



Nr. 5 - SEPT. 1990 - 18. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Ryfylkevegen er 25 år. Jubileet er markert ved fleire høve, m.a. under Ryfylke-dagane 1990 i Sand. Flyfotoet er frå Erfjord, der me ser ein del av Ryfylkevegen med Erfjordbrua omtrent midt på biletet. (Jubileumstoff på side 4-7)



I ARBEID FOR
BETRE
TRANSPORT

AV INNHALDET:

- Ryfylkevegen 25 år
- Transportplan for storbyområdet
- Biltilsynet i Egersund tok sjansen
- Bedriftsidrett



Nr.5 - September 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
Kyllingstad og Furenes A/S

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1500 eksemplar

INNHALD

- 3 Vedlikeholdet inn i 90-årene
- 4 Ryfylkevegn 25 år:
- Markering på Sand
- 5 - Bokmelding: Ryfylkevegen
- 6 - Nytt Jøsenfjordsamband
- 7 - Song til ferjestø-åpning i Nesvik
Hovedplan for Høgsfjord-kryssing blir godkjent
- 8 Transportplan for storbyområdet Stvgr./Sandnes/Sola
- Programerklæring
- Intervju med fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen
- 10 Hils på kopisten vår, Jostein Aadnøy
- 11 Trygg skuleveg-kryssing i Ganddal
Slutt med kjemisk sprøyting innan 4 år
- 12 Vegingeniørens årsmøte 1990 i Rogaland
- 13 Kantstolper fra Hordaland Grense til Lyngdal
Tenk miljø! Stopp motoren mens du ventar
- 14 Intervju med vegveteranen Bernhard Skarås
- 15 Vegopning Tothammer - Rekefjord i Sokndal
- 16 Pensjonister i nordfylket
Bedriftstur til Lysefjorden
- 17 Mi meinig
Sykkel og tog-system på Jærbanen
Er bilen uangripelig
- 18 Biltilsynet i Egersund tok sjansen !
- 19 Kryssord
- 20 Tilbakeblikk på betongblanding og støpningsmetoder
- 21 Samferdselskampanje fra Naturvernforbundet
- 22 Nytt fra bedriftsidrettslaget
- Vårens vakreste eventyr
- 23 - Ny vri på Veg-cupen
- 24 - Etatsmesterskap i landevegsløp
- Det swinger i vegvesenet
- 25 Vern og helse
Fodgjengarstasjon
- 26 Debatt
- 27 Personalnytt
Tillitsvalgtes spalte

Transportplanar og trafikk-løysingar

For dei fleste av oss er trafikk-kaos og alvorlege miljø-problem i utanlandske storbyar skræmmande opplevingar. Paradoksalt nok kan ein på dette området oppleve enkelte aust-europeiske byar som reine "oaser" samanlikna med byar i vest. Midt oppe i dei dramatiske miljø-katastrofane, som me stadig får meir kunnskap om, har me kanskje likevel litt å læra av måten enkelte byar i aust har organisert transporten.

F.eks. var eg nyleg i ein bulgarsk by, omtrent like stor som Stavanger. Til bustadområda rundt bykjernen var det bygt eit finmaska trolleybuss-system. Sjølve bykjernen var bilfri, og med eit fargerikt og pulserande folkeliv.

Arbeidet med Transportplanen for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola er i gang. Målsettinga er å styra utviklinga mot gode og miljøvennlege transportløysingar, slik at me mellom anna kan unngå det trafikk-kaoset som så mange byar er plagt av.

Me må finna fram til fornuftige heilheltsløysingar, seier fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen i eit intervju i dette nr. av Rygjavegen. Me får håpa at dei som skal arbeida ut transportplanen lukkast i denne målsettinga.

Harald Sel

Vedlikeholdet inn i 90-årene

Av vedlikeholdssjef Olav Øyvind Hamre

Står vi foran nye utfordringer i 90-årene eller kan vi slå oss til ro med dagens måte å organisere og utføre vedlikeholdsdriften på? Noen vil hevde at all forandring er ikke vekst liksom ikke all bevegelse skjer forover, mens andre vil hevde at den som står med begge beina trygt plantet i jorda står stille og snart vil bli passert av andre.

Jeg tror vi snart vil sakke akterut dersom vi ikke greier å fange opp de signaler vi får fra våre omgivelser, vegbrukere og politiske myndigheter, om hvilke behov og tjenester de forventer at vi skal takle i fremtiden.

At vegvesenet i 90-årene skal drives ut fra prinsippet om målstyring og resultatrettet ledelse er bestemt. Det betyr også for vedlikeholdet at vi må i stadig større grad dokumentere vår konkurranseevne og rapportere om vi har nådd de fastsatte mål.

Vi ser at det stadig blir fokusert sterkere på miljøet. Her må også vedlikeholdet gjøre sin innsats. Stikkordsmessig kan nevnes ting som vedlikehold av vegetasjon, vedlikehold og utforming av rasteplasser og støyskjærmer, renhold av vegbane og fortau, støysvake vegdekker, miljøvennlig merkemaling, redusert bruk av kjemiske sprøytemidler osv.

Vi kommer til å ta i bruk ny teknologi for å overvåke og styre de stadig mer kompliserte tekniske installasjoner i sterkt trafikkerte bytunneler og undersjøiske tunneler, variable skilt, signalanlegg og værstasjoner. Dette for at vi også skal forbedre vår formidling av vegmeldinger til trafikantene. Det vil fortsatt bli stilt store krav til vedlikeholdets innsats i trafiksikkerhetsarbeidet. Vi kommer sikkert til å videreutvikle kontakten med vegbrukere med sikte på å justere innsatsen i det trafikkrettede vedlikeholdet mot trafikantens behov.

Jeg tror imidlertid at også i 90-årene vil framkommeligheten stå i høysetet hos trafikantene. Det vil



stille store krav til det strukturelle vedlikeholdet for å opprettholde standarden med hensyn til spor og jevnhet på vegdekkene, men også for å takle utviklingen i aksellastpolitikken.

Vedlikeholdet av våre bruer vil sikkert gi oss større utfordringer pga. skader som følge av karbonatisering og klorid-inntrenging som fører til korrosjon av armeringen. 90-årene vil også i større grad bære preg av at ferjestrekningene er en del av vegnettet og at tilbudet til framkommelighet på land og sjø i størst mulig grad utjevnes.

Utfordringene for vedlikeholdet i 90-årene er mange og spennende. Det vil kreve at vi stadig må øke vår kompetanse, ta i bruk ny teknologi og videreutvikle vår organisasjon. Jeg ser optimistisk på at vi skal makte å gjøre jobben vår dersom politikerne gir oss mulighetene ved å gi oss de bevilgninger jobben krever.

Ryfylkevegen 25 år:

Stilfull markering på Sand

Tekst og foto: Johan Lund



Mykje folk samla på torget på Sand. Her er vegsjefen flankert av brødrene Bjørn Sandvik til venstre, nylig pensjonert anleggsleiar, og Birger Sandvik, oppsynsmann i vedlikehaldet. Begge desse jobba i si tid på Ryfylkevegen i anleggsfasen.



Opplading til feiringa. Fra venstre Harald Gederø, Audun Løken, Ingrid Gederø, Chester Danielsen, Svein Magne Olsen og Olav Øyvind Hamre. Løken, Danielsen og Hamre var aktive i anleggsfasen for Ryfylkevegen.

Markeringa av at Ryfylkevegen er 25 år skjer i 4 trinn i eit samarbeid mellom dei direkte berørte kommunane Forsand, Strand, Hjelmeland og Suldal, Rogaland Trafikkselskap, Ryfylkerådet og Statens vegvesen Rogaland.

1. trinn var innviinga av den nye storferja "Stavanger" i Tau-sambandet 4. april. 2. trinn var opninga av dei nye ferjekaiene i Hjelmeland og Nesvik 1. juni og 3. trinn var sjølve feiringa av jubiléet på Sand 9. juni. 4. trinn vil vera avdukinga av eit minne over Torgeir Espedal, "Ryfylkevegens far", 2. september på Forsand.

Feiringa på Sand

Markeringa på Sand var lagt til Ryfylkedagane 1990, eit svært heldig val. Det var musikkstemne og friidrettsmeisterskap i desse dagane, og folk var på beina i strandstaden som på ein 17. mai og meir til. Butikkane hadde flytta diskane ut på gata, og det krydde av folk over alt. Når så sommarveret slo til for fullt, måtte det bli vellukka.

Torget var rigga til som ein festplass. Sand Skulekorps spela både før og etter dei verbale innslaga. Tilstelninga vart leia av kultursjef Audun Skjelbreid i Suldal. Det var talar av fylkesordførar Rettedal og ordførar Bakka i Suldal.

Bakka heldt m.a. fram Ryfylkevegen si rolle som samlande element i ein grisgrendt region, der ei positiv utvikling er avhengig av betre vegar for å korta inn tid og rom.

Rettedal sette Ryfylkevegen og andre samferdsletiltak som nå vart realisert i samanheng med den prosess som vart sett i gang i 1970-åra med utforming av fylket sin samferdslepolitikk. I dette biletet er Rennfast og Høgسفjordsambandet viktige element.

Utan mat og drikke...

På Sand Gjestheim var det duka til festleg middag for særskilt innbedne. Det kunstnariske innslaget sørga felespelar Torkel Tveiten for. Han gav til beste nokre spelestykke frå Rogaland og andre fylke.

Etter lammesteika var det mange talar og helsingar. Vegsjefen gav i sin tale eit kort oversyn over arbeidet med prosjektet. Svært mange av elaten sine

folk hadde vore engasjert i dette anlegget, som den gong var det klart største i fylket. Arbeidet med Ryfylkevegen var på mange vis eit slags svennestykke for dei som var med, både for vegarbeidarane, oppsynet og ingeniørane.

Det manglar enno noko på ferjefri Ryfylkeveg, som det tok 30 år å byggja. "Gjev oss midlane, så skal det ikkje gå 30 år på fullføringa", sa vegsjefen, og det var likt til at forsamlinga trudde på han. Han hadde både Høgsfjord- og Sandsfjord-kryssingane i tankane.

Vegsjefen overrekte ordføraren eit bilete av ei planskråpe. Dette var forløparen til den eigentlege jubileumsgåva, ei oppussa original planskråpe som seinare skal overrekkjast til Ryfylkemuseet.

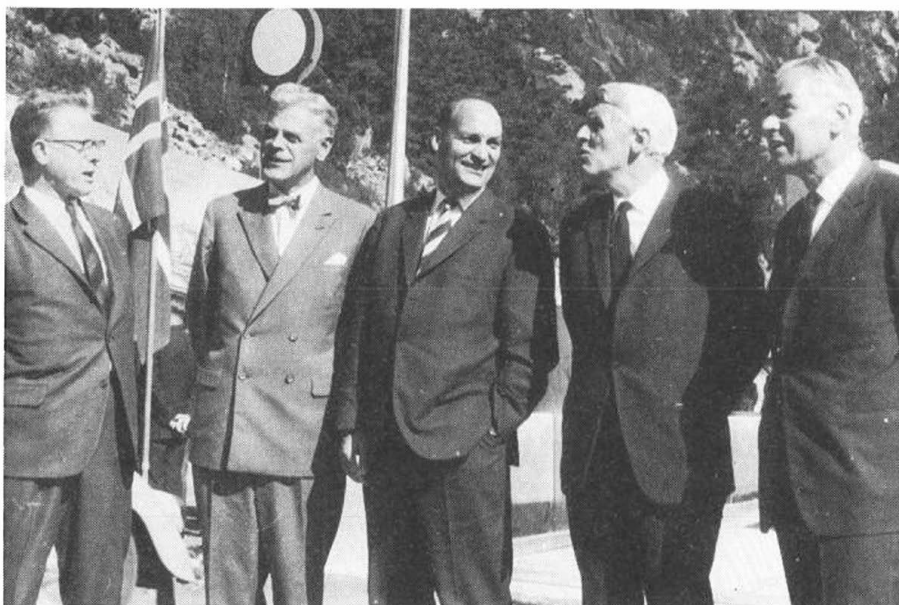
"Stammen på eit tre"

Det var elles helsingar, gratulasjonar og godynskje frå m.a. formann i Rogaland Reiselivsråd, Reidulf Vignes, frå Ryfylkerådet ved ordførar Sigurd Risa, Finnøy, frå fylkessamferdselsstyret ved Håkon Helgøy, samt frå den første ordføraren i storkommunen Suldal, Karl Helgeland. Helgeland teikna eit levande bilete av Ryfylkevegen si rolle for lokalsamfunna langs vegen. Han likna vegen med stamma på eit tre som bringer saft og kraft til ytterste grein (grend).

Mosterøy skulekorps spela nokre nummer før bordseta.



Karl Helgeland, tidlegare ordførar i Suldal, hadde ikkje problem med å gjenoppliva grunngevinga for Ryfylkevegen i sin helsingstale.



Frå den offisielle opninga av Ryfylkevegen 2/9-65. Frå venstre: Fylkesordførar Erling Larsson, fylkesmann Paul Ingebretsen, samferdselsminister Erik Himle, vegdirektør Karl Olsen og vegsjef Trygve Gimnes

Bokmelding: Ryfylkevegen i fortid, nåtid og framtid

I samband med 25-års-jubileet for Ryfylkevegen har Njål Tjeltveit skrivne boka "Ryfylkevegen". Det har blitt ei fin og særns interessant bok, - ei bok som me vil tilrå alle å lesa. Og for vegvesenfolk som bur og arbeider i Ryfylke, bør det vera ei bok som får fast plass i hylla.

Njål Tjeltveit tek oss med gjennom historia til Ryfylkevegen frå planane blei lagde fram første gongen til vegen sto ferdig i 1965. Vidare tek han for seg utviklinga dei siste 25 åra fram til i dag, og han tek for seg "framtidsvegen", - den som kanskje får den første neddykka røybrua i verda. Boka er illustrert med mange foto frå milepelar og hendingar i Ryfylke si veg- og samferdselshistorie.

I det rikhaldige kjeldematerialet Njål Tjeltveit har gått igjennom under arbeidet med boka, har han funne mykje interessant. F.eks. at mange privatpersonar og politikarar i Stavanger under debatten i 30-åra, på same måte som i dag, var negative til at Sandnes skulle vera utgangspunkt og endestad for Ryfylkevegen. Resultatet den gongen blei ei kompromissordning der Stavanger kravde ferje mellom Tau og Stavanger som vilkår for å gje pengestøtte til Ryfylkevegen.

I dag blir det argumentert på same måte frå Stavanger-hald til fordel for ei anna ferjefri ordning enn Høgsfjord-løysinga. Om dette skriv Njål Tjeltveit:

"Stavanger sine interesser kan sjølsagt tapa på at ein stor del av Ryfylke-trafikken går om Sandnes. Men Stavanger sentrum er ikkje så dominerande som i 1930-åra. Folk har i dag liksåvel ærend til Forus-området som til det tradisjonelle sentrum i Stavanger, og bilen gjer at folk lett flyttar på seg frå ein stad til ein annan i Stavanger-Sandnes-området."

Som sagt: Ei fin og interessant bok. Og me må leggja til: Ei særns velskriven bok. Njål Tjeltveit skriv godt, og han brukar eit rikt og folkeleg språk. "Vegstandard og vegutbygging betyr mykje for framgang og trivsel i Ryfylke", heiter det i ei av dei siste linene i boka. Det er godt at regionen har kulturarbeidarar av Njål Tjeltveit sitt format, som har forstått at det også er viktig for framgang og trivsel at Ryfylke er seg sjøl, - både språkleg og i andre kulturelle samanhengar.

Njål Tjeltveit
Ryfylkevegen Dreyer Bok 1990

Harald Sel

Ryfylkevegen 25 år: Jubel over nytt Jøsenfjordsamband

Tekst og foto: Harald Sel

1. juni var ein festdag i Hjelmeland. Rett nok jubla ikkje alle over det nye ferjesambandet mellom Hjelmeland og Nesvik. Desverre er det her som så ofte elles: Det som er til glede og nyvinning for dei mange vil for nokre få vera til ulempe. I dette tilfellet er det folket i Vormedalen som kommunikasjonsmessige kjem meir i bakevja, etter at ferjesambandet Tøtlandsvik - Vindsvik er borte.

Vegen og kommunen

Men om ikkje folket i Vormedalen jubla, var feststemninga desto større på Jøsneset. Når jøsnesbuen tidlegare skulle til kommunesenteret måtte dei reisa vel 30 km på veg pluss ferje, og same vegen heim att. Frå 1. juni er Hjelmelands-reisa berre ein liten svipptur fram og tilbake med ferja. Så det er ikkje rart at så godt som heile bygdefolket på Nesvik-sida hadde møtt fram til den offisielle opninga av Nesvik ferjestø.

Med opnings-ferja frå Hjelmeland-sida kom også 2 - 300 feststemte

menneske og blanda seg med sambygdingane på nordsida av fjorden. Så det var folksamt ved kai-området på Nesvik då tredjeklassingen Henrik Nesvik foretok den offisielle opninga av ferjestøet. Etterpå framførte elevane ved Jøsneset skule ein song dei hadde laga til opningsseremonien. (Denne har me gjengitt på neste side.) Og til feiande tonar frå skulemusikkorpsa i kommunen, drog deretter ferja over fjorden att til Hjelmeland.

Vegen og regionen

På Hjelmeland-sida foretok ordførar Håkon Helgøy den offisielle opninga. I talen sin understreka han den betydninga Ryfylkevegen har hatt for regionen i 25 år, og han såg framover:

- Me drøymmer om ein ferjefri Ryfylkeveg, sjøl om det truleg vil ta tid før både Høgsfjorden, Jøsenfjorden og Sandsfjorden får ferjefri kryssing. I mellomtida må me sørga for å rusta opp Ryfylkevegen, sa Helgøy.

Ordføraren understreka vidare at den nye kryssinga av Høgsfjorden er eit

merkbart bidrag i opprustningsarbeidet. Ikkje berre blir vegen 9 km kortare. I tillegg slepp ein å kjøra over høgde-draget mellom Hjelmeland og Tøtlandsvik. Spesielt under skiftande verforhold om vinteren, har dette vore ei problemstrekning på Rv.13.

Feststemning og ferjeservice

Som på Nesvik, var det skikkeleg feststemning også på Hjelmeland ferjestø. Ikkje minst var det populært at Hjelmeland bondekvinnelag serverte kaffi og mat.

Fint var det også at det blei gjort stas på dei to veteranane på Jøsenfjordferja, skipper Kåre Vågane og matros Gulleiv Norheim. Begge har arbeidd på ferja sidan første turen for 25 år sidan. Ordførar Håkon Helgøy intervjuar dei to.

Her understreka han særleg den publikumsbehandlninga som ferjemannskapet på Jøsenfjordsambandet er kjente for.

Etter opninga var det middag på Nøkling pensjonat for arbeidarane på dei to ferjestø-anlegga og andre innbedne gjester.

Hjelmeland ferjestø

- Oppstillingsplass for 60 bilar til Nesvik og 12 til Ombo
- Blir bygd parkeringsplass for langtidsparkering
- 750 m ny veg til kaiområdet
- Omlegging av 150 m veg mot Hjelmeland
- Gang- og sykkelveg langs ny veg
- Total kostnad: ca 7,8 millionar kr

Nesvik ferjestø

- Oppstillingsplass for 40 bilar til Hjelmeland og 15 til Ombo (Kan utvidast til 70 bilar.)
- Blir bygd parkeringsplass for langtidsparkering
- 300 m ny veg til kaiområdet
- Mykje fjellsprenging (25.000 kbm). Overskotsmasse er plassert i molo, som er overtatt av kommunen og Jøsneset velforening.
- Total kostnad: ca 7,9 millionar kr



Tredjeklassingen Henrik Nesvik foretar den offisielle opninga av Nesvik ferjestø. Og rundt seg har han frå v.: Fylkesmann Kristin Lønningdal, ordførar Håkon Helgøy, NRK-reportar Njål Tjeltveit og vegsjef Chester Danielsen.

Song til åpning av ferjestøa i Nesvik

mel.: Nisser og dverge

Fredag den fyrste juni i nitti
åpnar me kaien på Nesvik, så flott.
Då får me ferje frå Hjelmeland til Nesvik.
Tytlandsvik og Vindsvik er då lagde ned.

Dette blir framskritt for Jøsnesbuen.
Nå kan dei reise til sentrum og få
nytte av alle goder der borte
spinneri og idrettshall, me veit ikkje alt.

Ryfylkevegen har jubileum,
tjuufem år har han alt vore til.
Då kan det passe å sjå tilbake,
korleis samferdsla har endra seg.

Ni år har gått si' vegen frå Vindsvik
kom ut til Nesvik og Jøsneset fekk
store forandring i kommunikasjonen.
Damp'n til Stavanger, den slutta å gå.

Med fjordabåtar folk drog til byen,
drøste og tatla og hadde god tid.
Båten han stoppa, lasta og lossa
eple og pærer, poteter og melk.

Nå er det slutt på den gamle tida.
Minner det er, men me lurar nå på.
Korleis det går med Høgsfjordprosjektet
- ferdsla i Ryfylke utviklar seg.

Elevlar ved Jøsneset skule



Det var stor stemning på Nesvik under opningsseremonien. Her framfører elevlar og bygdefolk ein song laga av elevlar ved Nesvik skule

Hovedplan for Høgsfjord-kryssing blir godkjent

Røyrbru like sikkert som andre fjordkryssingsmetodar

Av Lidvard Skorpa

Vegdirektoratet har gjennomført omfattande vurderingar av sikkerhet for røyrbruer. Den fremste ekspertisen i landet har vore engasjert, og konklusjonen er klar: Ein kan oppnå like stor sikkerhet ved røyrbruer som ved andre fjordkryssingsmetodar som bruer eller fjelltunnel.

Då Vegdirektoratet godkjende hovedplanen for Høgsfjordprosjektet i november i fjor tok dei ikkje stilling til teknisk løysing for fjordkryssinga. Sjølv om dei klart sa at dei vurderte røyrbru som den beste løysinga, og for så vidt ikkje såg noko som tyda på at den ikkje ville bli godkjent, ville dei vente med planvedtak til det var lagt fram ei samla sikkerhetsmessig vurdering.

I byrjinga av mars i år la VERITEC, som er Vegdirektoratet sin hovedkonsulent i FOU-røyrbruarbeidet, fram ein omfattande rapport om alle sikkerhetsmessige sider ved ei røyrbru over Høgsfjorden. I tillegg til denne rapporten har professorane Ivar Holand

og Torgeir Moan, og dr.ing. Svein Fjeld gjennomført ein sikkerhetsmessig vurdering. Alle desse tre er anerkjente fagfolk på sikkerhet, også i internasjonal samanheng. I konklusjonen seier dei mellom anna:

"Undervannsrøyrbruer bygger i det vesentligste på godt kjent og oversiktlig teknologi. En kan oppnå samme sikkerhet som ved andre fjordkryssingsalternativer dersom en treffer passende tiltak for å redusere sannsynlighet og konsekvens av kritiske hendinger".

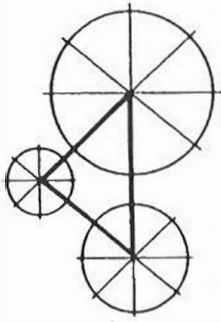
Ut frå denne positive konklusjonen går Bruavdelinga no inn for at hovedplanen for kryssing av Høgsfjorden med røyrbru blir godkjent.

Med denne klare uttalelsen kan vi vente hovedplansvedtak for røyrbruløysinga med det aller første. Hovedplansvedtaket vil vere ein av dei viktigaste milepelane i arbeidet med å realisere verdens første neddykka røyrbru over Høgsfjorden.



Matros Gulleiv Norheim og skipper Kåre Vågane har arbeidd på Jøsnesfjord-ferja sidan første turen for 25 år sidan. Her blir dei intervjuva av ordførar Håkon Helgøy

Transportplan for storbyområdet Stavanger / Sandnes / Sola

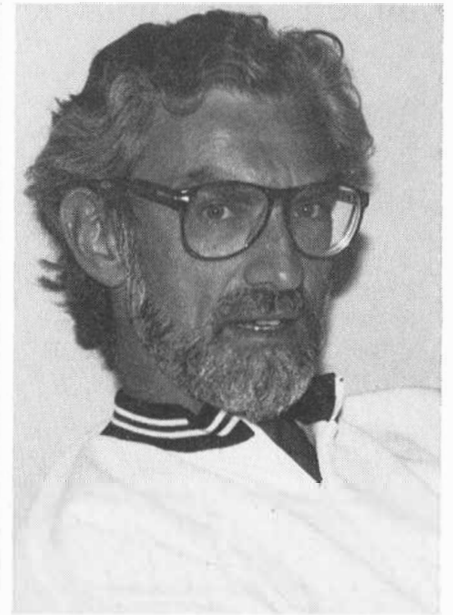


Arbeidet med Transportplan for storbyområdet Stavanger/ Sandnes/ Sola er i full gang. Organisasjonen er etablert med fylkesordfører Arne Rittedal som formann i den politiske styringsgruppa.

Bakgrunnen for planlegginga ligg i Stortinget sitt vedtak i samband med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93. Her framgår det at samla transportplanar skal utarbeidas for dei 10 største byområda i landet.

I den tida planarbeidet pågår, fram mot slutten av 1991, vil Transportplansekretariatet regelmessig gi ut eit informasjonsblad. Også i Rygjavegen vil det bli stoff om transportplanen og framdrifta i dette viktige arbeidet. Denne gongen tar me med litt om programerklæringa og me har eit intervju med fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen.

Me viser elles til orientering ved Thorvald Kåre Lone i Rygjavegen nr.3 - april 1990.



Per Frøyland Pallesen

Programerklæring

Prosjektgruppa og Styringsgruppa i Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola har utarbeidet en Programerklæring for transportplanen.

Målformuleringene her danner grunnlaget for arbeidet. Når dette

skrives, er målformuleringene ikke endelige. Men i det store og hele er målsettingen klar.

I stikkordsform vil vi her oppsummere noen hovedpunkt i Programerklæringen.

MILJØ

- * Miljø må vurderes helhetlig
- * Forurensning skal reduseres i samsvar med internasjonale og nasjonale mål
- * Trafikkulykkene skal reduseres i samsvar med nasjonens mål og i samsvar med Trafikksikkerhetsplan for Rogaland
- * Transportsystemet skal utvikles slik at helseskader forebygges
- * Gode muligheter for å gå, sykle eller reise med kollektive transportmidler

BYSTRUKTUR

- * Transportsystemet skal bidra til gode og trygge oppvekstvilkår
- * Kultur-, natur og landskapsområder skal sikres
- * Arealdisponering som gir gode helhetsløsninger
- * Friluftsområder skal være gode og lett tilgjengelige

TRANSPORT

- * Redusere transportarbeidet
- * Forbedre tilgjengeligheten
- * Kollektivtrafikkens andel økes
- * Kollektivtrafikken sikres framkommelighet
- * Et godt sammenhengende hovedvegnett
- * Et godt sammenhengende gang- og sykkelvegnett

Intervju: Harald Sel

Det kan sciast om fleire, at dei er nøkkelpersonar i arbeidet med Transportplanen for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola. Fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen er ein av dei. Han er med i sekretariatet for Politisk styringsgruppe saman med vegsjef Chester Danielsen. Dei to representerer kvar for seg stor fagkunnskap, og begge vil dermed vera viktige ressurspersonar i arbeidet med planen.

For Per Frøyland Pallesen sin del vil det nok vera ein styrke at han ikkje representerer ein spesiell sektor. Som fylkesplansjef er han ikkje ukjent med å vega ulike mål mot kvarandre for å nå fram til fornuftige heilthetsløyser.

Oppnå fleire mål samtidig

Fornuftige heilthetsløyser er nøkkelpunkt i arbeidet med Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola, seier Per Frøyland Pallesen. - Her kan det ikkje vera som så ofte elles i planarbeid, at enkelte mål, f.eks. vegtrafikk, utbygging eller jordvern, er overordna andre mål. Me må få ein prosess der ein kan vega mange sentrale mål samtidig, og ved det finna løyser der også måla i størst mulig grad kan oppnås samtidig.

Konstruktivt samarbeid

Pallesen set store forhåpningar til samarbeidet, som ved dette transportplan-arbeidet er etablert mellom

Fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen: - Fornuftige heilheltsløysingar er nøkkelord

fylkeskommunen, fleire kommunar og fleire statsorgan. Her er alle med i eit samarbeid på ein konstruktiv måte. Samarbeidet er også forpliktande, i den forstand at det skal munna ut i konkrete resultat som m.a. skal danna grunnlag for Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97.

Sjanse for miljø-mål?

Men så kan ein spørja, og det gjer me: Når ulike mål skal vegast mot kvarandre, vil ikkje likevel tradisjonelle nytte/kostnadsvurderingar i siste omgang bli tillagt avgjerande vekt? Har miljømessige mål nokon sjanse i ein transportplan der kostnadseffektive løysingar er eit hovedmål?

Dette er vanskeleg, vedgår Per Frøyland Pallesen, men han trur dei miljømessige sidene vil få gjennomslag.

- Noko av det fundamentalt nye ved dette transportplan-arbeidet er nettopp at dei miljømessige måla høyrer med til dei "tunge" måla. Me har nasjonale og internasjonale rammebetingelsar, som me må forholde oss til. I tillegg er miljø-omsyn, frå politikarane si side, tillagt betydeleg større vekt enn tidlegare også lokalt og regionalt.

Frå krise til godt kollektivtilbud

- Korleis kan du forklara dette lokalpolitiske miljø-engasjementet f.eks. i relasjon til krisa innan kollektivtransporten, og i første rekke rutebilnæringa i Rogaland? Viser ikkje dette at det er greit å snakka miljø, både for politikarar og andre, så lenge det ikkje kostar?

Pallesen meiner at ein må vera forsiktig med å dra forhasta konklusjonar, med bakgrunn i den vanskelege situasjonen for kollektivnæringa.

- Denne krisa er situasjonsbetinga. Ein prosess er i gang for å få ein rasjonell og ressursmessig gunstig struktur for kollektivtrafikken i Rogaland. I ein

periode vil nok dette vera ein smertefull prosess. Men også på dette området trur eg transportplanarbeidet for Stavanger/Sandnes/Sola kan bidra til å peika på løysingar som kan gje eit betre kollektivtilbud både i storbyområdet og i distriktet.

Praktiske og realistiske tiltak

Ein plan som peikar på praktiske og realistiske tiltak, må vera eit hovedmål, seier Pallesen. Og dersom ein får ressursar nok i planarbeidet, har han god tru på at det vil bli lagt fram mange forslag som kan føra til gunstige transportløysingar.

I arbeidet med heilheltsplanen peikar han på 4 område, der det er viktig å utarbeida konkrete planløysingar.

- 1) Tilrettelegging for ein effektiv vegtrafikk og eit godt kollektivtilbud
- 2) Etablering av gjennomgåande gang- og sykkelvegnett
- 3) Tur- og rekreasjonsområde i nær-områda til der folk bur. (Ikkje større avstand enn ein halv til ein km.)
- 4) Ei arealplanlegging som effektiviserer bystrukturen. (Samordning av f.eks. veg, kloakksystem, idrettsanlegg, skule, butikkar, handels- og servicefunksjonar, og som minkar behovet for transport.)

G/s-veg / kollektivfelt

Stavanger - Sandnes

- Når du nemner gjennomgåande gang- og sykkelvegnett, kva då med gang- og sykkelveg mellom Stavanger og Sandnes?

- Greier me ikkje å leggja fram ei realistisk planløysing for dette, er ambisjonsnivået lågt. Det er ein anakronisme at ein ikkje har gang- og sykkelveg mellom Stavanger og Sandnes, som er hovedaksen i byområdet.

- Kva så med kollektivfelt mellom dei 2 byane?

- Behovet for kollektivfelt mellom Stavanger og Sandnes kan det vera liten tvil om. Ei anna sak er kor realistisk dette er i dei nærmaste åra, i lys av økonomiske rammer. Men ved ei løysing basert på ekstraordinær finansiering, bør det vera realistisk.

Arealplanlegging

Arealplanlegging er altså ei sentral side ved transportplanarbeidet. Og det er ei sær s mangesidig og komplisert side. Omsynet til jordvern er ein ting. Tradisjonelt er jordvern tillagt stor vekt. Også her må ein nok, meiner Pallesen, tenka i nye baner for å finna gode sambruksmodellar for landbruk og rekreasjon, der bymønsteret blir rasjonelt og transportarbeidet blir redusert.

Ei anna sak er etablering av handels- og kjøpesentra, som nesten utelukkande er baser på bruk av privatbil. Også dette problemområdet skal vurderast i samband med transportplanarbeidet. Men minst like viktig som å få kjøpesenter-etableringa under kontroll, er det å utvikla servicetilbuda i dei enkelte byområda.

- Me må foreta grundige sonvisse analyser, og sjå kva som manglar, seier Pallesen. - Målet må vera ein lokaliseringspolitikk for varehandelen som fører til betre regional fordeling. Den enkelte bydelen må i det heile bli mest mulig sjølforsynt, slik at behovet for transport blir redusert.

Mykje arbeid / kort tid

Dei som skal utarbeida Transportplanen for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola står framfor eit omfattande arbeid. Og dei har kort tid. Planforslaget skal vera ferdig om ca 1 år. Fylkesplansjef Per Frøyland Pallesen understreker faren ved knapphet på tid og ressursar. Dette arbeidet er så viktig, at ein må unngå overflatiske og lettvinde arbeidsmåtar og analyser. Men han er optimistisk:

- Me er ei brei samansett gruppe som skal dra lasset samtidig og gjera arbeidet. Det heile blir eit kjempe-messig teamwork, og resultatet bør kunne bli eit godt framsteg i arbeidet med å styra utviklinga mot gode og miljøvennlige transportløysingar.

Hils på kopisten vår, Jostein Aadnøy

Tekst og foto: Eva Vivoll

Førsteintrykket når du kommer inn i hustrykkeriet vårt er maskiner. Maskiner som kopierer, stifter, limer, presser osv., men ikke uten at Jostein styrer det hele. Herfra får vi levert alt fra bøker og hefter, til rundskriv og presseklipp. Det kan se ut som alt kan ordnes med disse maskinene, og det er visst ikke så langt unna sannheten. Hør bare om den gangen skoen min revna så kraftig at alle tærne kom ut i det fri. Da var Jostein god å ty til. Etter en time var skoen som ny igjen, og det er visst ikke den eneste skoen som er blitt limt og har stått i press i kappemaskinen.

Jostein Aadnøy begynte i Statens vegvesen Rogaland i februar 1978. Han begynte da i utedriften på anleggsavdelingen og flyttet senere til vedlikeholdsavdelingen på Bærheim. I 1984 kom han til vegkontoret, og arbeidsmengden har bare økt siden den gang, og dermed har det blitt innkjøpt større og bedre maskiner også.

Maskinparken

Den største er en "Kodak 200" som sorterer, kopierer og stifter. Den kan stifte bøker på inntil 50 ark i et

ubegrenset opplag, legge inn fargede permer, skillcark og sidenumrering.

For å belyse hvor mye denne er i bruk, forteller Jostein at snittet er på ca. 120 000 kopier i måneden.

I tillegg til "Kodaken" er her en lim-innbindingsmaskin, en stiftmaskin for større hefter, en spiralryggmaskin, en kappemaskin og en kartkopimaskin.

Arbeidsområde

Disse blir brukt til trykking/kopiering av planhefter, anbud, tverrprofiler, stikningsdata, rundskriv, meldinger,

div. bøker/hefter ol. Det kan nevnes at alle anbudspapirer til Rennfast ble kopiert her, og alt ellers på huset som skal kopieres i mer enn 20 eksemplarer blir gjort av Jostein.

Han forteller at budet vårt, Helge Hågensen, er til stor hjelp når det er mye kartkopiering, men det hender at toppene blir så store at enkelte jobber må settes ut.

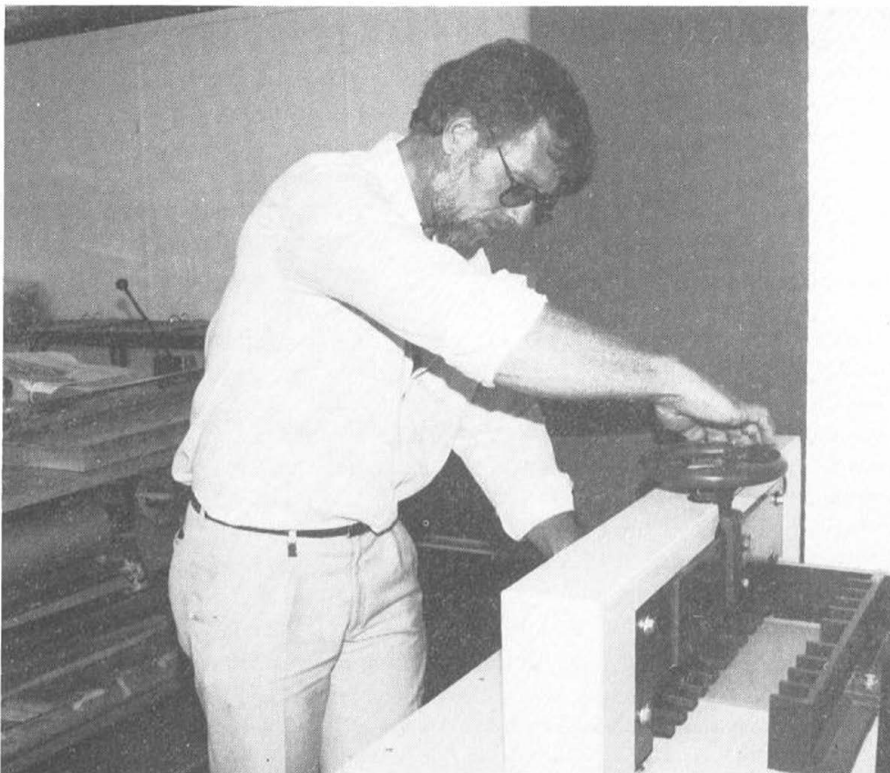
Jostein forteller også at han er lovet ny kartkopimaskin. Den vil kunne kopiere fra papir til transparent, fra papir til papir osv. mens den nå har kun kan kopiere fra transparent til papir.

Det finnes fem kopieringsmaskiner rundt om på huset og en kartkopimaskin på tegnesalen i tillegg til de nevnte på hustrykkeriet. Disse inngår også i Josteins arbeidsområde med ettersyn og vedlikehold + avlesing hver måned.

I arbeidsområdet inngår også innkjøp av alt papir og utstyr til hustrykkeriet og begge kartkopimaskinene, endel kjøring (henting og bringing) og betjening av sentralbordet fra 07.00 til 08.00 om morgenen.

Hobby

Vil også nevne Josteins hobby som har gledet og gleder mange av oss i vegvesenet. På fritida bytter han ut papirer og maskiner med lerret og pensel. En kjekk og givende hobby som det blir alt for liten tid til, sier Jostein. Han har vært med på flere utstillinger, og en juleutstilling er under forberedelse i "Galleri RA". For egen regning, - ta en tur dit når julen nærmer seg.



Jostein i sving ved den omtalte kappemaskinen som også egner seg godt som skopresse

Trass i stor trafikk og "råskinn-bilistar": Trygg skuleveg-kryssing i Ganddal

Arbeidet for trygge skulevegar er viktig. Mellom anna ved bruk av midlar frå Aksjon Skuleveg er mange trafikkfeller blitt borte dei siste åra. Men samtidig kjem det nye feller og skulevegar blir gjerne farlegare i takt med trafikkaue og utbygging.

Eit tiltak for å sikra skulebarn på veg til og frå skulen er vaktald og trafikk-

dirigering ved farlege kryssingar. Slikt vaktald er organisert fleire stader i Rogaland. I Ganddal har f.eks. Sandnes kommune gjennom skulekontoret hatt ei fast vaktordning ved to overgangar, ein på Rv.505 og ein på Rv.44, frå skulestart hausten 1988.

Vaktene ved Rv.505 blir delt mellom pensjonistane Knut O. Hansen og

Harald Jakobsen. På Rv.44 tar Anne Lise Lunde seg av trafikkdirigeringa. Ho har sjøl 2 barn som må kryssa den sterkt trafikkerte vegen til og frå skulen

Etter at vaktordninga på Ganddal blei sett i verk har ikkje barn blitt skada på skulevegen. Tidlegare i 80-åra var det fleire ulykker, deriblant ei dødsulykke.

Anne Lise Lunde, som kvar skuledag året rundt er ute på vegen ca 3 timar, seier at ho til tider er rysta over den uvetlige kjøringa. Sjølv om det er fotgjengerfelt og ho i tillegg rettar ut varselflagget, hender det at bilar susar forbi. Det verste er, seier ho, at det synest å bli stadig verre.

At fartsgrensa nyleg blei redusert frå 60 til 50 km/t, har kanskje hjulpet litt. Men "råskinna" tar like lite omsyn til fartsgrenser som til medtrafikkantar.

Nå vil det forhåpentlegvis snart bli betre trafikkforhold i krysset der Anne Lise Lunde passsar på dei mjuke trafikkantane. Det er utarbeidd ein plan for trafikkisikring i området. Arbeidet med dette vil kanskje koma i gang alt i år.



Anne Lise Lunde i aksjon med å losa skulebarn- og ungdom trygt over Rv.44 ved Ganddal. Det kan vera ein tøff jobb. Ikkje alle bilistar er like omsynsfulle, fortel ho.

Blomstrande vakre vegkantane Slutt med kjemisk sprøyting innan 4 år

Innan 4 år tar Statens vegvesen sikte på å slutta med all kjemisk sprøyting av vegetasjonen langs vegane. I staden vil det bli brukt mekaniske eller manuelle metodar for å halda nede uønska vekster langs vegkantane.

Det er omsynet til trafikktryggleiken og vegfundament som er viktigaste grunnen til rydding langs vegkantane.

Elles er vegvesenet opptatt av at det skal sjå fint ut langs vegane. I den samanhengen har Vegdirektoratet engasjert professor i botanikk Olav Gjærevold til å gje fagleg bistand for å få etablert høveleg plante- og blomsterdekke på vegskuldrane og i vegkantane.

Omfanget av kjemisk sprøyting er sterkt redusert dei siste åra. Det preparatet ein helst har brukt og framleis til ei viss grad vil bruka i 3-4 år, er Glyosat. På landsbasis blir det brukt vel 2.000 liter. Dette er mindre enn ein

prosent av totalforbruket av Glyosat i Norge. Brukt på rette måte har ingen forskarar til nå kunna konstatera skader på menneske eller dyr av Glyosat. Ut

frå miljøomsyn vil Statens vegvesen likevel slutta heilt med sprøyting, sjølv om maskinell rydding blir 10 til 20 % dyrare.



I dag blir kjemisk sprøyting langs vegane stort sett avgrensa til under rekkverk. Innan 4 år skal også denne vegetasjonen ryddast mekanisk eller manuelt.

Vegingeniørenes årsmøte 1990 i Rogaland

Tekst: Halvor Folgerø

Vegingeniørene som er en avdeling av Norske Sivilingeniørers Forening, er en faglig interesseforening for offentlig og privat ansatte ingeniører som arbeider innen fagområdene veg- og vegtrafikk.

Hvert 2. år avvikler foreningen sitt årsmøte utenfor Oslo og i år hadde styret valgt å legge møtet til Stavanger. Noen av de lokale medlemmene av foreningen ved vegkontoret ble forespurt om å bistå med den praktiske gjennomføringen av opplegget, noe som vi selvsagt sa oss villig til.

Årsmøtet ble arrangert over dagene 8. - 9. juni i Stavanger. Selve møtet ble

på forhånd betydelig omtalt i fagtidsskriftet "Våre Veger", med bl.a. en hilsmingstale fra vår egen vegsjef.

Møteprogrammet tok spesielt opp temaet samordnet planlegging, der det ble stilt spørsmål om dette er mulig. I tillegg drøftet møtet samarbeidet mellom arkitekt og ingeniør, med utgangspunkt i problemstillingen Kultur- og profesjonskonflikter. Dette er meget aktuelle saksområder og selv om det kom en del forfall fra sentrale foredragsholdere, fikk emnene en grundig dekning.

Foto: Torleif Haugvalstad

Forholdet arkitekt/ingeniør gikk særlig på samarbeid i vegplanlegging. Dette temaet har vegkontoret i Rogaland god erfaring fra gjennom bygging av ny E-18 gjennom Stavanger sentrum.

Dette prosjektet ble derfor tatt opp som egen "case" på møtet både i innlegg og ved en befaring av anlegget ved avslutningen av møtet. Vi sitter igjen med inntrykket av at deltakerne var imponert over den måten og den kvalitet som dette prosjektet er gjennomført med.

I tilknytning til årsmøtet fikk vegkontoret også anledning til å lage en lokal utstilling der vi fikk presentere noen av våre viktigste prosjekter som E-18 Stavanger sentrum, Rennesøys fastlandsforbindels, Høgsfjordprosjektet og Kyststamvegen. Dette var et godt gjennomført opplegg som på en grei og oversiktlig måte framstilte disse store og omfattende anleggene.

Den siste og uformelle delen av årsmøtet var en båttur inn til Lysefjorden via Rennesøy, Strand (Norwerks anlegg) og Høgsfjordprosjektet. Dette viste seg å bli et absolutt høydepunkt i arrangementet, takket være god bistand fra enkelte supportere samt et praktfullt sommervær. Og med grillet mat på Helleren, den mektige opplevelsen av Preikestolen samt en del improviserte innspill underveis, tror jeg at deltakerne sitter igjen med mange gode minner fra dette Rogalands-besøket.



Fra båtturen til Lysefjorden som ble arrangert i forbindelse med årsmøtet. På bildet ser vi m.a.fra v.: Jonn-Borger Magnussen, Aker Singel&Grus(nr.1), Tor Normann Torgersen (nr.2), Johan Lepperød (nr.4), Arvid Sunde (nr.6), Erik Furuseth (nr.8), Johan Filseth (nr.10), Lillian Kydland (nr.11) og Per Kydland (nr.12).

Motor-journalister og miljøet

Det er stor forskjell på hvordan motor-journalister og nyhets- og allround-journalister behandler spørsmål vedrørende bitrafikkens miljøeffekter.

Motor-journalistene fremstår gjennomgående som talsmenn for uhemmet bilisme og motstandere av miljøbegrunnede restriksjoner på biltrafikken. Samtidig forsøker de å minimalisere biltrafikkens negative miljøvirkninger.

Dette viser en nylig offentliggjort undersøkelse fra det svenske Väg- och Trafikinstitutet (VTI). Undersøkelsen viser også at "miljøsidene" har stadig større gjennomslag i svenske media.

Passasjerar i godsrom

Frå 1. juni er det ikkje lenger lov å frakta passasjerar på lasteplan eller i godsrom. Forbodet gjeld for lastebilar, varebilar og kombinertbilar, både med grøne og kvite skilt.

Det er samtidig kome nye og gunstigare reglar for ombygging til personbil. Dette inneber at ekstra sete kan settast inn til ein rimelegare kostnad enn før.

Arealplanlegging - bilkjøring

Selv synes jeg bilkjøring er moro, men hvorfor skal folk kjøre som gale på kryss og tvers av by og grend for å komme på jobb, til barnehagen eller butikken!? Med bedre arealplanlegging ville vi sluppet massevis av unødig kjøring.

Planleggere og politikere: Ta dokk sammen!

Martin Schanke
Rallykjører

Kantstolper fra Hordaland grense til Lyngdal

Tekst og foto: Ingvar Reime

Statens vegvesen er i ferd med å gjennomføre et program for oppsetting av kantstolper på alle veger med en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på over 5000 og på veger som blir salta.

Bedre oppmerking er en særlig viktig vedlikeholdsoppgave, som skal gis høy prioritet. Når det gjelder

kantstolper vil disse, i tillegg til å bedre trafikksikkerheten, ha betydning for fremkommeligheten. De vil også øke trafikkantenes trygghetsfølelse og bedre kjørekomforten.

Kantstolpene koster i innkjøp 70 kr pr. stk. I tillegg koster oppsettingen fra mellom 50 til 80 kr. pr. stk.

Statens vegvesen Rogaland har i år satt opp ca 8.000 kantstolper fordelt på følgende strekninger:

- E 76 Hordaland grense til kryss med Rv.14 i Haugesund
- Rv.14 Hordaland grense til Stavanger
- E 18 Sandnes til Vest Agder grense (Tronvik)

Dessuten har mannskap fra Rogaland satt opp kantstolper på E 18 i Vest Agder fra Rogaland grense til Lyngdal.

Hovedtyngden av setting i Rogaland er utført av mannskap fra Egersund vegstasjon. I Vest Agder har vi hatt med 1 mann fra Flekkefjord vegstasjon.

Setteutstyr har vært en Pick-up for oppmerking, shovel med en forsterket og noe ombygd snøstikkesetter fra Nærbø og en liten lastebil. Snøstikkesetteren gjør hovedarbeidet. Den stikker hol og setter ned stolpen.

I alt har 5 personer vært engasjert med dette arbeidet. Gjengen har vært over det meste av vårt fylke og dessuten i en del av Vest Agder.

Samarbeidet har gått bra, så vi har tro på at det ved arbeid av dette slaget er rett å bruke spesialister på større områder enn det enkelte vegmesterdistrikt.



"Kantstolpegjengen" under arbeid i Vest-Agder. Fra v.: Ingolf Ermland, Flekkefjord vegstasjon, Kai Benneth Nodland, Willy Åmodt, Magne Slettebø, Ole Tamburstuen og Terje Kydland.

Tenk miljø! Stopp motoren mens du ventar

I arbeidet for å redusere miljøulempene i trafikken, vil Statens vegvesen Rogaland nå arbeida meir aktivt for å redusere utslippet frå motorar som sviv på tomgang.

I den store samanhengen utgjør ikkje den såkalla tomgangskjøringa så stor del av totalutslippet frå fosile energikjelder. Men i miljøarbeidet, er all reduksjon viktig -også i global samanheng. Og som lokalt forureiningsproblem kan tomgangskjøring vera alvorleg nok på ferje-opstillingsplassar og andre stader der mange bilar står i ventekø.

Statens vegvesen set nå opp 2 skilt med oppfordring til bilistane om å tenka på miljøet og stoppa motoren mens ein ventar.

I dag er det alt for mange bilar som står med motoren i gang, både i ulike

køar og andre stader. Det blir f.eks. hevda at det innan transportnæringa er ein del av kulturen å la bilen gå på tomgang. Det kan mellom anna vera når ein står i ferjekø. Dei fleste gjer sikkert dette i tankeløysa, og utan å ha tenkt igjennom dei miljømessige konsekvensane dette har.

Statens vegvesen håpar at tomgangsaksjonen får stor oppslutning, innan alle trafikantgrupper. Vegvesenet vil sjøl gå føre med eit godt eksempel, og det blir innskjerpa overfor etaten sine sjåførar at bilane ikkje skal stå og sviva på tomgang.

Isolert sett er dette eit lite tiltak i miljøarbeidet, men skal arbeidet ha framgang, vil dei mange små tiltaka og det kvar enkelt av oss gjer kunne ha avgjerande betydning

TENK MILJØ!
Stopp motoren mens
du ventar på ferja.

Statens vegvesen Rogaland

Skiltet skal plasserast der det er oppstillingsplassar og ventekø for ferjer.

TENK MILJØ!
Stopp motoren
mens du ventar

Statens vegvesen Rogaland

Dette vil bli brukt ved asfaltarbeid og anna arbeid på vegen, der trafikken er regulert og ventetida kan bli på fleire minuttar eller lenger.

Vegveteran i Sokndal, Bernhard Skarås: - Eg har alltid likt å slita og røyna meg

Tekst og foto: Harald Sel

- Dei hadde det vist greit på veggen.

Replikken kjem frå Mildrid Hegdal. Me sit i stova hos henne og ektemannen Bernhard på Skarås i Sokndal. Drøsen går om dei mange åra Bernhard arbeidde i Vegvesenet. Han tok til i 1926 på anlegget Rekefjord - Nesvåg, og slutta ved oppnådd pensjonsalder i 1974. To og eit halvt år, rett etter krigen, var han innom Titania, men han treivst betre som vegarbeidar.

- Eg kunne fått fast arbeid på Titania, men kom meg tilbake til veggen så snart eg fekk sjansen. Det er vanskeleg å forklara korfor eg treivst så godt i Vegvesenet. Me både sleit og fraus og leid mykje vondt. Men eg har alltid likt å slita og røyna meg, seier Bernhard.

Sterk og uredde

Slit og hardt arbeid. Bernhard har så visst ikkje gått av veggen for å ta eit tak, nei. Han seier sjøl at han kanskje var litt for sterk. Når det f.eks. var store

steinar som skulle bort, sto ofte dei andre og venta til han kom og gjekk laus på dei

Noko av det verste han var med på, var nok likevel arbeidet med å leggja bølgeblekk-tak over halvtunnelane i Jøssingfjord. Bernhard fortel:

- Det var ikkje just noko fint arbeid, nei. Det er løye at det gjekk godt. Me gjekk som apekattar og balanserte over avgrunnen. I tillegg var fjellet over rote, og rett som det var gjekk det småras. Ein gong gleid eg på ei skjene. Eg datt med brystet mot eit vinkeljern, og det gjorde skrekkelig vondt. Det var ikkje godt å arbeida etterpå, og etter 2 dagar måtte eg gje opp. Då eg kom til doktoren viste det seg at eg hadde brukke 2 sidebein.

Han humrar og ler litt, men blir straks alvorleg att.

- Ja ja. Eg var jo glad til som slapp så billig. Eg kunne like gjerne rast utfor avgrunnen.

Her skyt fru Mildrid inn:

- Ja, det var godt me ikkje alltid visste kva dei dreiv på med.

Bernhard flirer:

- Nei, det var ingen grunn til å skræma dei heime. Elles så var eg heldig heile tida. Skader av betydning fekk eg aldri i alle dei åra eg arbeidde på veggen.

Krampe, blører og sår

Bernhard Hegdal arbeidde det meste av tida med vedlikehald av vegane i Sokndal kommune. Men først fekk han oppleva anleggsarbeid av det gamle slaget på veggen til Nesvåg.

- Me måtte klara oss med feisel, bor, spett og bjødn. Steinbukk hadde me ikkje. Me velta steinane på med hjelp av spett og handemakt. Den første tida eg skulle bora, var eg veldig redd for å slå feil. Eg klemte så hardt rundt feiselen at eg fekk krampe i handa. Og hendene var fulle av blører og sår, så det var ikkje så godt. Men eg våga ikkje seia noko.

Stivfrosne brødskiver

Å vera vedlikehaldsarbeidar for nokre 10-år tilbake var så ulikt det me har i dag, at det er vanskeleg å skjønna for oss som ikkje har opplevd det. Bernhard fortel at når han f.eks. hadde arbeid på Åna Sira-heia vinterstid, tok han rutebussen frå Hauge om morgongen og heim att om kvelden. Om somrane sykla han mellom 15 og 20 km. kvar veg. Då kunne det vera fint å arbeida ute. Men i kalde vinterdagar var det å eta stivfrosne brødskiver. Eller i regnver og blåst, når ein sat gjennomblaut i vegkanten og hadde matpause.

Maskinkjøring i friluft

Etter kvart som maskinane kom, blei det mindre kroppsleg slit. Men på andre måtar kunne det likevel vera verre enn før. Ikkje minst dette at ein sat i friluft på maskinane kunne vera ei steinkald oppleving.



83-årige Bernhard Hegdal i godt selskap i sofaen heime på Skarås i Sokndal. Det er Marlin på 5 år som er på besøk hos morfar.

Opning av ny veg i Sokndal:

Ny veg for god transport og godt miljø i Rekefjord

Tekst og foto: Harald Sel

Gjennom dei siste par tiåra har Olga Skordal hatt fleire skader på huset sitt enn ho sjøl har år "på nakken". Og ho er inga ungjente må vita. Snart fyller ho 88. Dei store bilane med asfalt og steinlast har hatt det med "å klø seg" på hjørna til Olga Skordal sitt hus, sa kontorsjef Torfinn Hegdal i Fjordstein A/S. Bare på eitt einaste år vart skadetallet 18.

Når ein visste om alle plagene Olga har hatt med tungtrafikken på den gamle vegen gjennom Rekefjord, kva var då meir naturleg enn å be henne om å foreta den offisielle opninga av den nye fylkesvegen Tothammer - Rekefjord?

Med hjelp av ei sølv-kakespade skar ho over snora, og markerte dermed at den mangeårige perioden med stein- og asfalttransport langs den trange og idylliske vegen ved sjøkanten i Rekefjord er slutt. Kakespada med inskripsjon var elles ein gave til Olga Skordal frå Fjordstein A/S.

Opningsseremonien ute på vegen blei elles ei heller våt oppleving. Våte dagar har det vore flust av i sommar, og opningsdagen for den nye fylkesvegen i Sokndal var ein av dei våtaste. Både fungerande vegsjef Olav Øyvind Hamre og ordførar i Sokndal Randulf Skretting gjorde nok talane sine kortare enn dei hadde tenkt, så ikkje dei 50 tals frammøtte skulle bli alt for blaute.

På grunn av regnet, blei det heller ikkje noko av den planlagte stoppen på anlegget til Fjordstein A/S. Kontorsjef Torfinn Hegdal orienterte i staden om bedriften då ca 25 gjester samlast på Bøsenderet etter opningsseremonien.

Fjordstein A/S er den nest største arbeidsplassen i Sokndal, etter Titania. Sytti prosent av produksjonen blir eksportert. Dette blir skipa ut med båtar. Men i tillegg fraktar ein betydelege steinmengder med bilar.

Så nyvegen har vore lenge etterlengta frå Fjordstein. Difor var det truleg med lett hjarta at bedriften tok

spanderbuksene på overfor Rogaland fylkeskommune opningsdagen, og baud på festmat for arbeidarane som har bygt vegen og andre innbedne gjester.

Men dette er elles ikkje første gongen Fjordstein "trør til" når det buttar mot økonomisk for fylket. På eit tidspunkt då Vegvesenet sin "pengesekk" til fylkesvegen i Sokndal var tom, forskotterte dei kr. 300.000,-. Pengane har Fjordstein fått igjen, men som alltid ved veg-forskotteringar - utan renter.

Lengde:	1,5 km
Kostnad:	8,5 millionar kr
Bortsprengt fjellmasse:	50.000 kbm
Høgaste fjellskjering:	18 meter
Byggestart:	Sommaren 1986
Offisiell opning:	5. juli 1990

Pause i anleggsarbeidet i ca 2 år på grunn av manglande løyvingar frå Rogaland fylke



Åttiåtte år gamle Olga Skordal opnar vegen ved å skjera over snora med ein kakespade i sølv. Fung. vegsjef Olav Øyvind Hamre står på venstre sida og ordførar i Sokndal, Randulf Skretting, på høgre. Mellom Skordal og Skretting står Radio Aktiv-reporter Rolf Magne Skogen.

Pensjonister i nordfylket

Ikke alle avtroppende pensjonister i 1989 hadde høve til å møte på felles-tilstelningen i Stavanger oppunder jul.

I Haugesundsområdet var 5 pensjonister invitert til en enkel tilstelning på vegstasjonen i april. Tre av disse møtte, nemlig oppsynsmann Halvar Frøiland, oppsynsmann David Trælhaug og kontorfullmektig Ole Brendeland, med henholdsvis 43 år, 22 år og 17 års tjeneste i etaten.



Sittende fra venstre: David Trælhaug, vegsjef Chester Danielsen, Halvar Frøiland. Stående fra venstre: hovedtillitsmann Kjell Tronstad, Ole Brendeland, stasjonssjef Haakon B. Tølleshaug, vegmester Tønnes Frøiland.

Bedriftstur til Lysefjorden

Personalet på Vegkontoret har hatt bedriftstur til Lysefjorden med "Clipper". Ved Hellaren var det strandhogg og servering av grillmat.

Deretter ein triveleg rundtur i fjorden, der særleg Preikestolen - som alltid - blei beundra og fotografert frå alle vinklar.

Veret var sånn passe bra. Iallfall bra nok til at Kari Smådal Turøy og Jostein Aadnøy kasta sine friske kroppar i Lysefjordens bølger.

Slik "lettsindighet" synes det ikkje at Torstein Rein Larsen og Finn Danche Eriksen vil vera med på, frå sin luftige plass på Clipper-dekket.



MI MEINING

Sykkel og tog-system på Jærbanen

Rogaland Syklisteforening vil i tida framover prioritere arbeidet med å markedsføre sykkel som et miljøvennlig alternativ til motorisert person-transport. Dette går fram i siste nr. av medlemsbladet På to hjul.

Særlig ser foreningen det som en oppgave å få til et såkalt "Bike & Ride-system" på Jærbanen. (Bør vi ikke heller finne et norsk uttrykk, som f.eks. "Sykkel & Tog".) "En samordning av sykkel- og togtransport er en utfordring. Det bør fokuseres på gode adkomstforhold for syklistene til stasjonene, eller togvogner med mulighet til å ta med sykkel på toget", heter det m.a. i På to hjul.

Er bilen uangripelig?

Transportøkonomisk Institutt (TØI) mener at veksten i biltallet fram mot år 2000 i liten grad er trukket inn i diskusjonen om trafikksikkerhet. Avdelingsleder Terje Assum mener det er grunn til å drøfte om bilen fortsatt skal være uangripelig.

Terje Assum i TØI mener at det på lang sikt er antall motorkjøretøyer som påvirker trafikkuylkekestallene mest. Og instituttet har utarbeidet prognoser som forteller at vi vil få en vekst i biltallet på omkring 30 % mot århundreskiftet.

- Prognoser er som kjent usikre. Men usikre tall kan være bedre enn ingen tall, - iallfall når det trengs tid til å forebygge.

- Det vekker alltid oppsikt når årets ulykkestall viser seg å bli mindre enn fjorårets. Mer eller mindre velfunderte forklaringer blir gitt. En av de vanligste er økt overvåking. Andre årsaker som konjunktursvingninger eller stigende forsikringspremier, kunne like gjerne vært brukt. Tenker vi derimot i angstlig, er det tallet på biler som blir utslagsgivende. Viktige spørsmål vil dreie seg om hvordan en uhemmet biløkning kan hindres og hva vi kan gjøre for at ulykkestallene ikke følger biltallet, sier Terje Assum.

Bør det være et mål for vegvesenet å arbeide for en begrensning i trafikkveksten? I tilfelle ja, hvilke virkemidler har vi?**Alf Egil Tollefsen****Trafikkpedagog, vegkontoret**

Til det første vil jeg svare ubetinget ja. Til det andre: Vegvesenet har brukbare virkemidler. Vi kan bygge flere kollektivfelt, gjerne finansiert ved bompenger, men med to klare forutsetninger: Bussprisen må kraftig ned og rutetilbudet må være sterkt differensiert, gjerne svært glissent midt på dagen.

**Torvald Kåre Lone****Overingeniør, planavd., vegkontoret**

Absolutt ja! Hvorfor? Vegtrafikken - eller vår tids "hellige ku", bilen, har forårsaket katastrofale skader på menneskers helse og på klodens naturlige økologiske systemer. Disse er nå kanskje ved å nøytralisere bilismens mange positive sider.

Vegvesenet som fagetat burde være de første til å innse dette. Som på flere andre teknologiske områder, kreves det også i omgang med bil sansynligvis moralske holdninger og kvalifikasjoner som de fleste av oss ikke har eller ønsker å tilegne oss.

Trafikk og transport er ikke et mål i seg selv, men et nødvendig virkemiddel for å tilfredsstille våre grunnleggende behov for samkvem og overføring av varer og tjenester.

Bilen som "virkemiddel" savner konkurranse fordi man tidligere ikke forsto eller innså bilbrukens negative konsekvenser. Vi bør derfor nå se oss om etter andre måter å dekke vårt transportbehov på og i mellomtiden begrense trafikkveksten.



Virkemidlene for å begrense trafikken er mange og både kort- og langsiktige, bl.a. vil jeg stikkordsmessig nevne:

- Integreert transport- og arealplanlegging
- En fornuftig by- og arealplanlegging
- Forsert utbygging av kollektivsystemer og gang- og sykkelvegnettet
- Avgiftspolitik, miljøavgifter etc.
- Forskning og utvikling på andre transport-systemer/midler, drivstoff, miljø, lovendringer etc.
- Satsing på informasjonsteknologi
- Trafikkregulering og bedre utnyttelse av eksisterende transportkapasitet.

Biltilsynet i Egersund tok sjansen!

Tekst og foto: Georg Eie

Så har vi prøvd dette også! Sjelden har vel biltilsynet gått så ettertrykkelig i vannet som vi gjorde det - under årets "Ta sjansen" i Holmenkollen.

Tanken på deltagelse ble først unnfanget av stasjonssjef Leif Ødegård, og etter noe modning, luftet for resten av gjengen på stasjonen. Den første reaksjonen var noe blandet, men etter noe nøling ble forslaget gitt sin enstemmige tilslutning.

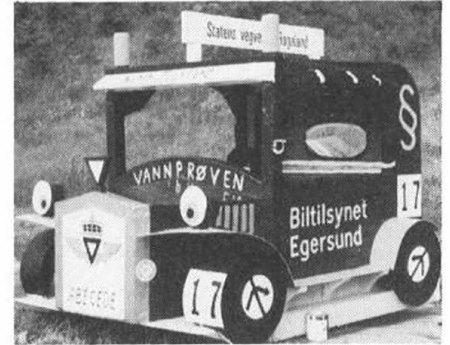
Etter som prosjektet skred frem, fikk vi snart erfare at stasjonssjefen hadde flere likhetstrekk med Reodor Felgen. Flere utkast og ideer ble lansert og forkastet, før vi til slutt sto igjen med det som skulle bli det endelige produkt.

Da vi så fikk grønt lys fra NRK om at vi var uttatt, var det bare å brette opp armene og sette i gang. Mange arbeidstimer og mye svette lå bak det endelige produkt da vi var på vei mot Oslo. Bak oss, behørig og forskriftsmessig sikret, lå "Vannprøven" på tilhengeren. Turen gikk uten problemer, og ble benyttet til en siste gjennomgåelse av taktikk, samt nødvendig trøst og mobbing av de 3 (heldige) som skulle utgjøre mannskapet. Siden stasjonssjefen ikke ville registrere farkosten for flere enn 3 personer totalt, måtte mannskapet håndplukkes. Ødegård var jo selvskreven, og i tillegg ble Jane Mong og Sverre Julshamn tildelt det ærefulle verv å representere stasjonen. Ødegård måtte senere, (u)heldigvis for ham, trekke seg pga. sykemelding, og førstereserve Lars Jan Håland kom inn på laget.

Vel ankommet Oslo installerte vi oss på Bogstad Camping for videre forberedelser. Lørdagen gikk med til en siste klargjøring og "finish". Området rundt Besserudtjernet lignet til sine tider en mellomting av snekkerverksted og systue. Det var en opplevelse å gå rundt og titte på de ulike farkoster og sykler. Noen jobbet i dypeste hemmelighet, mens andre la ut om konstruksjon og virkemåte.

Søndagen opprant med strålende solskinn. Ett glitrende Besserudtjern og fengende musikk gjorde sitt til å skape den rette stemningen. Publikum begynte å strømme oppover mot "Kollen" mens arrangørene gjorde de siste forberedelser. Vegdirektoratet var på plass, representert ved dir. Ingar Tenold m/fam. Mannskapets og farkostens sjanser ble behørig vurdert og kommentert. Tipsene varierte fra fiaskopris til hederlig plassering.

Og så var det hele i gang. Vi hadde fått start nr. 17, og fikk dermed anledning til å bivåne de første startende. Resultatene svingte fra suksess til fiasko. Omsider stod "Vannprøven" på startstrekken. Mannskapet var på plass med de siste gode råd i ørene. Og så bar det avgårde. Litt ujevn "skiføring" og noe "sleiv" i nedslaget ville vel ikke gitt full uttelling i stilkarakterer, men det drevne mannskapet stabiliserte fort kursen igjen. Lars Jan foretok et vellykket avsprang



retning stolpe og klokke som tydet på mye tørrtøring. Det ble full klaff og bjelleklang. Resten av mannskapet forlot "skuta" på mer eller mindre elegant vis, og krabbet på land etter en kort og kald svømmetur, med varme heiarop fra supporterne.

Sluttresultatet ble en 15. plass (av totalt 25), noe som vel må få godkjent karakter.

En noe "ribbet" og pjusket farkost ble fisket opp av vannet, og så startet hjemturen til Egersund.

En opplevelse som frister til gjentagelse.

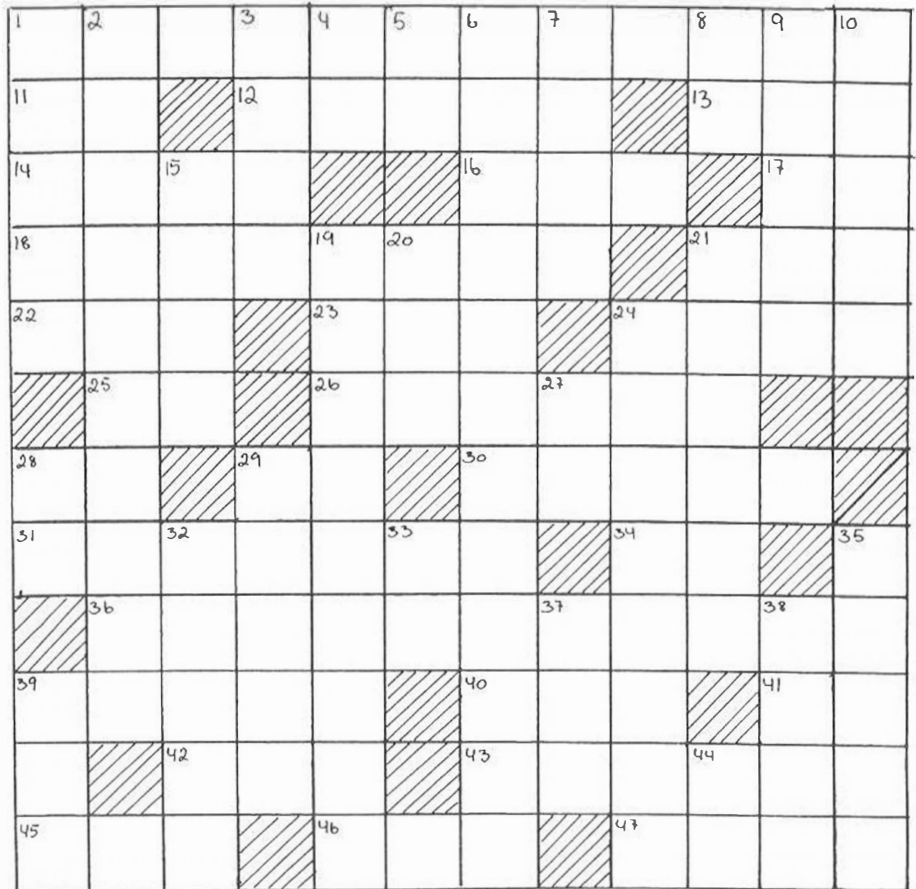


En munter gjeng før start. Fra venstre: Gretha Helvig, Jane Mong, Oddveig Levang, Lars Jan Håland, Sverre Julshamn, Ola Undheim, Leif Ødegård, Georg Eie og Ingar Tenold

Kryssord nr. 5/90

VANNRETT

1. Indisiet
11. Gå
12. Eller
13. Tidsrom
14. Jentenavn
16. Stamveg fork.
17. Purke
18. Bokstav
21. Eng. tiltaleord
22. Vokaler
23. Vaskefilla
24. 4850
25. Lars Rud
26. Legemsdelene
28. Elv
29. De to første
30. Tilårskomne
31. Betro
34. Artikkel
36. Makene
39. Enslige
40. Flokk
41. Bindeord
42. Frø
43. Serafer
45. Varmekilde
46. Kna
47. Sære



LODDRETT

- | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1. Uekte | 9. Landflyktighet | 28. Elv |
| 2. Norsk fenomen | 10. Lære | 29. Ter |
| 3. Blåøyd | 15. Klovn | 32. Lei |
| 4. På fly omv. | 19. Opprettet | 33. Organisasjon |
| 5. Artikkel | 20. Slu | 35. Fugl |
| 6. Telleapparatet | 21. Lidelse | 37. Område |
| 7. Ildsted | 24. Sjelelige | 38. Somme |
| 8. Øyeblikk | 27. Byge | 39. Forhenværende |

*Premien er et lodd
i pengelotteriet*

Løsning nr. 4/90



Vinnere av kryssord nr. 4/90 ble:

Manfred Fransson
Norheimsstølen 44
5542 Karmsund

Sverre Hellenen
4390 Helleland

Løsningen på kryssord nr. 5/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 24. september 1990

Innsendt av:

Adresse:

Framhald frå side 14

Vegveteran i Sokndal

Bernhard minnes ein tur med plan-skrape frå Sokndal til Heskestad og heim att.

- Der var skikkeleg ruskever. Sjøl om eg hadde kledd meg firtjukt, fraus og reint forskrekkeleg. Å ja, det var ikkje den einaste gongen. Me hadde mange slike sure dagar då me måtte ut.

"Husmorvikaren"

Nokre år etter krigen fekk vedlikehaldet i Sokndal ei skrape med eit slags hus på. Den kalla dei for "husmorvikaren", fortel Bernhard. Men så stor stas var det ikkje med denne husmorvikaren.

- Det var skrале greier, ikkje frontrute og bare sprinklar i golvet. Når me for over Åna Sira-heia vintersdag kunne det vera ei sur oppleving å vera ute med "husmorvikaren", - mildt sagt.

Småbruk

Som så mange andre vegarbeidarar, både tidlegare og nå, dreiv Bernhard ein liten gard ved sida av hovedyrket. Eit par kyr og 20 sauer var det han fødde. Men hest var det ikkje snakk om på så lite bruk, så arbeidet måtte gjerast med mannamakt og muskelkraft.

- I onnene kunne det vera hardt. I slåtten sto eg gjerne opp i 3 tida om natta og slo med orv og ljå så lenge eg kunne, heilt til eg måtte kasta meg på sykkelen og koma meg på arbeid. Når høyet skulle i løa måtte det gjerast om kvelden, etter arbeidet. Og kvar høydotten bar eg inn på ryggen.

Pensjonist-tida

Nå er det fleire år sidan sonen overtok småbruket. Men Bernhard har brukt mykje av den 16 år lange pensjonisttida til å arbeida på garden. Arbeid og slit har vore livet hans, og han har trivest med slitet.

Nå blir det meir innesitting. Det kan vera langsamt, men han får ofte besøk. Den dagen me var på gjesting, hadde han gildt selskap i dotter-dottera Marlin. Og idet me skal ta farvel, bankar det på døra. Inn stig Bernt Gyland, pensjonert bussjåfør i Sokndal Bilruter. Han var ein av dei som Bernhard gjennom mange år skulle gjera det framkommeleg for med buss på skrале grusvegar. Dei to har nok mykje å drøsa om.

Tilbakeblikk på betongblanding og støpingsmetoder:

Maskinelt pionerarbeid på veganlegget Tau - Alsvik

Tekst og foto: Sigve Næsheim

Etter en forholdsvis lang arbeidsperiode, ble veggen Tau - Alsvik fullført i 1967. Det siste arbeidet som ble utført, var støping av føringskanter. Til dette arbeidet ble det vanligvis brukt en 90 liters Winget blandemaskin, som vi på den tiden hadde mange av. Fylling i forskalingen ble forctatt med trillebåre.

Kåre Høyland var oppsynsmann på dette veganlegget. Han ønsket arbeidet systematisert. Undertegnede, som på den tiden var ansatt på maskinavdelingen, skaffet blant annet maskinelt utstyr til anlegg og vedlikehold. Jeg ble kontaktet av Høyland. I samarbeid ble det utarbeidet et enkelt system, som gjorde det mulig å støpe ganske mange meter føringskant pr. dag. Tidligere var problemet å skaffe nok betong, nå ble problemet å få satt opp nok forskaling.

Undertegnede hadde på det tidspunktet fått laget en roterende betongtromme på ramme, med kobling og motor. Vekten var på 700 kg. Det var Thaule mekaniske verksted i Hauge-sund som laget betongtrommelen. Dette verkstedet eksisterer ikke i dag. Betongtrommelen skulle benyttes omkring på

de arbeidsplassene hvor det var vanskelig å skaffe ferdigbetong på den tiden.

Den nye betongtrommelen ble innviet på Tau-Alsvik. Opplegget gikk i korte trekk ut på at det ble satt opp en 450 liters Babcock Millars betongblander. Fra betongblanderen ble det laget en renne for direkte fylling av betongtrommelen. Det måtte 3 fyllinger fra blandemaskinen for å fylle opp betongtrommelen. Etter en tids drift ble systemet utbedret. Det ble for meget dødtid ved fylling av betongtrommelen. Blandemaskinen ble bygget opp i høyden. Betongrennen fra blandemaskinen ble forlenget og satt i forbindelse med en silo. Traktoren med tilhenger, hvor betongtrommelen var plassert, kunne nå kjøre under siloen og fylle opp betongtrommelen på et øyeblikk. Når traktoren kom tilbake var siloen full av betong igjen.

Dette enkle systemet virket godt og hele støpearbeidet fikk fullverdig betong. Med 3 arbeidstakere, med hvert sitt ansvarsområde, ble det støpt ca. 200 meter føringskant pr. dag. Dette var et godt resultat, på den tiden.



Blandemaskinen med renne, som fyller betongtrommelen. På tilhengeren står Sverre Veland, som hadde ansvar for blandemaskin og fylling av betongtrommelen. Han er bror til Bård Veland, og har sluttet i vegvesenet.



Bildet viser hvordan fylling av betong i forskalingen foregikk. Johannes Sørskår, med spade i hånden, var arbeidsformann. Han hadde ansvar for fylling av betong i forskalingen og koordinering av arbeidet. Johannes Sørskår er død.

Bård Veland, som vi ser inne i traktoren, hadde ansvar for kjøring av traktoren. Han måtte kjøre både riktig og forsiktig, slik at betongen kunne renne ned i forskalingen. På andre siden av vegen, ser vi den ferdige føringskanten, som ble fin og sterk. Traktor med tilhenger hadde vegvesenet leid av Bård Veland.

Når det gjaldt oppsett og riving av forskalingen, så ble dette arbeid utført av de 3 i lag.



Her ser vi hvordan samme system ble brukt på veganlegget Helganes-Kvildal, i 1960-årene. Det var Bjørn Sandvik som var oppsynsmann på dette veganlegget.

Forholdene lå godt tilrette her, med god høydeforskjell. Det ble brukt samme type blandemaskin som på Tau-Alsvikvegen. Den ble plassert på toppen, i bakkene opp fra Helganes bru. Rennen fra blandemaskinen gikk nedover til neste sving, hvor en oppbygd silo var plassert. Det var et enkelt, men effektivt system, som virket tilfredsstillende.

Slike systemer brukes ikke i dag. Det er nå etablert ferdigbetongproduksjon over hele fylket, som lett kan skaffes tilveie etter behov. Dette letter arbeidet betraktelig.

Samferdsels-kampanje fra Naturvernforbundet

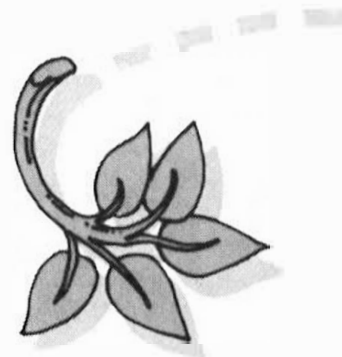
Norges Naturvernforbund har denne våren og sommeren hatt gående en samferdsels-kampanje. En har konsentrert seg om tre temaer: Bedre kollektivtransport, arealplanlegging og avgiftsmønsteret på bil.

I et opprop heter det m.a. at en ikke tror at alle "bilister" ønsker flere og bredere veier, økt bilisme og lavere bensinpriser. Selv om de fleste i dette landet eier og bruker bil, er Naturvernforbundet overbevist om at flere og flere ønsker å gjøre en innsats mot ytterligere forurensning.

Om bedre arealplanlegging sier Naturvernforbundet at det ikke kan være riktig at den ukentlige billøypa skal se ut som saksgangen til en norsk hovedflyplass: Kronglete, snirklete, langsom og med usikkert resultat. Planleggerne må tenke mer nøye igjennom hvor man f.eks. plasserer arbeidsplasser, butikker, barnehager og skoler.

Parolen for avgiftspolitikken er: Det bør bli dyrere å bruke bilen men billigere å eie den. Det totale avgiftsnivået skal ikke økes, bare vrís, slik at det privatøkonomisk kan lønne seg å la bilen stå ubrukt i perioder.

Om kollektivtransport sier Naturvernforbundet: Antall ruter må økes og takstene må settes ned. Når bussen er for dyr, toget går for sjelden og trikken er stappfull - da kan man forstå at mange heller setter seg i sin private bilkø.



Vårens vakreste eventyr

Av Kari Smådal Turøy

Det var ein gong... om hausten i året 1989 at dei seks jentene Nidunn, Randi, Aina, Elin, Helen og Kari fann ut at til våren ville dei draga inn til hovudstaden og freista lukka i den store kappleiken dei kalla Holmenkollstafetten. Dette var det 60. året dei heldt kappleiken, og jentene tykte at no var det på tide og eit godt høve for vegbyggjarane frå Rygjalandet å taka del.

Dei let det gå ut bod til alle dei andre jentene i Vegvesenet om kva som var i gjerde. Bodet kom også gutane for øyret, og Magne den rappfotte tok med ein gong til med å samla dei barske karane.

Utpå vårparten samlast både jentene og gutane for å bu seg til den lange ferda til hovudstaden. Etter det møttest dei som ville til trening i Njåskogen ein gong i veka for retteleg å bu seg til dyst.

Fredag den 11. mai var det derfor ein vel budd gjeng som drog av garde med buss den lange vegen til hovudstaden.

På vegen fram og attende korta Helge ned tida med ymse kvad, m.a. "Ut mot havet", men det verka slett ikkje som om han hadde heimlengt...

Elles sytte Nærbø-gjengen for at alle fekk både mat og drykk. Dei dekte

festbord med mykje godt og det vart rett triveleg på stoppestadane langs vegen.

Laurdagen vakna vi til eit strålende ver. Medan Magne la slagplan for løpet, gjekk nokre av oss til byen medan andre la seg i sola ved Sognsvatnet.



Ut på ettermiddagen kørde vi gjennom løypa slik at alle fekk sjå kvar dei skulle slite seg fram dagen etter, men hardhausane frå Rygjalandet let seg ikkje skrema av dei harde kneikane.

Om kvelden var det duka til fest i byen. Der vart også komite for neste års ferd valt: Aina Solheim og Geir Strømstad.

Etter det var slagplanen noko ymse. Nokre gjekk tidleg til køys medan andre tok oppvarminga på dansegolvet.

Anne Marie Torsvik gir pinnen til Ann Elise Njærheim i 11. veksling.

Reiseledar Magne Goa la ned mykje arbeid med planlegging og det praktiske opplegget, og har ein stor del av æra for at "Holmenkoll-debuten" for idrettslaget vårt blei så vellukka.



Statens vegvesen Rogaland sine to lag klar til dyst.
Bak: Svein O. Kyte Arild Netland, Odd Iversen, Sigurd Turøy, Helge Nessa, Magne Goa, Per Eikemo, Geir Søvik, Kåre Taksdal, Helge Bakka, Kolbjørn Grødem, Njål Hanasand, Sverre Kvinnesland, Inge Egeland og Geir Stømstad

Framme: Elin Stueland, Eli Undheim, Gunn Elise Vikre, Aina Solheim, Nidunn Sandvik, Kari Smådal Turøy, Helen Lomeland, Lise Bruder, Liv Jonassen, Randi Nesdal, Anne Marie Torsvik, Ann Elise Njærheim, Marianne Berg, Sissel Tvedt og Solveig Yndesdal

Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Uansett slagplan, så var alle i godt lag då vi møttes til dyst dagen etter. Spaninga var til å kjenna då vi fordelte oss på dei 15 etappene blant 30000 andre lauperar.

Og om folk var heiltende før løpet, så var dei ikkje mindre tende etterpå. Diskusjonen gjekk livleg om vekslingane, løpstaktikken osv.

Etter eit kort laug var det rett i bussen og av garde mot Rygjalandet igjen. Eg var ikkje med bussen tilbake, men det var visst ein nokså sliten og trøytt gjeng som var framme i Stavanger i firetida på morgonkvisten.

Likevel trur eg at alle er samde med meg når eg seier at det var ein svært gild tur. Sær gildt var det at det var med folk både frå biltilsynet, vegkontoret og vegstasjonane på Sand og Nærbø og i Egersund og Haugesund.



Sjarmtrolla.

Solveig Yndesdal og Geir Strømstad sprang Sjarmør-etappen inn på Bislet

Mange og gode kontaktar vart knytta - nokre betre enn andre... noko som er sær kjekt og kan vera nyttig i ymse høve.

Snipp og snapp...

Ein ting er i alle fall sikkert:

VI STILLER NESTE ÅR !!!

Kanhende vert det større konkurranse om plassane då?

RESULTAT:

Jenter: Nr 233 av 439

Gutar: Nr 533 av 753

**MÅLSETTING FOR NESTE ÅR:
Å BLI BETRE
og å bli best av vegetatane**

Ny vri på Veg-cupen

Tidligere gikk arrangørjobben for vegcupen på omgang mellom fylkene. Det er nå vedtatt den endring at arrangementet avvikles på faste steder, nemlig Steinkjer og Lillestrøm annen hvert år. Arrangør er det stedlige idrettslag sammen med Vegdirektoratets idrettslag.

Etter nyordningen er det heller ikke lokale innledende kamper. Alle lag møter samtidig til innledende kamper og sluttspill (som i VM-fotball ellers).

Nytt av året er ellers at jentene er med for første gang etter vedtektsendring.

Rogaland stilte jentelag i år, tross minimal forhåndstrening.

Jentene spilte 2 innledende kamper med resultat: 1 - 4 tap for Oppland og uavgjort 3 - 3 mot Finnmark. Jentene spiller med 7 spillere og 2 reserver.

Guttene spilte godt med 3 seire og ett tap i de innledende kamper, men dette holdt desverre ikke til sluttspillet.

Resultater:

1 - 2 mot Østfold

1 - 0 mot Vegdirektoratet

1 - 0 mot Vestfold

2 - 0 mot Hedmark

Troms gikk i år av med finaleseieren.



Her er Rogalands første deltakere i vegcupen for jenter.

Fra v. knestående: Dagmar Johnsen, Helen Lomeland, Anne Marie Torsvik, Lise Bruder.

Stående: Turid Løland, Liv Jonassen, Reidun Haugland, Solveig Yndesdal og Bodil Wigdel.



Her er mest "gamle" karer, men også noen nye fjes. Fra v. knestående: Svein Kyte, Bård A. Nordbø, Svein Josdal, Tor Skårland, Oddvar Ollestad, Stein Ove Dugstad, Johnny Røyland. Stående: Ernst Ove Strøm, Ernst Walskaar, Øivind Kommedal, Tor Oskar Walskaar, Geir Gudmestad og Per Eikemo.

VM i landevegsløp i Sogn: Stor oppleving for 3 rogalendingar

For første gong er det arrangert etatsmeisterskap for Statens vegvesen i landevegsløp. Bedriftsidrettslaget i Sogn og Fjordane, VEGIL, var arrangør, og den oppgåva løyste dei på ein aldeles framifrå måte. Ei viktig årsak til at meisterskapet blei så vellukka, var ramma

rundt, etter som tilskipinga var ein del av Livsstil-veka i Sogn. Livsstil-veka i seg sjøl var ei imponerende mønstring, som femna over nær sagt alt ein kan tenkja seg av kulturaktivitetar.

Vegmeisterskapet omfatta 2 distansar, -4,2km og 21,1km (halvmaraton).



Etatsmeisterskapet i halvmaraton var innlagt i Vikingløpet som samla 500 deltakarar - alt frå verdensstjerner til pensjonistar. Fylkesbåt-ferja "Gulen" fungerte som tribune og gjorde siitt til å skapa ei festleg ramme rundt løpet.

Den korte distansen bar namnet Blomstringsløpet, og gjekk frå Leikanger til Vegkontoret i Hermansverk. Den lange distansen var innlagt i Vikingløpet, som samla ca 500 deltakarar - alt frå verdensstjerner til mosjonistar. Løypa gjekk i idylliske omgjevnader rundt fjordarmen frå Balestrand til Dragsvik og tilbake til Balestrand.

VEGIL ønsker å gjera etatsmeisterskapet i landevegsløp til eit årleg arrangement i Sogn. Den tanken vil nok dei fleste deltakarane av årets landevegsløp applaudera. Me får vona at Vegdirektoratet gjer det same.

Rogaland hadde 3 deltakarar med i Blomstringsløpet, 4,2 km.

Nidunn Sandvik vann sin klasse, damer under 35 år med tida 18,31.- Nest beste tida i dameklassane totalt.

I klassen damer over 35 år blei Jorunn Jaatten Sel nr.3 med tida 22,08.

Harald Sel blei nr.10 i klassen herrer 45 - 49 år med 22,08.

På halvmaraton var Harald Sel einaste deltakar frå Rogaland. 1,29,51 ga ein 6.plass i kl. 45 - 49 år.

Det swinger i vegvesenet

Etter forslag fra vegvesenets store swing-entusiast, Helge Hågensen, oppfordret idrettslagets årsmøte aksjonsutvalget om å arrangere swingkurs.

Hele 32 stk møtte opp på kurset som gikk over 4 torsdagskvelder i mars og april. Stedet var kantina på Vegkontoret. Kursopplegget til Morten Bjørnstad og Anne Sivertsen passet for de fleste - også for de som aldri hadde swingt seg før.

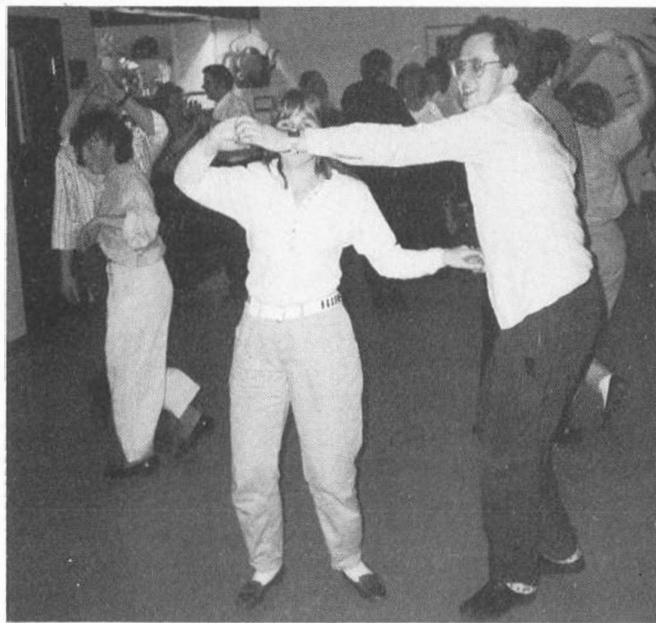
En av kurskveldene var instruktørene forhindret fra å møte, og det ble derfor opplyst om dette på forhånd. Deltakerne ville gjerne swinge seg likevel, så da ble det arrangert "SWING-CAFE" i stedet. Mellom 30 og 40 møtte opp - både kursdeltakere og andre. Spesielt koselig var det at fem fra Nærbø Vegstasjon tok turen til Stavanger for å danse swing!

I tillegg til swing på vårt vis fikk vi en flott oppvisning i standard og

latinamerikanske danser av Christine Øyen og Ole Morten Tollefsen. (sønn til Greta på sentralbordet). Vi var litt redde for at folk ikke ville våge seg utpå etter en sånn oppvisning, men merkelig nok slo det motsatt ut. (Kansje de tenkte at øvelse gjør mester?)

Nå i høst håper vi å gjenta suksessen slik at flere får anledning til å beherske og/eller videreutvikle swing-kunsten.

Alle arrangementene blir i kantina på Vegkontoret, begynner klokka 19.30 og varer ca. 2.5 timer. - Med unntak av swing-caféen som varer så lenge det er interesse for det.



Inger Langvik og Helge Hågensen i full swing.

Høstens swingende arrangement:

Grunnkurs	22.-23. sept.
påmeldingsfrist	2. sept.
SWING-CAFE	26. okt.
Videregående kurs	7. og 14. nov.
Påmeldingsfrist	15. okt.

Invitasjon sendes ut senere.

Vern og helse

Fodgengarstasjon

Ein gong bler me nødt te begrensa biltrafikk folk må gå eller ta byss og trikk.

Men når bilen bler sjelden, og folkå ska gå, ka muligheder for profitt e' der då?

Å - kapitalistar, ka finne dokker på?

Det bler nok ei rå å tjena pengar på adle di så bare ska ud og gå.

Då åbne di nye fodgengarstasjon, kor me kan gå og få rep'rasjon, kor me kan skifta te sommarsko, og få fyllt på ein liter med superblood, di finne nok på någe, må dokker tro!

Di komme te sella på ryggrind og is, og smøresåber te høge pris, di sedde opp dysjar me vask' oss i, mens me rotere og går i fri, ein fodgengar e' der pengar i!

Når me lenge har gått i et bankandes strekk, åbne di oss opp og gjer oss ein sjekk, skifte ud nyrer, hjerta og syn, og levere ein regning så kosta oss gryn, før me kan traska ner igjen te byn.

Når me bler gamle, og me ikkje kan gå, montere di hjul me kan trilta på, laga ein bane og fest' oss i ein spring, og trekk' oss for ein tier rondt i ring, di finn på så mange løgne ting!

Når me e' dæ og rektigt begraft, kan me tenka itte koss møje de har kaft for å tjena pengar på alt det me gjer, før me stakk av og te himmelen fôr, men - der e' der ingen kapitalistar så bor!

Nei, heldigvis og takk og pris! for det e' et fodgengarparadis!

Gunnar M. Roaldkvam
frå "Samfunnsvafler"
Dreyer bok

Passiv røyking

Av *bedriftslege Ansgar Hatteland*

Det er blitt en økt bevisstgjøring omkring helserisikoen knyttet til passiv røyking etter innføringen av røykeloven. Relativt sett har det skjedd en bedring med hensyn til dette etter at røykeloven trådte i kraft, men problemet eksisterer i arbeidsmiljø sammenheng fortsatt, også i Statens vegvesen Rogaland.

Etterhvert har det, imidlertid, kommet en del forskning omkring de helsereaksjoner vi kan få av passiv røyking. Røyken er i seg selv utrolig kompleks sammensatt og består av mer enn 3800 forskjellige kjemiske forbindelser.

Det er en vesentlig forskjell mellom den røykesammensetningen som innhalerereren og den passive røykeren blir utsatt for, og dette gjør at vi ikke uten videre kan knytte samme risiko til passiv røyking som den røykeren utsetter seg for.

Måle metodene for passiv røyking er svært vanskelige og det gjør at de fleste undersøkelser så langt bare er knyttet til kullos og nikotinprodukter. En dansk undersøkelse viser at med hensyn til akutte plager er 39% (25% av røykere og 55% av ikke-røykere) genert av at andre røyker.

De primære plagene er knyttet til lukt og irritasjon i øyne og de øvre luftveiene. Hodepine er også en hyppig oppgitt plage. Av kroniske følger av passiv røyking er det bevist en økt fare for lungekreft. Med hensyn til de andre røyk-relaterte kreftformer (blære, munnhule og strupe) er det ingen materialer som foreløpig kan gi en sikker konklusjon, selv om vi med en viss rimelighet kan anta en økt risiko også for disse krefttyper.

Passiv røyking gir også en viss økning i risiko for hjerte/karsykdom. En skulle i denne forbindelse naturlig tenke seg at passiv røyking ville forsterke eller komplisere en allerede oppstått

hertelidelse. Det er imidlertid ikke vist noen økt mengde av hjertekrampeanfall i så måte.

Allergikerne plages i sterkere grad enn andre av tobakksrøyk, og det er i denne forbindelse tale om en overfølsomhetsreaksjon snarere enn en allergisk reaksjon. Uansett er det påvist en tydelig økning i antall astmaanfall hos de som blir utsatt for passiv røyking.

Et annet godt belagt forhold er den skadeeffekten vi ser hos små barn. Barn som utsettes for passiv røyking har klart økt forekomst av luftveisinfeksjoner. Sammenhengen er spesielt tydelig på de barn som blir berørt før 2-års alder.

Tidligere er det sagt og ment mye omkring de helseskader som passiv røyking medfører. Vi får nå gradvis mer vitenskapelig belegg for å mene noe på dette området, og jeg tror det kan være en viktig del av den diskusjonen som føres omkring effektene av røykeloven.



Jeg mener at de av oss som røyker bør i større grad ta hensyn til de faktiske forhold, og ikke oppfatte enhver henstilling om å følge røykeloven som formynderi og helsefanatisme. Selv om røyken kan være en del av et "trivelig" arbeidsfellesskap har vår kunnskap nådd så langt at røykeloven er blitt en nødvendighet for arbeidsmiljøet.

FRAM FOR ET GODT FELLESSKAP
MELLOM RØYKERE OG IKKE-
RØYKERE!

Ensidighet fra NAF?

I Rygjavegen nr. 3/1990, gir redaktøren NAF en rekke spark på skinnleggen om vår ensidighet omkring bompenger, sykkelveier og miljø.

Redaktørens fremstilling er unyansert. Det er ekstra kjedelig når redaktøren positivt vet bedre. Han har forlenget lest vårt Bilpolitiske Program som detaljert og konstruktivt omtaler NAFs syn på bilistenes kostnadsansvar, miljøtiltak, trafikksikkerhet og bilens rolle i samfunnet.

NAFs generelle motvilje til bompenger, refererer seg til vårt syn at veibygging skal være en fundamental statsoppgave hvor kostnadene skal dekkas gjennom ordinære skatter og avgifter.

Hele bompengefilosofien er jo basert på at bompenginntektene skulle være et supplement utover ordinære bevilgninger. Slik har det ikke blitt. Dere vet jo selv at bevilgningene har gått ned med 25 % siste ti år. Fortsetter det slik må Vegvesenet snart ut på tiggerstien. Vegdirektøren har forlenget ropt varsku mot nettopp denne tendens.

Som kjent vil statens samlede utgifter til veiformål bli ca 11 millioner kroner i 1990. Avgifter på bil og bilbruk vil - avhengig av nybilsalget - bli 16 - 19 millioner kr.

At NAF i media blir framstilt som sykkelfiendtlig, skyldes en kjedelig misforståelse mellom en journalist og undertegnede. Det er bare å beklage - spesielt da herværende informasjonsansvarlig er daglig syklist.

Norges Automobil-Forbund

Egil Otter

Informasjonssjef



NAF - mer enn interesseorganisasjon?

I Rygjavegen nr. 3/1990 har Harald Sel et innlegg om Norges Automobil-Forbund (NAF), som vi synes trenger noen kommentarer.

Det er riktig at NAF er en interesseorganisasjon for bilister, men den er også noe mye mer. Etter å ha drevet med trafikksikkerhetsarbeid i Rogaland i nærmere 15 år, har vi erfaring for at NAF er en viktig samarbeidspartner i mange sammenhenger.

Det er ikke få prosjekter som ellers ikke ville blitt gjennomført, hvis ikke NAF hadde støttet dem både økonomisk og med personlig engasjement. Det skulle være nok å nevne det store årvisse opplegget for russeren og annet ungdomsarbeid.

At trafikksikkerhetsarbeidet i Rogaland trass alt har gitt reduksjon i ulykkestallene, skyldes ikke minst det brede samarbeidet en har fått i sving mellom politiske organer, Trygg Trafikk, Statens vegvesen og frivillige organisasjoner.

Vi synes derfor det er uheldig at en representant for vegvesenet framstiller en god samarbeidspartner så ensidig.

Berit Enoksen

Fylkessekretær Trygg Trafikk

Kari Kjølstad Tenden

Tidl. leder Fylkestrafikksikkerhetsutvalget

Samfunns- perspektiv frå bilvinduet?

Egil Otter viser til NAFs Bilpolitiske Program. I eit kort innlegg er det uråd å referera nærare innhaldet i dette. Eg vil heller oppfordra lesarane om å skaffa seg programmet og lesa sjø. For min del vil eg hevda: Frå eit miljøsynspunkt er NAFs Bilpolitiske Program deprimerande lesing. I så måte er det atskillig meir perspektiv over miljø-programmet til vår andre store bilorganisasjon, Motorførernes Avholdsforbund (MA).

Når det gjeld bompengar, er nok dei aller fleste i Vegvesenet på line med NAF og Egil Otter i at vegbygging skal vera ei fundamental statsoppgåve. Men det utelukkar ikkje at bompengordningar kan vera tenlege for å få løyst prosjekt, som ikkje når opp på Staten si prioriteringsliste. I alle høve bør ein kunne ha eit mindre firkanta syn på dette enn det NAF har.

NAF og Egil Otter opererer med sine tal for Statens samla inntekter og utgifter til vegformål, bil og bilbruk. Desse gir overskot til Staten. Andre, slik som forskarar ved Statistisk Sentralbyrå, har kome til eit stikk motsett resultat.

Det er oppløftande å lesa at NAF ikkje er sykkelfiendtleg. Så i framtida kan ein rekna med at NAF vil støtta bruk av bompengar til gang- og sykkelvegar, kollektivtiltak og miljøtiltak, når ei bompengordning likevel er vedtatt for eit prosjekt, - trass i NAFs motstand.

På same måte som Berit Enoksen og Kari Kjølstad Tenden, vil eg gje min fulle honnør til NAF for alt det gode arbeidet dei har gjort og framleis gjer.

Det hindrar ikkje at ein peikar på sider ved organisasjonen som mange bilistar ikkje syns så særleg godt om. Me treng ein sterk bilorganisasjon som representerer vidsyn og samfunnsengasjement.

Harald Sel

Etter som det har gått så lang tid sidan Rygjavegen nr. 3/190 kom ut, gjengir me her ein faksimile av innlegget som Egil Otter og Berit Enoksen/Kari Kjølstad Tenden kommenterer.

Å sjå verda frå bilvinduet

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

Organisasjonen går f.eks. konsekvent imot bompengefinansiering av vegprosjekt. sjøl om slike ordningar stort sett ensidig 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 dei offentlege til veg- og trafikformål. På den andre sida kan ein ikkje sjå borti frå at mellom anna dei enorme kostnadane ved trafikulykker og miljø-øydeltgging i stor grad skriv seg frå privat-bilismen.

Ekstra ille syns NAF det er når ein del av midlane ved bompengeprojekt skal brukast til forberedingar for kollektivtrafikken og for myke trafikantar. Informasjonssjefen i NAF var f.eks. sterki 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 borti frå at dei i første rekke er privatbilismen som i byar og tettbygdde 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

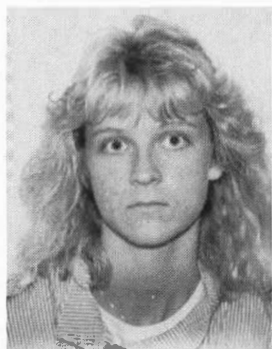
Personalnytt



Anne Larsen
eng. kontorfullmektig på TT fra 9.juli
for 6 mndr.



Egil Kristian Olsen
Inspektør ved Biltilsynet i Stavanger
fra 1.august -90



Mona Vareberg
eng. kontorfullmektig ved Rønfast-
prosjektet, kontoret på Rønnesøy
fra 20.august -90

JUBILANT - 60 år

Olaf Løvold
Egersund - 29.september

TILLITSVALGTES SPALTE

Etter 1/2 år som hovedtillitsmann i vegarbeidsdriften ser man tilbake på hva som har skjedd.

Lønnsoppgjøret ser ut til å være vel i havn for denne gang. Ved avstemming i NAF ved Vegvesenet i Rogaland var det stort flertall for ja, (207 - 13).

Ellers ser det ut for at vi kan få til en egen bedriftshelsetjeneste i fylket, med vegkontoret som basisstasjon og satellittkontorer som i dag i Haugesund - Sand - Egersund.

Når det gjelder sysselsettingen i fylket ser den lysere ut nå enn den gjorde for 1/2

år siden. En del arbeidere fra Egersundområdet har vært på anlegget ved Ropeid frem til ferien. Det er også ca. 12 mann på Rennfast, de fleste av disse kommer fra Stavangerområdet.

Ellers blir det oppstart på tunellen på Rennesøy i september med 2-skiftsordning ved oppstart.

Statens vegvesen har overlevd 125 år som egen etat, om vi overlever de neste 125 tør neppe noen å spå i dag. For en som bare har vært 15 av de 125 årene som er gått, kan de neste 15 år være et tilstrekkelig langt perspektiv når en skal se fremover. På alle plan er vi enige om at full utnyttelse av egne ressurser er målet, både når det gjelder folk og maskiner.

Hva er det som gjør at vi til stadighet hører at vi ikke lykkes i så henseende? Når det gjelder maskiner må vi bli flinkere til å utnytte dem, og tenke på vegvesenet som en samlet bedrift.

De siste årene har fylkesvegbudsjettet i Rogaland vist en dalende kurve. Standarden mellom riks- og fylkesveger synes bare å øke. I denne forbindelse hadde hovedtillitsmannsutvalget i NAF følgende uttalelser til årsmøtet:

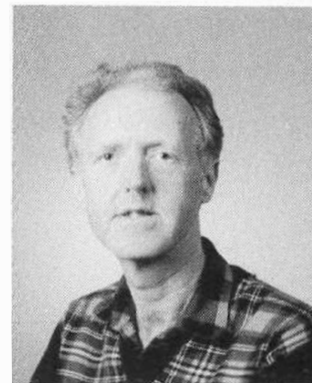
NAF's tillitsvalgte i vegvesenet i Rogaland kan ikke godta at ansvarlige politikere i Rogaland raserer vedlikeholdsbudsjettet til fylkesvegene.

Vi tillater oss å vise til ulykkesstatistikken fra 1987 og frem til i dag, den er eksplosiv. I Stortinget har en sett det som en viktig målsetting å redusere ulykkestallene uansett trafikkvekst og trafikkmengde. Tenk bare hva denne økningen i trafikkulykker koster samfunnet. De drastiske nedskjæringene slår også meget uheldig ut for lokalsamfunnet, redusert akseltrykk, stengte veger, dårlig brøyting og strøing.

Tillitsvalgte i Statens vegvesen Rogaland mener at dette er lite samfunnsnyttig og kan ikke godta at ansvarlige politikere feilprioriterer og fraskriver seg ansvar og setter menneskeliv og helse i fare.

Vi krever at vedlikeholdsbudsjettet for fylkesveger får ekstraordinære midler straks.

God høst.



Kjell Einar Tronstad
Hovedtillitsmann NAF

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Nordsjøvegen - frå Flekkefjord til Stavanger - er ein populær turistveg. Ein reiser gjennom eit variert landskap, og det fins mangt som det er verdt å sjå på - og stansa opp ved langs vegen. Her ser me Hellaren i Jøssingfjord, Sokndal kommune. Dei 2 husa her ligg i ly av hellaren, slik at det aldri regnar på dei. Huset til venstre er truleg bygt omlag år 1800 og det andre i 1874. Dei er begge freda.