



Nr. 2 - APRIL 1989 - 17. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



I mars var det opning av ny gang- og sykkelveg langs rv 511 forbi Stokkastrand skole på Karmøy. Andre klassingen Leif Stian Bratland hadde det ærefulle oppdraget å foreta den offisielle opninga. Han blir assistert av vegsjef Chester Danielsen (t.v.) og ordfører Hans Sund i Karmøy, som begge er utstyrte med sykkelhjelm for anledningen. Sjå repotasje side 10.



STATENS VEGVESEN

**125 ÅR**

-FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET:

- Transport og miljø
- Norsk veg- og vegtrafikkplan 90-93
- Kai-, veg- og bruopning i Finnøy
- Intervju med Johannes Sønstabø



**RYGJAVEGEN**

Nr. 2 – april 1989

**Redaktør**

Harald Sel

**I redaksjonen**

Johan Lund

Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**

Georg Eie

Tormod Nag

Irene Stangeland

Ole Tamburstuen

Solveig Yndesdal

**Omslag**

Design & Reklame

**Layout**

Harald Sel

**Sats og trykk**

Allservice A/S

**Forsidefoto**

Eva Vivoll

**Baksidefoto**

Harald Sel

**Opplag**

1500 eksemplar

## INNHALD

- 3 Publikumservice – ikkje alltid så enkelt
- 4 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93
- 5 Vegarbeidar og sluse-vakt
- 6 Samferdselsministeren på Rogalandsbesøk  
Den som venter på noe godt
- 7 Trafikk gjennom Gyatunnelen i haust
- 8 Hå-modellen set fart i g.- og s.veg-bygging  
Motorveg skapar meir trafikk
- 9 Avgjerande år for Høgsfjordprosjektet  
Rv 44 utanom Bryne-byen
- 10 Gang- og sykkelvegåpning på Karmøy
- 11 Vi ville hoppe strikk!
- 12 Transport og miljø
- 16 Intervju med Johannes Sønstabø
- 18 Personalnytt  
Osmund Helgevold trekker seg tilbake
- 19 Pensjonerte vegarbeidere i 1988  
Kor kan dette vera?  
Han er den samme
- 20 Erik Fjermestad – maskinførar med erfaring
- 21 Kontorsituasjonen på Bærheim  
Asfaltverket i Jøsenfjorden
- 22 Styrking av føreropplæringen  
Skatt ved lønnsforskott
- 23 Kryssord
- 24 Opning av stort prosjekt i Finnøy  
Til Chester og Arne
- 25 Mi meining
- 26 Vern og helse
- 27 Opplæring 1989
- 28 NITO's teknologi-push aksjon
- 29 Storlygaren  
Tillitsvalgtes spalte
- 30 Lang gang- og sykkelveg i Sola
- 31 Redaksjonen i Rygjavegen

## Norsk veg- og vegtrafikkplan og miljøvernet

*Regjeringa sitt framlegg til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93 er lagt fram. For første gong er miljøvern-problematikken knytta til trafikk og transport, omhandla i ein langtidsplan for vegsektoren.*

*At dei negative sidene ved vegtrafikken blir tatt opp i NVVP, er gledeleg for Statens vegvesen. Som kjent er Godt miljø eit av etatens 4 hovudmål.*

*Nå står det igjen å sjå om styresmaktene fylgjer opp dei tiltaka som er nemnde i planen, for å gjera trafikken mindre miljøskadeleg.*

*Me viser elles til omtale av Norsk veg- og vegtrafikkplan og til den første av ialt 4 artiklar om transport og miljø, som er trykt i dette nr. av Rygjavegen.*

**Harald Sel**

## Publikumsservice – ikkje alltid så enkelt

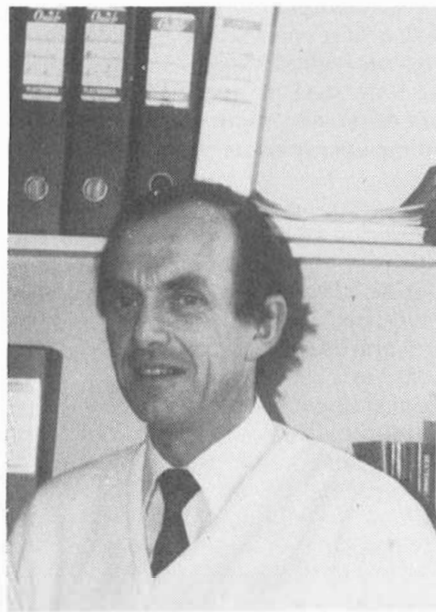
Av biltilsynssjef Svein Dahle

Etter mi meining må det vera kjærkome med reaksjonar frå publikum – både positive og negative. På den måten får vi signal og tilbakemeldingar som kan vera med å gje grunnlag for framtidretta forandringar.

Publikumsservice er som kjent eit av dei fire satsingsområda til Vegvesenet. I biltilsynet tek vi dette alvorleg og er til ei kvar tid opptekne av korleis vi kan imøtekomme publikum sine behov og forventningar. Min påstand er at vi har eit tilbud til publikum som både i innhald og gjennomføring ligg fullt på nivå med andre offentlege kontor og instansar. Likevel, for mange – og spesielt dei som har eit tilfeldig og sporadisk forhold til oss, synest biltilsynet å vera ein tverr, gammaldags og publikumsfiendtlig etat. Dei har ei oppfatning som seier at med biltilsynet må du venta å få problem, og når problemet oppstår vil du få firkanta og sur behandling av tilsette med liten evne og vilje til å sjå problemet frå «kunden» si side. Dette er etter mi meining så gale og urettferdig som det kan vera.

Ein morgen i februar hadde eg telefon frå ein som hadde fått bekrefte kor umuleg biltilsynet er. Han presenterte seg som rådmann i ein av kommunane i fylket – altså ein mann med både mot og meiningar – og som tydeleg i utgangspunktet oppfatta både regelverk og tilsette som antikvarisk og motsett all annan offentleg verksemd. Poenget i problemet var ei kvittering for betalt gebyr for førarprøve. Gebyret var betalt altfor seint og kvitteringa var ikkje av det slaget som regelverket godtar, og då måtte det bli vanskeleg. På tross av vilje og forslag til løysing frå vår side og at grunnlaget fullt og heilt var slendrian frå «kunden» si side, så var det biltilsynet som var umuleg, lite smidig og publikumsvenleg. Altfor mange har tilsynelatande ikkje evne/vilje til å sjå ei sak frå meir enn ei side og gir oss ufortent negativ omtale og reklame. Det er beklageleg og tankevekkande at endåtil leiarar på topp i offentleg forvaltning som sjølv sit i glashus, avslører ei slik negativ og dømande innstilling til ein annen offentleg instans i samfunnet.

Det ville ikkje vera vanskeleg å finna mange eksempel på situasjonar der publikum «rettar bakar for smed». Dei tilsette i biltilsynet, som dagleg ekspederer hundrevis av tilfredse og fornøyde kunder, får tilsynelatande ikkje alltid løn som fortent – snarare tvert imot. Det er



dei få og misnøgde blant publikum som får blest om si sak og på den måten får gje eit forteikna bilete av den service dei tilsette er innstilte på å gje og som dei i dei aller fleste tilfella maktar å yta.

Biltilsynet skal som kjent ivareta interesser og krav frå ulike instansar, og dette gjer det utan tvil vanskeleg å framstå heilt og fullt som publikumsvenleg og service-innstilt. For å gje god service til publikum er det viktig at vi har kvalitet både i innhald og gjennomføring. Når det gjeld innhald, er det avgjerande med rutinar og reglar som publikum forstår og ser meininga i. Det nyttar lite med smilande og imøtekommande medarbeidarar, rask ekspedisjon osv. hvis regelverket oppleves ufornuftig og urimeleg.

Ei viktig og aktuell oppgåve blir derfor stadig å tilstreba rutinar og reglar som står i stil med og støttar opp under eit eintydig service-innhald. Dei tilsette som dagleg lever i kontakt med publikum, må ikkje avvisast når dei peikar på forhold som bør vurderast med tanke på positive forandringar. Det spør om ikkje dei tilsette i biltilsynet altfor lenge har vore lojale mot oppgåver med tilhøyrande regelverk som både har gitt redusert trivsel og inntrykk av dårleg service? Tida er inne til å ta dei på alvor når dei seier frå!

## Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93

# Dobbelt så mye til Rennesøy som samla investeringer over statsbudsjettet

Av Halvor Folgerø

Norsk veg- og vegtrafikkplan er en fire-års plan for anlegg, drift og vedlikehold av vegnettet. Fra å være en vegplan, er imidlertid meldingen denne gang utvidet til å være en veg- og vegtrafikkplan. I denne utvidelsen ligger at selve trafikken på vegnettet trekkes sterkere inn. Miljø, trafikksikkerhet, kollektivtransportens og personbilens rolle samt næringslivets behov er viktige faktorer for utforming og dimensjonering av vegnettet.

### Investeringer

For fire-års perioden 1990–93 foreslås det på landsbasis en totalramme på 13 milliarder kr. til riksveginvesteringer. (1989-priser). Av denne potten er Rogaland tildelt 435 mill. kr. eller 3,4% av totalrammen. Dette er en reduksjon på 52 mill. kr. eller ca 10,7% i forhold til det beløp som vegsejfen tidligere hadde som grunnlag for utarbeidelsen av sitt forslag til NVVP 1990–93 og som fylkestinget har behandlet.

Rogalands del av landsrammen for neste vegplanperiode er lågere både i kroner og i prosent enn for inneværende periode, h.h.v. 450 mill. kr. og 3,8%. Rogaland er ett av to fylker som ikke har fått økt den såkalte basisrammen for neste periode ved

tilleggsbevilgninger til spesielle prosjekt (det andre fylket er Hedemark).



Det eneste store vegprosjektet som vil bli fullført med ordinære midler i perioden 1990–93 er Bokn fastlandssamband. Biletet er fra arbeidet på Austre Bokn høsten 1988.

Av større prosjekt elles, er det bare vegen Ropeid – Øvrabø i Suldal som blir fullfinansiert i perioden.

### Prosjekt

Følgende prosjekt er ført opp med bevilgninger:

E18	Sandved – Hove	18 mill. kr.
E18	Hove – Osli	30 mill. kr.
E76	Toskatjørn – Skre	2 mill. kr.
Rv 9	Ombygging v/Gyavatn	1 mill. kr.
Rv 13	X E18 Høylandsgt. – Havnegt.	3 mill. kr.
Rv 13	Hjelmeland/Nesvik f.k. med tilst. veg	15 mill. kr.

## Større satsing på kollektivtrafikk og miljø

Av Harald Sel

Styrking av kollektivtrafikken og tiltak for betre miljø, er 2 særtrekk ved Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93. Det er særleg i dei 10 såkalla storbyområda, der Stavanger er med, at det er aktuelt med tiltak som kan styrka kollektivtrafikken for å minska luftforureiningane og betra miljøet.

Om kollektivtrafikken heiter det i meldinga at ein større del av samferdselsmidlane skal brukast til investeringar i kollektivsystem. Denne satsinga skal skje ved hjelp av ei rekke tiltak, som f.eks.:

- Betre framkomst for kollektivtrafikken skal inngå som ein del av nye anlegg.

- Rammetilskota til kollektivtrafikken skal aukast.
- Det vil bli høve til å bruka statlege riksvegmidlar og bompenginntekter til bygging av kollektivfelt, til T-banar, trikkelinjer og forstadsbaner.
- Rutegående persontransport bør som hovudregel fritas for bompengbetaling.

Meldinga peikar på ei rekke tiltak for å redusera miljøulempene og forureininga frå vegtrafikken.

Det blir slått fast at vegtrafikken i dag er ei av hovudkjeldene til luftforureining og bidrar vesentleg til den såkalte drivhuseffekten. Ein viser også til at vegtrafikken står for 90% av dei helseproblema som skriv seg frå nitrogenoksider (NOx).

Ut frå dette dreg veg- og trafikplanen opp ei målsetting om at veksten i personbiltrafikken i byområda må bli lågare enn landsgjennomsnit-

tet. I sentrumsområda og i boligområda bør det vera eit mål å redusera biltrafikken.

Av aktuelle tiltak for å betra miljøet, er mellom anna desse nemnde:

- Adgang til å auka bompengesatsane i rushtidene i tettstader.
- Strengare avgasskrav, også for dieseldrevne bilar.
- Tiltak mot støy.
- Samanhengande gang- og sykkelvegar i omlag 50 tettstader.

I arbeidet for miljøvennlege transportløysingar, skal det elles utarbeidast samordna transportplanar for byområda. Desse planane skal omfatta både vegnettet, kollektivtransport og arealdisponering. Slike planar skal så vera grunnlaget for forpliktande samarbeid mellom stat og lokale styresmakter i arbeidet for fornuftig og miljøvennleg transport.

Rv 13	Ropeid – Øvrabø	26 mill. kr.
Rv 14	X E18 – XRv 44 Hillevåg	25 mill. kr.
Rv 14	Karmsundsgt. i Haugesund	12 mill. kr.
Rv 512	Bokns fastlands- forbindelse	58 mill. kr.
<b>Sum</b>		<b>190 mill. kr.</b>

Departementet har ikke funnet å følge fylkestingets vedtak om å føre opp 25 mill. kr. i 1990–93 til Rv 13 Vatnekrossen – Jørpeland inkl. bru over Lysefjorden. Departementet støtter her vegsjefens forslag om å avsette 25 mill. kr. til Rv 14 X E18 – X Rv 44 Hillevåg. Utbygging av Rv 13 på den aktuelle strekningen bør etter departementets oppfatning vurderes ved en eventuell framleggelse av bompengefinansiering av Høgsfjord-prosjektet.

Forøvrig er prosjektet E76 Omlegging v/Isvik i Skjold ikke kommer med. Både vegsjefen og fylkestinget hadde prioritert dette prosjektet.

Departementets investeringsforlag innebærer at følgende prosjekt blir ferdigstilt ved ordinære midler i perioden 1990–93:

Rv 13	Hjelmeland/Nesvik f.k.
Rv 13	Ropeid – Øvrabø
Rv 14	Karmsundsgt. (kun delvis)
Rv 512	Bokns fastlandsforbindelse

Prosjektene E18 Hove – Osli og Rv 14 X E18 – X Rv 44 Hillevåg kan med den foreslåtte bevilgningen først stå ferdig etter 1993.

#### Ekstraordinære investeringer

I perioden 1990–93 vil det i tillegg til de ordinære midlene komme betydelige beløp som stilles til disposisjon ved bompengelån m.v. Disse investeringene er anslått å ville utgjøre 876 mill. kr., dvs. det dobbelte av den ordinære rammen.

Det vesentligste av de ekstraordinære midlene går til bygging av Rennesøys fastlandsforbindelse som forutsettes åpnet for trafikk i 1992–93.

#### Øvrige midler

Det er som nevnt fordelt 190 mill. kr. til konkrete prosjekt. Resten av rammen 245 mill. kr. (summen er totalt 17. mill. kr. mindre enn fylkestingets forslag) har departementet foreslått anvendt slik:

## Vegarbeider og sluse-vakt

**Tekst og foto: Harald Sel**

Det er 10 år siden han slutta som slusevakt i Skjoldastraumen, og 80 år er han blitt, Johannes K. Wågen.

Me møtte han ved den nye slusebrua ein av dei dagane han ikkje var på sjøen og fiska. Den spreke pensjonisten har nemleg nok av gjermål å fylla tida med, og fisking er nok det som engasjerer han mest.

– Du kunne ikkje tenkt deg å ta ein tørn att med slusene, nå som ein har fått ny bru med moderne hydraulikk, spør me.

– Nei, eg trur ikkje eg hadde hatt nerver til å behandla den nye brua, eg har hatt mi tid med slusene, seier han.

Og tida hans med slusene var på heile 30 år, frå 1949 til 1979. Storparten av denne tida hadde han slusearbeidet ved sida av å vera vegvoktar i Statens vegvesen. – Så du veit, det var kona som måtte ta mange økter med slusene, når eg var ute på vegane, seier Johannes K. Wågen.



	Mill. kr.
Gang- og sykkelveger	17
Spesielle ulykkessteder	33
Kollektivtrafikk	4
Miljø- og servicetiltak	8
Planlegging	17
Mindre utbedringstiltak	0
Til disposisjon	3
Refusjoner	163
	245

Refusjonsbeløpet er fordelt slik:

E18	Stavanger sentrum	70 mill. kr.
Rv 14	Ytre Ringveg Vest	26 mill. kr.
Rv 512	Bokn – prosjektet	46 mill. kr.
	Andre prosjekt	21 mill. kr.
<b>Sum</b>		<b>163 mill. kr.</b>

#### Byområdet Stavanger – Sandnes

Departementet viser til det arbeid som er igangsatt gjennom fellesutvalget med representanter fra de fire berørte kommuner om ekstraordi-

nær finansiering av hovedvegnettet på Nord-Jæren. Departementet forutsetter å komme nærmere tilbake til dette spørsmålet senere.

#### Høgsfjordprosjektet

Stortingsmeldingen inneholder en statusrapport om framdriften for planleggingen av Høgsfjordprosjektet med tilstøtende vegger.

Departementet påpeker at bygging av neddrykket rørbru over Høgsfjorden vil være et pilotprosjekt, og at Statens vegvesen er interessert i å vinne erfaring med denne konstruksjonstypen med tanke på andre aktuelle ferjeavløsningsprosjekt.

Det opplyses videre at det er dannet et eget finansieringsselskap, Høgsfjordbruene A/S, som bl.a. arbeider med finansieringsopplegg for prosjektet med sikte på oppstart i 1990–93. Det er imidlertid ikke foreslått avsatt statsmidler til prosjektet i 1990–93.

Det opplyses ellers at departementet vil komme nærmere tilbake til saken i egen proposisjon.

## Samferdselsministeren på Rogalands-besøk

Tekst: Johan Lund

I midten av februar var samferdselsminister William Engseth på 2 dagers besøk i fylket. Turen var utløst av et ønske fra Sandnes-politikere om å få vist fram terrenget rundt Stokkelandsvatnet og Prestås med sikte på å få statlige midler til å dekke merkostnader for ny E-18 i tilfelle den legges i tunnel på strekningen Hove-Osli. Senere opplysninger antydte at staten kunne bidra med 8-9 mill. kr. Etter vedtak i Sandnes bystyre synes det klart at ny E18 likevel vil gå langs Stokkelandsvatnet.

Ellers ble statsråden orientert om bompengefinansiering for Stavanger-regionen og han avla visitt på Strandalandet.

Befaringer i nærmiljøet er nødvendig for at politikerne skal få førstehåndskjennskap til lokale forhold av betydning for de beslutninger de skal ta. God presentasjon av problemer og argumentasjon for løsninger vil alltid kunne ha sin virkning. Men det er ikke riktig å vente at politikerne kan ta standpunkt på sparket i konkrete saker. Vi vil likevel alltid sitte igjen med et inntrykk etter slike møter.

Rygjavegen spør vegsjefen om hans inntrykk av samferdselsministeret etter hans første Rogalandsbesøk.

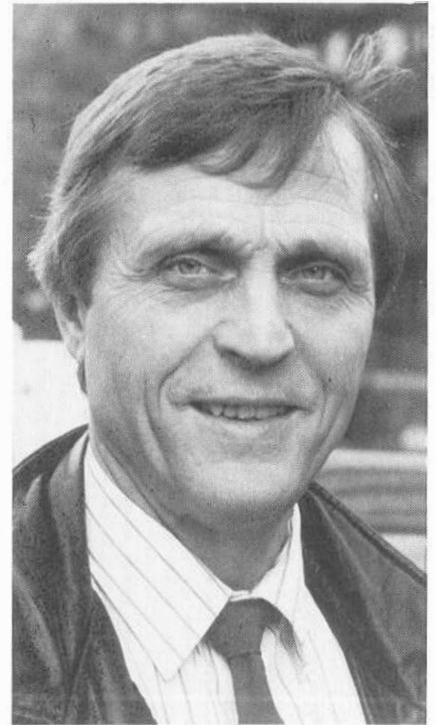
– Da vil jeg vise til mitt takkebrev

til Engseth etter besøket, og hvor jeg bl.a. skrev:

*Du ga på en klar og overbevisende måte uttrykk for dine synspunkter med hensyn til bl.a. behovet for transportplaner i våre storbyer, bompengestrategi og regional fordeling av veginvesteringer. Jeg har for min del ingen problemer med å slutte meg til disse, og jeg er sikker på at de fleste av mine kolleger vil være enig med deg.*

– Hva betyr dette med regional fordeling i klartekst?

– Jeg forsto det slik at han var opptatt av at ikke en stadig større del av veginvesteringene ble foretatt i de



sentrale østlandsområder, men at de øvrige landsdeler, Nordland og vestlandet, også skulle få sin rimelige del.

– Men storbykorkene må vel også løses opp?

– Ja, og han var spesielt opptatt av dette i forbindelse med befaringer og møter med Stavanger kommune.

Et direkte resultat av statsrådets besøk er at vi må sette større fart på vårt arbeid med en samlet transportplan for hele Storbyområdet Nord-Jæren og at vi i denne planen særlig fokuserer på miljøproblemene og på kollektivtrafikken.

Vi har idag et godt grunnlagsmateriale i de kommunevise transportplanene som vi har for Stavanger og Sandnes og vi ser fram til et fruktbart og godt samarbeid med disse kommuner og også med andre, bl.a. fylkesmannens miljøvernnavdeling om å lage en samlet transportplan.

– Hva med bruk av bompengefinansiering, også i forhold til øremerket bensinavgift?

– Han stilte seg absolutt positiv til bompengefinansiering, selv om han vel var noe betenkt over de mange prosjekter som etterhvert dukket opp. Når det gjaldt øremerket bensinavgift, både på landsbasis og lokalt, var han nok noe mer betenkt og jeg har et sterkt inntrykk av at foreløpig vil ikke det være vegen å gå for å oppnå mer penger til vegutbyggingen, sier vegsjefen.

## Den som venter på noe godt . . .



Dette bildet viser dagens situasjon i ekspedisjonshallen ved biltilsynet i Stavanger. Slike tilstander er heldigvis overgangs fenomener. Når dette leses er arbeidet med montering av ny kontorinnredning og nytt ventilasjonsanlegg godt i gang. Innredningen er ledd i et forsøksprosjekt, som gir stor fleksibilitet m.h.t. ommøblering m.v. Forhåpningen er store. Innfris disse, vil nok også dagens kummerlige forhold snart glemmes.

Slutt med brattheng og rasfare:

## Trafikk gjennom Gyatunnelen i haust

Tekst og foto: Harald Sel

I god tid før vinteren, i september, vil tunnel- og veganlegget forbi bratthenget på rv 9 ved Gya vera ferdig. Det kan vera aktuelt å setta på trafikken gjennom tunnelen alt i juni. Dermed vil ein unngå den rasfarlege strekninga langs Gyavatnet. Særleg i vårløysinga kan det vera ei heller nifs oppleving å kjøra her.

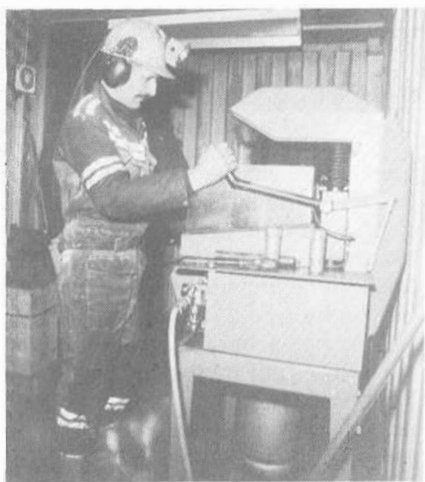
### Tunnelen

Tidleg i april var det gjennomslag i den 500 meter lange tunnelen. Arbeidet har gått rasjonelt og effektivt. Det er skote 2 til 3 salver pr skift, og sprengt ut mellom 8 og 10 meter tunnel pr dag. Fjellet i tunnelen er stort sett veldig godt. Boltinga er omtrent som normalt. Det vil seia ca 2 boltar å 3 meter pr. løpemeter tunnel.

Bare i den øvre enden ved tunnelmunningen var eit parti dårleg fjell.

### Mjuke trafikantar

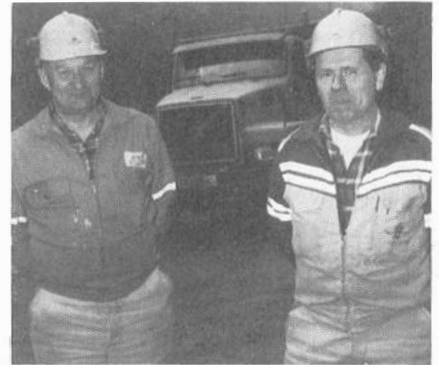
For syklistar og andre mjuke trafikantar, kjem forholda til å bli ringare etter at den nye parsellen blir sett under trafikk. Den gamle vegen blir stengt. Det er ikkje trygt nok å halda han open for mjuke trafikantar. Utan vedlikehald og opprensk i fjellsida, vil rasfaren fort bli for stor. Dermed må også dei mjuke trafikantane gjennom tunnelen. Dersom det ikkje blir fortau eller lys, er 500 meter fot- og sykkelturn gjennom tunnel ei heller guffen oppleving. Om det blir lys og/eller fortau gjennom tunnelen er, når dette blir skrive, ikkje avgjort.



Redskapa må vera i orden, om arbeidet skal bli effektivt. Her er Otto Lunde i arbeid med å kvessa borane. Ei velutstyrt mobil smie høyrer med til ustyret ved eit tunnelanlegg.

### Kostnader

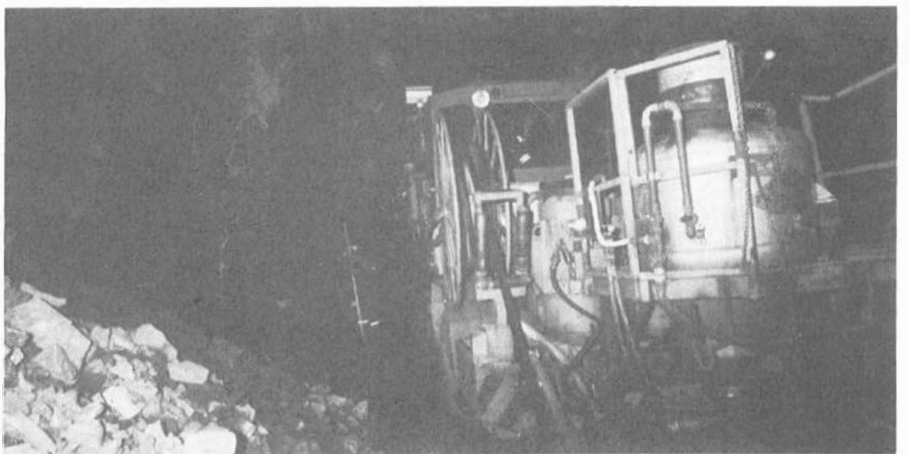
Tunnelen og utbetningsarbeidet på den tilstøytande vegen ved Gyavatnet er kostnadsrekna til 10,5 millio- nar kr. Anleggsleder Ashjørn Oddane meiner at denne kalkylen vil halda.



Sjåførane, som har stått for det meste av massetransporten ut frå tunnelen, Lars Surdal (t.v.) og Georg Åsen.



Velfortent matpause, etter ei hard økt. Frå venstre: Odd Hellenen, Magnus Weltzin, Otto Lunde og Jon Haugslund.



Boreriggen i arbeid, og det går unna så det susar. På 2 til 3 timar er boring og lading for ei ny salve unnagjort, og 4-5 meter ny tunnel kan sprengjast ut. I mellom- tida er boreriggen flytta over til andre sida av tunnelen, og folket er igang med arbeidet for ei ny sprenging. Med denne effektive drifta, er det sprengt mellom 8 og 10 meter ny tunnel pr skift i Gyadalen.

# «Håmodellen» set fart i gang- og sykkelveg- bygging

Tekst: Harald Sel Foto: Steinar Sandvik

«Håmodellen» for bygging av gang- og sykkelvegar har vind i segla, og har blitt lagt merke til utover fylkesgrensene. Ved hjelp av denne modellen vil Hå kommune få ca 5 km ny gang- og sykkelveg i løpet av ein 2 års-periode, 1989 og 1990. Utan «Håmodellen» er det lite truleg at det ville blitt bygd gang- og sykkelvegar i Hå verken i år eller til neste år.

## Samarbeid

Modellen bygger på eit samarbeid mellom kommunen, grunneigarane/ lokalbefolkningen og vegvesenet.

Kommunen har ansvar for å løysa inn grunn, for organisering og for masse. Arbeidsleiing er også kommunen sitt ansvar i samarbeid med vegvesenet.

Grunneigarane og lokalbefolkningen gjer ein god del på dugnad.

Vegvesenet har ansvar for planlegging, legging av bærelag (toppdekke) og fast dekke.

## Dugnad

Ved tre av prosjekta er mykje dugnadsarbeid alt utført. Det er frå Brusand sentrum til idrettsplassen, ei strekning på ca 500 m. I dette prosjektet inngår også ein undergang ved kafeen Sjøbua.

På Nærbø er også mykje arbeid gjort på ei 500 meter lang strekning langs rv. 505 (ringvegen).

Vidare blir 3 km gang- og sykkelveg langs rv. 44 Nesheim – Grødaland ferdig i år:

Til neste år skal det byggjast to strekningar, kvar på ca 500 meter. Den eine til byggefeltet på Lensmannsgarden og det andre langs fylkesvegen frå Mæland til Efjestad.

## Kostnader for vegvesenet

Bjarne Espedal ved vegkontoret står for planlegginga av Håmodell-prosjekta. Han seier til Rygjavegen at dei 5 prosjekta ville ha kosta ca 3,5 mill kr, bygt på tradisjonell måte av vegvesenet eller entreprenør. Etter Håmodellen vil vegvesenet sine utgifter bli i underkant av kr 900 000,-.

## Positive folk

Ordførar i Hå, Kjell Lund, er mannen som lanserte Håmodellen. Han har fått stor ros for engasjementet sitt, og for den måten han har løyst

oppgåva på.

– Me kan få til det utrulege berre me står på og samarbeider, seier Kjell Lund til Rygjavegen.

– Først og fremst får me bygt fleire gonger så lang strekning gang- og sykkelveg med eit slikt samarbeid,

og pengane blir tøygde maksimalt. Og ikkje minst er folk ivrige og vil vera med på opplegget. Ja, folk er utruleg positive. Sjøl om ikkje alle vil ha nytte av gang- og sykkelvegen, er dei med å sluttar opp om dugnaden, seier ordførar Kjell Lund.



Dette biletet er frå rv 505 ved Nærbø, under dugnadsarbeidet. Frå venstre: Odd Magnar Undheim (i gravemaskinen), Bjørn Friestad, Kåre Qvalbein, Bernt Hegrestad og ordførar Kjell Lund.

## Motorveg skapar meir trafikk

Det er ei utbreidd oppfatning at ein kan få slutt på køkjøring og venting ved å byggja fleire og breiare veger.

Men ingeniør David Maltby ved Salford-universitetet i England peikar på at bare eksistensen av ein ny motorveg er nok til at trafikken aukar. Når ein ny veg vert opna, tar folk fleire turar enn før, hevdar han.

For dei som skal planleggja trafikktutviklinga, er det vanskeleg. Ein kan bare gissa. Trafikkproblema bare aukar. Bilkøen er kilometerlange inn til og ut av alle storbyane i verda kvar morgon og ettermiddag.

Den nederlandske regjeringa fekk private til å byggja ein tunnel med

bompengar under elva De Noord ved Rotterdam. Men miljøvernerane seier at prisen ein må betala for at fleire bilar skal komma fram, er høg i form av øydelagte bustader, giftig luft og fleire ulukker.

I Sverige er motstanden mot Scandia Link – ein motorveg frå Oslo til Vest-Tyskland stor. Miljøforkjemparane lenkar seg til tre der vegen etter planane skal gå. – Ein kan ikkje byggja seg ut av trafikk-køane, sier professor Øystein Noreng ved BI i Oslo. Han hevdar at jernbanane må få høg prioritet, ikkje minst i samband med ein ny hovudflyplass ved Oslo.



## Avgjerande år for Høgsfjordprosjektet

Av Lidvard Skorpa

Det har vore relativt stille om Høgsfjordprosjektet i media i det siste. Men det betyr ikkje at ingen ting skjer. I det halve året som har gått sidan hovedplanen vart presentert har innsatsen særleg vore retta mot den finansielle sida av prosjektet, og politisk behandling av bompengespørsmålet.

### Traseval

Den lokale behandlinga av hovedplanane som inngår i prosjektet er no ferdig. Det viste seg å vere stor oppslutning om vegsjefen sitt for-

slag til innstilling om valg av trase for vegnettet på land og for krysningsstad over Høgsfjorden. Alle dei berørte kommunane, og fylkes-samferdselsstyret, har støtta vegsjefen si anbefaling. Dette er uvanleg for eit så stort prosjekt der så mange ulike interesser blir berørte. Hovedplanene er no sende over til Vegdirektoratet for godkjenning, og vi vonar at det kan skje i løpet av mai.

### Trafikkprognose

Prognosen for framtidig trafikk er alt klarert med Vegdirektoratet. Som basisprognose vil ein bruke 3300 kjt. ADT for første åpningså-

ret (1994), det er ein reduksjon på knapt 10% i forhold til prognosen i hovedplanen.

### Rørbru

Det synes etter kvart å gå mot rørbru som krysningsmetode. Gjennomgangen av rørbruforslaga frå konseptkonkurransen har vist at løysingane er teknisk gjennomførbare, og at kostnadsoverslaga synes realistiske. Rørbruutvalget, som styrer FOU-arbeidet for rørbruer, har vedteke at ein skal utarbeide det materialet som trengs i anbudsdokumenta, og at entrepre-

*Framhald side 11*

## Betre nærmiljø – sikrere gjennomfart Rv 44 utanom Bryne-byen

Tekst og foto: Johan Lund

Før du nordetter rv. 40 mot Bryne fekk du eit 50 km-skilt i fleisen i botnen av den relativt sterkt hellande Re-bakken. For å halde fartsgrensa måtte du bremse i motbakken (!) opp mot Bryne. Ein i og for seg meningslaus manøver, men den var nødvendig sidan du ville vera lovlydig. Du følte at anten låg vegen på feil stad eller så gjorde busetnaden det. Dette var på 1960-talet. Seinare vart overgangen mjuka opp, ved at tilgrensa område fekk 60 km for hovudpulsåra på Jæren. Snart vert ny vegline åpna til for både humør og bremseband. I mellomtida hadde vegnummeret lagt på seg 10% til rv. 44.



Her ser me nordetter nær krysset mellom ny og gamal rv. 44. Var dette eit fargebilette ville ein sett berre gule bilar og maskinar under matøkta, noko som syner lojalitet mot eiga maskindrift.

### ●Omlegging presser seg fram

Det har vore tri gode grunnar til å leggja vegen om. Gamle rv. 44 (Revegen) er i røynda ei bustad- og forretningsgate og du må bruka mange hender på å telja talet på utkjørsler. Folket i nærmiljøet har hatt det vondt, særleg dei med barn i leik eller på skuleveg.

Dei bak rattet på gjennomfart vil aldri lika seg på slike stader.

For det tredje har kommunen behov for å få løyst opp trafikktilhøva i tettstaden Bryne. Hovudgata Storgata og Torget har kommunen hatt ønske om å gjera meir fotgjengar-tilpassa. Men då må det vera alternativ som fører trafikken ut av sentrum og bort frå boligområda. Dette vert nå mogleg via Jupitervegen/Meierigata og den tidlegare bygde Arne Garborgs veg.

### Kommunal medverknad

Kommunen sine interesser for ei endring har vore så sterke at dei har forskottert 60% av anleggskostnaden. Derved kunne omlegginga fullførast 5-6 år før Norsk vegplan (NVVP) kunne gjort det mogleg.

Når anlegget nå nærmar seg slutt, kan ein sjå at ein har fått ein fasa-defri veg med eit vegkryss og to mellombels kryssingar av jordbruksveg. Det er bygd eit tidsmessig serviceanlegg for vegfarande, det er lagt til rette for romslege parkeringsareal for verksemdene på plassen.

*Framhald side 21*

## Elevene i sentrum under åpning av gang- og sykkelveg



Fra åpningsseremonien. Elevflokkene sto i sentrum både her og under den etterfølgende tilstillinga på skolen.



Frode Mydland holdt tale på vegne av elevene ved Stokkastrand under tilstillinga på skolen.

### Tekst og foto: Eva Vivoll

Fredag 3. mars var det fest ved Stokkastrand skole på Karmøy. Den nye gang- og sykkelvegen langs rv 511 ble offisielt åpnet, og i det nydelige vårværet var det møtt fram både foreldre og søsken, foruten representanter fra kommunen og vegvesenet.

Tryggere skoleveg var målet for bygging av denne 2,4 km lange gang- og sykkelvegen. Og da var det naturlig at elevene sto i sentrum. Etter musikk ved Stokkastrand skoles musikkorps, fikk den 8 år gamle Leif Stian Bratland æren av å klippe snora. Vegsjef Chester Danielsen gratulerte brukerne med vegen og oppfordret alle til å holde den ren for søppel og glasskår.

Etter åpningsseremonien var det «brukerveiledning» med vegsjef, ordfører, rådmann og elever på diverse fremkomstmidler, før alle samlet seg inne på skolen til taler, servering og underholdning av elevene. Rektor ved Stokkastrand skole, Bjarne Stornes, takket vegvesenet for godt utført arbeide, og Karmøy kommune for det fremtidige vedlikeholdet. Han takket også foreldrerådet ved deres representant Anne Elise Andersen for arbeidet de har nedlagt for å få realisert planene

om gang- og sykkelveg. Anne Elise Andersen fortalte at arbeidet med å få en trygg skoleveg tok til i 1977. Det største problemet var å finne penger på budsjettet.

Nå, 12 år etter at de første planene

tok til, har Stokkastrand fått sin gang- og sykkelveg. «Prisen» ble 5,7 mill kr, en lav pris når det gjelder å trygge barn i trafikken. Ikke rart at gleden var stor blant både barn og voksne.



Teknisk rådmann i Karmøy, Hans Foldal og vegsjefen under sin «brukerveiledning». En gang- og sykkelveg kan nemlig brukes av alle kategorier mjuke trafikanter.

## Vi ville hoppe strikk!

For å belyse det arbeidet som er nedlagt av foreldrerådet ved Stokkastrand skole, tar vi med et utdrag av talen til foreldrerådsrepresentant Anne Elise Andersen.

*Dagen i dag er en gledens dag. Det utrolige prosjektet med gang- og sykkelveg er blitt virkelighet. Dessverre kan jeg ikke si at vårt arbeide er over. Det gjenstår ca 500 m sørover rv 511 som fortsatt må sikres.*

*Min innblanding startet via foreldrerådet i 1977 da eldstejenta skulle begynne på skolen. Vi fant ut at noe som het Vegplan II lovet oss gang- og sykkelveg innen 1980. Flott! Vi satte oss godmodig tilbake med bena på bordet og ventet, – og satte nesten kaffen i halsen da avisen kunne fortelle oss at gang- og sykkelvegen nå lå i vippebroen i Kopervik. Hvilken dyr lærdom.*

*Nå var gode råd dyre – hvor var det nye penger til oss? Foreldrerådet fikk i denne tiden nedsatt fartsgrensen til 60 km – og satt opp gatelys.*

*Det ble nedsatt et fast trafikkikkerhetsutvalg på 3 medlemmer i tillegg til foreldrerådet og samarbeidsutvalget. Dette utvalget startet opp 28.03.1985. Og gleden var stor da vi fant penger. 17.04.1985 søkte vi om omprioritering av 3,7 mill kr fra riksvegmidlene 1986–1989, tiltenkt Blikshavn. Svingene der ville vi fortsatt ha for å stoppe mest mulig tungtrafikk. Kommunen og vegvesenet var enige i dette, men påstod at de innvilgede 2,5 millionene bare rakk 2,2 km, og selv da manglet vi 1 mill. Utrolig!*

*Og nå startet en diskusjon som jeg nærmest kan sammenligne med en fotballkamp. Kommunen og vegvesenet stilte med hver sitt lag, og vi var målmenn. Problemet var at de bare spilte midt på banen! Ingen ville spille ballen i mål til oss. Den som fikk mål måtte nemlig betale! Vi stod trofaste i mål og ventet, men etter*



*1½ år gikk vi leie og fant ut at vi ville heller leke noe annet. Vi fikk nemlig høre av en lokalpolitiker at vi måtte regne med 5 års papirmølle, og det var sensasjon hvis vi kom i gang i 1989.*

*«Vannari» fotballkampen. Vi ville hoppe strikk! Her måtte planlegging av gang- og sykkelveg påbegynnes. 4.11.1986 søkte vi om penger til planleggingen som ble formelt innvilget av formannskapet 03.03.1987. Og som barn flest når de ser en ny lek. De ville ikke spille fotball lenger, de ville være med oss å hoppe strikk! Vips – inn i strikken med dem. Nå hadde vi igjen oversikt og ikke minst – vi kunne holde høyt tempo!*

*Arbeidet med gang- og sykkelveg ble påbegynt 15.08.1988. Vi halte og dro i strikken for å få 1 mill. ekstra slik at vegen kom til Bedehuset. Og under over alle under – vi fikk pengene.*

*Ikke nok med at vi har fått gang- og sykkelveg, men hvilket flott anlegg.*

*Til slutt vil jeg takke kommunen og vegvesenet for det flotte anlegget, og ikke minst for et enestående samarbeid. Hjertlig takk!*

Anne Elise Andersen



## – Avgjerande

*Framhald frå side 9*

nørgruppene blir inviterte til å koma med bindande anbud på sitt rørbrukonsept. Framdriftsplanen for dette arbeidet tek sikte på å legge alt til rette for anleggstart i 1991.

### Lokal politisk behandling

Spørsmålet om bompengefinansiering av prosjektet vart behandla i fylkessamferdselsstyret i november 1988. Saka ligg no (i første halvdel av mars) hos fylkesordføraren og skal behandlast i «finansutvalget» og fylkesutvalget før endelig lokalpolitisk behandling skjer i fylkestinget i slutten av mai. Etter dette vil saka bli sendt over til Vegdirektoratet, og vi vonar at den blir lagt fram for Stortinget i ein eigen stortingsproposisjon i løpet av hausten. Prosjektet er omtala i Stortingsmeldinga om NVVP 1990–93. Dette gir eit godt utgangspunkt for den endelege behandlinga av prosjektet i Stortinget.

### Finansiering

Forslaga til finansieringsopplegg for Høgsfjordprosjektet forutset både kommunale bidrag og statlege løyvingar i tillegg til bompengeinnkreving. Alt tyder på at kommunane Sandnes, Forsand, Strand, Hjelmeland og Suldal vil støtte prosjektet med lån og tilskott i storleiken 100 mill. kr. (1988-kroner). Med statlige midlar av ein rimelig storleik både innafor ramma for riksvegmidlar til fylket og ekstrordinære midlar til pilotprosjektet, er det realistisk å rekne ein nedbetalingsperiode på ca. 15 år.

### Framdriftsplan

Framdriftsplanen for prosjektet som tek sikte på anleggstart i 1991 og åpning ved utgangen av 1993 er stram, og vil krevje at innsatsen på plansida blir trappa opp i løpet av dette året.

1989 vil bli eit avgjerande år for prosjektet. Viktige vedtak som vil vera grunnleggjande for det vidare arbeid skal takast i tida fram til sommarferien. Her vil eg nemne tre milepelar:

- Godkjenning av hovedplanane.
- Fylkestingsbehandling av spørsmålet om bompenger.
- Stortinget sin behandling av NVVP for perioden 1990–93.

## TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ

# Transportformer, energibruk og forureining

Av Kirsti Sandved

Statens vegvesen skal vera med og skapa eit godt transportsystem. I eit grisgrendt land som Noreg er det heilt avgjerande for trivsel og kontakt mellom menneske, at ein har eit funksjonelt vegnett. Dermed er også vegen ofte ein viktig føresetnad for eit godt miljø.

Men transportformene i vår tid har dessverre også sine store miljøulempere med trafikkulykker, støy og forureining.

«Godt miljø» er eit av dei 4 hovudmåla til Statens vegvesen, ved sida av «god framkommelighet», «høg trafiksikkerhet» og «god publikum-service».

I dette og dei 3 neste nr. av Rygjavegen vil vi ta opp ulike sider ved transport og miljø i dagens Norge, og i første rekke vil vi ta for oss Rogaland. Særleg vil vi retta eit kritisk blick på dei miljøulempene som vegtrafikken fører med seg.

Det finst knapt noko folkeslag som flyttar så mykje på folk og varer som vi nordmenn gjer. Berre til dette brukar det norske samfunnet 15–20 prosent av dei samla ressursane. Persontrafikken er nesten dobla frå 1970 til 1986, og godstrafikken frå 1965 til 1986.

### Passasjertrafikk

Persontrafikken var i 1986 på totalt 47 693 millionar passasjerkilometer, og han fordelte seg på dei ulike transportmidla slik:

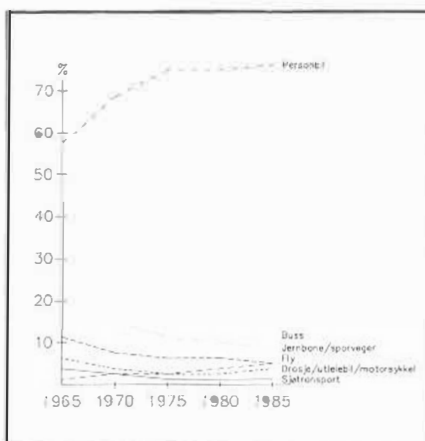
Fig. 1



I alt 88,3% av passasjertrafikken gjekk på vegar, 77% i personbil. Det er større passasjertrafikk med fly enn med tog, når ein reknar i passasjerkilometer, og berre ein femdel av passasjertrafikken gjekk med kollektive transportmiddel.

Utviklinga i dei ulike transportmidla sin del av den totale persontransporten er vist i fig. 2. Prosentdel av trafikken frå 1965 til 1985.

Fig. 2



Vegtrafikken sin del har i desse tjue åra auka frå 83,5% til 88% av persontransporten, og personbilen sin del har aleine auka frå 57,6% til 76,3%. Rutebilane har hatt nedgang frå 18,8% til 8,5%. Kollektivtrafikken sin del har gått ned frå ein tredel til ein femdel, trass i at flytrafikken er med i desse tala, og flytrafikken har auka sin del frå 1,6% til 4,8%.

### Personbilen tek mest

I reelle tal er trafikkauken mykje større. Persontransporten har totalt sett auka med 157% frå 1965 til 1985. For personbilen sitt vedkomande har auken vore på 240%, frå 10 053 millionar passasjerkilometer i 1965 til 34 143 millionar i 1985. Personbilen har med andre ord teke nesten heile auken i persontransporten dei siste tjue åra. Og prognosar frå TØI (Transportøkonomisk Institutt) viser ein venta auke på 66% frå 1985 til 2000.

Kollektivtransporten er på vikande front. Buss og tog har hatt ein svak auke i passasjeretalet, men ein synkande del av heile trafikken.

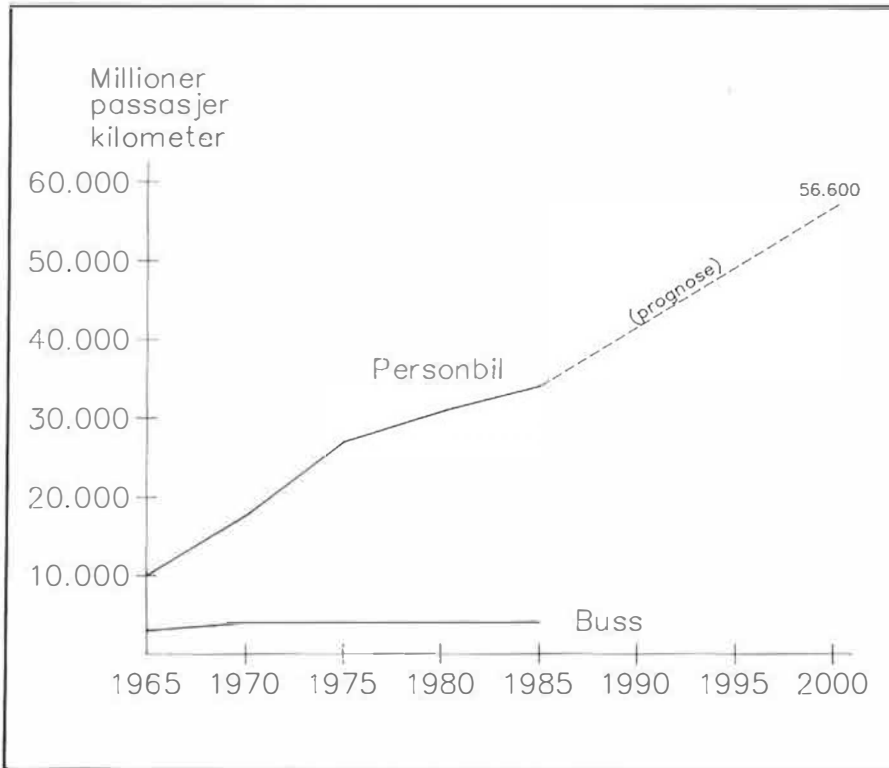
Set ein opp ei kurve for passasjeretalet for personbil og buss i perioden 1965–2000, vil det sjå slik ut: (fig. 3)

Ei tilsvarande kurve over fly- og jernbanetrafikken går fram av fig. 4.

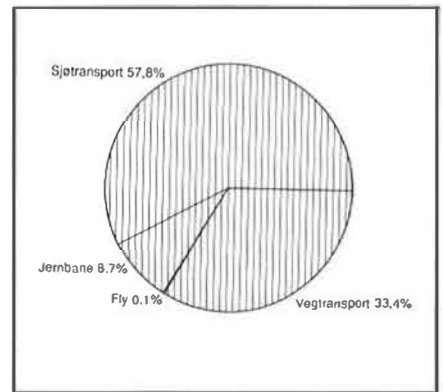


Persontrafikk med bil og fly kjem miljømessig dårleg ut.

Figur 3



Figur 5



Utviklinga frå 1965 til 1985 er i korte drag at sjøtransporten har fått ein mindre del av godstransporten – frå 68% til 58,3%, men ein reell auke på 3 997 millionar tonn kilometer.

Jernbanen sin del av godstransporten har gått ned frå 10,4% til 8,9%, og vegtransporten har auka sin del frå 19,7% til 32,4%. I reelle tal er auken på 4 235 millionar tonn kilometer.

Totalt sett har godstransporten hatt ein auke på 78,2% frå 1965 til 1985, frå 11 107 millionar tonn kilometer til 19 790 millionar tonn kilometer.

**Energi**

Den kraftige auken i både person- og godstransporten har ein sjølvstekt også merka i energibruken. Den samla energibruken i Noreg har auka med 30% dei siste 15 åra, medan transportsektoren i dag brukar 60% meir energi enn for 15 år sidan. Energien i transportsektoren kjem nesten berre frå oljeprodukt – berre jernbanen brukar elektrisitet. I det heile brukar transportsektoren om lag ein fjerdedel av all energien som vert bruka her i landet – og over halvparten av olja. 70% av denne olja går til vegtrafikk.

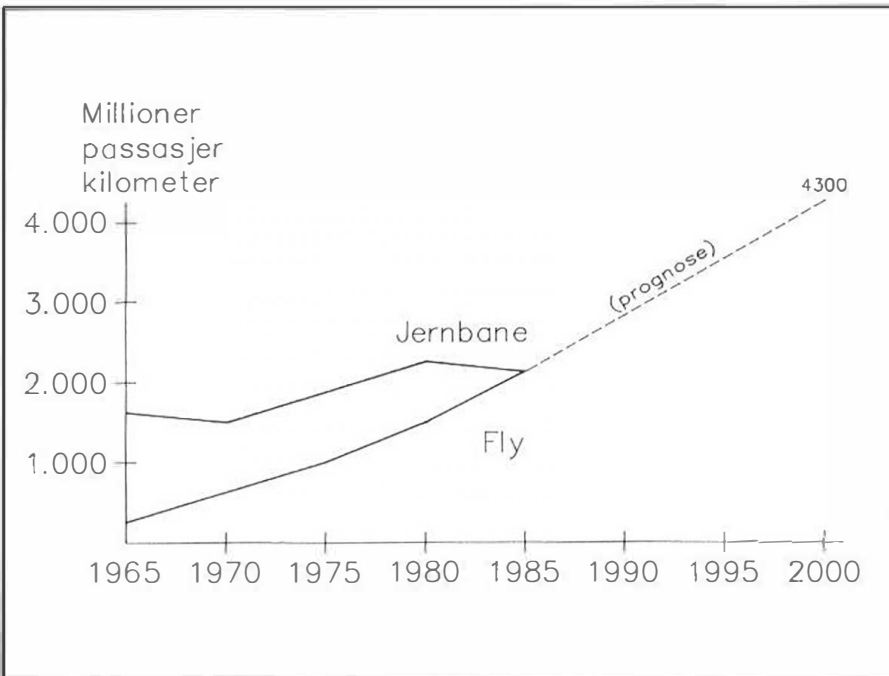
Personbilar brukar om lag 76% av all bensinen som går til transport, medan godsbilar brukar mesteparten av dieselen.

**Snart slutt på olja**

Dersom bruken av oljeprodukt held fram som no, på verdsbasis, vil oljereservane vera tømde innan 32 år. Geologar meiner at dersom det framleis finst drivverdige nye oljekjelder, vil dei vera både mindre og vanskelegare og dyrare å vinna ut.

*Framhald neste side*

Figur 4



Fly er altså det einaste kollektive transportmiddel som kan visa til auke i trafikken, både i reelle tal og i del av heile trafikken. I 1965 frakta flyselskapa 1,6% av passasjerkilometrane i Noreg, mot 4,8% i 1985. I reelle tal er trafikken åttedobla på

desse tjue åra, og han er venta å verta dobla frå 1985 til 2000.

**Godstrafikk**

Godstransporten var i 1986 på i alt 21 154 millionar tonn kilometer, og desse fordelte seg på transportmidla slik:

**TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ**

At knappe oljereservar også kan føra til politisk kompliserte situasjonar, er heller ikkje vanskeleg å tenkja seg.

**Alternative energikjelder**

Utsiktene til oljemangel samt periodvis høge oljeprisar, har inspirert til forsøk på å utvikla alternative energikjelder. Men dette har vist seg å by på anten tekniske eller økonomiske problem – eller begge delar. Rovdrift på andre naturressursar er òg noko ein må ta med i rekneskapen. Vidare er det etterkvart eit poeng i å utvikla energiformer som i mindre grad er med på å forureina miljøet.

**Alkohol som drivstoff**

Alkoholhaldig brensel i form av etanol og metanol er forsøkt bruka som drivstoff til bilar – og med hell. I Brasil går mange av bilane i dag rundt på dette. Drivstoffet kan ein vinna ut av avfallsprodukt frå jordbruket, og også frå korn og sukkerør. Problemet er berre at 30–40% av energien går med til sjølve framstillingsprosessen. Med dei enorme mengdene av drivstoff ein i dag har – og i framtida vil få – bruk for, vil denne produksjonen koma i skarp konkurranse med matproduksjonen. Ein kan òg laga metanol av kol, men bruk av dette i stor målestokk vil få store negative verknader for den såkalla drivhuseffekten. Naturgass, som òg er aktuell til framstilling av metanol, er som olja ein lagerressurs, som vil ta slutt etter ei tid.

**Hydrogen eller elektrisitet**

Hydrogen kan òg bli bruka i framtida som drivstoff – anten i flytande form eller som gass. Men framleis er ikkje teknikken komen langt nok i utviklinga av hydrogen-drive bilar, og prisen på hydrogen gjer den førebels uinteressant å framstilla.

Utviklinga av elektrisk drivne bilar har kome eit stykke på veg. Her er eit av problema at bilane treng opplading etter 8–10 mil.

**Politisk styring**

Likevel er det ikkje på det tekniske området vi finn dei største problema. Dei finn vi i politikken. For at folk skal gå over til nye energiformer – eller produsera desse – må dei på ein eller annan måte løna seg, til dømes økonomisk.

I denne samanhengen kan det vera nyttig å nemna at den offentlege sat-



*Jernbanen er det transportmiddelet som forureinar minst. Største miljø-vinsten er difor å henta ved å overføra såvel gods- som persontrafikk til jernbanen.*

singa på alternative energikjelder er redusert med 70% i løpet av 80-åra. Parallelt med forskning i alternative energikjelder, går arbeidet for å gjera køyretya mindre ressurskrevjande. Storleiken på bilane spelar òg inn i denne samanhengen, og fleire land har sett ned fartsgrensene for å redusera energibruken på den måten.

**Forureining av luft**

I like stor grad som transportsektoren sluker energi, slepper han skadelege stoff ut att. Grovt sett er transport opphav til mellom halvparten og tre fjerdedelar av luftforureininga i Noreg. Det kan vera interessant å sjå litt på dei einiskilde utsleppa og kven som slepper ut kva.

**Svoveldioksid (SO<sub>2</sub>)**

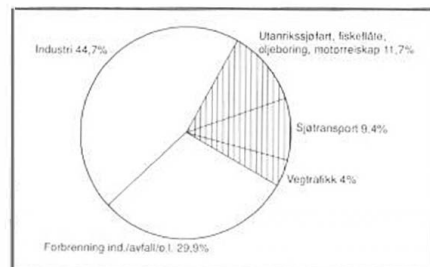
I 1985 vart det sleppt ut i alt 105 200 tonn svoveldioksid frå Noreg. Over halvparten kom frå industrien. Andre utslepp stamma frå forbrenning av tungolje, kol og koks, der svovel inngår.

Saman med sot verkar SO<sub>2</sub> sterkt irriterande på slimhinner og aukar faren for luftvegssjukdommar. Høge SO<sub>2</sub>-konsentrasjonar gjev også vegetasjons- og korrosjonsskadar. Kombinasjonen SO<sub>2</sub>-NO<sub>x</sub> er med på å forsura jord og vatn. Om lag 90% av nedfallet av svovel kjem ikkje frå norske utslepp, men frå andre land.

Kjelder til utslepp av svoveldioksid:

Mobile kjelder (transport) er ansvarleg for ein fjerdedel av svoveldioksid-utsleppa, og desse utsleppa skuldast stort sett bruk av tungolje i sjøtransport og fiske. Jernbane og flytrafikk har så små utslepp at dei ikkje lét seg registrera grafisk – jernbanen har skulda for 0,09% av

Figur 6



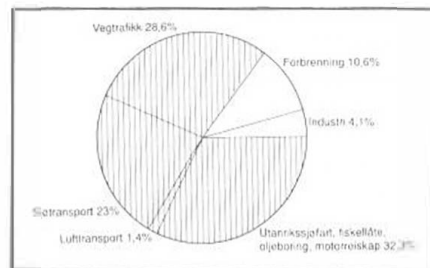
utsleppa, og flytrafikken for 0,2%. Vegtrafikken slepper ut 4% av svoveldioksid.

**Nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>)**

Det norske bidraget til utslepp av nitrogenoksider var i 1985 på 222 700 tonn. Ulike nitrogenoksider vert danna ved forbrenning av fossilt brensel, trevirke og avfall. Høge konsentrasjonar av nitrogenoksider aukar faren for luftvegssjukdommar. NO<sub>x</sub>-utslepp er òg med på å forsura jord og vatn. NO<sub>x</sub> sitt bidrag til forsurening av norske vatn har auka i seinare tid, både absolutt og i forhold til SO<sub>2</sub>.

Kjelder til NO<sub>x</sub>-utslepp:

Figur 7



Mobile kjelder er ansvarleg for meir enn 85% av NO<sub>x</sub>-utsleppa. Dei viktigaste kjeldene her er godsbilar, personbilar, billferger og leige- og eigentransport av gods på kysten.

**TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ**

Personbilane er aleine ansvarleg for om lag 15% av nitrogenoksid-utsleppa.

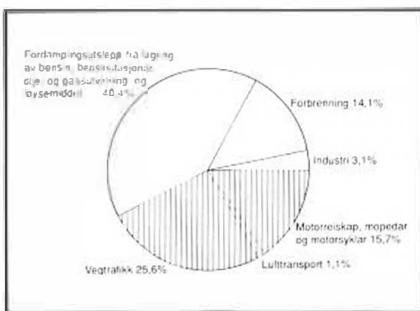
**Flyktige organiske komponentar (VOC)**

Utanom frå naturlege kjelder vart det i 1985 sleppt ut 175 500 tonn VOC. VOC er ei rekkje forskjellige organiske forbindelsar. Desse vert danna ved vanleg forbrenning av trevirke og fossilt brensel, løysemiddel og ved fordamping av bensin og i industrielle prosessar som raffinering og petrokjemi.

Dei fleste VOC-forbindelsane reknar ein ikkje for å vera skadelege, men nokre undergrupper kan vera kreftframkallande.

Kjelder til VOC-utslepp:

Figur 8



Mobile kjelder slepper ut meir enn 40% av VOC-forbindelsane, og personbilar aleine er ansvarleg for om lag ein femdel. Mopedar og motorsyklar er òg viktige kjelder til denne typen utslepp. I tillegg kjem utslepp frå kjelder som «tener» transportsektoren: bensinstasjonar, lagring av bensin og olje- og gassutvinning.

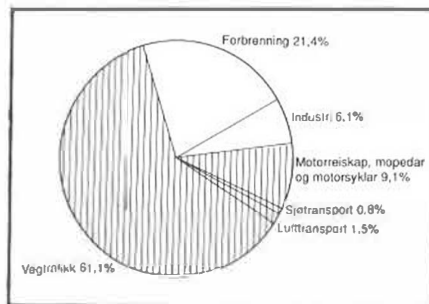
**Karbonmonoksid (CO)**

CO vert danna ved ufullstendig forbrenning. CO-forureining gjev helseskadar av di det bind seg til hemoglobinet i blodet. Dermed vert opptaket av oksygen delvis blokkert. Dette aukar faren for hjertekrampe, reduserer aktiviteten hos friske menneske og kan gje lågare fødselsvekt på nyfødte. Karbonmonoksid i lufta vert raskt oksidert til karbondioksid (CO<sub>2</sub>), og difor er faren for helseskadar størst nær kjeldene, dvs i sterkt trafikkerte gater, inne i bilar i rushtrafikk o.l.

Til saman 590 000 tonn karbonmonoksid vart sleppt ut i Noreg i 1985.

Kjelder til CO-utslepp:

Figur 9



Transportsektoren er ansvarleg for tre fjerdedelar av alle CO-utslepp, vegetrafikken for 61,1%. Personbilar aleine slepper ut meir enn halvparten.

**Karbondioksid (CO<sub>2</sub>)**

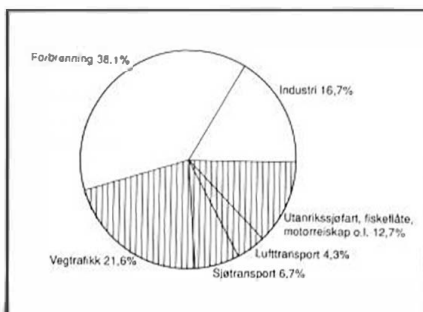
CO<sub>2</sub> er ein avgass som ikkje er direkte helseskadeleg – i første omgang. Men den er likevel kanskje den mest skadelege av alle, av di den har stor verknad på miljøet. CO<sub>2</sub>-gass har stor innverknad på den såkalla drivhuseffekten. Denne effekten oppstår fordi nokre av gassane i atmosfæren lettare slepper inn kortbølga stråling frå sola enn dei slepper ut langbølga varmestråling frå jorda. CO<sub>2</sub> er den viktigaste av drivhusgassane, men ei rekkje andre gassar har samla like stor innverknad som CO<sub>2</sub>. Den globale CO<sub>2</sub>-konsentrasjonen har frå 1958 til i dag auka med om lag 8%. Samstundes har utsleppa uaka med meir enn 100% på verdsbasis.

Dei totale utsleppa på norsk område var i 1985 om lag 33 millionar tonn. Utanriksflåten sleppte i tillegg ut 12 millionar tonn. Rekna pr. innbyggjar vert det 11 tonn på kvar. Til samanlikning kan det nemnast at i USA og Canada slepper dei ut 20

tonn for kvar innbyggjar.

Kjelder til CO<sub>2</sub>-utslepp:

Figur 10



Som vi ser, er transporten ansvarleg for nesten halvparten av CO<sub>2</sub>-utsleppa, vegtrafikken for nesten ein fjerdedel. Personbilane er den største einskildfaktoren, og dei slepper ut 13% av dei samla CO<sub>2</sub>-utsleppa. Åraka til det er her, som med dei andre utsleppa, ikkje at kvar personbil slepper ut så mykje meir enn andre køyretøy, men at det er så mange av dei.

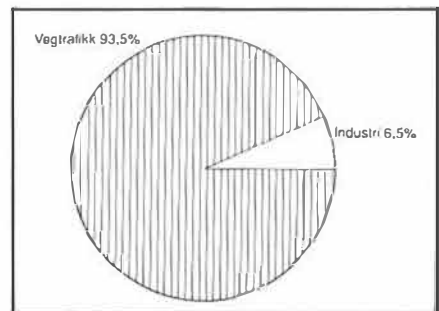
**Bly**

Det vart i 1985 sleppt ut 323 tonn bly i Noreg. Bly vert tilsett bensin for å auka oktantalet. Med nye reglar for bruk av katalysator i bilar, er blykonsentrasjonen i lufta venta å gå raskt ned i tida framover.

Bly vert akkumulert i kroppen, og dresom ein vert utsett for eksponering av bly, kan ein få endra återferdsmønster og nedsett konsentrasjonsevne og intelligens. Store konsentrasjonar av bly vil og kunna gje høgt blodtrykk og skadar på viktige organ og prosessar i kroppen. Det kan òg føra til hjertekarsjukdommar, anemi og spontanabort.

Kjelder til blyutslepp:

Figur 11



Nesten alt blyutslepp kjem frå transport. Berre 6,5% kjem frå industrien, resten kjem frå bensindrivne bilar. Personbilar er ansvarleg for 75,3% av alt blyutslepp.

**Partiklar (svevestøv)**

Dei viktigaste kjeldene til partikkelutslepp er ved, kol, tungolje og diesel. Partiklar er utelukkande eit lokalt forureiningsproblem.

Partiklar, saman med SO<sub>2</sub>, verkar irriterande på slimhinner og aukar risikoen for luftvegslidingar. Partiklar er også berar av tungmetall og kreftframkallande stoff.

Mobile kjelder står for om lag halvparten av partikkel-utsleppa.

## Hardtslåande tunnelarbeidar og vikarierande vegsjef



Det blei halde fest for Johannes Sønstabø, då han i fjor blei pensjonist. Her får han overreikt gåve og blommar frå vegsjef Chester Danielsen.

### Intervju: Harald Sel

Han har opplevd det meste innan vegvesenet sidan 1940 og til han blei pensjonist på haustparten i fjor. Han har vore tunnelarbeidar med feisel og bor som arbeidsreidskap, han var den første EDB-kyndige ved vegkontoret og han har i eit par kortare periodar vikariert som vegsjef i Rogaland.

– Du følte deg ikkje frista til store omveltningar i Chester Danielsen sitt fråver då du hadde sjefsansvaret, Johannes Sønstabø? Han humrar, og den gode humoristiske fliren kjem til syne.

– Det var på hekta at eg ikkje plussa eit lønnstrinn på samtlege tilsette. Men så var eg redd for at det ikkje skulle falla i god jord når «bos-sen» kom igjen. Så då det kom til stykket svikta motet.

#### Småbruk og fiske

Johannes Sønstabø er fødd i Bremnes i 1921. Som dei fleste langs kysten på den tida, vaks han opp på eit småbruk. Garden var familien sin leveveg i kombinasjonen med fiske. I dette bonde- og fiskesamfunnet var

ikkje barna gamle før dei fekk plikter og arbeidsoppgåver. Og for gutane var det helst fiske, straks etter ein var konfirmert. Johannes var ikkje noko unntak. Til han var 19 år dreiv han fiske. Viktigst var det årlege storsild- og vintersildfisket.

#### Anleggsarbeidar

Men i 1940 forlet 19-åringen fiskebåten. Han tok arbeid i vegvesenet som arbeidar på anlegget Kyrping – Fjæra langs Åkrafjorden (nåværande E76). Dette var begynnelsen på nesten 44 år i vegvesenet si teneste.

#### Tvangsarbeid

I august 1942 skjedde opprivande ting for Johannes Sønstabø og mange hundre andre vegvesentilsette. Dei blei tvangsutskrivne til

vegarbeid i Finmark. Reisa tok 3 veker og gjekk med bussar frå Oslo Sporveier. Væpna tyske vakter passa på at ingen stakk av under transporten, som var alt anna enn behageleg. Mellom anna kan Johannes fortelja at det var så som så med overnattinga.

– På Lillehammer for eksempel låg me i rekker på gata med fortauet som hovudpute og hestedekken over oss. Men det gjekk. Tentperaturen var toleg god, og me var unge.

Det var på vegen via Lakselv over til Finland på nord-fronten (nåværande E6 og Rv 68) vegfolka blei satt på tvangsarbeid. Maten var det dårleg med. Den enkelte måtte syta for seg.

«Når svolten regjerte gjekk dei seige tuggene ned»

– Me fekk tak i litt bakemjøl på butikkane, blanda det med vatn, knadde blandinga og steikte den på vedovnen. Og når svolten regjerte gjekk dei seige tuggene ned, utan smør og utan pålegg. Knagje var det, og arbeidsinnsatsen var ikkje stor. Men så var me heller ikkje interesserte i å arbeida meir enn høgst nødvendig, når me visste kven som hadde mest interesse av vegen.

#### Heim til jul

Tvangsarbeidet i Finmark vara heidigvis ikkje så lenge. Jula 1942 var Johannes heime på Bremnes. Denne gongen gjekk reisa meir behageleg, med Hurtigruta til Bergen.

«Eg har prøvd celle-golv»

– Men komen til Bergen fekk eg ikkje hus, og det blei til at eg sistpå fekk overnatta på politistasjonen.

– Så du har prøvd celle-golv?

– Å ja, medgir han. Men eg reknar halveges med at det blir med den eine gongen, sidan eg har klart meg så lenge.

#### Tunnelarbeidar

I januar 1943 begynte Johannes på ny i Statens vegvesen, Hordaland, først som tunnelarbeidar i Eidfjordtunnelen. Den første tida brukte dei handbor.

– Det var eit forskrekkelig slit og

«Me låg i rekke på gata med fortauet som hovedpute»



«Handboringa var eit forskreккеleg slit, og tempoet var forferdeleg»

eit forferdeleg tempo – reine kappboringa. Tenk deg når me sto og svinga feiselen oppover for å få slag på boren oppe i tunneltaket. Arbeidskledda var heilt gjennomblaute av sveitte.

#### Teknikken

29 år gamal tok Johannes Sønstabø til på Stavanger tekniske skole, og var ferdig der i 1952. I denne tida budde familien, kone og to ungar på Bremnes. Men snart blei Rogaland heimfylket for alle. I 1953 kom Johannes til Planavdelinga ved Rogaland vegkontor. Der skulle han bli i 35 år, fram til pensjonsalderen.

#### EDB i 1961

I 1961 var han den første i Statens vegvesen Rogaland som tok i bruk EDB i arbeidet, etter å ha gått på kurs i ein måned i Oslo. Når ein tenkjer på EDB-bruken i dag i forhold til denne spede begynnelsen, er det ei heilt utruleg utvikling, seier Johannes.

– Først fylte eg ut manuelle skjema. Desse sende eg til Oslo for punching. Derifrå gjekk materiellet til Sverige for databehandling og utrekning, før eg fekk tilbake dei ferdige listene.

#### Planarbeidet

Sidan 1981 har Johannes Sønstabø vore seksjonsleiar for plandistrikt I, Nord-Rogaland. Mange store prosjekt er planlagde og bygde i desse åra, som E 76 inn til Haugesund, vegen til Susort/Kårstø og vegen til Raudnes i Vats. Og nå i den siste tida har planlegging for Bokn-sambandet vore det største arbeidet. Men det anlegget Johannes minnest best er Suldalsvegen.

– Det var eit forskreккеleg hardt terreng. Me gjekk i tau og hadde mange tøffe tak. Men der, som elles, har eg hatt flinke og arbeidssomme medarbeidarar. Dei gode minnene er mange.

– Gode minner ja. For oss som har vore kollegaer av deg, har me merka ei utstråling av trivsel.

– Eg har likt meg veldig godt. Frå den dagen eg begynte i Rogaland til den dagen eg slutta, har eg så og seia bare gode minne.

«Eg har så og seia bare gode minne»

#### Reiser i vest og aust

Johannes har reist mykje utanlands og samla mange inntrykk. Positive og negative sider ved folkeliv og samfunnsystem har han funne rikeleg av både i vest og i aust.



Johannes ute i felten under arbeidet med planlegging av vegen til Skykulo i Bjerkreim. Med seg har han Leif Lindefjeld. Dei 2 har hatt mange arbeidsøkter saman.

– I USA traff eg mange feite folk. Dei drakk Cola og åt på chips. I Sovjet var det meir fattegslegt, men mindre stress, og fantastisk mykje å sjå, som for eksempel Vinterpalaset. Då eg for 2 år sidan reiste i Kina, var Mao-dressen borte og folk flest gjekk svært velkleddde. Det var godt utbygt med barnehagar og voldsomt orden i sakene.

#### Sprek pensjonist

Til sommaren reiser Johannes til Tyrkia. Planlegginga er i rute, her som når han planla eit nytt vegprosjekt. Ellers brukar han mykje av pensjonisttida på Bømlo. Der har han hus og sjøhus med båt i. Interessen for fiskarlivet frå sin tidlege ungdom har så visst ikkje slept taket i han.

«Eg et honning og gamalost – og så mykje fisk»

Spenstig, slank og frisk er han. Sjøl har han denne forklaringa for si gode helse:

– Eg et honning og gamalost, og så mykje fisk, – iallfall tre gonger i veka.



Det anlegget Johannes minnest best er Suldalsvegen. Her ser me han oppe i dalsida ved Suldalsvatnet under arbeidet med planlegging av vegen i dette ville og harde terrenget.

## Personalnytt

### Nye medarbeidere

Rygjavegen gratulerer og ønsker velkommen disse nye medarbeidere:



**Randi Nesdal**  
som avd.ing. ved planavdelingen  
(engasjement).



**Kari Smådal Turøy**  
som avd.ing. ved Trafikkteknisk  
seksjon. Hun tiltrer 2. mai 1989.



**Gerd Horpestad**  
som rengjøringsbetjent ved Biltilsynet i Egersund

## Osmund trekker seg tilbake



### Av Jon Nesheim

Bildet ovenfor er tatt ombord i «Vøla-  
ren» under en sammenkomst for å  
feire oppsynsmann Osmund Helge-  
land, som på grunn av svak helse har  
trukket seg tilbake, iallfall midlerti-  
dig.

På bildet ser vi, stående fra venstre:  
Rolf Warland, Andreas Erfjord,  
Reidar Holgersen, Jan Hjorteland,  
Tor Thorkildsen, Kari Bjørlo og  
Olav Erfjord. Sittende fra v.: Jon

Nesheim, Sigurd Erfjord, Osmund  
Helgeland og Lars Solvang.

Osmund Helgeland har vært daglig  
leder for utedriften av «Bruer og  
kaier» i snart 23 år. Han har i vesent-  
lig grad bidradd til oppbygging av en  
rasjonell, effektiv og servicerettet  
organisasjon på dette området. Dette  
kom ikke minst til uttrykk gjennom  
en gave fra ferjeselskapet DSD.

Vi som har hatt et nært og godt  
samarbeid med Osmund Helgeland,  
takker og ønsker lykke til framover.

## Sysselsettings- situasjonen

Rogaland er blandt de meget få fyl-  
ker som ikke har fått midler til eks-  
traordinær sysselsetting i vegsektoren.

Hvorvidt et framstøt overfor de  
sentrale myndigheter for å få dette  
endret vil bli tatt og om dette i tilfelle  
vil ha virkning er idag uvisst.



*Det er meg, skatt. Jeg når likevel ikke  
hjem til middag . . .*

**Björg Sandmark**  
som rengjøringsbetjent ved Eger-  
sund vegstasjon



## Pensjonerte vegarbeidere i 1988

I løpet av 1988 gikk 20 arbeidstakere i Statens vegvesen Rogaland over fra aktiv tjeneste til pensjonister.

De kommer fra samtlige avdelinger i etaten og har tilsammen utført om lag 600 årsverk.

Våre trofaste arbeidere ble hedret ved en tilstelning på KNA hotellet.

På bildet ser vi de nybakte pensjonistene, som var tilstede under tilstelingen på KNA hotellet, sammen med vegsjefen.

Første rekke f.v.: Knut Haraldseid, Magnus Vesterøy, Eyolf Andersen, vegsjef Chester Danielsen, Valdemar Lillehammer og Johannes Sønstabø.

Andre rekke f.v.: Toralf Karels Madland, Lars Rossemyr, Sondre Haugslund, Njål Østerhus, Magne Wiestad og John Olsen.

Disse var ikke til stede: Frants Askeland, Johan Pettersen, Oskar Nygård, Arne Mosnes, Ole Espelid, Kasper Fjelde og Jakob Nærem.

## – Kor kan dette vera?

Ein leiter fänyttas etter dette skiltet i skiltsføresegnene. Det skulle vel vera å finna i 306-serien? Er skiltet mynta på hard eller mjuk trafikant?

Den som har eit godt forslag eller som kan seie kor skiltet står, kan venta ein liten premie.

Svar kan sendast til redaksjonen innan 15. mai.



## Han er den samme!

Av Hilmar Selseng

I Hebr. 13.8 kan vi lese dette: «Jesus Kristus er i går og i dag den samme, ja til evig tid».

Kan dette seiast om meg og deg?

Nei, det trur eg vi alle er samde om. Vi er ikkje dei samme verken her i tida eller for alltid. Vi forandrar meiningar utfrå nye erkjenningar og kunnskapar. Vi kjenner også til frå dagens samfunn at det som ein trudde var rett «i går» nødvendigvis ikkje blir rett «i morgon». Dette fører til, for enkelte, usikkerheit og engstelse.

Då er det godt å vita at med Jesus er det annleis. Hans ord står ved lag, og Hans stedfortredargjerning for oss på Golgata, gjeld til evig tid.

«Gud valde oss ut i Jesus før verda vart grunnlagt», står det i Ef. 1.4. D.v.s. at frelsesverket var bestemt frå evigheit av. Gud sende sin eigen son til jord for å ta bort di og mi synd. Dette skjedde då Jesus ropte på krossen: «Det er fullbrakt!»

Den straffa eg og du skulle hatt, den vart lagt på Han, slik det står i Es. 53, «... for at vi skulle ha fred og ved Hans sår har vi fått lekedom».

Du spør kanskje: «Kva skulle eg straffast for?» Samme kor fint liv du lever, er ærleg i alt ditt arbeid, så held du likevel ikkje mål for Gud. I Romerbrev 3 står det at «... alle har synda og vantar ære for Guds», og dei blir erklært urettferdig *ufortent* ved at dei (du eller eg) trur på/tek sin tilflukt til Jesus.

Så gjeld det for oss alle at vi tek imot Han for «... alle som tok imot Han, dei gjev Han rett til å bli Guds born, dei som trur på Hans namn» (Joh. 1.12).

Skal du bli frelst må du gå om Jesus, nokon annan veg eksisterar ikkje, for Hans ord står ved lag. Han er den samme til evig tid!



## Erik Fjermestad – ung maskinførar med 30 års praksis:

### – Me er konkurransedyktige

– Men gje oss same vilkår som private

Intervju og foto: Harald Sel

– Det er greit nok å krevja at me skal vera konkurransedyktige i forhold til private maskinentreprenørar. Men då må det vera føresetnaden at me konkurrerer på like vilkår. Slik er det ikkje i dag. Når vegvesenet kjøper ein ny maskin, er det som å begynna på bar bakke kvar gong. Me får ikkje bruka salsummen for den gamle maskinen til å investera i ny, slik som private kan. Eg tenkjer mange entreprenørar hadde fått problem dersom dei skulle kjøpa maskinane for bare lånte pengar.

Dette seier Erik Fjermestad, ein av Statens vegvesen Rogaland sine dyktige maskinførarar.

Det ser så utruleg lett ut når han behandlar gravemaskinen. Her manglar det ikkje på presisjon og effektivitet. Stort betre kan det vel ikkje gjerast, seier me. Men Erik protesterer.

– I dette yrket blir ein aldri utlært. Stadig står du overfor nye og spennande utfordringar. Nesten kvar dag lærer eg noko nytt.

#### Starta som 14-åring

Og det seier han, etter å ha arbeidd med maskinar i over 30 år. 30 år høyrer urimelig lenge ut. Mannen er då berre 46 år. Men slik er det, fortel han.

– Det starta i grunnen då eg som 14-åring var ferdig med folkeskulen. Far min dreiv litt med maskinar, og eg var med han. Og så blei det ikkje noko vidare skulegang i første rekke på grunn av vanskelege kommunikasjonar mellom Fjermestad og Bryne. Skulle eg tatt framhaldsskulen måtte eg brukt denne reisemåten: Sykkel 5 km til Ålgård, tog derifrå til Sandnes, og eit nytt tog frå Sandnes til Bryne. Så for meg blei det maskinar, og ikkje skulegang.

#### 16 år og brøytekontraktør

Og maskinar blei det til gangs. 16 år gamal, fekk han brøytekontrakt med Time kommune for ca 30 km veg på strekningar som kan vera svært så tøffe og snørike.

#### 18 år og entreprenør

18 år gamal starta han som maskinentreprenør, med 2 traktorgravarar og lastebil. Det vaks på seg etter kvart. Av større arbeid nevner Eirik Fjermestad Sirevåg vas-sverk. Her dreiv han på i 16 månader med 6–7 mann i arbeid.

#### Vegvesenet

Første befatninga med vegvesenet fikk han i 1964, då i samband med ein brøytekontrakt. Seinare blei det litt gravemaskinarbeid for etaten innimellom. Men så, i 1973, tok han steget fullt ut. Frå å vera privat maskinentreprenør, til statstenestemann.

– Maskinane tok til å bli nedslitne. Eg sto overfor valet enten å foreta store investeringar eller å avvika. Rett før ferien i 1973, tok eg turen innom dåverande vegmeister på Nærbø, Ole Tafjord. Det viste seg at traktorgravaren nett då sto utan førar. «Ver her og arbeid med traktorgravaren i ferien,» sa Tafjord.

– I oktober blei eg fast tilsett. Og nå har eg vore maskinkjørar i vegvesenet i over 15 år, seier Erik Fjermestad.

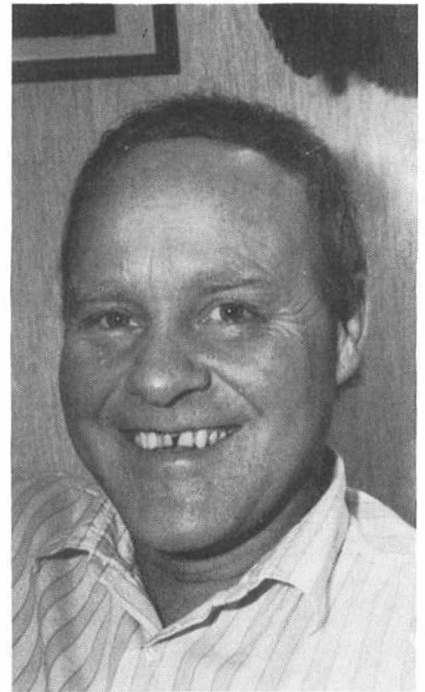
#### Meiningsfylt arbeid

– Det virkar som du trivst veldig godt i gravemaskinen?

– Å ja. Eg har eit gjevande og meiningsfylt arbeid. Eg ser noko igjen av det eg gjer. Ein lastebilsjåfør f.eks. har det på ein annan måte. Han kjører eit lass fra A til B. Han har ikkje den innverknaden på arbeidet som ein gravemaskinførar.

Men elles trivst eg kanskje aller best når eg er ute på brøyting i snø-ber og rennedreva. Dette gjev ei spesiell stemning. Det er fabelaktig gildt å brøyta opp vegane under vanskelege forhold, og på denne måten hjelpa mange menneske. ● og så alle dei takknemlege folka du møter ein slik renneversdag. Då kan det vera mange godord å få.

– Så du får høyra godord. Vil det scia at du føler vegarbeidaren blir skikkeleg verdsett hos folk flest?



– Er me ein dag på ein plass for å gjera eit mindre arbeid, hører me stundom dei gamle vitsane om den kvilande vegarbeidaren. Men når me utfører eit større arbeid på ein plass, får me ofte anerkjennande ros frå lokalbefolkninga for den måten me utfører arbeidet på.

Og når det gjeld effektivitet vil eg slå fast fylgjande. Samanlikna med private entreprenørar, har me ikkje fleire og lengre pausar enn dei iallfall. Det kan eg skriva under på.

#### Maskinførarfagprøven

Erik Fjermestad har store kunnskaper innan sitt fag. Det meste har han lært seg sjølv, ved prøving og feiling.

Saman med fleire av dei andre dyktige maskinførarane i vegvesenet gjekk han i fjor opp til maskinførarfagprøven. Her var det ikkje berre snakk om å kunna utføra praktisk arbeid. For å få maskinførarfagbrevet krevst det også store teoretiske kunnskapar. Me spør Erik korleis det var å pugga teori.

– Det gjekk veldig godt, men omfattande og krevande var det saktens.

– Så nå er du fullbefaren, både når det gjeld teori og praksis?

Erik ristar svakt på hovudet.

– Det vil eg ikkje akkurat seia. Som eg alt har vore inne på. Maskinførarfaget blir ein aldri utlært i. Og eg lærer enno noko nytt, når eg f.eks. står og ser på at andre arbeider.

## Kontorsituasjonen på Bærheim

Tekst og foto: Johan Lund

Da vegsentralen ble åpnet i 1970 regnet alle med at rombehovet var dekket for alltid når det gjaldt kontorarealet. Den romslige tomte ga muligheter til utbygging av driftsbygninger, muligheter som senere er godt utnyttet. Tomta gir sjelden god skjerming av lagerplass utomhus. Miljømessig skal det letes lenge etter maken i vårt skogfattige strøk av landet.

### Administrasjonen vokser

I etaten foregår en løpende vurdering av organisasjonsmønster og arbeidsfordeling mellom de ulike ledd, også i forholdet vegkontor – uteadministrasjon. Resultatet av denne vurdering har nokså entydig vært overføring av oppgaver til utedriften med styrket bemanning som konsekvens.

Utviklingen har ført til at kontorlokalene forlengst er blitt altfor trange overalt i fylket. Dette gjelder også vegsentralen på Bærheim. For noen år siden flyttet anleggs- og vedlikeholdsfolkene ut i gamle brakker på stedet, men dette var kummerlig nødløsning.

### Midlertidig løsning

Planlegging av varig løsning har pågått en tid. Utkast til løsning har måttet beskjæres i flere trinn i takt med økende forståelse for å legge bedriftsøkonomiske prinsipp til grunn.

I mellomtida er inngått leieavtale for anleggs- og vedlikeholdsavdelingen med nabo i øst for lokaler i 3.

etasje i nybygg som ikke tidligere har vært innredet. Inngangen er fra vår tomt slik at forbindelsen til vegsentralen forøvrig er tålig god når en først må holde til i et annet bygg.

Ved et besøk gir brukerne uttrykk for at de trives godt. Kontrolokalene er lyse, til å begynne med følte de generende lyse. De er også solrike, i den grad at det måtte monteres utvendige persienner på solsida.

### Mot en permanent løsning

Vegmester Hogstad gir uttrykk for at de savner en ordentlig vegstasjon, han har nok 90-årenes vegstasjon i tanken. Planleggingen for den endelige løsning synes nå å skyte fart. Dette har også sammenheng med at RennFast nå nærmer seg byggestart. Dette prosjektet trenger gode lokaliteter utenom vegkontoret og det ser ut til at stasjonen på Bærheim blir valgt som base for anlegget. Hva dette betyr for nybygget på Bærheim er ikke avgjort i detalj pr. idag. Men det vil vi komme tilbake til senere.

## Asfaltverk i Jøsenfjorden

Vegvesenet har fått utslippstillatelse fra Statens Forurensningstilsyn (SFT). Noen av oppsitterne og noen utenbygdsboende har påklaget avgjørelsen til Miljøverndepartementet.

I slutten av mars var representanter for departementet på synfaring i Jøsenfjorden for å få førstehåndskjennskap til forholdene før anken skulle behandles. Vegvesenets søknad om utslippløyve er tidligere forelagt fylkeskommunen, som ikke har hatt innvendinger. Etter påtrykk fra klagerne i saken har miljøverndepartementet nå bestemt at saken skal forelegges for fylkeskommunens miljø- og ressursutvalg. Etter de opplysninger Rygjavegen har fått kan saken ventes behandlet i utvalget i slutten av april d.å.

Rygjavegen vil bringe utførlig omtale av asfaltverket når tillatelsen er endelig.

J.L.

## – Rv 44 forbi –

Framhald frå side 9

### Bussruta

Sorgen og gleden de vandrer til hope, seier dei gamle. Er nokon redd for å mista bussruta på Re-vegen? NSBs bussruter har ymta fram på om at dei må få sleppa innkjøpingsforbødet i Re-vegen frå sør. Til dette er frå kommunalt hald nemnt at det ikkje er gjennomgåande bussruter for andre deler av tettstaden. Busstopp kan leggjast til ymse stader på den nye veggen. Det er eit spørsmål om tilpassning.

### Opning før ferien

Oppsynsmannen Jarl Honoré lover opning før ferien. Anlegget er omlag 1,5 km og kostnader er 12 mill. kr. Dette gjev høg meterpris, men det har sin grunn i at det er med 4 bruer, 150 meter gang/sykkeveg, elvcomlegging og to store vegkryss/kanaliseringar, ein i kvar ende. Veggrunnen er løyst ved avtale for alle grunncegarar så nær som ein. Han krev støyskjerming for bustad sett opp etter at vegplanen var vedtatt. Og då så.



Fra «entreen»/resepsjonen. Odd Sigurd Sivertsen bak skranke og sentralbord.

## Opning av stort samferdsel-prosjekt i Finnøy

# Kai, veg og bru for Helgøy og Nord-Talgje

Tekst og foto: Harald Sel

– Ryfylkingane er eit tolmodig folkeferd. Men av og til gnistrar dei til, f.eks. når dei vil fremja eit samferdselsprosjekt. Og når dei først satsar så hopp dei gjerne langt. Dette prosjektet er eit slikt «langt hopp».

Dette sa ordførar Sigurd Risa i Finnøy, då opninga av Helgøysund bru med tilstøytande veg og ferjekai på Helgøy blei feira på Helgøysund bedehus 1. februar.

Og det kan vel ikkje vera tvil om at dette prosjektet har stor betydning for dei omlag 80 menneska som bur på dei 2 mindre øyane i Finnøy kommune, Helgøy og Nord-Talgje. Ikkje minst vil ferjekaia, vegen og brua få betydning for lakseslakteriet på Helgøy, Stjernelaks A/S.

### Bru

Helgøysund bru knytter saman Helgøy og Nord-Talgje. Brua er 168 meter lang. Bru-bygginga var eit pionerarbeid. For første gong i Norge blei ei bru bygt på land for så å bli frakta til staden der ho skulle monterast. Dette byggearbeidet er utført



Ordførar Sigurd Risa foretok den offisielle opninga på den nye Helgøy ferjekai.

ved Moss Rosenberg Verft A/S i Stavanger. Hovedentreprenør var A/S Betong.

### Ferjekai

Helgøy ferjekai er bygt av entreprenøren Selmer Furuholmen. Helgøy og Nord Talgje har ikkje hatt skikkelig ferjekai tidlegare. På Nord Talgje

har ein f.eks. dei siste åra brukt ein ställekt som kai.

### Veg

I tilknytning til brua og ferjekaia, er det bygt 1.150 meter ny veg, ca 900 meter på Helgøy og ca 250 meter på Nord Talgje. Selmer Furuholmen har vore hovedentreprenør for vegarbeidet på Helgøy, og A/S Betong for arbeidet Nord Talgje.

### Kostnader

Totale kostnader for heile prosjektet er ca 24 millionar kr. Anlegget har

## Til Chester og Arne!

At Chester kunne gjera det gilde han har gjort,  
og bygt ei bru te bera så mykje gildt og stort.  
Nå sit me her på Talgje og gleder oss i lag,  
og gløymer kvar batalje på denne store dag.

Ja, vegkontoret ordna det ingen skulle tru  
mens Finnøybuen tordna, nå må de skaffa bru.  
Og Arne Sandnes tenkte, det går då ikkje an  
å bruka gamle «Hidle» til laks og mjølkespann.

Me vil så gjerne takka for bru og ferjestø  
nå treng me ikkje snakka om kamp for dagleg brød.  
Nei, då skal kvar ein bymann og andre nordmenn med  
få merka her er framgang, me veit å gje beskjed.

*Glade øybuar*

Denne songen blei framført, til tonen «At far min kunne gjera», under tilstelninga på Helgøysund bedehus etter den offisielle opninga av Helgøy ferjekai og Helgøysund bru.



Bygdefolket var møtt fram, og her uttrykker 2 av dei minste innbyggjarane si glede over ny ferjekai.



*Sjernerøy skulemusikk i spissen for gjester og bygdefolk på veg frå ferjekaia til Helgøysund bru.*

fått 50% statstilskot, resten er finansiert over fylkesvegbudsjettet. For å få framskunda bygginga av ferjekaia, forskotterte Finnøy kommune 2,9 mill. kr i 1988.

#### Opninga

Den offisielle opninga av anlegget blei foretatt på ferjeleiet av ordførar Sigurd Risa då den første offisielle ferja la til. At dette prosjektet nå er fullført, kalla han eit storhende. – Skikkeleg kommunikasjon er eit spørsmål om å vera eller ikkje vera for lokalsamfunna her, sa han.

Etter opningsseremonien gjekk gjester og andre frammøtte over brua til Nord-Talgje, og samlast på Helgøysund bedehus. I spissen marsjerte Sjernerøy skulemusikkorps. Korpsset skapte også feststemning med musikken sin under sjølve opninga på ferjekaia.

#### Science fiction

Under tilstellinga på bedehuset var det tale av mellom andre vegsjef Chester Danielsen. Han fortalde at det var 10 år sidan han sist var med på vegopning i Finnøy kommune. Då var det bruene mellom Kyrkjøy og Bjergøy. – Den gongen var det Petter Nærland som var ordførar, fortalde Danielsen. – Og under opninga tok han til å masa om denne brua over Helgøysund. Eg såg det då nærmast som science fiction å få realisert eit slikt prosjekt. Det som berga oss er den nye ordninga med 50% tilskot til store fylkesveganlegg, sa Danielsen. Han understreka elles det spesielle ved å opna anlegg ute i distrikta. – Der set folk verkeleg pris på det arbeidet vegvesenet gjer, sa vegsjefen.

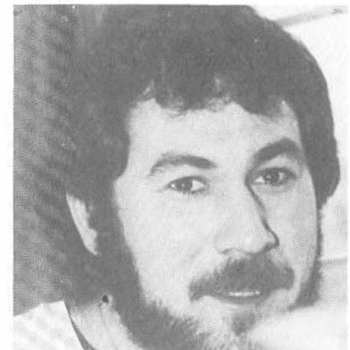
## MI MEINING

### Resultatbonus

Eit utval har kome med framlegg om eit prøveprosjekt for resultatbonus i vegarbeidsdrifta. Tanken er at opplegget skal gjelda både eigenregidrift og anna drift. Vurderingsgrunnlaget for bonus skulle vera økonomisk resultat, oppnådd kvalitet og brukt tid. Kva meiner du om saka?



**Jarl Honnoré**, oppsynsmann, anleggsdistrikt Dalane. Eg er redd det blir problem med å få ei rettvis ordning i praksis. Vurderingsgrunnlaget må vera svært nøye utarbeidd om vi ikkje skal få attende ordninga med proforma-akkordar. Alle ledd i kjeden, frå planleggjar til siste mann på anlegget, må med.



**Endre Kulleseid**, fagarbeidar og tillitsvalgt, Motorvegen: Eg er visst ein av dei få som er for ordninga. Den vil fremja interessa for betre innsats på alle plan. Eg har tru på at ordninga kan brukast på alle felt i drifta, også kontortenesta. Alle må med, elles risikerer vi å få A-lag og B-lag, og då er ordninga dømd til å mislukkast.



**John Nesse**, formann og tillitsvalgt, E-18 anlegget Stavaner. Eg er svært skeptisk til ordninga og har lita tru på at den kan gjennomførast i praksis. Det vert vanskeleg å laga planar og målekriterier for alle funksjonar slik at alle kan få vera med, noko som er ein førsetnad om ordninga skal vera rettvis. Eg jobba før i entreprenørverksemd og der var det meir enn nok premieringssystem.



**Oddvar Ollestad**, spesialarbeidar, anleggsdistrikt Dalane. Tanken er nok fin den, men den er vanskeleg å omsetja i praksis. Det vil vera leitt for dei som ikkje får koma med i ordninga.

# VERN OG HELSE

## Avdelingsvis helsekontroll

### Søkelys på det psykososiale arbeidsmiljøet



Bortsett frå sjukepleiar Torill Lanne, er her heile staben ved Bedriftshelsekontoret samla. Bak f.v.: Bedriftslege Kari Torbjørnsen, bedriftslege Ansgar Hatteland, sjukepleiar Olga Dalaker og sjukepleiar Turid Steinnes. Framme: Legesekretær Hilda Sandvik.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Bedriftshelsekontoret for samferdselsetatene i Rogaland omfattar tilsaman over 3 000 tilsette. Av desse arbeider nesten 650 i Statens vegvesen.

Etter at bedriftshelsekontoret i ein periode var utan lege, blei det i løpet av fjoråret tilsett to bedriftslegar. Ansgar Hatteland, som er administrativ leiar for kontoret, begynte i den eine legestillinga i april i fjor. I desember blei så Kari Torbjørnsen tilsett i den andre legestillinga. Dei andre tilsette ved Bedriftshelsekontoret er sjukepleiarane Olga Dalaker, Torill Lanne (½ stilling) og Turid Steinnes, og legesekretær Hilda Sandvik.

#### Arbeidsmiljølova

Kva er så hovudmålsettinga i arbeidet til bedriftshelsetenesta? Arbeidsmiljølova er utgangspunktet, seier Hatteland og Torbjørnsen. Ein prøver å få til eit system, der ein ivaretar den enkelte si helse, samtidig som ein rettar søke-

lyset på sider ved arbeidsmiljøet som kan vera helsenedbrytande.

Og arbeidsmiljø er så visst ikkje berre det fysiske miljøet. Dette har blitt mykje betre i seinare år. I dag er ein meir merksam på det psykososiale miljøet (det vil seia det miljøet som påvirkar folk psykisk), fortel Ansgar Hatteland.

– Som eksisterande problem er det psykososiale arbeidsmiljøet større enn det fysiske. Etter kvart som me arbeider systematisk med dette, avdekkar me fleire problem enn det me i utgangspunktet hadde trudd. Difor er me veldig opptatt av å gripa fatt i desse problema, og å løysa dei, seier Hatteland.

#### Spørreskjema og avdeling

Korleis har så Bedriftshelsetenesta tenkt å løysa dei psykososiale arbeidsmiljøproblema? Eit nytt tiltak er at den enkelte fyller ut eit spørreskjema om arbeidsmiljøet. Dessutan har ein begynt med å kalla inn dei tilsette avdelingsvis i staden for etter aldersgrupper. Avdelingsvis innkalling kombinert med spørreskjema gir eit betre grunnlag for å avdekka spesielle

miljøproblem ved det enkelte kontoret og på den enkelte arbeidsplassen, seier legane.

#### Tilbakemelding

– Korleis blir arbeidet følgt opp, når de meiner å konstatere eit miljøproblem?

– Etter at dei tilsette ved ei avdeling har vore inne til helsekontroll, blir det alltid gitt ei tilbakemelding til avdelingsleiaren. Her tar me opp dei miljøproblema, fysiske og psykososiale problem, som me har funne eller som me har mistanke om. Og problemet kan rett og slett vera måten arbeidet blir organisert på.

Me påpeikar både dei uheldige og dei positive sidene, me meiner å ha konstatert. Og kan me som helsefolk direkte bidra til forbetringar av det som er uheldig så er det bra. Men ofte vil me vel vera berre støttespearar, seier Ansgar Hatteland.

#### Kvalitet

Dei tilsette i Bedriftshelsetenesta er opptatt av at helsekontrollane skal bli kvalitativt gode. Og det inneber ikkje minst at arbeidsmiljøet blir tillagt stor vekt. Godt arbeidsmiljø er godt for helsa. Elles gir dei livsstilrettleiing. – Her prøver me å gjera risikoen konkret, sier Hatteland. – Me vil gjerne seia noko til den enkelte. F.eks.: Kor mykje blir risikoen for hjerteinfarkt redusert, ved at ein kuttar ut tobakken.

– Kva med konsultasjonar, når ikkje alt er som det skal vera med helsa?

– Me ønsker å disponera litt tid til vanlege helsekonsultasjonar. Men dette er ein lågare prioritert del i forhold til det generelle overvåkingsarbeidet, som me gjer gjennom helsekontrollane. Ellers er det ugunstig at me ikkje har tid til å følgja opp på same måte som ein privat lege, etter ein konsultasjon. Me ønsker på den andre sida å samarbeida i størst mulig grad med den enkelte sin primærlege, seier Torbjørnsen og Hatteland.



# Mobbing i arbeidslivet

Av bedriftssykepleier Olga Dalaker

Mobbing er et vidt begrep, og kan også kalles psykisk vold i arbeidslivet, eller sosialpsykologiske arbeidsulykker.

For ca. 20 år siden fant forskere årsakssammenhengen bak de fysiske arbeidsulykkene. Dette ble starten til viktige reformer i arbeidsmiljøet.

I dag er vi i startfasen på en lignende arbeidsinnsats når det gjelder «sosialpsykologiske arbeidsulykker» (mobbing).

## Offeret

Alle kan bli utsatt for mobbing, uansett alder, kjønn eller stilling innen bedriften.

## Nytt

### hovedverneombud



Kjell Torgersen ved Bærheim vegsentral har overtatt som hovedverneombud for Statens vegvesen Rogaland frå 1. januar.

Torgersen avløyser Jan T. Undset, som nå skal gå over i heil stilling som leiar for arbeidstreningsverkstaden i Hillevåg.

Mobbing er ikke noe spesielt, det er et arbeidsmiljøproblem, og må angripes, og løses, som andre arbeidsmiljøproblem.

Arbeidsmiljølovens §16 pålegger enhver å ta affære, eller sørge for at andre tar affære, når arbeidsmiljøet trues. Gjør man ikke det, er man medskyldig i at arbeidskollegaer får et dårligere arbeidsmiljø. Mobbing kan være ukjent for ledelsen.

## Mobberen

Hans Leyman sier i sin bok «Mobbing i arbeidslivet», at det er ingen spesielle grupper som peker seg ut som mobbere. Likevel antydes det ressurssterke/dominerende personer, som får kollegaer (gjerne litt svake) med seg. Personer som vil holde seg nøytrale/utenfor blir ofte, av offeret, oppfattet som medspillere til mobberne.

Mobberne og ofrene kan være: overordnet, underordnet eller kollegaer.

Noen årsaker kan være hudfarge, rase, kjønn, andre meninger, politisk eller religiøse oppfatninger i forhold til sine arbeidskollegaer. Det kan også hende at mobberen ikke er klar over at han plager vedkommende. Blir han gjort oppmerksom på problemet, vil han vanligvis slutte med dette.

## Hva er mobbing?

Mobbing kan f.eks. være:

- å bli fratatt arbeidsoppgaver
- isoleres ved at vedkommende ikke får den informasjon han/hun har krav på, eller ikke blir snakket til av kollegaer eller ledere.

Noen viktige elementer i mobbebegrepet er:

- hyppige overgrep (daglige, eller nesten) over lengre tid (f.eks. 1/2 år) og
- at det oppleves negativt.

En annen definisjon er slik: «Når en eller flere personer gjentatte ganger blir utsatt for handlinger som har til formål å skade den som mobbes».

Det viktigste og alvorligste ved mobbingen er effekten, nemlig at det er personer som får psykisk skade av arbeidsmiljøet.

Tiltak mot mobbing må settes inn før vi har fått en fastlåst konflikt, eller at offeret er blitt sykemeldt.

# Opplæring 1989

Av Endre Brigtsen

Den 14. februar 1989 ble opplæringsprogrammet for 1989 vedtatt i forhandlingsmøte. For lokal opplæring er det planlagt å holde godt og vel 40 kurs i år.

Noen av kursene som er etterslep fra 1988, som formannskurs, saksbehandlerkurs og vegmerking, er allerede i gang. For øvrig arbeider Personalseksjonen med en katalog som vil inneholde litt mer detaljer som målgrupper, tid og sted, samt hvem som blir faglig ansvarlig for kursene.

På bakgrunn av at vegvesenet er inne i en periode der vi må se framover og være villige til å akseptere en viss omstilling, må vi også se opplæringen i denne sammenheng. Det er derfor viktig at vi planlegger vår opplæring på litt sikt.

Ut fra dette er det nå nedsatt en gruppe med representanter fra avdelingene som vil se hvilke oppgaver vi vil få framover, og ut fra det vurdere hvilken opplæring som bør prioriteres.

## 10 mobbevettregler

Av Aud Blegen Svindland

1. Ikke skjul at du blir mobbet. Det er ingen skam.
2. Beskriv for deg selv hva mobbingen går ut på.
3. Beskriv for deg selv hvem det er som mobber deg.
4. Finn ut hvorfor du mobbes. Er hensikten å støte deg bort fra jobben, eller er du hakkekylling for å skjule andre problem.
5. Mobbing er et arbeidsmiljøproblem. Det er ikke du, men arbeidsgiveren som skal løse problemet.
6. Ta ikke opp kampen alene, da er du nesten sikker på å tape.
7. Ta opp mobbingen med din tillitsvalgte eller bedriftslegen.
8. Møt aldri alene med den som mobber deg.
9. Når du mobbes, spør hvilke hersketeknikker som brukes mot deg.
10. Gjør mobberen synlig. Snu skammen.

## Mer og bedre bruk av EDB i vegvesenet

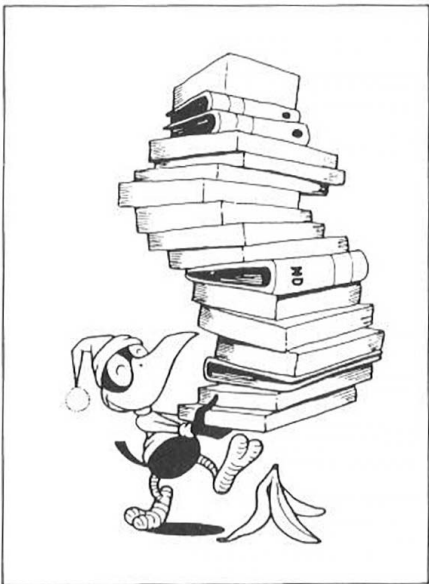
# NITO's teknologi – push aksjon

Tekst: Johan Lund

I et forhandlingsmøte i fjor sommer kom NITOs representanter med tanker om å få markedsført internt de ressurser vi etterhvert har opparbeidet på ulike felt av EDB-teknikk. Vi mangler oversikt over mulighetene på de ulike områder. Ledelsens representanter sluttet seg til tanken.

Det ble nedsatt et aksjonsutvalg for saken med deltagelse fra ledelsen og organisasjonene NITO, ELF og NIF. Saken ble stykket opp i 4 prosjekter og det foreligger nå rapport fra hvert av prosjektene.

### 1. Oversikt over EDB-programmer



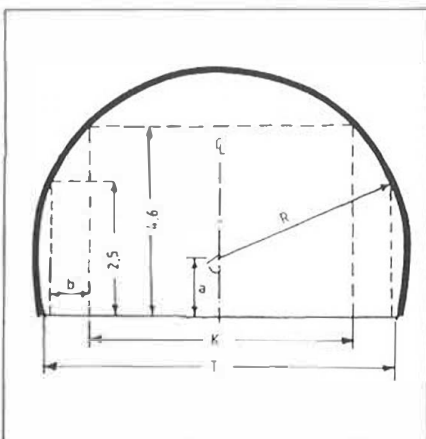
Arbeidet er utført av Marit Th. Olsen, ELF, Arnulf Follaug, EDB-kontoret og Nidunn Sandvik, NIF. Hva rapporten inneholder går fram av innledningen, hvor det bl.a. heter:

– Hensikten med dette hefte er å få en enkel oversikt over de EDB-program som finnes på vegkontoret.

– Det kommer stadig til nye program og nye versjoner, slik at det kan være vanskelig å ha oversikt over hva som finnes og hvilke som er de beste og mest rasjonelle å bruke.

– Programbeskrivelsene er ikke ment å være en fullstendig brukerbeskrivelse, men å gi de viktigste opplysningene om programmet og hvor brukeren kan skaffe seg mer informasjon.

### 2. Geometrisk kvalitetskontroll. Ankval.



Arbeidet er utført av Rune Sandven, NIF, Knut Utaaker, oppsynsmann og Solveig Yndesdal, NITO.

Hvilke problemområder rapporten behandler kan vi lese i innledningen, der det heter:

– Feil størrelse på utsprengt tunnelprofil vil idag alltid føre til økt anleggskostnad. For stort profil vil føre til økning av mengdene på sprengnings- og masseflyttingsprosessene. Ved for trangt profil vil kostbar etterstrossing måtte utføres.

– Da dataprogrammet ANKVAL ble kjent ved tunneldriften i fylket, fattet en interesse for dette, og gikk i gang med utprøving i praktisk bruk. Først i den 1220 m lange Drengstunnelen ved Ropeid og etterpå i den 600 m lange tunnelen på Austre Bokn. Utprøvingen på Bokn er blitt fulgt opp av aksjonsutvalget for «Teknologi-push».

### 3. Bruk av EDB i hovedplanleggingen



I prosjektet har deltatt Bjørn Christian Grassdal, Nils Heskestad, Øyvind Kommedal, Leif Lindefjell, alle NITO og Tor Geir Espedal, NIF.

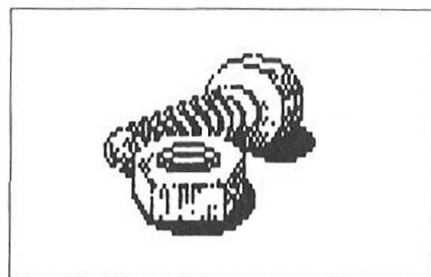
Prosjektet er startet ut fra ønsket om å kunne formidle kunnskap og erfaring i bruk av EDB-programmer for hele vegplanleggingsprosessen, fra planleggingsperioden gjennom byggeperioden til ferdig avlevert veg. Dette er et delprosjekt som omfatter hovedplansprosessen.

For å arbeide seg gjennom de forskjellige hovedplansfasene, er flere forskjellige EDB-program blitt brukt. RennFast-prosjektet er det konkrete prosjektet som brukes som referanse i denne første delrapporten.

Siden RennFast-prosjektet medfører planlegging av ny riksveg gjennom spredt jordbruksbebyggelse, der eksisterende vegnett kun har vært mindre fylkesveger, har by/tettsted-problemer og flere data i vegbanken vært lite aktuelt. På prosjekt i mer sentrale deler, vil mange grunnlagsopplysninger om eksisterende vegnett være viktige inngangsdata til andre EDB-program som RennFast ikke har brukt.

### 4. Investeringsanalyse for maskinavdelingen

Interne rutiner for maskinanskaffelse  
Nytt asfaltverk?



Rapporten er utarbeidet av økonomikonsulent Håkon Schwalb i samarbeid med Johannes Bø, Alv Moi og Sverre Andersen.

Rapporten faller i to deler.

#### A. Maskinanskaffelser

Undersøkelsen har gått på å undersøke de interne rutiner som gjelder ved anskaffelse av konkurransemaskiner. Dette gjelder spesielt større maskininvesteringer. Oppgaven har deretter vært å forsøke å forbedre eksisterende rutiner for å få et sikrere vurderings- og beslutningsgrunnlag. Særlig vil økonomiske



**Storlygaren**



*To gutter satt sammen og snakket om hva slags jenter de skulle få fatt i.*

*– Jeg tror vi prøver en sykepleierske, sier den ene.*

*– Ikke tale om, svarer den andre, for de sier alltid: Ligg stille, og slapp av! Da foreslår jeg heller en lærerinne, for de klapper i hendene og roper: Så tar vi det hele en gang til!*

Jeg utfordrer Turid Anonsen, Biltilsynet, Stavanger.

**Marit Øverland**

lønnsomhetsberegninger og følsomhetsanalyser være viktig. Dette krever en del kompetanse innen økonomiske felt.

#### **B. Anskaffelse av asfaltverk**

Rapporten tar for seg lønnsomheten for vegvesenet ved eventuelt kjøp av nytt asfalttrommelverk. Prisnivået på massen som leveres av konkurranter er høyt, og dersom vegvesenet ønsker å følge med i utviklingen innen produksjon av faste dekker bør en fornyelse vurderes.

Rapportens konklusjon er denne:

Resultatet av beregningen viser at en investering i et nytt stasjonært asfalttrommelverk vil være meget lønnsomt for vegvesenet og vil medføre betydelige besparelser. På et rent bedriftsøkonomisk grunnlag anbefales det derfor at man foretar denne investeringen.

## TILLITSVALGTES SPALTE

Statens vegvesen er 125 år i 1989. En jubileumskomiteé har lagt ned et stort arbeid for at vi her i fylket skal markere jubiléet på en verdig måte. ELF vil oppfordre alle sine medlemmer til å støtte opp om de tiltak som blir satt igang.

I forbindelse med jubiléet er der utarbeidet et jubileumskrift som i tekst og bilder forteller fra vegvesenets historie i Rogaland. ELF har av økonomiske årsaker ingen annonse i denne boka, men vi er en del av etaten med 80 medlemmer ved vegkontoret og biltilsynet. Tilsammen utgjør merkantilt ansatte ved vegkontor og biltilsyn ca 90 stillinger, noe som viser at vi står godt samlet. De fleste av våre medlemmer er kvinner, og vi må vel vedgå at vi ikke har vært særlig flinke til å fremme våre krav. Men kanskje fremtiden vil bli en annen.

Et likestillingsutvalg i VD har lagt fram et forslag til handlingsplan for likestilling i Statens vegvesen for 1989. Dette utvalget har satt seg forskjellige mål. Et av målene er at i perioden 1989–1992 skal kvinner tilsettes i minst 25% av de lederstillinger som blir ledige. Et annet mål er at i løpet av 1989 skal 20% av deltakerne på lederkurs være kvinner. Handlingsplanen har mange flere mål som går i samme retning. I vår etat, som er temmelig mannsdominert, synes disse mål å være noe utopiske. Men den sår et frø som kanskje kan bli plante en gang i fremtiden.

Vår etat er svært opptatt av kompetanseoppbygging, og vi merkantile vil sikkert få støtte dersom vi bare står på og vil noe selv. Vi har imidlertid inntrykk av at kursprogram for 1989 ikke har tilgode sett de merkantile i særlig stor grad. Det viser jo også overskriften over opplæring i 1988. Her har de merkantiles andel med ekstern opplæring bare vært 0,2% og ved lokal opplæring 0,6%.

I personalplanen, som ble vedtatt høsten 1987, ble det sagt at det skulle utarbeides en egen rapport som skulle vise opplæringsbehovet og komme med forslag hvordan en skulle dekke dette behovet. Av forskjellige årsaker er ikke rapporten utarbeidet. Nå har et nytt utvalg (underutvalg til opplæringsutvalget) fått i oppdrag å kartlegge tidsperioden (1993). Utvalget består av 6 menn (med nødvendig sekretærhjelp – hokjønn), la oss håpe og tro at disse 6 menn har forståelse for at også merkantile har behov for å kunne videreutvikle seg innen sitt arbeidsområde.

Statens vegvesen er inne i en vanskelig periode nå – små bevilgninger – innskrenkninger – og det som følger med. Det er ikke lett å lede en etat i slike vanskelige tider, og vi må ha forståelse for at vi underveis kan møte avgjørelser som ikke er like lett å akseptere for hver enkelt av oss.

ELF har et slagord som sier – *står vi samlet – står du sterkt*. La oss håpe at Statens vegvesen kan stå sammen i tiden som kommer, og la oss prøve å bringe videre det beste av de tradisjoner som er skapt i etatens 125 årige historie.

**Magnhild Ødegård**  
hovedtillitsvalgt  
(ELF)

Embetskontorfunksjonærers landsforbund



## Lang gang- og sykkelveg i Sola

Tekst og foto: Harald Sel

Frå midt i mai vil det vera samanhengande gang- og sykkelveg langs heile Rv 510 i Sola frå Klepp-grensa til krysset med rv 509 på Ljosheim ved Stangeland skole. Strekninga er 9,2 km.

Parsellen som skal fullførast i mai er 3 km og går frå Ræge til Stangeland. 1,3 km av strekninga er alt asfaltert og opna for trafikk.

Samtidig med bygginga av gang og sykkelveg, er det utført ein del

utbetringsarbeid på riksvegen. Krysset med fv 374 (Nordsjøvegen) er ombygt og kanalisert. Fleire av avkjørslane er ombygde og sikthindringar er fjerna. Dessutan er Stangeland bru breiddeutvida med 6 meter.

Vegvesenet har også utført graving og legging av høgspenn- og belysningskablar og ein del anna arbeid for Sola Energiverk.

Arbeidet er utført i eigen regi. Mellom 3 og 4 mann ha arbeidd på anlegget sidan mai 1988.

Totale kostnader er ca 4 mill. kr. Dette er i samsvar med kostnadsoppslaget.



Tre av arbeidarane på anlegget. Frå v.: Gustav Selvik, Magnus Danielsen og Erik Soma.



Ved siden av gang- og sykkelvegen, er det utført ein del utbetrings- og trafikkteknisk arbeid. Biletet viser krysset med fv 374 (Nordsjøvegen) som er ombygt og kanalisert.

## TRANSPORT OG MILJØ

Framhald frå side 15

### Val av transportmiddel

Nettopp av di utsleppa frå transportsektoren er så store, er det enorme miljøvinstar å henta ved tiltak som reduserer dei. Strengare utsleppsreglar er alt på trappene, men truleg ligg største vinsten i val av transportmiddel. Dessutan fører den noverande trafikkstrukturen til ei rekkje andre miljøproblem, som til dømes nedsmussing, støy, trafikkork og ulukker.

### Personbil

I dag er personbilen det desidert viktigaste framkomstmiddelet i Noreg. Dersom kvar bil dobla passasjertallet, ville mange tonn skadeleg utslepp vera spart. Og dette lèt seg gjera, for vi brukar ikkje bilen først og fremst til feriar og turar, slik mange synest tru, men til å koma fram og tilbake til arbeidsplass og forretningar – ofte med ein person i kvar bil.

### Buss

Tek vi buss, der slike finst, kan vi òg ta ut miljøvinst. Ein buss forureinar rett nok meir enn ein personbil, og har bussen 5–6 passasjerar, vert det like mykje forureining som om passasjerane køyrde kvar sin bil. Er bussen derimot halvfull eller full, vert det netto vinst på miljøside.

### Jernbane eller fly?

Jernbanen er det transportmiddelet som forureinar minst, trass i at det framleis køyrer nokre dieseltog omkring. Det er nemleg frå desse mesteparten av utsleppa kjem. Største miljøvinsten er difor å henta ved å overføra såvel gods- som persontransporten til jernbanen.

Flyet er i dag forureinaren og energislukaren i superklasse. Ei samankling mellom tog og fly kan såleis vera nyttig.

Fly og tog tek i dag om lag like mykje av den totale innanlandske persontransporten – tog 4,5% og fly 4,8%. I tillegg tek jernbanen i underkant av 9% av godstransporten. Under 1% av oljeenergien går til tog, medan flya tek til seg 15%, då medrekna utanlandstrafikken. Også på utsleppssida er flya verst – det er sjølvstøtt samanheng her.

Tabellen viser mengd av ulike utslepp frå tog (medrekna godstrafikk) og fly (medrekna utanlandstrafikk) i tonn.

	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO
Tog	100	300	100
Fly	200	3 700	9 100

CO <sub>2</sub>	VOC	Bly	Partiklar
51 000	100	-	100
1 700 000	1 900	-	200

Likevel er det ofte billigare å reisa med fly på strekningar der det finst jernbane. Og prisutviklinga kan i alle fall vera ei av årsakene til at folk vel fly og privatbil framfor til dømes jernbane. Denne utviklinga har nemleg verka til fordel for fly og privatbil, og mot andre transportmiddel. Det viser ei samanlikning av auken i prisenivået på dei ulike transportmidla, sett opp mot konsumprisindeksen.

Transportmåte	Auke i prisenivået 1980-87
Personbil (drift og vedlikehald)	60%
Flyreiser	72%
Konsumprisindeks, total	79%
Reiser med:	
Jernbane	97%
Båt	139%
Buss	154%
Sporveg, forstadsbane	192%

Bilen vert, som nemnt, mest bruka i samband med arbeid og daglege gjeremål. Det er ikkje å undrast over at folk heller brukar privatbil enn buss og forstadsbane når det klart løner seg, samtidig som det kollektive tilbodet stadig vert dårlegare.

**Merknader:**

Med sjøtransport skal ein forstå innanriks sjøtransport der ikkje anna er nemnt i teksten.

Utanriks sjøtransport omfattar den delen som går føre seg på norsk sokkel.

Lufttransport er sivil, innanriks luftfart.

NB: Alle tal er cirkatal, sjølv der det er bruka desimalar. Dette er av di ulike kjelder opererer med noko varierende tal, men marginane er små. Desimalar er nytta av omsyn til den grafiske framstillinga.

**Kjelder:**

Alle tal og opplysningar er henta frå desse publikasjonane:

**John Hille:** Melding om rikets avstand. Utgitt av Framtiden i våre hender, Informasjons-senteret. September 1988.

**Audun Rosland:** Trafikk og luftforurensning. Utgitt av Gruppe for miljøøkonomi. Statistisk Sentralbyrå. Juni 1988.

**Statistisk årbok 1988.** Statistisk Sentralbyrå. Mai 1988.

**Michael Renner:** Rethinking the role of the Automobile. Worldwatch Paper 84. Juni 1988.



**Redaksjonen**

I arbeidet for god informasjon, er bedriftsbladet viktig. Ei rundspørring i fjor mellom tilsette i etaten, i samband med vurdering av informasjonsarbeidet, stadfesta dette. Dei tilsette i Statens vegvesen Rogaland rangerer Rygjavegen på topp, som den beste informasjonskanalen i den geografisk spreidde og fagleg mangesidige bedrifta vår.

Men eit godt bedriftsblad lagar seg ikkje sjøl, og produksjonen av det bør ikkje vera «venstrehand-sarbeid». Frå Informasjonskontoret har det vore eit ønske, at det skal satsast meir på Rygjavegen. Dette blir nå gjort, både redaksjonelt og teknisk. Vegsjefen skal ha stor takk for at han, nå som tidlegare, stør opp om bedriftsbladet.

Redaksjonen har nå 2 medarbeidarar, i tillegg til redaktøren.

Eva Vivoll har sidan årsskiftet vore redaksjonssekretær. Ho har dessutan ei rekke andre arbeidsoppgåver ved Informasjonskontoret og ho er sekretær for driftssjefen.

Johan Lund er frå dette nummeret knytta til redaksjonen. Han arbeider med stoff og tilrettelegging av stoff. I tillegg arbeider han framleis som advokat ved Vegkontoret og med spesielle oppdrag for vegsjefen.



Eva Vivoll.



Johan Lund.

Johan Lund var ein av initiativtakarane, då arbeidet med eige bedriftsblad tok til. Saman med vegsjef Danielsen, arbeidde han med førebuingane til oppstarten på nyåret i 1973. Ikkje nok med det. Johan Lund er også mannen bak namnet på bladet vårt, Rygjavegen. Før oppstarten blei det lyst ut namnekonkurranse. Denne fekk stor oppslutning. Det dåverande «Samarbeidsutvalget» hadde avstemning mellom 3 forslag. Rygjavegen fekk flest stemmer. Då konvolutten med forslagsstillaren blei opna, sto det Johan Lund på arket.

Når det gjeld den tekniske omlegginga, mellom anna med eigenproduksjon av sats og layout ved hjelp av datamaskin og skjerm, reknar me med å koma i gang med dette frå neste nr. Dette kjem ut i juli.

**Harald Sel**

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



# RYGJAVEGEN

Ein av Statens vegvesen Rogaland sine dyktige maskinførarar, Erik Fjermestad, Biletet er frå ein av dei få gode sommardagane i fjor, mens han arbeidde på fylkesvegen mellom Brusand og Kartevoll. Sjå intervju side 20.