

# Rygjavegen

Nr. 5 - desember

Bedriftsblad for Statens vegvesen Rogaland



## Av innholdet:

- Vegopning i Stavanger
- Bruopning på Moi
- Vegcupen 1987

Fylkeskommunens økonomiske krise:

## Bør staten og kommunene overta fylkesvegene?

*Av vegsjef Chester Danielsen*

Rogaland fylkeskommune er i en økonomisk krise, og det har bl.a. gått sterkt ut over fylkets forslag til vegbudsjett.

Fylkesrådmannen har av økonomiske grunner — og sikkert med tungt hjerte — sett seg nødt til å redusere vårt vedlikeholds- budsjett (egen regi og i kommunal regi) med 15 mill. kr fra 61 mill. kr til 46 mill. kr, dvs. med 24 %

En så formiddabel nedskjæring av et allerede på forhånd nedpint budsjett, vil nærmest bety en katastrofe for vedlikeholdet av fylkets ca. 1 700 km fylkesveger. Dette illustreres kanskje best med å fortelle at mens vi i 1986 fikk tildelt 43 500,- (1988-prisnivå) pr. km fylkesveg i vedlikehold, vil vi etter fylkesrådmannens forslag for 1988 få tildelt bortimot 40 % mindre, kr. 26 700,-.

Det er klart at vi bare må ta til etterretning Rogaland fylkes dårlige økonomi, og så langt som mulig innrette oss etter det. Og vegvesenet vil vel overleve også denne gangen, selv om det kan holde hardt, og selv om vi denne gangen kanskje må gå til regelrette oppsigelser.

Det er verre for trafikantene som nå opplever å måtte kjøre på stadig dårligere veger med stadig dårligere service og vedlikehold. For trafikantene er det temmelig likegyldig om han kjører på en riksveg eller en fylkesveg. Det han er interessert i, — og bør ha krav på, er et vegnett med noenlunde ensarta standard.

Med det skillet vi har i dag mellom riks- og fylkesvegar og med den himmelvide forskjellen mellom stat og fylke i økonomisk evne til å drive og vedlikeholde sine respektive vegnett, så får ikke trafikantene et slikt ensarta tilbud i dag.

En måte å løse problemet på, er å gjennomføre det som vårt fylkessamferdselsstyre



tidligere har gått enstemmig inn for, nemlig at staten overtar hele det økonomiske ansvar også for fylkesvegene.

Spørsmålet om ansvarsfordelingen i vegsektoren har vært et hett diskusjonstema i vår etat i flere år, og ikke minst i de siste månedene.

Vegdirektøren har nedsatt et eget internt utvalg til å se på problemet, og dette utvalget har vurdert følgende fire alternativer:

### **To-delning:**

2A: Staten har ansvaret for både riks- og fylkesvegnettet.

2B: Dagens fylkesvegnett deles mellom riksveger og kommunale veger etter funksjon og/eller befolkningsgrunnlag. Grovt antatt skulle 50/50.

**Tre-delning:**

3A: Dagens inndeling (i riksveger, fylkesveger og kommunale veger).

3B: Utvidet stamvegnett blir riksveger. Øvrige riksveger omklassifiseres til fylkesveger. Kommunalvegnett forblir i hovedsak uendret.

Utvalget har nå avgitt sin innstilling hvor et flertall går inn for en to-delning etter alternativ 2B, og et mindretall går inn for å beholde dagens ordning, dvs. alternativ 3A.

Utvalget har gjort et grundig og godt arbeid og vurdert alle alternativer ut fra administrative, økonomiske, praktiske og politiske kriterier.

Praktisk talt alle kriterier taler for en to-delning, og dette har gjort at et vesentlig flertall av vegsjefene (16 av 19) ikke har hatt problemer med å slutte seg til flertallets anbefaling om et to-delt vegnett. De administrative, økonomiske og praktiske fordeler med en slik forenkling, er åpenbare.

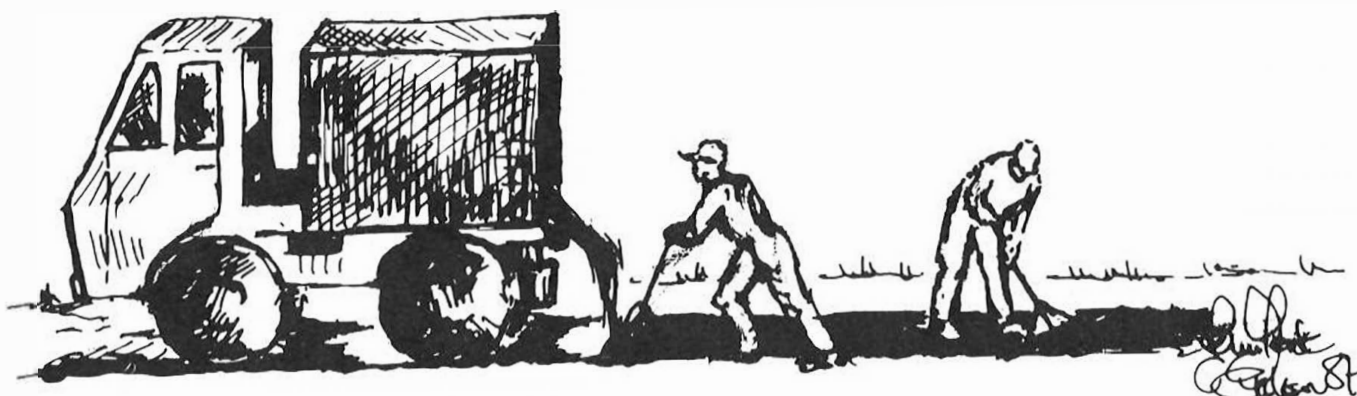
Det er kanskje verre for noen å innse at en to-delning også er en stor fordel sett ut fra en rent politisk synsvinkel, — både lokalpolitisk og fra f.eks. Stortingets stridsplass. Men likevel er det slik, hvis vi ordner oss på samme måte som vi har gjort hittil med det nåværende riksvegnett.

Situasjonen i dag er nemlig slik at våre fylkespolitikere i virkeligheten har langt større innflytelse på riksvegnett enn de har på fylkesvegnett.

I dagens økonomiske situasjon er fylkespolitikernes innflytelse på fylkesvegnett minimal, — politisk sett er fylkesvegene i dag bare sorgen. Det er på riksvegsektoren at fylkespolitikere virkelig kan boltre seg. Det er f.eks. fylkespolitikere som i praksis bestemmer all prioritering av riksveginvesteringene, — gjennom behandlingen av Norsk Vegplan og de årlige statsvegbudsjetter.

Fylkesutvalget har også fått tilført stor myndighet etter veglov og planforskrifter til f.eks. å avgjøre ankesaker, bestemme linjevalg osv. Denne linjen kan føres videre gjennom f.eks. rammebevilgninger til en vesentlig del av et nytt utvidet riksvegnett. Dette vil gi fylkespolitikere enda større innflytelse enn i dag, samtidig som det vil avlaste Stortinget fra å befatte seg med detaljbevilgninger til et underordnet riksvegnett, som Stortinget hverken kan eller bør ha detaljkunnskap til.

Og ikke minst: trafikantene vil etter hvert kunne glede seg over et vegnett som er tilpasset trafikkens behov og ikke en tilfeldig mer eller mindre slunken fylkeskasse.





## RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN ROGALAND

Nr. 5 – des. 1987

**Redaktør**

Harald Sel

**Redaksjonsråd**

Bodil Dam Bustad

Georg Eie

Tormod Nag

Mette Skjerve

Ole Tambarstuen

**Layout**

Harald Sel

**Sats og trykk**

Allservice A/S

**Opplag**

1600 eksemplar

**Forsidefoto:**

Ordfører Kari Thu foretar den høytidelige åpningen av nr rv 14 – Ytre Ringveg vest, med assistanse av anleggsleder Jon Nesse og vegsjef Chester Danielsen.

**Baksidefoto:**

Vegsjefen delte ut snora i smått etter opninga av Timrevik bru på Moi. Trengselen rundt han var så stor at somme var redde for at det gjekk på helsa laus.

## INNHALD

- 2 Bør staten og kommunen overta fylkesvegene?
- 4 Rygjavegen og intern informasjon
- 5 Opning av Ytre Ringveg vest
- 6 Takk og heider til trugne vegfolk
- 7 Nye fartsgrenser på rv 14 Karmøy
- 8 Motortreff for ungdom i Egersund
- 9 Utbedring av ulykkespunkt
- 10 Bedriftstur til Ørsdalen
- 11 Vegvesenets Hedersgave til Per Hole
- 12 Timrevik bru opna
- 13 Vegarbeid på Vigrestad ca. 1920
- 14 Ned med ulykkestillene
- 15 Aids  
Mi mening
- 16 Vegcupen 1987
- 17 Speilet  
Storlygaren
- 18 Pensjonisttur gjennom 6 fylke
- 19 Personalnytt  
Minneord Sigurd Garborg
- 20 Kryssord nr. 4 -87
- 21 Sand-tilsette på velferdstur til Tyskland  
Trafikkinformasjon til skoleungdom
- 22 Vegbrukarspalta
- 23 Tillitsmannens spalte

## Rygjavegen og intern informasjon

Det er årets siste nummer av Rygjavegen du nå har i hendende.

Me starta året med eit temanummer om Personal- og organisasjonsutviklingsprosjektet 1987. Den gongen var målsettinga at me skulle få ut 5 ordinære utgåver i tillegg til temanummeret. Det makta me ikkje. Grunnen er dei mange andre oppgåvene og den vanskelege arbeidssituasjonen ved informasjonskontoret.

Det er å beklaga at Rygjavegen ikkje kjem ut oftare, og at det ikkje blir tid til å leggja ned meir arbeid for å gjera bladet betre. Bedriftsbladet er eit viktig bindeledd mellom dei ulike avdelingane og dei geografiske områda.

Eit godt bedriftsblad er også svært viktig i arbeidet for at alle tilsette skal få god og skikkeleg

informasjon om slikt som har betydning for den enklele sin arbeidssituasjon.

Også i 1978 har me hatt eksempel på at den interne informasjonen så langt frå er god nok. Det er heilt utilfredstillande når f.eks tilsette får den første informasjonen gjennom massemedia om viktige ting vedrørende sin eigen arbeidsplass og sitt eige arbeid.

Me går snart inn i eit nytt år med nye oppgåver og nye utfordringar, også når det gjeld å laga eit godt bedriftsblad og gje informasjon til alle. Redaksjonen håpar på eit godt samarbeid og god kontakt med flest muleg i det nye året.

Med dei beste ønske om ei god julehelg og eit godt år i 1988.

**Harald Sel**

Ytre Ringveg vest:

## Ny omkjøringsveg for bedre framkommelighet og sikrere trafikk



Elevene fra Tasta stilte opp med faner og plakater og takket for tryggere skoleveg.

### Mye arbeid bak asfaltstripen

Av Sigurd Sæland

Arbeidet med den parsellen av Ytre Ringveg vest, som nå er åpnet for trafikk, startet i august 1984. Tre års anleggstid kan synes lenge for en parsell på 3,9 km, men det ligger mye arbeid bak den asfaltstripen vi kjører på. Mye av arbeidet ligger skjult under og ved siden av vegen i form av ledninger, kabler rør og underganger.

Anleggstiden er også styrt av de økonomiske rammebetingelsene. Totalkostnaden på 86 mill. kr er finansiert gjennom bompengerutskudd på 20 mill. kr. fra Tungenes Ferjeterminal (Skudeneshavnsambandet), 33 mill. kr. er forskottet av Stavanger kommune og resten, 33 mill. kr, er bevilget over riksvegbudsjettet.

#### Ikke bare hovedveg

Som alt nevnt, har vi for disse 86 millionene fått 3,9 km ny hovedveg med en tunnel, Byhaugtunnelen, på 630 meter. I tillegg er det bygget ca 2,2 km ny gang- og sykkelveg, 1600 meter sideveger/ramper/adkomstveger, det er satt opp 1.350 meter støyskjerm og ca 2 km støyvoll.

Mellom Øvre- og Nedre Stokkaveg er vegen gravd ned i terrenget, for å skjerme bebyggelsen for støy. Videre er det i en lengde av 600 meter satt opp mur med høyde på opptil 6 meter, for å opprettholde adkomstvegen

til husene langs Fartein Valens veg på vestsiden av den nye riksvegen.

Forts. side 22

### Åpning med stor festivitas

Av Unni Evang

Tryggere skolevei — mindre tungtrafikk gjennom Stavanger sentrum, det er noen av lovordene om den nye veggstrekningen mellom Eskelands-veien og Tjensvollkrysset da vegen ble åpnet torsdag 1. oktober. Det store frammøtet viste at det var en etterlengtet vegåpning. I tillegg til inviterete og folk fra vegkontoret, møtte elever fra Tasta skole, barn fra Veden barnehage og folk fra nærmiljøet fram for å feire åpningen. Tasta skolekorps sto for musikken.

#### Det største etter motorvegen

— Dette er noe av det største i Stavanger etter Motorvegen, sa vegsjef Chester Danielsen før han overlot ordet til Stavangers ordfører Kari Thu, som skar over silkebåndet assistert av formannen på anlegget, spesialarbeider Jon Nesse. — Vi har ventet lenge på dette prosjektet, sa ordføreren, som også framhevet at trafikkforholdene på Løkkeveien nå vil bli bedre og at skole-elevene i området får en tryggere skolevei.

Forts. side 23



Trailersjåfør Bernt Arild Bakkemyr fra Molde fikk, som første vanlige vegbruker, overrakt blomster av vegsjefen. Her er de 2 sammen med ordfører Kari Thu.

## Takk og heider til trugne vegfolk

Tekst og foto: Harald Sel

Festen for nye vegvesen-pensjonistar var i første rekke prega av takk. Takk til trugne vegarbeidarar og flittige kontorfolk for godt arbeid. Samtidig har festen ein vemodig undertone. Den daglege og jevne kontakten med etaten og arbeidskammeratane er slutt. Men, som hoveditillitsmann Ole Tamburstuen sa det i sin tale. — Hald oppe kontakten med vegvesenet. Så langt er me ikkje kome i effektivitets-jaget at me ikkje har tid til å drøsa og ta oss av tidlegare kollegaer, som kjem på besøk enten til anlegg eller kontor.

Det siste året har 14 tilsette gått av med pensjon. Mange av desse har tent vegvesenet i over 30 år. I desidert særklasse når det gjeld tenestetid står Leiv Byrkjedal, med 48 år i etaten. Berre 17 år gammal tok han til som vegarbeidar på anlegget Mjåland — Ritland (nåverande rv 45). Han avslutta sin lange yrkeskarriere som vegmeister i Dirdal frå 1977.

På festen fekk dei nye pensjonistane overlevert diplom og gåve frå vegvesenet ved vegsjef Chester Danielsen. Som alltid, gjorde vegsjefen mykje ut av utdelingsseremonien, der han prata og mimra med kvar enkelt.

Ektefellene fekk også sin velfortente takk. Denne var det driftsjef Arne Njø som framførte. Han overrekte også blomster til kvar enkelt.

Ein sprudlande vittig og god festleiar var biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen. Han strødde om seg med gode vitsar og historiar, som f.eks. den gubben som fylte 90 år. — Koss føles det å vera 90, blei han spurt. — Å, det er betre enn ingenting, var svaret.

Me får håpa at dei nye vegvesen-pensjonistane får mange gode år, som på sitt vis er betre enn å vera yrkesaktiv. Etter det me kunne sjå, var det mange sprekingar i flokken, sjølv om tidlegare tiders hardt slit på ulike anlegg har sett sine merke.



Leiv Byrkjedal, med 48 års teneste i vegvesenet, i samtale med vegsjefen under gave- og diplomoverrekkinga.



Driftsjef Arne Njø overrekte blomster og takk til ektefellene.



Vegvesen-pensjonistar av året saman med vegsjef Chester Danielsen.

Fremste rekke frå venstre: Margit Edvardsen, Stavanger, Kåre Staurland, Fister, vegsjef Chester Danielsen, Leiv Byrkjedal, Dirdal og Børge Bjørkeland, Fister.

Bak frå venstre: Arthur Sjødin, Vikedal, Salve Hofsmo, Hovsherad, Petter Nødland, Dirdal, Oscar Nuland, Egersund, Torjus Øvregård, Vikedal, Kornelius Åsland, Skiftun og Jakob Løland, Forsand. Tre av årets pensjonistar, Sverre Nødland, Yrkje, Georg Viken, Hjelmeland og Arne Åsland, Laugaland, var ikkje til stades.

## Nye fartsgrenser på Rv 14 Karmøy

# Låg fart for større trafikksikkerhet

Av Nidunn Sandvik

Fartsgrensene på Rv 14 over Karmøy ble endret i september i år. Siste omfattende endring var i 1983. Det har skjedd en del med vegen siden den tid. Noen steder er det bygd gang- og sykkelveg, vegen er lagt om og utbedret. Trafikken har øket generelt, og etablering av nye virksomheter skaper endret trafikkmønster. Fartsgrensene ble vurdert stykkevis for hver strekning som ble utbedret, og følgen av det var at vi hadde fått mange soner, 17 i alt på den 35 km lange strekningen. Kommunen ønsket en gjennomgang av hele strekningen, og la stor vekt på at antall soner burde holdes så lavt som mulig.

### Alalyse

Vi så på hva som var blitt gjort med vegen, avkjørster, kryss, fotgjengerens behov for kryssing, plassering av skoler, boligområder, forretninger, gangfelt, og ulykkene for perioden 1977 til 86 ble analysert. Med bakgrunn i denne ulykkesanalysen og ønsket om å ha færrest mulig fartssoner, laget vi et forslag som ble sendt til uttalelse til kommunen, politiet og fylkestrafikksikkerhetsutvalget i februar.

### Mange merknader

Vi fikk mange merknader til forslaget. De gikk i hovedtrekk ut på at det fremdeles var for mange soner, at fartsgrensa gjennomgående var for lav, og at de 80-sonene vi hadde foreslått burde endres til 70 og forlenges ved at en del 60-soner ble hevet til 70. Vi fikk også henvendelse fra tre barneskoler som ligger like ved vegen om at fartsgrensa ikke måtte heves til 70 km/t.

### 70 km/t basisfart

Ut fra disse reaksjonene utarbeidet vi de fartsgrensene som nå er vedtatt. Vi forsøkte å ha 70 km/t som basisfartshastighet. Svært mange steder er det forhold langs vegen som gjør at det ikke er forsvarlig å ha så høy fartsgrense. Dette gjelder spesielt der barneskoler ligger like ved vegen, som på Sandve, Ferkingstad og Håvik. Andre steder skjer det mange ulykker til tross for tilsynelatende god veg, for eksempel på Veasletta og Bygnessletta. Der må vi inn med spesielle tiltak før fartsgrensa kan heves igjen. Når vi i tillegg skulle legge stor vekt på jevnhet ble det tildels lange strekninger med 60 km/t.

### Tettsted-problem

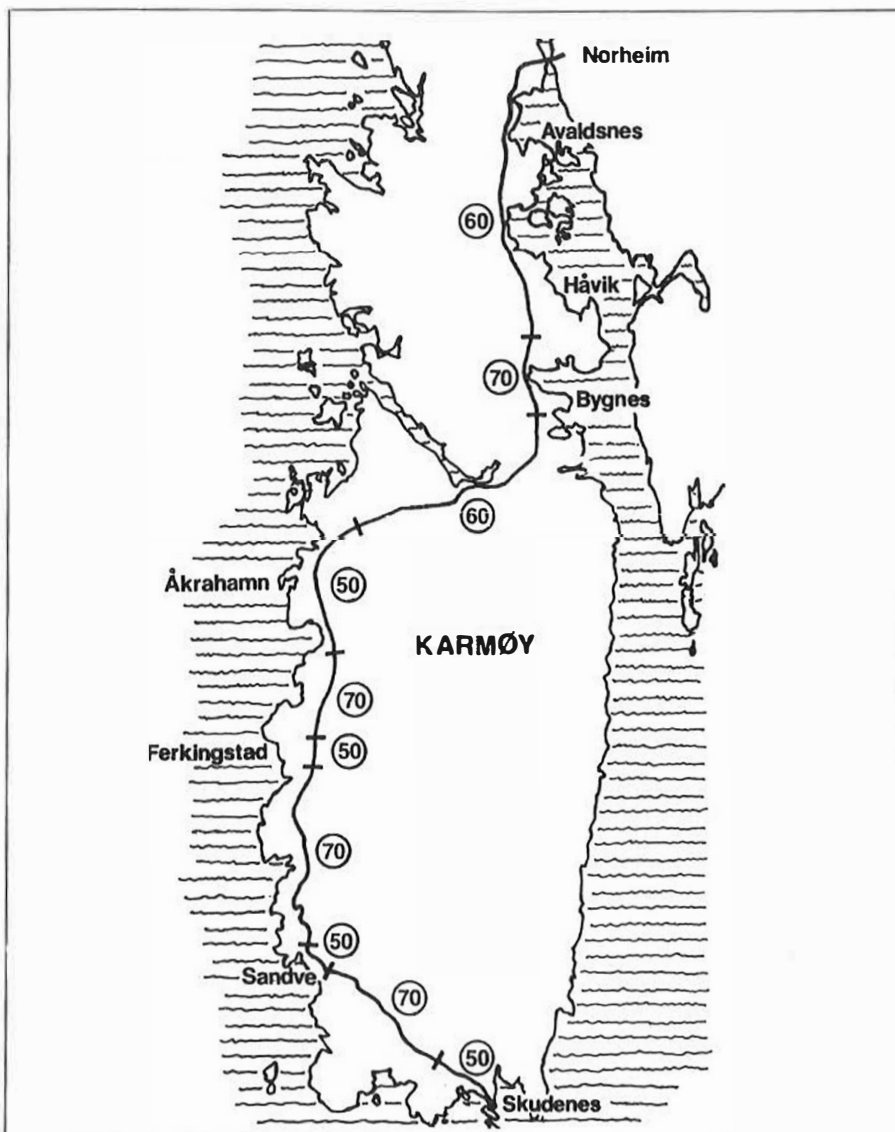
Det er spesielt ulykker med fotgjengere, og kollisjoner i kryss og avkjørster som er dominerende på rv 14.

Dette er typiske tettsted-ulykker, og gjenspeiler at vegen over Karmøy for en stor del går gjennom tett bebyggelse. Det er bygd gang- og sykkelveg

langs store deler av Rv 14, men fotgjengerene må fremdeles krysse vegen, og det er da de aller fleste fotgjengerulykkene skjer. Derfor kan vi ikke alltid sette opp fartsgrensa selv om det bygges gang- og sykkelveg.

### Utbedring av ulykkespunkt

Vi vil i løpet av de nærmeste årene utbedre en del av de trafikksikre punktene på Rv 14. Veasletta blir kanalisert i 1988. På strekningen Hydrokrysset — Håvik terrasse er anlegget i gang nå. på Bygnessletta skal kryssene med Rv 511 og veg til industrifelt kanaliseres, en avkjørsel blir stengt og det blir bygd gang- og sykkelveg slik at undergangen kan taes i bruk. Etter at dette er gjort vil fartsgrensa bli satt opp. Vi skal også se på hvilke tiltak vi må gjøre for å heve fartsgrensa til 70 km/t på lengre deler av riksveg 14 over Karmøy.



Denne skissen viser de nåverende fartsgrensene på Karmøy. På den 35 km. lange strekningen er det nå 10 fartssoner mot 17 tidligere. 70 km/t er nå basisfart, ved at de tidligere 80-sonene er endret til 70 og en del 60-soner har fått fartsgrensen til 70 km/t.

Motortreff for ungdom i Egersund

## Aktiv medvirkning fra Biltilsynet

Av Ola Undheim Foto: Harald Sel



Biltilsynet si utstilling fikk besøk av mange Egersunds-ungdommer under motortreffet. Ikke minst var det populært å teste trafikkkunnskapene ved å fylle ut teoriskjema til førerprøven. Her ser vi Sverre Julshamm fra Biltilsynet i Egersund omgitt av motorinteressert ungdom.

I slutten av september ble det arrangert et motortreff i Egersund, spesielt beregnet for ungdom. Bertelsen & Garpestad og Fred Olsen Lines hadde stilt ferjekai-området på Hovland til disposisjon for arrangementet.

Det var først og fremst Trygg Trafikk ved Magne Tingbø som dro det hele i gang, men også NAF, MA, UP/politiet, brannvesenet, Røde Kors, MC-klubben, Norsk motor-klubb, avd. Egersund, Høiens Kjøreskole og Biltilsynet bidro aktivt. Alle gjorde sitt til at det ble et knirkefritt arrangement i et strålende søndagsvær.

Motortreffet ble meget godt besøkt, og det virket som om de fleste fikk et godt utbytte av alle aktivitetene. Så er det å håpe at de besøken- de også fikk med seg noe lærdom og holdninger som kan gi en sikrere trafikavvikling. I så måte prøvde iallfall Biltilsynet å gi sitt bidrag.

Biltilsynets medvirkning besto bl.a. av en utstilling. Sammen med MA hadde vi også laget forskjellige teoriskjema, hvor en fikk anledning til å prøve sine trafikkkunnskaper.



- Er du klar over at hvis det blir 4 dagers uke, blir vi snytt for to kaffepauser og 1 times frokost...!

## Utbedring av ulykkespunkt

Av Nidunn Sandvik

I løpet av perioden 1983 til 86 hadde vi 39 registrerte ulykkespunkt på riksvegene i Rogaland. Definisjonen på et ulykkespunkt er en strekning på inntil 100 meter hvor det har skjedd minst 4 personskadeulykker i løpet av 4 år. De fleste ulykkespunktene ligger i byene og tettstedene. Det skjer mange ulykker ellers på vegene i mer spredtbygde strøk også, men de er sjeldnere konsentrert på spesielle punkter.

### Prioritering

Når vi skal utbedre ulykkespunkt må vi prioritere de stedene det skjer flest ulykker. Der er det størst sannsynlighet for at det vil skje flere ulykker igjen. Mange steder på vegnettet kan føles som trafikksikre uten at det skjer ulykker der i det hele tatt, og vi får henvendelser om å gjøre noe. En alvorlig ulykke kan også skape store presseoppslag og krav om tiltak. Når vi har midler til utbedring av ca 10 ulykkespunkt i året må vi velge disse punktene nøye slik at vi får bort de verste ulykkespunktene først.

### Ulykkesregistrering

Ulykkespunktene får vi lokalisert ved hjelp av det EDB-baserte straksulykkesregisteret vi har på vegkontoret. Alle politiregistrerte ulykker blir plottet inn på den etterhvert som vi får dem fra politiet. Etter at vi har fått listet ut punktene, bruker vi politiets ulykkesrapporter for å analysere ulykkene på hvert ulykkespunkt, og finner fram til hvilke tiltak som er aktuelle for å redusere ulykkene.

### Tiltak

Et eksempel på dette er at i forkjør-regulerte kryss hvor det skjer mange ulykker med venstresvingende trafikk vil en rundkjøring redusere ulykkestallet. Rundkjøringer er den mest trafikksikre kryssløsningen, nettopp fordi vi ikke har vanlig venstresvingende trafikk, men kun har vikeplikt for en retning.

Utbedring av et ulykkespunkt kan være svært omfattende og kostbart, mens andre steder kan rimelige tiltak gi god effekt. Ut fra ulykkestallet i førsituasjonen, forventet ulykkestall etter at tiltaket er gjennomført og kostnadene for dette, kan vi finne et nytte/kostnadsforhold for tiltaket. Dette brukes også i prioriteringen. ➔



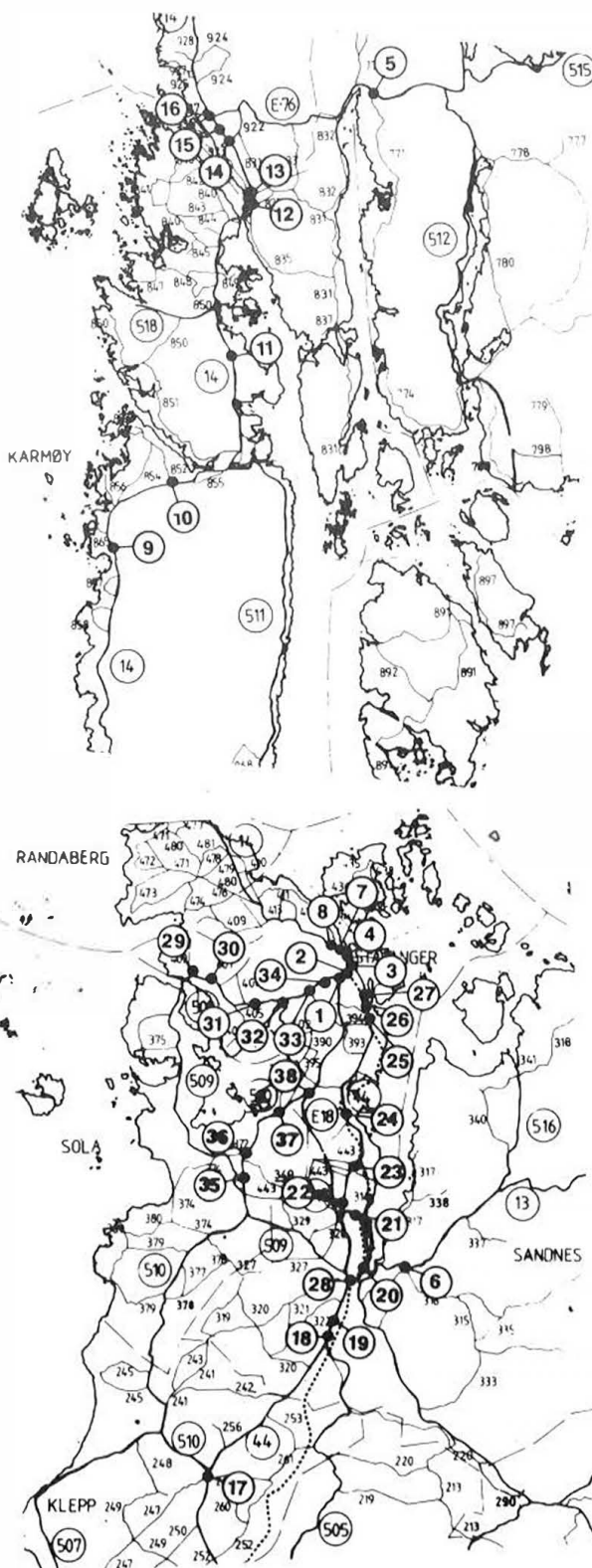
## ULYKKESPUNKT

## ULYKKESPUNKT PÅ RIKSVEGER I ROGALAND 1983 - 86

PK	RV	STEDSNAVN	ULYKKER
1	E18	MADLAVEIEN X MOTORVEIEN, STAVANGER	8
2	E18	MADLAVEIEN X WESSELSGT., STAVANGER	7
3	E18	MUSEGT. X JERNBANEVN., STAVANGER	7
4	E18	HÅKON VIIGT, STAVANGER	9
5	E76	FRAKKAGJERD, TYSVÆR	4
6	13	VATNEKROSSEN	4
7	14	LØKKEVN. X KLINKENBERGGT., STAVANGER	4
8	14	RANDBERGVN. TASTA, STAVANGER	4
9	14	ÅKRAKROSSEN, KARMØY	7
10	14	VEAKROSSEN, KARMØY	6
11	14	HÅVIK, KARMØY	4
12	14	NORHEIM, KARMØY	4
13	14	V/PARK HOTELL, HAUGESUND	4
14	14	STORASUNDSGATA, HAUGESUND	5
15	14	KARMSUNDSGT. X DR. EYESGT. HAUGESUND	5
16	14	FLOTMYRKRYSSSET, HAUGESUND	10
17	44	KLEPPEKROSSEN, KLEPP	5
18	44	GANDDAL, SANDES	6
19	44	GANDDAL, SANDES	4
20	44	LANGGT. X STRANDGT., SANDNES	4
21	44	ROALD AMUNDSENSGT. OG GAMLEVN., SANDNES	5
22	44	KRYSS VED KVADRAT, SANDNES	4
23	44	FORUSBEEN, STAVANGER	6
24	44	DIAGONALEN, STAVANGER	4
25	44	HILLEVÅG, NORD FOR HAUGÅSKRYSSSET, STAVANGER	6
26	44	V/FJETLAND, HILLEVÅG, STAVANGER	7
27	44	STRØMSBRUA, STAVANGER	4
28	509	OALS GT., RV 44, SANDNES	9
29	509	SUNDEKROSSEN, STAVANGER	6
30	509	V/TOPPEN KOLONIAL, SUNDE, STAVANGER	4
31	509	V/GOGGEN MATSENTER, REVHEIMSVN, STAVANGER	8
32	509	MADLAVEGEN X REVHEIMSVEN, FV 409	7
33	509	TJENSvollKRYSSSET, STAVANGER	6
34	510	HOLBERGSGT., STAVANGER	5
35	510	SANDESLETTA, CA. 250 M V.F. KRYSS RV 509, SOLA	5
36	510	SANDESLETTA V/TORVBERGET, SOLA	4
37	510	NESBUVN. X GRANNESLETTA SØRNES, SOLA	5
38	510	NESBUVN. X AVKJØRSEL MOTORVEIEN, STAVANGER	5

(44) Riksveger / Riksvegnummer  
 Riksvegterger  
 - - - - - Fylkesveger / Fylkesvegnummer  
 ..... Jernbane

**ULYKKESPUNKT** En strekning på 100m hvor det har skjedd 4 eller flere personskadeulykker i løpet av 4 år



Utanom det som utføres for midlene til spesielle trafikkisikringstiltak, blir trafikkisikring gjort i forbindelse med større veganlegg, og vedlikeholdsavdelingen utfører også en rekke tiltak.



## Bedriftstur med Peder Dyrskog over Ørsdalsvatnet

Tekst og foto: Harald Sel

Peder Dyrskog heiter mannen som gjorde bedriftsturen for dei tilsette ved vegkontoret og Biltilsynet i Stavanger til meir enn ei hyggeleg utflukt. Turen gjekk denne gongen med buss til Odlandstø, med «Ørdsølen» over Ørsdalsvatnet og frå Ørsdalen tilbake til Stavanger med buss.

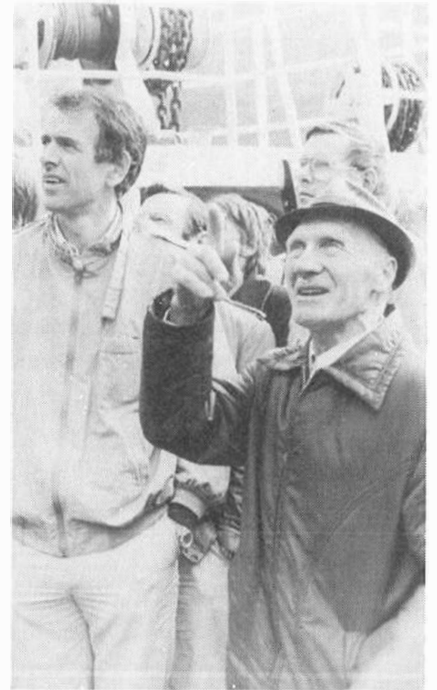
Om det kan vera «skynt å kjøra buss», så seier det seg sjøl at turen over Ørsdalsvatnet ville bli høgdepunktet ved denne bedriftsturen. Sjølsagt er ein avhengig av godt ver for å få den rette opplevinga, og godt ver fekk me. Men som alt nemnt, det var ikkje veret som denne gongen bidrog mest til ein vellukka tur. Nei, det bidraget kom frå Peder Dyrskog.

Garden Dyrskog ligg i sørhellinga av Ørsdalsvatnet. Her vaks Peder opp, og her har han budd det meste av livet sitt. Men veglaust og brattlendt er her. Og om Ørsdalen og Lauperak har fått vegutløyning, så vil det nok aldri koma veg til Dyrskog. For nokre år sidan kjøpte Peder Dyrskog gard på Heskestad, og familien flytta dit. Men Dyrskog blir framleis halden i hevd. Graset blir slått og frakta med båt

til Odlandstø og vidare til Heskestad. Peder bur på Dyrskog store delar av sommaren. Og ved kaien på Dyrskog var det han entra «Ørdsølen», då me var på reis.

Det blei ein interessant tur inn til Vassbø i Ørsdalen, med Peder Dyrskog som kjentmann. Han er eit oppkome, når han fortel om lokal historie og tradisjon frå gardane langs Ørsdalsvatnet. mest kjent er nok historien om Trond Lauperak, kongen i Bjerkreim, som han sjøl kalte seg.

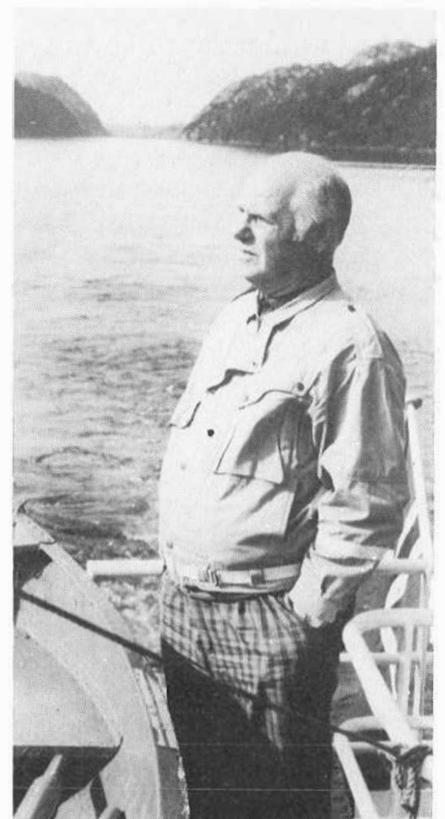
Men bedriftsturen var då ikkje berre reisa over Ørsdalsvatnet, vil nok somme scia. Nei så visst ikkje. Middag på Stavtjønn skisenter, gode historiar og fin stemning i bussen og mangt anna kunne vore nemnt. Ein tur som denne gjer godt for trivsel og miljø på ein arbeidsplass.



*Peder Dyrskog peikar og fortel om lokalhistorie og tradisjon etter kvart som «Ørdsølen» seig rametter Ørsdalsvatnet. Til venstre for han står Johannes Bø og bak skimtar me Per Østhus, Signe Flikke og Alf A. Kristiansen.*



*Samling på dekk. Frå venstre: Erling Aardal, Kjell Dalaker, Leif Lindefjell, Sissel Tvedt, Bergfinn Fyljesvoll (nesten skjult). Per Kydland og Gunnar Nærum.*



*Den storslåtte naturen innerter vatnet ser ut til å gjera inntrykk på Alv Moi.*

Pensjonistenes dag på vegkontoret

## Vegmuseets Hedersgave til Per Hole

Tekst og foto: Unni Evang

Fredag 2. oktober ble en dag for pensjonistene. Da ble Per Hole tildelt Norsk Vegmuseums Hedersgave samtidig som pensjonistrommet på vegkontoret ble innviet. Vegsjef Chester Danielsen overrakte gaven som er en gammel steinbukk utarbeid på en stein.

Hole fikk hedersgaven for arbeidet han har gjort etter han ble pensjonert. I tre år har han arbeidet med registrering av museumsgjenstander. Hole har også vært med på å intervju gamle vegarbeidere sammen med Kjell Hegdalsstrand. I tillegg har Hole videreført vegvesenets historie fram til 1964.

### Entusiasme og glød

Vegsjef Chester Danielsen sa i sin tale til Per Hole at han bestandig har satt pris på den entusiasmen og gløden Hole går inn for en hver oppgave med. Han sa videre at Norsk Vegmuseum hadde gjort et riktig valg da de gikk inn for at Hole skulle få Hedersgaven. Hole er den tredje i landet som har fått denne prisen.

### Pensjonistrommet

Vegsjefen benyttet samtidig anledningen til å berømme gruppa som har stått for arbeidet med det nye pensjonistrommet. — Dette nye rommet til-

fører vegkontoret noe positivt, sa han. Det er Marit Garborg som har hatt ansvaret for arbeidet sammen med en gruppe på fem, bestående av Markus Wiig, Arne G. Vasbø, Bård A. Nordbø, Bodil Dam Bustad og Sissel Nordland. Administrasjonssjef S. M. Olsen hadde den opprinnelige ideen til rommet. Vegsjefen avsluttet talen sin ved å overrekke Hole en nøkkel til pensjonistrommet og betydret at han nå ville ta med gjestene sine dit.

Kjell Hegdalsstrand fra Norsk Vegmuseum var også blant de innbudte. Han sa at han var mektig imponert



Per Hole i godt lag under ei pensjonisttilstelling.

over arbeidet som Hole har utført. Vegetaten ville vært fattig uten historien, sa Hegdalsstrand, samtidig som han påpekte at etaten er avhengig av innsatsen til enkeltpersoner og organisasjoner i dette arbeidet. — Ikke minst er pensjonistene en viktig ressurs, sa han.

Hegdalsstrand syntes pensjonistrommet var et svært bra tiltak.

### Kontakt pensjonist — yrkesaktiv

Pensjonistforeningen i Rogaland er den første med eget rom. Det kommer til å være åpent i arbeidstiden og gjøre det lettere å holde kontakten ved like, sa Hegdalsstrand som benyttet anledningen til å komme med en ide til pensjonistene: Begynn å samle gamle bilder som har tilknytning til vegvesenet. Hegdalsstrand mente det måtte ligge 50 — 60.000 gamle bilder rundt omkring som det er viktig å få samlet på et framtidig Norsk Vegmuseum, som han håper kan åpne i 1989.

For Per Hole kom utdelingen av Hedersgaven som en stor overraskelse. Men han satte pris på oppmerksomheten. Hole oppfordret også de andre pensjonistene til å bruke det nye rommet som er så fullt av inntrykk og minner. De gamle redskapene og instrumentene minnet om et hardt liv og mye slit de første årene, men det var et liv som samtidig ga mye, sa Hole.

Hole sa videre at han gjerne ville delt all rosen for arbeidet med Lars Svihus. De arbeidet sammen med innsamlingen av gamle gjenstander, men hadde som pensjonister verken midler eller myndighet. Hole var glad for at arbeidet ble ført videre, men den største gleden han har nå, er arbeidet med Marit Garborg og de andre pensjonistene.



Per Hole får her overrakt Vegmuseet Hedersgave av vegsjef Chester Danielsen.



Lastebilsjåfør Willy Mæland frå firma Johs., Rasmussen A/S sto for det ærefulle oppdraget å klippe over snora og foreta den offisielle opninga av Timrevik bru. Han har sin smilande vegsjef på si venstre side og ein minst like smilande ordførar Kjell Erfjord på si andre side.

## 143 år gamle Moi bru har fått avlastning

# Timrevik bru opna

Av Harald Sel

Det er 143 år sidan det sist var bruopning på Moi. Så om den nye Timrevik bru ikkje er av dei prosjekta som ruvar mellom vegvesenet sine anlegg, var det all grunn til ein skikkeleg opningsseremoni. Hovsherad skulekorps spela og på brua var det svart av folk då sjåfør Willy Mæland frå firma Johs. Rasmussen kom køyrande med lastebilen sin. Som yrkessjåfør gjennom mange år og representant for firmaet som blir ein storbrukar av den nye brua, fekk Mæland æra av å klippe over snora. Ei sauesaks blei nytta til den høgtidelege handlinga.

Ordførar Kjell Erfjord takka vegsjefen og hans folk for brua. Kommunikasjonsmessig er den nye brua eit stort framsteg for Moi og distriktet. Ikkje bare slepp ein begrensningane med dei låge undergangane, som ein tidlegare var avhengig av. Det er også viktig, både trafikkisikkerhetsmessig og for miljøet, å få trafikken ut av Moi sentrum, sa Erfjord.

Vegsjef Chester Danielsen gratulerte Lund kommune med brua. Han

bar vidare fram ei stor takk til vegvesenet sine folk som har konstruert, planlagt og bygt brua. — De har gjort eit framifrå arbeid, sa vegsjefen.



Arbeidsgjengen frå vegvesenet som har stått for det meste av byggearbeidet, og som har gjort eit framifrå arbeid, er her samla framfor brua. Frå venstre: Rasmus Rasmussen, Salve Hofsmo, Håkon Østrem, Ole Espelid, Oddvar Ollestad, Arvid Hetland og Jan Hove.



Musikk høyrer med til ei bru- eller vegopning. På Moi var det Hovsherad skulemusikk som skapte feststemning med sine feiande marsjar.

Arbeidet med Timrevik bru starta i november i fjor. I byggeperioden har det vore 6 til 8 mann i arbeid. Prisen for den 53 meter lange brua med gang- og sykkelveg og tilførselsvegar er 2,4 millionar kr.

Den gamle Moi bru, som nå har fått avlastning, er altså 143 år. Den gongen var nok dette eit vel så stort løft som det nå var å bygga Timrevik bru. Kostnadane var rett nok kr 7.200, men det var ingen liten sum, etter kroneverdien den gongen. Så har då også gamle Moi bru gjort god nytte for seg, og ho vil framleis gjera god nytte for seg. Brua er dessutan bygd som steinkvelvingsbru, og ho er verneverdig. Vegsjef Danielsen sa i talen sin at han håpa Lund kommune nå ville overta den gamle brua, og sørga for at ho blei tatt godt vare på.

## Vegarbeid på Vigrestad ca. 1920



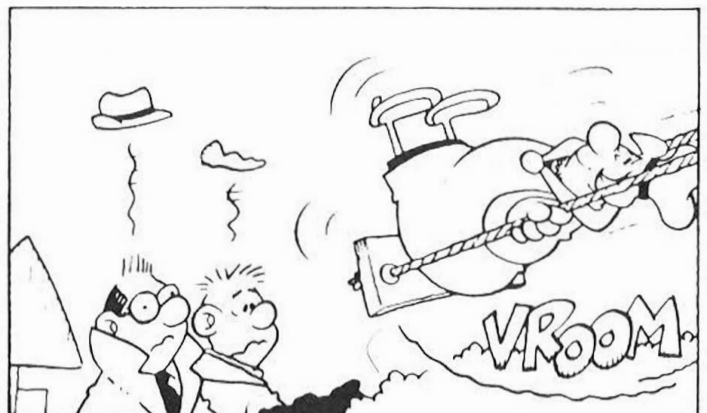
Dette bildet er frå arbeidet med den nåverande Langgt. på Vigrestad ca. 1920. Biletet viser både arbeidsgjengen og «tilskuarar» i bakgrunnen.

Personane er frå venstre: Gabriel Herikstad, Lars Larsen (bak), Rasmus Ødegård, Sven Haarr; Erling Heien, Berge Mæland (bak), Magnus Ole Johannesson Ødegård, Johannes Larsen Vigrestad og Ole O. Haugland.

I bislaget: Bakar Petter Herikstad og sonen Odiof. Bak: Sverre S. Haarr, Tønnes O. J. Ødegård, Sem Jonasson Hetland, Bård Petterson Herikstad eller broren Johannes Petterson Herikstad.

På hesten: Lars Johannesson Vigrestad.

Biletet er utlånt fra fotoarkivet til Hå folkebibliotek.



# NED MED ULYKKESTALLENE

## TA KONSEKVENSEN! TENK SIKKERHET!

Vinteren er den sesongen da det registreres flest ulykker, vær-/lysforhold er på denne årstiden med å skape farlige arbeidsforhold.

- AMU oppfordrer alle å vise omtanke i sitt daglige arbeid, og venne seg til sikre og gode arbeidsrutiner.
- Vær med å arbeide for at ulykkestallene går riktig veg — NEDOVER —!

### — PÅMINNELSE —

AML § 15 pålegger at private som er i vegvesenets tjeneste s-k-a-l bruke personlig verneutstyr, på lik linje med det personlige verneutstyret som vegvesenets tjenestemenn bruker.

I alle leieavtaler/anbudspapir skal påbudet om bruk av personlig verneutstyr tas med.

Denne påminnelsen rettes spesielt til oppsynsmenn/verneombud om å påse at dette kravet blir fulgt, slik at sikkerheten på våre vegger blir best mulig.

Verne- og helsekontoret  
Med hilsen

T. Nordbø  
sekr.



## AFU — ATTFØRINGSUTVALGET —

Arbeidsmiljølovens § 313 har pålagt etaten betydelig ansvar over for ansatte som er blitt hemmet i sitt yrke. Dessuten pålegger Arbeidsmiljølovens § 14. (b og c) at arbeidsgiveren skal sørge for løpende kartlegging og kontroll av arbeidsmiljøet.

### Samarbeidsgrupper

Til hjelp for overvåking av arbeidsmiljø har Statens vegvesen verne- og helsepersonell, Arbeidsmiljøutvalg (AMU), AFU og AKAN (Arbeidslivets komite mot alkoholisme og narkomani).

Utvalget består av fire medlemmer, derav en fra bedriftshelsepersonellet. AFU skal være rådgivende organ. Det forutsetter at utvalgets vurdering tillegges betydelig vekt ved beslutninger.

Det er ikke flaut å være den som trenger attføringshjelp, og alle kan engang komme i en slik situasjon.

Redusert arbeidsevne kan ha så mange årsaker, både fysiske og psykiske. Dessuten kan det være noen, gjerne blant de eldre, som trenger lettere arbeid. Ansatte som har hatt lengst sykefravær kan også ha bruk for et tilpasset arbeidstilbud i en overgangsperiode.

### Fordeler med attføring/omplussing

Det er en fordel både for ansatt og bedrift ved intern attføring.

- Reduksjon av antall personer som ellers må forlate arbeidslivet for tidlig.
- Med rask innsats fra AFU, reduserer uheldig passivitetsperiode.
- Bedring av arbeidsmiljøet, bidra til redusert sykefravær.
- Gi trygghet og økt motivasjon hos arbeidstakerne.
- I tillegg kommer familiære, sosiale og samfunnsøkonomiske fordeler.

### Arbeidsplasser

Å finne egnet arbeidsplass kan i enkelte ganger ta tid. Spesielt i vegvesenet der ansatte er spredd over hele fylket. Muligheten for å få frigjøre enkelte arbeidsplasser for yrkeshemmede kan være vanskelig. Men AFU arbeider med å få opprettet aktuelle arbeidstreningstilbud i vegmesterområdene.

### Arbeidstreningverksted

Våren 1986 kunne vegvesenet ta i bruk eget arbeidstreningverksted i

Hillevåg. Lokalene er lyse og trivelige. Hovedverneombud J. Undset er formann ved verkstedet, og for tiden er det fire som arbeider her. Arbeidsoppgavene har hovedsaklig bestått av oppussing og trearbeid.

### Økonomiske tilskudds- og støtteordninger

Økonomiske tilskudds- og støtteordninger administreres av Arbeidsdirektoratet gjennom Arbeidsformidlingen. De viktigste tilskuddsordningene gis etter inngått mønsteravtale mellom bedriften og Arbeidsformidlingen.

- Lønntilskudd til Statens vegvesen som kompensasjon for Arbeidstakers reduserte arbeidsytelse.
- Til drift av arbeidstreningplasser ytes refusjon av lønn til Arbeidsformann.
- Tilskudd og lån til investeringer og drift av arbeidstreningplasser.

Søknad om tilskudd skal i det enkelte tilfelle være anbefalt av AFU. Arbeidsformidlingens representant skal dessuten delta på AFU,s behandling av økonomisk tilskudd fra Arbeidsformidling.

### Forutsetning for et godt AFU

- Bedriftsledelse, fagforening og arbeidstakere må ha positiv holdning og interesse for saken.



## Aids

Av Marit Garborg

Med dette som bakgrunn sendes brosjyren «Aids angår alle» til alle tilsatte i etaten.

I henhold til bedriftsoverlegen i Vegdirektoratet er det viktig at også våre tilsatte får informasjon og kunnskap om Aids. Den beste forebygging mot Aids-smitte er opplysning.

Som gruppe er ikke vegvesenets ansatte spesielt utsatt for å pådra seg Aids-smitte. Men det kan selvfølgelig oppstå arbeidssituasjoner hvor smittefare er større enn andre. Det har f.eks. vært reist spørsmål om smittefare i forbindelse med håndtering av søppelsekker fra rasteplasser. I disse sekkene kan det forekomme urene sprøytespisser. Selv om sjansen er meget små, kan selvsagt sprøytespissene være en mulig smitekilde.

Derfor oppfordres det til aktpågivenhet i dette arbeidet. For øvrig anbefales alle tilsatte å lese vedlagte brosjyre.

Ønsker noen ytterligere informasjon om Aids, kan de ta kontakt med Bedriftshelsekontoret eller det lokale helseråd.



- Viktig er det for AFU å komme i kontakt med attføringsklient på et tidlig stadie.
- Retningslinjene for AFU må være klare og greie.

### Informasjon

Statens vegvesen har gitt alle sine ansatte opplysning om utvalget gjennom AFU-informasjonshefte.

### Taushetsplikt

Verneombud, medlemmer i Arbeidsmiljøutvalg/underutvalg plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til personlige forhold.

### Postadresse

Som et ledd i forebyggende- og registreringsarbeid får Verne- og helsekontoret post som inneholder personlige opplysninger. For at posten ikke skal åpnes på «veien» må adressen være riktig. Navn på utvalg og person skal stå først på konvolutten. — Deretter skrives bedriftens navn.

# MI MEINING

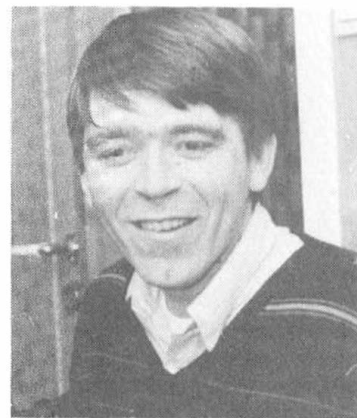
## Piggdekk

Ein reknar med at piggdekk-slitasje på vegane kostar mellom 250 og 300 millionar kr pr. år. For å spare asfalt og pengar har det vore på tale med innskrenka bruk av piggdekk, eller til og med forbud mot piggdekk. Kva meiner du om dette?



Rasmus Rasmussen, Hellvik  
Formann — Anleggsområde Egersund

Det fins gode argument både for og mot piggdekk. Men piggar er iallfall ein god ting både for trafikksikkerheten og framkommeligheten, og i dag fint det vel ikkje gode alternativ om ein skal halda oppe flyten på skiftande vinterføre.



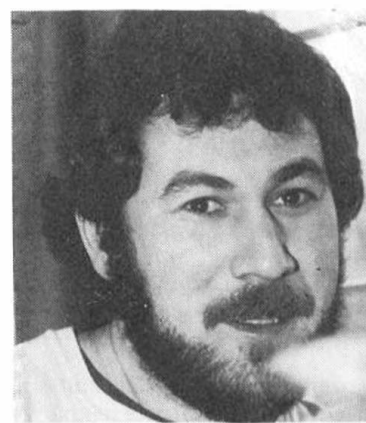
Tor A. Andreassen, Stavanger  
Ingeniør — Vedlikeholdsavdelingen

Eg er absolutt for å innskrenka den lovlege piggdekk-perioden med minst 2 veker vår og haust. Det kan elles vera aktuelt å differensiera mellom landsdelen. På Sør-Vestlandet kunne ein kanskje innskrenka tillatt piggdekk-periode med 1 mnd. haust og vår.



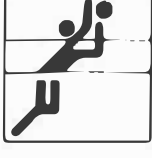
Anny-Bodil Mæland, Ganddal  
Kontorfullmektig — Motorvegen

Eg har ikkje gjort meg opp noko klar meining om dette. Sjølv kjører eg minst mulig med piggdekk, tar dei på seint og tar dei gjerne av igjen tidleg i mars. Så det spør om piggdekk-bruken kunne vore redusert betraktelig.



Endre Kulleseid, Klepp  
Fagarbeidar — Motorvegen.

Av trafikksikkerhetsmessige grunnar, er det vanskeleg å forby piggdekk. Dekk som er gode nok til å erstatta piggdekk, finst ikkje. Men eg trur nok gjerne at ein kan redusera tillatt periode for piggdekk.



Rogalands mannskap under sluttspillet i vegcupen.

Framme fra venstre: Jan Vidar Matningsdal, Ernst Owe Strøm, Ernst Walskaar, Svein Kyte, Tor Skårland, Amund Nilsen og Oddvar Ollestad

Bak fra venstre: Bjørn Alsaker, Tarjei Sel, Odd Ragnar Fuglestad, Tor Oscar Walskaar, Viktor Trosten, Øyvind Kommedal og Tor Frøland.

## Vegcupen 1987

# Så nær, så nær — men likevel tap

Av Endre Surnevik

Lørdag 22. august gikk sluttspillet i Vegcupen 1987 av stabelen på Stavollen kunstgressbane i Bergen. Hordaland vegkontor vartet for anledningen opp med nydelig sommervær.

Etter innledende kamper i Kristiansand var Rogaland kvalifisert sammen med Nordland, Sør-Trøndelag, Østfold, Akershus og Hordaland.

Det ble spilt to puljer, hver på tre lag, der puljevinnerne møttes til finale.

Rogaland møtte Sør-Trøndelag i første kamp. Våre spillere var spente

på hvor gode motstanderne egentlig var. Sør-Trøndelag hadde nemlig sterke resultatet fra de innledende kampene. Spenningen forsvant fort. Rogaland tok føringen og burde ledet ved pause etter flere gode sjanser. Hull på byllen ble det først et stykke ut i annen omgang. Målet kom etter corner, og Bjørn Alsaker var siste mann på ballen. Flere mål ble det ikke, men seieren var aldri truet.

Den andre kampen mot Akershus måtte Rogaland vinne. Akershus hadde i mellomtiden slått Sør-Trøndelag 4-0 slik at de kunne vinne puljen med uavgjort. Akershus var ved et par anledninger i første om-

gang farlig framme, men ballen ville ikke i mål. Det stod 0-0 ved pause. Rogaland som ikke hadde skapt så mye i første omgang, kom på banen med en helt annen innstilling i annen omgang og overtok mer av spillet. To kjappe scoringer i løpet av et par minutter av Ernst Owe Støm og Viktor Trosten knekket Akershus. Skuffelsen var ikke til å skjule for Akershus som etter hvert lot sitt dårlige humør gå utover både motspillere og dommere såvel som medspillere.

Med sine to seiere ble Rogaland Puljevinnere og var dermed klar for finale. Motstander ble Østfold som vant sin pulje. Rogaland hadde fra før to napp i vandrepokalen i turneringen. Med seier i finalen ville Rogaland vinne den til odel og eie.

Finalen ble svært jevn, og ingen av lagene maktet å sette ballen i mål i ordinær spilletid. Dermed ble det ek-





## Speilet

Av Bjarne Espedal

Se inn i et speil, og du får se deg selv slik du er. Speilet forteller den hele og fulle sannhet om ditt utseende enten du liker det eller ikke.

Bibelen, som er Guds ord til menneskene, kan på et vis sammenlignes med et speil. La oss ta en titt i dette «speilet», og se hva det kan fortelle oss. Vi leser Rom 3, 9-19:

*Hva kommer vi så til! Står vi jøder bedre enn andre? Nei, slett ikke. Vi har jo nettop anklaget både jøder og grekere for at de er under synd alle sammen. Slik står det også skrevet:*

straomganger. Det var tydelig at flere av spillerne merket slitet, og innbytterne ble hyppigere. Selv om Rogaland hadde helt opplagte målsjanser så ble det ingen scoringer. Det greide heller ikke Østfold. Kåring av vinner måtte derfor avgjøres på straffesparkkonkurranse. Østfold trakk det legste strået og vant til slutt 5-4.

Dermed ble det ingen vandrepokal å hente på banketten om kvelden. Den måtte vi se dra til Østfold, en liten tur. Vi kommer sterkere igjen neste år for å hente den hjem til premieskapet vårt.

Statens vegvesen Hordaland gis honnør for et godt gjennomført arrangement.

### Resultater fra sluttspillet:

#### Pulje 1

Rogaland — Sør-Trøndelag	1-0
Akershus — Sør-Trøndelag	4-0
Rogaland — Akershus	2-0

#### Pulje 2

Østfold — Hordaland	4-0
Nordland — Hordaland	1-0
Østfold — Nordland	1-0

#### Finale

Rogaland — Østfold	0-0
--------------------	-----

e.e.o. (4-5 straffe)

*«Det finnes ikke en som er rettferdig, ikke en eneste. Det finnes ikke en som er forstandig — ikke en som spør etter Gud. Alle er kommet på avveier, ingen duger til noe. Det finnes ikke noen som gjør godt, nei, ikke en eneste. Deres strupe er en åpen grav, og tungen bruker de til svik, det er ormegift under leppene deres. Deres munn er full av forbannelse og bitterhet. Lett på foten er de når de vil at blod skal flyte, ødeleggelse og elendighet viser veien etter dem; men fredens vei vet de ikke av. Gudsfrykt har de ikke øye for.»*

Dette er hva vi får se i «Guds speil». Det er Guds dom over deg og meg og menneskeslekta for øvrig. Desverre er denne dommen lite smigrende. Det går imidlertid ikke å lukke øynene for det som her står skrevet. Da vil en komme til å leve på en livsløgn.

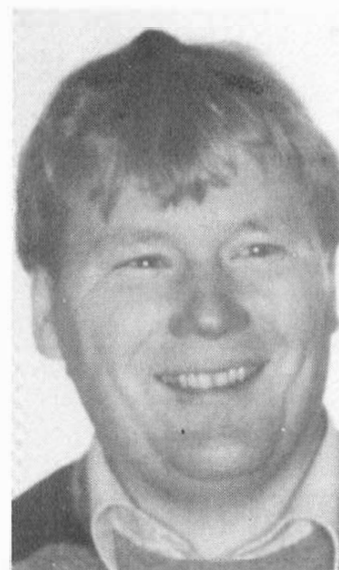
Men Bibelen fungerer ikke bare som et speil. Leser vi i Bibelen finner vi snart at Gud elsker oss høyt på tross av all vår synd og urenheter. Derfor er det Guds vilje at vi skal leve i samfunn med han her i tiden, og i all evighet etter at vårt jordiske liv er slutt. 1 Joh, 2, 16—19 kan vi lese:

*Så høyt har Gud elsket verden at han ga sin sønn, den enbårne, for at hver den som tror på ham, ikke skal gå fortaapt, men ha evig liv. For Gud sendte ikke sin Sønn til verden for å dømme verden, men for at verden skulle bli frelst ved ham. Den som tror på ham, blir ikke dømt, men den som ikke tror, er alt dømt, for di han ikke har trodd på Guds enbårne Sønnns navn.*

Vi skal ved Guds nåde få leve i forvissning om at Jesus gjennom sitt fullkomne liv her på jorda, og ved sin død på korset, har sluttet vår syndegjeld til Gud. Hvordan er det, våger du å se inn i «Speilet» for å se deg selv slik som du er? Våger du å bekjenne din situasjon overfor Gud og ta imot den hånd han strekker ut til frelse for deg?



Storlygaren



To karer satt på kaikanten og skrøt over hvor mye fisk de fikk. Diskusjonen gikk så over på hvordan de klarte å hale så mye opp av havet.

— Jo, sa den ene, — jeg har «merker» som jeg går etter. Når kjerringa om morgenen ligger på venstre side, da står jeg opp, går utpå sjøen og kaster snøret uti på båtens venstre side. Da får jeg haugevis av fisk. Når kjerringa om morgenen ligger på høyre side, står jeg opp, går utpå sjøen og hiver snøret uti å høyre side av båten. Og fisken biter som bare det!

— Hmmm, sa den andre. — Men hva gjør du hvis kjerringa ligger på ryggen, da?

— Nei da, da går jeg ikke på sjøen i det hele tatt.

Vel, utfordringen får gå sin gang her på huset, og neste mann på lista er Johan Berntsen.

Hilsen  
Petter Sivertsen





Her er heile flokken samla utanfor Heddal.stavkyrkje utanfor Notodden i Telemark.

## Pensjonisttur gjennom 6 fylke

Tekst: Valborg Kaltveit Foto: Marit Garborg

Rogaland vegvesen sin pensjonisttur har vore så og seia årviss i seinare tid. I sommar var me ute på ein 4 dagars tur, til Sørlandet, Buskrud og Telemark.. Me reiste med ein Hagabuss, fullsett med omlag 50 pensjonistar og ektefeller. Mange hadde vore med før, men ein del nye ansikt var å sjå.

Frå vegkontoret stilte Marit Garborg som turleiari, denne gongen som fleire gonger før. Dessutan var driftsjef Arne Njå med frå administrasjonen.

### Forteljarkunst

Første dagsetappen gjekk frå Stavanger til Arendal. På turen gjennom Rogaland fortalte Arne Njå interessant om vegar, tunnelar og bruer langs ruta.

Elles var O. B. Dyvik frå Strand og Harald Gjederø frå Sand reine oppkomer av viten og forteljarkunst, etter eit langt liv i vegvesenets teneste. På turen fortalde dei mange gode historier som kalla på smilet. Men dei fortalde og om triste og tragiske ulukker som har hendt etter vegen, også på fine vegstrekningar. Akk ja, det er lett å gløyma hovedregelen, den om å vera varsam. Det gjeld så vist også når me er fotgjengarar.

### Dømmesmoen

Første pausen på veg til Arendal hadde må på Utsikten i Kvinesdal. Deretter køyrde me til Statens gartnerskole på Dømmesmoen ved Grimstad. På

utearealet var det ein masse vekster, både prydelege og nyttige. Men veret var heller surt, så eit oppvarma drivhus med fargerike potteplanter var den mest aktrative plassen for dei fles-te av oss.

Me gjorde også ein stans ved Fjære kirke. Både den, gravplassen og Terje Vogens namn er uløyselig knytta til Henrik Ibsens sitt dikt, som me lærte på skulen.

### Rast i bøkeskogen

Andre reisedagen køyrde me ytre vegen frå Arendal til Kragerø og vidare til Larvik. Der stansa me i bøkeskogen. Dette er eit stort fint friluftsområde med bord benker og stor overbygd balkong, omkransa av store lauvrike tre. I desse fine omgjevnadane smaka den medbrakte maten og kaffien frå hotellet ekstra godt.

### Sølvbyen

Neste reisemål var sølvbyen Kongsberg, der me først var innom kyrkja. Ho er eit staseleg bygg med utsmykking så overdådig at eg ikkje vil prøva å skildra det eingong.

Fullt så imponerende var nok ikkje sølvgruvene. Dei av oss som var med inn der, fekk ei heller kjølig, dyster og mørk oppleving. Eit lilleputtog med delvis opne vogner tok oss 2,5 km inn i fjellet. Her er det ein stor hall, der me fekk orientering om bergverksdrifta. Møysommelig slit var det nok å grava etter edelt metall i eldre tider. Rike vart dei heller ikkje, og leveladeren for gruvarbeidarane var kring 40 år.

### Glassverk og blåfargeverk

I Kongsberg hadde me to overnattningar, men dagen imellom blei godt brukt. Då besøkte me Hadeland glassverk og Blåfargeverket på Modum. Eit besøk på glassverket var noko som kanskje særleg me kvinner hadde sett fram til. Det skjøna nok han som sa: «Når kvinnfolka ser krytstall då blir dei heilt ville.» Men av bæreposane å dømma då me var på veg attende til bussen, hadde nok begge kjønn late seg frista av glansen frå hyller og disk i glassutsalet.

Ved Blåfargeverket i Modum var det også i si tid stor gruvedrift. På bergverksmuseet var det uendelig mykje å sjå av gammalt utstyr. →

# Personalnytt

## Takk for samarbeidet

### Bente Leppanen

kontorfullmektig, regnskapsseksjonen, vegkontoret.

### Britt J. Orre

tegner, vegkontoret.

### Wenke Sande

kontorfullmektig, Biltilsynet, Stavanger.

### Gunnvor Gilje

reinhold, Dirdal veggarasje.

### Svein Tveit

formann, oljegrus

### Magnar Ofte

avdelingsingeniør, grunnseksjonen, vegkontoret.

## Nye medarbeidarar

### Geir Søvik

engasjert overingeniør, grunnseksjonen, vegkontoret.

## Vegvesenets «gullnål»

Den andre kvelden i Kongsberg brukte me til festleg samvær med song, musikk, historiar og konkurranser. Sidan dette var den 5 pensjonistturen og 5 av deltakarane har vore med alle gongene, blei kvar og ein av desse heidra med vegvesenets «gullnål». To av dei var fylkesmann Per Hole og kona. Hole har vore den store drivkrafta i foreninga, både med å dra lasset i gang i lokalforeningane og med fellesturene.

## Heimturen

Frå Kongsberg gjekk siste etappe heimover neste morgen. Me var innom den staselege Heddal stavkyrkje utanfor Notodden. Seinare passerte me bygd etter bygd gjennom Telemarks vakre natur like til Haukeli.

Raskt for det så vidare til reine bryllaupsmiddagen på Hordatun hotell i Røldal. Og så var det ikkje langt att før me kunne kryssa fylkesgrensa til Rogaland. Etter kvart var ein og annan komen heim til si grend, og tok farvel. Og vel framme i Stavanger skildes resten av flokken.

Som fornøgd deltakar vil eg gjennom Rygjavegen takka alle for ein gild tur.

### Sveinung Marvik

spesialarbeidar, anlegg Haugesund.

### Edvin Skjøllingstad

spesialarbeidar, vedlikeh. Haugesund.

### Johan R. Gard

oppsynsmann, anlegg Stavanger/Sandnes

### Bjørn Brekke

spesialarbeidar, anlegg Haugesund.



### Nils Roar Holgersen

spesialarbeidar, anlegg Haugesund.



### Inger K. Langvik

ingeniør, anleggsavd. vegkontoret.



### Kirsten Smedvik

jurist, vegkontoret.

## MINNEORD

# SIGURD GARBORG

1. juli var en fin sommerdag, men for de ansatte ved Biltilsynet i Stavanger ble det en tung og vond dag. Vi fikk den triste meldingen om at Sigurd Garborg var død. En kollega vi hadde arbeidet sammen med i mange år var gått bort.

Dagen før følte han seg uvel og gikk fra kontoret om formiddagen. Morgenen etter var livet slutt.

Tausheten og stillheten la seg over en aktiv arbeidsplass. Vi oppfattet budskapet med hjernen, men kunne liksom ikke fatte det.

Sigurd Garborg kom til biltilsynet (dengang bilkontrollen) fra Stavanger Politikammer 1. nov. 1960, samtidig med at bilregistrene ved Rogaland og Stavanger Politikammer ble overført til bilkontrollen. Han hadde tidligere også vært ansatt ved NSB.

Ved biltilsynet arbeidet S. Garborg i kontorseksjonen med registrering av kjøretøy — et omfattende arbeidsområde. Sin lange arbeidsdag og store arbeidskapasitet la han i dette arbeidet. Han hadde et uvanlig godt minne, og for sine kolleger var han som et levende leksikon når det galt forskrifter og bestemmelser. Han hadde også en lun jærsk humor, som ofte kom frem i et avslappet og trygt miljø.

S. Garborg var også glad i friluftsliv. I yngre år var fiske en av interessene. Ellers var han en ivrig turgåer langs Jærstrendene, men han likte også å tilbringe ferier i Sirdal eller Telemark.

Våre tanker går også til den nærmeste familie som har mistet et kjært familiemedlem.

Fred over Sigurd Garborgs minne.

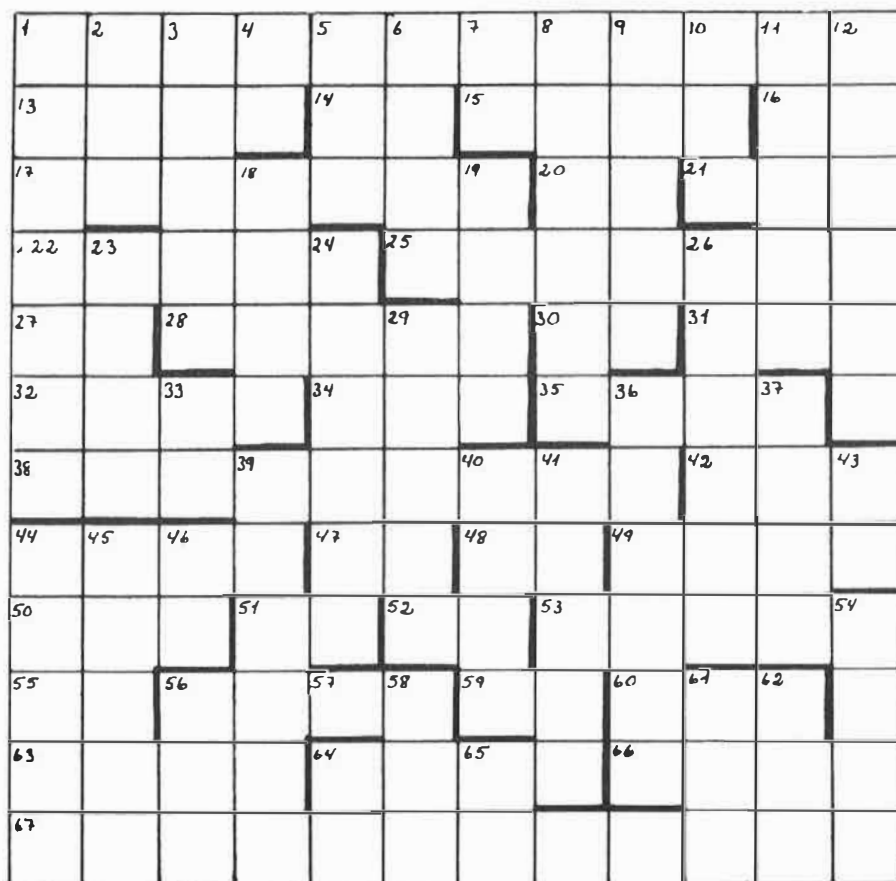
Kolleger



### Norleif Undheim

maskinfører, Nærbo.

## Kryssord nr. 4 — 1987



Løsningen sendes Rygjavegen 197, 4001 Stavanger innen 20. desember 1987

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## VANNRETT:

1. TV-program
13. ringe
14. to like
15. steinrøyser
16. skråning
17. ekspropriere
20. like
21. tall
22. nytelsesmiddel
25. tidsrom
27. tidsrom
28. by
30. fase
31. organ
32. dyr
34. ensom
35. bruk
38. liv

42. kjøkkenredskap
44. overvann
47. instrument
48. vern
49. bryter
50. velhavende
51. etterskrift
52. nektelse
53. oppbevaringsplassen
55. dessert
56. retning
59. fase
60. yter
63. smak
64. smak
66. tre
67. salgene

## Løsning nr. 3 — 1987



Følgende vinnere er trukket ut:

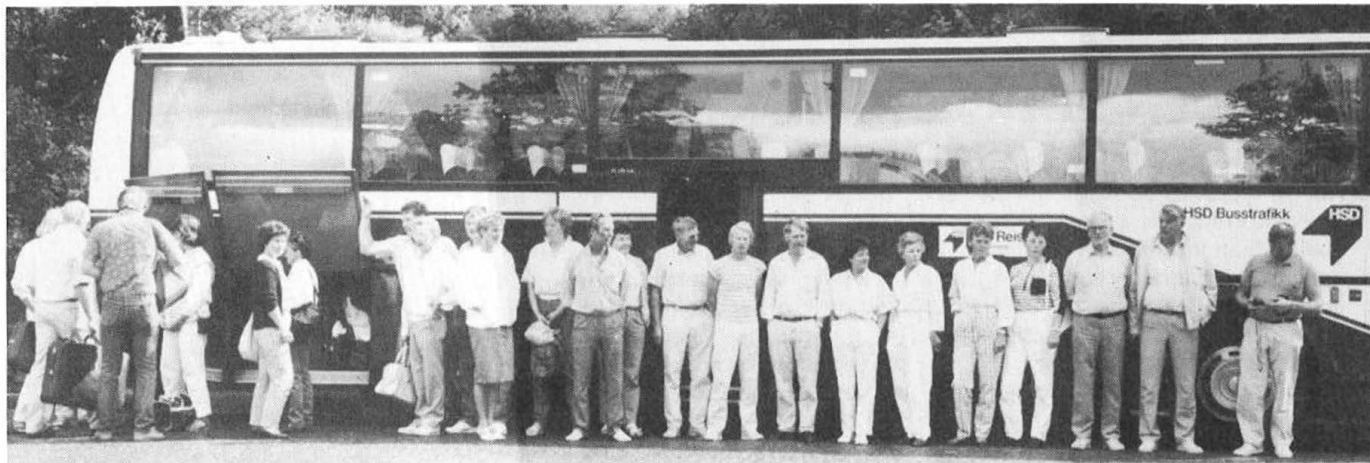
**Eli Undheim**  
Nærbø vegstasjon

**Christian Fr. Hansteen**  
Vegkontoret

## LODDRETT:

1. på fottøy
2. fisk
3. bokstav
4. ordne
5. framkomstmiddel
6. område
7. ujevn
8. m. navn
9. selektore
10. kry
11. knar
12. tall
18. organisasjon
19. makte
23. land
24. — minis, blodtype
26. sans
29. gang
33. båt (fork.)
36. fjell
37. grønnsak
39. innførsel
40. k. navn
41. hendt
43. skjul
44. beiler
45. snike
46. i orden
54. k. navn
56. odde
58. søvn
61. europeer
62. overfall
64. skue
65. nappe

## Sand-tilsette på velferdstur til Tyskland



*Ein del av deltakarane på turen.*

**Av Helge Bakka**

Det blei bestemt at velferdspengane for i år skulle brukast til busstur til Flensburg. Etter diverse problem som førte til utsettelse av turen, kom vi oss endeleg av garde torsdags ettermiddag den 13/8. Vi var 31 personar i bussen. Dette talet vil alle minnst då vår gode guide/reiseledar, Georg Erfjord hadde oppteljing av oss etter kvar minste stopp, og av og til også imellom stoppa. Vi leigde buss frå HSD, og dette blei absolutt vellukka både når det gjaldt bussen og sjåføren. Begge var behagelege og fungerte perfekt.

Turen gjekk frå Sand over Haukeliffjell og til Kristiansand. Stemninga var god i bussen, og sjølv om det var berstiltt lugarar til alle på nattferga over til Danmark, blei det nok lite sovning på enkelte. Vi kjørte direkte gjennom Danmark på fredags formiddagen og var framme i Flensburg tidleg på dag, slik at vi fekk god tid til å handla og gjera oss litt kjendt i byen før kvelden kom med middag og tyrolermusikk og «piger, vin og sang». Enkelte hadde ein fantastisk evne til å snakka tysk med ein gong grensa var passert, så dei fleste greide seg bra..

Rundt middagstider laurdag starta vi på returen til Danmark, og var framme i Århus tidleg på ettermiddagen. Her fekk vi og servert god middag, og etterpå var det dans for dei som ville det. Ein kan vel seie at det ikkje var alle som brukte hotellrommet sitt heile natta.

Søndag kom med tid for heimreisa, og kjøt og andre meir flytande ting, «parfyme» o.l., blei omhyggeleg pakka med tanke på heimkomsten. Ved

19.00 kunne alle setja seg i bussen i Kristiansand. Var det nokon som pus- ta letta ut då? Eg veit ikkje.

Komne på meir heimlege trakter igjen benytta Olaug Fuglestein anledningen til å takka for laget og ein fin tur, og ho framheva den gode sjåføren og den gode reiseledaren. Olaug var forresten frampå fleire gonger under

heile turen med gode historiar som fekk stemninga på topp.

Til slutt vil eg få føya til at det fagelege utbytte av turen var heller dårleg, men det sosiale utbytte var heilt på topp, og det var vel det som var meininga og; ikkje sant.

Takk for laget alle saman.

## Trafikkinformasjon til skoleungdom

**Av Petter Sivertsen**

Biltilsynet i Haugesund tok kontakt med 4 videregående skoler i Nord-Rogaland for å høre om det var interesse for en informasjonstime vedrørende Ungdom/trafikk og «russebiler».

Pga. tidspress på skolene, kunne vi ikke kjøre opplegget klassevis, men måtte ha 2-3 klasser samtidig. Dette hemmet kanskje enkelte fra å spørre.

Responsen blant elevene var imidlertid god, og det oppsto en fin dialog mellom biltilsyn og «Russen».

For å forklare litt mer konkret hva programmet gikk ut på tok vi utgangspunkt i de ulykkene vi har hatt i vårt distrikt de siste årene. Vi har med en del bilder som er fotografert over på overhead fra disse ulykkene. Ulykkene blir skildret sett fra vår hverdag på ulykkesstedet. Vi prøver å peke på årsakene, og hvilke reaksjoner rettsvesenet har gitt.

Vi går videre og drar hovedkonklusjonene i den siste undersøkelsen som Det Beste/Trygg Trafikk i samarbeid med SINTEF hadde. Her var det som kjent 50000 elever i de videregående skolene som var med:

- Hva kjennetegner ungdomskjøring?
- Hvilke tiltak mener ungdommen selv bør settes inn?
- Hva kan den enkelte gjøre?

Til slutt nevnes litt om biltilsynets og politiets innsats til nå, og videre fremover.

Vi viser også eksempler på «holdingsskapende» plakater.

Vi avsluttet timen med å invitere elevene til en «Åpen dag» på biltilsynet, hvor det blir anledning til å få kontrollere kjøretøyene. (NB! Uten mangellapp denne gang.) Vi er behjelpelige med bla.a. lysjustering og faglig veiledning til reparasjoner.

Vi tror dette er viktig. Biltilsynet treffer her ungdom som har hatt førerkort i noen måneder. De trenger kanskje en påminnelse (uten nødvendigvis pekefinger) om farene i trafikken. Vi fikk i alle fall meget positiv respons.

Vi skriver dette for å oppfordre de andre stasjonene til lignende «informasjonstimer». Her har en mulighet til å markedsføre biltilsynet og dets «budskap» på en positiv måte.

Det gav i alle fall oss en fin erfaring i vårt daglige arbeid.

# VEGBRUKARSPALTA

## DEN VET BEST HVOR SKOEN TRYKKER .....

Når en representant for transportnæringen kommer til orde i Vegbrukarspalta, kan det muligens fryktes et innlegg som dreier seg om forhold som skulle vært gjort annerledes og bedre for å høyne framkommelighet og sikkerhet på våre vegger.

Noen av oss må vel — etter litt ettertanke — medgi at vi lider av en viss nærsynthet, og det forekommer ikke så sjelden at vi uttaler oss kritisk om saker vi har lite rede på. Særlig er dette aktuelt når forhold som forstyrrer vår personlige velferd oppstår.

Ut fra denne innledning vil jeg få trekke fram en yrkesgruppe som etter min iakttagelse har utviklet en overgang fra nærsyn til gangsyn i vurderingen av muligheten for bedre trafikkforhold. Jeg er frimodig nok til å påstå at dette er en gruppe jeg har en viss erfaring med, og den observante leser er nok forlenget klar over at jeg sikter til buss- og godsbilsjåførene.

Det er et meget sterkt innslag blant de som har hele sin arbeidsdag, sommer som vinter, knyttet til veien.

Dårlig veistandard som smal og svinget vei — trafikkfarlige punkter — dårlig sikt — vanskelige kryss — manglende brøyting og strøing og mange andre forhold som har med vei og veivedlikehold å gjøre, må nødvendigvis merkbart inngå i sjåførens hverdag.

Det jeg mener å ha observert er at debatten i denne yrkesgruppe omkring det som gjøres og ikke gjøres, på mange måter er løftet opp på et plan hvor nødvendigheten av innsats oftere blir vurdert mot praktiske muligheter, økonomi og prioriteringer.

Min påstand vil derfor være — og nå er jeg kommet til poenget:

Den yrkesgruppe jeg omtaler gjør daglige arbeid, og vil — utnyttet på en fornuftig måte — kunne være en verdifull ressurs for veiholderen i sin streben



Odd Vasstveit  
Disponent  
Østerhus Bilruiter, Strand

etter å plassere innsats og knapt til-  
målte kroner på den måten som totalt  
gir det beste resultat.

— Mye arbeid bak —  
forts. fra s. 5

### Egen regi

Alt arbeidet er utført i egen regi, hovedsakelig av folk fra anleggsavdelingen i sør-fylket og vedlikeholdsavdelingene på Tau vegstasjon og Bærheim vegsentral. Tunnelen ble drevet av våre egne anleggsfolk fra nord-fylket. (Om tunneldrivinga viser vi til omtale i tidligere nr. av Rygjavegen.) Når vi legger til at arbeidsstokken har variert fra bare 6 til 15 arbeidere, må vi ta hatten av for det arbeidet anleggsleder Karl A. Egeli og folkene hans har utført på de 3 årene.

### 20% entrepriser

Vi har også hatt en god del entreprisarbeid på anlegget. Det er bygget 5 bruer (inkl. 2 kjørebruer) og 5 underganger for gang- og sykkeltrafikken. Bru ved Øvre Stokkaveg er enda ikke bygget.

I tillegg til bruene og undergangene har vi hatt entreprisarbeid på montering av vann- og frostsikringshvelv i hele tunnelen, alt asfaltarbeid og elektriske installasjoner i tunnelen. Den totale entreprisandelen er ca 20%.

### Byhaugtunnelen

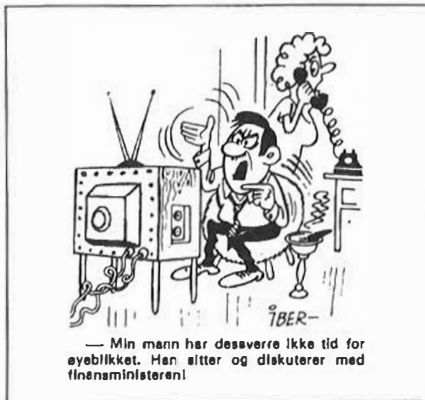
Byhaugtunnelen er utstyrt med en belysning som styres automatisk i styrke ved hjelp av fotoceller. Det er montert 2 grupper med 2 vifter ca 200 meter inne i tunnelen fra sør. Viftene starter automatisk når Co-innholdet i luften når et visst nivå. De er reversible, d.v.s. at de kan blåse i begge retninger. Dette er tidsstyrt etter trafikkfordelingen. Co-innholdet blir kontinuerlig målt og datamaskinen kan lage utskrift av verdiene til en hver tid. Skulle Co-innholdet nå opp til faregrensen, vil det automatisk bli slått på rødt blinkende lys i begge endene av tunnelen. Trafikken skal da

stoppe og tunnelen luftes ut før det røde lyset slukkes. Jeg kan her berolige med at det trolig aldri vil skje at tunnelen stenges på grunn av dårlig luft. Det ble faktisk vurdert om vi i det hele trengte ventilasjon, etter som tunnelen har en stigning på 36 promille og at den hertil er forholdsvis kort. Det vil være god naturlig trekk i Byhaugtunnelen.

På 7 «nødstasjoner» i tunnelen er det montert brannvarsler og brannsløkkingsapparater. Ved 3 av «nødstasjonene» er det også telefon med direkte linje til brannstasjonen. Der er også redningsapparat med førstehjelpsutstyr (brannøks, gassmasker, brekkjern og forbindingsaker). Der som skapdørene åpnes eller brannlukkingsapparatene fjernes, går alarmen på brannstasjonen.

For ikke å miste radioforbindelsen inne i tunnelen, er det montert en langsgående antenne i tunneltaket. Gjennom denne kan vi i første omgang formidle NRK's program 1, men det er også gjort klar til å kunne ta inn P2. Ved eventuelle ulykker i tunnelen skal vi kunne sende meldinger på riksnettet.

Totalt kostnader for tunnelen med alt utstyr er blitt ca 28 millioner kr.



**Høg standard**

Vegen er bygget etter vegklasse II b. Dette vil si en total bredde på 7 meter og en skulder-bredde på 0,75 m. (0,75 m. i tunnelen). I tunnelen er det i tillegg 40 cm breddeutvidelse på grunn av kurvene og det er 0,75 cm «fortau» på hver side, som imidlertid ikke skal brukes av fotgjengere. Det er forbudt å gå eller sykle i tunnelen.

Vegvesenet har stått for grunnervervet. Femtifire grunneiere er berørt og det har gått med ca 8 millioner kroner til grunnerstatninger.

**Trafikken**

på den nye vegen er beregnet å bli 12 til 16.000 biler i gjennomsnitt pr. døgn (ÅDT). En viktig hensikt med vegen er å lede trafikken utenom sentrum og å få den direkte inn på E 18 ved Fridtjof Nansens veg.

Rundkjøringen, som er bygd i Tjensvollkrysset, har vist seg å fungere bra. Neste etappe på utbyggingen er å anlegge en stor rundkjøring i Schancheholen, legge om Auglendsvegen slik at den kommer inn på Ullandhaugvegen og bygge rundkjøring ved E 18 (motorvegen) i Fridtjof Nansens veg. Dette arbeidet er i gang, og vil være ferdig i 1988. Dermed vil forbindelsen til E 18 bli lettere og styres utenom Auglendsvegen.

På lenger sikt arbeides det med planer om å forlenge Rv 14 til Hillevåg (Rv 44).

Vegbygging er et teamarbeid. Jeg tror ikke jeg tar mye feil når jeg mener at alle vegvesenets avdelinger og kontor har vært med på arbeidet og skal ha sin del av æren for det gode resultatet.

— Åpning —  
forts. fra s. 5

Deretter satte vegsjefen og ordføreren seg i åpen rød og hvit amerikansk og kjørte sørover gjennom Byhaugtunnelen med en hale av biler etter seg. På sørsiden stoppet hele kortesen, og vegsjefen overrakte blomster til første ordinære bilist. Det var tungtransportsjåfør Bernt Arild Bakemyr fra Molde som var på veg til Rekefjord. For vegsjefen og rundt 60 inviterte gikk turen til Alstor der det ble servert lunsj.

Under lunsjen overrakte vegsjefen et forstørret flyfoto med hele den nye vegstrekningen til ordføreren. Også de andre gjestene fikk hvert sitt bilde, om enn noe mindre en ordføreren. Stavanger kommune spanderte tinn-

# TILLITSMANNENS SPALTE

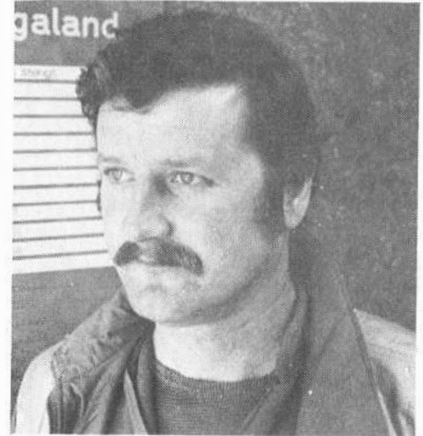
At høsten er kommet, merkes godt for tillitsmannsarbeidet. Det er møter og møter dag etter dag, så den kontakten med folket ute er det blitt dårlig med i det siste. Jeg håper at situasjonen bedrer seg snart.

Vi er nå ferdig med den meget omstridte personalplan. I teorien høres det ut som om den er god og bra, men hvordan de forskjellige endringer vil slå ut i praksis er en annen ting. De vesentligste endringer ligger i grunnen i at fylket blir delt opp i 2 distrikt (V) og at en har delt opp vedlikeholdet i trafikkretta og i strukturelt arbeid. Hvordan dette vil slå ut driften er noe usikkert enda, men jeg har ikke tro på at det vil bli den helt store forskjellen fra det vi har.

3 strk. fra vegvesenet var på landsmøtet i NAF tidligere i høst. Det var Magne Slettebø, Kjell Tronstad og undertegnede. Av de store sakene som skjedde der var at forbundet omorganiserte seg slik at de blir delt inn i seksjoner. Seksjonsleder for ble Arnfinn Nilsen. Hovedtillitsmann for Sogn og Fjordane, Toralf Årdal, ble valgt inn som en av saksbehandlerne. Så nå får vi håpe at den statlige seksjon er såpass godt bemanna at vi får den hjelp vi trenger derfra.

Ellers ser det ut for at 1988 blir et bra år. Det er nok av arbeid både i nord- og sørfylket, så det skulle ikke være noen sysselsettingsproblem i første omgang i alle fall. En annen side av saken er jo det at en del av de midlene det arbeides for er forskotteringsmidler. Disse skal jo betales tilbake en gang, så det kan bli dårlig med midler fra 1992 og utover noen år. Vi får håpe det at det kan bli enighet om andre finansieringsmåter enn de ordinære midler og forskotteringer i tida framover.

Ole Tamburstuen  
Hovedtill. mann NAF



Siste del av innlegget under tillitsmannens spalte i Rygjavegen nr. 4 september 1987, gikk på personalbehandling.

Vi har senere i konferanse med administrasjonsjef og distriktsjef oppnådd at laboranten på asfaltseksjonen gis personlig lønn i lt. 18 + 14 + 4.

Avgjørelsen om laborantens lønns-spørsmål ble truffet etter at artikkelen var sendt Rygjavegen, men før nr. 4 kom ut.

Dette til orientering.

Tillitsmann for Statens Veitjenestemannsforbund (SVTF)  
Jon G. Husveg

krus med byvåpen på alle som hadde deltatt i arbeidet på vegen.

**Del av Kyststamvegen**

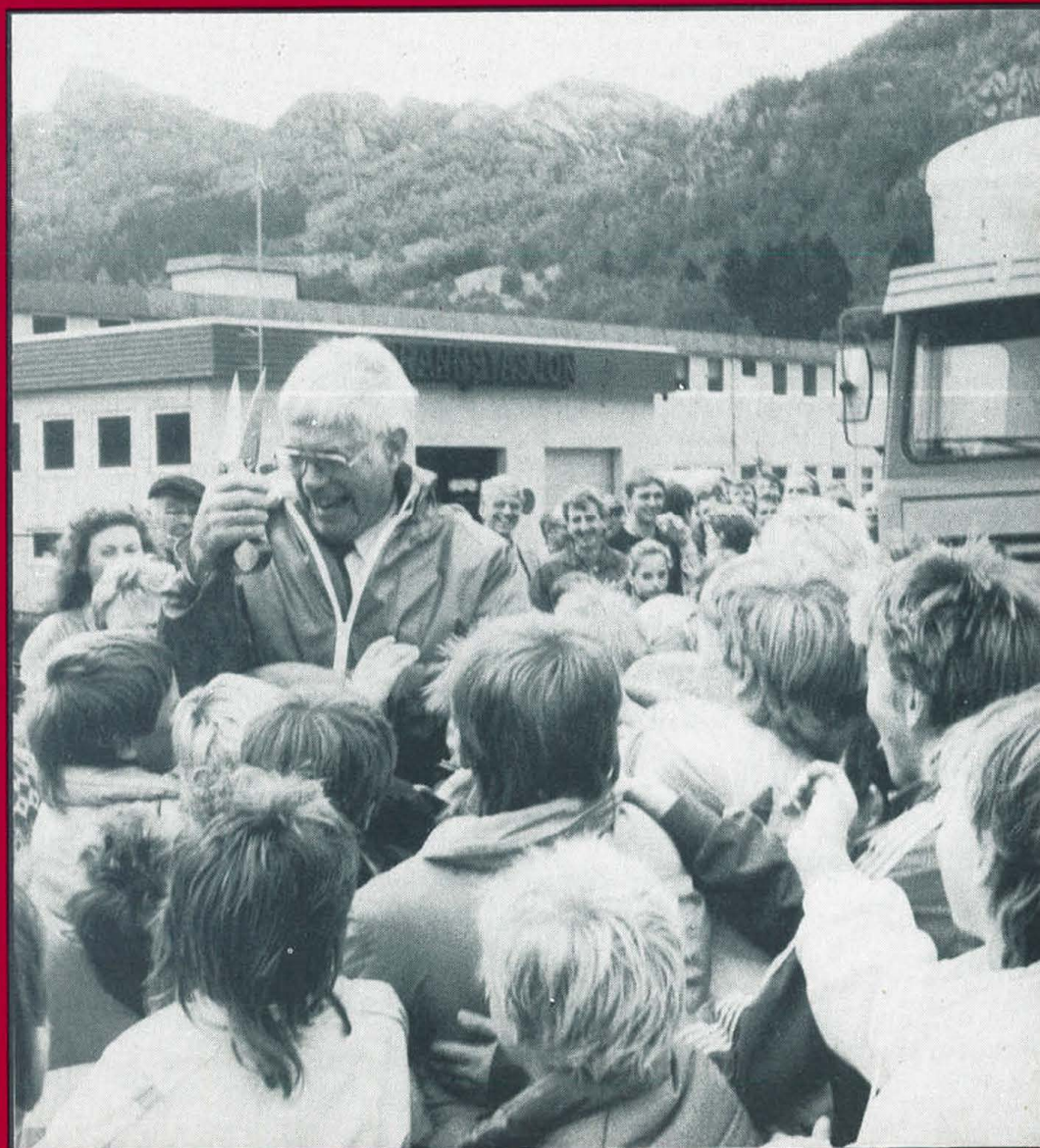
Som seg hør og bør ved en slik anledning, ble det holdt flere taler, og det vanket mange godord. Vegsjefen sa i sin tale at det gildeste han visste, var å åpne veger. — Veger er monumenter og noe av det mest varige vi mennesker bygger, fremholdt han. Ordfører Kari Thu minnet om at det had-

de vært skjær i sjøen, men at hun trodde alle var fornøyd med den endelige løsningen. Arne Sandnes, formann i Fylkessamferdselsstyre, understreket at hele fylket, ikke bare Stavanger, har nytte av den nye vegstrekningen som er en del av Kyststamvegen og en ferjefri forbindelse til Rennesøy.

Overingeniør Sigurd Sæland rundet av det hele ved å ønske velkommen til neste vegåpning.

Retur adresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

C



*God jul  
og Godt Nytt År!*