



Nr. 7 - DES. 1990 - 18. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND

God Jul  
og Godt Nytt  
År!



STATENS VEGVESEN  
ROGALAND

- FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET:

- Med fyllerot som startkapital
- Intervju med Markus Wiik
- Støy som miljø- og samfunnsproblem
- Frå skaft og slire til skarpe knivblad



Nr.7 - oktober 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

**Forsidetegning**  
Helge Steinnes

**Baksidfoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1650 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...



Vi nærmer oss slutten av et spennende og begivenhetsrikt år i Statens vegvesen Rogaland.

Rennfast, vårt største vegprosjekt gjennom alle tider, er satt igang, og nå ved årsskiftet er vi i full gang med arbeidet. Til tross for dystre spådommer om sviktende trafikk og konkurs-prosjekt, er jeg ikke et øyeblikk i tvil om at dette prosjektet har livets rett og vil bli en positiv drivkraft i utviklingen av vårt fylke.

Jeg har merket meg at alle som er involvert i prosjektet, og det er mange både innenfor og utenfor etaten, - er fulle av entusiasme og gåpå-humør. Jeg vil ønske dere alle lykke til i det videre arbeid!

Vi har avsluttet vår første sesong som egne asfaltprodusenter og med et resultat som har overgått alle forventninger. Jeg har merket meg første-klasses kvalitet både i materialer og utlegging, og jeg har hørt mange lovord. Lykke til også til dere!

Vi åpnet vegen til Ropeidhalvøya med brask og bram og stor folkefest. Det var vel årets store begivenhet for oss som fikk være med på det. Takk for god innsats til dere som var med på å planlegge og bygge en så fin og nyttig veg!

Selvfølgelig har vi for lite penger både på riksvegene og ikke minst på fylkesvegene. Og selvfølgelig skaper det problemer for oss, - vi må si nei til mange gode og fornuftige tiltak.

Og selvfølgelig blir vi kritisert, - somme tider med rette, men ofte med urett. Nå ved årets slutt og ved inngangen til det siste tiåret av det tjuende århundre og det andre årtusen, får vi glemme alle slike fortredeligheter og ønske hverandre en riktig god jul!

Jeg sender en spesiell julehilsen til alle våre pensjonister. Takk for hyggelig samvær i oktober med dere som takket av i år, og fortsatt lykke til!

## "Ku til klaven" på Ropeidhalvøya

Johan J. Jakobsen fekk eit "grasrot-spørsmål" frå ein person i mengden etter den offisielle opninga av vegen til Ropeidhalvøya: "Er det ikkje så at når ein har fått klave, så får ein også ku?" Han tenkte på vidareføring av den nye Rv.13 med bru-kryssing av Sandsfjorden. "Der kan vera noe i det", svarte statsråden.

Seinare har Johan J. Jakobsen slutta som regjerings-medlem, og gått over i opposisjon som stortings-representant. Men sjansane for at han kan bidra til at Ropeidhalvøya får "ku til klaven", skulle ikkje vera mindre av den grunn.

Prosjektet er eit framfrå distriktsutbyggings-tiltak. Når det attpåtil vil gje ein god sysselsettingseffekt, må me tru at det er eit prosjekt som Arbeidarpartiet har stor sympati for. Også det partiet har tradisjonelt vist forståing for utkanta-ne sitt ve og vel. Det same har SV. Om partiet meiner at vegbygging ofte fører til miljømessige ulemper, skulle ein ikkje tru at partiet er motstandar av eit prosjekt som i stor grad vil bidra til å tryggja framtida for "utkant-Ryfylke".

Så kanskje er det ikkje så urealistisk å håpa på Ropeid-halvøya frå "ku til klaven" innan rimeleg tid.

Harald Sel

## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
"Ku til klaven" på Ropeidhalvøya .....	2
Arbeidsglede og etatsstolthet .....	3
Vegulløysing for Ropeidhalvøya	
- Eit monument over dugnadsånda .....	4
- Heile halvøya feira den nye veggen	5
- Frå jubel på røysa til tragedie .....	6
- Halvøyas eldste minnes store omskifte .....	7
- Fleire mista motet og trua på framtida .....	7
Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola	
- Forprosjekt-rapport .....	8
- Jernbanens nærtrafikk blir ryggraden .....	9
Effektivisering av snøstikkesellingen .....	10
Vegdekket blåste bort .....	10
Frå skaft og slire til knivblad .....	11
Støy som miljø- og samfunnsproblem .....	12
Tryggare trafikk gjennom Kleppekrossen .....	13
Planfritt motorveg-kryss på Lura ....	14
Lenger ekspedisjonstid ved Biltilsynet .....	14
Lekselesing og studentliv .....	15
Biltilsynet i Egersund til Slettebø ....	15
Intervju med Markus Wiik .....	16
Nye pensjonister i 1990 .....	17
Med fyllebot som grunnkapital .....	18
Petit ved avd.direktør Sidsøl Sandelien .....	19
Miljøtips for billøpere .....	19
Vegutbetring Jelsa - Landsnes .....	19
Vern og helse .....	20
Kryssord .....	21
Vegkontoret har fått ny kantline .....	22
Mi mening .....	23
Nytt fra bedriftsidrettslaget	
- Hallingkastet .....	24
- Vegmesterskapet i orientering .....	25
Rennfast og egenregi-arbeidene .....	26
Fotomontasje av vegvesen-arbeidarar på Rennfast ..	27
Spørreundersøking om vegvedlikehald .....	30
Lite brukt sykkelstativ til sals .....	30
Å søke Gud .....	30
Jubilanter .....	30
Vintervedlikehald på fylkesvegane .....	31
Tillitsvalgtles spalte .....	31

## Arbeidsglede og etatsstolthet

*Av administrasjonssjef Svein Magne Olsen*

I løpet av de siste ukene har jeg hatt kontakt med mange av våre medarbeidere i vegarbeidsdriften og det er to forhold som slår meg når jeg skal oppsummere mine inntrykk:

For det første er det den fagstolthet, innsatsvilje og konkurranselyst som preger svært mange. De gir uttrykk for arbeidsglede og de er opptatt av at vi skal vise våre omgivelser at vi kan konkurrere både på pris og kvalitet, slik at samfunnet er best tjent med at Vegvesenet fortsatt bør være den viktigste aktør når vegar skal bygges og vedlikeholdes.



Det andre som slår meg er at mange nærer en økende bekymring for at vi i stadig mindre grad trekker sammen, - hver avdeling/seksjon er seg selv nok, og man er mer opptatt av enkeltresultat enn av at totalresultatet skal bli best mulig. Man etterlyser helhetsvurderingene og føler at avstanden inn til ledelsen ved Vegkontoret kan bli for stor.

Vi er nå inne i en prosess hvor vi skal se på vårt styringssystem, vår ledelse, vår organisasjon og vår ressursdisponering. Vi har gjennom denne prosessen en fin anledning til å gjøre noe med disse forholdene.

Det er viktig at vi tar vare på de viktige kvalitetene en motivert og dyktig medarbeiderstab representerer, og vi bør i sammen legge forholdene til rette slik at de positive krefter kan utnyttes i et fellesskap for å nå våre mange viktige mål.

En forutsetning for en god prosess er en åpen tovegs kommunikasjon hvor vi med respekt for hverandre kan drøfte sterke og svake sider ved vår organisering, arbeidsfordeling, våre arbeidsrutiner osv., - og ha en vilje til å gjøre endringer hvor det er behov for det.

En oppfordring bør derfor være at vi alle tar del i denne tovegs kommunikasjonen på en konstruktiv måte.

Til sist, - siden dette arbeidsåret snart er slutt, la meg få ønske dere alle i vegarbeidsdriften, i biltilsynet og ved Vegkontoret en fredfull, god julehelg og et fremgangsrikt godt nytt år.

## Vegutløysing for Ropeidhalvøya

Reportasje: Harald Sel

Statsråd Johan J. Jakobsen:

# -Eit monument over dugnadsånda

- Her gjer me ikkje skilnad på statsråd eller bonde, sa varaordførar Ingar Naustvik, då han ønska velkomen til folkefest på Kjølvikstølen. Og benka rundt bordet i det store teltet på fotballbanen sat ca 450 menneske, flest fastbuande men også mange gjester, med kommunalminister Johan J. Jakobsen i spissen.

Kort tid før hadde statsråden foretatt den offisielle opninga av den nye vegen. Og han skar over snora som om han skulle vore Kongen sjøl. I allfall sa vegsjef Chester Danielsen det, i den humørfylte og inspirerte talen han heldt.

### Rosande statsråd

Opningsseremonien var lagt til krysset mellom riks- og fylkesvegen på Øvrabø. Og etter eit overhendig regnver heile natta før og om føremiddagen, var det opplette ei kort tid under sjølve opninga.

- I opningstalen sin kalla statsråd Jakobsen vegen eit monument over den lokale dugnadsånda. Han var samferdselsminister då vegprosjektet fekk si sentrale godkjenning, og minna om at han den gongen hadde sagt at det trongst "dugnad" for å få prosjektet realisert.

Og dugnad har det blitt. Først og fremst har Suldal kommune ytt sitt

vesentlege bidrag. Vidare har Staten, fylket, Distriktenes utbyggingsfond og Statens vegvesen gjort sitt. Alle har vist velvilje og spelt på lag. Dette har vore ein viktig føresetnad for at vegen ligg her i dag, sa statsråden.

### Stolt vegsjef

- Dette er ein gledens dag for oss alle, sa vegsjef Danielsen i sin tale, - og særleg for dei vel 400 som har fått vegutløysing.

Vegsjefen var stolt over vegen, og han kom med mange rosande ord til vegvesenet sine samarbeidspartnarar. Men ikkje minst rosa han etaten sine eigne folk for innsats og godt handverk.

Storparten av dette anlegget har vegvesenet utført i eigen regi. Ein god del av vegen er bygt i bratt og vanskeleg terreng. Men alle fristar er haldne, og ein stolt vegsjef peika også på at kostnadane er blitt lågare enn kalkylen.

### Nasjonaldag nummer to

Varaordførar Ingar Naustvik sa, under festen på Kjølvikstølen, at vegopningsdagen ville bli nasjonaldag nr 2 for folket på halvøya. Fullt så store ord bruka ikkje ordførar Hallvard Bakka, men så bur han då heller ikkje på Ropeidhalvøya, slik som Naustvik.

Men ordføraren rosa folket som bur her for stort pågangsmot og evne til å greia seg sjøl. Elles er det ikkje ofte at sjølros er meir på sin plass, enn når ordføraren minna om at Suldal kommune har forskottert nesten ein fjerdepart av kostnadane til vegen og at dette var avgjerande både for å få prosjektet i gang og å få det fullført på ei rimeleg tid.



Statsråd Jakobsen skar snora opp i småbitar og delte dei ut som eit minne frå den store dagen. Han fekk god hjelp av ordførar Hallvard Bakka og vegsjef Chester Danielsen.

### Data om anlegget

Lengde : Rv.13 - 8930 meter  
Fv.681 - 5540 meter

Vegklasse : IIe  
2,75 m pr kjørebane  
0,5 m skulder  
1 til 1,5 m grøfter

Tunnelar : Dregstigtunnelen 1235 m  
Almenningen tunnel 640 m

Kostnad (90-kr) : Rv.13 - 77 mill. kr  
Fv.681 - 24 mill. kr

Storparten av arbeidet har Statens vegvesen utført i eigen regi.

(Me viser også til reportasje om anlegget i Rygjavegen nr. 6 - oktober 1990.)

## Vegutløysing for Ropeidhalvøya



### Store mengder mat og drikke

Det var ikkje lite som gjekk med då mellom 4 og 500 menneske skulle mettast under folkefesten i teltet på Kjølvik.

Fylgjande godmat blei sett til livs: 150 kg rømmegraut, 8 fenalår, 5 spekskinker, 150 pølser med pølsebrød, 75 liter kaffi, 9 kassar brus og 30 fløytkekaker. Attåt dette kjem sukker, smør, kanel, potetsalat, spekepølse og flatbrød, ikkje i små mengder det heller.

Alt av matlaging og serveringa i teltet blei gjort på dugnad. I sanning eit imponerande arbeid frå folket på Ropeidhalvøya, i tillegg til det svære arbeidet dei elles gjorde for at vegopningsdagen blei slik ein ugløymande festdag.

## Heile halvøya feira nyevegen

Dei var med på feiringa av nyevegen alle på Ropeidhalvøya som hadde høve og som hadde helse til å koma seg ut. Først under opningsseremonien på Øvrabø og etterpå ved folkefesten i teltet på Kjølvikstølen.

Det var litt av eit løft grendautvalet tok på seg med å skipa til folkefest. Men det var ei oppgåve som bygdafolket gjennomførte på ein måte som ein sjeldan opplever maken til. For oss som kom utanfrå, blei det ein festdag som me aldri gløymer.

### Største dagen

Dagen vil ikkje bli mindre hugsa av dei som bur på Ropeidhalvøya.

Varaordførar Ingar Naustvik kalla vegutløysinga den største hendinga i halvøya si historie. Knapt nokon var usamd med han i det, og då forsamlinga etterpå song "Ja vi elsker", kom nok klumpen fram i halsen hos mange i forsamlinga. Endeleg var dagen komen, som bygda har venta på i minst 50 år.

### Ung satsing

Dei var der alle i teltet. Gamle folk og unge. Unge folk er det ikkje så reint få av, og det "gror" etter dei. Det fortel barneflokket om. Ungane hadde skulefri for å vera med på feiringa. Mest av alt var det nok alle dei glade barna som gjorde samværet i teltet til ein retteleg folkefest.

Og i denne samanhengen må også Marvik skulekorps få si velfortente ros. Dei gledde festlyden med musikken sin, først på Øvrabø og seinare under festen på Kjølvikstølen. For kulturlivet rundt om i dei enkelte lokalsamfunna, er skulekorpsa ein stor ressurs. Slik også på Ropeidhalvøya. Dei spela godt, og slo an feststemninga frå første stund, då dei kom marsjerande nyevegen ned til Øvrabøkrossen.

Ca. 450 menneske var samla til fest i teltet på fotballbanen.



Varaordførar Ingar Naustvik leia festen på Kjølvikstølen.



## Vegutløsning for Ropeidhalvøya

### Frå jubel på røysa til ufatteleg tragedie - Utan vegen hadde eg nok flytta

Dei jubla på røysa ,Marit Signy og Paul Øvrebø, etter at siste salven var avfyrt i Almenningen tunnel rett før jul i fjor.

Dei var ikkje skuggeredde, dei unge ektefolka, då dei i 1977 busette seg på Øvrebø, - ein kommunikasjonsmessig avkrok i Suldal. Tungvint og strevsamt på fleire vis. Men på Ropeidhalvøya kjempa dei for vegutløsning, som ville gjera livet lettare og gje dei del i fleire av storsamfunnet sine goder. I den kampen sto Signy og Paul i fremste rekke.

#### Glede

Åra med venting og uvisse blei mange. Men i 1986 tok arbeidet på vegen endeleg til. Og nå, mot slutten av 1989, kunne anleggsvegen til Ropeid tas i bruk for folket på Øvrebø. Inntil vidare var han rett nok humpete og skral, men likevel betre enn dei bratte og stygge kleivane som ein før var avhengig av for å koma frå garden. For ikkje å snakka om kor tidkrevande og tungvint det var, når dei skulle til Sand eller andre stader utanom Ropeidhalvøya. Ikkje rart at

Signy og Paul var mellom dei gladaste på røysa denne desemberdagen i fjor.

#### Tragedie

Men kort tid etter var den store gleda snudd til ufatteleg tragedie. Brått og utan forvarsel seig Paul om, heime på Øvrebø. Hjarta hadde svikta. Han blei berre 35 år. Signy var aleine att med dei 3 barna på 12, 9 og 6 år

- Utan den nye vegen, trur eg ikkje eg kunne budd her etter at Paul døydde, seier ho. - Det er tungt nok som det er, om eg ikkje atpåtill skulle hatt slitet med den gamle vegen. Vintrane var særleg ille. Dei bratte bakkane kunne vera glatte, og i snøver var det ofte så som så med brøytinga.

#### Pågangsmot

Signy har vist utruleg styrke og pågangsmot gjennom dei månadane som



Signy Øvrebø i bakken framfor tunet saman med Ludvig Arne (7år) og hunden Laika. Dei to eidste barna, Siv Jorun (10år) og Liv Sissel (13år) var på skulen.

er gått etter etter at tragedien ramma familien. Garden skal drivast som før, har ho bestemt seg for. - Det er ikkje enkelt, medgir ho. - Men eg har jo heile tida vore med og arbeidd ute. Ansvarer har eg likevel ikkje hatt. Nå fell alt på meg. Før Paul døydde hadde eg f.eks. aldri kjørt traktor. Nå måtte eg læra meg å bruka traktoren og dei maskinane og reidskapa som høyrer til.

#### Framtid på Øvrebø

På Øvrebø er det i alt 4 gardsbruk, men det er bare hos Signy dei har barn i huset. Dei andre 3 gardane blir drivne av ungarar.

Nå er den lenge etterlengta vegen komen til gards. Og så kan ein likevel spørja: Har desse småbruka noko framtid, sjøl om mange ting blir meir lettvinnt?

Signy har i alle høve tenkt å gjera sitt for at Øvrebø ikkje skal avfolkast. Og med vegen er det skapt nytt håp; håp om at unge menneske skal slå seg til også på dei andre bruka, når dei gamle sluttar av.



Ein av dei mange naturvakre stadane på Ropeidhalvøya, Signy Øvrebø sin gard. Før var Øvrebø ein kommunikasjonsmessig avkrok. Nå er det første garden ein kjem til på den nye vegen frå Ropeid. I skaret ovanfor gardshusa, ser me litt av den nye fylkesvegen.

## Halvøyas eldste, Johannes Kjølvik: Omskifte så store at dei knapt kan fattast

Han hugsar mange store festdagar, den første er 7. juni 1905 - dagen for oppløysinga av unionen med Sverige. 9. oktober 1990 føyer seg såleis inn i ei lang rekke av minnerike dagar. Og han stiller spørsmålet: - Skal eg få oppleve enno ein stor festdag, - dagen då ny bru over Sandsfjorden blir opna?

Skal ein dømma etter helse og vitalitet, skulle vonene vera gode for at Johannes Kjølvik kan vera æresgjest når Sandsfjordbrua skal opnast.

91-åringen blei boren til dåpen 1. januar år 1900. Han har såleis fylgt heile århundret. I dag er han den eldste på Røpeidhalvøya, men utruleg sprek etter alderen.

### Fjordabåt til 1973

Han er eit levande leksikon, når det gjeld lokalhistoria på Røpeidhalvøya. På samferdsels-området kan han fortelja om endringar og omskifte så store, at det knapt kan fattast av folk som ikkje har opplevd det.

Heilt fram til 1973 var fjordabåtane einaste reisemåten når ein skulle bort frå halvøya. Johannes fortel: - Andre hadde tankhenting av mjølk, me bala med spann. Me sleit på mjølsekker, der

andre fekk mjøl direkte på tank. Og når dyr skulle sendast til slakthuset, måtte me få dei ned til kaia og senda dei med båten til Stavanger. Skulle me f.eks. senda ein idle stut til slakthuset, måtte me helst vera tre mann for å få levert han. Det var skrekkeleg tungvint.

### Frå ferje til vegsamband

Johannes seier at same kor storarta og nødvendig det var å få fast vegsamband, så var omskiftet endå større i 1973 då ferjesambandet Jelsa - Hebnes - Nedstrand blei oppretta.

- Rart å tenkja på at det berre er 17 år sidan, seier han. - Me syns det var

storarta den gongen, men draumen har heile tida vore å få vegutløysing.

- Me har vore nokså utestengde frå omverda, trass i ferjesambandet. - Nå kan me til og med vera med på kveldstilstellingar på fastlandet, og reisa heim att seint på natt, seier 91-åringen.



Marta og Johannes Kjølvik heime i stova. Kråskapet me ser er frå 1850 og nymåla i 1955 av den kjende rosemålarer Knut Hovden.

## Magnus Finnvik flytta for 22 år sidan - Fleire mista motet og trua på framtida

Magnus Finnvik er lommekjent på Røpeidhalvøya, sjøl om han flytta til Sandeid for 22 år sidan. Men han har hus på Finnvik, og her er han ofte. Og i mange år, fram til 1968, hadde han drosjeløyve på halvøya, der mellom anna kjøring av skulcelevar var ein fast del av arbeidet.

Me traff han på Finnvik, saman med kona Anne Birgitte og Anna Finnvik.

- Ja dette er svære greier, seier Magnus. - Berre synd at ikkje vegen har kome for lenge sidan.

- I 60-åra var eg veldig engasjert i arbeidet med å få veg. Mellom anna var me i Oslo og snakka med dåverande samferdselsminister Haakon Kyllingmark. Men me nådde ikkje fram. Og sidan den gongen har desverre ein del

reist frå Røpeidhalvøya, på grunn av dei vanskelege transportforholda. I ein periode var mange i ferd med å mista motet og trua på ei framtid her.

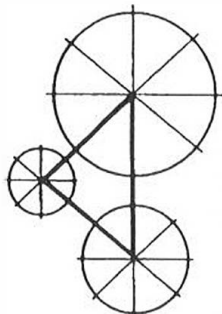
- Men nå vil vel ein del av skaden kunne rettast opp?

Magnus tenkjer seg vel om. - Det kan så vera, seier han. - Men når folk først er reist bort, er det skrekkeleg vanskeleg å få dei til å flytta tilbake. Men uansett, den nye vegen har gitt ei ny tid for alle som satsar på ei framtid her. Og den framtida burde vera atskillig lysare nå, seier Magnus Finnvik.



Magnus Finnvik utanfor sjøhuset i Finnvik, saman med kona Anne Birgitte oig Anna Finnvik til venstre. Anna Finnvik vil vera kjent frå drifta av Finnvik Handelsmuseum

## FORPROSJEKT-RAPPORT



Transportplanarbeidet for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola starta for ca 1 år sidan.

I transportplanorganisasjonen arbeider nå sentrale Rogalands-politikarar side om side med fagfolk frå offentlege og private organisasjonar/etater. Målet er å finna framtidige, rasjonelle og miljøvennlege transportløyningar for Nord-Jæren. I dette arbeidet vil det bli lagt avgjerande vekt på miljøsinn og kollektiv transportløyning.

Transportplanen skal foreleggja innan juni 1991.

I oktober la Transportplansekretariatet fram sin Forprosjekt-rapport. Saman med resultatane av høyringsrunden, vil denne rapporten danne grunnlag for arbeidet med hovedprosjektet.

Me gjengir her hovedmålsettingane og hovedutfordringane i Forprosjekt-rapporten.

### Hovedutfordringar

- \* Korleis kan dei negative effektene av biltrafikken reduserast, utan at dette gir urimelege negative sosiale og økonomiske utslag?
- \* Korleis kan nærmiljøa bli betre og støyproblem og lokale luftforureiningsproblem reduserast? Kva kan ein dessutan gjera for å oppfylle nasjonale og internasjonale mål om reduserte utslipp til luft, samtidig som transportbehovet blir ivarettatt?
- \* Korleis kan utnytting/utvikling av lokal infrastruktur, friluftsområde o.l. redusera motorisert transportbehov

og bygga opp under ressursparande transportformer?

### Hovedmålsettingar

- \* Vegtrafikkstøyen skal reduserast slik at talet på personar som er sterkt plagda av trafikkstøy er vesentleg redusert i år 2005.
- \* Det skal etablerast nok tilbud for dagleg friluftsliv i alle bydelar, slik at behovet for motorisert transport til regionale utfartsområde blir redusert. Vidare skal det leggjast til rette for eit mest muleg samanhengande "grøntdrag", som eignar seg til turbruk og gang-sykkeltrafikk.

- \* Ved etablering og lokalisering av service skal folket sikrast eit godt servicetilbud. Gjennom lokalisering av service skal det vera ei målsetting å redusera behovet for biltransport og å leggja til rette for gang/sykkeltrafikk og kollektivtransport.

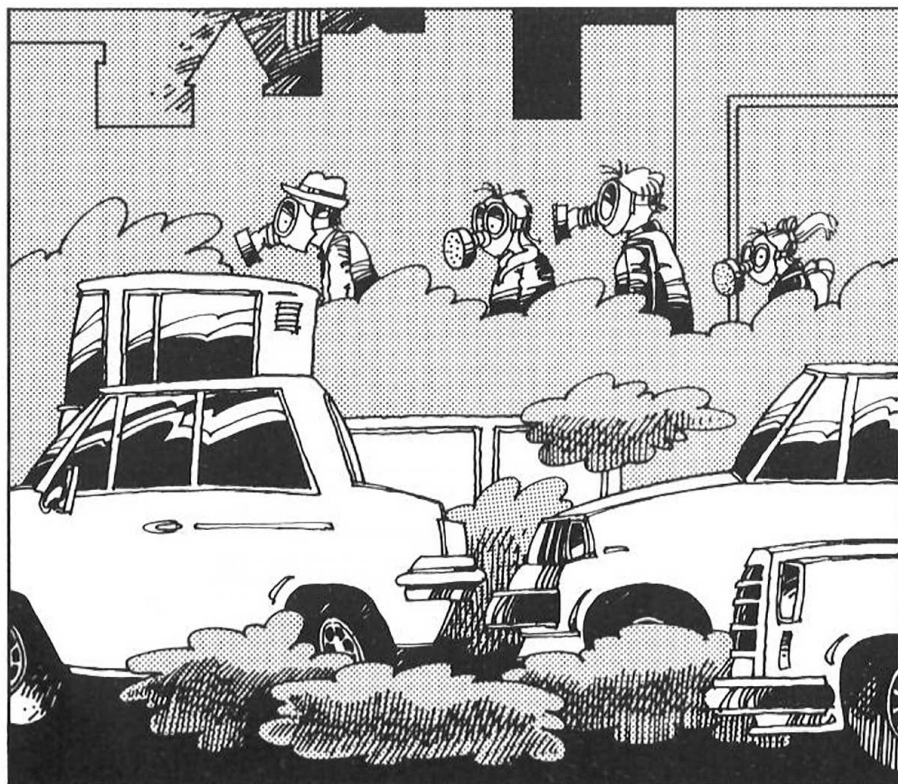
- \* Gang/sykkelveg-nettet skal byggjast ut slik at talet på gang/sykkelreiser i byområdet blir fordobla innan 1998. Alle skular og andre viktige samlingspunkt, og viktige område for rekreasjon/friluftsliv skal kunne nås med sykkel via minst ei rute med planfrie kryssingar av hovedvegane innan 1998.

- \* Kollektivtilbudet skal sikra god mobilitet for dei som er avhengig av å reisa kollektivt. Kollektivtrafikken i byområdet skal innan 1998 auka sin del av den totale motoriserte trafikken og vera eit økonomisk og reisetidsmessig reelt alternativ til privatbil.

- \* Finansieringsordningar for investeringar og drift må utviklast for å sikra god transportstandard for alle trafikantgrupper gjennom miljømessig gode løysingar. Vedtak må samordnast slik at heilheits-løysingar blir sikra gjennom reelle samfunnsmessige nytte/kostnadsvurderingar.

Forprosjekt-rapporten kan du få ved å venda deg til:

Transportplansekretariatet  
Statens vegvesen Rogaland  
Postboks 197, 4001 Stavanger





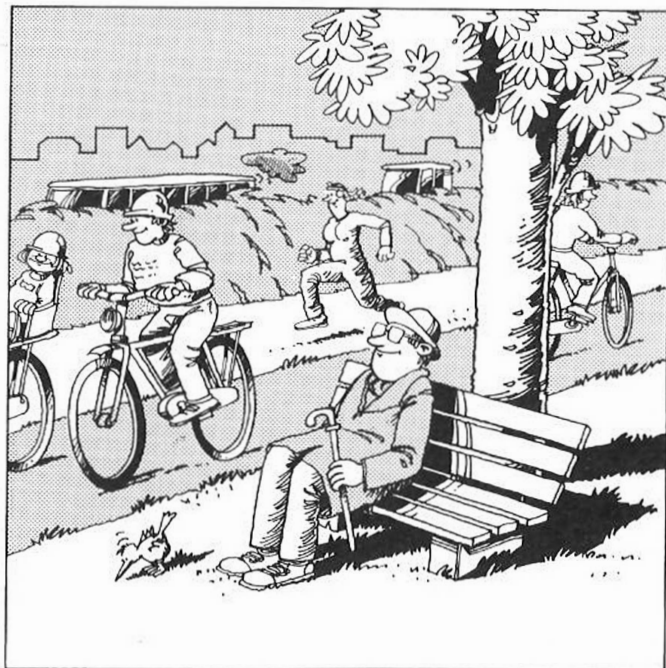
## Transportplan for storbyområdet Stavanger / Sandnes / Sola

Frå 1. januar 1992:

### Jernbanens nærtrafikk blir ryggraden i eit samordna kollektivtilbud

Strukturering av eit godt kollektivtilbud i regionen, er ein viktig del av transportplanarbeidet. I den samanhengen vil Jærbanen vera sentral. Dette gjeld ikkje berre for storbyområdet Stavanger/Sandnes, men også vidare sørover heilt til Egersund.

Nærtrafikk med tog er miljø- og ressursvennleg. På strekninga Stavanger - Egersund ligg tilhøva godt til rette for slik trafikk. Men banen har i lang tid slitt med dårleg materiell. Nå er endeleg ei radikal endring i sikte. Den vil kunne bli gjennomført frå 1. januar 1992.



I november i fjor la ei gruppe innan NSB, supplert med samferdselsjef Jahn Bastiansen og dåverande ordførar i Hå, Kjell Lund, fram rapporten "Et nytt kollektivtilbud for Jæren".

På grunnlag av denne utgreiinga, er det inngått ein avtale mellom NSB, kommunane og Rogaland fylkeskommune.

#### Kommunane

I avtalen forpliktar kommunane seg å yta 10 millionar kroner i rentefritt lån til NSB. Pengane skal brukast til å utbetra infrastruktur, haldeplassar, leskur m.v.

Kommunane forpliktar seg i tillegg å rusta opp innfarts/parkeringsplassar for bussar, bilar og sykklar, og til vedlikehald av desse. NSB skal på si side halda fri grunn, der dette er aktuelt.

#### Fylkeskommunen

Fylkeskommunen forpliktar seg til å gjennomføra ei samordning mellom buss- og togruter i regionen, for å styrka jernbanen som ryggraden i kollektivtrafikken.

Fylkeskommunen skal også, i samarbeid med NSB, innføra eit felles takstsystem for kollektivtransporten i regionen. Innføring av gjennomgangsbilletter skal vera gjennomførte innan 1. januar 1992.

#### NSB

NSB skal setta inn 4 nyoppussa togsett i nærtrafikken på Jærbanen seinast 1. januar 1992. Desse togsetta er av typen som nå blir brukte i nærtrafikken i Oslo-området.

NSB skal også forbetra ruteopplegget mellom Stavanger og Egersund.

Arbeidet med å gjennomføra planen er alt i godt gjenge. Når dette blir skrive, er det ennå uklart om NSB får løyving over Statsbudsjetten for 1991 til nye togsett. Men NSB har uttalt at 4 nyoppussa togsett uansett skal vera i trafikk på Jærbanen frå 1. jan. 1992. Manglande løyvingar vil i så fall truleg gå ut over nærtrafikken i Oslo-området.



## Effektivisering av snøstikkesettingen: Helautomatisk maskin i produksjon på Jæren

**Tekst og foto: Njål Hanasand**

I 1989 opprettet Vegdirektoratet en arbeidsgruppe som skulle se på metoder og utstyr som var i bruk for å sette ut brøytestikker. Gruppen fikk en sammensetning med deltakere fra Rogaland, Telemark, Sør Trøndelag og Finnmark.

Etter kartlegging av eksisterende utstyr, ble det besluttet å satse på å utvikle og bygge helautomatisk snøstikkesetter.

### Flere forslag

Flere firmaer rundt om i landet ble kontaktet, og gruppen fikk inn forslag fra NH-Maskin i Flekkefjord, Vesterål Produkter i Vesterålen, Sylindersevice i Trondheim og Steinar Risa som driver med prosjekt- og produktutviklingsarbeid i eget verksted på Undheim.

Av de forslag som kom inn virket Risa sitt forslag mest interessant, og

etter oppdrag fra Sør-Trøndelag vegkontor bygde han prototypen på en helautomatisk snøstikkesetter.

### Maskinen

Snøstikkesetteren er en hydraulisk enhet som monteres på lasteplanet til en mindre lastebil (512-bil), fortrinnsvis med automatgirkasse.

Maskinen drives av bilens hydraulikksystem og krever ingen betjening utenom sjåføren.

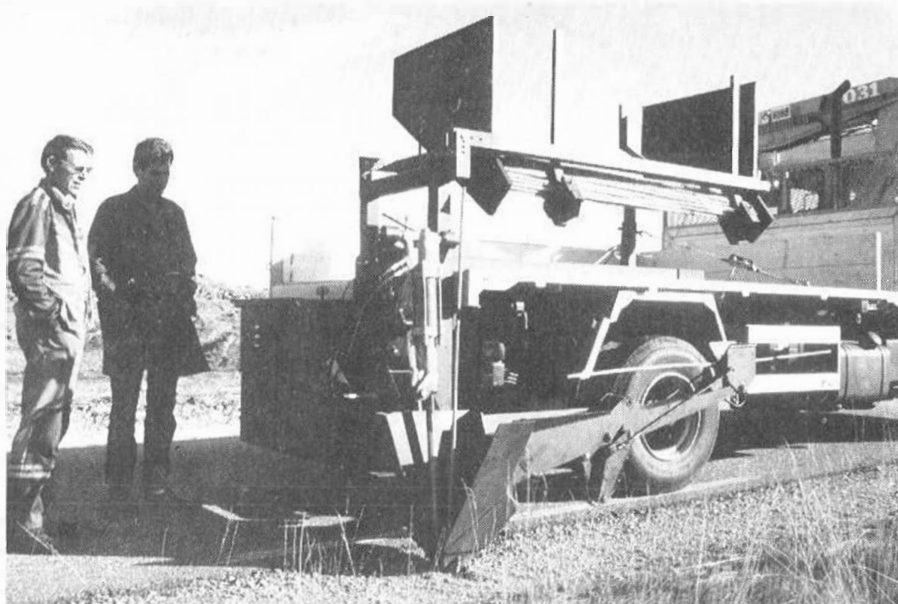
Enkelt sagt virker maskinen slik at en arm med påmontert slaghammer lager hullet i vegkanten og svinger deretter bort. I mellomtiden har en annen arm hentet en brøytestikke fra et magasin og setter den ned i hullet gjennom en trakt. Deretter pakkes jorda rundt stikken, trakten løftes opp og bilen kjøres fram til ny posisjon. Der gir sjåføren signal på en trykkapp til en liten dataenhet som styrer selve setteprosessen.

### Fine finesser

Maskinen har mange fine finesser. Hvis f.eks. boret treffer en stein, løftes hammeren automatisk og sjåføren får et signal om å kjøre litt fram for et nytt forsøk.

Snøstikkesetteren er programmert til å bruke 13 sekunder på sin del av jobben. Men som arbeidskapasitet kan en regne oppsetting av ca 100 snøstikker pr time, inklusive flytting, fylling av magasin m.v.

Maskinen som er enkel og robust, er testkjørt av mannskaper fra Nærbø vegstasjon. Etter noen små justeringer, virker den svært godt.



Den automatiske snøstikkesetteren i arbeid. Ved maskinen står Gaute Vigre fra Vegvesenet og konsulenten og produsenten Steinar Risa.

## Vegdekket blåste bort

Under stormen søndag 28. oktober var vinden så kraftig i kastene at en del av vegdekket blåste av vegen.

Dette skjedde på riksveg 45, på den nye parsellen like ovenfor vegbommen på Øvstabø. Et flak på ca 2 x 20 meter ble løftet opp. En bil som passerte akkurat da dette skjedde, ble skadet da den fikk oljegrusbitene over seg.

Fotoet viser en del av vegen, der det faste dekket er blåst bort.

**Foto: Njål Hanasand**



## Vegarbeidar Odd Egil Narten Frå skaft og slire til skarpegga knivblad

Av Harald Sel

Han har fått mange lovord for knivane sine, Odd-Egil Narten, og det frå folk som reknar seg for svært så sakkyndige innan den vanskelege kunsten det er å smi knivblad. Og den snart 40 år gamle vegarbeidaren frå Oltedal smir ikkje berre knivblada. Han former også skafta og syr slirene. Ja, det er faktisk sjølve knivmed-arbeidet han har drive minst med. Skaft og slirer har han laga i 10 år, men først for vel 2 år sidan begynte han så smått å prøva seg på sjølve knivblada.

- Eg har alltid likt å forma ting med nevane, heilt frå eg var ganske liten, seier Odd Egil.

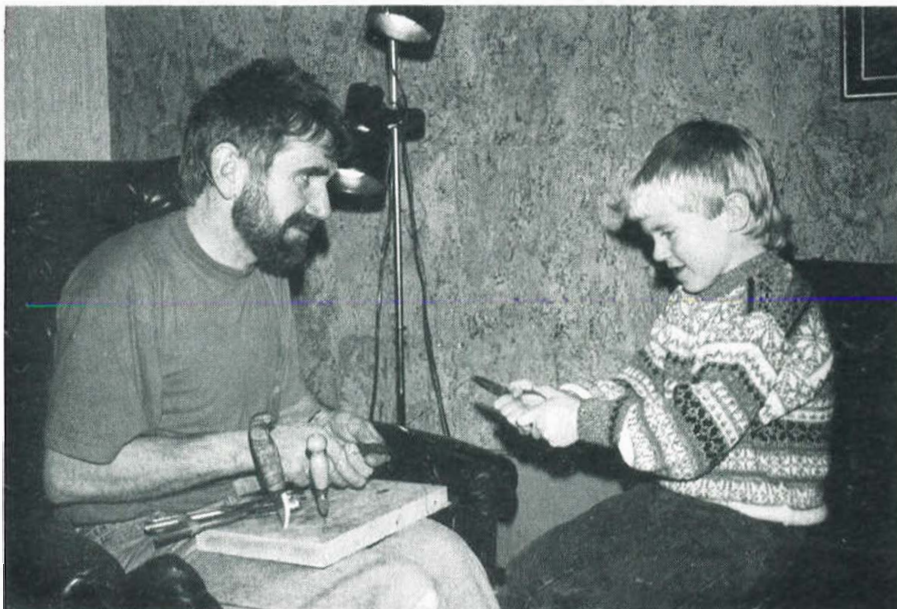
- På skulen var sløyd det kjekkaste faget. Og seinare har eg laga ein god del ting i tre. Det gjer eg ennå, men gjennom dei siste 10 åra har eg stadig brukt meir tid til knivarbeidet.

### Knivtradisjon

Tradisjonelt har Aust-Agder og Telemark vore knivsmedane sitt "kjerneområde". Særleg har Vegårdshei i Aust-Agder vore eit senter for knivlagning. Både her og ved Akademiet i Rauland, Telemark, blir det årleg arrangert kurs, med deltakarar frå nesten heile landet. På desse kursa har også fleire rogalendingar gått, slik at ikkje så reint få putlar i faget nå, også her i fylket.

Å sy slirer er eit reinsleg arbeid, så det gjer gjerne Odd Egil i sofakroken. Her får han hjelp av sonen Stig, som er 9 år.

(Foto: Møyfrid Narten)



### Kurs

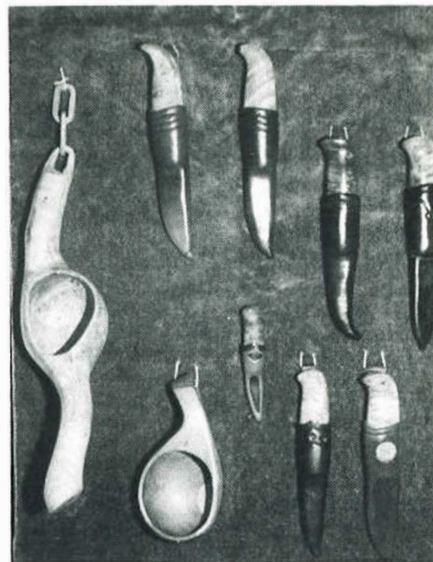
Odd Egil har aldri gått på kurs. Han er sjøllært. Men nå er han likevel blitt så dyktig i faget, at han sjøl er kurslærer. I haust har han kurs i kniv-smiing på Skeianetunet i Sandnes.

### Eiga smie

Odd Egil har si eiga smie heime i Oltedal. Ho er på 14 kvm, og han bygde henne for 2 år sidan. Det var på denne tida han gjekk i gang med å smi knivblad. Og etter ein del prøving og feiling, gjekk det etter kvart retteleg bra. Han har laga bortimot 70 knivar med skaft og slire på desse 2 åra.

### Mykje arbeid - lita fortjeneste

Odd Egil reknar med mellom 10 og 15 timars arbeid på ein kniv. - Blir det god fortjeneste på dette?, spør me.



Knivar og tresløyd frå Odd Egil Narten sine hender presentert ved ei brukskunstutstilling i lokala til Lyse Kraft på Tronsholen i Sandnes.

(Foto: Odd Egil Narten)

- Eg tek 800 kroner for ein kniv. Men materialet, både til knivblad, skaft og slire, kostar. Og det kostar å halda smia i drift. Når eg så brukar opp til 15 timar på arbeidet, blir ikkje timebetalinga stor. Men for meg er dette ein hobby, så det viktigaste er ikkje å tena pengar.

### Utstillingar

Odd Egil Narten har fleire gonger vore representert på brukskunstutstillingar, både med metall- og trearbeid. Nå nyleg kunne ein sjå 4 knivar, 4 knivblad og 1 trebolle frå hans hender på ei utstilling i Bydelshuset på Ganddal.

- Ja, det er moro, seier han, at folk vil sjå på det eg lagar. Og mange er interesserte i å kjøpa knivane mine.

### Fiskestonga

Men så mange knivar får han ikkje tid til å laga, ved sida av å vera vegarbeidar.

- Som regel er eg i smia ein kveld i veka, seier han. Og ut over ettersommaren blir det svært lite knivarbeid, fortel han. - Det er denne fiskestonga som dreg avgarde med nesten heile fritida.

Først og fremst er det laksen Odd Egil er ute etter. Og han er ingen amatør som fiskar heller, etter det me skjønar. Fryseboksen er nok temmeleg velfylt etter endt laksefiske-sesong.

# Støy som miljø- og samfunnsproblem

Av Thore Eilertsen

Støy er uønsket eller sjenerende lyd. Støy forstyrrer samtaler, undervisning, søvn osv. Stadig uønsket lyd eller støy, sjenerer konsentrasjonsevnen og velværet generelt og blir etterhvert et problem for omgivelsene.

## Vegtrafikkstøy

Det mest alvorlige problemet knytter seg til vegtrafikkstøy fordi støyforurensning fra vegtrafikkstøy berører svært mange mennesker. Stadig økende trafikk øker støynivået langs våre vegger.

Problemet oppstår de fleste steder gradvis på grunn av generell trafikkvekst, andre steder på grunn av vegomlegginger eller etablering av trafikkskapende virksomhet.

Omlag 1 350 000 mennesker (hver tredje innbygger) utsettes i sin bolig for vegtrafikkstøy som går ut over trivselen (høyere ekvivalent støy nivå enn 55 dBA). Av disse er omlag 300 000 så sterkt plaget av søvnforstyrrelser, stress og mistrivsel at det må betegnes som et helseproblem.

Den samfunnsøkonomiske kostnaden bare ved reduserte verdier på boliger og ved nedsatt produktivitet er anslått til 400-800 mill. kroner pr. år. (St.meld.nr. 41, 1987 - 88. Helsepolitikken mot år 2000).

## Historikk

I Stortingsmelding nr. 50 (1976 - 77) "Tiltak mot støy," ble samfunnsproblemet støy belyst på bred basis. Formålet med meldingen var å få trukket opp generelle målsettinger og prinsipper for arbeidet med støyproblemene og legge opp til et handlingsprogram mot støy.

Etter 1977 er det både ekstraordinært og over de ordinære vegbudsjettene bevilget midler til støyskjermingstiltak. Midlene har i første rekke gått til bygging av støyskjermer og støyvoller samt fasadeisoleringstiltak mot støy langs våre mest trafikkbelastede riks- og fylkesveger i tettstedene. Samtidig er det også oppnådd en god del ved omlegging av trafikkbelastede vegger utenom tettsteder.

Innsatsen har ført til vesentlig bedring av støysituasjonen for beboerne der tiltakene er gjennomført. Imidlertid har trafikkveksten i vårt land økt så raskt de siste årene at antall støyutsatte boliger tilnærmet har vært konstant.

I 1988 ble nye bestemmelser om miljørettet helsevern tatt inn i kommunehelseloven. Helsemyndighetene har pekt ut støy som et av 10 viktige innsatsområder, og sier om søvn- og kommunikasjonsforstyrrelser som

skyldes støy: "Dette er langt alvorligere og mer utbredt enn man tidligere har vært klar over, og det ser ut til at det er et voksende problem. Søvnforstyrrelser gjør at man ikke får den hvile og mulighet til restituering som søvnen skulle gi. Dette vil lett sette sitt preg på all den aktivitet man skal utøve både fysisk og psykisk i dagliglivet."

## Siktemål framover

Statens forurensningstilsyn (SFT) utarbeidet i 1985 et forslag til handlingsprogram mot vegtrafikkstøy: Konklusjonen i forslaget er at det både er mulig og samfunnsøkonomisk berettiget å gjennomføre tiltak som vil føre til en vesentlig forbedring av støyforholdene langs våre vegger.

Siktemålet er at antall personer som er "svært forstyrret" av vegtrafikkstøy bør reduseres med minst 50% og at antall boliger med utendørs/innendørs støy på over 60 - 65/30 - 35 dBA bør reduseres til nesten 0 innen år 2000.

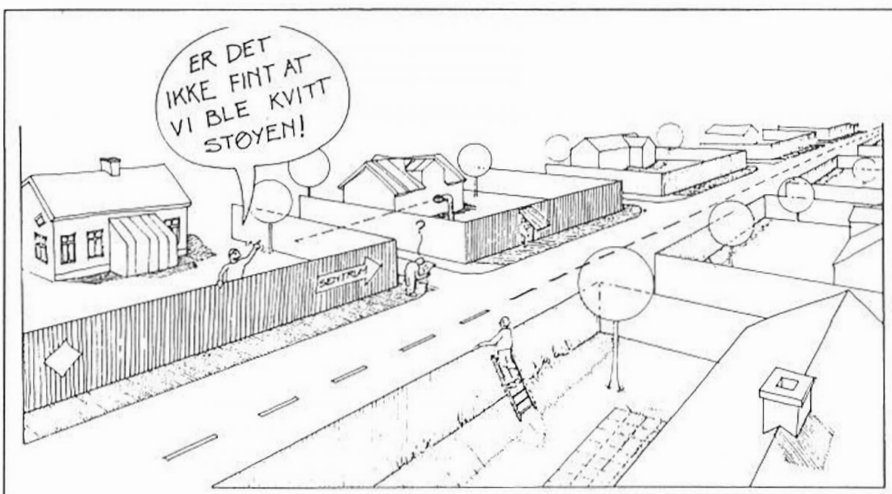
Handlingsplanens målsetting skal oppnås ved skjerpet støykrav til kjøretøyene, fasadeisolering og støyskjerming samt ved å hindre at nye støyproblemer oppstår gjennom streng planleggingspraksis.

Det er spesielt gjennom god arealplanlegging en kan forebygge mot støyproblemer. I arealplanleggingen tas viktige valg for lokalisering av aktiviteter og disponering av arealer. Kun ved å "tenke støy" og få vurdert miljøkonflikter tidlig i planfasen har en reelle muligheter til å påvirke trivselsforholdene for ettertiden.

I forbindelse med godkjenning av fylkesplanen for Rogaland (Kgl. resolusjon av 28. oktober 1988), gir Regjeringen signaler om innfallsvinkler for å bedre bymiljøene.

Det sies blant annet: "Regjeringen peker på at det i de større byene må legges mer arbeid i å begrense vegtrafikkens skadevirkninger.

Fortsettelse side 23



# Tryggare trafikk gjennom Kleppekrossen

**Tekst og foto: Harald Sel**

**Tegning: Kitty Marie Klever**

Arbeidet for eit sikrere trafikkmiljø på gjennom Kleppekrossen er i gang.

Dei viktigaste tiltaka som nå blir gjennomført, er fylgjande:

- \* Undergang ved Kleppelundsvegen
- \* To rundkjøringar, i krysset med Sola-vegen og i krysset med Stasjonsvegen
- \* Opphøgde gangfelt, 2 ved krysset med Stasjonsvegen og 1 sør for krysset ved Kleppelundsvegen
- \* Redusert vegbreidde mellom Meierivegen og Bankvegen
- \* Kraftige innsnevringar ved fotjengarovergangane vidare sørover fram til krysset med Bakkavegen
- \* 40 km fartsgrense på ein del av strekninga

## Kostnader

Kostnadane ved bygging av undergangen blir ca kr 800.000,-. Denne summen blir betalt av Klepp kommune og firmaene Selmer Furuholmen A/S, Kverneland A/S og Tore Lie A/S, som står bak utbyggingsplanar i det tidlegare industriområdet til Kyllingstad.

Dei andre tiltaka er kostnadsrekna til ca 1,6 mill kr, og Klepp kommune og Statens vegvesen betaler kvar sin halvpart. Etter planen skal tiltaka vera gjennomførte i første halvår 1991.

## Uryddig trafikkmiljø

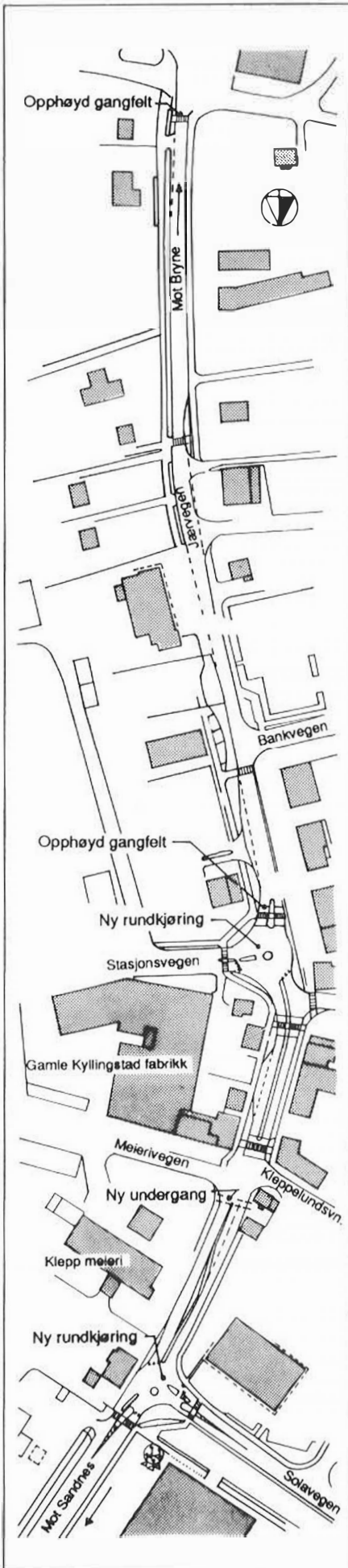
Rv.44 gjennom Kleppekrossen har svært stor biltrafikk. Pr døgn passerer i gjennomsnitt mellom 15 og 16.000 kjøretøy.

For ein tettstad som dette, med mellom anna stor handelsverksemd, servicefunksjonar og skular, er det i tillegg stor trafikk av syklistar og fotgjengarar. Berre på strekninga Kleppelundsvegen - Bankvegen, 150 meter, kryssar 1000 personar vegen pr døgn.

Problema for dei mange mjuke trafikantane har då også vore store, og det har vore fleire stygge fotjengarulykker dei siste åra. Med dei tiltaka som nå blir gjennomførte vil forholda bli atskillig tryggare for mjuke trafikantar.

Vilkåra skulle heller ikkje, totalt sett, bli særleg ringare for den motoriserte trafikken. Dei 2 rundkjøringane fører til ei meir effektiv trafikkavvikling. Dette vil langt på veg oppvega ulempene med dei opphøgde gangfelta.

I alle tilfelle vil dei opphøgde gangfelta vera ein viktig del av planen for eit sikrere trafikkmiljø. Utan desse fysiske hindringane, vil ikkje fartsgrensa på 40 km/t bli effektiv nok.



Frå oppstarten av arbeidet med rundkjøringa i krysset mellom Rv.44 og Stasjonsvegen. I framgrunnen, Håkon Østrem.

## Planfritt motorveg-kryss på Lura

**Tekst og foto: Harald Sel**

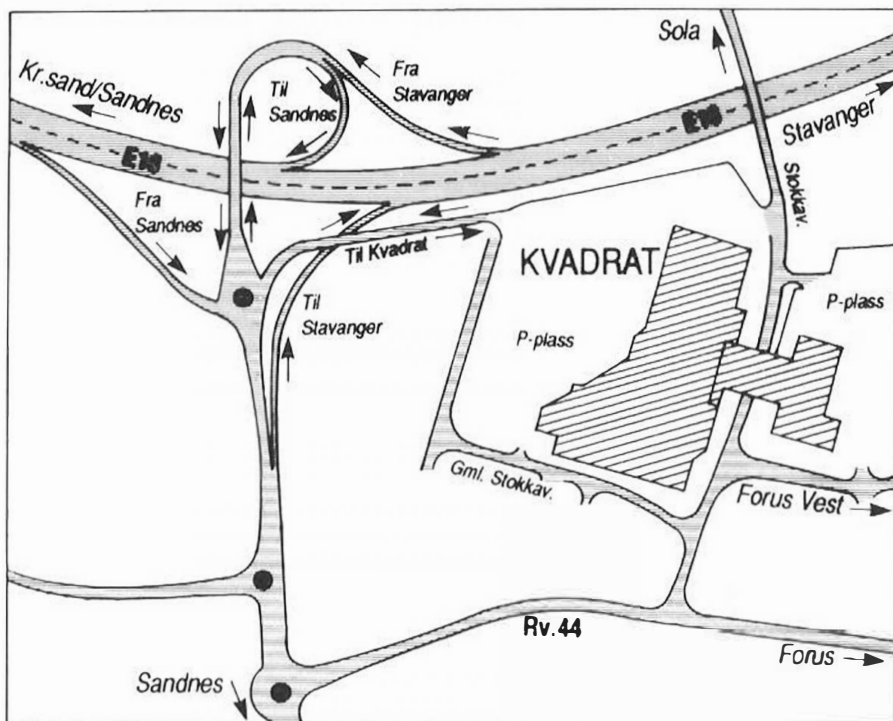
Motorvegen (E 18) har fått planfritt kryss på Lura.

Då motorveg-parsellen Lura - Stangeland blei opna i 1984, var trafikk-systemet i Lurakrysset nærast å rekna som ei kriseløysing.

Normalt skal alle motorveg-kryss vera planfrie. I dette tilfellet valde Vegvesenet å forsera motorvegutbygginga til Stangeland og opprustning av Oalsgata i Sandnes framfor bygging av planfritt Lurakryss.



Frå arbeidet med den nye brua over motorvegen på Lura.



Nytt planfritt Lurakryss.

**Tegning: Sissel Norland**

Bakgrunnen for denne prioriteringa, var i første rekke alle dei alvorlege ulykkene på den gamle E 18 gjennom Strandgata i Sandnes. På kort sikt ga forseringa av motorvegutbygginga klart større ulykkesreducerande effekt enn bygging av planfritt kryss på Lura.

Perioden for den midlertidige trafikk-løysinga i Lurakrysset skulle bli lenger enn Vegvesenet hadde tenkt seg i 1984. Den økonomiske innstramminga har ført til at fleire prioriterte prosjekt er utsette eller "lagde på is".

Når krysset nå er gjort planfritt, er dette i første rekke av omsyn til næringsinteressene i området.

Særleg har utbygginga av kjøpesenteret Kvadrat gjort trafikkforholda vanskelege på Lura. Av byggekostnadane på 12 millionar kr har difor Immobilia, eigarselskapet bak Kvadrat, betalt 6,8 mill. Obs, som er største butikken i Kvadrat, har betalt 1 million. Resten, 4,2 mill. kroner, tar Sandnes kommune.

Immobilia har vore byggherre for anlegget, i nært samarbeid med Statens vegvesen.

Brødrene Risa har utført arbeidet med graving og masseflytting, mens Block Berge Bygg har utført betongarbeidet på brua over motorvegen og brua på den nye innkjørselen til Kvadrat, som går kloss i motorvegen.

### Lenger ekspedisjonstid ved Biltilsynet

Frå 2. januar blir ekspedisjonstida ved biltilsynstasjonane utvida med 45 minutt pr dag.

Stasjonane skal nå stå til teneste for publikum frå kl 9.00 til 15.15 på måndagane og frå kl 8.00 til 15.15 tisdag til og med fredag.

Fram til årsskiftet, er ekspedisjonstida til kl 14.30.

## Statens Trafikklærerskole Lekselesing og studentliv

Av Reidar Dirdal

I og for seg ikke noen sensasjonell eller dramatisk overskrift. Men når en seksjonsleder i Biltilsynet forlater sin arbeidsplass, kone og fire mindreårige barn, og reiser til Stjørdal et helt år for å gjennomføre Statens Trafikklærerskole, da må det vel være ganske dramatisk.

Årsaken er at da jeg i 1988 ble tilsatt som seksjonsleder på trafikksesjonen, var det med forbehold om at Trafikklærerskolen måtte gjennomføres så snart som mulig. Ingeniør Bråtveit hadde gått skoleåret 88/89, og jeg fant det mest praktisk å "hoppe i det," året etter.

Etter lange forberedelser "psykisk og familiært" var det klart for avgang 10. august. Den gamle Mazdaen (konebilen) var fullastet med dyne - piggdekk - sykkel - kaffetrakter og diverse annet livsnødvendig utstyr. Turen oppover gikk bra til tross for mye regn, sviktende vindusviskere og avrevet eksosanlegg på ferjeleiet i Skudenes.

Jeg hadde leid hybel 2 - 3 km fra skolen hos en gammel enkmann (85 år). Leien var rimelig tilpasset statens satser. Standarden var brukbar, samt garasje til bilen.

Statens Trafikklærerskole er den eneste skolen i landet som utdanner kjørelærere, og hadde derfor studenter fra hele

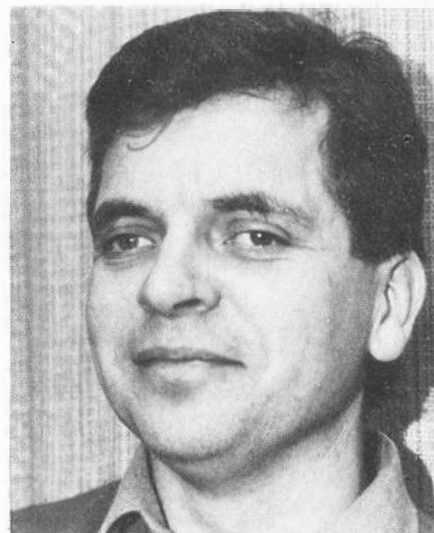
landet, i tillegg en fra Island og en fra Færøyene. Skolens hovedfag er pedagogikk/metodikk, psykologi, fysikk, trafikkjus og bilens konstruksjon og virkemåte.

I tillegg til teoriundervisningen driver studentene praktisk opplæring av førerkortaspiranter 2 dager i uken. Den praktiske opplæringen foregår i Stjørdal og Trondheim sammen med øvingslærer. Ved skoleårets slutt er det eksamen i både skriftlige og praktiske fag (lærerdyktighet).

Noen vil kanskje lure på hvorfor en seksjonsleder i Biltilsynet må ha trafikklærerskolen. Han skal vel ikke drive kjøreopplæring i sitt arbeid?

Nei, han skal ikke drive opplæring, men en stor del av en seksjonsleders arbeid på trafikksesjonen er tilsyn, veiledning og samarbeid med kjøreskolene.

Jeg ser det klarere nå enn før at det må ha mange fordeler at både seksjonsleder og sensorer har vært gjennom den samme utdannelsen som kjørelærerne. Det blir lettere å sette seg inn i deres situasjon, og skjønne deres eventuelle problemer. En vil og i større grad kunne dekke en veilederfunksjon. I tillegg får en også et visst forhold til trafikklærerskolen og det faglige miljøet der, som kan være nyttig i det daglige arbeid.



Selv om hybelliv og lekselesing var en svær overgang fra det normale arbeids- og familieliv (etter 20 års skolefravær), har det vært et interessant år. En del av pensumet var kjent stoff, spesielt fysikk og bilteknikk, men mye var nytt og mindre kjent innenfor psykologi og pedagogikk. Skolen hadde 2 klasser á 36 studenter samt en faglærerklasser med 24 studenter. Av disse var 8 stykker fra Biltilsynet.

Med fare for å bli anklaget for selvros vil jeg påstå at representanter fra Statens vegvesen var et positivt innslag i miljøet. De fleste av disse hadde erfaring fra sensorarbeid og annet kontrollarbeid. Dette var godt grunnlag for frodige diskusjoner i klasse og grupper. Ellers hadde studentene forskjellige yrkesbakgrunn, og noen få hadde kjøreinstruktørbakgrunn.

Er det fornuftig av Statens vegvesen å bekoste denne utdannelsen? Etter utdannelsen er jeg overbevist om at dette må være riktig satsing. Det må være et mål at alle som driver sensorarbeid har trafikklærerskolen eller lang erfaring i bransjen.

Det er imidlertid beklagelig at dette ikke gir noen lønnsforbedring. Selv om en beholder lønnen under utdannelsen, og får begrenset kompensasjon for merutgifter til opphold og hjemreiser, skal en både bo og leve billig for ikke å pådra seg gjeld (i alle fall hvis en har forsørgerbyrde fra før).

Det var et svært interessant (men langt) år. Jeg besto eksamen, (så jeg slipper å gå om igjen).

### Biltilsynet i Egersund til Slettebø

Den framtidige biltilsynstasjonen i Egersund skal liggja på Slettebø, på området der Egersund vegstasjon nå held til.

Ved dette kan vegvesenet sine felles ressursar i området, som bygningar, utstyr og personell, utnyttast best muleg.

Ein tenkjer seg primært at utbygginga av biltilsynet på Slettebø skal skje

ved ei samanbygging med nåverande vegstasjon. Biltilsynet ønsker at det i tillegg blir laga ei planløyising basert på frittliggande nybygg.

Målsettinga er at utbygginga på Slettebø skal vera ferdig slik at biltilsynet kan etablere seg ved vegstasjonen i 1993.

# Markus Wiik

## Stripemaler, fagforeningsmann og vaktmester

**Intervju: Johan Lund**

Han var førstemann ut på flere områder, Markus Wiik, på den første stripemalingsmaskinen i fylket, som hovedtillitsmann på heltid og som vaktmester på vegkontoret.

Det begynte 1. mai 1962 da han fra møbelsnekkerjobb hos Sven Andersen Møbelfabrikk ble tilsatt som mannskap på stripemaskinen sammen med Johannes Espevold. Inntil da hadde maskin og mannskap fra Østfold (!) dekket jobben.

Det fortsatte gjennom ny vegarbeideroverenskomst høsten 1972, som åpnet adgang til å ha formann i hoved-

tillitsmannsutvalg på heltid, noe som for Rogalands vedkommende ble avtalt fra våren 1973.

Innflyttingen i lokalene på Lagårdsvegen kom med et vell av oppgaver for en nevenyttig mann. Egen vaktmester på heltid var uunngåelig, Markus Wiik pekte seg ut og ble beordret inn. Dette var høsten 1985.

Mange spilte på Wiik's kompetanse i de nærmeste år. Ettersom det sjelden var nei i hans munn, var det i lange tider hardt kjørt. Høyst betimelig var det derfor at han på vegkontorets julekaffe i 1987 ble hedret for "Årets navn på vegkontoret".

### Luftig arbeidsplass

- Det startet altså med stripemaling. Hvordan var utstyret?  
- Maskinen var helt åpen og to-manns betjent. Espevold styrte og jeg betjente apparaturen. Som i dag var stripepunkter satt ut på forhånd, så det var bare å styre rett og trekke i spakene på rett tid.

- Hva med arbeidsmiljøforholdene?  
- Siden maskinen var åpen var det som regel frisk nok luft, men under visse forhold kunne gass fra løsemidlene være plagsomme. Her var sjåføren særlig utsatt fordi han satt rett over dysene. Det hendte Johannes måtte ta seg en luftetur for å friske seg. Ellers var det greit nok at maskinen var åpen, for vi kunne ikke male i regnvær.

Men det var en stor ulempe med maskinen, den hadde bare en malings-tank. Hver gang vi skulle skifte farge måtte den renses og det for hånd. Det var en skittjobb, for vi måtte bøye oss opp i tanken for å komme til.

- En annen side av arbeidsmiljøet er arbeidstidens lengde.

- Det var ikke tanke på slikt. Godværsperiodene måtte nyttes og da ble det lang dag og ingen sure miner for det. I flere år hadde vi begge Agder-fylkene som arbeidsområde i tillegg til eget fylke. Da hadde vi egen interesse av å ta lang dag og få hurtigere hjemkomst.

- Dere i stripemalingen må ha utgjort en selvstendig gjeng med så stort geografisk spenn?

- Det er sant nok, men vi hadde jo oppsynsmann Gunnar Dahle som foresatt. Det var han som planla og prioriterte. Han satte forresten på oss en betegnelse som gikk igjen. Når det skulle jobbes i et distrikt tok han en telefon til vegmesteren: "Nå må dokker gjørr dokk klar, for i neste uga komme Wiik'n og di," og alle visste hva saken gjaldt.

- Merkesesongen er jo sommerhalvåret, hva med resten av året?

- Da var det snekkerarbeid av ulikt slag. Etaten har hatt en stor brakkepark og det var nok å gjøre med reparasjoner og vedlikehold, ikke minst i samband med økningen av standardkravet etter overenskomsten og miljøloven.

### Tillitsmannsarbeidet

- Tillitsmann på heltid med lønn og kontor og reisegodtgjørelse var en nyskapning og landevinning i vår etat. Hva betydde dette?

- Vi hadde lenge hatt ordening med tillitsmenn rundt omkring og disse gjorde jo en god jobb. Som tillitsmann var jeg medlem av det sentrale tariffrådet i Arbeidsmannsforbundet. Men den nye ordening i 1972-overenskomsten var en ny giv. Å ha en enhetlig representasjon var et gode for begge sider i arbeidslivet, både arbeidsstokk og ledelse.

- Hvordan opplevde du klimaet i kontakt/forhandlinger med ledelsen?

- Det var sjelden motsetninger av stor betydning og det var ikke stort antall



saker som måtte løses på sentralt hold. Det som i hardere tider ble ansett som kampsaker på arbeidsplassene, var nå løst enten ved sentrale forhandlinger om overenskomsten eller av lovverket. Tonen på det lokale plan har vært fin.

- Det heter seg at problemer bør løses så nær konfliktstedet som mulig. Var det sånn i din tid som hovedtillitsmann?

- Nei. Min jobb var å lokalisere og klarlegge problemene og derpå be om forhandlinger med ledelsen på vegkontoret. Den lokale arbeidsledelse, oppsynet, hadde ikke fullmakt til å





*Sittende fra venstre: Mikal Rodvelt, Petter Rodvelt, Arne Njå, Borgny Kristiansen, vegsjef Danielsen, Gerd Hauge, Leif Steinsland og Sigurd Erfjord.*

*Stående fra venstre: Lars Surdal, Erling Hanasand, Markus Wiik, Bernhard Erfjord, Peder Løe, Magnus Nødland, Alf Dirdal, Chr. Fr. Hansteen, Leif Sæbø og Kristoffer Sivertsen.*

## Nye pensjonister i 1990

Ved en enkel, men stilfull tilstelning på KNA-hotellet i Stavanger ble årets pensjonister hedret for samvittighetsfull innsats gjennom mange år. Av de nye 21 tjenestemenn som i løpet av året er over i pensjonistenes rekke var 3 forhindret fra å møte. Disse takkes av ved en annen anledning.

Den nye pensjonistgruppen representerte i alt 655 årsverk. De fleste kommer naturlig nok fra driften, anlegg, vedlikehold eller maskin, men det var også 4 fra vegkontoret og 1 fra biltilsynet.

**Tekst og foto: Johan Lund**

avgjøre mange saker. Det er en avgjort fordel med dagens ordning med delegert styring. Lederne på vegkontoret blir fritatt for detaljstyring, arbeidsledelsen ute føler medbestemmelse og arbeidsstokken kan føle både medbestemmelse og at problemene løses snarere.

- Det er fra sentralt hold gitt signaler om en rekke omlegginger av offentlig administrasjon, bl.a. at det må legges større vekt på hensynet til berørte parter, både tilsatte og utenforstående interessenter. Synspunkter?

- Systemet med å "gå gradene" er det lite igjen av. Spriket mellom praktisk erfaring og teoretisk utdanning er stadig mer fremtredende. Da gir det seg selv at de med erfaringen må sterkere inn på banen. Dette skjer lettest ved samarbeid. Her vil tillitsmannsapparatet ha en viktig rolle ved å påse at så skjer.

### Vaktmesteren

Det begynte med at en del lettvegger måtte fjernes i leielokalene på Atlantic

da vi skulle forlate lokalene i slutten av 1985, og fortsatte med rydding av inventar m.v. som oljedirektoratet hadde forlatt i Lagårdsvn. 80. Utdriften var begynt å avta, det var kommet nok en snekker på Bærheim vegsentral og det endte med at Wiik fikk beordring til vegkontoret.

-Hva var det som dominerte arbeidet på Lagårdsvegen?

- Norema hadde jo flyttet en god del lettvegger for å få lokalene innflyttbare, men det gjensto en mengde detaljer. Vi var jo så og si kastet ut av Atlantic, så innflyttingen var klart for tidlig. Det var nok en god del leielser for de tilsatte i den første tida. Det var håndverkere av alle slag i sving. Vi ble aldri ferdig med alt, organisasjonsendringer, overflytting av folk, noen skulle ha større rom, noen skulle ha mindre. Men det er gjerne slik det skal være i en levende etat?

- Du må ha opplevd litt av hvert opp gjennom årene?

- Det er ikke lett å ta noe i farten, men

det er en episode av litt spesiell karakter. Under stripemalingen hadde vi med en hjelper på en minitraktor. Han skulle samle opp de markeringsbitene vi hadde lagt på nymalt stripe. Et sted stanset traktoren, men den var så trang at han satte den i gear da han gikk av. Da han skulle sette den fri snublet han og kom under traktoren. Han ble liggende på ryggen med drivhjul mellom beina. Han var ikke klar om å komme klar eller nå gearspaken. Han ble berget av en forbi passerende dame. Men da hadde det grovmønstrede dekket slitt i stykker buksegylf og omkringsittende tøy, så han var helt åpen i skrittet. Det syn vi møtte da han kom løpende bort til oss glemmer jeg ikke. Med hendene foran skrittet brølte han ut: "E' der noen så har ein ekstra kjeladress?"

Vi nevner til slutt at Markus Wiik på idrettslagets 25-årsfest ble hedret med en liten gave, som takk for helhjertet innsats for idrettslaget gjennom hele dets virksomhet.

## Statens vegvesen sine vandre-bibliotek: Med fyllbot som grunnkapital

**Tekst og foto: Harald Sel**

For nokre år tilbake fann tidlegare anleggsleiar Bjørn Sandvik eit skap bortslengt i ein skrothaug på vegstasjonen i Sand. På skapet sto: "Statens Veivæsen Vandre-bibliotek No 7". Sandvik var vaken nok til å ta vare på skapet, og han har seinare hatt det hengande på veggen i hobbyrommet sitt heime i Suldalsosen.

Då me for ei tid sidan besøkte Bjørn og han viste oss vandrebibliotek-skapet, blei nysgjerrigheten vakt. Me fekk hjelp av sjefen for Vegmuseet, Geir Paulsrud, og nosta opp litt av historien om Statens vegvesen si vandrebibliotek-ordning.

Ein vegarbeidar som skofta arbeidet og reiste på rangletur til Gjøvik-marknaden i 1899, var hendinga som førte til oppretting av vandrebibliotek for arbeidarar i Statens vegvesen. Etter kvart fekk bibliotekverksemda eit ganske stort omfang. På det meste var bortimot 100 bokskap "på vandring" rundt om på ulike anlegg over heile landet.

Men i åra frå 1945 og utetter tok ordninga gradvis slutt. Mekaniseringa kom i gang for fullt, talet på arbeidarar blei færre på kvart anlegg og det blei mindre vanleg med brakkeleirar.

### Bot til bibliotek

Men tilbake til rangleturen som utløyste det heile. Den omtalte arbeidaren

arbeidde på veganlegget Gjøvik - Lillehammer, då han fekk lyst på ein marknadstur og skofta arbeidet. Slikt måtte ein reagere på.

Ingeniørassistent Crøger ved anlegget tok pennen fatt. 8. september 1899 skreiv han til amtsingeniøren. Han gjorde framlegg om at arbeidaren skulle få ei bot på kr 10, og at bota blei nytta som tilskot til oppretting av eit bibliotek for arbeidarane ved veganlegget. Noko grunngeving hadde han ikkje. Men truleg såg han for seg at betre tilgang på lesestoff ville føra til færre byturar og mindre fyll og rangel mellom arbeidarane.

### Anleggsbibliotek

Amtsingeniøren sat ikkje lenge på saka.

I svarbrev av 16. september 1899 gav han løyve til å bøtleggja arbeidaren med kr 10, og at pengane blei brukt til første innkjøp i eit anleggs-bibliotek.

Og ingeniørassistent Crøger var tydelegvis ein handlingens mann. 9. februar året etter (1900) gjorde han opp status i eit brev til amtsingeniøren. Han skriv at mulktsummen kr 10,- og frivillige tilskot frå arbeidarane var brukt til skiping av biblioteket. Ein hadde nå 23 bind og dei var flittig nytta, slik at alle bøker til ei kvar tid var utlånte.

### Vandrebibliotek

Dei gode røynslene frå anlegget Gjøvik - Lillehammer førte til at Vegdirektoratet gjekk i gang med vandre-bibliotek-ordninga. Etterspurnaden var stor frå heile landet. Stadig fleire skap med eit innhald på opptil 30 bøker blei sende på "vandring".

Vegdirektoratet utarbeidde reglement i 1904 (sjå faksimile). I eit runskriv frå 26. august same året ga direktoratet dessutan utfyllande retningslinjer. Her heiter det mellom anna:

*Oppsynsmannen forutsettes å fungere som bibliotekar. Det bør fastsettes en bestemt dag i uken til omhytte av bøker, utenfor hvilken tid oppsynsmennene ikke bør være forpliktet til å forestå utlån*

### Stort utlån

Frå Vegdirektoratet si side kan ein vel seia at ordninga med vandrebibliotek blei prioritert heller høgt, i ei tid då utbyggingsoppgåvene var mange og dei økonomiske ressursane små. I 1907 t.d. blei det avsett kr 1.000,- på budsjettet til finansiering av 10 nye vandreboksamlingar.

Og at tiltaket var populært fins det mange utsegner om i skriftlege kjelder. 12. november 1907 skreiv t.d. amtsingeniør Hovdenak i Romsdals amt til Vegdirektoratet. Romsdal hadde då 3 bibliotek "på vandring" rundt om på anlegga i amtet, men Hovdenak skriv at dei treng 5 til. Amtsingeniøren skriv at arbeidarane sette stor pris på boksamlingane og nytta dei flittig. Han meiner at ordninga med bokutlån er gagnleg og føremålstenleg, og ikkje i noko tilfelle har han høyrte om at bøker er blitt stygt medfarne.

*Framhald side 23*



*Bjørn Sandvik attmed bibliotek-skapet som han berga frå skrothaugen. Nå heng det trygt forvart i hobbyrommet hans heime på Suldalsosen*

## Miljøtips for bilførere

1. Reduser bilbruken i arbeid og fritid. Reis kollektivt om mulig, eller kjør flere sammen.
2. Ved å sykle eller gå, reduseres bilbruken og gir deg dessuten frisk luft og god helse.
3. Vis alltid hensyn til gående og syklende. Vik til fordel for disse i alle situasjoner.
4. Kast ikke oljebokser, spillolje, bilbatterier, dekk og andre bildeler i naturen. Lever dette til godkjente mottakerstasjoner.
5. Hold eksosanlegget i orden. Det gir mindre støy og for katalysator-biler mindre bensinforbruk.

## Vegutbetring Jelsa - Landsnes

Arbeidet med utbetring og forsterking av fylkesvegen mellom Jelsa og Landsnes i Suldal er nå i gang. I første omgang har Statens vegvesen 1,5 mill. kroner til disposisjon, midlar som er forskottert av Suldal kommune.

Det er 3 strekningar på den 14 km lange vegen som er særleg dårlege, og som skal utbetrast. Ved Berkeland skal vegen rettast opp og forsterkast (massutsifting) på ein 500 m strekning. Ved Skrytamyra skal også massen skiftast ut på ein 500 m lang strekning, for å få større bereevne på vegen. Når ein får midlar, skal dessutan ca 300 m av vegen ved Grønnevika utbetrast.

Det trengs bortimot 3 mill. kroner til til å fullføra det planlagde arbeidet. Klarer ein å skaffa pengar, kan heile vegstrekninga Jelsa - Landsnes få auka bereevne og fast dekke i 1991.

## Bilen er ikke særlig populær nå for tiden - unntatt når du skal noen steder.

Sidsel Sandelien er avdelingsdirektør ved den nyoppretta miljø- og trafikksikkerhetsavdelinga i Vegdirektoratet. Hun er utdannet fra NTH i 1968. Siden 1970 har hun arbeidet i Vegdirektoratet.



Jeg har fått FN's rapport om klimautviklingen. Vi kommer til å få det bokstavelig talt "hett" hvis vi ikke greier å minske utslippet av drivhusgasser - og BILEN trekkes frem som miljøsynder...

Bil-industrien jobber selvfølgelig på spreng for å redusere bensinforbruket, men nordmenn må likevel kjøre mindre bil hvis vi skal nå de nasjonale mål om redusert CO2-utslipp.

Og bilen har flere negative sider:

- den bråker
- den krever veger som kan ødelegge landskap og bomiljø
- og den er farlig
- ja faktisk dødsfarlig...

400 mennesker drepes årlig i trafikken i Norge.

Da skulle vel konklusjonen være grei:

Vi må bruke bilen MINDRE og ta MER HENSYN når vi bruker den.

Men så er det det at bilen er så innmari praktisk. Du kan dra innom butikken på veg fra jobben, og hvis du skal på fotballtrening så er den helt uunnværlig. Du kan bestemme reisetidspunktet selv - helt uavhengig av

andre. Men det gjør også at du av og til drøyer for lenge, og prøver å ta det igjen med frisk kjøring - inntil du må bråbremse foran humpen nede i boligvegen - mektig irritert over disse hinderne som snart finnes over alt.

Og det er derfor disse humpene ligger der - for å hjelpe deg når du er i akkurat det humøret. Det er hjelp til selvhjelp. Tenk hvor mye bedre det er å slå bunnpannen i en hump --- enn i et lekende barn.....

...Psykologer mener faktisk at biltrafikken er den siste VILLE VESTEN i et ellers gjennomregulert samfunn. Biltrafikken gir mulighet for å prøve seg selv - beherske noe krevende - ta raske beslutninger - som f.eks. å ta rotta på han tullingen med hatt som kjører som en sinke.

Mange mennesker er blitt fysisk og mentalt BIL-AVHENGIGE!!! Når du først er vant til å bruke bil, og den står parkert rett utenfor døren, så fristes du til å bruke den - også på korte turer!

Jeg tror nesten det trengs et slags bil-avvenningskurs på lik linje med røykeavvenningskurs. Problemet er at du

må være motivert for å ha nytte av slike kurs, og her blir det IKKE mange frivillige deltakere.

Tenk bare på reaksjonene mot miljøavgiften på bensin. Hensikten er at vi skal kjøre MINDRE, og da blir ikke avgiften noe problem. Men mindre kjøring er det ingen som har lyst til. MINE bilturer er nyttige og nødvendige, det er naboen som skal reise kollektivt.

Men valget står ikke bare om å bruke bil eller reise kollektivt. Valget står mellom å reise eller IKKE å reise. Og med hånden på hjertet - er alle dine reiser helt nødvendige? Kunne du ikke slått sammen to ærend, sittet på med naboen når dere skulle på foreldremøte, droppet en stressende weekend-reise til hytta i alle fall EN helg? Og ikke minst - unngått den verste rushtoppen. Biler i kø forurenses mer enn noen. Det er dårlig miljøpolitikk å bruke trengsel for å begrense trafikken... Da er avgifter mye bedre...

Og hvis du tenker deg om - har du godt av all denne bilkjøringen? Er du andpusten når du går i trapper, begynner bilringene rundt magen å bli påfallende, har du plager med ryggen?

Jeg foreslår et nytt motto: La bilen stå - bli hjemme eller begynn å gå.

Så skal vi Statens vegvesen gjøre vårt beste for å skaffe et grønnere miljø med skikkelige gang- og sykkelveger, snarveger og smett så det blir trivelig å ferdes. Vi er ikke bare en bilisme-etat selv om vi prøver å løse bilistenes floker...

## Arbeidsmiljøpris 1990

Av Turid Nordbø

Arbeidsmiljøutvalget har etter initiativ fra Kjell Torgersen, fått 5000,- av Norsk olje, og Vegsjefen gir tilsvarende beløp.

Rentene på beløpet skal brukes til årlig utdeling av en arbeidsmiljøpris. En statuett som skal premiere og gi honnør for innsats til bedring av arbeidsmiljøet.

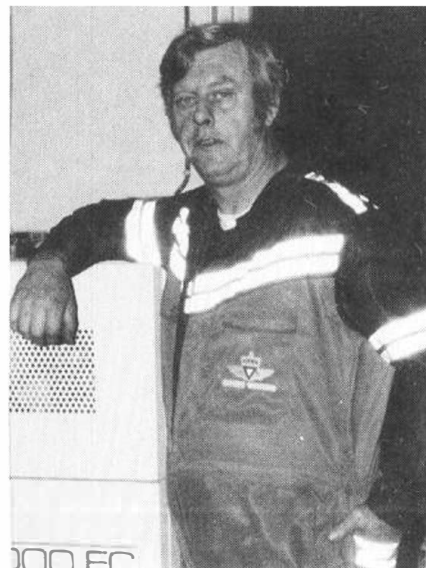
Valget har ikke vært så enkelt, da det er flere personer som er verdige denne æresprisen. Men etter flertallets stemmer fra arbeidsmiljøutvalgets medlemmer, ble Jan T. Undset valgt.

Undset har arbeidet 26 år i vegvesenct. Han var med i utvalget "Vern og Velferd", som senere ble omdøpt til Arbeidsmiljøutvalget. Der var han hovedverneombud i 12 år.

Innføring av nye ting møter ofte motstand både blant ledere og arbeidstakere. Undset har til sine tider "buldret frem" og ivret for verne- og sikkerhetsarbeid. Men meningen hans har vært så inderlig vel i den hensikt å skape trygge arbeidsplasser.

En "hjertesak" for Undset har vært å få tilrettelagt arbeidsplasser for ansatte med redusert helse. Og han gikk sterkt inn for å opprette Arbeidstreningsverksted i Hillevåg. Driften startet i 1986 og Undset ble ansatt som formann. Han har gjort en prisverdig innsats i etableringsfasen, som ikke alltid har vært like enkel. Forøvrig er det for tiden planer om omstrukturering og en større spredning av slike arbeidsplasser rundt omkring i hele fylket.

Undset har et klart blikk for samspill mellom de fysiske og psykiske forhold. Trygghet og kameratskap er omtrent like viktige for å skape godt arbeidsmiljø. Med dette for øye har Undset utviklet en trivelig arbeidsplass på verkstedet i Hillevåg. Godt arbeidsmiljø har stor betydning for oss alle. Men ikke minst er det viktig for dem som er helsesvkket, enten de etter tiden ved verkstedet blir pensjonerte, eller de skal tilbakeføres til sitt vanlige arbeid.



Det er en glede for ledelsen og AMU-medlemmene å påskjønne Undset med MILJØPRISEN 1990.

I neste nummer av "Rygjavegen" kommer retningslinjene for utdeling av ARBEIDSMILJØPRISEN 1991

## Betraktninger om året som er gått



Min tid som valgt Hovedverneombud for to år er snart ute. Det har vært en interessant periode, men jeg føler det går litt tregt med enkelte ting.

Blant disse er internkontrollen. Vegsjefen har ansvaret og skal delegere ansvaret nedover i linjen. Ettersom loven trer i kraft 1/10-1991 må det opplæring til. Da Hovedverneombudet har mange og

ulike oppgaver, blir to dager i uken alt for liten tid til dette arbeidet.

En annen ting er all den overtid som florerer enkelte plasser - opptil 60-70 timer i måneden, så må det heller ansettes folk. Dette må gå på helsa løs eller HVA!

Og så forstår jeg ikke at maskinavdelingen ikke får en fast reparatør på Rennesøy til å ta våre maskiner under vingene. Dette skulle jeg kanskje ikke blande meg bort i!

Men jeg har også noen å skrøyde av, blant annet Nærum og hans folk på Rennfast, Hogstad på Bærheim for innkallinger og møtereferat til byggemøte, Verneombud N. Krokedal og B. Steine for deres utmerkede arbeid og rapportering, og ikke å forglemme J. Undset som sliter mye alene for tiden. Vernekontorets alltid like blide sekretær T. Nordbø, gjør et fantastisk arbeide. En rose også til adm.sjef S. M. Olsen, han står på, mye arbeid og liten tid. Ellers vil jeg takke verneombudene for bra arbeide.

Vi har nå fått en miljøpris sponset av Norsk olje, som skal deles ut til fortjente medarbeidere som skaper et godt miljø ute eller inne. Så stå på folkens.

God Jul, Godt Nytt År

Hilsen Hovedverneombudet Kjell Torgersen

# Kryssord nr. 7/90

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				

**VANNRETT**

1. Hastighetsøkning
12. På stumpen
13. Bolig
14. Omtrent
15. Ion
16. Parti
17. LM
19. Baktalte
20. Stav
21. Fransk elv
23. Røre
24. Pronomen
25. Ujevn
27. Uro
28. Tone
29. Atkomst
31. Smilte
32. Føle
33. Egen
34. Tøvet
37. Si
38. Utstyre
40. Flokk
41. Navn
42. Anta

**LODDRETT**

1. De tre første
2. Fraser
3. Underdanige
4. Treslag
5. Skranglete
6. Lever
7. Planet

**8. Myndighet**

9. Jeremiade
10. Mesterskap
11. På fly, omv.
15. Avstamning
18. Artikkel
19. Deles
22. Fø

**26. Rot**

28. Tørket frukt
30. Gr. stjerne
31. Snakke usant
32. Gudinne
35. Vokst
36. Plate
39. Spis!

*Premien er et  
FLAX-lodd*

## Løsning nr. 6/90

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

## Vinnere av kryssord nr. 6/90 ble:

**Magne Rullestad**  
5570 Grindafjord

**Stein Brændholen**  
Jederveien 4A - Jeløy  
1500 Moss

Løsningen på kryssord nr. 7/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
**Innen 8. januar 1991**

Innsendt av: .....

Adresse: .....

# Vegkontoret har fått ny kantine

**Tekst og foto: Eva Vivoll**

*1. oktober feiret vi! Da spanderte vegsjefen bløtkake til alle ansatte, og kantinepersonalet fikk overrakt blomster av fylkesmannen, med takk for god mat og ypperlig service.*

*Her ser vi fra venstre, fylkeslege Egil Willumsen, vegsjef Chester Danielsen og fylkesmann Kristin Lønningdal i det de åpner kakene.*



*Vårt utmerkede kantinepersonell, fra venstre: Reidun Gundersen, Gunvor Nilsen, Inger Lura og kantineleder Jorunn Fjogstad.*

*De er alle fire veldig godt fornøyd med den nye kantinen. Arbeidsforholdene er blitt mye bedre, og de synes oppslutningen fra de ansatte har vært meget god.*



*24. september åpnet den nye kantinen i nye, oppussede lokaler i Lagårdsvegen 78. Som vi ser her er det ingen ting å si på lokalitetene. Store vindusflater gir mye lys og luft, og publikum ser ut til å trives godt.*

## MI MØJNING

I forbindelse med Fylkesmannens innflytting i Lagårdsvegen 78, ble det snart klart at vi måtte flytte fra den gamle kantinen i kjelleren, til ny kantine som vi skulle dele med de ansatte i Statens Hus. Motstanden på vegkontoret var stor. Vi visste hva vi hadde, men ikke hva vi kom til å få. I dag, to måneder etterpå, vet vi det. Hva synes du nå?

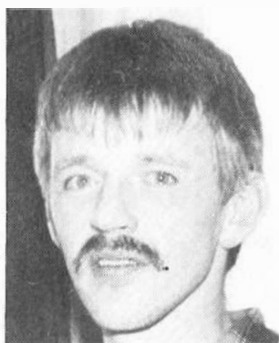
**Elin Stueland, Adm.**

Var veldig skeptisk til flytting i begynnelsen, men etter at vi tok den nye kantinen i bruk, er jeg blitt positivt overrasket. Personalet gjør alt for at vi skal trives. Der er lette og lyse lokaler, og det er en stor fordel med egen røykesalong.

**Ole M. Sandanger, Plan**

Jeg er meget godt fornøyd med den nye kantinen. Der er lyst og trivelig, god utsikt, god mat og ikke minst hyggelig betjening. Skulle bare ønske at Reidun hadde stekt vafler på mandagene også!

Et lite minus er avstanden og fremkommeligheten med lange ganger og mange dører.

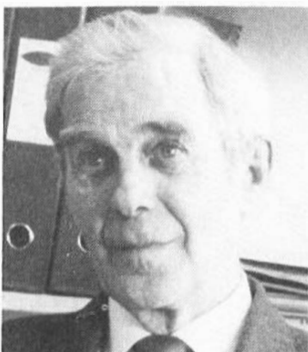
**Jorunn Bokn, V's forværelse**

Jeg var veldig negativ til flytting, men det ble mer positivt enn ventet. Vi får god service, kjempegod mat og der er fine lokaler. Fordel med egen røykesalong, samtidig som det skaper et skille som er litt dumt.

Litt kronglete veg når man skal bringe mat og kaffe til møter her på huset.

**Erling Aardal, Innkjøp**

Selve kantinet er mye bedre nå enn før, med lysere og finere lokaler. Maten er vel stort sett den samme, men omgivelsene mye bedre. Veggen er for lang og kronglete.



*Forts. fra side 12*

**Støy ...**

Forurensning fra vegtrafikk er en av de viktigste kilder til miljødeleggelse. Det er derfor viktig å satse på alternative løsninger som begrenser bruk av privatbil i pressområdene. Kollektivtransporttilbudet må styrkes fram mot år 2000. Fylkeskommunen som ansvarlig for kollektivtransporten, må vurdere aktuelle virkemidler og i nødvendig utstrekning ta i bruk disse.

Ved utformingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994 - 97, skal kollektivtransportens rolle i byområdene behandles spesielt. I tillegg vil andre miljøforberedende tiltak bli innarbeidet.

Det vises forøvrig til rapport om vegtrafikkstøy utarbeidet i samarbeid mellom Fylkesmannen i Rogaland v/ miljøvernadv. og Statens vegvesen Rogaland, hvor dette er hentet fra.

Interesserte kan få denne rapporten ved henvendelse til Thore Eilertsen på planavdelingen ved Statens vegvesen Rogaland

*Framhald frå side 18*

**Med fyllebot...**

I kor stor grad Rogaland nytta seg av ordninga veit me lite om. Kanskje gamle vegarbeidarar i fylket veit meir om dette?

**Ny tid - nye tilbud**

Frametter i dei første etterkrigsåra synes det som vandrebiblioteka hadde utspelt si rolle. Fleire arbeidarar kunne bu heime i staden for dei tidlegare anleggs-leirane. Dei offentlege biblioteka blei meir utbygde og hadde langt fleire bøker å velja i enn vegvesenet sine vandreboksamlingar.

Bokskapa blei stua vekk eller berga av vegvesenfolk, som t.d. det Bjørn Sandvik tok vare på. Alt i alt eksisterer ein god del av skapa bl.a. i museale vegvesen-samlingar.

Bøkene derimot blei nok stort sett kasta. Ennå fins nok ei og anna hos pensjonerte vegfolk eller etterkomarane deira som minne frå den epoken då vandrebiblioteka var eit kjært og populært tiltak for anleggsfolka i vegvesenet.

## Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

### Hallingkastet

# Kondisjonssvikt (?) for jentene - framgang for gutane

Av Ivar Hebnes

Rogaland deltok også i år på Vegvesenets sin tradisjonelle håndballturnering på Gol. Ambisjonane dette året var å gjera ein betre figur enn i fjor, iallfall for gutane. Difor la oppmennene i år opp til eit meir "profft" opplegg, med fly til Bergen og tog vidare over Hardangervidda til Gol.

Om det var reiseopp-  
legget eller respekten for  
motstandaren Finnmark,

vinnar dei 2 siste åra, som var avgjerande, veit me ikkje, men fyrste kamp ga 3 - 9 tap for gutane. Kamp nr. 2 mot vertsfylket Buskerud, blei ein jevn og hard kamp. Me klarte å laga 5 mål, og det var nok til seier.

Damene opna "showet" med ein enkel seier over Østfold. Det såg også ut til at Hordaland i neste kamp var overkommelege, men etter

pause skifta Bergens-damene taktikk. Dermed vart Rogaland heilt overkøyrd og tapte 1 - 7. Om det var dårleg kondisjon eller tanken på Hallingkastet sin sosiale del som slo ut, skal vera usagt. Damene var iallfall slått ut, og kunne pakka draktene nederst i kufferten.

Gutane slapp derimot ikkje unna kamp nr. 3. Lørdags morgon kl. 9,00 (merk

tida) var Sogn og Fjordane motstandar. Alle spelarane fann fram til hallen i rett tid, men støtten frå damene var heller dårleg. Men til tross for bare 2 supportarar på tribunen, vann me ein velfortent seier. Sett i høve til forholda, var det ein respektabel innsats. Ikkje alle var like aktive som på dansegolvet kvelden før, og dårlege lystilhøve i hallen gjorde at enkelte spelarar såg både to- og tridobbelt.

Heller ikkje gutane gjekk vidare i turneringa, men med 2 plass i pulja og tap på mållforskjell, var det stor framgang frå i fjor.

Resten av arrangementet vart gjennomført på tradisjonell vis, med bading og Trobicana om dagen og bankett med premieutdeling om kvelden. Heller ikkje der klarte Rogaland å gjera seg særleg merkbar. Når andre fylke stiller med fulle bussar med supportarar, var det avgrensa kva me 18 frå vårt fylke kunne prestera.

Ved avreise søndags morgon var nok dei fleste utslitne etter all ståheien, men me var enige om å trø til på ny neste år, når Hallingkastet skal arrangerast for 20. gong. Då kan kanskje Vegvesenets sitt nyoppretta blanda kor vera med og kasta glans over Rogaland sine kampar og på banketten.



*Damelaget framme frå v.:  
Marianne Stokkebø, Rita  
Fliester, Anne Marie Torsvik  
og Lise Bruder.  
Bak frå v.: Bodil Wigdel,  
May Grimstad, Solveig  
Yndesdal og Tone Skogland.*

*Herrelaget framme frå v.: Tor  
Skårland, Gudvin Nedrebø,  
Ivar Hebnes og Bjørn Egil  
Goa.  
Bak frå v.: Lagleder Harald  
Norås, Odd Ragnar Fugle-  
stad, Jostein Lindhom, Tor O.  
Walskaar, Ernst Walskaar og  
Geir Gudmestad*



### Resultater

#### Damer:

Rogaland - Østfold 5 - 3  
Rogaland - Hordaland 1 - 7

#### Herrer:

Rogaland - Finnmark 3 - 9  
Rogaland - Buskerud 5 - 4  
Rogaland - Sogn og Fj. 5 - 3



## Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

### Vegmesterskapet i orientering 1990 "Møje skrøyd" til Rogaland

**Tekst: Randi Nesdal og Nidunn Sandvik**

**Foto: Torstein Rein-Larsen**

Helga 29. og 30. september gikk vegmesterskapet i orientering av stabelen her i Rogaland. Da hadde en komite av ivrige o-løpere fra vegkontoret arbeidet med forberedelsene siden januar.

Det er mye arbeid med et slikt arrangement, og det var ganske hektisk i gangene på vegkontoret de siste dagene før mesterskapet. Til slutt hadde vi alt under kontroll, bortsett fra været.

Hele uka plasket regnet ned, og vi tenkte med gru på hvordan dette skulle gå. Men det utrolige skjedde. På lørdagen klamret været opp, og vi hadde nydelig høstvær hele helga.

Det var med 105 deltakere. Av disse var 14 kvinner. Vi får håpe at kvinneandelen vil stige i årene framover. Alle fylkene bortsett fra Østfold var representert. Deltakerne var innkvartert på Hotell Alstor, og vi hadde ordnet med busstransport til løpestedene ved Hommersåk.

På lørdagen var det først en orientering på Harestad om Rennfast prosjektet og ny E 18 i Stavanger sentrum.

Deretter var det klart for individuell konkurranse på Lauvås ved Hommersåk. O-løperne fra Rogaland måtte dele seg slik at noen deltok på løpet, mens andre var med i arrangementstablen. I et tungt og bløtt terreng var innsatsen til deltakerne upåklagelig. For mange av løperne fra østlandsskogene var terrenget tøffere enn de var vant med, men det ble tatt med godt humør.

Etter løpet var det middag på Alstor Hotell. Torleiv Haugvaldstad ledet det hele med stort hell. Halvor Folgerø holdt kveldens tale, og kom med interessante teorier om sammenhengen mellom orientering og vegplanlegging. Hovedpoenget er å finne beste og raskeste veg frem til et mål.

Oddvar Bjønnum viste sin utmerkede lysbildeserie med naturbilder. (Flott reklame for Rogaland). Det ble forrett premieutdeling av dagens løp, og deretter spilte Per Østhus og medspillere fra

Sunde Swingers opp til dans. Vi svingte oss med o-løpere fra hele landet, og det ble en trivelig kveld. Dagens løypevalg ble ivrig diskutert, og morgendagens taktikk på stafetten ble valgt.

På søndagen var det altså klart for stafett. Starten gikk fra Mauland skole. Været var like strålende som lørdagen, og alle kom vel fram til mål.

På veg hjem fra Hommersåk søndag ettermiddag kom de første regndråpene. Vi var utrolig heldige med været. Vi fikk også "møje skrøyd" for løypene og selve arrangementet.



Dagens løypevalg blir diskutert av fra v.: Finn D. Eriksen, Kjell Husebø og Thore Eilertsen.

Til slutt vil vi i arr.komiteen få takke alle dere som hjalp oss med å få dette mesterskapet vel i havn. Vi fikk god hjelp fra personer både i og utenfor orienteringsgruppa.

### Resultater

#### Individuelt

##### Herrer 17 - 34 år Sluttid

1. Bjørn Åmdal Akershus 48,25
2. Ole Andre Helgaas Troms 49,24
3. Endre Hallan Troms 50,40

##### Herrer 35 - 44 år

1. Bjørn Alsaker Rogaland 38,02
2. Finn Ole Jørgensen Aust-Agder 38,03 (ett sekund)
3. Tore Hansen Vest-Agder 42,58
8. Gudmund Gausel Rogaland 50,20
11. Tor Geir Espedal Rogaland 52,48

##### Herrer 45 - 54 år

1. Jan Erik Gravningen Vestfold 37,31
2. Roar Bjordal Vegdirektoratet 38,43
3. Willy Hansen Finnmark 40,51
8. Agnar Aasheim Rogaland 43,44
25. Magne Bjelland Rogaland 87,31

##### Herrer 55 år og over

1. Harry Clausen Telemark 31,02
2. Kåre Heggland Nord-Trøndelag 37,12

##### Damer 17 - 34 år

1. Rannveig Nordhagen Vegdir. 37,11
2. Hanne Herum Telemark 37,52
3. Tove Heimdal Oppland 39,04
5. Helen Lomeland Rogaland 48,30
7. Nidunn Sandvik Rogaland 57,04

#### Damer 35 - 44 år

1. Elin Fiskvik Nord-Trøndelag 31,37
2. Astrid Fortun Vegdirektoratet 40,14
3. Synnøva Gausel Rogaland 44,54

#### Damer 45 år og over

1. Lillian Frankson Aust-Agder 50,52
2. Jorunn Hildrum Nord-Trøndelag 58,49
3. Margot Aasheim Rogaland 67,49

#### Stafett

##### Herrer t.o.m. 44 år Sluttid

1. Troms I 92,11
2. Aust-Agder I 105,10
3. Akershus 107,28
4. Rogaland I 120,05 (Alsaker, T.G.Espedal, Gausel)
20. Rogaland II 188,05 (Husebø, Eriksen, Bjønnum)

##### Herrer over 44 år

1. Sogn og Fjordane 122,20
2. Rogaland 122,32 (Larsen, Goa, Eilertsen)
3. Telemark 127,32

#### Damer

1. Oppland 73,55
2. Nord-Trøndelag 83,54
3. Vegdirektoratet 92,14
4. Rogaland I 112,53 (Sandvik, Lomeland)
6. Rogaland III 174,36 (Gausel, Aasheim)

## Rennfast-prosjektet og egenregiarbeidene

**Tekst og foto: Øivind Kommedal**

Jeg vil her først og fremst gi en orientering om det arbeidet vi utfører/ skal utføre og om de som arbeider i prosjektet. Videre om det fellesskap og den korpsånd som fortsatt eksisterer og som viser at vi er ett Vegvesen.

Som alle vet, er Rennfast-prosjektet nå kommet godt igang. Det arbeides på hele strekningen fra Harestad på Randaberg til nordspissen av Rennesøy.

Den nye ferjestrekningen over Boknafjorden synliggjøres nå ved at man fra den nordligste del av anleggsområdet på Rennesøy ser over til Bokn (Arsvågen f.k.).

### I dagen og i tunnel

Arbeidene på Harestad startet opp allerede i november 1989 for å klargjøre det ene tunnelpåhugget for Byfjordtunnelen. Tunnelene skal drives fra begge sider og møtes "på midten". I mars flyttet en gjeng over til Askje for å klargjøre et av tunnelpåhuggene for Mastrafjordtunnelen.

Parallelt av dette startet planleggingen av de hovedarbeidene som skulle utføres i egenregi. Dette omfattet blant annet alle vegarbeider (i dagen) på

Rennesøy, bygging av den del av Mastrafjordtunnelen (ca. 1800 m) som skulle drives fra Rennesøy og utsprenning/bygging av ferjekai-området med en ca. 350 m lang molo i Mortavika på Rennesøy.

### Stordrift på Rennesøy

I april/mai i år etablerte vi oss på Rennesøy og startet med arbeidene på selve veien. Hovedarbeidene til nå har vært sprengning/ masseflytting, masseutskiftning av en større myrstreking (ca. 94.000 m<sup>3</sup>), rørlegging og brubygging. Like etter ferien startet de forberedende arbeidene for driving av Mastrafjordtunnelen. Forskjæringen for tunnelen var da allerede utsprenget og riggingen tok til.

I månedskiftet august/september "ankom" den nye datastyrt tunnelriggen. Den 10. september startet så den ordinære driften av tunnelen. Da alle i tunnelgjengen var ukependlere, ble det lagt opp til en 2-skifts-ordning hvor langhelgene ga et visst hjemmeliv. Opplegget har vært å drive 5 m i hver salve og med 8-9 salver i uken.

### Mortavika ferjekai

På Mortavika f.k. er det foreløpig bare utført noen mindre prøvesprenginger for å vurdere steinkvalitet, mulig fraksjonering og sprengbarhet. Spesielt fraksjoneringen er her av stor betydning, da det kreves mye stor stein til moloen. Sprengningsopplegget må derfor tilpasses dette behovet. Arbeidene i ferjekai-området er planlagt å starte ved årskiftet 1990/91.

### Fin og entusiastisk gjeng

At arbeidene utføres i egenregi betyr som kjent at vi med egne mannskaper og med egne/innleide maskiner forestår arbeidene selv. Dette har ført til at en fin gjeng av vegvesenets egne folk er samlet på Rennesøy. Disse kommer fra nær sagt alle deler av fylket, og har sin tilhørighet både i anlegg og vedlikehold. Det er alltid farlig å framheve noen spesielt, men jeg synes det har vært kjempesint at vedlikeholdsfolk fra Nærbø og Egersund kunne tilpasse sin arbeidssituasjon og dekke opp viktige oppgaver i Rennfast-prosjektet. Hvor enkelt kunne det ikke vært å bli "hjemme" og fått 1-2 timer kortere arbeidsdag.

Forøvrig gjelder dette med lange arbeidsreiser svært mange, uten at det på noen måte går ut over innsats og entusiasme. Jeg tror faktisk at det må være første gangen at så mange dyktige medarbeidere fra så mange fagkategorier er samlet på en byggeplass i vegvesenet. Det er fagfolk på tunnel-driving, brubygging, sprengning, masseflytting, rørlegging samt mange med maskinfører bevis.

Det som idag gjenspeiler innsatsen i prosjektet, er viljen og ønsket om å vise at vegvesenet fortsatt har en dyktig og livskraftig gjeng anleggsfolk som er istand til å ta kampen opp mot entreprenørene. Ved å tilrettelegge arbeidet og sammen sette målene for produksjonen, så bør den innsats som vises her gi godt håp for fremtiden.



Sverre Hellen (på kanten) og Ommund Feed i arbeid med søylefundament på Bergje bru, tett ved tunnelen utanfor Vikevåg. Her skal byggjast toplanskryss med fylkesvegen.

## Vegvesen-arbeidarar på Rennfast

I Rygjavegen nr 2/1990 - Rennfast-ekstra - hadde me ein foto-presentasjon av prosjektgruppa. Nå, når arbeidet er godt i gang, har talet på vegvesen-folk blitt betydeleg større. Me presenterer her den staute flokken som, ved sida av den før omtale prosjektgruppa, skal vera med på å realisera Rogalands største vegprosjekt til nå i vegvesenet si lange historie.

*Fotomontasje: Torleif Haugvalstad*



Tormod Steine  
oppsynsmann



Inge Egeland  
maskinfører



Asbjørn Wiik  
sjåfør



Kjell Solheim  
spesialarbeider



Kjetil Nordbø  
formann



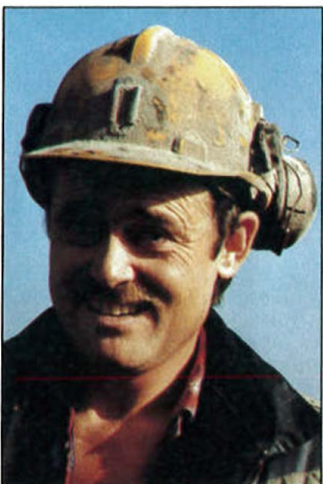
Sverre Hellenen  
fagarbeidar



Olav Audun Østbø  
oppsynsmann



Erik Fjermestad  
maskinfører



Roy Johannesen  
maskinfører



Lars Dahle  
sjåfør

## Vegvesen-arbeidarar på Rennfast



Endre Kulleseid  
skiftkontrollør



Mette Nåden  
kokk



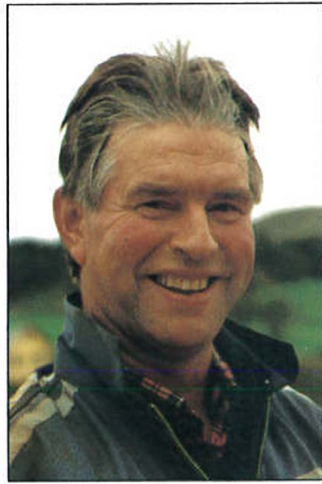
Ommund Feed  
fagarbeidarar



Erik Litlehamar  
formann



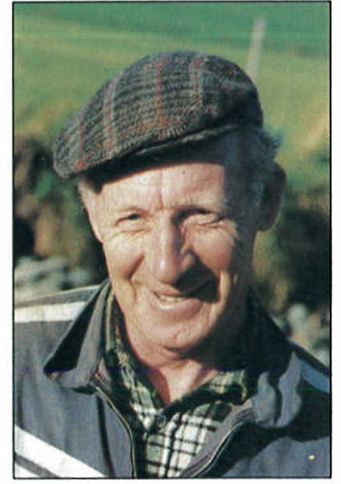
Bernt Olav Hanasand  
oppsynsmann



John Nesse  
formann



Otto Lunde  
maskinførar



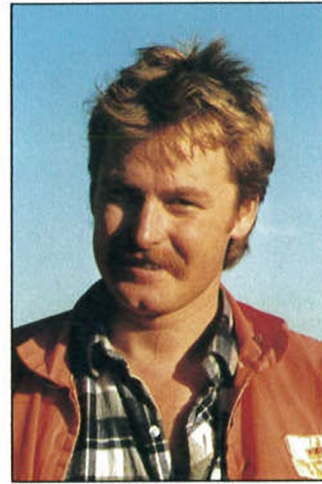
Thorleif Samsonsen  
Fagarbeidar



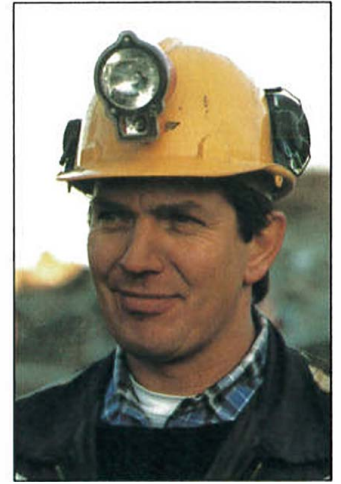
Rut Vaula  
kokk



Asgeir Nordtveit  
fagarbeidarar



Tom Espeland  
formann



Asbjørn Oddane jr.  
formann

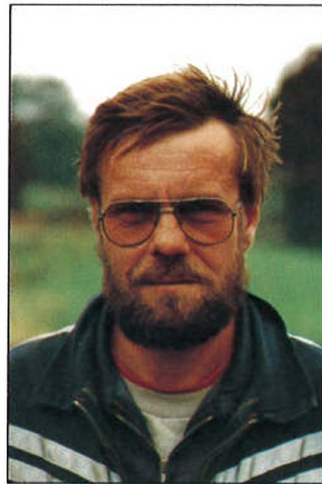
Vegvesen-arbeidarar på Rennfast



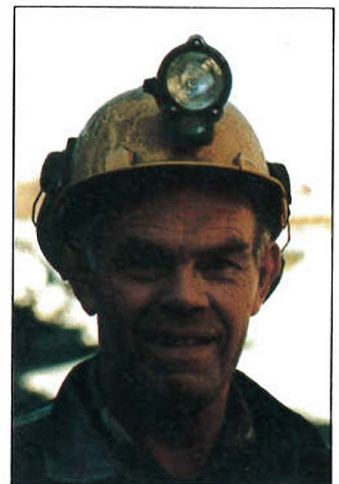
Tor Klausen  
fagarbeidar



Geir Gudmestad  
fagarbeidar



Oddmund Mellestrans  
formann



John Haugland  
fagarbeidar



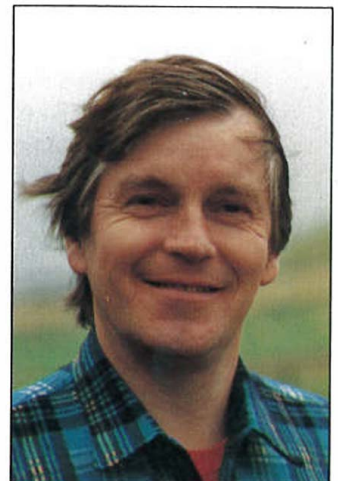
Mona Vareberg  
kontorfullmektig



Bjørn Johannessen  
sjåfør



Paul Stranden  
formann



Odd Malmin  
mekanikar



Ernst Walskaar  
fagarbeidar



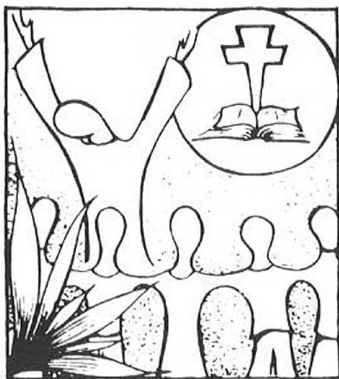
Georg Åsen  
sjåfør



Norleiv Undheim  
fagarbeidar



Sveinung Marvik  
spesialarbeidar



### Å søke Gud

"Da han var en ungdom, begynte han å søke Gud" (2 Krøn. 34.3). Dette står det å lese om en konge i gamle Israel. Leser vi videre, ser vi hvordan dette fikk betydning for han selv - og hele landet.

Å finne Gud i unge år, har for mange gitt mening og perspektiv over livet. Det gir også trygghet og håp ved livets slutt.

Hva så for den som i moden og høy alder ennå ikke har søkt Gud? "Den allmechtige, Gud Herren, taler og kaller på jorden fra solens oppgang til dens nedgang" (Salm. 50.1).

Ennå står Han, ennå kaller Han, ennå er der tid å søke Gud - for ung og gammel.

"Lykkelig den sjel som finner Gud, selv om det skulle være ved livets solnedgang. Og enda lykkeligere den som finner Gud i ungdomsårene, mens duggen ennå ligger frisk og urørt og glitrer i soloppgangen."

**Johannes Bø**

### Jubilantar

#### 50 år

Halvor Folgerø  
Vegkontoret - 13. desember

Kjetil Nordbø  
Vikedal - 25. desember

#### 60 år

Jan Hove  
Moi - 23. november

## Spørreundersøking om vegvedlikehald



I Rogaland blei det delt ut 1500 skjema som mottakarane blei bedt om å fylla ut og returnera til vegvesenet. Her er Åshild Moe ved Sand vegstasjon i arbeid med utdeling tidleg i grålysninga 10. oktober.

10. oktober foretok Statens vegvesen ei landsomfattande spørreundersøking, for å få vita meir om korleis trafikantane opplever kjøreforholda på vegnettet.

Undersøkinga konsentrerte seg om vegane sin tilstand på sommar- og hausttid. I vår gjennomførte vegvesenet ei tilsvarende undersøking om forholda på vinterstid.

Svara skal databehandlast, og SINTEF ved NTH i Trondheim skal deretter foreta ein landsomfattande analyse.

Formålet med spørreundersøkingane i vår og nå i haust, er ei målsetting om å gjera vedlikehaldet endå betre og å utnytta ressursane best råd.

## Lite brukt sykkelstativ til sals



På Bratland i Hå bygde vegvesenet for ei tid sidan busslomme med venteskur for elevane som skal reisa vidare til Vårhaug med skulebuss. Her sluttar nemleg gang- og sykkelvegen, så dette er ein naturleg oppsamlingsplass for skuleungane i området.

Til parkering av tohjulingane, når ein stig over til buss, sette vegvesenet

opp stativ med plass til 20 sykklar. Men det synes som ein kunne spart seg denne investeringa.

Når skulebussen har kjørt, ser det gjerne slik ut rundt busslommen. Eit par sykklar i stativet, rett nok, men elles i hytt og ver. Så om nokon treng eit lite brukt sykkelstativ, ta kontakt med Nærbø vegstasjon.

**Foto: Njål Hanasand**

## Styre og overvåknings- sentralen på Bærheim vegstasjon

I forrige nr. av Rygjavegen skrev Torbjørn Hogstad en artikkel om arbeidet med utbygging av en styre- og overvåkningssentral. Ved en feil i overskrifta ble det skrevet Bærheim vegsentral. Det rette er at styre- og overvåkningssentralen skal monteres hos vedlikeholdet på Bærheim vegstasjon.

## Vintervedlikehold på fylkesvegane

Også i vinter blir det innstrammings-tiltak i vintervedlikeholdet på fylkesvegane. Dette på grunn av den låge budsjettammen.

På eit område vil ein vera mindre restriktiv enn dei 2 foregåande åra, nemleg når det gjeld strøing. Men framleis vil behovet bli strengt vurdert ut frå at kjøretøya skal ha skikkeleg vinterutstyr, om nødvendig kjettingar.

Elles vil det heller ikkje i år bli brøyting på fylkesvegane mellom kl 22.00 og kl 05.00.

Fire vegar, der det ikkje er fastbuande, kan bli stengte, om verforholda blir vanskelege. Dette er Fv.1, Navrestadkrossen - Årsvoll i Lund/Sokndal, Fv.3, Rusdal - Vest-Agder grense i Lund, veg til Lyngsvatn i Hjelmeland og veg til Preikestolhytta i Strand.

## Tunge løft av Sigve Valentinsen

Sigve Valentinsen klarte ein sterkiande plass i styrkeløft-VM, som blei arrangert i Haag midt i november. Han løfta 255 kg i knebøy, 252,5 kg i benkpress og 260 kg i markløft i 75 kg-lassen. Dette er nær den personlege rekorden hans.

Tidlegare i haust stod Sigve for ei stor bragd då han vann sin klasse i Baltic-cup i Leningrad. Han slo her så godt som heile den aust-europeiske eliten.

## TILLITSVALGTES SPALTE

Arbeidsmandsforbundets hovedtillitsvalgte:

## Vi er lei av løgnene om vegvesenet

**Vi er lut lei alle løgner og myter om vegvesenet som private entreprenører og maskinentreprenører får servere ukritisk i massemedia. Når de taper i reell konkurranse med oss, tyr de til vrengebilder av virkeligheten for å holde liv i usaklige angrep på en offentlig etat!**

Det er de 18 hovedtillitsvalgte i Statens vegvesen som sier dette i en uttalelse etter sin årlige samling, som denne gang var lagt til Skien.

Uttalelsen representerer også en sterkt økende irritasjon blant de ca. 6000 vegvesen-ansatte som er oragnisert i Norsk Arbeidsmandsforbund. Det er kommet flere påstander, særlig fra privat entreprenørhold, som massemedia har videreført ukritisk. Dette vil de tillitsvalgte nå ha slutt på.

### Monopol

- Det blir blant annet påstått at vegvesenet er i monopol-situasjon. Da må vi få minne om at etatens maskinpark bare utgjør 2 % av anleggsmaskinene her i landet. Vegvesenets egen-drift utgjør gjennomsnittlig bare 20 %. Da er det veldig langt fram til den påståtte monopol-situasjonen, heter det uttalelsen.

### Milliardbeløp spares

De hovedtillitsvalgte peker også på at vegvesenet gjennom reell konkurranse har klart å presse prisen på dekklegging ned på et akseptabelt nivå. Etatens verksteddrift er dessuten 100 kroner billigere pr. time enn hos de private.

På de områder hvor vegvesenet konkurrerer med de private, spares samfunnet for milliardbeløp. Nettopp dette må vel være en hovedoppgave for en offentlig etat? underer de tillitsvalgte, som

hevder at vegvesenet på mange områder er prisregulerende i markedet.

### Maskinparken i fare

- Sannheten er at en håndfull private entreprenører selv er i en monopolsituasjon, mens vegvesenets egendrift i virkeligheten skaper mange arbeidsplasser hos private maskinentreprenører, særlig i distriktene.

Vegvesenet har dessuten i en årrekke vært gjennom en hardere rasjonalisering enn store deler av det private næringsliv. Det skjer gjennom politiske beslutninger.

Nå er dette drevet så langt at etatens maskinpark - selve hjørnesteinen i vegvesenets konkurranseeffektivitet nærmer seg sammenbrudd.

Dette vil ramme både det offentliges mulighet til styring på et av de viktigste områder i samferdselspolitikken, og den enkelte, ved økte samfunnskostnader i vegutbyggingen.

### Ukritiske politikere

Mange næringslivsledere har hengt seg på bølgen av usaklig kritikk mot offentlig virksomhet for å oppnå egne fordeler. Desverre later det til at en rekke politikere ukritisk henger seg på denne hetse-bølgen, i stedet for å sette seg inn i faktiske forhold, uttaler de tillitsvalgte. - Vi krever at politikerne opptrer mer seriøst i en så vesentlig samfunns- og distriktspolitisk debatt, heter det til slutt i uttalelsen.

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

9. oktober var stor festdag på Ropeid-  
halvøya. Den nye vegen blei  
offisielt opna av kommunalminister  
Johan J. Jakobsen.  
Ein smilande statsråd skar over snora,  
og mindre glade var ikkje Suldals-  
ordføraren Hallvard Bakka (t.h.) og  
vegsjef Chester Danielsen.  
I bakgrunnen Marvik musikkorps, som  
ga sitt vesentlege bidrag til festen.  
(Repotasje på side 4 til 7.)