



Nr. 3 - APRIL 1990 - 18. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Frå arbeidet med ein av undergangane som blir bygt ved opprustninga av Karmsundgata i Haugesund. Frå v.: Arne Johannessen, Erling Hagen og Terje Kallekødt. (Side 5.)



I ARBEID FOR  
TRYGG  
TRAFIKK

## AV INNHALDET:

- Asfaltverket i Vadla
- Vegvesenets stifinner
- Utbedring av ulykkespunkt
- Transportplanarbeid



Nr.3 - Mars 1990

**Redaktør**

Harald Sel

**I redaksjonen**

Johan Lund

Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**

Svein Dahle

Njål Hanasand

Irene Stangeland

Ole Tamburstuen

Rosalyn Wiik

Solveig Yndesdal

**Sats/layout**

Bodil Dam Bustad

**Trykk**

Allservice A/S

**Forsidefoto**

Kjell Einar Tronstad

**Baksidefoto**

Harald Sel

**Opplag**

1500 eksemplar

## INNHALD

- 2 Å sjå verda frå bilvinduet
- 3 Vegplanlegging etter Plan- og Bygningsloven
- 4 Vellykket start for Asfaltverket i Jøsenfjorden
- 5 Rundkjøringer og underganger i Karmsundgata  
Tiltak mot trafikkulykker
- 6 Vegvesenets stifinner
- 7 God bilutnyttelse  
Fotgjengerundergang ved Stangelandslunden
- 8 Samlet transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola
- 9 Revisjon av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan
- 10 Ørdsdals-ungane får Rogalands verste skuleveg
- 11 Midler fra Aksjon skoleveg
- 12 Intervju med Johanna Mikkelsen
- 13 Utradisjonelle kvinneyrke
- 14 Dramatisk kolonnekjøring over Haukelifjell
- 15 Mi meining
- 16 "Ny" kantine ved Biltilsynet i Stavanger
- 17 Kryssord
- 18 Utbedring av ulykkespunkt  
Til kamp mot nakkeskader
- 19 Nytt fra Bedriftsidrettslaget  
Ventilasjonen på Vegkontoret  
Glatt føre er skjelden ulykkesårsak
- 20 De gamle verkstedene i Haugesund og Saudasjøen
- 21 Intervju med hovedtillitsmann Kjell E. Tronstad
- 22 I startgropa for Rennfast  
Fra anleggslederskolens første kull
- 23 Personalnytt  
Tillitsvalgtes spalte

## Å sjå verda frå bilvinduet

Norges Automobil Forbund (NAF) er ein interesseorganisasjon for privat-bilistane. Og det er organisasjonen som regel i så reindyrka form, at ein sjeldan ser ei sak i vidare perspektiv enn det som kan oppfattast gjennom bilvinduet.

Organisasjonen går f.eks. konsekvent imot bompengefinansiering av vegprosjekt, sjøl om slike ordningar stort sett einsidig har kome privat-bilismen til gode.

NAF hevdar at bare ein liten del av bil-skattepengane går til bilformål. Også Statens vegvesen ønsker sjølsagt meir pengar frå det offentlege til veg- og trafikkformål. På den andre sida kan ein ikkje sjå bort frå at mellom anna dei enorme kostnadane ved trafikkulykker og miljø-ødelegging i stor grad skriv seg frå privat-bilismen.

Ekstra ille syns NAF det er når ein del av midlane ved bompengeprojekt skal brukast til forbetringar for kollektivtrafikken og for mjuke trafikantar. Informasjonssjefen i NAF var f.eks. sterkt indignert over Vegdirektoratet sitt forslag om å bruka ein liten del av pengane frå bompengeringen i Oslo til utbygging av gang- og sykkelvegnett.

NAF ser heilt bort frå at det i første rekke er privatbilismen som i byar og tettbygde strøk gjer det vanskeleg og farleg å vera syklist eller fotgjengar. Er det då så urimeleg at den enkelte bilist er med på å betala litt, også i form av bompengar, for å bøta litt på den skaden ein er med på å påføra andre trafikantgrupper?

Harald Sel



# Vegplanlegging etter Plan- og Bygningsloven

*Av plansjef Halvor Folgerø*

Statens vegvesen har i mange år hatt et effektivt planleggingsystem gitt med basis i veglovens § 12. Muligens har systemet fungert for godt i praksis, i alle fall for andre sektorer som hevder å stå for et mere helhetlig planleggingssyn.

I forbindelse med utarbeidelse av ny Plan- og Bygningslov (PBL) framkom det i alle fall sterke synspunkter og ønsker om å la all samfunnsplanlegging, herunder også vegplanlegging, foregå med bakgrunn i ett felles lovgrunnlag. Etter en lang og for enkelte vegplanleggere smertefull prosess bestemte Stortinget i 1989 at også vegplanlegging skal skje i henhold til PBL. For å sikre en god og fleksibel overgang vil de gamle forskriftene etter veglovens §12 kunne benyttes fram til 1. juli 1994. Men så er det definitivt slutt.

Jeg skal ikke her og nå bruke mere tid på å fundere over det som var, da vi nå bare må fastslå at de tidligere planleggingsforskriftene vil være en saga blott om 5 år. Det som vi nå snarest må innrette oss mot, er å tilpasse oss og få erfaring med å planlegge etter PBL. Nå er ikke dette helt upløyd mark for oss, da vi særlig i byer og tettsteder i mange tilfeller har fremmet vegplaner som reguleringsplaner. Men en del nye begreper og metoder vil vi måtte lære oss. I stedet for utrednings- og hovedplan blir det heretter å benytte kommunedelplanbegrepet, og vi vil snakke om regulerings- og bebyggelsesplaner i stedet for detalj- og byggeplaner.

PBL inneholder regler om at Statens vegvesen kan være pådriver i vegplanlegging også etter det nye lovverket og fremme planforslag og legge den ut til offentlig ettersyn. Kommunen er videre pålagt å gi vegvesenets planer rask behandling. Dette er en spesialordning som vegvesenet har fått hjemlet og som fortsatt gir oss muligheter til å ta initiativ i planleggingen.

Et annet viktig område vil være å finne fram til hensiktsmessige samarbeidsformer med de kommunale planmyndighetene. Her har vi heldigvis i utgangspunktet den fordel at vi har en god og brei



kontaktflate mot de fleste kommunene. Sentralt er det igangsatt et prøveopplegg i 3 fylker hvor ulike sider ved vegplanlegging etter PBL skal utprøves og vurderes. Rogaland er ikke med i dette opplegget selv om vi meldte vår interesse.

Det vil sikkert være nyttig å avvente erfaringene fra prøveperioden. Men jeg mener at det er viktig for oss at vi også bruker overgangstiden fram til 1994 for å gjøre egne erfaringer, i alle fall i et begrenset omfang. Det er også ønskelig å få mere veiledningsmateriale både for planutarbeidelsen og for planbehandlingen. I tillegg til bistand fra Vegdirektoratet kan det være aktuelt å drøfte dette nærmere med enkelte kommuner.

Selv om vegvesenet var godt fornøyd med de gamle planforskriftene, er det min oppfatning at vi ikke bør være altfor skeptisk til en planbehandling etter PBL. Vi vil riktig nok ikke lenger ha den faste styringen av planprosessen som vi er vant til. Men sett på bakgrunn av den nære sammenhengen mellom areal og transportplanlegging er det neppe grunn til å frykte at kommunene vil forsinke framdriften av vegprosjekter som det er enighet om.

## Asfaltproduksjon i egen regi

# Vellykket start for Asfaltverket i Jøsenfjorden

**Tekst: Johan Lund**

**Foto: Karl Grude og Georg Erfjord**

Da vegvesenet i fylket tidlig på 1960-tallet startet egen produksjon og legging av oljegrus, ble en ny epoke innledet. Ikke bare var selve leggingen av svart dekke i egen regi noe nytt, det var den kompliserte produksjonsprosessen for materialene ved egne folk som innvarslet et stort steg fram.

Erfaringen i årene som fulgte viste at våre folk behersket godt de nye arbeidsfelt, dette gjelder både produksjons- og utleggergjengen. Dette ga mersmak. Afaltmarkedet hadde i en årrekke nærmest vært monopolisert. De private asfaltverk hadde så og si delt landet i soner og var geografisk enerådende. Noe reelt konkurranseforhold eksisterte ikke og prisene på produkt bar etter våre folks vurdering preg av det.

Med erfaringene fra oljegrusen vurderte vedlikeholdsavdelingens folk det slik at vi ville klare asfaltjobben greit og til lavere pris. Maskinavdelingens folk, som har ansvaret for maskininvesteringene, tente på tanken. En av økonomene vurderte saken positivt og vegsjefen sluttet seg til.

### Trang fødsel

Om unnfangelsen gikk greit på det lokale plan, fikk prosjektet en desto trangere fødsel. Det var to barrierer som måtte forseres. Sterke krefter innen vårt eget direktorat gikk imot av ulike grunner og det måtte atskillig dokumentasjon til før vi fikk klarsignal.

Den annen barriere besto av innbygdsboende og utflyttede naturvernere. Disse utnyttet de klagemuligheter lovverket hjemler for å hindre asfaltverk i Jøsenfjorden (nabokommunen Suldal kunne få verket). Det endte omsider med at Miljøverndepartementet opprettholdt utslippstillatelsen gitt av Statens Forurensningstilsyn. Dermed kunne det gjøres fortgang med det arbeid som alt var i gang.

### Bemanning

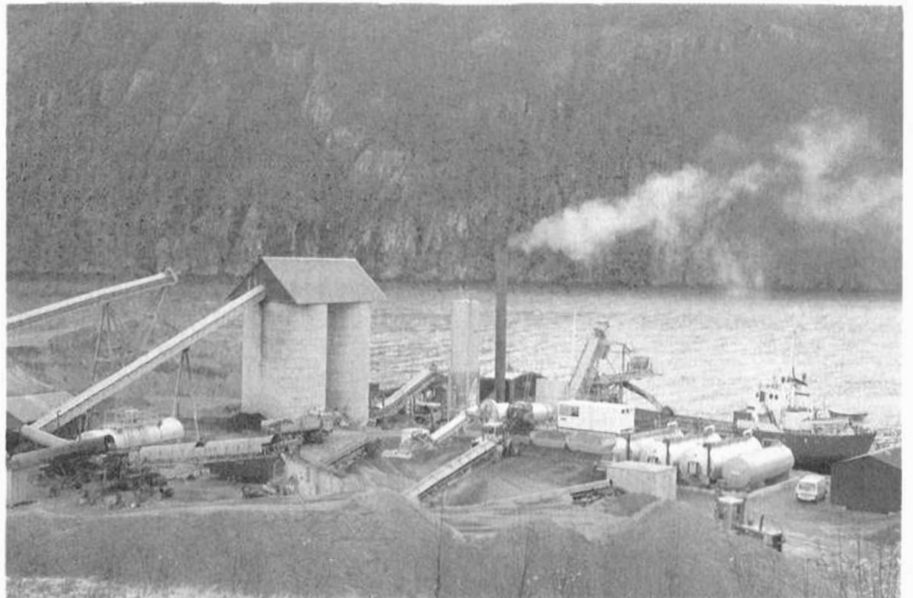
Asfaltverket trer i stedet for det oljegrusverk som i flere år har vært på Lundernes. Bemanningen er stort sett den samme. Det samme gjelder maskin-innsats i form av lastmaskiner og biler.

Formann på knuseverket er som før Kåre Hjorteland, mens John Vårvik er formann på asfaltverket. Fra årets sesong vil Karsten Berg Johnsen være tilbake som laborant. Mannskap ellers er Helge Hjorteland, Tore Nordmark, Osmund Ramsfjell og Lars Vårvik. Driftsansvarlig for verkene er oppsynsmann Karl Grude, mens oppsynsmann Sigmund Sandmark styrer utleggerfunksjonen. Begge er administrativt

*Oppsynsmann for asfaltverket, Karl Grude, sammen med elektriker Svein Kåre Kalheim frå Suldal Installasjon under montering av det nye verket.*



*Prøveproduksjonen er i gang. "Røyken" er vanndamp. De gamle siloene til venstre dominerer mer enn asfaltverket.*



underlagt vedlikeholds-avdelingens seksjon for materialproduksjon med overing. Sverre Andersen som leder. Utskipingen fra verket går med båtene til Brødrene Nilsen.

### Kapasitet

Verket har en teoretisk produksjonskapasitet på 320 tonn pr. time og har i innkjøringsfasen vært oppe i 260 tonn pr. time. Eget årsbehov er på 60 - 70000 tonn, avhengig av fornyelsesprogrammet for dekkene. Nylegginger er det minimalt av.

For å øke utnyttingsgraden og dermed senke enhetsprisene, vil det

være aktuelt med leveranser til andre. Her kan leveranser til offentlige vegger i eller utenfor fylket komme på tale. Vi må i så fall konkurrere med andre leverandører. Det må vi for så vidt også gjøre på egne prosjekter. Dette var et vilkår Vegdirektoratet satte for kjøp av eget verk. Bare hvis vi er konkurransedyktige vil vi få leveransene.

### Miljømessige forhold

Dette moment har to sider, det ene er arbeidsmiljøet for egne og innleide folk, det andre er våre naboer og vår tilstøtende natur.

Når det gjelder arbeidsmiljøet vil vi i nær kontakt med verneleder og det stedlige verneombud sørge for at arbeidsplassene i enhver henseende er fullt betryggende. Etter erfaringer fra andre verk skulle dette ikke by på problemer.

Når det gjelder omverdenen vil vi være årvåkne for utslipp ved verket som kan påvirke miljøet. I konsesjonsvilkårene heter det at det skal foretas målinger annet hvert år av støvutslipp og av kullos og kulldioksyd. Støvutslippet må ligge under 100 mg. pr. m<sup>3</sup> luft. Målingene foretas og analyseres av Asfaltindustriens Laboratorium. I prøveperioden lå støvutslippet på 2,3 mg. pr. m<sup>3</sup>, så her er vi klart på rette siden. For fyringsoljen gjelder at svovelinnholdet må ligge under 0,3 %. Her må vi stole på oljeleverandørene.

### Prøvedrift

Verket ble montert og satt i produksjon i høst. Det er produsert og lagt ut ca. 9500 tonn asfaltgrus. Startvanskene var meget små og enkle å rå bot på. Hele prøveproduksjonen ble lagt ut i egen regi, bl.a. i Sildafjell-tunnelen på fylkesvegen Vindsvik - Vadla. Det var ekstra meget nedbør i perioden før prøveproduksjonen. Dette medførte at det ble mer vanddamputslipp enn normalt, men dette var det eneste tegn på drift som var synlig. Til nå er det intet som tyder på at miljøprotestantene skal få noe å henge seg opp i, hvor gjerne de enn ville.

De økonomiske vurderinger som lå til grunn for vedtaket om eget asfaltverk er det ikke rokket noe ved, snarere tvert om. For innværende sesong ser det ut til at produksjonen vil ligge på ca. 10000 tonn. Heri medregnet 30000 - 35000 tonn til nabofylkenes vegvesen.

## Rundkjøringer og underganger i Karmsundgata

**Tekst og foto: Kenneth Rott**

Anleggsarbeidene i Karmsundgt. blir gjort i egen regi og består i første omgang av to rundkjøringer, to plaststøpte betongunderganger og en rekke betongarbeider (murer, trapper osv.) i forbindelse med undergangene.

Undergangene er 22 og 28 m. lange, og alle synlige betongflater blir forskalt med matriser, for å få en finere betongoverflate.

Vi har to betonglag som jobber parallelt på de to undergangene. Det er 3 mann + en formann på hvert lag. Undergangene blir støpt i en togang for å ta hensyn til trafikkavviklingen.

Ellers har vi 2 - 3 mann som går på grunnarbeider. Arbeidet med masse-

utgraving for undergangene har vært svært tidkrevende. Dette skyldes at mesteparten av massene var fjell, og at det lå høyspentkabler og telekabler over byggegroppen, og mye av fjellmassen måtte handbores.

Nå (8.januar) er mesteparten av betongarbeidene på vestsida av Karmsundgt. ferdig støpt, og tele- og elektrisitetskabler er lagt ned på kulverttaket. Trafikken går over kulverttakene, og forlengelsen av kulvertene pluss oppretting av murer på østsiden av gata pågår. Arbeidet med denne parsellen av Karmsundgata mellom Storesundgt. og Eigesgt. vil bli avsluttet i juli.



Montering av rekkverk ved ny rundkjøring i krysset Karmsundgt. - Storesundgt.

## Tiltak mot trafikkulykker

Arbeidet for å redusere ulykkene pågår kontinuerleg og innan alle ledd i Statens vegvesen. Her er Vegdirektoratet si liste over tiltak som skal settast i verk i år:

- \* Automatisk trafikkontroll i 7 fylke (fartsovervaking eller trafikklysovervaking)
- \* Sikring av tunnelportalar
- \* Skjerping av kjøre/kviletidsreglar for bussjåførar
- \* Krav om eit høgtmontert bremselys, reingjeringsssystem for hovedlys og triangellys på breie motorsyklar
- \* Auka krav til mønster i dekk. Rillene skal vera minimum 1,6 mm djupe mot før 1 mm. I piggedekkkperioden er kravet 3 mm.
- \* Krav om blokkeringsfrie bremsar på bussar og lastebilar registrert etter 1.januar 1991.

I tillegg er det muleg at ei ordning med prikkbelasting i førarkortet blir innført. Som kjent blei eit tidlegare forslag om regelverk for ei slik ordning trekt tilbake.

## Vegvesenets stifinner

**Tekst og foto: Geir Sveen**

Han mangler hesten og farge-sprakende drakt, men han speider over terrenget akkurat som indianerne, Jens Motland. Han er engasjert av vegvesenet for å være stifinner.

- Her må veien ha gått. 72-åringen bøyer seg ned, retter et par vaktomme øyne over det som bare ser ut til å være gras og stein i terrenget høyt og fritt over Mellemstrand og Høg-Jæren. Plutselig farer en jær-hare opp foran oss. Haren forstår visst at Motland er ute i fredelig ærend, for den springer ikke bort, bare rett oppover.

### En gang hovedveg

-Jo, vi er på rett sted, slår Motland fast, han finner steiner som for mange, mange år siden ble lagt ned for å dekke små hull som kunne være katastrofale for tynne hesteføtter. Men her

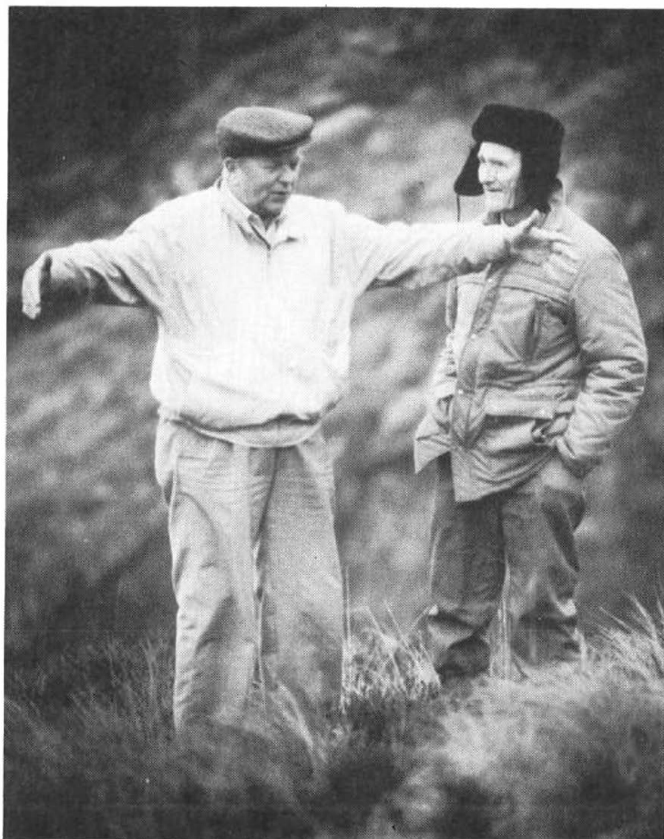
gikk en gang hovedveien fra Mellemstrand til Time og kirken. I dag er veien bare en svak sti, nærmest en sauesti.

### Kart- og bokform

Rundt om i fylket finnes det hundrevis av slike stier som før var viktige ferdselsårer, men nå skal alle de store gamle veiene fram i lyset igjen. Statens vegvesen Rogaland står bak prosjektet, og Jens Motland er stifinneren. Alle veiene skal samles både i kart og bokform. Forfatteren blir administrasjonssjef Svein Magne Olsen.

### Detektivoppgave

-Det er litt av en jobb. Jeg har mange ganger vært inne på tanken om å gi opp. Det er nemlig så mange forskjellige meninger om hvor de gamle veiene har gått. Et sted kan det stå at veien gikk der, men



*Opplysninger fra lokalkjente og egne observasjoner er en viktig del av arbeidet med å finne fram til de gamle veiene. Her prater Jens Motland med 82 år gamle Olav Mellomstrand om ferdselsveger på Høg-Jæren. Men skal tru om ikke Motland her er i ferd med å flette inn en god historie i alt stifinner-pratet?*

på et annet sted står det stikk motsatte. Derfor er det hele litt av en detektivoppgave, sier Motland.

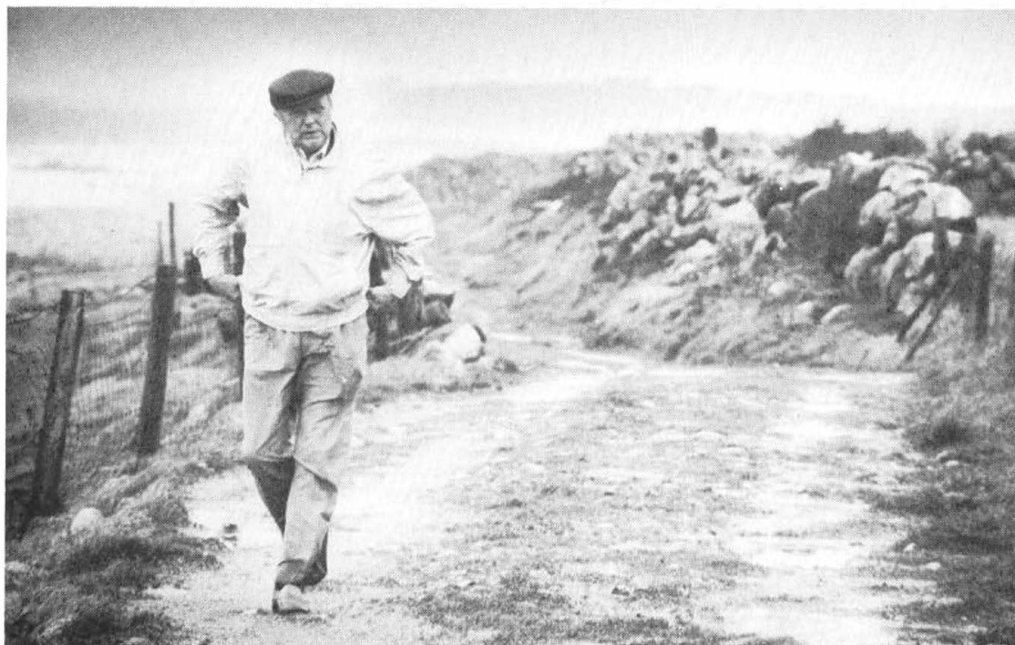
### Tilbake i historien

Gjennom sine mange år som overingeniør i vegvesenet, bygget han veier både på Jæren og i Nord-Rogaland. Nå er han pensjonist. Han har således god tid til å lete etter de gamle veiene. Arbeidet startet i vår, og Jens Motland akter å gå så langt tilbake i historien som bare mulig. Han må blant annet innom Olav Trygvason som i følge sagnet rømte fra Jæren, gjennom Bjerkreim, med båt over Ørsdalsvatnet til Lauprak og videre om Virak til Østlandet.

### Fra båt til kjerre

Man går ut fra at de første rogalendingene kom inn sjøveien, tok seg inn dalførene og at stiene derfor først gikk fra sjøen inn dalene. Seinere oppsto det behov for å ha stier

*Jens Motland på jakt etter gamle stier på Nord-Varhaug i Hå*





på tvers av dalførene. Og litt etter litt kom rideveiene, kløv-veiene og kjerreveiene. Alt skal nå kartlegges. Føresegner om tilsyn og vedlikehold av veiene går helt tilbake til Magnus Lagabøters landslov av 1274.

Man regner imidlertid ikke med at gode hjulredskap var i bruk før rundt 1800. I 1745 skriver blant annet Amtmann de Fine at det var mulig å bruke karjol fra Stavanger og seks mil sørover, og da på en sandvei som holdt seg åpen av seg selv: Kongevegen. Først i 1789 sto den Vestlandske hovedvei ferdig fra Stavanger til Tronåsen.

#### Vanskeligst i byene

-Er det vanskelig å finne igjen veier ute i distriktet?

-Nei, det er faktisk den letteste jobben. Det finnes alltid spor i terrenget. Jeg prater også med lokalkjente. Da er det langt verre i byene.

Jeg kikker i gamle arkiver, får hjelp av Norges geografiske oppmåling, men ofte har svære bygg og store veiprojekt blitt plassert over de gamle ferdselsårene. Vanskeligst er det å få et korrekt bilde av hvordan de gamle veiene gikk ut fra Stavanger. Så her er jeg interessert i alle opplysninger.

#### Ta vare på historien

-Men har vegvesenet i dag noen nytte av gamle stier og rideveger?

-Nei, egentlig ikke. Dette gjøres bare for å ta vare på historien. Hvis det ikke gjøres nå, kan flere veier gå i glemmeboken for godt, sier Jens Motland, mens han fastslår hvor den gamle kirkeveien gikk nedover fra Mellestrand. På kartet forteller også Kyrkjeknuten og Kyrkjeskaret om den viktige veien som i dag bare er en gjenngrodd sti.

## Gamle-vegen

*Nye vegen han vart stukken,  
rekna ut og nivellert.*

*Gamle vegen har frå gamle  
gløymde tider eksistert.*

*Han har krøkt seg kringom steinar,  
han har gjerne gjort ein sving,  
han var ingen vørdlaus fuse  
som gjekk beint på alle ting.*

*Mang ein sår og vegasliten  
fot har forma denne veg,  
men han vart og stundom tråkka  
lett av lykkelege steg.*

*Når dei svære bærer tyngde,  
gjorde gonga tung og sein,  
var det lykka det å finna  
vegakant med kvilarstein.*

Einar Hovdhaugen

## God bilutnyttelse

Vegvesenet sine biler er stadig mer konkurransedyktige. Under Maskinavdelingens områdemøte i Egersund vanket det blomster og takk til den av våre sjåførere som hadde best maskinutnyttelse i timer og % i 1989. Mannen er Ted Ove Slettebø, som i fjor hadde ei bruksstid for bilen på 2.104 timer. Dette er 121 % i forhold til normal utnyttelse (100 %).



På bildet ser vi Ted Ove ved siden av bilen og med velfortjent blomsterbukett.

Tekst og foto: Kjell Einar Tronstad

## Fotgjengerundergang ved Stangelandslunden

Riksveg 44 har fått ny undergang ved Sandvedlunden i Sandnes. Somme har undrast på at det blir bygt undergang her, når strekninga Sandnes - Ganddal har fleire andre farlege fortgjengeroverganger.

Grunnen til at Stangelandslunden har fått undergang nå, er eit bustadfelt med vel 40 hus som Block Vatne skal byggja ut på sørsida av vegen. Vegvesenet sette som vilkår for å godkjenna denne utbygginga, at Rv. 44 fekk fortgjengerundergang. Ein kom fram til ein avtale, der Block Vatne, Sandnes kommune og Statens vegvesen dekker kvar sin tredjedel av kostnadane. Det vil seia ca 300.000 kr på kvar.



På bildet fra anleggsarbeidet ser me mellom anna 2 av vegvesenet sine folk som bygde undergangen, Ommund Feed og Sverre Helleren.

Tekst og foto: Harald Sel

Helhetstenkning i transportplanarbeidet:

## Samlet transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola

Av Torvald Kåre Lone

Tegning: Guri Eriksen

Arbeidet med en samlet transportplan for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola er nå kommet godt i gang.

Bakgrunnen for planleggingen ligger i Stortingets vedtak i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990 - 93, om at det skal utarbeides samlede transportplaner for de ti største byområdene i landet.

Det som skiller regjeringens nåværende opplegg fra tidligere transportplaner, er at man nå i større grad enn tidligere skal se transporten i sammenheng med den overordnede arealplanlegging og legge forholdene tilrette for økt kollektivtransport.

### Utredningsprogram

Gjennom Samferdselsdepartementets retningslinjer og mandat for den lokale styringsgruppen for transportplanen, er hovedmål og hovedpremisser lagt for et utredningsprogram.

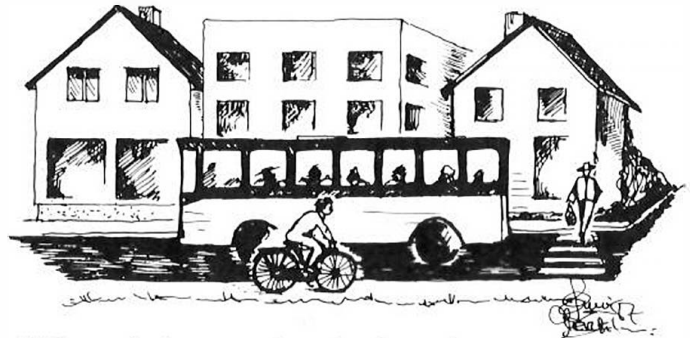
Et slikt utredningsprogram ble lagt fram og drøftet på et idéseminar som fant sted i midten av februar på Sola. På seminaret deltok bl.a. sentrale politiske representanter for kommunene Stavanger, Sandnes og Sola samt representantene for etatene og organisasjonene som skal delta i det konkrete transportplanarbeidet.

### Målsettinger

Retningslinjene tar utgangspunkt i at transportpolitikken skal bidra til å oppfylle mål for:

- økonomisk vekst
- distriktsutbygging
- sosial velferd
- trafikksikkerhet
- miljø

I aktuelle stortingsmeldinger er mål for trafikksikkerhet, transportkostnader og særlig miljø tillagt øket vekt.



*I følge regjeringens opplegg for de samlede transportplanene for storbyområdene, skal en i større grad enn tidligere se transporten i sammenheng med den overordnede arealplanlegging og forholdene skal legges til rette for økt kollektivtransport.*

### Tidsplan

I retningslinjene for transportplanarbeidet sies det at det planarbeidet som settes i gang nå, vil være begynnelsen til en dreining innen de planleggingstradisjoner vi hittil har hatt i transportplanleggingen og i arealplanleggingen. I en slik sammenheng vil tidsperspektivet være langsiktig.

På kort sikt skal transportplanene ligge til grunn for beslutninger og prioriteringer i Norsk veg- og vegtrafikkplan og i Norsk jernbaneplan 1994 - 97, samt for fylkeskommunale og kommunale tiltak på dette området i samme periode. Dette betyr at transportplanene bør foreligge sommeren 1991.

## Organisering av arbeidet

### Politisk styringsgruppe

En styringsgruppe for en samlet transportplan for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola ble konstituert den 7.11.89.

Styringsgruppen har til sammen 11 medlemmer. Gruppen er sammensatt av 6 representanter fra fylkeskommunen med fylkesordfører Arne Rettedal som formann. Videre er ordførerne fra de tre kommunene og en fra hver av de to organisasjonene LO og NHO representert.

### Administrativ prosjektgr.

Under den politiske styringsgruppen er det etablert en administrativ prosjektgruppe med vegsjef Ch. Danielsen

som formann. Gruppen er sammensatt av 2 representanter fra vegvesenet, 2 fra fylkeskommunen, 1 representant fra fylkesmannens miljøvernnavdeling og 1 representant fra hver av kommunene.

Den administrative prosjektgruppen skal iverksette vedtak fattet i den politiske styringsgruppen og forberede saker for denne. Den skal ha det overordnede ansvaret for gjennomføringen og organiseringen av planarbeidet som antas å involvere mellom 50 og 100 personer i offentlig og privat sektor i større og mindre grad i de neste halvannet år.

Framhald side 18

Stavanger Aftenblad om transportplanarbeidet:

## I nytt spor?

Arbeidet med ny transportplan for Nord-Jæren er så smått kommet i gang. Målet er å finne fram til et helhetlig transportsystem som i sterkere grad enn før ivaretar hensynet til miljø, helse og trafikksikkerhet.

Det skal bli spennende å se hvordan de to mennene som skal stå i spissen for planarbeidet, fylkesordfører Arne Rettedal og vegsjef Chester Danielsen, vil takle de nye utfordringene.

Begge tilhører en generasjon som har sett det som sin fremste trafikkipolitisk oppgave å tilrettelegge for etterkrigsårenes eksplosive vekst i privatbilismen. Kollektivtilbudet har derimot sakkert akterut. Har de middelaldrende "ingeniørpolitikere" evne og vilje til å gjenreise det?

Utdrag av lederartikkel 8/1-1990.



# Revisjon av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan 1994-97

Av Halvor Folgerø

I 1990 går vi inn i det første året av vegplanperioden 1990 - 93. Rammen for neste 4-årsperiode ble trukket opp i Stortingsmelding nr. 32 (1988 - 89) om Norsk Veg- og Vegtrafikkplan 1990 - 93 som ble behandlet av Stortinget i vårsesjonen i fjor.

Etter en hvilepause på ett år er det nå aktuelt å starte opp igjen og denne gang med revisjon av vegplanen for perioden 1994 - 97. Vegdirektoratet har allerede sendt ut de første signalene gjennom Retningslinjer nr. 1 for NVVP 1994 - 97: Tids- og arbeidsplan. Her blir rammen for arbeidet trukket opp, bl. a. ved å sette opp tidsfrister for de enkelte fasene samt å angi endelige milepæler undervegs.

Arbeidet ved vegkontoret kan grovt inndeles i to faser:

Fase 1 som omfatter utarbeidelse av et strateginotat.

Fase 2 som omfatter utarbeidelse av selve vegplandokumentet.

## Fase 1

Retningslinjene for strateginotatet vil bli lagt fram på vegsjefmøtet i april i år og umiddelbart etterpå vil de bli sendt vegkontorene.

Gjennom strategiarbeidet vil hovedlinjene for vegplanrevisjonen bli trukket opp med utgangspunkt i de nasjonale mål på ulike områder som trafikkikkerhet, miljø, aksellastpolitikk m.m. Særlig må vi vente at miljøspørsmålene vil bli tillagt betydelig

vekt ved denne revisjonen, og dette kan igjen slå ut ved prioriteringen mellom de enkelte virkemidlene.

Strateginotatet skal være oversendt Vegdirektoratet innen 1. november 1990 som så vil gi tilbakemelding til vegsjefen før vi starter opp for fullt med fase 2. Ved forrige revisjon hadde vi ikke en lokalpolitisk behandling av strateginotatet i Rogaland. Denne gangen tar vi imidlertid sikte på å få en behandling i samferdselsstyret før fase 2 starter opp.

Strateginotatet vil videre danne grunnlag for vegvesenets bidrag til fylkesplanen.

## Fase 2

Vegdirektoratet angir at retningslinjene for hoveddokumentet vil foreligge våren 1991. Samtidig vil vegsjefen få meddelt økonomiske planleggingsrammer samt krav til prioritering og måloppnåelse.

Startskuddet for utarbeidelse av selve vegplandokumentet vil derfor bli avfyrt om ett år. Som kjent har Samferdselsdepartementet bestemt at det skal utarbeides transportplaner for de 10 største byområdene i landet. Hos oss omfatter transportplanleggingen storbyområdet bestående av kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Transportplanarbeidet for storbyområdet vil bli koordinert med vegplanarbeidet i tid og vil dessuten være et viktig innspill til hoveddokumentet



Vegkontorets endelige forslag til vegplandokumentet skal være ferdig innen mars 1992 da det skal sendes Vegdirektoratet. Samtidig legges dokumentet fram for lokalpolitisk behandling, den fylkesvise behandlingen må være avsluttet før 1. juni 1992.

## Organisering av arbeidet

Som tidligere år vil Vegdirektoratet avholde sentrale samlinger for vegplanarbeidet og utarbeide forskjellige typer veilednings- og hjelpemateriell. Lokalt tar vi sikte på en toveis dialog mot ulike brukergrupper samt nødvendig kontakt med kommuner og fylkeskommunen.

Vegkontoret vil i starten plukke ut en person som vil få funksjon som vegplansekretær ved vegkontoret.

Dette vil trolig bli avd.ing. Nidunn Sandvik ved Trafikkteknisk seksjon. Vegplansekretæren vil i første omgang arbeide med strateginotatet i nært samarbeid med vegsjef og plansjef.

Når arbeidet med selve vegplandokumentet startes opp, vil det bli aktuelt å trekke inn flere personer og avdelinger i revisjonsarbeidet. Tross alt vil det endelige hoveddokumentet være summen av all virksomhet ved Statens vegvesen i Rogaland.

Forøvrig vil vi allerede nå oppfordre flest mulig om å engasjere seg i revisjonsarbeidet.

Har du noe på hjertet i denne forbindelse bes du ta kontakt med Planavdelingen v/Nidunn Sandvik eller Halvor Folgerø.

Siste skuleår i Ørsdalen

## Ørsdals-ungane får Rogalands verste skuleveg

Tekst og foto: Harald Sel

I juni går dei siste 4 elevane ut frå skulestova i Ørsdalen. Etter 100 år med fast skule i bygda er det nå slutt. Ørsdalen deler lagnad med så mange andre utkantgrender, -forgubbing, færre barn, sentralisering. På den måten er det ikkje noko spesielt med at Ørsdalen skule blir nedlagt. Det spesielle er at dei ungene som er att, truleg får Rogalands verste skuleveg.

### 70 km tur/retur

Til sentralskulen på Vikeså er det ca 35 km. (Bussen kjører ikkje beinvegen, men om Skjæveland for å få med ungene i bygdene der.) Det vil seia at barna, frå dei er 7 år, må reisa 70 km. 5 dagar i veka. Attpåtil veit me at vegen langs Austrumdalsvatnet ikkje bare er dårleg, men også sterkt rasfarleg på vinterstid og i regnversperiodar.

Nå har barna 4 skuledagar pr veka i Ørsdalen og 1 dag til spesialfag (symjing t.d.) på

Vikeså. Ordninga med den eine dagen på Vikeså har fungert godt. Ved dette har barna også skaffa seg ei kontaktflate utover Ørsdalen. Men det er noko heilt anna å reisa tur/retur Vikeså 5 dagar i veka enn å reisa 1 dag.

### Få barn

Dette året har Ørsdalen skule 4 elevar, 1 i 3. klasse, 1 i 4. klasse og 2 i 6. klasse. Når 6. klassingane tek til på ungdomsskulen til hausten, er det bare 2 småskule-barn igjen i bygda.

Først i 1992 får Ørsdalen 2 nye 1. klassingar, eit tvillingpar. Mor til desse, Eli Hovland, seier at det er eit stort tap at skulen blir borte, ikkje bare for småbarnsforeldra men for heile grenda.

- Me som skal senda småbarn til Vikeså er spente på koss dette skal gå, seier Eli Hovland. - Bussengår klokka 7.10, så alle må tidleg opp. Barna er framme på Vikeså ca klokka 8. Skulen sluttar klokka 14.40, og ca 15.30 er barna heime att. Det blir lange dagar for små ungar.

### Farleg veg

At skulevegen i tillegg til å vera lang, også er delvis dårleg og rasfarleg, uroar Eli Hovland.

- Om vinteren veit me aldri koss forholda er. Sjøl om det ikkje alltid er is og snø, som f.eks. i vinter, så rasar det stadig stein. Og det er ganske tøfft med vatnet som fossar over vegen enkelte stader når det er regnver.

- Mange dagar kvir eg meg for å reisa ut sjøl, og utset planlagte turar til Vikeså. Men for skuleungane er det inga bønn. Dei må ut.

### Berga vegen bygda?

Det var stor glede i Ørsdalen i 1974, då ein omsider fekk vegutløysing via Austrumdal, og bygda blei uavhengig av person- og godstrafikk over Ørsdalsvatnet. Dette var berginga og sikra framtida for denne utkanten i Bjerkreim, blei det då sagt.

Går det nå likevel mot avfolkning? I dag er folketalet omlag 60. For bare nokre tiår



Eli Hovland har eit tvillingpar som skal ta til på skulen i 1992. Ho gruer seg til at småungane skal reisa over 70 km kvar dag på ein delvis smal og rasfarleg veg.

sidan budde det fleire gonger så mange folk i bygda.

Eli Hovland, som sjøl er oppvaksen i Sandnes og flytta hit etter at ho gifta seg, meiner at Ørsdalen har ei framtid. Og ho meiner det er rett at vegen har berga bygda

- Båten gjekk bare morgon og kveld. Nå kan me koma ut når me vil, og folk kan bu her og pendla til arbeid på Vikeså eller andre stader. Får me ein gong skikkeleg veg langs Austrumdalsvatnet, vil Ørsdalen i enda mindre grad enn i dag vera ein avkrok.

### Generasjonsskifte

Me er inne i eit generasjonsskifte, seier Eli Hovland.

- Me må ikkje missa motet om me er få i dag. Det kan snu seg og bli fleire ungar att.

Nyleg har eit ungt par slått seg ned på Hovland. To unge gitar har overtatt ein annan gard. Og det kan koma fleire



Lærar og elevar klar for tauhopping utanfor skulen. Frå v.: Tone-Rigmor Hovland, Ragnhild Hovland, Solveig Vasbø, Magnus Folgerø og Gunnstein Vasbø. Om vel 2 månader ringer det ut for siste gong.

unge etter kvart. Eg håpar og trur at me om nokre år kan opna skulen att, seier Eli Hovland.

### Skulen, ein grunnpilar

Den nåverande Ørsdalen skule blei opna i 1978. Bygget tener samtidig som grendahus. Gymnastikksalen blir t.d., med ei enkel omplassering, bruka som kapell. Magnus Folgerø har vore lærar i 11 år på skulen. Han kjem frå øya Bømlo, men har funne seg svært så godt til rette i innlandet. Det er med vemod han nå bur seg på å stenga skulen.

Det blir arbeidd med planar om å starta leirskule, for å få utnytta lokala. Magnus Folgerø er ikkje bare glad for dei planane. Også han har tru på at det igjen blir fleire ungar i bygda. Blir det etablert leirskule, kan det bli vanskelegare å få skulen i gang att, seier han.

- For uansett, om skulevegen er lang eller kort, om vegen langs Austrundalsvatnet blir utbetra eller ikkje, grendaskulen er ein grunnpilar i eit lokalsamfunn. Ein grunnpilar som Ørsdalen nå misser, men som me må håpa at folket vil få igjen, seier Folgerø.



Faren for isras er eit stort problem langs Austrundalsvatnet. Her er vegarbeidar Torfinn Lierstøl i ferd med å skyta ned is.

Foto: Bjørn Hille

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) fordeler:

## Midler fra Aksjon skoleveg

Av Arne G. Vasbø

*Fremdeles er det mange barn i Rogaland som har en trafikkfarlig skoleveg. Midlene til Aksjon skoleveg er små i forhold til behovet for sikrings tiltak*



Stortinget har bevilget 29,5 mill. kr. til Aksjon skoleveg (ASV) for 1990. Av dette beløpet er 1,9 mill. kr. tildelt Rogaland. Dette er blant de største tildelingene til et fylke på landsbasis.

Pengene skal brukes til trafikkikringstiltak for barn langs fylkesveger og kommunale veger. Det er viktig at de i særlig grad innrettes mot å sikre barns skoleveg. Tildeling gis på det vilkår at ansvarlig vegholder også bevilger en andel som tilsvarer beløpet fra ASV.

Reglene sier at ASV-midler ikke kan brukes langs riksvegene. Dette er et forhold som FTU i Rogaland har beklaget overfor sentrale myndigheter ved flere anledninger. I vårt fylke er det mange kommuner der riksvegen i dalbunnen er den eneste lokale samveg, og dermed også skoleveg for barna. På slike steder må vi bruke ordinære riksvegmidler til sikringstiltak.

Det er stor pågang etter riksvegmidler, ofte fra områder med sterk trafikk og

store trafikkproblemer. Da faller ofte vegen i dalbunnen utenfor prioriteringsmulighetene.

### Planlegging og bruk

FTU har i de senere år lagt vekt på å styre ASV-midlene dit man kan dokumentere størst nytta av dem. Stort sett betyr dette til steder med stor trafikk og mange barn, men også andre forhold blir nøye vurdert.

En noenlunde lik fordeling blant kommunene, vil si om lag 180.000 kr til utbedring pr. kommune, inkludert egenandelen. FTU er klar over at det er et stort behov for trafikkikringstiltak langs vegnettet. Aksjon skoleveg tar først og fremst sikte på å gjennomføre de små tiltak i nærmiljøet, tyngre oppgaver må løses på vanlig måte over kommunenes egne eller fylkets budsjett.

### Fleksibilitet og samarbeid

En kommune kan ha behov for et større og typisk ASV-tiltak som krever løsning snarest mulig. I slike tilfeller

kan FTU bevilge kommunen et større beløp mest mulig samlet i løpet av et eller to år i løpet av 4-årsperioden. Kommunen kan i slike tilfeller ikke regne med tildeling i de andre årene i perioden

FTU peker på at det er viktig at folk i nærmiljøet, gjennom samarbeidsutvalgene i skolene, peker på steder der barn og foreldre er engstelige for trafikken. FTU anbefaler også et best mulig samarbeid mellom kommunene og vegvesenet for å avdekke og finne løsninger på sikkerhetsproblemer.

FTU tar sikte på å fordele midlene i august. Bevilgningene må være brukt innen utgangen av 1992.

På vegkontoret er det Trafikksikkerhetssekretariatet som er saksbehandler for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget ved fordeling av årets bevilgninger til Aksjon skoleveg.



# Denne arbeidsplassen er bare skjønn

seier Johanna Mikkelsen, som har vaska på Haugesund vegstasjon i 20 år

**Tekst og foto: Harald Sel**

I 20 år har Johanna Mikkelsen halde det reint for dei tilsette på vegstasjonen i Haugesund. Frå 1970 til 1980 vaska ho kontora både på biltilsynet og på vegstasjonen, først i Karmsundgata og seinare i nybygga i Kvaløygata. Men i 1980 syns ho at dette blei vel mykje, og sidan då har ho konsentrert seg om reinhaldet på Haugesund vegstasjon.

Ein triviell og kjedeleg jobb,- og så 20 år i same tralten, vil nok somme tenkja. Men slik føler så visst ikkje Johanna det. Det er ikkje kvar dag ein møter folk som roser arbeidsplassen sin i så sterke ordslag som ho gjer: - Denne plassen er bare skjønn, ja eit funn frå innerst til ytterst. Hvis du først skal

arbeida, så kan du ikkje få betre arbeidsplass. Så eg syns ikkje synd på dei som skal vaska her etter meg.

## Greie kollegaer

Etter Johanna ja. Det har seg nemleg slik at det lakkar mot pensjonsalderen. Fint å kunna ta det meir med ro, seier ho. Men ho legg heller ikkje skjul på at ho vil sakna vegstasjonen. Og særleg vil ho sakna alle dei som jobbar her, sjøl om ho ikkje ser så mykje til dei. Det blir helst ein kort prat i forbifarten, når ho skal på jobb og dei er på veg heim. Men allikevel, seier Johanne: - Dei er så greie og behagelege alle saman. Ikkje bare dei som arbeider her på huset, forresten. Dei er så kjekke, også



*Kaffi og røyk. Det er visst ikkje sundt, men når eg tar pausen i vaskearbeidet høyrer det liksom med, seier Johanna Mikkelsen*

dei som arbeider ute og stikk innom av og til. Det blir mang ein triveleg passiar i forbifarten med dei også.

## Kjenner mange

- Så lenge som du har arbeid i vegvesenet, så kjenner du vel alle vegvesen-folk i Haugesund-området?

- Ja det skal eg fortelja deg, seier Johanna. - Og ikkje bare dei som er i arbeid her nå. Eg saknar Halvor Frøyland og David Trelhaug, som nå er pensjonistar, for ikkje å gløyma Berge Torvestad på Maskin. Ja, og så Jens Motland då. Han prata eg mykje med den tida han var anleggsledar heroppe. Så må eg ikkje gløyma min gamle

sjef på biltilsynet, Hansteen. Han var jo stasjonsjef i fleire år her i Haugesund.

## Tungt arbeid

Men om ein trivs aldri så mykje i arbeidet. Å vaska og gjera reint er tungt arbeid. Det kjem ein ikkje utanom, og slitet har etterlatt sine spor også hos Johanna Mikkelsen. Men det vil ho ha lite snakk om:

- Vil me ha arbeid, så må me jo gjera noko. Og som eg alt har sagt, det går ikkje an å ha betre plass enn her.

- Men når skitne arbeidsfolk har ærend innom vegstasjonen, då er dei vel fæle til å grapsa til, spør me.

- Eg syns dei er fantastisk hensynsfulle med å tørka godt av seg på beina. Nei, alt i alt må eg seia at det er svært reint her om kvelden når eg kjem, når ein tenkjer på at folka ofte vassar i mold og søle.

## Vaskefille og vatn

Johanna Mikkelsen er kjent for å vera samvittighetsfull,



*Desse gangane på Haugesund vegstasjon har Johanna Mikkelsen vaska mange gonger. - Men når ein tenkjer på at arbeidsfolk som vassar i søle og mold ute, ofte er innom, er det ikkje ille, seier Johanna. - Dei er hensynsfulle.*

og ho gjer godt arbeid. Men så arbeider ho også på den gammaldagse måten, fortel ho.

- Det er liten forskjell på den måten eg arbeider på i dag og den måten eg arbeidde på i 1970. Vil ein ha det skikkeleg reint, meiner eg at gammaldags vaskefille og vatn er det beste.

- Så er det heller ingen som klagar, skyt me inn.

- Arbeider du på ein plass, så må du prøva å gjera så godt du kan. Og det er rett det, at eg ikkje har fått klage over dårleg arbeid. Men du veit, det fins nok dei som klagar utan at eg veit om det.

#### Sveio-bu

Klagar gjer iallfall ikkje Johanna. Å møta eit så positivt menneske, kan gje grunn til ettertanke for nokon kvar. Når ho snart blir pensjonist vil det vera fortent, og det vil nok kjennast godt for ein stiv nakke og slitne skuldrar. Og så får ho brukt meir tid i Sveio. Det er nemleg Sveio-bu Johanna er, sjøl om ho har budd i Haugesund i bortimot 50 år.

- Det er løye med det. Der du kjem frå og har vakse opp, den plassen føler du noko eige for. Og så har det blitt slik at begge døtrene mine er gifte og bur i Sveio og eg har 6 barnebarn. Så eg er ofte i Sveio, seier Johanna Mikkelsen.



## Vegvesenet på yrkesmesse:

# Utradisjonelle kvinneyrke

Tekst og foto: Harald Sel

I fleire år er det blitt arrangert ei stor yrkesmesse i Rogaland, der temaet er "Kvinner i utradisjonelle yrke". Tidlegare har kvinne-

organisasjonane i fylket stått bak tiltaket. I år var Rogaland fylkeskommune hovedarrangør i samarbeid med kvinneorganisasjonane.



Landmålar Helen Lomeland ved Grunnseksjonen viser korleis ein totalstasjon blir brukt ved landmålings-arbeid og kva utdanningsveg som fører til yrke innan dette fagområdet.

Statens vegvesen Rogaland var for første gong representert på messa i år. I presentasjonen av etaten hadde ein konsentrert seg om yrke innan utedrifta og om tekniske yrke, der mannsdominansen er stor i dag.

Tusenvis av jenter, dei fleste elevar i vidaregåande skular, var innom messa, som i år blei avvikla i Stavanger Forum. Til å orientera desse, stilte vegvesenet med sine fåtallige jenter innan dei aktuelle yrka.

Vegvesenet hadde godt besøk under messa. Eit vellukka tiltak, seier Marit R. Øverland ved personalseksjonen. Ho var ansvarleg for det faglege opplegget frå Statens vegvesen si side. Øverland meiner at dette er eit tiltak etaten bør vera med på i åra som kjem.



Her orienterer ingeniør Inger Langvik om utdanning-og yrke innan sitt fagområde. Fotoet på plansjen til høgre på biletet er av Nina Torgersen. Statens vegvesen Rogaland si einaste kvinne i utedrifta (lærling). Ho var også med og orienterte om sitt fag på messa.

# Dramatisk kolonnekjøring over Haukelifjell

Av Harald Sel

For Haugesund og resten av nord-fylket er E 76 over Haukeli viktigaste stamvegen til Austlandet. Etablering av heilårsvegen var av svært stor betydning, ikkje minst for næringslivet i Nord-Rogaland og Sunnhordaland

Men forholda over høgfjellet er ikkje alltid til å spøkjasst med. Vegvesenet sine folk som har ansvar for brøyting og trafikkavvikling, har eit bein-tøft arbeid. Vinterstid må både dei og trafikantane vera førebudd på ekstreme verforhold. Timelang ventetid i ein tunnel er vanleg, og til tider kan vegen vera stengd i dagevis.

Og når bilkolonnen omsider buktar seg fram i snøkav og dårleg sikt, kan uhellet snart vera ute. Det fekk Statens vegvesen sine informasjonsmedarbeidarar i Hordaland og Rogaland erfara under ein tur over Haukeli i februar i år.

Me står i munningen på Haukelitunnelen. Utanfor er det rykande snøkave og ein ser ikkje mange meter framfor seg. Innover i tunnelen står ei lang rekke av hilar og ventar. Det er kolonnekjøring over Haukelifjell.

## Stille før stormen

Dagen før har me vore innom brøytestasjonen på Haukelisetet. Då var det vindstille og nesten vårleg, her oppe i høgfjellet. Bilar og brøyteutstyr sto stille, eller fekk seg ei overhaling på verkstaden. Vakthavande i kontrollrommet kunne nytta dagen til i fred å få

unna arbeid som var lagt til side. Men dei faste rutinane må ivaretas, jamvel på ein godversdag. Som når Radio Haukeli med jamne mellomrom blir kopla inn på NRK's program 1 med melding om ver og føreforhold. Trafikantane skal ha god service, og det får dei.

- I dag fekk de sjå solside av beredskapsarbeidet. Men de kan aldri tru kor fort situasjonen kan vera ein heilt annan, sa Knut Noraberg, då me tok farvel med folka på brøytestasjonen. Få timar seinare skulle me få sanna kor rett han hadde.

*Sju bilar var innblanda i kjedekollisjonen. Dei to personbilane som vart mest skada, er skjulte mellom lastebilane*



## Ventetid

Ventetida i Haukelitunnelen blir lang, - bortimot 2 timar. Årsaka får me tidleg melding om over bilradioen. Radio Haukeli melder at ein trailer har køyrt seg fast på glatta i Austmannalia og sperra vegen. Vegvesenet har ein stri og langvarig tørn for å få doningen på rett kjøll og vegen opna att. Radio Haukeli kjem med stadig oppdaterte meldingar om situasjonen.

## Kolonne i snøføyka

Omsider blir det meldt om open veg. Straks etter kjem brøytebilen, og det blir gjort klart til å føra den ventande kolumnen gjennom snøføyka og ned til Røldal.

Vår minibuss er nr. 2 i rekka. Første bilen bak brøytebilen er ein personbil med eit ektepar som skal til Ølen. Rett bak oss har me ein trailer, tungt lasta med gods til eit firma i Haugesund. I personbilen bak traileren er ein familie på 5 frå Sauda, foreldre og 3 barn.

Kolumnen sig roleg forbi Midtlæger og mot Svandalsflona. Det kan synast som vinden og snøføyka har auka ennå meir, og sjåføren vår ropar ut at dette er då reint ille. Han har problem med å sjå bilen framfor oss.

## Kjedekollisjon

Det kjem ei rask oppbremsing. Bilen framfor oss har stansa. Sjåføren hadde mista synet av både brøytebil og veg, fekk me seinare vita.

Og så skjer alt i ei ukontrollert rekke av brak, smell og rundkast. Lydane høyrest vanvittig sterke og langvarige, der me blir slengde rundt saman med bagasje og andre lause ting.

Så blir det stille. Me kjem alle på føtene, fortumla men utan synlege skader. Bak i minibussen "stirrar" framparten av traileren mot oss. Kolossen har vore godt i siget då han brasa inn i oss. Vår bil blei dytta framover og rett inn i personbilen. Også denne har betydelege skader.

## Personskader?

Me får på oss det me finn av klede og kavar oss ut i rennefokket. Første synet set ein støkk i oss, omtrent like kald som snøstormen.

I alt er 7 bilar innblanda i kjedekollisjonen. Tre personbilar må reknast som vrak. Og kva med familien frå Sauda, som me hadde prata med i



## MI MEINING

tunnelen mens me venta? Bilen deira er kilt inn under traileren, i klemme mellom denne og ein annan lastebil, som har rent i bakanfrå.

Etter ei stund kan me pusta lettare ut. Alle 5, foreldra og dei 3 barna, er tilsynelatande i fin form. Utruleg, når ein ser på den medfarten bilen deira har fått.

Og det viser seg at heller ikkje andre er synleg skada. Kva gjer det vel då om bilskade-oppgjera blir store og sikkert kompliserte?

### Vegvesenet ordnar opp

Folk frå Haukeli brøytestasjon kjem raskt til plassen, med sitt utstyr og sin dugleik og si røynsle ved å ordna opp i vanskelege forhold.

Men bak alt dette trauste og rolege, midt i kaos og snøstorm; kva føler og tenkjer desse folka som det kviler så stort ansvar på? Kva tid skal dei stenga vegen? Og når det brått blæs opp, må dei få folket ned frå fjellet uansett. Ved alvorlege ulykker, for ikkje å snakka om at det skulle skje ein regelrett katastrofe, vil dei lett bli "skyteskive" i tillegg til den psykiske påkjenninga.

- Me er nok ikkje så rolege som det kan synast, seier ein av dei, då situasjonen er avklara.

- Og ei hending som denne, set alltid ein støkk i oss, og me er ikkje ferdig med henne når vakta er slutt. Ettertanken kjem. Kunne me gjort noko annleis? For ikkje å snakka om mareritt ved tanken på dødsulykker og hardt skada folk midt på høg fjellet i eit ver der til og med ambulansen kan ha vanskar med å koma fram.

### Samling i Røldal

Ein snau time seinare går kollonnane sin normale gang att, både vestover og austover. Veret er lettare. Dei som så brått blei billause er skaffa skyss til Røldal,- vraka kjem etter med kranbil.

Fleire av dei innblanda i kjedekollisjonen skal til lege. Forhåpentlegvis får ingen varig mein. Men fleire har fått strekk i nakken, og det er ein skade som kan vera langt verre enn ein først trur.

Me andre, som ikkje føler behov for å oppsøka lege straks, trur og håpar det beste over ein kopp kaffa på Hordatun Hotell i Røldal. Me har fått ny innsikt i kva det vil seia å arbeida på vegvesenet sine brøytestasjonar på Haukelifjell og andre høg fjellsvegar.

## Årsavgiften på motorvogn - Samme beløp for alle?

I dag betaler alle bileiere samme avgiftsbeløp for personbil. For 1990 er beløpet kr. 1100,00. For en som kjører f.eks. 6000 km. (pensjonist) utgjør dette vel 18 øre pr. km. For en yrkesutøver med tjenestekjøring og kilometergodtgjøring og som kjører f.eks. 30 000 km. (ikke noe særsyn i vegvesenet) utgjør avgiften ca. 3,5 øre pr. km. Er dagens ordning rettferdig? Vi har spurt noen i og utenfor tjenesten om dette.



### Kirsten Smedvlg

#### Juridisk konsulent, Vegkontoret.

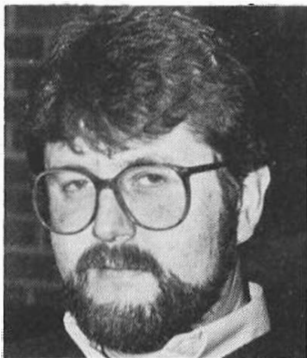
-Nåværende ordning er ikke rettvis. De som kjører mest sliter mest og bør betale mest. Dette gjelder slitasje på vegnettet, men det gjelder like meget belastningen på natur og miljø langs vegene.



### Karsten Torkildsen

#### pensjonert førstesekretær, Vaulen.

-Jeg hører blant de som kjører minimalt og føler det dypt urettferdig å betale like meget som storbrukerne av vegnettet. Det må være råd å finne en praktisk måte å kreve inn differensiert avgift på.



### Lars Elde

#### vegmester, Egersund.

-Mor mi kjører 1800 km. i året, mens jeg kjører langt over 40 000 km. Det er klart urettferdig at jeg skal slippe med samme avgiftsbeløp. Om min kilometergodtgjørelse for tjenestekjøring skal tilpasses stigende avgift er en annen sak. Rent praktisk kunne kanskje avgiften kreves inn gjennom bensinprisen. For dieseldrevne biler kunne en gå vegen gjennom telleverkene som jo er på plass fra før.



### Solveig Bilgård

#### fylkespolitiker, Tysvær.

Hør er nok mange kryssende hensyn. Var det praktisk mulig med høyere avgift på de som kan bruke kollektivt trafikkmiddel, ville vi få en fin ordning. I dag føler jeg avgiften tung, siden jeg ikke har valgmulighet om jeg skal ha rimelig reisetid til/fra jobben. De som kjører lite har all grunn til å klage på avgiftens størrelse.

## Biltilsynet i Stavanger "Ny" kantine

**Tekst: Johan Lund**

**Foto: Biltilsynets folk**

Som kjent fikk ekspedisjonslokalene ved Biltilsynet i Stavanger i fjor ikke bare en kraftig ansiktsløftning, men nærmest et nytt ansikt. Dette er nærmere omtalt i Rygjavegen nr. 3/89.

Etter at endel barne-sjukdommer i startfasen ble kurert, fungerer den nye innredningen svært godt. Leverandøren av det tekniske utstyr har fortløpende gjort de justeringer som klager fra de tilsatte har gjort nødvendig. Stort sett har det gått på følelsen av trekk ved av-sugingspunktene. De tilsatte har forøvrig gitt uttrykk for at forbedringen av klimaet har vært mest merkbart i sommertida.

Kantinen var ikke med i utviklingsprosjektet, som jo gjaldt selve arbeidsplassene. Det var ikke gjort noen oppussing av lokalet siden innflyttingen for 20 år siden, og det trengtes i høy grad nå. Administrasjonsbudsjettet tillot ikke særlige uttellinginger nå. Det var imidlertid noen midler igjen fra utviklingsprosjektet og disse frigjorde

Eiendomsdirektoratet. Disse rakk til ny kjøkkeninnredning, maling og golvbelegg. Budsjettet dekket kostnaden til nytt gardinstoff, intet til arbeidspenger.

Nå står kantine i ny skikkelse når det gjelder innredning og det rent bygningsmessige. Under et besøk på stasjonen treffer vi noen av de tilsatte og spør om sammenhengen.

- Da må du helst snakke med Anne Marie Torsvik og Svein Kyte som har hatt hovedansvaret for det som er skjedd. Vi så gjorde og ba dem fortelle.

- Når pengesekken var tom var det intet annet å gjøre enn å ta kubeinet, skrutrekkeren og malerrullen i egen hånd om vi ville ha finere kantine, og det ville vi.

Vi spør om det var vanskelig å få med folk til frivillig, gratis innsats på fritida i en periode med lønnstopp.

- Vi satte opp oppslag og innbød til dugnad, og det meldte seg tilstrekkelig mange, mest jenter. Vi fordelte folkene på et tidskjema,



*Liv Jonassen nærmest, Reidun Haugland og Anne Marie Torsvik. Det røyner på armer og nakke.*

slik at det ble passelig mange til enhver tid. Hovedtyngden av jobben ble gjort en fredag ettermiddag og påfølgende lørdag, men også mange timers for- og etterarbeid.

Vi bemerker at arbeidet ser helt fagmessig ut, det er ingen "helligdager" og heller ikke malingsflekker på umalte flater.

- Vi satte vår ære inn på å gjøre en skikkelig jobb. Takbrettene langs veggene ble demontert for å komme godt til med malerkost eller rull, golvlistene likedan. Alle flater ble malt med to strøk. Taket var særlig arbeidskrevende siden det er kledd med bølgede plater med

dype, kantede bølger. En spesialjobb var syngen av nye gardiner. Denne ordnet et par av jentene.

Vegetaten har all grunn til å være stolte av å ha medarbeidere som tar på seg oppgaver som ligger utenfor pliktene etter lov og regulativ, ikke minst i en tid hvor det å stå på krava synes å være en ufravikelig leveregel.

Rygjavegen vil gratulere med fint kantine lokale, men vi skjønner godt det ønske de tilsatte har: Nye stoler og bord. Det er lite kos med stålmøbler med henholdsvis kunstig skinn trekk og bordplatebelegg.



*En vel fortjent pust i bakken med radl og røyk. Fra vengsre Bodil Wigdel, Lise Bruder, Anne Marie Torsvik, Reidun Haugland og Svein Kyte. Alle er forøvrig håndballspillere, så det ser ut til at aktiv idrett influerer positivt på annen aktivitet.- Og takk for det.*

# Kryssord nr. 3/90

## VANNRETT

1. Vegforbindelse
8. Dreie
11. Ødelegge
13. Tall
14. Gruppe/Org.
15. Flåte
16. Vinterutstyr
17. 2 Konsonanter
18. En slags oppskrift
20. Hisse
21. Gml. tomter
22. Mål
23. Karakter
24. Løfte
25. Stump
29. Bak
34. I orden
35. Profet
36. Mus. uttrykk
37. Utbygg
38. Nasjonalitet
39. Byrå
40. Anker
43. Dyr
45. Kv.navn
46. Grei
47. Søte
48. Havneby
49. Fuge

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		

- |                  |                   |                |
|------------------|-------------------|----------------|
| 50. Plate        | 5. Sprengstoff    | 27. Elv        |
| 51. Energisk     | 6. Luft           | 28. Da         |
| 52. Likte        | 7. Mister         | 30. Råtten     |
| 52. Ødeleggelse  | 8. Hannfugl       | 31. Drar       |
|                  | 9. Land           | 32. Siden      |
|                  | 10. Krig          | 33. Tilbaketog |
| <b>LODDRETT</b>  | 12. Nekter        | 41. Rekke      |
| 1. Plante        | 19. Lever         | 42. Ener       |
| 2. Eng.lengdemål | 22. Fly           | 44. Vaklende   |
| 3. Elegant       | 26. Lærestanstalt | 45. Smiler     |
| 4. Forestilling  |                   |                |

*Premien er et lodd  
i pengelotteriet*

## Løsning nr. 1/90

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

## Vinnere av kryssord nr. 1/89 ble:

Birger Tonhaugen  
Svend Foyns gt. 18  
4000 Stavanger

Kari Farbrot Bjørlo  
Tau vegstasjon  
4120 Tau

Løsningen på kryssord nr. 3/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 2.mai 1990

Innsendt av: .....

Adresse: .....



# Utbedring av ulykkespunkt

**Tekst og foto: Nidunn Sandvik**

For 4-års perioden 1985 - 89 hadde vi 35 ulykkespunkt på riksvegene i Rogaland. Definisjonen på et ulykkespunkt er at det har skjedd minst 4 ulykker med personskade innenfor en strekning på 100 meter i løpet av 4 år. Siden det brukes en 4-års periode kan en del ulykkes-

punkt fremdeles være med i statistikken i inntil 3 år selv om de er utbedret og det ikke har skjedd ulykker der etterpå.

Vi har siden 1986 satset spesielt på utbedring av ulykkespunkt, og dette arbeidet har gitt gode resultater. Antallet ulykkespunkt er

## Følgende ulykkespunkt er utbedret i 1989

- E-18 Motorvegen x Madlavegen, Stavanger, rundkjøring
- E-18 Madlavegen x Wesselsgt, Stavanger, gjennomgående midtrabatt som kun tillater høyresvingbevegelser
- E-18 Musegt. x Jernbanevegen, Stavanger, signalregulering av kryss.
- Rv 14 Karmsundsgt. x Storasundsgt, Haugesund, rundkjøring
- Rv 14 Karmsundsgt. x Dr. Eyes gt, Haugesund, rundkjøring
- Rv 509 Revheimsvegen x Treskevegen og Ragbakken, Stavanger, venstresvingfelt
- Rv 509 Madlavegen v/Torfæusgt /Olav Nilssonsgt, Stavanger signalregulering av gangfelt
- Rv 510 Kleppvegen x Forusbeen, "Ljosheimkrysset", Sola, rundkjøring



Krysset Motorvegen/Madlavegen ble ombygt til rundkjøring i 1989. Sammen med stenging av Wesselsgaten, forventer vi en betydelig reduksjon i ulykkene på denne strekningen av Madlavegen.

reduisert, og det skjer gjennomsnittlig færre ulykker i dem enn tidligere.

I 1989 har vi utbedret 8 ulykkespunkt, i 1987 og -88 ble det gjort tiltak i 6, og i 1990 regner vi med å utbedre 6 til. Totalt er det altså utført eller planlagt tiltak i 20 av de 35 ulykkespunktene.

Med endret arealbruk og dermed endret trafikkmønstre og økt trafikk på et dårlig egnet vegnett vil det dannes nye ulykkespunkt, men vi må regne med at vi har utbedret de verste stedene nå.

Arbeidet med utbedring av ulykkespunkt vil fortsette i årene framover. Vi har begynt å ta i bruk forsikrings-skademeldingene, og sammen med den informasjonen vi allerede har gir dette oss et bedre grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som vil gi størst effekt og prioritere hvilke steder som skal utbedres.

Vi vurderer også de stedene det har skjedd 3 ulykker. Høye ulykkestall i kryss har ofte sammenheng med dårlig kapasitet, og utbedring av kryss på grunn av ulykkesituasjonen kan også gi bedre avvikling av trafikken.

*Framhald frå side 8:*

## Organisering av transportplanarbeidet

Under den administrative prosjektgruppen er det etablert et sekretariat som har ansvar for den daglige driften og koordineringen av planarbeidet og utarbeidelsen av selve transportplandokumentet. Sekretariatet er fysisk plassert ved vegkontoret med plansjef som ansvarlig daglig leder.

Arbeidet i de 5 hovedtemagruppene transport, miljø, areal, finans og data skal i hovedsak frambringe en kunnskapsbase som skal være et grunnlag for arbeidet med selve transportplandokumentet. I sekretariatet er alle sekretærene i temagrupperne representert foruten vegkontorets planavdeling og en ekstern konsulent.

## Til kamp mot nakkeskader

Vegvesenet vil trappa opp kampen mot nakkeskadane. Vegdirektoratet foreslår to trafikksekringskrav, som begge vil ha stor effekt.

Det eine forslaget går ut på å innføre ekstra bremselys plassert midt bak på bilen. Granskingar frå USA viser at talet på kjørsalar bakfrå kan reduserast med 50 % ved innføring av slikt stopplys.

Det andre forslaget er å påby nakkestøtter i bilen sine forsete. Begge krava gjeld berre nye bilar.

Talet på kjørsalar bakfrå ligg nå på omlag 100.000 i året, og er den mest vanlege kollisjonstypen i Norge. Konsekvensen er at ca kvar 5. personskade i trafikken omfattar nakkeskader. Dette er ofte skader som gir langtidsvirkningar og kroniske plager.

Men uansett nye påbod. Den gamle hovudregelen gjeld: Hold god avstand til bilen framfor.



## Nytt fra BEDRIFTS IDRETTSLAGET

### Ensartede overtrekksdrakter

Til nå har økonomiske forhold tvunget idrettslaget til å reklamere for firmaer ved å bruke drakter med firmaets navn. Det gjelder både overtrekksdrakter og kampdrakter.

Det er nå åpnet adgang til å bruke driftsmidler til kjøp av overtrekksdrakter for aktive utøvere og da med egenreklame (Statens vegvesen Rogaland). Tilsvarende vil bli søkt gjennomført i forhold til større egne prosjekter. Andre fylker har alt hatt ordningen en tid og det har vært lite givende å opptre sammen med folk fra disse fylker når firmanavnene pranger på ryggtafelen.

Det vil nok være et siktemål å få bort reklamen for utenforstående på konkurransedraktene også, men her må vi ile noe langsomt i starten og i hvertfall bruke opp de draktene vi har først.

Det har forøvrig vært holdt en konkurranse om utforming på ny overtrekksdrakt, egentlig var det vel bare farger og dekorasjon som kunne være gjenstand for vurdering. Konkurransen ble vunnet av Harald Noraas som jobber ved laboratoriet i Hillevåg. Drakten er i svart og gult.

En forutsetning for ordningen er at det betales en egenandel for draktene. Beløpet vil kanskje ligge på ca. 200 til 250 kroner for overtrekksdraktene.

### Holmenkollstafetten 1990

Etter forgjeves forsøk i tidligere år ser det ut til at det blir deltakelse i Holmenkollstafetten i år, både i dame- og i herreklassen.

Dette betyr at det med noen supportere i tillegg blir full buss.

Deltagerne legger såvidt stor vekt på det sosiale aspekt ved foretaket at de selv bærer reise- og oppholdskostnadene, mens idrettslaget bærer startkontingenten. Lykke til!



## Den som venter på noe godt... Ventilasjonen på Vegkontoret

Av Johan Lund

En trenger ikke ha spesielt god hørsel eller luktesans for å merke at det skjer store ting på vegkontoret nå til dags (primo mars). Derimot bør en ikke ha sløvet synsevne eller gå for meget i egne tanker når en går i trapper eller korridorer. Akkurat i dag er det god råd å få seg en billig, men vond rus hvis en har for mange ærend på korridorene. Enten er det limarbeider som er på gang eller så er det løsningsmidler det gjelder. Arbeidsfolkene bruker maske og det burde kanskje også vi gjort. Og så ligger det haugevis med demonterte kanaler, rør og ledninger samt kveiler med nye kabler i hopetall.

Dette var meget klage. Men det er ikke ment sånn og det er det heller ikke grunn til. For nå skal vi få nytt ventilasjonssystem i huset, og da er det bryet verdt.

Det bygg som huser vegkontoret er ikke gammelt, bare ca. 18 år. Men som forretnings- og kontorbygg flest har det ikke tilfredsstillende ventilasjonsanlegg. De største svakheter

har vært at luften er for tørr om våren og for varm på soldager sommerstid.

På de 5 kontoretasjer og de to underetasjer, i alt 7, er det nesten likt mange ventilasjonssystemer, som ikke er samkjørt og som dels går over to etasjer. Nå skal alt gammelt fjernes og enhetlig totalanlegg installeres. Dette blir ingen billig affære, men det ordnes slik at husverten finansierer det hele mot regulering av husleien. En viktig detalj i det nye system er at det omfatter nedkjøling av luften i alle rom. Dette blir ordnet ved kaldtvannsgjennomstrømming i elementer som henger langs taket i rommene. Det skal angivelig være første gang det er gitt klarsignal for slik ordning av Bygge- og Eiendomsdirektoratet i statens bygg eller leieobjekter.

Monteringsarbeidet vil ta 2 til 3 mndr. inklusiv innkjøring. Det er varslet fortsatt meget bråk og forstyrrelser i denne tiden. Men hvem regner vel på dette når vi vet hva som er i vente?

## Glatt føre er skjeldan ulykkesårsak

Det er i utgangspunktet svært få trafikkulykker der glatt føre er den egentlige årsaka. Som regel dreier det seg om menneskeleg svikt, f.eks. i samband med glatt føre. Føreren har rett og slett ikkje tilpassa farten etter føre-

forholda, slik han er pliktig til etter trafikkreglane.

Ved presseoppslag etter trafikkulykker, blir det ofte "slått fast" at ulykkesårsaka var glatt føre. Som regel er dette feil. Årsaka er oftast at bilføreren kjørte for fort.

Tilbakeblikk:

## De gamle verkstedene i Haugesund og Saudasjøen

**Tekst og foto: Sigve Næsheim**

Statens vegvesen Rogaland hadde tidligere sitt verksted i Haugesund ved vegkrysset Skjoldavegen/Karmsundgata, i Karmsundgata 218. Verkstedet lå

ut til selve gaten, med innkjørsel fra Karmsundgata. Både verksted og gårdsrom på sørsiden var lite, så det ble i mange tilfeller reparert biler og



Sittende fra venstre: Verkstedsarbeider Lars Olsen (pensjonist i dag), servicemann Rolf Ralle fra Centra AIS, Oslo (Hydor-representant i Norge), verkstedsarbeider Knut Ness (død). Stående fra venstre: Servicesjef Niels Kjær fra Hyudorfabrikken i Danmark og verkstedsformann Berge Torvestad.



Personene på bildet vil nok mange kjenne igjen. De er, sett fra venstre: Nåværende leder av maskinavdelingen Audun Løken, tidligere vegmester Harald Gjederø (pensjonist), maskinfører Halvar Bratland (død), verkstedsformann (Saudasjøen) Halvard Hopland, tidligere oppsynsmann Gustav Bøen (pensjonist).

anleggsmaskiner på selve gaten. Trafikken var heldigvis ikke så stor på den tiden.

Det gamle verkstedet ble revet for mange år siden. Vegvesenet fikk på slutten av 1972 ny tidsmessig vegstasjon på Spanne i Haugesund (Kvaløygata 3). Både tomt og bygninger var av god standard.

Det øverste bildet viser det gamle verkstedet, hvor reparasjon av en slepe-skrape foregår. Det var utstyr som ble benyttet på den tiden og som laget godt vegdekke.

Ved denne anledningen var det representanter fra Hydor, som skulle foreta service og kontroll på en del nye Hydor kompressorer, som vegvesenet hadde kjøpt. Bildet ble tatt i matpausen

Verkstedsarbeider Kristian Brekke og kontor/lagermann Halvor Frøiland arbeidet også på verkstedet i Haugesund, men de var ikke til stede da bildet ble tatt.

Berge Torvestad, Kristian Brekke og Halvor Frøiland arbeidet videre på den nye vegstasjonen på Spanne. Torvestad ble maskinoppsynsmann, Brekke verkstedsformann og Frøiland ble senere vedlikeholdsoppsynsmann i Haugesunds-området. Alle tre er nå pensjonister.

I 1960-årene var det også stor aktivitet ved vegvesenets verksted i Saudasjøen. Vegvesenets virksomhet i driften var også stor i Sauda-distriktet på den tiden

Det nederste bildet er tatt på vegvesenets tomt i Saudasjøen, rett ved siden av veggarasjen. Personene på bildet står foran en norskbygd Thune vegghevel, som var stasjonert i Sand/Sauda-området i 1960-årene. I 1961 kjøpte Statens vegvesen Rogaland 5 av disse høvlene, til en pris av kr 12.000 pr. stk. Disse ble spredd over hele fylket, og de gjorde god nytte i mange år.

Undertegnede var på den tiden ansatt som maskinkyndig oppsynsmann ved maskinavdelingen, med hele fylket som arbeidsplass. Det kan kanskje ha interesse å ta med at Statens vegvesen Rogaland i 1965 hadde følgende vegghevlere: 5 Allis Chalmers høvlere, 3 Bolinder høvlere, 5 Thune høvlere, 2 Drawn høvlere og 1 Austin høvlere. Tilsammen 16 vegghevlere.

Dessuten hadde vi mange Bolinder traktorhøvlere. Hvor mange vegghevlere har vi så i dag? Tallet er redusert til 8.



# Kjell E. Tronstad Hovedtillitsmann

Intervju ved Johan Lund

Ordningen med tillitsmann på heltid er relativt ny. Det var ved lønnsforhandlingene i 1972 at Norsk Arbeidsmannsforbund fikk gjennomslag for hovedtillitsmann for vegarbeiderne på heltid, en ordning som innebar at skyss, kost, lønn og kontorhold ble dekket av vegvesenet. Markus Wiik var som kjent første mann ut. Det er arbeidsmannsforbundets tillitsvalgte, d.v.s. klubbformenn, distriktstillsmenn og senere også plasstillitsmenn som velger hovedtillitsmann samt to medlemmer av hovedtillitsmannsutvalget.

Markus Wiik fungerte i 10 år og ble etterfulgt av Ole Tamburstuen. Etter 6 år valgte han å gå tilbake til manuelt arbeid på veggen igjen. Han var tidligere fører av utleggeren for oljegrus. Fratreden som hovedtillitsmann falt i tid omtrent sammen med oppstarten av asfaltutlegging i egen regi. Det må være lov å tippe at det her kan være en sammenheng.

Etter at Tamburstuen hadde signalisert sine hensikter, var det visst ikke særlig tvil om hvem som skulle overta vervet som hovedtillitsmann.

## Kjell E. Tronstad inn

Tronstad er ikke ny i tillitsmannsarbeidet. Han har vært klubbformann og distriktstillsmann i Haugesundsdistriktet i 4 år, varamann og senere medlem av hovedtillitsmannsutvalget, de siste år som varaformann.

Han har skolert seg grundig i tillitsmannsarbeid. Først ved å ta basiskurs og derpå grunnkurs 1 til 5 i foreningsregi, så LO-skolen på Sørmarka over 6 uker og endelig 14 dagers juskurs.

Vi spør om han siktet seg inn til vervet som hovedtillitsmann gjennom all skoleringen.

- Nei, her er ingen sammenheng. Jeg så det slik at når jeg først var med som tillitsmann, var det viktig å styrke forutsetningene for å løse oppgavene. Da spørsmålet dukket opp en tid før jul, sa jeg meg villig. På valget var det visst ingen motkandidat.

**Ikke vegmann altfor lenge**  
Vi spør om Tronstads yrkesmessige karriere.

- Jeg er utdannet rørlegger, og arbeidet som det fra 1965 til 1972. Derpå var jeg tilsatt ved NSB - Rutebildriften i Haugesund 1972 -75. Fra da av har jeg vært tilsatt i vegvesenet ved vedlikeholdsavdelingen, område I.

Skilting og oppmerking har vært hovedjobben, for det meste med hele fylket som arbeidsfelt. Jeg var da i den gamle skilt- og merkegjengen med bl.a. Schødin, Undset og Schei. Senere fikk vi egen arbeidsgjeng for nordfylket og jeg ble leder for den med formannsstatus.

Det har vært en viss utvikling i merkeutstyret i de senere år, antyder vi.

- Ja, det skal være visst. På de gamle merkemaskinene satt vi så og si rett over sprøtedysene for stripemalingen. Etter dagens jobb kunne vi ha malingsbelegg som rim i fjeset. Senere kom maskiner med hus for føreren, men de kunne være for tette og for varme.

## Har tillitsvalgte en sterk oppgave?

Er det noen kampsaker du ser som viktige i dagens etat?

- Det er ikke noen kampsituasjon i dagens arbeidsliv, ihvertfall ikke i vår etat, som tåler sammenlikning med tidligere tiders strider. Det som det før måtte kjempes for, går i dag inn som en del av samfunnsordningen. Løsninger til felles beste

oppnås i dag best gjennom samtaler og medvirkning, men også gjennom forhandlinger.

Men hvilke oppgaver har da tillitsmannsapparatet?

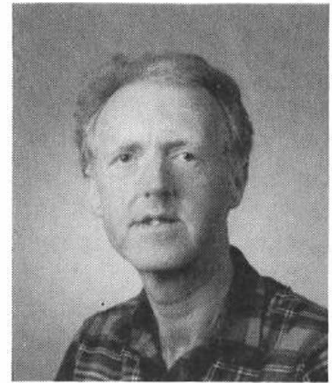
- De tilsatte på alle plan har ressurser og erfaringer som må komme etaten til gode, og de må føle at de er med. Derfor har vi vært med på å få til ordninger med plasstillitsmenn og lokale verneombud og ordninger med deltaking på byggemøter.

På dette feltet følges ikke saken godt nok opp fra ledelsens side. Den praktiske erfaringsbakgrunn er ikke alltid til stede i alle ledd i dag, derfor må grunnplanet mer med. Tillitsvalgte må følge dette opp.

## Bonuslønn

Tronstad hadde i et tidligere nummer av Rygjavegen et innlegg om bonuslønn. Nå er prøveordningen vedtatt. Vi spør om Tronstads syn på saken.

- Jeg støtter prøveordningen, som bare gjelder egenregiarbeider, d.v.s. arbeider der vi konkurrerer med private entreprenører gjennom formelt anbud. Det mangler ennå noen detaljer, men vi vet at det kan utbetales inntil 12 kroner timen i tilfelle innsparinger. Alle som har vært med på prosjektet, fra planfasen til slutstenen, vil få ta del i ordningen. Det vil nok være grensetilfelle, f.eks. grunnverv for anleggsstart og oppmerking etter anleggs-slutt.



## Hvordan jobber en tillitsmann på heltid?

Tronstad har kontorbrakke i Haugesund og fast kontordag på vegkontoret hver mandag (normalt). Vil han sitte på kontoret og vente på oppdrag?

- Jeg vil legge vesentlig vekt på nærkontakten. Denne kan best sikres ved å snakke med folk der de jobber. Jeg vil nok bli å se over hele fylket med tid og stunder.

Er det noen saker du brenner for på arbeidsstokkens vegne?

- På siste møte for distriktstillsmennene var det en enstemmig uttalelse for å få egen bedriftshelsetjeneste. Det ble fortalt at bedriftslegen sist var i Haugesund i 1988 og på Sand i 1987. Jeg er klar over at vakanse i legestillinger her spiller inn.

Det er ikke råd å hale særlig meget av negative ting ut av den nyvalgte hovedtillitsmann, men vi vil gjerne slutte med noe positivt og ber Tronstad nevne noe som fortjener god omtale.

- Da vil jeg nevne de generelle orienteringsmøter organisasjonen har med ledelsen. Det er vel og bra med de avtalefestede forhandlings- og drøftingsmøter, de hører med, men jeg sikter til den uformelle utvidede kontakt avdelingene nå har 1 gang pr. mnd. Vi føler disse dekker et vitebegjær hos oss i organisasjonene og at vi kan bidra med opplysninger til ledelsen til nytte i beslutningsprosessen.

## Fra anleggslederskolens første kull

Av Tor Kåre Austrheim

I oktober 1989 startet undervisningen for det første kullet på anleggslederskolen. Klassen består av 21 elever fra 18 fylker.

Av de 21 elevene er 2 oppsynsmenn, 18 ingeniører og 1 sivilingeniør (klassens eneste jente). Erfaringsbakrunnen til de fleste er som anleggs- og arbeidsledere. 2 av deltakerne går kun som byggeledere. Siden vi går i første klasse har vi selvfølgelig "FRØKEN". Det er overingeniør Helen Wigdel fra anleggskontoret i Vegdirektoratet. Hun har lagt ned et kjempearbeid med organisering og opplegg for skolen.

Undervisningen foregår på hotell 14 dager pr. måned fordelt på 5 perioder. I mellom periodene går vi tilbake til

vårt vanlige arbeid. Hver periode avsluttes enten med eksamen eller innlevering av en gruppeoppgave over det eller de

emnene som er gjennomgått. Pensumet spenner over alle de oppgaver en anleggsleder er pålagt. I grove trekk kan vi dele det opp i følgende emner:

Ledelse, personaloppgaver, økonomi, organisering og anleggsteknikk.

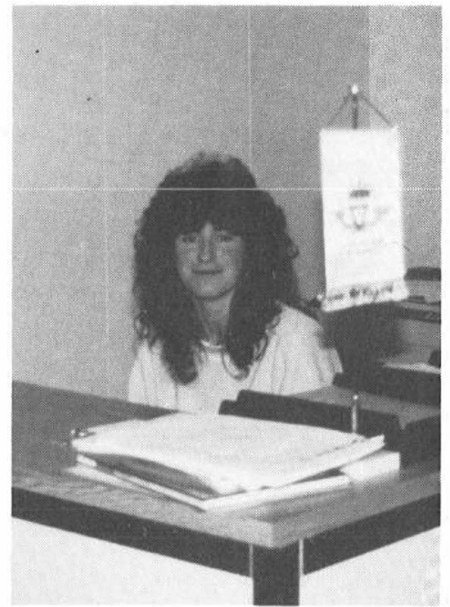
Weekendene blir stort sett benyttet til befaringer på forskjellige typer anlegg i vertsfylkene.



Etter endt skolegang blir det en ukens befarings på forskjellige anlegg i Nordland og Troms, hvoretter 2 og 2 elever blir plassert på forskjellige større anlegg i Norge og Sverige. Her skal vi være i 2 uker og skrive prosjektoppgaven vår. Dette kan betraktes som hovedeksamen, for skolen avsluttes med presentasjon av de enkelte oppgavene.

Foruten det vi lærer på selve skolen, får vi et godt innblikk i hvordan de driver anlegg i de andre fylkene. I tillegg får vi kontaktpersoner i alle fylkene som vi kan dra nytte av ved senere anledninger.

Betingelsene vi får for å delta på skolen er meget gode. I tillegg til gratis opphold og reiser får vi full lønn under hele skolegangen. Jeg vil anbefale alle som måtte få tilbudet om å benytte seg av det. Fra neste skoleår vil bare de større anleggsfylkene få et tilbud om å sende folk på skolen, så får vi håpe at Rogaland blir klassifisert som større!



## I startgropa for Rennfast

I mai brakar det laus for alvor med det største veganlegget til nå i Rogaland.

I løpet av 2 år og 7 måneder skal Rennesøy bli landfast og eit nytt viktig prosjekt i Kyststamvegen Egersund - Trondheim vil vera fullført.

Prosjektgruppa har etablert seg i ei to-etasje kontorbrakke på Harestad i Randaberg. Og her har dei bokstavig talt plassert seg i startgropa for Rennfast. Som me vil sjå på biletet over, tar forskjeringa til Byfjordtunnelen til like ved kontoret.

På biletet over, ser me kontorfullmektig Eline Bø ved skranken i ekspedisjonen. Om brakke-komplekset ikkje er noko fryd for auga utvendig, er det greit og funksjonelt innvendig.

Tekst og foto: Harald Sel

## Personalnytt



Jacob Meling eng. som avd.ing ved EDB-kontoret fra 1.febr. 1990



Sølvi Jakobsen vikar som k.fullm. ved Haugesund vegstasjon fra 12.mars 1990



Alf Egil Tollefsen f.kons. - trafikpedagog ved Biltilsynsavdelingen

### JUBILANTAR - 50 år

Björg Bratteland  
Vegkontoret - 15.april

Magne Rullestad  
Haugesund - 24.april

Harald Espevik  
Egersund - 6.mai

Sigbjørn K.Eggebo  
Biltilsynet - 13.mai

Stein Oftedal  
Egersund - 1.juni

Sigurd Vågane  
Tau - 8.juni

## TILLITSVALGTES SPALTE

### Lønnsloven

Vi har nå en lang tid med lønnslov bak oss, noe som har ført til at flertallet av ingeniørene i Rogaland vegvesen ikke har fått muligheter til bedre lønsplassering. Untakene har vært ved eventuelt ny stilling, da helst i tilknytning til prosjekter.

Det er å håpe at lønnsloven blir opphevet ved de kommende lønnsforhandlinger, slik at vi igjen kan finne løsninger for bedre lønnsbetingelser for ing.gruppen. NITO vil i den forbindelse legge den lønnsplanen som ble drøftet mellom ledelsen og organisasjonene i forhandlingsmøte høsten 1987, til grunn for vårt videre arbeid, og forventer at dette også blir ledelsens prioritering når det gjelder lønnsarbeid.



### Prosjekt - Basis org.

At ansettelse ved et prosjekt blir belønnet med opptil 2 ekstra lønns-trinn er akseptert av styret i NITO's bedriftsgruppe, da som en kompensasjon for ubekvem arbeidstid og sansynligvis større arbeidspress. Bedriftsgruppen vil imidlertid følge nøye med utviklingen slik at lønns-gapet mellom prosjektmedarbeidere og kollegaer i basisorg. ikke vokser.

Vi vil også foreslå overfor ledelsen at medarbeidere som i dag er i basisorg. blir gitt tilbud vedr. opplæring i prosjekter (les Rennfast) slik at flere kan bli kvalifisert til arbeid i de fremtidige prosjekter.

### Organisering

Omorganisering innen en stor etat om Statens vegvesen er nok både nødvendig og fornuftig. Men det er som med alt annet en må bruke fornuft og sette grenser.

Vi synes derfor det er vel tidlig at det fra enkelte grupperinger innen etaten allerede signaliseres spørsmål om omorganisering. NITO vil bare minne om at enkelte resultater i forhold til forhandlinger i 1987 enda ikke er satt ut i livet.

### HVA ETTER RENNFASST ?

Vi har alle med glede sett at finansieringen av Rennfastprosjektet nå er avklart. Det står fortsatt igjen å vise for oss selv og allmenheten at det var rett å gå inn for dette prosjektet, men det har vi tro på at vi med felles innsats skal klare. Det som imidlertid bekymrer oss adskillig mer, er hva som skal skje etter Rennfast. For samtidig som dette gigantprosjektet blir avsluttet i 1992/93, så viser det ordinære langtidsbudsjetten at stadig større deler av midlene går til refusjon. Vi kan derfor lure på "hvor veien skal gå" for Statens vegvesen Rogaland i 1993 - 96.

NITO har allerede tatt saken opp med ledelsen. For det er nå tilpasningsprosessen må starte. Enten det blir mot det nye store, nemlig Høgstjordprosjektet, eller mot en vanskelig tid med liten virksomhet.

Ingen kan heller nekte oss å håpe på konjunktur - oppgang, med økte investeringer på vegsektoren. Det fokuseres stadig mer på trafikksikkerheten og miljø, og det ville ikke være unaturlig om mer av pengene som bilene tilfører statskassen tilbakestøres som en "miljø - bevilgning på vegsektoren". Vi står ihvertfall klare til å ta fatt.

NITO'S Bedriftsgruppe i Rogaland  
Arne Johannesen



C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



# RYGJAVEGEN

Frå fylkesveg 117 som går frå Malmei til Ørsdalen i Bjerkreim, ein av dei få dagane i vinter då snøen lava ned. Delar av fylkesvegen til Ørsdalen er både smal og røsfarleg. Frå i haust må småskulebarna i Ørsdalen reisa denne vegen fram og tilbake kvar skuledag. Barnetalet er nemleg så lågt i bygda, at skulen skal leggjast ned. Barna får dermed over 70 km skulereise kvar dag, og dei får truleg Rogalands verste skuleveg. (Side 10.)