.85, står det at det forutsettes at kommunene gis full kompensasjon for vedlikeholdsutgiftene til de omklassifiserte vegene i 1986.

Pensjonister i 1985

Foto: Marit Garborg



Fra fratredelsestilstellinga for ansatte i Haugesunds-området.

Framme fra v.: Ragnhild Vaarvik, Harald Gjederø og Sverre Helland. Bak: fra v.: Arne Ildstad, vegsjef Chester Danielsen, Daniel Silgjerd, Ingolf Øvrebø og Nils Ødegård. Ole Sigurd Smedsvik ble også pensjonert i 1985, men var ikke til stede.



Fra fratredelsestilstellinga for ansatte i Stavanger/Jæren.

Framme fra v.: Karl Brække, Kornelius Fredheim, Gudrunn Haraldseide og Ånen Fyljesvoll. Bak fra v.: Ragnvald Idland, Hallvard Løland, Henry Risberg, vegsjef Chester Danielsen, Jens Motland, Kåre Fossen og Alfred Høyseter. En av fjorårets pensjonister, Einar Reime, var ikke til stede.



Fra fratredelsestilstellinga for ansatte i Dalane.

Framme fra v.: John Paul Egeland og Arvid Veshovde. Bak fra v.: Herman Hovland, Bernt Svindland, vegsjef Chester Danielsen, Hans Veshovde og Jostein Aase. Georg Midtbrød og Inge-mann Leidland, som også gikk av med pensjon i fjor, var ikke til stede.

GJESTEKOMMENTAREN

Frimodig ytring om vegar og vegspørsmål

Takk for invitasjonen som gjesteskribent i «Rygjavegen»! Eg oppfattar oppmodinga både å gjelda meg som trafikant og som etatsjef. Som privatperson og ikkje-fagmann er dette eit kjærkome høve til å få gje uttrykk for meiningar om vegspørsmål.

Som medlem av Teknisk Utvalg i Stavanger for nokre år sidan tok eg fleire gonger opp spørsmål om rundkjøringar, og etterlyste desse smidige trafikkløysningane i kryss også hjå oss. Men trafikkkfolka møtte alltid desse spørsmåla med inngrodde innvendingar om vanskar for fotgjengarar, snø og merking, opplæringsproblem m.m. Så mykje hadde eg reist i Tyskland og England at eg visste at desse vanskanne ikkje var absolutte stengje for rasjonelle kryssløysingar. Jamvel ein rapport frå NTH som synte sterkt reduserte ulykkesfrekvens i rundkjøringar jamført med lysregulerte kryss, var ikkje nok til å overtyda skeptikarane den gongen. Heldigvis synest oppfatninga av rundkjøringar å vera endra no, og desse smidige kryssa vert meir og meir utbreidde, både i Stavanger, og i distriktet. Og jamvel rogalendingar synest å greia læra kjøring i slike kryss!

Men — kvifor har så Statens vegvesen ikkje bygt Tjensvollkrysset og Madlakrossen som rundkjøringar? Er det skilnad på desse plassane og Sinsenkrysset? Er det gamle inngrodde motforestillingar som igjen er avgjerande? Som ikkje-fagmann kan eg vel tillata meg denne vesle provokasjonen.

Så må eg som neste deltema få nemna motorvegen. Det er alltid dyrt å vera fattig — også når ein byggjer vegar. Tenk om vi no hadde hatt 4 felts veg like til Hinna! Hald fram — kollega C.D. og arbeid for bompengefinansiering — både for dette og for andre tvingande nødvendige vegprosjekt. Politikarane våre som strittar så absolutt mot slike finansieringsløysingar kjenner nok ikkje godt nok til handlingar på sentralt hald når dei trur Rogaland skal få turvande pengemidlar innan rimeleg tid for å finansiera absolutt nødvendige vegprosjekt.

Med det same eg er inne på vegpolitikk, må eg få nemna at eg nok er usamd med vegkontoret i prioriteringa av store vegprosjekt i Rogaland. Dersom me tenkjer både jordvern og vegstrategi, må det etter mi vurdering vera til større gagn for distriktet, og for fylket, å finna gode løysingar til dei austre delane av Jæren-regionen — før vi orienterer oss nordover mot Rennesøy, jamvel om det siste momentet har vide vegperspektiv på sikt. For trass alt kan vi vel enno rimeleg rasjonelt trafikera denne strekninga med ferjer. Men det kan vi ikkje til austre delar av Sandnes! Vi bør etter mitt skjønns toppprioritera eit skikkeleg vegsamband mellom ny E-18 og Riskalandet.

Rimeleg ferjesamband mellom Stavanger sentrum og Hommersåk ville og i første omgang gjera fine utbyggingsområde på mindre produktiv grunn meir attraktive. Alle innbyggjarar på



Einar K. Time
Fylkeslandbrukssjef

Nord-Jæren burde vel vera interesserte i å halde Nord-Jæren grøn i all framtid.

Fylkeslandbrukskontoret er ein viktig samarbeidspart for Statens Vegvesen. Eg synest vi har greidd å etablere eit greitt og tillitsfullt praktisk samarbeid om felles spørsmål. Dette samarbeidet vonar eg kan halda fram — ikkje berre om konkrete vegtrasear, men også når prinsipielle spørsmål som retning nord, eller aust skal drøftast. Fylkeslandbrukssetaten skal trass alt vera samfunnsvakt om produksjonsareala i fylket — og vi vil gjerne få gitt uttrykk for landbrukets syn tidleg i alle planprosessar.

Til slutt: Takk for dette høvet til å presentere meiningar for ein samla vegetat i Rogaland.



Turbinspiraltrømmel, eller «sniglehus», på veg til Kvilldal, el. last på over 100 tonn. Under anleggsperioden er det frakta kolli på opptil 226 tonn på vegar i Suldal. (Foto: Hans Chr. Rygh, Suldalsposten.)

Flest frontkollisjoner nå

Hvert år blir omlag 100 mennesker drept som følge av frontkollisjoner her i landet. 9 av 10 drepte er fører eller passasjer i bil. De fleste av disse bilulykker skjer på vinteren.

— Årsaken til dette er bl.a. å finne i det faktum at vegene er glatte, vegbanen innsnevret på grunn av brøytekanter, det er spor i snø- og islag. Og løs snø og slaps mellom kjørebane forsterker problemet, sier overingeniør Henrik Hvoslet, Vegdirektoratet.

— Oftest skyldes disse ulykkene at en bilfører mister kontrollen over kjøretøyet i en vanskelig sving. Men vi er også vitne til mange frontkollisjoner hvor en bil plutselig kommer over i motsatt kjørebane på helt rette vegstrekninger, sier overingeniør Henrik Hvoslef.

Unge, ferske bilførere synes ikke å være spesielt involvert i møteulykker, og sjåførere med promille i blodet er heller ikke mer involvert i møteulykker enn i andre ulykkestyper. De fleste møteulykkene skjer utenfor tettbygde strøk i dagslys, det vil si i den tiden hvor trafikken er størst.

— Alt dette bør være en ekstra oppfordring til alle bilførere å vise særlig aktsomhet på vinterføre, legger han til.

Takk frå Ulla-Førre

Vellukka tungtransport i anlegga

Først i desember blei det siste av dei tunge kolli i samband med Ulla-Førre anlegga frakta trygt på plass i ein av kraftstasjonane. Dette betyr fullføringa av eit kjempemessig tungtransportprogram. Frametter i anleggsperioden er det frakta meir enn 100 kolli med ei vekt på mellom 40 og 226 tonn.

Frå anleggsleiaren ved Ulla-Førre har vegvesenet mottatt ei takk for godt samarbeid, og han skriv mellom anna:

At transporten har kunnet gjennomføres uten et eneste uhell — uten skade på hverken veier, broer, kjøretøy eller gods — skyldes en rekke faktorer.

Men fremfor alt skyldes det grundige forberedelser, hvori inngår både nyanlegg og utvidelser og forsterkninger der det var nødvendig.

Vi er Dem derfor stor takk skyldig for at De på en så positiv måte har medvirket til at denne landets største transportoppgave, innen vannkraftsektoren, har kunnet bli løst på en så prikkfri måte.

Hjertelig takk!

TILLITSMANNENS SPALTE

Eddie Westad, NIF

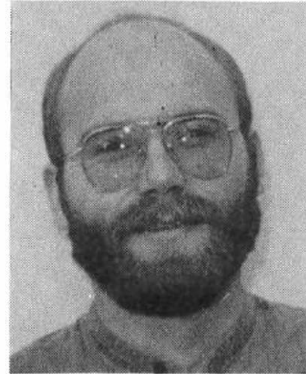
Søkningen til ledige sivilingeniørstillinger ved Vegkontoret er meget svak. Tidligere var problemet at man stort sett bare fikk nyutdannede som etter noen «opplæringsår» gjerne gikk over til private bedrifter og til offentlige etater med bedre lønnsvilkår enn Vegvesenet. I dag er etterspørselen etter sivilingeniører så stor at vi svært ofte ikke en gang får nyutdannede søkere til de ledige stillingene. Situasjonen er forøvrig omtrent like ille for de øvrige akademikergruppene og ingeniørene.

Dette gjør at stillinger ofte blir stående ledige lenge, og at man noen ganger etter flere ganges utlysning velger å ansette folk med lavere kompetanse enn ønskelig. Konsekvensene av en slik kompetansenedbygging er betydelige. På planstadiet i form av unødvendig dyre løsninger og på anleggstadiet i form av ikke optimal anleggsdrift. Videre vil vi kunne få problemer med å styre konsulentene og med å ivareta Vegvesenets interesse overfor fylke, kommuner og interesseorganisasjoner. Tilsammen vil dette føre til en svekkelse av etatens anseelse og innflytelse.

Siden 1980 er antall studenter ved NTH som velger veg- og trafikkfag som hovedfag halvert, og tendensen ser ut til å fortsette. Hovedårsaken til få sivilingeniører i de aktuelle fagområdene og svak interesse for stillinger i Vegvesenet er selvsagt de lite konkurransedyktige økonomiske vilkårene som tilbys. Noe som har vært lite nevnt som årsak, er det faktum at vegadministrasjonen er pålagt å redusere antall stillinger. Jeg mener dette også kan ha innvirkning på studentenes valg av fagretning og søkningen til Vegvesenet. Når vi dessuten vet at vi har mange uløste oppgaver og at reduksjonen i antall stillinger svekker vår egen kompetanse og bidrar til å øke konsulentbudsjettet er det all grunn til å sloss mot denne utviklingen.

Etter lang tids kamp fra vegkontorene og organisasjonen og en stadig forverring av situasjonen har Vegdirektøren omsider såvidt begynt å bruke de lønnsfullmakter han vitterlig har hatt i en årrekke. Ganske nylig ble Vegdirektørens fullmakter utvidet til også å gjelde lederstillinger. Endelig, tenkte mange. Lederne, avdelingsledere og opp, har lenge vært klart underbetalt i forhold til ledere i andre etater/bedrifter og i forhold til saksbehandlere og mellomledere i Vegvesenet. Utrolig nok ser det ut til at vi må gjennom samme deprimerte lange prosess som med de opprinnelige fullmaktene. Det kunne vært interessant å vite om Vegdirektoratets ledelse virkelig tror det de gjør (ikke gjør) er til beste for etaten og samfunnet.

Når de sentrale myndigheter ter seg som de gjør er det spesielt viktig at Vegkontorets ledelse gjør det de kan for å gjøre Vegvesenet til en attraktiv arbeidsplass. Dette kan blant annet oppnås ved å gi gode muligheter for faglig utvikling og utvikling av ledelse og lederemner. Kursbudsjettet bør styrkes, særlig posten eksterne kurs.

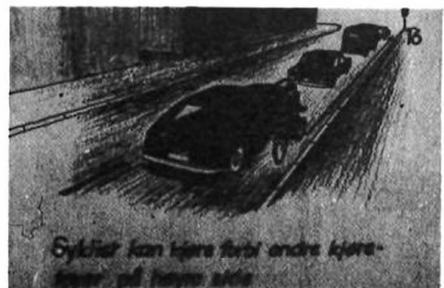


Mondale åpner vegtunnel

USA's tidligere visepresident Walter F. Mondale har takket ja til å åpne den nye vegtunnelen på riksveganlegget mellom Fjærland og Skei.

Den nye tunnelen er på 6.340 m og blir Norges 3. lengste vegtunnel.

Den offisielle åpning vil finne sted 31. mai d.å.



Returadresse: Postboks 197
4001 Stavanger

C

