



Nr. 3 - JULI 1989 - 17. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND

## God sommer!



Statens vegvesen Rogaland sin fresegjeng klar for ei arbeidsekt rett ovanfor Glubo på Rv.501 mellom Eia og Heskestad. Frå venstre: Terje Kydland, Sigmund Sandsmark (oppsynsmann), Jonny Aasen, Harald Espevik, Gunnar Gjedrem, Jostein Frafjord og Magne Slettebø (formann). Sjå side 14 og 15.



STATENS VEGVESEN

125 ÅR

-FOR BETRE TRANSPORT

### AV INNHALDET:

- Jubileumsfeiring
- Skulemann i trafikksjefstolen
- Hva forteller vegvesenets fartsradar
- Vegopning på Bryne
- Transport og miljø





Nr. 3 – Juli 1989

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Georg Eie  
Tormod Nag  
Irene Stangeland  
Ole Tamburstuen  
Solveig Yndesdal

**Layout**  
Harald Sel

**Sats og trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1500 eksemplarer

## INNHALD

- 3 Endring – omstilling!
- 4 Jubileumsfeiringa
- 6 Vegvesenet 125 år – utdrag av prolog
- 8 Ombygging ved biltilsynet i Stavanger
- 9 Vegopning på Bryne  
Sykkelveg-pris til Rogaland
- 10 Transport og miljø
- 13 Skolebesøk på Nærbø vegstasjon
- 14 Billig asfaltfresing i Rogaland
- 15 Intervju med Magne Slettebø
- 16 Rennfast-kostnadene lar seg ikke tilbakebetale med bare bompenger
- 17 Restaurering av Stranda bru
- 18 Intervju med Svein Dahle
- 19 Politi på kurs  
Storlygaren
- 20 Johannes Espevold sin oppmerkningsmetode  
Sysselsettingen
- 21 Vegcupen 1989  
Sporslitasje vinteren 1988/89
- 22 Gassrørledning, naturvern og vegbygging
- 23 Familietur til Bjødnalio
- 24 Radarmålingene – fra tallkolonner til kurver
- 25 Turistinformasjon langs Ryfylkevegen  
Ras ved Gyatunnelen
- 26 Sandsfjord bru over Nævvøy?
- 27 Vern og helse
- 28 Storslått bryllup for Azeb  
Vegvesenet på Jærdagen  
Likestillingsarbeidet
- 29 Tre generasjoner Aardal  
Asfaltverket i Jøsenfjorden  
Nærbø-trim i Njåskogen
- 30 Vegdirektøren i spørretime
- 31 Norges vakreste veg skal kårast  
Mi meining
- 32 Bygging av Tengs bru i 1943
- 33 Kryssord
- 34 Personalnytt  
Trygve Gimnes – til minne
- 35 Tillitsvalgtes spalte  
Ola Tveiten

## Bør Statens vegvesen i framtida bare stella med vegar?

*Stavanger Aftenblad stiller dette spørsmålet i ein leiarartikkel 24. mai. «Er det kanskje ein tanke å omorganisera etaten til eit samferdsels- eller transportvesen, med ansvar for å finna totalløysingar på framtida sitt transport-behov?» heiter det m.a. i artikkelen.*

*I «Våre veger» nr. 2/1989 er pensjonert direktør for Samferdselsdepartementet, Rolf Normann Torgersen, inne på dei same tankane som Stavanger Aftenblad.*

*Bakgrunnen er i hovudsak det Stavanger Aftenblad kallar eit «trafikkpolitisk klimaskifte», som dels har økonomiske, dels miljømessige årsaker. Om det miljømessige viser bladet til alarmerande kunnskap om drivhuseffekt, ozonlag og helseskader frå forureining, som gi næring til motstanden mot vidare vekst i privatbilismen.*

*«Vegbygging må i langt større grad enn før sjåast i samanheng med alternative transportmiddel, miljø, arealdisponering og bustadbygging.» skriv Stavanger Aftenblad.*

*Me må slå fast: Det er svært sentrale spørsmål og problemstillingar Stavanger Aftenblad tar opp. Det blir peika på utfordringar for Statens vegvesen som bør tas svært alvorleg.*

Harald Sel

# Endring – omstilling!

Av administrasjonssjef Svein M. Olsen

De fleste av oss opplever nå at vi er inne i en omstillingsperiode. De offentlige budsjett går ned, vi får mer konsentrert anleggsdrift tilknyttet store bompengeprojekt, vedlikeholdsdriften, særlig på fylkesveg-siden, må arbeide under strammere rammebetingelser osv.

Kravet om konkurranse er stadig framme og konkurranseevnen skal dokumenteres på en bedre måte enn tidligere. Det snakkes om oppsigelser og permitteringer. Noen opplever denne situasjonen som truende, – de fleste av oss ser imidlertid den nye situasjonen som en utfordring. Vi vet vi har viktige samfunnsoppgaver å løse. Vi vet vi har kompetanse til å løse dem og vi vil gjerne vise at vi er de beste til å løse dem.

I løpet av de siste 1 1/2 år ha vi utredet forslag til nytt styringssystem for Statens vegvesen med tanke på å møte morgendagens utfordringer. Forslaget tar sikte på økt bruk av målstyring, større krav til resultater og resultatrapportering, men også økt frihet når det gjelder interne arbeidsforhold. Det legges opp til økt bruk av konkurranse og til et klarere skille mellom forvaltnings- og produksjonsoppgaver.

Forslagene har i hovedtrekkene fått full tilslutning fra både vegsjefene, avdelingene i Vegdirektoratet og tjenestemannsorganisasjonene og dette borger for en god oppfølging når forslaget, etter den politiske behandling, skal settes ut i livet.

Formannen i styringssystemutvalget, tra-



fikkdirektør Søfteland sa på vegsjefmøtet i april:

«Jeg har oppfattet det slik at det er stor vilje til å gå videre og prøve ut de forslag utvalget har fremmet. Dette viser at etaten er dristig. Det vil nemlig bli krevende å åpne oss for konkurranse slik vi har foreslått. Men hvis vi vil dette selv, så ligger det en stor kraft i en slik vilje.

Mitt ønske er at vi skal ta utfordringene med den dristighet Styringssystemutvalget har foreslått. Ved å ta de sjansene som ligger i forslaget skaper vi nok litt utrygghet. Men det å gjennomgå en slik prosess er kanskje den beste måten å skape trygghet for Vegvesenet – trygghet for at vi skal gjøre et godt arbeid også i 1990-åra. Dette vil være den beste trygghet for de som arbeider i etaten».

Jeg synes Søfteland her gir uttrykk for den positive vilje til omstilling som også jeg og trolig alle de andre i vår lokale ledelse har, – og jeg vil med dette la utfordringen gå videre til hver enkelt medarbeider i vårt eget fylke.

## Jubileumsdag 1

Av Johan Lund

Den såkalte jubileumsdag 1 gikk av stabelen for innbudte gjester 25. april 1989 på trafikktorget på vegkontoret, fortsatte med en liten minnehøytid ved støtten over amtmann Scheel ved Lagårdsvegen og ble avsluttet med en lunch på KNA-hotellet.

### Celebre gjester

Gjester var personlig sekretær Tore Christoffersen hos samferdselsministeren, fylkesmann Kristin Lønningdal, fylkesordfører Arne Rettedal, vegdirektør Eskild Jensen, formann i fylkessamferdselstyret Arne Sandnes. Særskilt innbudt var Sigrig Rasmussen, enke etter distriktkasserer Karl Rasmussen, Statens vegvesen Finnmark, som satte livet inn som motstandsmann under siste krig. Dessuten møtte representanter for fagorganisasjonene, ledermøtets medlemmer, tidligere vegmester Alfred Rake og endelig jubileumskomiteens medlemmer.

### Omvisning

På Trafikktorget ønsket komiteens formann Arne Njå velkommen. Det ble gitt omvisning av utstilte modeller over aktuelle prosjekter og den nyproduserte utstilling «Vegbygging gjennom 1000 år.»

Ved minnestøtten orienterte vegsjefen om amtmann Scheels innsats for fremme av oppstarten for hovedvegbyggingen sørover fra Stavanger.

### Prolog og overrekkelser

Under lunsjen framførte vegmester Rake sin prolog VEGVESENET GJENNOM 125 år. Utdrag av denne trykkes på side 6 og 7 i dagens blad.

Det var helsningstaler fra statsrådets personlige sekretær, fylkesmannen, fylkesordføreren og vegdirektøren. Vegdirektøren overrakte fru Sigrig Rasmussen en krystallvase med motiv, til heder og takk for Karl Rasmussens innsats under krigen. Nærmere omtale på denne side i bladet.

Under den etterfølgende kaffe hilste hovedtillitsmann Ole Tamburstuen, NAF, fra organisasjonene og overrakte vegsjefen et maleri med motiv Terland klopp.

Biltilsynssjef Svein Dahle bandt det hele sammen som vise-vert på en grei måte.



Det var nok mer fotografen enn vegsjefen som fikk vegdirektør Eskild Jensen i kne ved støtten over amtmann Scheel. Ingen av de to synes å mislike situasjonen.

## Karl Rasmussen – vegmann med motstand i

Av Svein Magne Olsen

Karl Rasmussen var distriktkasserer ved avdelingskontoret i Alta fra det ble opprettet i 1942, tidligere var han stasjonert ved Vegkontoret i Vadsø.

Høsten 1943 gikk han aktivt inn i motstandsbevegelsen sammen med Thorstein Pettersen (Thorstein Raaby). De nyttet vegkontoret/avd.kontoret som tilholdssted og Raaby ble tilsatt som vikar ved kontoret.

De hadde som hovedoppgave å holde øye med den tyske krigsflåten i området, og å sende meldinger til London om flåtens bevegelser.

Det ble installert en radiosender på tidligere vegsjef Gimnes sitt kontor og nøkkelen til kontoret overlot Gimnes til Raaby.

Det var stor aktivitet hele vinteren 1943-44 og vegsjef Gimnes fortalte at det var svært spennende mange ganger. Tyskerne fikk etter hvert en anelse om at noe foregikk, men de greide ikke å peile inn senderen eller avsløre hvem som stod bak.

I april/mai 1944 var oppdraget fullført og Raaby reiste fra Alta.

I begynnelsen av juni ble aktivitetene avslørt og 6. juni var tyskerne på jakt etter Rasmussen. Han var blitt varslet og hadde rømt sydover, men ble tatt på siste gården før grensen til Sverige.

Rasmussen ble nå ført til Tromsø og satt i forhør. Av frykt for å røpe noe tok han imidlertid sitt eget liv ved å hoppe ut gjennom et av vinduene under forhøret. Han ble drept momentant juni 1944.

Karl Rasmussen var dengang nygift, og kort tid etter rømmingen ble også hans hustru, Sigrig Rasmussen arrestert.

Gimnes ble også kontaktet av tyske offiserer og mistanken var påtagelig, men tyskerne klarte enda ikke å bevise noe. Gimnes fant det imidlertid best å rømme, og reiste over til Sverige etter en dramatisk flukt over Finnmarksvidda.

Gimnes mente at både han selv og mange andre kunne takke Rasmussen for at de ble spart. Gimnes har derfor vært svært opptatt av at minnet etter Karl Rasmussen ble hedret.



## Jubileumsdag 2

Av Eva Vivoll

Fredag 26. mai var alle ansatte og pensjonister med følge invitert til jubileumsfest i Konserthuset. Det var dagen vi feiret oss selv, og vi fikk noen minnerike timer sammen.

Feststemte og festkledd ble vi møtt av lystige toner fra «Landstrykerne» allerede i foajeen. I salen ble vi traktert med klavermusikk mens alle 850 fremmøtte fant sine plasser.

### Prolog

Tidligere vegmester Alfred Rake, fremførte sin egen prolog «Vegvesenet gjennom 125 år, som vi har gjengitt utdrag fra et annet sted i bladet. Deretter leste Kirsten Hofseth fra Rogaland Teater diktet: «Den gamle vegen,» før vegsjefen Chester Danielsen holdt sin festtale.

Han åpnet talen ved å ønske oss alle velkommen til vegvesenet i Rogaland sin jubileumsfest, og fortalte at det var første gang i vegvesenets historie at det hadde gått ut invitasjon til fest til alle ansatte og pensjonister med følge.



Det var nesten fullsatt sal i Konserthuset da jubileumsfesten for alle ansatte og pensjonister gikk av stabelen 26. mai.

### Historien om offentlig fattigdom

«Vegvesenets historie er ellers historien om offentlig fattigdom,» sa han blant annet, og gjenga endel av amtmann Gunder Aas sin klage til amtstinget i 1838. Vi har alltid fått for små pengebidrag fra statskassen, og slik må vi nok regne med at det fortsatt blir. «Men vegvesenet si søge er ikkje ei søge om berre fattigdom og naud, men like mykje om samarbeid, både frivillig og påtvungen.» Vegvesenet har stor

kontaktflate utad, og i denne kontakten er vi alle representanter for vegvesenet.» Men like viktig er våre interne samarbeidsforhold, og han kom inn på vårt manifest som sier at: «Personalet er vegvesenet i Rogaland sin viktigaste ressur. Alle tilsatte er viktige og nødvendige medarbeidarar for å oppnå de mål som er satt for etaten. Vi i Statens vegvesen i Rogaland vil samarbeide for å få til et arbeidsmiljø med åpenhet og tillit, der den enkelte føler seg trygg og gis mulighet for personlig utvikling.»

Vegsjefen beklaget at avstanden mellom toppledelsen og særlig arbeidsdriften syntes å bli stadig større, men ga uttrykk for tilfredshet og glede over god kontakt med de tillitsvalgte fra de forskjellige grupper i etaten.

### Utfordre framtida

Han avsluttet med å si: «Vegvesenet er rett nok ein gamal og tradisjonsrik etat, – med røtter mykje lengre tilbake enn 125 år. Men me er vel og ein ung etat som gjerne vil stå fram og utfordre framtida. Me er på banen, me vil vera med og yta vårt til eit bedre samfunn, – på same måte som me har gjort fram til nå.

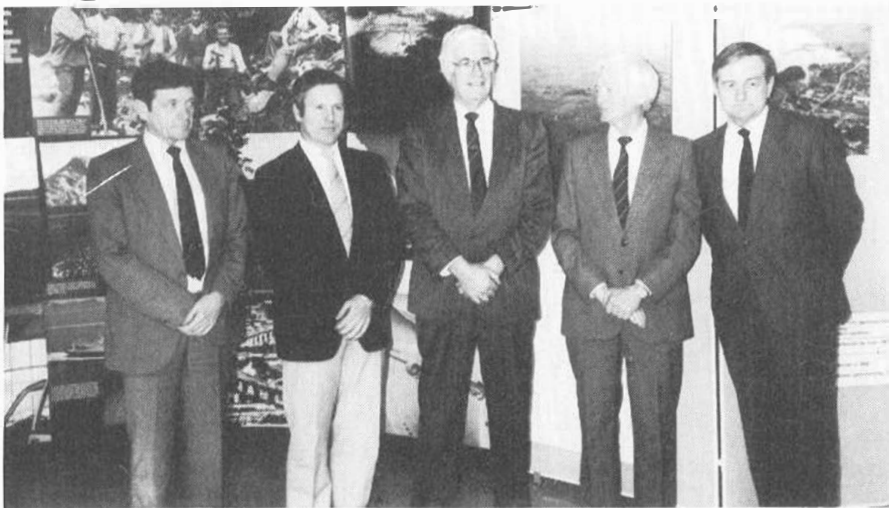
Eg gratulerer oss alle med dagen og ynskjer oss alle lykke til med framtida!»

### Fryd for øre og øye

Etter talen var det tid for musikk igjen. Koret «Cantemus» ved dirigent Caspar W. Hennig vart opp med både ballader og negro spirituals, en fryd for øret! Men vi skulle også få «en fryd for øyet.» Leif Lindefjell og Oddvar Bjønnum har nok lagt mye arbeid i billedkavalkaden de viste, og den var utvilsomt et av kveldens høydepunkter. Vi fikk se et vakkert og storslått Rogaland. Et fylke

Forts. side 14

## Regionale ordførar/rådmenn-møte



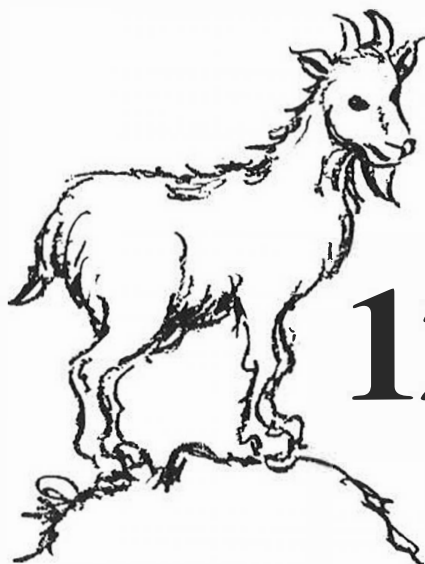
Av Harald Sel

Regionale møte med ordførarar og rådmenn er eit av Statens vegvesen Rogaland sine jubileumstiltak. Slike møte er arrangert i Egersund, Klepp, Jørpeland, Haugesund, Sand og Stavanger.

Hovedformålet med møta har vore gjensidig informasjon og meningsutveksling om aktuelle veg- og trafikkspørsmål.

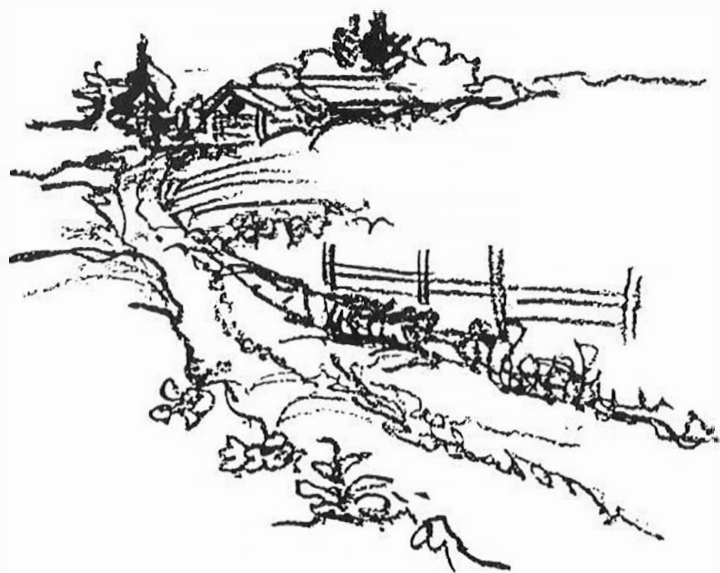
Biletet ovanfor er frå møtet i Klepp rådhus. Frå venstre: ordførar Asbjørn Kverneland i Klepp, varaordførar Svein K. Søyland i Gjesdal, vegsjef Chester Danielsen, ordførar Kjell Lund i Hå og ordførar Arthur Løvik i Time.

I bakgrunnen ser me litt av jubileumstutstillinga som er laga i samband med jubileet.



# Vegvesenet 125 år 1864-1989

Utdrag av prolog ved pensjonert vegmeister  
Alfred Rake - Årdal i Ryfylke



Frå hav kom sjømann sigande,  
då steig det fram ei steinut strand.  
Og i blåleg dis kom sigande  
vårt vakre, kjære Rogaland.  
Frå høg fjell og hei, mot flate Jadarlandet -,  
kor du enn ditt auga snur  
vil du berre undren strande:  
Fager smiler norsk natur.  
Trolske djuv og ølme tindar,  
ned imot stupet i villa,  
flate bygder i milde vindar,  
smellande flagg i sundagsstilla:  
Du kjenner ditt hjarte banke,  
stansar brått med denne tanke:  
«Fagert er landet Du oss gav!»  
Rogaland frå hei til hav!  
Fargespel i kveldsblå stille ro,  
solarfallsglans over tind og mo  
lyser fredsamt frå fjell til strand  
over vårt vakre, kjære Rogaland.  
Og landet låg her vintervilt  
lokkande låg det sumarstilt  
medan tusenåri rulla hen.  
Rydda og bygt av sterke menn,  
tusen heimar smått om senn  
bygde vart frå grunnen.  
Ein leveveg for mann og kvinne  
her i tronge dalar inne  
vart snart omsider funnen.

Bonde bakom plogen  
fiskar i sin båt -  
tømmerdrift i skogen,  
rydningsmenn og mineskot,  
mønster er i same veven:  
Vårt fundament er arbeidsneven.  
Men først og sist og kort fortalt:  
veglaut var her overalt!



Tunge tak i slit og svette  
 preg på dette folket sette.  
 Tankar skapt om dette eine:  
*Veglaust må vi greie oss åleine!*  
 Menn frå bygder og våre grender  
 menn med harde arbeidshender  
 drege har det tyngste lasset:  
 Heidersmenn av første klasse!

Men mange år det skulle gå  
 før landet ei lov om veg skulle få.  
 Og det året lova om veg kom på papire'  
 står «Statens Vegvesen» i attensekstifire.  
 Dei første vi veit var skjeggute sluskar  
 slike vi les om, men lenge huskar.  
 Dei meistra sitt verktoy og kunne sitt fag  
 og vegane ligg her den dag i dag.

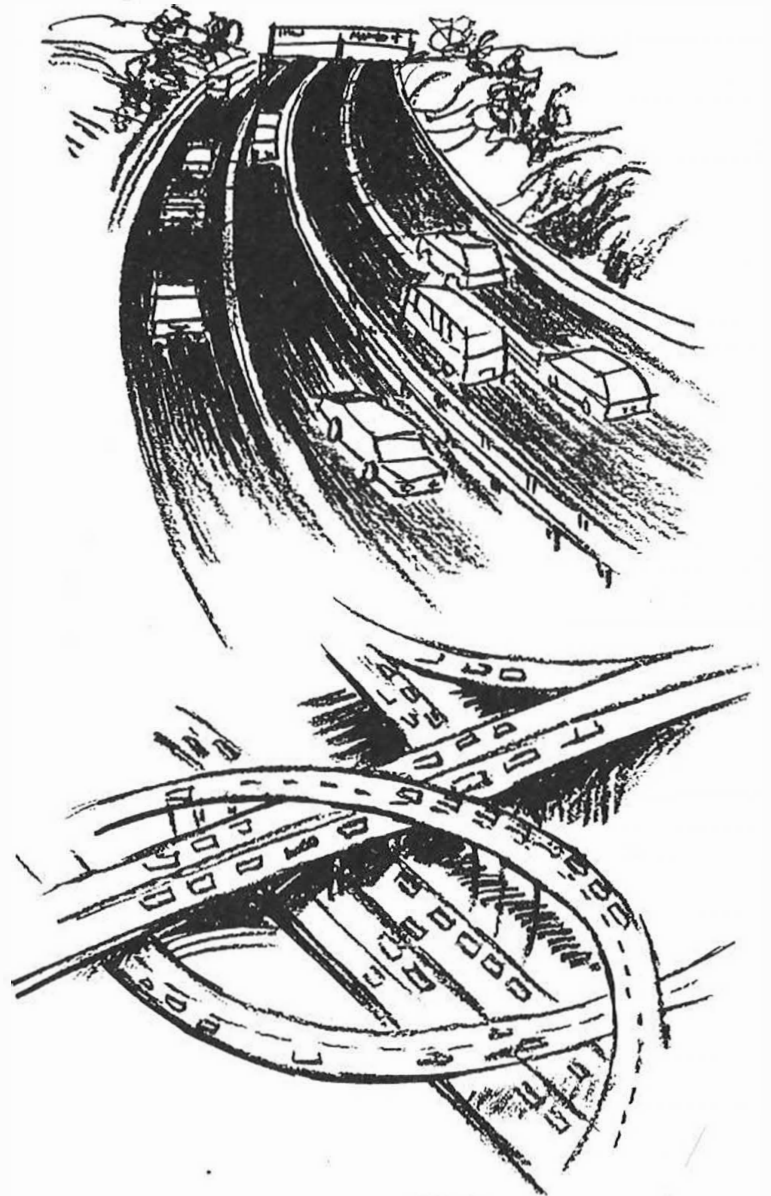
Dei kravde lite, det er kort fortalt:  
 Mat og klær, og litt tobakk - det var alt!  
 Men vår første vegmann var likevel geita.  
 Ho alltid den beste og kortaste vegen leita  
 Og folk er aldri rådlause, - nå som før:  
 Har dei ikkje geit, så bodsender dei ein ingeniør!

Men tider skifter og tider går.  
 Vegar vert vi lova kvart fjerde år!  
 Og slik det alltid vel gange vil  
 Dei gamle fell frå og nye kjem til.

Vi standa nå i jubileumsrus,  
 og ser oss stolte og glade attende  
 Vi herrar er i vårt eige hus  
 og let takk og tanke mot fortida vende.

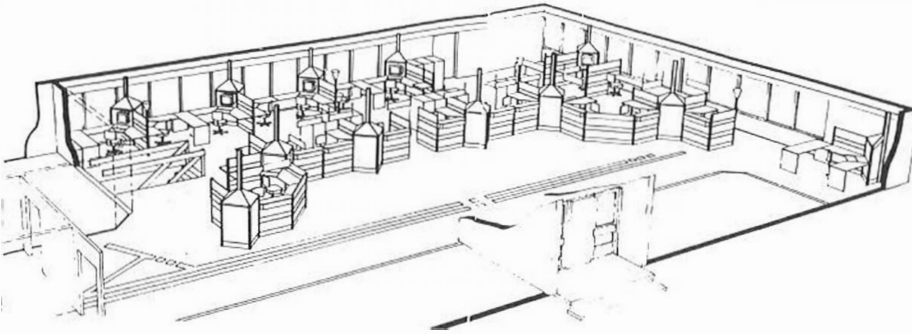
Og slik står Rogaland fram i dag  
 med eit vegnett av beste slag.  
 Og om nye hundre og tjuufem år  
 ingen i landet oss overgår!

Men vismenn tenkjer og seier so:  
 Du må ikkje alltid ta verda med ro.  
 Ting kan alltid gjerast beire!  
 Og denne dagen vi difor vil feire,  
 med von om framgang for folk og land,  
 og at vi framleis held våre vegar i stand!



Biltilsynet i Stavanger

## Ombygging av ekspedisjonslokalet



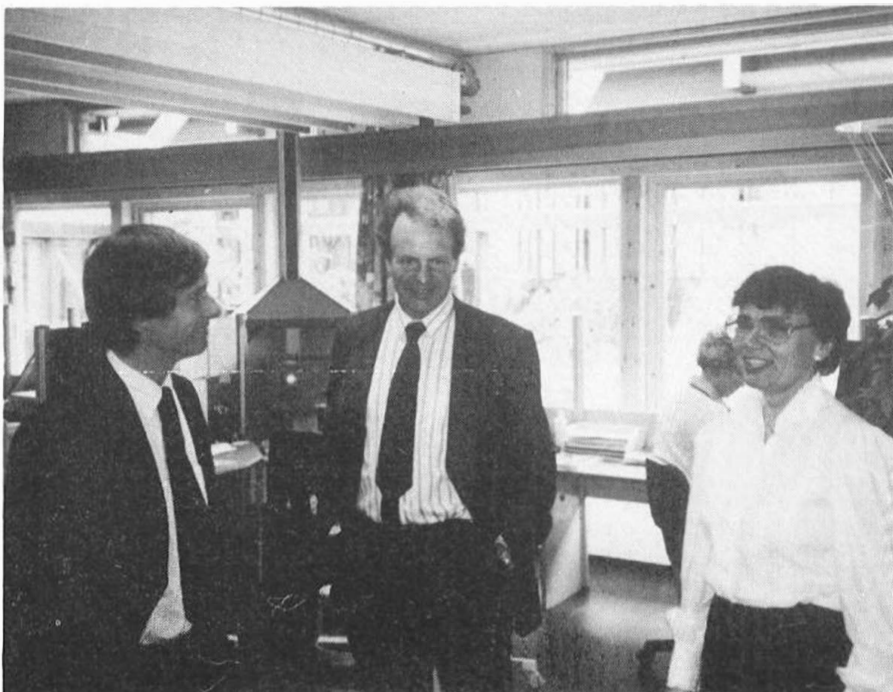
Her er en skisse over ekspedisjonslokalet. Dette er ikke til å kjenne igjen. De trakt-lignende konstruksjoner inneholder ventilasjon, innføring av kabler for strøm, EDB m.v. samt plass for EDB-terminaler.

Tekst og foto: Johan Lund

For bare 19 år siden flyttet biltilsynet i Stavanger inn i nytt bygg på Mariero, planlagt på fritt grunnlag for å tilfredsstille etatens eksklusive behov. Like fullt er det på det rene at bygget lenge har vært dårlig egnet til å dekke dagens behov. Som i de fleste andre nybygg har ventilasjonssystemet vært et smertensbarn. Dessuten har møblering etterhvert vært en hemsko lite egnet til tilpasning for EDB-terminaler m.v. Et krafttak var nødvendig for å sikre nødvendig effektivitet i arbeidet. Dette munnet ut i et utviklingsprosjekt i samarbeid mellom biltilsyn/vegkontor, vegdirektoratet og firmaet Ergonomi-Design. Ombyggingen har pågått i de siste måneder og anlegget ble offisielt tatt i bruk i slutten av mai.

Alt snekkerarbeid og malingsarbeid er utført av våre egne fagfolk, Markus Wiik og Ingvar Vestly. EDB-koblinger m.v. har vår egen EDB-gruppe med

Arnulf Follaug i spissen stått for. Alle har nedlagt et betydelig arbeid i prosjektet og fikk fortjente lovord ved innvielsen.



Diskret framstilling av ventilasjonsrør i taket. Kontorsjef Barstad og førstekonsulent Kolbjørnsen fra Vegdirektoratet har arbeidet meget med saken. Her er de sammen med seksjonsleder Reidun Lønne.



Også utsmykning har det blitt plass til, og Markus Wiik er tydeligvis godt fornøyd.

De tilsatte ved stasjonen har sterkt bidradd til gjennomføringen ved å opprettholde produksjonen under meget vanskelige forhold i ombygingsfasen, også ved forskyvning av arbeidstiden. Omskrevet kan vi kanskje si: Den som lider for noe godt, den lider ikke for-gjeves. Også de fikk lovord med på ferden.

Koordinator for arbeidet lokalt har vært Elisabeth Renberg. Utenom takkens ord fra Biltilsynssjef Dahle fikk hun blomster av lederen for konsulentfirmaet, Vaagland.

### Hovedelementer i systemet

Sterkt forenklet kan en si at systemet gir individuell avtrekk av overskottsvarme og tilføring av frisk luft og at det omfatter gjenbruk av overskuddsvarme. Arbeidsplassene har høyderegulering for de tre hovedplater som følger plassen og terminalarmer som gir individuell tilpasning.

Som nevnt gjelder det her et utviklingsprosjekt. Dette betyr at utformingen ikke er endelig, konsulentfirmaet vil følge opp prosjektet i samarbeid med brukerne og foreta justeringer i takt med behovet. Faller prosjektet heldig ut, noe det synes liten grunn til å tvile på, vil det kunne bli mønster for andre biltilsynsstasjoner.

Rygjavegen vil be de prosjektansvarlige i fylket komme med en vurdering når systemet har vært i bruk en tid.

Rygjavegen gratulerer med det nye kontorlandskapet og ønsker lykke til med løsning av dagens og morgendagens oppgaver.



## Fest og demonstrasjon ved vegåpning på Bryne

Tekst og foto: Eva Vivoll

**Fredag 2. juni var det duket for vegåpning på Bryne. Den nye omkjøringsvegen vest for Bryne sentrum ble åpnet for trafikk. Den nye vege er 1460 meter lang, og har kostet 12 mill. kroner. Årsaken til den høye meterprisen er at det er bygd 4 bruer, 150 meter gang- og sykkelveg, elveomlegging og 2 store vegkryss/kanaliseringer. Endel arbeid gjenstår ennå, deriblant fullføring av gang- og sykkelveg, som er kostnadsberegnet til 118 000 kroner. Time kommune har forskuttert 60% av anleggskostnadene.**

Det var ordfører Arthur Løvik som foretok den offisielle åpningen. Han skar over snora med en gammel Kvernelandskniv som ble gitt Time kommune av vegvesenet. Vegvesenet sine folk stod klare og stengte Reevegen for trafikk, og første bil kunne kjøre inn på den nye vege. Undheim og Eikeland skulekorps sørget for musikken da gjestene i flokk og følge gikk til Time rådhus for en enkel bevertning.

«Demonstranter» skulle vi også få oppleve ved vegåpningen. Endel beboere på Tjøtta hadde protestert, og mente tilkomstvege deres var blitt både for smal og svingete. Jærbladet hadde engasjert endel store lastebiler for å vise problemene med å passere hverandre i svingen. Bilene passerte hverandre med forholdsvis god klaring, så sånn sett var demonstrasjonen vellykket, sett med «vegvesenets øyne.»

På Time rådhus gratulerte vegsjef Chester Danielsen ordføren og ønsket Time kommune lykke til med den nye



Ordfører Arthur Løvik skar over snora med en gammel Kvernelands-kniv. Vegsjef Chester Danielsen og overing, Torleiv Haugvalstad assisterer.

## Sykkelveg-pris til Rogaland

Men har me grunn til å vera stolte av innsatsen?

Tekst: Harald Sel

**Sofus – politiker-prisen for 1989 er tildelt Statens vegvesen Rogaland. Det er Sofus, sykkelorganisasjonenes fellesutvalg som årleg deler ut denne prisen. Det var driftsjef Arne Njå som mottok prisen på vegne av vegvesenet i Rogaland, på ei tilstelning i Oslo tidleg i mai.**

Bakgrunnen for tildelinga er at Rogaland har lengst strekning gang- og sykkelveg, nemleg 275 km totalt langs riks og fylkesveggar.

– Vegvesenet i Rogaland har heilt sidan 1970 vore mellom dei fremste i landet når det gjeld tilrettelegging for bruk av sykkel, sa samferdselsminister William Engseth mellom anna, då prisen blei utdelt. Statens vegvesen Rogaland fekk også ros for godt samarbeid med andre organisasjonar og etater om trafikkmiljøkonferansane, som blir arrangert i fylket kvart 5. år. Slike konferansar skaper blest om sykkelbruken blei det sagt.

Så kan ein, midt i all gleda over prisen, vera formasteleg nok til å hella litt malurt i begeret, og stilla spørsmålet: Seier ikkje denne pristildelinga meir om kor lite Statens vegvesen totalt har gjort for mjuke trafikantar, enn at det er gjort mykje her i fylket?

Den som f.eks. gir seg i kast med ein sykkeltur mellom Stavanger og Sandnes merkar ikkje mykje verken til godt trafikkmiljø eller tilrettelegging for bruk av sykkel. Når kjem me så langt i Statens vegvesen at dei 3 ulike vegtypane blir sidestilt, ved utbygging i byar og tettbygde område? Og om nokon skulle vera i tvil. Dei 3 vegtypane



Driftsjef Arne Njå mottok prisen på vegne av Statens vegvesen Rogaland, under ei tilstelling i Oslo.

eg tenkjer på er: Ordinær bilveg, kollektiv-veg og gang- og sykkelveg.

Måtte Sofusprisen vere ein spore for oss i Statens vegvesen Rogaland til endå større satsing på gang- og sykkelvegbygging, sjølv om dette skulle føra til at det år om anna blir bygt nokre km mindre bilveg.

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

# Kva er det vi pustar inn?

Tekst og foto: Kirsti Sandved

I ein artikkel i siste nummer av Rygjavegen skreiv eg om ulike typar og mengd av utslepp til luft frå ulike transportmiddel. Ein av konklusjonane ein kan trekkja, er at transportverksemd i seg sjølv er ei vesentleg kjelde til forureining her i landet, og at personbilen og flyet må peikast ut mellom hovudsyndarane.

### Store avstandar

Dei geografiske tilhøva i Noreg – store avstandar og fjell og fjordar – rettferdiggjær til ein viss grad at transportsektoren har så stor del av den totale energibruken og forureininga. Likevel vert det då endå viktigare å gjera dei rette vala, særleg når vi veit at prognosane fram mot år 2000 viser ein beint fram eksplosiv auke i bruk av bil og fly.

### Til nytte eller bry?

Spørsmåla vi må stilla, er ikkje berre: Bil eller ikkje bil? Fly eller ikkje fly? – men: Kvar vil vi ha bil og fly, og kvar gjer toget ein betre jobb? Det er nemleg i høgaste grad lokale tilhøve som avgjer

om bilen er eit hjelpemiddel eller eit problem. I grisgrendte stork er korkje forureining, støy, trafikkork eller mangel på areal noko påtrengjande problem, medan dette bokstaveleg talt vert fortetta i byane. Samstundes er det i område med lite folk at privatbilen verkeleg er til nytte, og det er over lange og veglause avstandar, som dømes i Nord-Noreg, ein har størst behov for fly.

### Lufta i Stavanger

Slik er det i Rogaland òg. Eg trur neppe folk i Frafjord er særleg plaga av køkøyning, eller at dei i Suldal opplever støy frå vegane som ei dagleg påkjen-

ning, men korleis er det eigentleg i Stavanger?

Norsk institutt for luftforskning (NILU) har overvaka luftforureininga på ei rekkje stader i landet. I Rogaland vart Sauda og Stavanger plukka ut. Overvakingane var gjorde i tida april 1987 – mars 1988, men NILU har òg tal frå tidlegare år å samanlikna med. Det var innhaldet av svoveldioksid (SO<sub>2</sub>), sot, bly og nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) som vart registrert.

### Mindre bly

Ein generell tendens dei siste åra er at luftkvaliteten i byar og tettstader er blitt betre med omsyn til innhald av bly og svoveldioksid. Dette har samanheng med at mange har gått over til å køyra blyfritt, og at SO<sub>2</sub>-utslepp berre i liten grad skuldast den sterkt ekspanderande transportsektoren.



Det er i område med sterk biltrafikk vi finn dei høgaste konsentrasjonane av luftforureining. Stavanger sentrum kan visa til dei høgaste målte verdiane i landet av fleire typar skadeleg utslepp.



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

### Klubbgata

Målestasjonen i Stavanger er plassert i Klubbgata (E18) og er sterkt utsett for utslepp frå biltrafikken. Det er fleire trafikklys i området, og bussane stoppar rett utanfor målestasjonen. Målingane viser difor ekstra høge verdiar, ikkje minst på grunn av all tomgangskøyringa. Ved NILU får vi opplyst at det nok hadde vore rettare å bruka tala frå Bergen som mål på luftkvaliteten i Stavanger.

Målestasjonen i Sauda er plassert i ei sidegate i sentrum, om lag 500 meter nordvest for smelteverket. Dette området reknar ein er påverka av industriutslepp, men lite av trafikk. Det er elles bustader i området.

### Sauda smelteverk

Målingar i Stavanger har lenge vist låge verdiar av SO<sub>2</sub>, klart under grenseverdiane. Også Sauda har i mange år hatt mellom dei lågaste SO<sub>2</sub>-verdiane samanlikna med dei andre målestasjonane. Etter søknad frå Sauda smelteverk har Statens forureiningstilsyn difor avslutta SO<sub>2</sub>-målingane her. Det er stort sett lokal industri som er skuld i høge verdiar av SO<sub>2</sub>.

### På sot-toppen

Det er biltrafikken som er den viktigaste kjelda til utslipp av sot. Sommaren 1987 var det Stavanger som hadde dei høgaste konsentrasjonane i landet av sot. Målingar dei siste 12 åra viser at Stavanger klart ligg på sot-toppen av byar i Noreg, over Oslo og Bergen. Sauda har noko varierende resultat, og ein meiner at toppane skuldast industriutslepp.

Målingane frå Stavanger viser månads-gjennomsnittsverdiar på stort sett over 60 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft, til tider langt over 60. I perioden mai 1987 – februar 1988 varierte månads-gjennomsnittsverdiane frå 62 til 79 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft. Høgaste målte verdi var 172 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft (februar 1988).

Sauda har meir variasjon, men held seg stort sett under nedre grenseverdi. Månads-gjennomsnittsverdiane her varierte i 1987/88 frå 5 til 21 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft. Høgaste målte verdi var 52 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft.

Ein kan seia kva ein vil om uheldig plasserte målestasjonar i Stavanger,

## Grenseverdier

Med grenseverdi for luftkvalitet meiner ein her den mengda av forureining som ein utifrå det ein veit i dag, trur at folk kan verta utsett for utan å få helseskadar. Vegetasjonen tek ofte skade ved lågare verdiar enn desse grenseverdiane.

Det er ei arbeidsgruppe nedsett av SFT som har gjeve opp desse grenseverdiane:

SO <sub>2</sub> (Svoveldioksid):	Halvårsgjennomsnitt:	40 – 60 ug/m <sup>3</sup>
	Døggjennomsnitt:	100 – 150 ug/m <sup>3</sup>
Sot:	Halvårsgjennomsnitt:	40 – 60 ug/m <sup>3</sup>
	Døggjennomsnitt:	100 – 150 ug/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub> (Nitrogendioksid):	Halvårsgjennomsnitt:	75 ug/m <sup>3</sup>
	Døggjennomsnitt:	100 – 150 ug/m <sup>3</sup>
	Timesgjennomsnitt:	200 – 350 ug/m <sup>3</sup>

For bly har ikkje arbeidsgruppa funne grunnlag for å gje opp nokon grenseverdi. Dette skuldast manglande kunnskapar. Ein må difor nytta verdiar frå USA, WHO og EF-landa.

Bly: Kvartalgjennomsnitt:	1,5 ug/m <sup>3</sup> – «Air Quality Standard», USA.
Årsgjennomsnitt:	0,5 – 1 ug/m <sup>3</sup> – WHO.
Årsgjennomsnitt:	2 ug/m <sup>3</sup> – EF-landa.

ug/m<sup>3</sup> = mikrogram pr. kubikkmeter luft.

men det kan likevel neppe vera bra for helsen å ferdast i området Klubbgata – Haakon VII's gate – Muségata på dei tidene av døgnet når trafikken er på det sterkaste. Og det er jo det så mange gjer!

### Nesten på bly-toppen

Månadsmiddelverdien for bly i Stavanger var i februar 1988 på 0,64 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft, med ei maksimumsregistrering på 1,28. Konsentrasjonen dei siste 12 åra har variert noko, men har i februar måned stort sett vore mellom 0,5 og 1,5 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft.

Blyutslepp skuldast nesten berre biltrafikk, og også når det gjeld blyinnhald i lufta, er Stavanger mellom dei mest belasta byane i Noreg. I februar 1988 var berre Skien meir forureina av bly. Nivået i Sauda har vore lågt dei siste åra.

### Meir NO<sub>2</sub> i Oslo

Rutinemessige målingar av NO<sub>2</sub> vart starta i 1986 på bakgrunn av at det vart oppdaga verdiar høgare enn grensever-

diane i ein del norske byar. Det er biltrafikken som er hovudkjelda også til NO<sub>2</sub>. I byar og tettstader er vegtrafikens bidrag til utslepp av nitrogenoksid nærare 90%. Langtransporterte forureiningar gir berre små utslag.

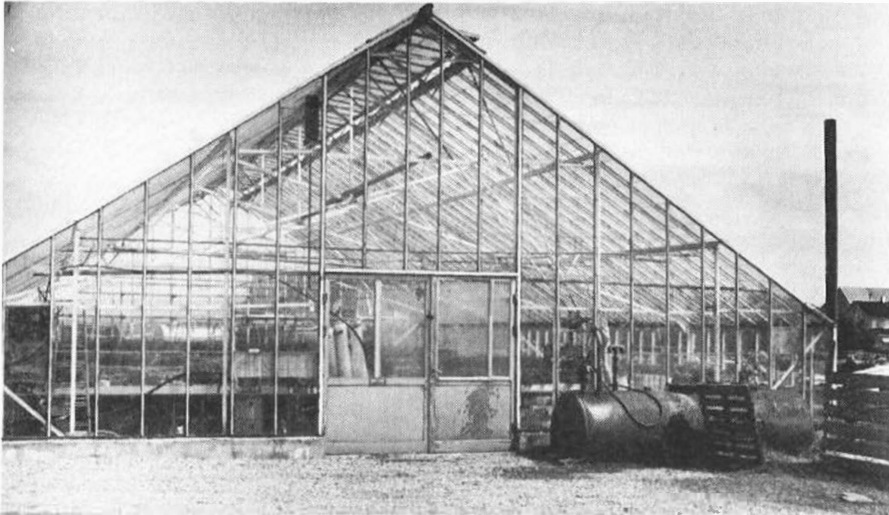
Også her kan Stavanger skilta med topp-plassering. Halvårs-gjennomsnittsverdien vinteren 1987/88 var på 81 mikrogram pr. m<sup>3</sup> luft, altså klart over grenseverdien. Den høgaste døgn-gjennomsnittsverdien var på 151 mikrogram, men her var Oslo høgare med ein rekord på 185. Grenseverdien for lågaste døgnmiddel vart overskride 33 gonger i Stavanger vinteren 1987/88.

Den viktigaste ulempen av høg konsentrasjon av NO<sub>2</sub> er den direkte helseeffekten: åtak på slimhinner og til sterk plage for folk med astma og allergi. Men NO<sub>x</sub>-utsleppa (NO og NO<sub>2</sub>) er også med på å forsura jord og vatn, med fiskedød og skogsdød som resultat. NO<sub>x</sub> sitt bidrag til forsurening er aukande, både absolutt og i forhold til SO<sub>2</sub>.

## TRANSPORT OG MILJØ – TRANSPORT OG MILJØ

# Når jorda blir drivhus

– men veksten tek skade



Karbondioksid verkar om lag som glaset i eit drivhus: varmen slepper inn men ikkje ut. Det er dette som er den såkalla drivhuseffekten.

Tekst og foto: Kirsti Sandved

Om bylufta kan vera plagsom, er likevel andre skadar, som vi ikkje merkar på kroppen i dag, langt meir alvorlege. Dette er dei langsiktige skadane på miljøet, som ikkje lèt seg reparera. Viktige stikkord her er ozonbalansen og drivhuseffekten. Forsuring av jord og vatn er allereie nemnt.

### Ozonbalansen

Ozon ( $O_3$ ) er opphav til eit to-sidig miljøproblem. For lite ozon på grensa mellom stratosfæren og troposfæren, 10–50 kilometer oppe i atmosfæren, gir auka innstråling av skadeleg ultrafiolett lys (UV-stråling) mot jordoverflata. Dette aukar mellom anna faren for hudkreft. Transportsektoren har liten innverknad på dette ozonlaget.

For mykje ozon nær jordoverflata gir vegetasjonsskadar, materialskadar og auka risiko for helseskadar. Det viser seg at ozonnivået nær jordoverflata har stige jamt dei siste 20–30 åra. Dette skuldast auka utslipp av nitrogenoksid og hydrokarbon (flyktige organiske komponentar – VOC), som saman dannar ozon under påverking av sollys.

For desse utslappa er transportsektoren den viktigaste kjelda her i landet. Når det gjeld nitrogenoksid, er transportverksemd ansvarleg for heile 85 prosent, vegtrafikk åleine for om lag 30 prosent. Transportverksemd er også, saman med lagring og utvinning av drivstoff, kjelde til meir enn 80 prosent av dei norske utslappa av VOC.

Men om vi slepper ut store mengder skadeleg stoff her i landet, vert om lag

80 prosent av dei stoffa som dannar ozon over Noreg sleppt ut i andre land og transportert hit. Lokale utslipp frå industri og vegtrafikk kan likevel vera opphavet til høge verdiar av ozon. Særleg om sommaren er store delar av Sør-Noreg, spesielt kystområda, utsett for høge ozonkonsentrasjonar.

Grenseverdien for ozon nær jordoverflata er av WHO sett til 120 mikrogram pr.  $m^3$  luft som timesgjennomsnitt, og til 60 mikrogram over 8 timar. Akutte planteskadar er observert etter 2–3 timar med ein ozonkonsentrasjon på 100–120 mikrogram pr.  $m^3$  luft. Fleire økonomisk viktige planteartar er særleg vare for høgt ozonnivå, mellom andre havre, tomat, kål, potet og kveite. Skadane førekjem både som synleg skade på bladverket og som redusert avling utan at plantene ser skadde ut. Både på Sør- og Austlandet er det målt ozonkonsentrasjonar på over 200 mikrogram pr.  $m^3$  luft.

### Drivhuseffekten

Nokre gassar verkar om lag som glaset i et drivhus: dei slepper varmestråler frå sola lett inn, medan varmestråler frå jorda ikkje slepper så lett ut. Det er altså når vi får ei opphoping av dei såkalla

drivhusgassane i atmosfæren, at denne effekten oppstår.

Den viktigaste drivhusgassen er  $CO_2$ , karbondioksid. Ein reknar den for å ha like stor effekt som alle dei andre drivhusgassane til saman. Og det er ulike transportmiddel som er kjeide til halvparten av dei norske utslappa av  $CO_2$ , vegtrafikken nesten ein fjerdedel.

Denne drivhuseffekten har til no spelt ei stabiliserande rolle for temperaturen på jorda, av di element som påverkar klimaet stadig endrar seg. Men dei enorme utslappa av drivhusgassar i vår tid kan endra denne balansen dramatisk.

Grovt sett kan ein seia at dei meir  $CO_2$  det er i atmosfæren, di varmare er middeltemperaturen på jorda. Konsentrasjonen av  $CO_2$  har auka med om lag 8 prosent dei siste 30 åra, og effekten er akselererande. Trass i at ein ikkje veit nok om dette, er det ei viss semje mellom forskarane om at middeltemperaturen i verda vil auka med frå 1,5 til 5 grader C, varierende frå område til område. Dette vil igjen føra til endra nedbørsmønster, samt ei heving av havnivået på 50–200 cm. Viktige landbruks- og busettingsområde vert sett under vatn, erosjon av kystområde vil auka, og saltinnhaldet i drikkevannet vil bli større.

### Kjelder:

Statistisk Sentralbyrå: Statistisk årbok 1988.  
Statistisk Sentralbyrå: Miljøstatistikk 1988.  
Norges offentlige utredninger: Luftforurensning fra vegtrafikk (NOU 1983: 40), Universitetsforlaget.  
John Hille: Melding om rikets avstand. Framtiden i våre hender, 1988.  
Audun Rosland: Trafikk og luftforurensning. Statistisk Sentralbyrå, 1988.  
L.O. Hagen: Rutineovervåking av luftforurensning. Norsk institutt for luftforskning, 1988.



Kål er mellom dei planteartene som er særleg vare for høgt ozonnivå nær jordoverflata. Jarle Wiig frå Orre viser fram litt av avlinga.

## Skolebesøk på Nærbø vegstasjon

Tekst og foto: Njål Hanasand

**Torsdag 1. juni fikk vi på Nærbø vegstasjon besøk av to skoleklasser, 5a og 5b, fra Bø skule på Nærbø.**

**Bakgrunnen for besøket var at klassene hadde arbeidet med en oppgave over emnet samferdsel, og to grupper hadde deriblant tatt for seg vegvesenet. De hadde laget et hefte med bilder og tekst om veger, bruer og trafikk fra gammel og ny tid. Heftet ble sendt til Vegsjefen, som mente elevene fortjente en påskjønnelse, og via vegkontoret fikk vi en forespørsel om vi kunne arrangere et eller annet.**

**Vi besluttet å invitere elevene ned til vegstasjonen for å vise dem rundt og orientere litt om hva vi i vegvesenet driver med.**

Litt før klokken ti den fastsatte dagen kom elevene syklende, 36 i alt, sammen med 3 lærere.

Vegmester Skårland ønsket velkommen og viste rundt i kontorbygget, og viste litt hva en EBD-maskin kan brukes til. Han hentet fram forbruksplaner og printet ut flerfarget stolpediagram på plotteren.

Deretter fortsatte omvisningen på resten av stasjonsområdet, deriblant strøsand- og salthallene, oppstillingsplassene for vegarbeidsmaskiner, redskap- og skiltlageret, verksted mv. Etter omvisningen ble alle samlet i møtesalen der Skårland fortalte videre om vedlikeholdsområdet, størrelsen, vedlengder, f.eks. hvor langt en kunne nå hvis alle vegene i området ble lagt etter hverandre.

Pål Undheim viste oss bruk av verneklær og utstyr, og fortalte hvorfor dette brukes.

Skårland benyttet anledningen til å oppfordre til bruk av sykkelhjelm, han hadde merket seg at bare en av elevene brukte hjelm. Neste post på programmet var en spørrekonkurranse om forskjellige skilter, og elevene skrev ivrig ned svarene.

Men besøket var ikke slutt med dette. På uteplassen bak lageret var grillen tent, elevene benket seg ved rasteplassbordene og fikk servert pølser og brus i det nydelige været. «Grøvla goe pølsa», hørte vi en som sa.

Etter matpausen ble klassene delt. En klasse fikk se videofilmer om trafiksikkerhet, mens den andre klassen ble igjen utenfor. Der ble de tatt med på kjøretur i «Velte-Petter». Pål fortalte først om hvor viktig det var å bruke bilbelte, og viste så punkt for punkt hvordan en skal frigjøre seg fra beltet

og komme seg ut av en veltet bil.

Deretter fikk elevene prøve en skikkelig rundvelt og praktiserte det de hadde lært.

Klassene byttet deretter plass, og da alle hadde gjennomgått det samme programmet samlet alle seg foran kontorbygget.

Elever og lærere takket for seg og klappet for vegvesenet og ga uttrykk for at det hadde vært en hyggelig opplevelse å få besøke vegstasjonen.

Vi kan forsikre at opplevelsen var minst like hyggelig for oss på vegstasjonen. «Jille onga å jille lærara», sier vi.



*Her ser vi en av klassene, klar for en «kjøretur» med Velte-Petter. Trafiksikkerhet inngikk som en viktig del av skolebesøket.*



*På rasteplassen var grillen tent og elevene fikk servert «grøvla goe pølsa» og brus. «Grillmester» var Eli Undheim ved vegstasjonen.*



## Asfaltfresing i Vest-Agder: Statens vegvesen Rogaland er billigast

Tekst: Harald Sel Foto: Kjell B. Kristiansen

Statens vegvesen Rogaland sin fresejeng har for andre år på rad utført arbeid i Vest-Agder.

14 dagar var karane i arbeid med asfaltfresing i grannefylket, stort sett på E18 ved Søgne.

Og oppsynsmann for dekkeleggjing Sigmund Sandmark er strålende fornøgd med kvalitet og pris på utført oppdrag.

- I fjor utførte me arbeidet i Vest-Agder for ein kvadratmeterpris på kr. 7,60. I år kjem me ut enda billigare. Eg kan nemna at Nodest A/S i 1987 utførte tilsvarande arbeid for ca. 11 kr. kvadratmeteren.

### Pioner

Statens vegvesen Rogaland har vore og er pioner på fresing av fast dekke som en del av arbeidet med å leggja nytt vegdekke. Dette er ressursparande, effektivt og billig.

Ein bruker 2 ulike fresemetodar, ein for varme dekke (varmasfalt) og ein for oljegrus/kaldasfalt.

### Varmasfalt

Ved fresing av varmasfalt blir først asfalten oppfrest og lasta direkte på bil for vekktransportering. Den oppfreste massen kan gjenbrukast, f.eks. til bærelag.

Etter asfaltfresing går ein bil med vass-tank, som etterfyller vatn til høvelen som igjen sprøyter dette gjennom dyser til fresen, for å dempa støvplagen.

Siste bilen trekker ein feiemaskin som tar finpussing av vegdekket. Deretter kan ein starta asfaltutlegginga.

Ved arbeidet i Vest-Agder, var det arbeidsoperasjonane til og med vass-tank som blei utført av Statens vegvesen Rogaland. Resten av arbeidet gjorde Vest-Agder vegvesen sjøl.

### Oljegrus og kaldasfalt

Når det er dekke av oljegrus og kaldasfalt som skal fornyast, blir ein annan metode brukt.

Også her kan ein seia at heile arbeidet, frå fresing til nytt dekke, er bygt opp rundt 4 maskinar og 4 arbeidsope-

rasjonar. Alle 4 maskinane kan gå på rekke og rad, dersom trafikale forhold på vegen tillet det. Først går fresemaskinen. Gamalt dekke blir frest opp og jevna utover vegbanen. Massen blir altså ikkje, som ved varmasfalt, transportert bort. I samband med fresinga kan det også vera aktuelt å retta opp svake parti med ny oljegrus, for å få fin struktur.

Etter at fresinga er utført blir vegen avjevna og planert, ved hjelp av høvel med sladd.

Tredje operasjonen er valsing av dekket som er frest. Og dermed er alt klart for legging av nytt dekke.

## - Jubileumsdag II

Forts. fra side 5

der vi fortsatt bør være varsom, så vi ikke lager for store sår i naturen!

Karin Granberg kåserte lett og ledig fra sin dag ved biltilsynets avdeling i Sandnes, og vi fikk høre både skjemt og alvor fra hennes møter med publikum.

### Mat, klovn og gode amatører

I pausen var det servering av kaffe og rundstykker, og mange fikk seg en hyggelig «drøs» med gamle (og nye) arbeidskamerater. Det ble observert høytidelige håndtrykk og hjertelige skulderklapp, og pratene gikk livlig i de tre kvarterene pausen varte.

Per Inge Torkelsen var første underholder etter pausen. Det ble god trim for lattermusklene selv om vi hadde hørt mange av vitsene før. «Cantemus» trollbandt oss på nytt med sin sang og sitt varierte reportoar, før Finnøy BUL viste oss utdrag fra deres siste revy. Lun underholdning av amatørskuespillere.

### Gaveutdeling

Til slutt var det gaveutdeling. Boken «Vegen og samfunnet» er en gave til alle ansatte og pensjonister i vegvesenet. Den inneholder 360 sider interessant stoff om vegens og vegtrafikkens utvikling fra 1800-tallet og fram til i dag. Jubileumsboken: «Fra tråkk til motorveg» forfattet av vår egen adm.sjef Svein Magne Olsen, gir et historisk tilbakeblikk av veg- og brubyggingen i disse 125 år, og slutter med våre planer om rørbru over Høgsfjord. En rikt illustrert bok som er vel verdt å lese både for etatens folk og andre. Den tredje presangen var en klokke, noe som vakte endel muntherhet. Kunne det være et hint om å passe tiden bedre.

Tusen takk for gaver, for høytidelig og minnerik fest, og sist men ikke minst. Takk til jubileumskomiteen med Ole Tamburstuen i spissen, som har lagt ned mye arbeid med å få til denne festen!



Dette bildet fra rv. 44 ved Høyland i Hå viser nødvendig utstyr for fresing av varmasfalt og tilrettelegging for reasfaltering. Første bil i rekka blir lasta med oppfrest asfalt for vekktransportering. Så kjem høvelen med påmontert asfaltfres. Deretter ser me bilen med vass-tank. Siste bilen trekker ein feiemaskin, som tar «finpussen» av vegdekket og lastar dette opp i trekkvogna. Høgre sida av vegen viser ferdig nedfrest vegdekke.

Dagens verdi av utstyret som me er på bildet er ca. 5,5 mill. kr. i tillegg kjem 3 reservebilar for borttransportering av masse til en verdi av ca 2,5 mill. kr.

## Magne Slettebø – formann for fresegjengen: – Me gjer godt og effektivt arbeid

Intervju og foto: Harald Sel

Det er ein måndagskveld. Me sit i stova hos Magne Slettebø på Helleland. For 3 timar sidan, klokka 17, var han og arbeidslaget ferdig med fresing av det gamle dekket på rv. 501 mellom Heskestad i Lund og Eia i Sokndal. Dei får ikkje kvila lenge. Oppsette mål i frese- og dekkeleggingsprogrammet skal haldast. Grytidleg i morgon er fresegjengen på veg til Mekjarvik og vidare til Karmøy med maskinane.

**Eg har vel fått fantablod i kroppen.**

Klokka 11.00 startar Magne Slettebø og folka hans asfaltfresing på Åkra. Arbeidet der skal vera ferdig onsdag. Torsdagsmorgon startar ein ny jobb. Då skal det gamle dekket i Brattlandsdalen fresast. Deretter står Suldalsvegen for tur.

Magne Slettebø er formann for Statens vegvesen Rogaland sitt frese- lag, og det har han vore sidan 1967. Gruppa har heile fylket som arbeidsområde. Det er dei som freser opp gammalt dekke av oljegrus/kaldasfalt og jevnar vegen før legging av nytt dekke.

– Det har blitt mykje reising og brakkeliv for deg, Magne Slettebø.

– Med åra så har eg vel meir eller mindre fått fantablod i kroppen.

**Eg var heimebare i ferien og i helgene.**

I april startar fartinga, og livet blir ikkje normalt att før i september/oktober. Eg har blitt så vant med dette, det er en del av livsstilen.

Men ei belastning har det vore. Større enn mange kan tenkja seg, seier Magne.

Den første tida var dei 3 ungene

til ekteparet Slettebø små. Desse åra var det mykje arbeid i nord-fylket. Han var borte frå heimen så og seia samanhengande i 6 månader. Attpåtil har ekteparet eit gardsbruk, som dei har drive. – Fleire somrar var eg heime bare i ferien og i helgene. Og då var det å arbeida seg halvt ihel, for å ta att det som var forsømt i vekene. Men det gjekk, takka vera ei flittig kone og hjelpsame ungar.

**Eg tente 2,90 i timen og syns det var god betaling.**

Magne Slettebø er 55 år. I vegvesenet tok han til som 20-åring på vedlikehaldet hos oppsynsmann Bjarne Steinskog. – Første tida arbeide eg stort sett i eit grustak på Eia i Sokndal. Grusen blei transportert på belte, men me grov med hand. Som hjelpearbeider tente eg kr. 2,90 i timen. Eg syns det var god betaling. Ein vegvoktar hadde den gongen kr. 3,40 i timelønn.

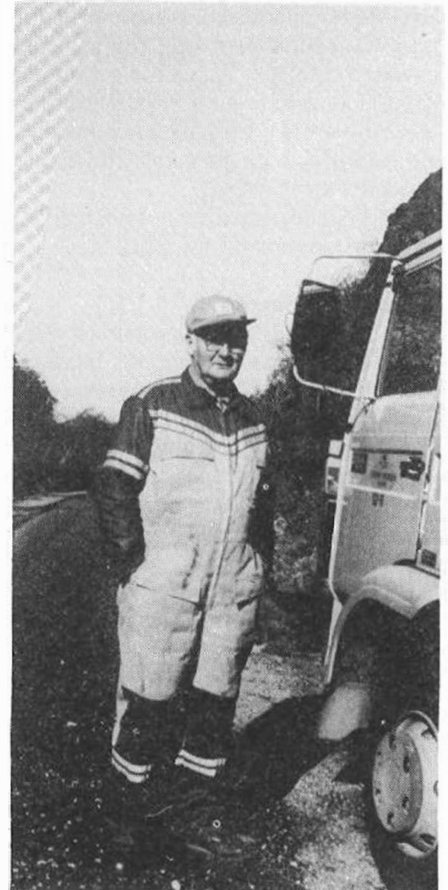
– Du har opplevd ei veldig utvikling, både lønnsmessig og i enda større grad på maskin-området.

Magne Slettebø slår ut med armane.

– Heilt fantastisk, særleg etter at eg blei formann for fresegjengen. Både maskinsentralen og maskinavdelinga på vegkontoret har behandla oss godt. Eg må også gje stor ros for verkstadarbeidet som folka på Bærheim utfører, – det er heilt topp. Men så gjer også me godt og effektivt arbeid.

**Eg har aldri vore redd konkurranse frå private.**

Magne Slettebø har stor etatslojalitet. Han veit at han, frese- og dekkeleggingsfolka gjer godt arbeid, og han



legg så visst ikkje skjul på at det er slik. – Eg har aldri vore redd konkurranse frå private. Med ein så godt samansveisa og veldrilla gjeng som me er, så går det godt, og me gjer arbeidet billig. Men for å halda dei prisane me har, må det gå kjapt og utan noko vas.

**Det kan nok vera opp til fem utblåsingar på ein sesong.**

– Er de alltid så gode kameratar, som det ein får inntrykk av når ein ser gjengen din i arbeid og matpause?

Magne tenkjer seg litt om.

– Det kan nok vera opp til 5 utblåsingar på ein sesong. Men så er me ferdige med det, og alt går like strykande som før.

# Rennfast-kostnadene lar seg ikke tilbakebetale med bompenger alene

Av siviløkonom Gunnar Houeland

Mitt hovedankepunkt mot prosjektet er at de budsjetterte kostnadene er for høye til at tilbakebetaling kan skje ved bompenger alene. Jeg vil fortsatt hevde at uten bevilgninger i størrelsesorden 50 – 70% av de budsjetterte kostnadene, vil bompengerperioden bli tilnærmet uendelig for brukerne.

Hovedgrunnene til at prosjektet ikke kan finansieres som forutsatt er:

## Trafikkgrunnlaget

Trafikkgrunnlaget er altfor spinkelt. Kun 2600 (2900) personer oppnår landfast forbindelse. Trafikanter nordover må fortsatt benytte ferje, og det vil finnes – og opprettes nye (?) – alternative reise-måter for å unngå den kostbare bomstasjonen.

## Kjørekostnadene

Kostnadene for de fleste trafikantene blir kraftig øket i bompengerperioden, og pga. av sterkt økte kjøretøyutgifter blir kostnadene for de fleste også høyere etter bompengerperioden enn før. Sparte ferjeutgifter blir altså erstattet av minst tilsvarende utgifter til bilkjøring: 22 km over «Rennfast» eller en tilsvarende kjørelengde t/r Rennesøy.

I tillegg til bompenger har jeg beregnet kr. 2 pr. km for pendlerne og andre storbrukere, dvs. kr. 20.000 i (evige) kjørekostnader for en pendler fra Rennesøy til fastlandet. Prosjektlederen har hevdet at satsen for disse 11000 km kun er 60 øre, samlet kr. 6.600. Enten har han en usedvanlig billig bil eller så har han kun beregnet bensinkostnader. Jeg tror flere bør regne på dette, og ikke minst tenke over konsekvensene for sin egen økonomi. Statens minstesatser er kr. 2,75 pr. km. . .

Bilpendlerne fra Rennesøy får altså en samlet årlig kostnad på 35–40.000 kroner i bompengerperioden, mot dagens bilferjekostnader på kr. 15000/år eller hurtigbåt til max. 9000/år. Jeg har notert at trafikkprognosen «innebærer at hver familie på Rennesøy (3 pers pr. familie) i gjennomsnitt foretar en tur-retur reise annenhver dag». Ifølge PREMID-prisenes gjennomsnitt på 49,20 kr. pr. tur gir dette hver familie en snittkostnad pr. år på 18000 kroner. Jeg tror at Rennesøybuen verken vil eller kan påta seg en slik utgift. Stilt over et slikt alternativ vil nok buss, kompiskjøring, private sjøverts løsninger, fra-

flytting i bomperioden osv. fort framstå som langt mer attraktive alternativer enn bom etter bom.

Jeg er forsåvidt enig med vegsjefen i at de årlige bompengenkostnadene for den jevne Rennesøybuen kan reduseres dersom PREMID-systemet med de nylig presenterte rabattmuligheter blir gjennomført. Imidlertid vil dette gjøre det tilsvarende dyrere for andre reisende. Også en rekke andre forhold, som stort sett blir avviste som «ubetydelige», vil enkeltvis og i sum fort gi dramatiske utslag:

- \* økning på 1 % i lånerenten har liten betydning: Effekt: kostnad pr. år: + kr. 10 mill.
- \* befolkningsvekst 2 % istf. 3,5 % pr. år på Rennesøy: Effekt: Inntektssvikt etter snitt beregnet trafikkreduksjon på kr. 4,1 mill. pr. år etter Vegsjefens egne satser.
- \* Utgangstrafikk 2300 ådt i 1993 istf. 3150 ådt som prognose, får kun begrenset betydning: Effekt: Inntektssvikt f.o.m. år 1 (1993): kr. 23,4 millioner.

For egen regning: Hva med en trafikkvekst på 0 % eller –1 % pr. år? Hvor store sikkerhetsmarginer har prosjektet egentlig? Trodde noen f.eks. at boligprisene kunne gå nedover?

## Reisetid

Den rene reisetid for det store flertall blir i beste fall ubetydelig redusert og i flere tilfeller øket i forhold til alternativet med stadig hurtigere katamaranferjer og andre hurtiggående båter – jfr. f.eks.



Gunnar Houeland

katamaranferje Skudeneshavn – Mekjarvik på 30–40 min. Grunnen til dette er ekstra kjøretid på 20–25 min. for de 22 km veistrekning fra Mekjarvik til nytt ferjeleie på Rennesøy og generell kjøretid t/r Rennesøy – Stavanger.

Det er i denne sammenheng interessant å merke seg at enkeltpersoner og hele 110 bedrifter på Sør-Karmøy har kommet med en sterk henstilling om at direkteforbindelsen mellom Skudeneshavn og Mekjarvik opprettholdes uavhengig av Rennfast, også fordi de er sterkt kritiske til realismen i planene for en ny bompengerfinansiert tverrforbindelse fra Karmøy til Bokn. Med rette fryktes kommunikasjonsmessig iso-

I eit intervju med Stavanger Aftenblad i vår, hevda siviløkonom Gunnar Houeland at Rennfast-prosjektet bygde på sviktande økonomiske føresetnader. Houeland, som er banksjef i Bergen Bank, sa mellom anna at Rennesøy-buen måtte rekna med å betala bompengar livet ut.

På eit miniseminar i april la Houeland fram synspunkta sine for ei forsamling av politikarar, vegvesenfolk og andre interesserte. På dette seminaret blei Houeland sine utrekningar og konklusjonar tilbakevist av prosjektleiar Tor Geir Espedal og økonomisk konsulent Haakon Schwalb frå vegvesenet og sivilingeniør Olav Hauge frå Asplan. Alle 3 heldt fast med tidlegare utrekningar, som viser at Rennfast-finansieringsplanen er tufta på eit solid økonomisk grunnlag. (Me viser m.a. til artikkel av Tor Geir Espedal i Rygjavegen nr. 3/1988.)

I denne artikkelen gjer Gunnar Houeland greie for hovudpunkta i sitt syn på realismen i finansieringsplanen for Rennfast.

Red.



lasjon for en stor befolkning, sterkt økte kostnader og minst samme reisetid som nå.

#### Ferjetilbudet

Jeg har da også stilt spørsmål om forutsetningene for samme eller bedre ferjetilbud nordover når det nåværende samband skal fordeles på 2 ferjer – mot Skudeneshavn og mot Bokn. Selv med en viss økning av trafikken, som også tar hensyn til at 20% av trafikantene med hurtigbåt i begeistring for en ny bompengestasjon vil finne det mer hensiktsmessig å bruke egen bil til 3–4 ganger kostnadene med hurtigbåt, vil trafikkgrunnlaget bli lavere for de enkelte nye samband enn dagens ene. Hvor lenge får Skudeneshavn beholde egen ferje?

#### Statens medvirkning

Et svært interessant aspekt er spørsmålet om Statens medvirkning. I utgangspunktet har planleggerne og fylkeskommunen lagt opp en strategi der Staten kun er bedt om å la Rogaland få ordne opp selv med sitt (bom?)sikre prosjekt. Det er da også med all mulig tydelighet slått fast fra Stortingets og Statens side at lånegarantier eller statstilskudd ikke kommer på tale. Det er derfor å snu saken på hodet når bl.a. fylkesrådmannen og Rennesøyrådmannen nå plutselig etterlyser det statlige ansvar for Statens (?) egne beslutninger. Her må man velge en klar strategi: Min påstand er at prosjektet ikke kan løses uten statlige bevilgninger idet lånegarantier kun er en utsettelse for senere uttelling fra Statskassen. Derfor må også politikerne ha i mente at uttelling fra statskassen – direkte eller via garanti-ansvar – vil binde opp tilsvarende beløp til fortrensel for andre for tiden høyere prioriterte prosjekter i Rogaland!

#### Tvilsom samfunnsnytte

Samfunnsnyttan av prosjektet er ytterst tvilsom. I vurderingen av prosjektets samfunnsnytte er det interessant at saksordfører i Samferdselskomiteen i Stortinget, Lowzow (H), poengterer at selve finansieringsmåten bidrar til at prosjektet blir dobbelt så dyrt som selve anleggskostnadene når vi tar hensyn til innkrevingskostnader (Typisk samfunnsnyttige) og lånekostnadene p.g.a. positiv realrente (nærmere forklart i mitt hovednotat). «Bompengefinansiering er dyrt!» – hevder Lowzow.

Ut fra ovenstående er det klart at jeg bare kan gi vegsjeften rett et stykke på vei. Men resten av veien, nærmere bestemt 2/3 av den, gjenstår å finansiere! Lykke til!

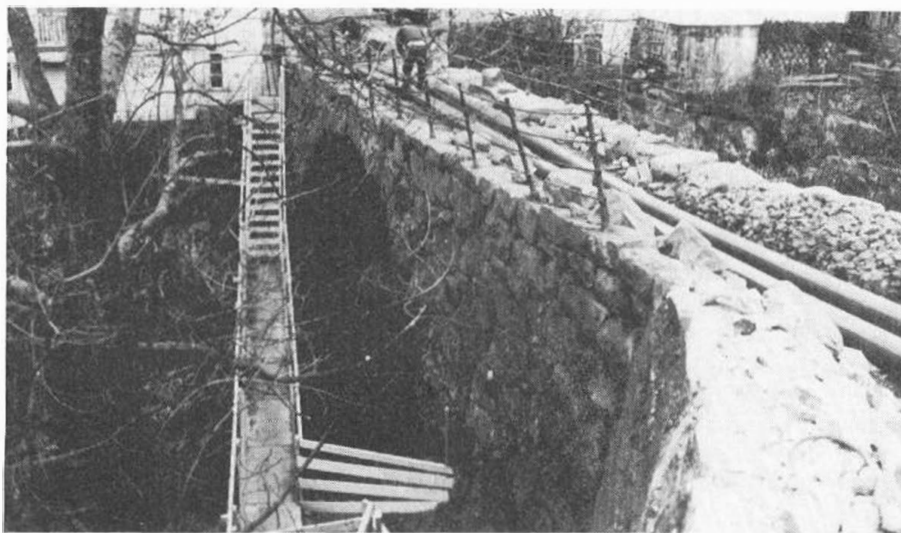
## Vellykka restaurering av Stranda bru

Tekst: Harald Sel Foto: Arild Volden og Harald Sel

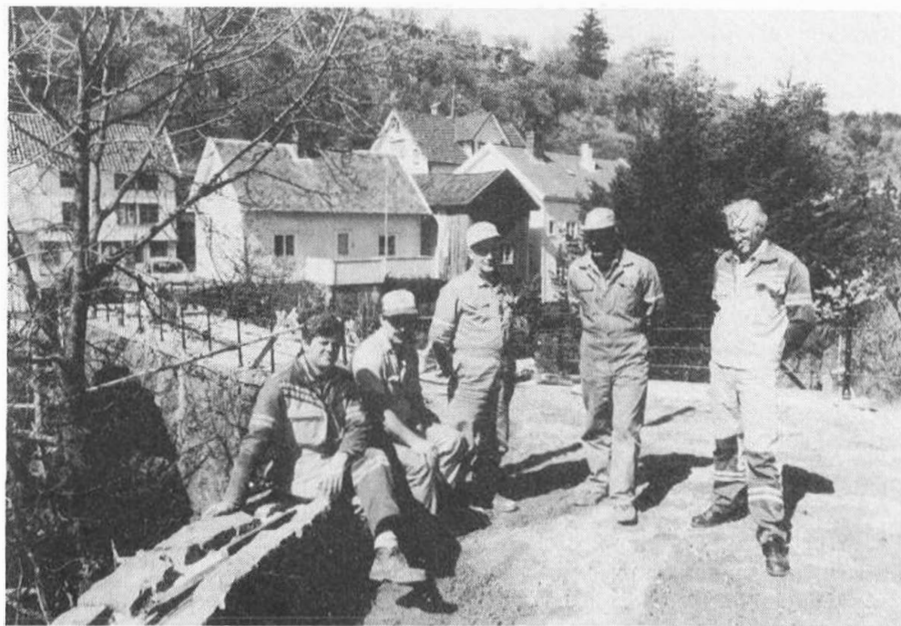
Den gamle og prektige steinkvelvbrua over elva ved Sogndalstrand i Sokndal er gjenopna etter ei vellukka restaurering. Brua blei bygt i 1882, og byggekostnadane var kr. 1.200,-. Etter den tids pengeverdi, var nok dette eit stort løft for dåverande Sogndalstrand ladestrand.

Nå er det gjort restaureringsarbeid for ca. 385.000,- kr., med løyvingar av kulturmidlar frå Riksantikvaren, Kulturfondet og Rogaland fylke. Arbeidet er utført av vegvesenet sine folk. Dei har gjort eit framifrå godt arbeid, og dei fekk mange lovord under gjenopningsseremonien, mellom andre frå fylkeskonservator Egil Harald Grude.

Den offisielle gjenopninga, etter ca 2 månader stenging i restaureringsperioden, blei foretatt av ordførar i Sokndal, Randulf Skretting.



Frå restaureringsarbeidet. Mellom anna blei det lagt kloakk- og vassledningar i brubanen, før støyping av nytt betongdekke. Til venstre ser me den provisoriske gangbrua, som var i bruk under den ca 2 månaders lange anleggsperioden.



Arbeidet er på det næraste ferdig, og karane kan ta ein pust i bakken. Frå venstre: Kjell Navrestad, Torgny Solli (innleigd maskinførar), Olav Kjellevik, Torbjørn Hellenen og Harald Hellenen.

I tillegg til desse har Malvin Hegdal vore med på arbeidet, og Ommund Løtoft har utført det gamle handverket, kiling av stein til gjenoppbygginga.

## Svein Dahle – vår nye biltilsynssjef

# Skulemann i trafikksjef-stolen

Tekst: Johan Lund

Eit viktig trekk ved god personalutvikling er å la dei tilsette få utvikla seg etter evner og interesser til større oppgåver, herunder leiaroppgåver. Samstundes er det rett å ha augo åpne for å ta imot impulsar frå omverda, idet for sterk grad av innavl kan føra til stagnasjon. Vi treng og leiarar som kjem utanfrå.

Då vi fekk ny biltilsynssjef tilsett er det vel rett å seia at, utanom fleira andre forhold, hadde både desse momenta aktualitet, men mest det siste. Svein Dahle hadde vore tilsett i etaten i snaue 3 år då han vart tilsett som biltilsynssjef. Før det hadde han arbeidd i skuleverket i 20 år, dei siste 6 åra som rektor. Og det var som pedagog han først vart knytta til etaten.

Svein Dahle er Strandabu, fødd og oppvaksen i Bjørheimsbygd og busett der. Rygjavegen spør kva som får ein mann i fast rektorstilling på heimstaden til å søka seg friviljug over i dagpendlarstilling.

### Traffikkpedagog

– La meg først slå fast at eg har vore heldig og hatt det svært triveleg og godt i skulen, seier Dahle. Etterkvart melde spørsmålet seg: Er det dette du vil halda på med resten av livet? På eit lagleg tidspunkt fatta eg interesse for ei annonse i Stavanger Aftenblad. Overraskande, men likevel sant, eg vart tilsett som trafikkpedagog etter J. O. Haugen.

### Dagpendlar

Vi som reiser sjeldan kan ofte finna reisetida lang og keisam. Korleis må det ikkje då vera for dagpendlaren? Vi spør Dahle om han har funne ein rytme som gjer reisetida meningsfull.

– Så pass lang reis kan vanskeleg bli meningsfull, men kan likevel nyttast positivt. Reisa er slitsam og tek mykje tid, så overskot til sysler på kveldstid er sterkt redusert.

Så lenge eg har interessante oppgåver saman med gode kollegaer og medarbeidarar, så er pendlinga til å leva med. Ganske mykje arbeid får eg også gjort på ferja.

– Vi les svaret slik at du helst ville budd i Stavanger?

– Det kan du nok seia. Vi arbeider med tankar om kanskje å få bustad i Stavanger, men mangt må leggest til rette om planane skal realiserast.

### EDB og effektivisering

Saksmengda innan biltilsynet har auka sterkare enn i nokon annan del av vegadministrasjonen. Noko er gjort for å letta arbeidspresset. Arbeidet med fornying av førarkort for store trafikkantgruppen fall bort då me fekk førarkort på livstid. EDB-bruk for kjøretøy og førar har hjelpt godt på. Vi spør Dahle

om det er andre ting på gang som vil korta ned saksbehandlingstid eller minke arbeidspresset?

Stadig sterkare bruk av EDB på teknisk og merkantilt felt vil halda fram. Dette vil gi meir effektiv drift. Vi kan og rekna med at mykje av arbeidet med innkrevjing av avgifter fell bort når oblatsystemet tas i bruk (Dette er merke festa på synlig stad på kjøretøyet og som syner om avgift er betalt). Men elles må vi hugse på at det ikkje er noko mål å bli gjerandslaus i biltilsynet. Skal vi arbeida effektivt for tryggleik i trafikken må vi setja meir inn både på førar- og kjøretøy-sida.

### Nytenking

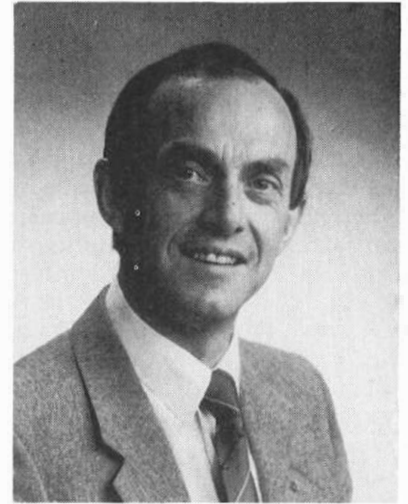
At leiarar og medarbeidarar utanfrå er velkomne i etaten går mellom anna fram av velkomsthelsinga frå vegsjefen, som plar ha med nokolunne slikt: «Vi set pris på nytenking og nye vegar å gå». Har du tanke for noko du kunne ønske annleis enn det er, på kort eller lang sikt?

– Så raskt som utviklinga går generelt i samfunnet vil evne til nytenking og forandring stå veldig sentralt. Vi må stadig vurdere både oppgåver og arbeidsmåtar og innstilla oss på nye utfordringar. Eg vil sjå det som svært viktig å ta vare på, men samtidig utvikla og stilla krav til dei tilsette. Biltilsynet gir inntrykk av ein altfor anonym rolle i trafikkisikkerhetsarbeidet. Ved å ivareta oppgåvene på ein profesjonell og skikkeleg måte, kombinert med målretta informasjon og marknadsføring, vil vi byggja ned negative myter og skaffa oss eit anna omdømme.

### Leiar møtet

– Det har jamt vore drøfta i kor stor grad Leiar møtet bør ha avgjerande, og ikkje berre rådgjevande makt. Har du meining om Leiar møter som uformelt styringsorgan?

– For meg kan det synast vanskeleg å skilja rollen som leiar for ein avdeling



med rollen som del av eit leiar-forum. Det blir lett at ein målber synspunkt og meiningar knytta til eigen avdeling og heller teier når det gjeld andre spørsmål. Kanskje vi og har det så travelt som avdelingsleiarar at oppgåvene knytta til Leiar møtet og den totale samanheng ikkje får den tid og innsats som dei fortener. Elles kan eg vanskeleg sjå Leiar møtet som noko meir enn eit rådgjevande organ for vegsjefen.

### Utbygging og desentralisering

Fylket er som kjent delt i tre stasjonsområde. Storleik og bemanning er svært ulik. Har du tankar om dette?

– Stasjonen i Stavanger er mellom dei største i landet og vi har her ein relativ stor part framandspråklege kundar. Det er gjort vedtak om å føra Hå kommune over til Egersund. Dette vil hjelpa litt. Kapasiteten i Stavanger er på det næraste sprengd. Vi har forlenget oppretta avdelingskontor på Sandnes. I nord har vi ordning med kontordager i Ølen og i Sauda. I Hå er det meininga å ha kontordag for teknisk kontroll. Tek vi utgangspunkt i at vi skal yta best mogleg service for folk, er det grunn til spørja om ikkje Stavanger-stasjonen burde delast.

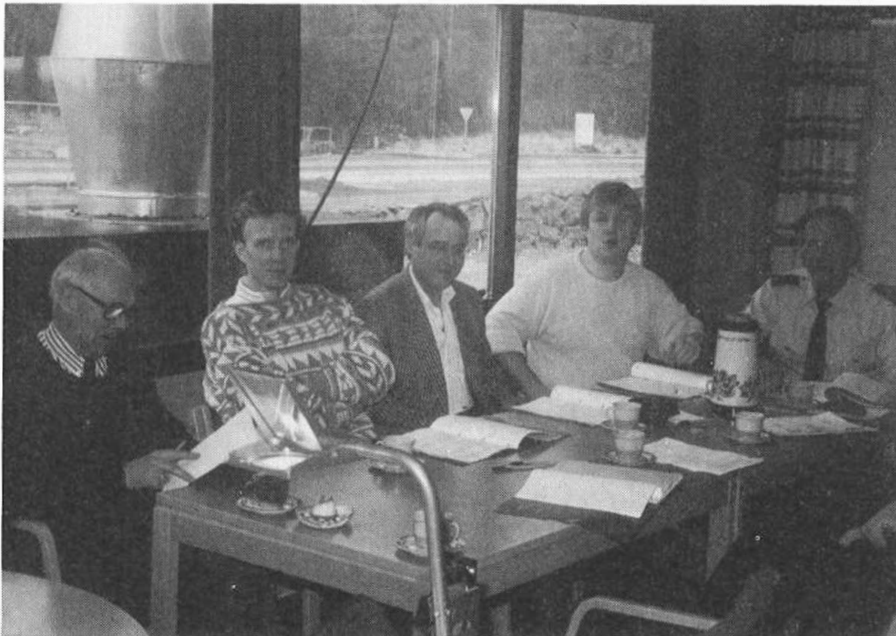
Særleg dersom Høgsfjordsambandet kjem, talar mykje for å få eigen stasjon på Sandnes. Dei kommunane som då kunne sokna til stasjonen er Sandnes, Klepp, Time, Gjesdal, Forsand og Strand, med eit folketal på kring 83.000. Det vil vera ein klar føremun for kundekretsen å få stasjonen nærare bustad/ arbeidsstad. Avstanden frå Stavanger ville vera berre 15 km, og dette kan synast lite. Men ein må føya til at utanom den personlege fordel for brukarane med ein Sandnes-stasjon vil det ha positive verknader for trafikk situasjonen mellom Sandnes og Stavanger.

### Framtida

Til slutt: Kva med biltilsynet si rolle i framtida?

– Bilen som transportmiddel er komen

## Politi på kurs



Frå venstre: lensmann Trygve Ellila, lensm.førstebetj. Kurt Fjermestad, lensmann Reidar Iølsøe, lensm.betj. Aslak Moi, politist.sjef Sigmund Fosse.

Tekst: Georg Eie Foto: Ola Undheim

Godt samarbeid er stikkord for biltilsynet i Egersund og politi/lensmenn i distriktet.

Biltilsynet er avhengig av politiets hjelp i ulike sammenheng, bl.a. ved førerkortforhold og registrering/avskilting av kjøretøy.

For å orientere politi og lensmenn om rutiner vedrørende førerkortsaker og registrering av kjøretøy, fant biltilsynet det naturlig å invitere til en temadag. Invitasjonen ble positivt mottatt fra både politi og lensmenn.

Av saker som ble gjennomgått kan nevnes: innbytte av utenlandsk førerkort, utstedelse av duplikat, fornyelse

av førerkort, utlevering av opplysninger fra Førerkortregisteret m.m. Videre ble rutiner vedrørende omregistrering av kjøretøy, inndragning av kjennermerker, oppbevaring av kjennermerker, og behandling av mangellapper gjennomgått.

Deltagerne fikk også en demonstrasjon av hvilke tjenester og anvendelser en kan få ved hjelp av AUTOSYS.

Foruten biltilsynet var lensmannskontorene i Bjerkreim og Sokndal og Eigersund politistasjon representert.

Deltagerne ga uttrykk for stor tilfredshet med møtet og håpet på gjentagelse.

## Refleksjoner

Du blir ikke godtatt  
hvis du ikke lærer  
av dine feil

Venter du å lære,  
når du vil lære det perfekt,  
da lærer du ingen ting!

Hill dere kjære kvinner,  
for deres lærdom og pakt  
deres streben mot visdom og makt,  
men glem ikke –  
deres menn står på vakt  
Tenk ikke likestillings makt –  
bare for streben etter makt.

Kjell Torgersen

for å bli. For biltilsynet vil nye oppgaver koma til, tenk berre på problema med støy og med avgassar i tillegg til den tallmessige auken.

Vi må vera åpne for endringar av både arbeidsoppgåver og arbeidsmåtar. Vi arbeider innan eit felt som har mange kontaktflatar til andre etatar og organisasjonar. Vi må vera vakne så vi kan vera med å forma og styra våre oppgåver. Er vi ikkje det, kan vi risikera at andre tek oppgavene frå oss, og det er vi lite tente med.

Alt i alt kan vi nok seia at framtida er sikra både for etaten og dei tilsette når det gjeld oppgåver og sysselsetting.



Storlygaren



Det var til stor forargelse for enkelte at den nye soknepresten var en ivrig piperøyker.

En dag han sto og røkte i haven med pipa i munnviken kom formannen i menighetsrådet sykkelende og han tenkte at nå var tiden inne til et alvorsord om denne saken.

Han syklet bort til gjerdet, stanset, hilste og sa: «Tror soknepresten at vår Herre og mester røkte pipe da han var på jorden?»

Presten flyttet pipen ettertenksomt over i den andre munnviken, smattet et par drag og sa sindig: «Om han røkte pipe vet jeg ikke noe bestemt om. Men han syklet ganske sikkert ikke.»

Jeg utfordrer Kjell Nymark, Vegkontoret.

Turid Aanonsen

**HJELM ER  
RIKTIG,  
HODET  
VIKTIG**

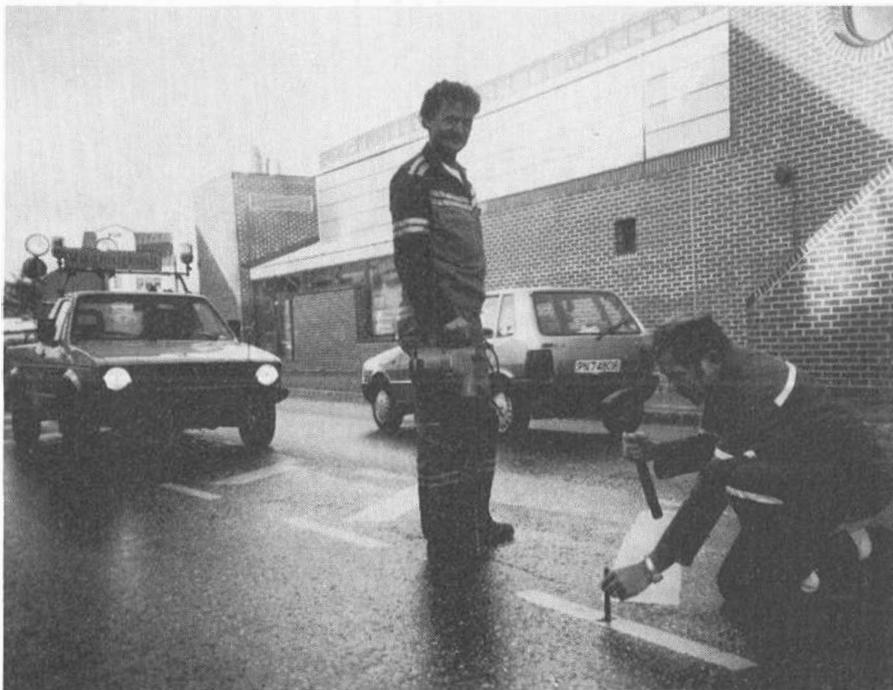


Johannes Espevold sin oppmerkingsmetode

## Like kjent på Island som i Rogaland?

Tekst og foto: Harald Sel

Metoden er lagt merke til på Island, men korleis er det her i Rogaland? Med hjelp av jernboltar og metallsøkar, har Johannes Espevold i betydeleg grad rasjonalisert arbeidet med ny oppmerking etter reasfaltering. Men Johannes er ikkje typen som slår om seg med eigenreklame. I Rogaland har bare systemet hans glidd inn, umerkande nesten. Det har f.eks. vore lite kjent at ein på 20 minutt nå kan rekonstruera oppmerkinga i eit kryss, der ein tidlegare brukte 2 timar – minst.



*Boltar av armeringsjern, handboremaskin, ei litå slegge og ein metallsøkar, er det som trengst for å rekonstruera oppmerkinga etter Johannes Espevold sin metode.*

*Her er Espevold i arbeid med å slå ned ein bolt i vegbanen, før reasfaltering ved Hana på rv 13. Magne Schei står klar med boremaskinen.*

## Utforkjøringsulykker

Utforkjøringsulykkene er blant de mest alvorlige trafikkulykkene som skjer. Antallet ulykker er høyt, og ulykkenes alvorlighet er høy sammenlignet med andre ulykkesgrupper.

Det er ungdommer som er mest ulykkesutsatt, og blant de som blir skadd eller drept er 70 prosent menn. Dette kan forklares ut fra kjønnsrollemønsteret, hvor det er guttene som skal være dristige og tøffe. Men det har også sammenheng med hvem som kjører mest.

De fleste utforkjøringer skjer på riksveger utenfor tettsteder. Mest utsatt er strekninger med mye trafikk og dårlig vegstandard.

Men etter at Johannes Espevold sin metode for kort tid sidan blei omtala i Veggen og Vi, har det blitt meir blest om jernboltane og metallsøkaren. – Då ei dame frå vegvesenet på Island ringte, må eg seia eg blei overraska, seier han.

Dama fekk dei opplysningane ho var ute etter, så snart er dei vel i gang med Espevold-metoden også på saga-øya. Fra før er systemet på veg inn i oppmerkingsarbeidet rundt om i dei ulike fylka her i landet.

Kva går så Johannes Espevold si oppfinning ut på?

Før reasfaltering blir oppmerkinga «kartlagt» ved hjelp av jernboltar. Desse blir plassert ned i vegbanen med ein avstand på frå 10 meter og oppover. Når ein skal merka opp igjen etter nyasfalteringa, blir det brukt metallsøkar. Ved hjelp av denne finn ein punkta der jernboltane er. Deretter er det fort gjort å merka opp att nøyaktig på same måte som før asfalteringa.



## Sysselsettingen Opplæringstiltak

Av Johan Lund

Vegvesenet er av arbeidsmarkedsetaten tilbudt midler til kombinert sysselsetting og opplæring for 1989-90. Tilbudet gjelder arbeidsløs ungdom mellom 18 og 20 år. Sysselsettingen skal skje i anleggssektoren og det skal fortrinnsvis gis opplæring innen fagområdene sprengning, herunder tunnelarbeid, og betongarbeider. En femtedel av tiden skal brukes til opplæring. Tilskottet som ytes utgjør kr. 23.000,- pr. mnd. pr. person i 6 mndr. Ledige kvinner blir oppfordret spesielt til å søke. Engasjementene skal lysnes ut i sommer og antagelse av kandidater skal skje i samråd med arbeidskontorene. Arbeidet starter i august.

Rogaland har takket ja til å ta imot 14 personer, som fordeles slik:

6 på anlegget på Ropeidhalvøya.

5 på Bokn-prosjektet.

3 på anlegg i Hjelmland og Strand.

Vegcupen 1989:

## Rogaland til semifinalen



Rogalands spillere under vegcupen 1989:

Bak fra v.: Geir Gudmestad, Øyvind Kommedal, Tor Ascar Walskaar, Per Eikemo, Ernst Walskaar, Arild Volden og Johnny Røyland.

Framme fra v.: Svein Kyte, Asmund Nilsen, Tor Skårland, Oddvar Ollestad og Bård Asle Nordbø.

Tekst: Bård Asle Nordbø

Vegcupen 1989 ble i år avviklet i Steinkjær i Nord-Trøndelag fylke, fra 9.6. til 11.6.89.

Rogaland spilte tre innledende kamper i pulje 1. Rogaland-Hordaland 4-0, Rogaland-Akerhus 0-0 og Rogaland-Møre og Romsdal 2-0.

Dermed var vi i semifinalen, der vi tapte 0-3 for Nordland. I finalen vant forøvrig Østfold med 2-1 over Nordland.

Rogaland spilte bra i de fleste kampene, men Nordland ble for sterke denne gang.

Nord-Trøndelag skal ha honnør for et bra arrangement.

På oppmannsmøte ble det bestemt at damene også skulle få delta med fotballag fra neste år.

## Sterkere sporslitasje vinteren 1988/89?

Av Jon Nesheim

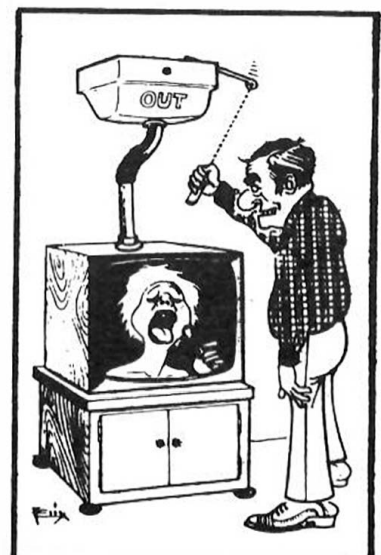
Fra Vegdirektoratet fikk en i vår melding om en sterkere piggdekkslitasje enn normalt på enkelte veger pga. de spesielle værforhold vinteren 1988/89. Videre ønsket Vegdirektoratet hurtigst mulig, i samarbeid med fylkeskontorene, å samle best mulig dokumentasjon for økt sporslitasje i nevnte tidsrom. Opplysningene vil bli benyttet i Vegdirektoratets argumentasjon i søknad til samferdselsdepartementet om ekstraordinære midler for 1989 og for tildelingen 1990.

Som referansestrekninger og i tilknytning til vårt felles nye planleggningssystem for vegdekkvedlikehold, ble det valgt ut strekninger med en viss lengde og med ÅDT over 6000.

Vinteren 1988/89 må karakteriseres som normal for vårt vedkommende, dvs. med vekslende fryse/tine perioder. Dette er forhold som helt klart, spesielt hvor det også saltes, sterkt bidrar til øking av slitasje på faste dekker. Paradoksalt nok må da forhold som i store deler av landet betraktes som unormalt, hos oss betraktes som normalt. Dette kan i sin ytterste konsekvens få stor innvirkning på tildeling av midler til dekkvedlikehold generelt i Rogaland fylke.

Allerede nå mener vi å kunne dokumentere en manko på budsjettet for faste dekker på ca. 4 mill. for 1989. Vegdirektoratet er blitt gjort oppmerksomme på det skisserte forhold og vi håper å komme i betraktning når reserven, event. andre ekstratilskudd, skal fordeles.

**MED HJELMEN  
PÅ TOPPEN  
VERNAR DU  
KROPPEN**



## Gassledning til Østlandet:

# Sats på bedring av vegnettet og mindre naturkonflikter

Tekst: Rolv Egelandsdal, formann i naturvernforbundet, Rogaland

Kart: Guri Eriksen

Det kan bli aktuelt å bygge en gassledning fra Kårstø til Østlandet for videreføring til Sverige. På Østlandet skal gassen brukes til industri og til et gasskraftverk.

Naturvernforbundet går imot prosjektet av flere grunner. Vi har energi nok i Norge og bør heller gå inn for en bedre utnyttelse av den energi vi bruker. Et gasskraftverk vil også være i strid med regjeringens forpliktelse om å begrense utslipp som skaper øket drivhuseffekt.

De traseer som er foreslått vil gå gjennom delvis uberørte fjellområder. Vi har derfor sett om det er mulig å finne frem til en trase som skaper mindre naturkonflikt.

### Samle tekniske inngrep

Fra naturvernhold har vi alltid sett det som riktig i størst mulig grad å samle tekniske inngrep. Dette syn har vi fått gjennomslag for når det gjelder de store kraftoverføringslinjer. Flere steder er det nå bygget parallell-linjer til tross for at utbyggerne av sikkerhetsmessige grunner gjerne vil bygge den med varierte traseer. For oss er det viktig å ta vare på de få uberørte områder vi har igjen i våre høyfjellsområder.

Det har derfor vært naturlig å vurdere muligheten for å la gassrørled-

ningen følge traseen for eksisterende veier. Det vil kunne bety en lengre ledning, men til gjengjeld vil adkomsten til anlegget forenkles og ikke minst for samfunnet totalt vil det kunne bety en rimeligere løsning. Også ved vannkraftutbygging er det vanlig å se på den totale samfunnsmessige effekt bl.a. veibygging.

### Ny forbindelse Sauda-Røldal

Skulle gassrørledningen følge veier eller kombineres med planlagte veier, vil det være naturlig å krysse Saudafjorden på det smaleste ved munningen



Rolv Egelandsdal.

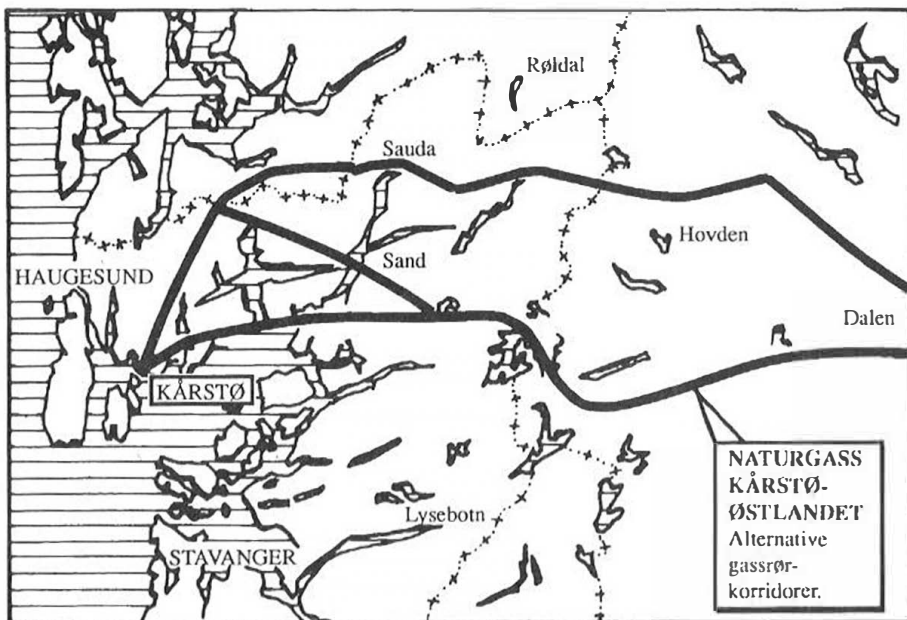
av Hylsfjorden. Derfra på nordsiden av Hylsfjorden langs Suldalsvatnet og gjennom Bratlandsdalen. Videre langs Haukliveien over fjellet til Telemark, hvor det må være mulig å følge ett av dalførene sydover til Porsgrunn.

Fra et naturvernsynspunkt synes denne trase å være god. Samfunnsmessig er den selvsagt meget interessant. En vei langs Hylsfjorden vil bety meget, ikke minst for Sauda, og i Bratlandsdalen trenges sårt til veiutvidelser. Det er selvsagt umulig for en amatør å vurdere hvilke løsninger som er teknisk/økonomisk gjennomførbare. Fjordkryssinger er ifølge utredningen meget kostbare og vil sannsynligvis foregå i tunnel. Fjorden er på det smaleste nord for Hylsfjorden, så dette skulle ikke by på noen ekstra fordyrelse. I ytre deler av fjorden er der løsmasser, mens de indre deler vil kreve betydelig sprengning. Her vil kombinasjonen med andre samfunnsinteresser være betydelig, og kunne resultere i veiutløsning. Langs Suldalsvatnet vil der utvilsomt være problemer. Ledningen kan imidlertid legges ut i vatnet. Hva dette betyr økonomisk framgår ikke klart av utredningen. I Bratlandsdalen må der selvsagt gjøres store arbeider, men neppe vanskeligere enn i annet fjellterreng, og nyttevirkningen her vil være betydelig. I Røldal er der løsmasser og neppe de store problemer. Videre over fjellet er det vanskelig å si om ledningen bør følge nåværende vei eller muligens de gamle veitraseer.

### Utredningen «Naturgass til Østlandet»

Siden januar 88 har en gruppe olje- og energiselskap arbeidet med prosjektet «Naturgass til Østlandet». I januar i år publiserte de sin hovedrapport om prosjektet hvor de også gikk inn på aktuelle traseer for en slik gassledning.

Utredningen inneholder et eget kapittel som omhandler mulighetene for å følge eksisterende veitraseer, her heter det bl.a.: Teknisk samarbeide med



Kartet viser de trasealternativene Statkraft har konsentrert seg om, dersom det blir noen gassrørledning over fjellet fra Kårstø. Naturvernforbundet i Rogaland er i utgangspunktet imot prosjektet, men mener at dersom det blir realisert, må det som er igjen av uberørt natur i Rogaland skånes. Det er her tanken om å følge nåværende og påtenkte veigraseer kommer inn.

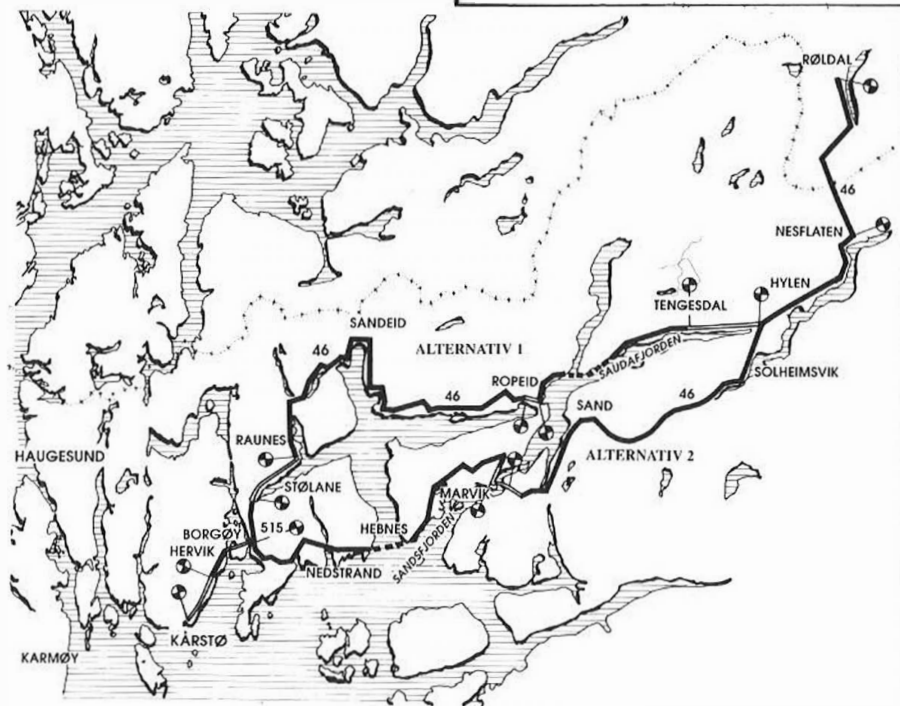


Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern (DBE) har i det vesentlige vært konsentrert omkring vurdering av sikkerhet i forbindelse med nærføring til veg. Traseplanleggingen har stadig erfart problemer fordi en veg opptar den eneste naturlige korridor, eller fordi terrenginngrepene utenfor veg vil bli så skjemmende og kostbare at nærføring synes eneste rimelige løsning. Det har vært utført en sikkerhetsstudie for nærføring av gassrørledning til veg. Studien konkluderer med generell god sikkerhet for store stamrørledninger og svært lav risiko for ulykker og dødsfall. En foreløpig anbefaling fra DBE er under utarbeidelse.

### Utfordring til vegvesenet

Dersom DBE's vurdering åpner for muligheter til nærføring ved veg, vil sannsynligvis betydelige kostnadsmessige gevinster være mulig.

Det spørs om ikke vegvesenet snarest bør se nærmere på prosjekt «Naturgass til Østlandet». Kommer det en trase fra Kårstø vil den uansett komme i kontakt med fylkets vegnett. Kan den i tillegg utnyttes til bedring av vegnettet og en trase som innebærer mindre naturkonflikter, så skulle alle parter være fornøyd.



Dette kartet viser 2 alternativ for kombinasjonen gassrørledning/vegutbygging, slik Bjørn Alsaker ved vegvesenets planavdeling har tenkt at det kan gjøres.

Alt. 1 forutsetter ny veg fra Kårstø til Hervik, ny veg over Borgøy, ny veg fra Stølane til Raunes og ny veg fra Tengesdal til Hylen. I tillegg kommer utbedring av eksisterende veg på en rekke strekninger, f.eks. Bratlandsdalen mellom Nesflaten og Røldal. Alt. 1 forutsetter at gassrørledningen legges i tunnel under Hylsfjorden (stiplet linje).

Alt. 2 forutsetter også ny veg mellom Kårstø – Hervik og over Borgøy, og videre ny veg med kryssing av Sandsfjorden. Også her blir det aktuelt med en undersjøisk tunnel for gassrørledningen, nemlig mellom Nedstrand og Hebnes.

## Familietur til Bjødnalio



Nydelig sommervær, grilling og kos på den fine grasvollen ved Engjvatnet i Time.

Tekst og foto: Njål Hanasand

Velferdsutvalget ved Nærbø vegstasjon inviterte søndag 11. juni til tur til Bjødnalio (tur nr. 14 i vegvesenets oversikt over turtilbud i Rogaland).

33 personer, store og små hadde møtt fram. Turen gikk gjennom Sælandsskogen og videre på en steinsatt sti i flott terreng langs Urdåna opp til Bjødnalio.

Her slo vi oss ned på den fine grasvollen ved Engjvatnet der vi grilllet, sparket fotball, badet og koste oss i det nydelige sommerværet.

Hjemturen gikk på kjørevegen fram til Sjelsetgården og videre på fylkesveg 205 fram til bilene.



På veg opp den steinsatte stien i Urdådalen. Dalen er landskapsvernområde og ei naturperle.

## Radarmålingene:

# Fra tallkollonner til kurver

Av Arne G. Vasbø

Bearbeiding av tallmateriale fra radarmålingene gir et klarere bilde av fartsnivået og forholdene på stedet

De fleste føler seg noe frustrert når fakta presenteres som endeløse tallkollonner.

Særlig gjelder dette de av oss som ikke til daglig er vant med å trenge inn i stoffet bak tallrekkene – sier oss kort sagt svært lite.

Vegvesenet sto overfor denne problemstillingen da vi først sendte utskriftene fra fartsradaren til flere enn de som var vant til å tolke dem.

Trafikksikkerhetssekretariatet har arbeidet med å bearbeide TT's fartsmålinger og gjøre dem mer tilgjengelige for folk flest.

Figuren viser et utsnitt av et samleskjema der opplysningene fra registreringer i 50-sone er samlet.

Dagene er delt inn i de fem tidsperiodene som radarutskriften viser, natt, morgen, dag, ettermiddag og kveld. Vi har markert 50 km/t som er den lovlige hastigheten.

Den nederste (sorte) kurven viser hvordan gjennomsnittsfarten varierer over døgnet. Den er tydelig høyest om natten og noe høyere morgen og kveld.

Vi ser at gjennomsnitt fart aldri er lavere enn 50 km/t. Her kjører altså mer enn halvparten av trafikantene over fartsgrensen til en hver tid på døgnet.

Den mellomste kurven viser hvilken fart 85% av de som passerer ligger under. Den øverste viser tilsvarende for 95% av trafikantene.

Dette kan brukes på flere måter.

Vi kan si at 35% av trafikantene ligger mellom 60 og 70. Unntatt er natt til lørdag og søndag – da er jo som kjent politiet ofte ute.

Mellom de to øverste kurvene finner vi fartsnivået til 10% av de som passerer. Raust anslått er dette mellom 70 og 80 om nettene og mellom 58 og 63 på dagtid.

Den øverste som viser hva 95% ligger under, kan vi «snu». Vi kan si at dette er den nederste hastigheten for 5% av trafikantene. Ti kjøretøy er registrert som de hurtigste. Disse «rakettene» er avmerket som prikker med hastighet og omtrentlig tidspunkt.

«Rakettene» i denne 50-sonen ligger mellom 90 og 120 km/t. Lørdag og

søndag ligger de mellom 100 og 152 km/t midt på lyse dagen og tidlig kveld.

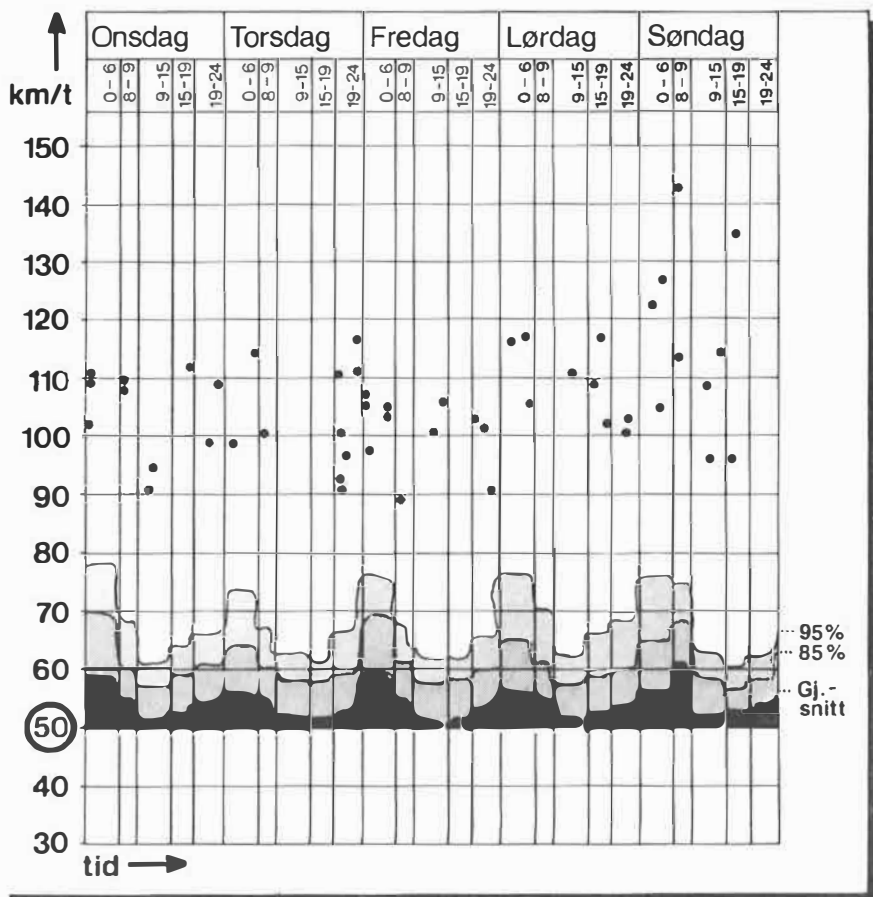
Stedet er i Åkra, ca 300 m sør for skolen. Daglig passerer ca 6.000 biler, herav 300 «raketter». Stort sett ligger 800 kjøretøy over 60 km/t hver dag.

Av de 44.000 som passerte radaren, kjørte 29.000 over 50 km/t og 14.000 over 55 km/t.



## Sjekk farten før svingen

Dersom vi kunne «verdsette» ulovligheten til alle disse 14.000 som kjørte over 55 km/t, ville vi med vanlige gebyr- og bøtesatser inndradd 11,6 millioner til statskassen – på en uke.



Vi har illustrert resultatet av en fartsmåling i en 50 km/t-sone.

Hver dag er delt inn i 5 tidsintervaller, og kurven viser hvordan hastigheten varierer over døgnet 24 timer.

Den nederste kurven viser gjennomsnittshastighet for alle kjøretøyene.

Den mellomste kurven viser den hastigheten som 85% av alle som passerer holder seg under.

Tilsvarende er øverste kurve for 95% av trafikantene. Det vil si at 5% av de som passerer aldri er lavere enn det den øverste kurven sier. Tidspunkt og hastighet for de som kjører fortest er vist som prikker på illustrasjonen. Vi ser at den høyest registrerte hastigheten var søndagmorgen ca kl. 8 og farten i denne sonen var bortimot 145 km/t.

## Turistinformasjon langs Ryfylkevegen

Av Tormod E. Nag

### Ryfylkevegen skal på turistkartet!

For ettertida skal ingen vera i tvil om kvar ein kan komma inn på Ryfylkevegen – og kva det er å sjå og oppleva langs vegen.

Ryfylkevegen er også sambindingsvegen mellom E18 og E76! I sum er dette noko av målet for ei omfattande satsing på informasjon om – og langs Ryfylkevegen.

Ryfylkevegen er eit gammalt namn.

Heilt sidan 1933 då Fylkestinget vedtok at vegen skulle byggjast, har namnet vore i offentleg bruk.

Først i 1965 vart vegen opna for gjenomfart og sambindingsveg.

Det er ein ekstra klang i namnet Ryfylkevegen. Det fortel noko – ja kanskje ein heil del for mange – og dette skal nå fleire få med seg som røyndom. Og det skal vera ein positiv røyndom.

### Turistinformasjon

Ryfylkekommunane står på startstrekken for å satsa aktivt på turistnæring. Saman med det lokale næringsliv er det sett igong eit grundig arbeid for å samla og samordna dei ulike service-tilboda ein kan finna i området.

Samarbeidet skjer på tvers av alle grenser.

Som ein sentral del i planleggingsarbeidet er det viktig at dei som ferdast langs vegen får god informasjon. Til dette er det nedsett ei eiga arbeidsgruppe som er leia av rådmannen i Strand, Øyvind Bergøy.

Han fortel at den første informasjonstavla alt er montert på Oanes. Men det skal bli fleire tavler.

Det vil i første omgang bli innkjøpt minst ei tavle i kvar kommune.

Før den som stoppar for å finna informasjon vil snart oppdaga at det er ikkje vanlege tavler – det er eit lite byggverk i beste Ryfylkestil.

Fronten på byggverket likna på eit gammalt sjøhus. Raudmåla med kvite lister og gamle sandnespanner på taket.

Her kan ein til og med få stå under tak når ein vil finna aktuell informasjon enten den måtte vera på norsk, engelsk eller tysk.

I tillegg skal informasjonen og skiltinga til Ryfylkevegen visa godt igjen både på E76 ved Horda og E18 i Gjesdal – Sandnesområdet.

### Mykje å visa fram

Utanom det «vanlege» som andre kan



Her, ved Oanes ferjeleie, er ei av informasjonstavlene plassert.

visa fram, har Ryfylke fleire spesielle attraksjonar.

Bergøy meiner at det er få eller ingen veg som på så kort strekning kan visa fram så mykje.

Tenk på dei spesialitetane vi har seier Bergøy: Preikestolen, Kvildal Kraftstasjon – den største i Europa. Laksestudio i Suldalslågen. Elkem har «opna» fabrikkjen i Sauda.

Om ikkje lenge vil landsbyen i For-

sand komma for dagen.

Ja – og i tillegg får vi røyrbua i Høgsfjorden som den første i verda.

### Ros til vegvesenet

Bergøy gir ros til vegsjefen og hans stab.

«Utan slik positiv haldning og vilje til å løysa saker hadde vi ikkje komme langt i arbeidet vårt», seier ein optimistisk Bergøy.

## Ras ved Gyatunnelen



Midt i mai fekk me ei ny påminning om at fjellet er ubereknleg. Tidlig ein morgon raste eit stort fjellparti ut ca. 100 meter overfor øvre munning ved den nye Gyatunnelen.

Nå gjekk det heldigvis bra. Bare nokre få mindre steinar nådde fram til vegbanen, men hadde det vore trafikk når raset gjekk kunne det vore farleg nok.

Oppsynsmann Magne Langeteig seier at ein var klar over rasfaren ved dette fjellpartiet. Det skulle sprengast ned seinare i sommar, før opninga av den nye tunnelen. Når nå alt gjekk godt, fekk faktisk vegvesenet gratis hjelp frå naturen sjøl.

Foto: Arild Volden.



## Ny Rv. 13 i Suldal

# Sandsfjord bru over Nævøy?

Av Bjørn Martin Alsaker

### Historikk

Det blei for nokre år tilbake (1984) godkjent hovedplan for ny rv. 13 frå Lovraeid (v/Jårvik) over Sandsfjorden (v/Åsarødholmen) og vidare mot Utlabøtjørn og over Ropeidkrysset. Total-lengde for heile prosjektet inneheld då ei bru over Sandsfjorden (L=500m) til ca. 57 mill. kr. (1988). Vidare var det planlagt 6 tunnelar på tilsaman ca. 2650 m.

### Økonomi

Ifølge Stortingsprop. blei så anlegget oppstarta i 1986 ved hjelp av midler frå

Suldal kommune, distriktutbygningsmidler og Statens vegvesen. Første etappe av rv. 13 skulle byggjast frå Ropeidkrysset til Utlabøtjørn og vidare etter ein ny fylkesvegtrasé over til Solland. Lengden på denne fylkesvegen blei 5,5 km til ein kostnad på ca. 23,5 mill. kr. (1988).

### Framdriftsplan

Pr. 1.5.89 er det bygd en tunnel på 1250 m og veg i dagen fra Utlabtjørn og vidare mot Ropeid. For fv. 691 frå Utlabøtjørn og opp mot Solland er det bygd ca. 1000m (grovplanert). Heile anlegget var planlagt å stå ferdig i løpet av 1991.

Etter at det er bevilga ekstraordinære sysselsettingsmidler er det planar om eit års kortare anleggstid.

### Nye planar

Etter kvart som tida har gått og anlegget har skrede fram, har det kome nye idear om eventuell kryssing av Sandsfjorden. Ein lang tunnel frå Lovraeid og ut ved Nævøyhola og vidare med bru frå Nævøy til Ropeidhalvøya og inn på eksisterande anlegg vil innebære ei innkorting i forhold til eksisterande godkjent plan på ca.6,1 km. Men er dette likevel fornuftig?

Når ein skal vurdere desse to alternativa mot kvarandre er fylgjande avgjerande:

- investeringskostnader
- trasélengder
- transportøkonomi
- miljøkonsekvensar m.m.

Hittil er det berre gjort enkle betraktningar av ovennemde faktorar.

#### 1. Investeringskostn.:

A Eks. godkj. plan frå Jårvik til rv 13	= 98 mill
B Eks. godkj. plan frå Lovraeid rv 13	= 124 mill
C Nytt alternativ frå Nævøy	= 136 mill

#### 2. Traselengder:

B Eks. godkj. plan frå Lovraeid til rv 13	= 11,5 km
C Nytt alternativ frå Lovraeid, Nævøy	= 5,3 km

#### 3. Transportøkonomi:

Ut frå dei trafikkmengder som pr. dato passerer Sandsfjorden med ferje, og den generelle trafikkutvikling m.m. vil det uansett vera nokså små trafikkmengder. Videre trafikkberegningar vil vera avgjerande om det nye alternativet bør vidarebehandlast som ny hovedplan.

#### 4. Miljøkonsekvensar:

Begge alternativa vil gjera inngrep i naturen. Det nye alternativet vil øydelegge mykje av rekreasjonsområdene ved Nævøy. Men også eksisterande alternativ vil visa igjen i terrenget.

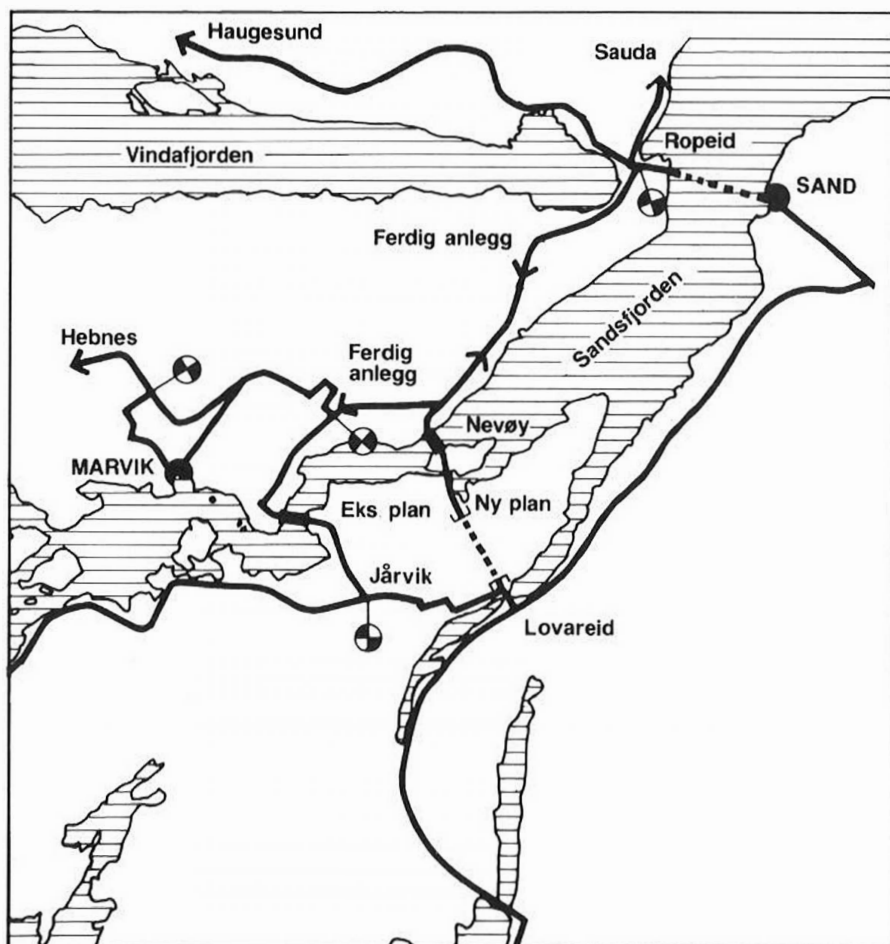
### Kva skjer vidare?

Ser ein investeringsprogrammet for vegvesenet 1994-97, er det ingen foreløpige midler på Sandsfjord bru.

Ei ekstra innsprøyting av midlar er heilt avgjerande for prosjektet (Staten el. andre tilskot).

Evt. ny hovedplan kan tidsmessig vente til ei økonomisk løysning er aktuelt å diskutere.

Skal me håpe på at Sandsfjorden er ferjefri i løpet av 1990-åra?



Kartet viser utført arbeid på Ropeidanlegget. Videre eksisterande plan for kryssing av Sandsfjorden ved Åsarødholmen og veg vidare til rv 13 ved Jårvik. Som kartet viser, går Bjørn Alsaker sin nye plan ut på at Sandsfjorden blir kryssa ved Nævøy, og at det vidare blir bygd ny veg (ein stor del i tunnel) fram til Lovraeid.

# VERN OG HELSE

## AKAN-informasjon

Av Turid Nordbø

**AKAN vegvesenet, har nå fullført en planlagt informasjonsrunde. Emnet omhandlet AKANs funksjon i etaten og rus generelt. Målgruppe var i denne omgang tillitsvalgte og ledelse. Forelesere har vært fagutdannet personell som arbeider ved A-senteret i Hauge-sund, Stavanger og Basissenteret i Sandnes. Frammøte har vært godt i distriktene, men framomøte fra vegkontoret var heller dårlig.**

Hensikten med informasjonen er å skape større forståelse og ikke minst større åpenhet omkring rusbruk. Dette er ofte tabu-tema som mange mener er privat sak. Ny forskning har gitt erkjennelse for at rusproblem er et samfunnsproblem. Realiteten med «fylla» får konsekvens både for individet, for familie, arbeidsliv og volder skade som koster landet så det svir! Særdeles skremmende er sykdommen Aids som i senere tid er en reell fare for sprøyte-narkomane.

Noen mener kanskje at dette ikke berører min arbeidsplass, mine kollega eller meg selv. Vegvesenet har hatt få tilfeller med rus, hvor dette har medført oppsigelse. Men da har rusproblemet fått utviklet seg sørgelig langt, over år, og følgene er blitt fatale.

### AKAN-utvalgets oppgaver

Hovedoppgaven er først og fremst *forebyggende* arbeid. For å oppdatere kunnskapen om rus og dens problematikk står informasjon og opplæring sentralt. AKAN-utvalget har også en viktig oppgave med å sikre den enkelte så god hjelp/behandling som mulig.

Vegvesenet har ensartede retningslinjer for AKAN-opplegg. Under behandlingstiden kan ingen få oppsigelse. AKAN tar forøvrig ikke sikte på å fremme noe spesielt avholdspolitisk syn.

### Behandlingsinstanser

AKAN-utvalget utøver ingen behandling, personvernet tilsier at utvalget ikke skal ha kjennskap til personnavn, med mindre han/hun det gjelder har gitt tillatelse. Hovedkontakt/tillitsvalgt er i første omgang de som har kontakt med vedkommende. Behandlingsopplegg er fagpersonell sammen med klienten sitt ansvarsområde. Foruten bedriftshelsetjenesten har vi samarbeid med A-senterne i Haugesund, Stavanger og Basissenteret i Sandnes.

Spesialister ved senterne som her er nevnt, gir veiledning, råd og opplysning for den som måtte ønske, uten vederlag eller forpliktelser. Taushetsplikt har *alle* instanser som arbeider med disse sakene.

Basissenteret, Hovedveien 38 B  
4300 Sandnes.

Omr.: Sandnes, Egersund, Forsand m.v.  
Telefon: 66 41 99.

Rogaland A-senter, Dusavikvn. 216  
4029 Stavanger.

Omr.: Stavanger, Ryfylkeregionen.  
Telefon: 54 62 11.

Haugaland A-senter, Postb. 391  
5501 Haugesund.

Omr.: Haugesund, Karmøy,  
Vindafjord, Suldal, Sauda.  
Telefon: 72 95 11.

## Fra hovedverneombudet

Da jeg startet som hovedverneombud på nyåret, var det ikke med glede. Jeg er nå engang ikke noen kontormann eller skribent, men har i alle år i vegvesenet vært interessert i vernearbeidet, så det kan være moro å prøve seg på topp. Jeg kjenner jo de fleste verneombudene, så jeg håper vi skal få et godt samarbeide. Jeg vil bare få minne om vernereglene! Når det gjelder verneklær synes jeg vi alle skal bruke disse.

Jeg har vært på seminar om «Mobbing i arbeidsmiljøet». Foreleser var overlege Aud Blegen Svindland. Den slags håper jeg inderlig ikke det er for mye av i vegvesenets miljø. Dette må være fryktelig for de som rammes. Verneombud; pass på § 12 i arbeidsmiljøloven. Så kjære medarbeidere, se opp for dette.

Ellers håper jeg på et godt samarbeide i AMU. Det er nå engang en upopulær jobb, men TVI TVI.

Hilsen

Hovedverneombud Kjell Torgersen

Respekterer  
du  
røyke-  
loven?



«SNU – LA IKKE HUMLA SUSE!»



Et fargerikt fellesskap:

## Storslått bryllup for Azeb

Tekst og foto: Eva Vivoll

Vi har ikke for vane å skrive om vegvesenansattes brylluper i Rygjavegen. Men lørdag 13. mai 1989 fikk noen av oss her på vegkontoret være med i et eritreisk bryllup. Det var Azeb Kidane, som har arbeidet på arkivet i vel 2 år, som giftet seg med sin Paulos.

Mange hadde møtt opp i Madlamark kirke for å hylle brudeparet, og mangt et øye ble vått da brudeparet skred inn, omgitt av forlovere, brudepike og brudesvenn med tente levende lys. Brudefesten ble en opplevelse, og å ta med alle inntrykkene er nok umulig.

Da brudeparet ankom festen fikk vi overvære en seremoni der brudeparet ble hyllet av taktfast klapping akkompagnert av afrikanske trommer. Vi fikk deretter servert den eritreiske nasjonalretten «Injerra», etterfulgt av kaffe, kaker og champagne. Seremonier med sang og dans var det mange av utover kvelden, og den rytmiske trommingen



hadde en sentral plass.

Det var en opplevelse å se de eritreiske kvinnene i sine nasjonaldrakter pyntet med fargerike bånd, side om side med våre norske bunader. Måtte flere få oppleve andres kulturer og skikker, og få være med på «et fargerikt fellesskap».

Azeb flytter nå til Oslo til sin Paulos og jobb i Vegdirektoratet. Vi ønsker henne lykke til!



## Likestillingsarbeidet

Av Johan Lund

Dette er en treg materie. Det føler de som steller med saken i likestillingsutvalget. Derfor har utvalget forlenget vedtatt å gå inn for et motivasjonsframstøt. Utvalget hadde fått tilslutning fra opplæringsutvalget til å holde et INFORUM med deltagelse fra konsulent Sonja Nebelong fra det danske vegdirektorat, og som for tiden hospiterer i vegdirektoratet i likestillings-spørsmål. Innbydelse til aktuelle målgrupper, deriblant lederskiktet, gikk ut i slutten av april, til 30. mai. Forhåndspåmeldingen var ikke overvettets stor og da lederskiktet fikk berammet og tok imot kurs i medarbeidersamtaler samme dag var det ikke annet å gjøre enn å utsette saken.

Men friskt mot! Likestillingsutvalget trenger seg på igjen til høsten og forventer da at stevnekollisjon unngås.

## Vegvesenet på Jærdagen



Statens vegvesen Rogaland var representert på Jærdag-utstillinga i slutten av mai. Denne gangen blei det i første rekke informert om vegstasjonen, og dei tenestane publikum kan få utført ved desse «nær-vegkontora». Dessutan var det informasjonsmonterar om lokale prosjekt og vegplanar. Ei jubileumsutstilling var det og funne plass til.

Omlag 50.000 menneske var innom Jærdags-området i dei 3 dagane messå pågjekk, så det var ikkje få «kundar» som besøkte standen vår.

På biletet ser me litt av utstillinga og 3 av dei som var med på å yta publikumsinformasjon. Frå venstre: Eva Vivoll, Info, Randi Nesdal, Plan og Per Skårland, Nærbevegstasjon. Foto: Njål Hanasand





## Tre generasjoner Aardal



*I mai var tre generasjoner Aardal i arbeid samtidig ved samme avdeling i Statens vegvesen Rogaland.*

*Bestefar Erling begynte i vegvesenet i 1945, og er en av etatens superveteraner. Han er leder for Maskinavdelingens innkjøpsseksjon.*

*Sønnen Terje er verkstedsformann på Bærheim. Også han begynner å få lang ansiennitet i vegvesenet. Han hadde sin første arbeidsdag hos oss 22. juni 1970.*

*Så var det barnebarnet Stig. Han er skole-elev, og i mai hadde han arbeidsuke ved maskinsentralen på Bærheim.*

*På bildet ser vi dem i en pause på grasbakken utenfor Bærheim vegsentråll.*

*Foto: Kjell A. Kristiansen*

## Asfaltverket i Jøsenfjorden

Av Johan Lund

Etter at utslippstillatelsen fra SFT var påanket til Miljøverndepartementet har saken vært behandlet i fylkeskommunens miljø- og ressursutvalg. Saken er nå avgjort av departementet, som opprettholder utslippstillatelsen. I avgjørelsen henstilles til bruk av gass i stedet for olje som fyringsmiddel samt noe redusert driftstid om kvelden.

Planleggingen av verket har skutt ny fart, men det blir noe forsinkelse i forhold til opprinnelig plan. Det tas sikte på oppstart i oktober d.å.

Rygjavegen vil presentere verket i utførlig omtale senere.



## Nærbø-trim i Njåskogen

Tekst og foto: Harald Sel

Per og Pål tok initiativet tidleg i vår. Seinare har mange av vegvesenfolka knytta til Nærbø vegstasjon hatt ei fin formstigning.

Det dreier seg om organisert trening, 2 dager i veka rett etter arbeidstid. Dei får det til på Nærbø vegstasjon, når det gjeld tiltak for å skapa trivsel og godt miljø. Og denne gongen bør me også leggja til: God helse.

Tirsdag og torsdag reiser mellom 4 og 8 personar rett frå arbeidsplassen til Njåskogen. Så joggar dei ut i samla flokk. Etter eit par km delar flokken seg gjerne litt opp. Somme føler seg ekstra spreke og tek føringa. Desse plar helst springa 2 runder à 5 km. Andre meiner at det kan vera nok med ein 5 km-runde.

Njål Hanasand er ein av dei som sjeldan forsømmer ei treningsøkt. Han er oppglødd over tiltaket.

– Dette har både ei helsemessig og ei sosial side, seier han. – Tida er gunstig, rett etter arbeid. Me kjem heim med god appetitt og er ferdig med dagens helse-trim.

– Og så treff me så mange andre smilande trimmarar i Njåskogen, legg han til.



*Her er Nærbøggjengen ennå samla, tidleg i første 5 km-runden. Men Gaute Vigre ser ut som han har sett inn eit rykk og vil «rive seg laus» frå dei andre. Pål Undheim ser nesten ut som han har gått over til gangfart, men her lyg nok biletet. Etter Gaute og Pål fylgjer Jakob Taksdal, Eli Undheim, Anne Elise Njærheim, Per Skårland, Jan Vidar Mattingsdal og Njål Hanasand.*

## Glimt fra INFORUM

## Vegdirektøren i spørretime

Tekst og foto: Johan Lund

**Kombinert med feiringen av 125-års jubileet i fylket vårt stilte vegdirektør Jensen opp i vår foredragsserie INFORUM for å svare på spørsmål innen temaet: «Er vegvesenet i stand til å ivareta de menneskelige ressurser.»**

I introduksjonen besvarte vegsjef Danielsen for sin del spørsmålet med et betinget nei. Han minnet om vårt manifest som var vedtatt ved samspill mellom ledelsen og tjenestemannsorganisasjonene og hvor viktige elementer var disse:

- personalet er statens viktigste ressurs
- det skal være gjensidig åpenhet og tillit mellom ledelse og tilsatte
- vi skal arbeide etter et mål- og resultatrettet ledelsessystem
- vi skal ha en aktiv personalledelse i alle ledd og nivåer
- opprykkssaker skal avgjøres i forståelse med organisasjonene.

Vegsjefen sluttet innledningen med å spørre:

- Er manifestet i samsvar med virkeligheten slik ledelsen og de tilsatte opplever den?

VEGDIREKTØREN nevnte en rekke forhold av betydning i vår etat. Blant synspunktene var disse:

- Bedriftskultur har vi alle, men det må spørres om den er god eller dårlig. I omfang kan den være avgrenset til en mindre arbeidsgjeng eller den kan gjelde for en hel avdeling. En god bedriftskultur er en avgjort styrke, men den må ikke danne barrierer mot omverdenen.
- Vegdirektøren hadde inntrykk av at vi hadde for høye vegger mellom avdelingene/funksjonene. (Etter et etterfølgende innlegg måtte han medgi at dette også gjelder innen Vegdirektoratet).
- Vegdirektoratet har fått fullmakt til å innvilge stipend for to sivilingeniører for å kunne ta doktorgraden ved NTH. (En kvinne og en mann)
- De gamle samarbeidsutvalg fungerte godt som kontaktorganer. Tapte vi ikke noe verdifullt ved overgangen til medbestemmelsesavtalen?
- Når det gjelder likestilling ligger vi i vegvesenet ikke på langt nær på leder-

plass og vår etat ligger vel heller ikke så godt til rette for det. Av tilsatte på avdelingsleder-nivå eller høyere har vi ialt 6 kvinner (4 i direktoratet og 2 på vegkontorene) på snaut 200 stillinger. *Det har lite for seg å søke dette rettet opp ved å senke kvalifikasjonskravet.* Det må betydelig fotarbeid til for å endre dette.

Lønnsforholdene spiller ikke stor rolle i dagens arbeidsmarkedssituasjon for noen stillingsgrupper, men tidene vil forhåpentligvis endre seg og da kan det igjen bli problem med å skaffe folk med høyere utdanning.

**Medbestemmelse**

I etterfølgende meningsutveksling om beste samarbeidsforum kom disse synspunkter fram:

NITO syntes nåværende ordning var god og konkrete saker kunne tas opp direkte med ledelsen. Tillitsvalgte fra NAF, R.V.F. og fra biltilsynet mente avstanden til vegkontoret hindret tjenlig kontaktmulighet.

Ole Tamburstuen (NAF) framholdt spesielt at hvis tillitsvalgte kunne få være med i f.eks. ledermøtet eller driftsutvalget ville mange saker kunne løses raskere og bedre enn idag. Til dette svarte vegsjefen at han var betenkt over å flytte avgjørelsene over fra forhandlingsmøtet. Det ville bety en uthuling av hovedavtalen. Ellers deltar nå tillitsvalgte

i utvidede ledermøter der de enkelte avdelinger presenterer seg og sine oppgaver, bemanningssituasjon m.v.

**Vegdirektoratet – en hindring?**

- Vegsjefen: Ofte føler vi at Vegdirektoratet er en av mange hindringer for å gjøre jobben. Burde det ikke være slik at Vegdirektoratet spurte: Hva kan vi hjelpe til med?

Vegdirektøren var enig i at en fornuftig arbeidsdeling må til. Noen oppmyking er skjedd i senere tid.

For reisebudsjettet har vi sløyet spesifikasjonen av fordeling mellom de tilsatte, og midler kan lettere overføres mellom underpostene 01 og 11 på adm. budsjettet.

For maskinforvaltningen har vi hatt stivbente, firkantede regler. Nå er kraftig oppmyking på gang. Nyordningen vil innebære at driftens folk tar ansvar for lønnsom drift av maskinene.

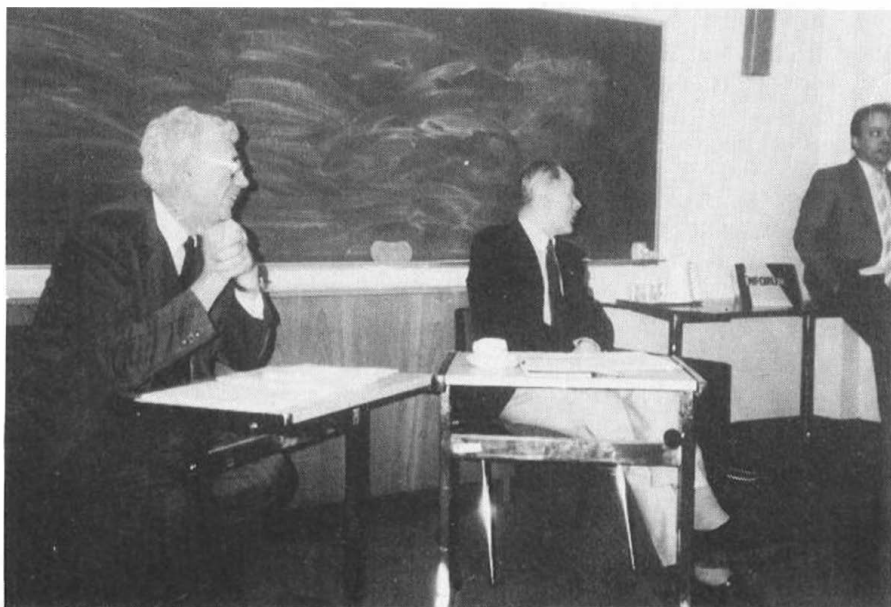
Fra flere hold ble det gitt anerkjennelse til Vegdirektoratets tjenesteytring på ulike hold.

**Lønnsforhold**

Folk fra driften ville vite om muligheten til lønnsforbedring, i prosjektanleggene gikk det så lett. Her var liten trøst å hente, lønnsloven gjør at vi må leve med forskjellen.

**Egenregikalkyler**

Det kom et hjertesukk fra anleggs-



Vegdirektør og vegsjef lytter til ytringer fra salen. Avstanden mellom de to illustrerer ikke meningsforskjellen i de saker som ble drøftet, selv om den nok kunne merkes.

## Norges vakraste veg skal kårast

Av Harald Sel

Også i 1989 vil Statens vegvesen kåre Norges vakraste veg.

«Vakre vegars pris» er ein heiderspris for anlegg med gode estetiske kvalitetar tilpassa miljøet. Det kan vere vegar, gater, bruer, rasteplassar eller tilhøyrande anlegg og utstyr.

Prisen kan tildelast kommunale tekniske etatar, private bedrifter, organisasjonar, offentlege etatar, enkeltpersonar, vegkontor og Vegdirektoratet.

Prisen er eit reisestipend. Stipendet skal gi inspirasjon til å vidareutvikle idear gjennom å studere liknande i andre land.

Frå Rogaland er det ikkje sendt inn framlegg til prisvinnar dette året. Fristen gjekk ut 20. mai, og på det tidspunktet var ingen av dei aktuelle anlegga i fylket så pass ferdige at ein kunne utarbeida den nødvendige dokumentasjon. Me rekner derimot å koma svært sterkt igjen i 1990. Kveluren bru på motorvegen og ny E18 gjennom Stavanger skulle f.eks. vera prosjekt som kan konkurrera mellom dei vakraste i Norge.

avdelingen over at vi blir konkurrert ut av entreprenører ved anbud - Vegdirektøren antydde at vi burde gå inn for anbud som ikke ga full dekning for alle faste utgifter, entreprenørene er idag fornøyd om de får bare delvis dekning av faste utgifter ved siden av full dekning av de variable kostnader.

### Organisering av VV

På spørsmål om vegdirektøren syntes vel om delingen av vedlikeholdet i trafikkrettet og strukturelt, svarte han ja, men alt med måte. Det som var bra for trafikkrette strøk passet ikke nødvendigvis «oppi dalom». Her må det differensieres, det var han ikke i tvil om (så får vi håpe hans medarbeidere i direktoratet følger etter. J.L.)

### Jobber utenfor etaten

Vil jobber utenfor etaten kunne hjelpe på sysselsettingen? Ja, så avgjort, innen vårt arbeidsområde, f.eks. skogsveger og kommunale vegar.

Bruk av veghøvler som blir ledige etterhvert som gruskilometrene sviner. I det hele tatt på områder der vår innsats ikke kan føles som en urimelig inntrengen på andres beitemarker.

## MI MEINING

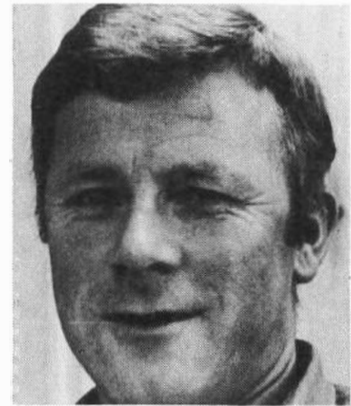
### Jubileumsfeiringen

Regionale møter med kommunene ute i distriktet, vandreutstillingen «Bruer gjennom 1000 år», vegdirektoratets miniatutstilling med lokalt innslag, jubileumsdag 1 med celebre gjester 25/4, jubileumsdag 2 for samtlige tilsatte m/følge 26/5, og sist, men ikke minst jubileumsboken som gave til alle tilsatte. Dette er hovedinnholdet i jubileumsfeiringen i fylket. Hva er din mening om den?



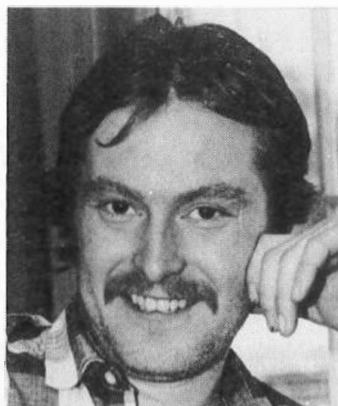
IRENE STANGELAND, førstestorkontorfullmektig, Bærheim.

Jeg deltok på jubileumsfesten i mai, kjenner ellers ikke til jubileums tiltak. Det var en kjekk fest, kanskje litt lang og vel alvorlig før pause. Det var gildt å treffe kolleger og pensjonister, derfor kunne pausen vært lengre. Flere gode innslag, særlig godt likte jeg det fra biltilsynets hverdag. Alt i alt et godt tiltak.



GEORG ERFJORD, maskininstruktør, Sand.

Har hørt snakk om jubileumsutstillinger rundt om og at disse har vært populære. Jeg deltok på festen som var fin med mange gode innslag. Hansteen var nytt, uventet godt bekjentskap som toastmaster. Bildekavalkaden med og uten musikk var interessant. Skal jeg bemerke noe negativt må det være at vi fikk for lite tid til prat med andre vegfolk. Dette skyldes også at båten kom for sent fram til Stavanger slik at jeg mistet samværet før festen. Vi var tilbake på Sandkl. 3 om natten, men turen var så hyggelig at det ingen rolle spilte.



TOM MARTIN ESPELAND, arbeidsformann, Gilja.

Annet enn jubileumsfesten kjenner han ikke til. Festen var grei nok, men det ble vel mye sitting. Pausen gikk for fort, så det ble lite tid til å prate med folk. Av innholdet på festen var det meste godt, men han følte det ble mye korsang.

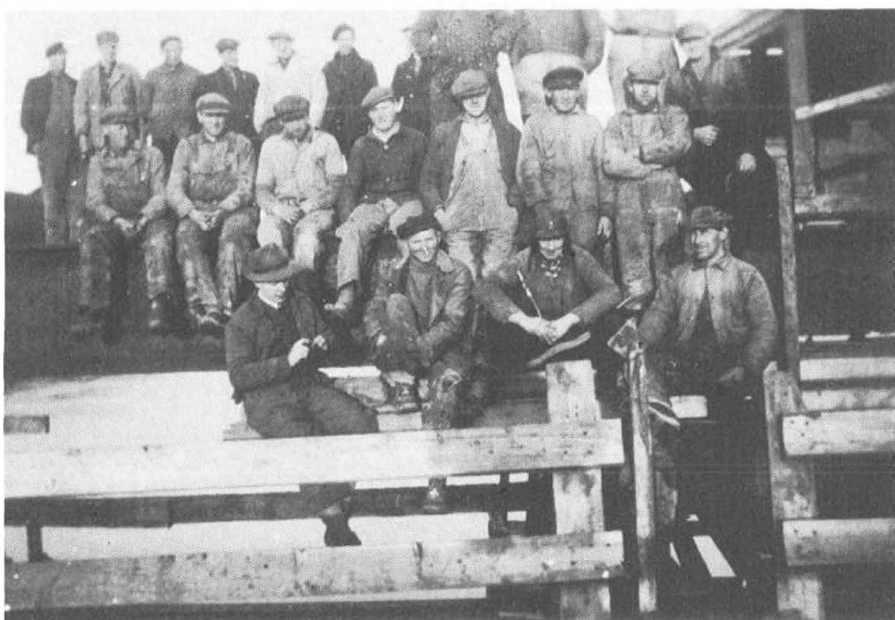
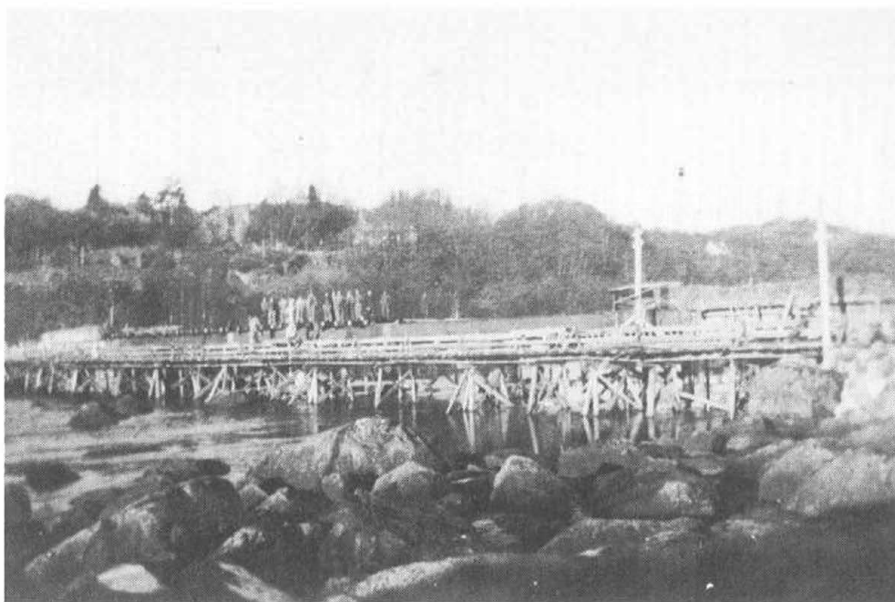


HARALD GEDERØ, pensjonert vegmester, Sand.

Det einaste eg kjenner til er jubileumsfesten 26. mai. Den likte eg til gjengjeld godt. Innholdet i den var greitt. Pausen var noko kort for me hadde så mykje å drøsa med andre om, og då rakk ikkje tida til. Skyssordninga for oss frå Indre Røyfylke var særskilt grei og me fekk godt høve til å prata med folk frå vårt distrikt.



## Bygging av Tengs bru i 1943



Frå pensjonert vegmeister Arild Lillehammer har me lånt desse 2 bileta frå bygginga av Tengs bru. Årstallet er 1943. Arbeidslaget står oppe på bru.

På biletet nederst ser med ein del av arbeidslaget, meir eller mindre i nærbi-lete.

Kven kjenner namn på personar mer ser? Kontakt Rygjavegen om du dreg kjensel på ein eller fleire av dei.



### Røyking – et av våre største helseproblemer

Verdens helseorganisasjon (WHO) sier at røyking er den viktigste enkeltårsak til sykdom som kan forebygges. Røykere er i alminnelighet oftere syke og mer alvorlig syke enn ikke røykere. Sykelighet og dødelighet øker med økende tobakksforbruk. Nyere forskning viser at en ikke røyker, lever gjennomsnittlig 7 år lenger enn en røyker. Når røyking virker sammen med andre risikofaktorer, kan skadevirkningen mangedobles.



# Kryssord nr. 3/89

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
13.										14.	
15.	16.		17.		18.			19.			
20.		21.				22.		23.			
24.				25.		26.				27.	
28.			29.	30.	31.			32.			
33.	34.	35.				36.			37.		
	38.				39.		40.				
41.		42.				43.	44.	45.	46.	47.	
48.		49.			50.			51.			
52.								53.			
54.						55.				56.	

# Løsning nr. 2/89

F	O	R	T	S	E	T	T	E	B	O	R
A	V	E	E	K	S	T	R	A	A	R	A
T	E	R	V	R	I	H	A	R	R	A	N
A	R	D	L	I	N	U	F	L	A	K	S
L	E	V	I	N	G	K	I	S	K	E	M
T	N	E	N	A	K	J	E	L	E		
H	S	I	G	T	E	M	A	I	B	E	N
E	K	L	V	E	N	K	A	I	N		
F	O	R	L	E	D	E	T	A	K	S	E
T	M	Ø	T	T	O	T	A	N	K	E	R
E	S	S	E	T	L	I	R	E	E	T	O
S	T	A	T	E	L	I	G	R	R	E	S

Vinnere av kryssord nr. 2/89 ble:

**Anne Elise Njærheim**  
Nærbø vegstasjon

**Gudrun Haraldseide**  
Ishallveien 20  
4021 Stavanger



Løsningen sendes Rygjavegen, P.b. 197, 4001 Stavanger  
innen 1. august 1989

Innsendt av: .....

Adresse: .....

**Vannrett**

- 1. Negativ person
- 10. Forhenværende, fork.
- 13. Jødehater
- 14. Preposisjon
- 15. Sporter
- 17. Med videre
- 18. Dele
- 20. Preposisjon
- 21. Forskjellig
- 22. Utrop!
- 23. Yndig
- 24. Minoritet
- 25. Knut Eriksen
- 26. Rense
- 28. Fengsel
- 29. Ete

- 32. Irland
- 33. Ideer
- 36. Sjarm
- 37. Bergspiss
- 38. Jordart
- 40. Signal
- 41. Jentevenn
- 45. Drikk
- 47. Visne
- 48. Forstavelse
- 49. Vind
- 50. Ruller
- 52. Redskaper
- 53. Røre
- 54. Krets
- 55. Sender
- 56. Stoff

**Løddrett**

- 1. Snylter
- 2. Artikkel
- 3. Sykdom
- 4. Hunndyr
- 5. Sted i Rogaland
- 6. Blande
- 7. Spontan
- 8. Omriss
- 9. Trygg Trafikk
- 10. Mynt
- 11. Pus
- 12. Eksamen
- 16. Eggformet
- 19. Fettet
- 27. Husket
- 29. Lyset
- 30. Tidsrom
- 31. Uro
- 34. Ensom
- 35. Fase
- 39. Dum
- 40. Het
- 42. Konsonanter
- 43. Tall
- 44. Jordstykke
- 46. Vokaler
- 51. Like

## Personalnytt

### NYE MEDARBEIDERE



**Toril Henriksen**  
Kontorfullmektig (engasjement) ved  
Biltilsynet i Haugesund.



**Peder Solheim**  
Overingeniør/jordskifte kandidat  
(engasjement) ved Grunnseksjonen,  
Vegkontoret.

### JUBILANTAR

#### 50 år

Bjarne Byrkja	17/5
Dorrit Fjermestad	29/5
Asbjørn Nordli	21/6
Steinar Skaug	29/6
Olav Kleven	14/7

#### 60 år

Jørgen Viken	23/5
Malvin Hegdal	16/6
Sigurd A. Erfjord	17/6
Berger Sørheim	24/8

### Me gratulerer!

## Trygve Gimnes

### Til minne



Tidligere vegsjef i Rogaland, Trygve Gimnes døde 3. mai d.å., 87 år gammel.

Trygve Gimnes arbeidet hele sitt yrkesaktive liv i Statens vegvesen, og da han sluttet sitt virke i 1971 hadde han i alt 46 års tjeneste i etaten, de siste 15 årene, fra 1956 til 1971, som vegsjef i vårt fylke.

Gimnes stod i sin vegsjeftid i spissen for en nærmest eventyrlig utvikling av vegvesenet og vegutbyggingen i dette fylket. Vegvesenet fikk i hans tid en ny organisasjon. Vi fikk ny veglov. Byene kom med i vegvesenets ansvarsområde, og bilismen gjorde for alvor sitt inntog hos oss.

Store og vesentlige oppgaver på vegsiden ble utført og påbegynt i hans tid. En vesentlig del av riksvegnettet fikk fast dekke, vår viktigste stamveg E18 ble ferdig utbygd, likeså rv. 44 over Jæren. Trygve Gimnes fullførte også Ryfylkevegen som ble offisielt åpnet i 1965, og vår første motorveg mellom Stavanger og Sandnes ble påbegynt.

Trygve Gimnes var en ualminnelig godt utrustet fagmann og vegmann. Faglig innsikt og stor arbeidskraft sammen med sterkt engasjement gjorde ham til den ubestridte leder og absolutt den rette mann til å lede vår etat i de ofte vanskelige og turbulente årene han var vegsjef.

Jeg hadde det hell og den glede å ha Trygve Gimnes som min sjef i flere år. Gimnes var en sterk sjef i den forstand at du fikk klare og greie svar når du spurte om noe. Men han var også en sjef som slapp sine underordnede til med store og vanskelige oppgaver uten noen detaljert eller autoritær styring. Vi som arbeidet direkte under Gimnes, følte oss alltid trygge på ham. Han var fagmannen vi kunne spørre til råds, han ordnet opp med politikere og vegdirektoratet, og han støttet lojalt opp om oss og hjalp oss når vi hadde problemer. Han var pliktoppfyllende og korrekt i all sin ferd, men han hadde også et varmt hjerte og ekte omsorg for sine medarbeideres ve og vel.

Selv om synet etter hvert sviktet, fikk Gimnes en god og lykkelig pensjonisttilværelse sammen med sin kone Orla. Han var alltid i det beste humør, han lo og spøkte når vi traff ham. Han var levende interessert og opptatt av mange samfunnsproblemer, bl.a. blindesaken der han gjorde en stor innsats.

Gimnes sa selv at hans 7 år i Finnmark fra 1938 til 1945 var hans beste år i vegvesenet. Der fikk han full anledning til å dyrke sine interesser for friluftsliv, og der satte han også i gang med de første bulldoserne som ble tatt i bruk til vegplanering her i landet.

Han var også opptatt av minnene fra krigstiden som han opplevde i Finnmark, og han tok initiativet til at vegdirektøren i forbindelse med vegvesenets 125-årsjubileum hedret en av vegvesenets ansatte som frivillig satte livet til for fedrelandet i den tid.

Trygve Gimnes har satt varige merker etter seg både i Rogalands geografi og i vår etat. Han var en vegmann i ordets beste forstand.

Jeg lyser fred over hans minne.

*Chester Danielsen*



## Ola Tveiten

Eg heiter Ola Tveiten  
og er ein arbeidsmann.  
Eg har ein traktor og meg sjøl  
Og gjer så godt eg kan.  
Og bjørnen ligg i sitt vinterhi,  
men det gjer ikkje eg,  
for i heile vinter har eg  
vore med å rydda veg.

Ja, vegen var fin og brei og slett  
suddeli da — suddeli dei  
den finaste eg har sett  
suddeli da — suddeli dei.  
Nei, det var ingen krøttersti  
om ikkje han ligg der i evig tid,  
så skal eg eta opp lua mi,  
suddeli da — suddeli dei.  
Tralla lala la la  
fyll opp mitt tomme krus!

Og eg har vel lempa pukkstein  
og eg har vel lempa grus.  
Og eg har vel lengta heim  
ein gong  
til kjerring og til hus.  
Og eg har vel bodd på brakka  
i vekesvis i trekk.  
Og eg har vel bantes om kvelden  
og ønska meg ti mil vekk!

Og snart skal vegen opnast  
med mange store ord.  
Så får vi sjå ein kakse som  
kan klippe av ei snor.  
Og når han står og flirer,  
vi har sett det så ofte før,  
og held sin takketale for  
den stolte kontraktør —

Så roper dei alle høgt hurra!  
suddeli da — suddeli dei  
får bildet sitt i bla'  
suddeli da — suddeli dei.  
Men du finn nok ikkje oss  
blant dei fine folk i floss.  
Du kan be dei dra til Moss  
suddeli da — suddeli dei.  
Tralla — —

Og når du sit i bilen din  
ein skinnande sommardag.  
Så send ein venleg tanke  
til eit trufast arbeidslag.  
Som har jobba seg frametter  
vegen  
fleirfoldige tunge mil,  
for at du skal få trø på ein  
gasspedal  
og kjøre korhelst du vil.

# TILLITSVALGTES SPALTE

Statens Vegvesen Rogaland er inne i en labil tid, med sviktende totalbevilgninger til veiformål, og da særlig de fylkeskommunale veimidler. Det så lenge mørkt ut for sysselsettingen i driften, men heldigvis så gikk «RennFast»-prosjektet i havn. Som situasjonen var, så sender nok mange av driftens folk en stille honnør til de mange, og da ikke minst til vår egen vegsjef, som har stått i brodden for arbeidet med nevnte prosjekt. Totalt sett har prosjektet en for oss ukjent størrelsesorden. I skrivende stund arbeides det med uttaking/overføring av mannskaper til prosjektet, denne overføring blir særlig følbart innen anlegg, hvor nok mange må belage seg på en tilværelse som ukependlere. Uttakingen av folk til prosjektet kan nok være en lite takknemlig oppgave, både for arbeidsgiver og for de tillitsvalgte som blir involvert i prosessen. Dette ikke minst fordi ansiennitetsprinsippet er på vikende front. Men ansiennitetsprinsippet ville ikke fungere tilfredsstillende alene i noe tilfelle. En må se på kvalifikasjoner, og det kan være reint menneskelige hensyn å ta. I alle fall håper vi å unngå at den beryktede «trynefaktoren» får innflytelse.



I vegdirektørens foredrag på vegkontoret i slutten av april d.å. kom han bl.a. inn på de siste års katastrofalt store kutt i bevilgningene til maskinanskaffelser. Han opplyste i den forbindelse at vegdirektoratet arbeidet med departementet for at veimidlene i statsbudsjettet skal gis som en rammebevilgning, for så av departement/direktorat å bli fordelt på de enkelte poster. Dette framstøt får vi håpe vegdirektoratet vinner fram med.

Konkurransemaskinene er et alfa og omega for å kunne opprettholde en levedyktig og framtidsrettet egendrift. Ovenfornevnte bevilgningskutt er intet mindre enn et farlig strupetak på egnedriften. De som tjener på denne utvikling er naturlig nok de private entreprenørene/maskineierne. Da også de totale bevilgninger skrumper inn, får vi det paradoks at til og med de eksisterende og ikke utslitte konkurransemaskiner tas ut av drift (selges). Vi får håpe at dette får minst mulig omfang, og at ingen bevist utnytter denne situasjonen. For klart er det at har vi ledere, store eller små, som ønsker å svekke egendriften på kort eller lang sikt, så har disse en historisk sjanse nå til nettopp det, ved å kutte ned på konkurransemaskinene.

Som et apropos til ovenstående har vi en klar oppfatning av at vegsjef C. Danielsen er en sjef som vi kan rekne med i en vanskelig tid, han har flere ganger gitt uttrykk for at vi er konkurransedyktige, under ellers like vilkår, ja, endog best. For kort tid siden da pengesekken for alvor krympet inn og pessimismen var ved å råde grunnen, sa vegsjefen i et møte, siterer etter eget minne, – vi må komme over i konstruktivt arbeide – sitat slutt. Han gjorde for sin del konstruktivt arbeide ved å utarbeide den nå så kjente plan, sysselsetningsstrategien m.v.

Vi får arbeide konstruktivt hver på vår plass, for å sikre arbeidsplassene, for også i framtiden, i egen regi, å kunne vedlikeholde og fortsatt bygge veier.

**Jon G. Husveg**

SVTF - Staten Veitjenestemannsforbund

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Kjemisk eller mekanisk rydding av  
vegkantane, eller bør våre vakre,  
ville vekster, løvetann medrekna,  
få gro fritt?

Ei fryd for auga kan iallfall vegetasjon  
langs vegane våre vera.  
Billetet er frå Rv.44 i Há.