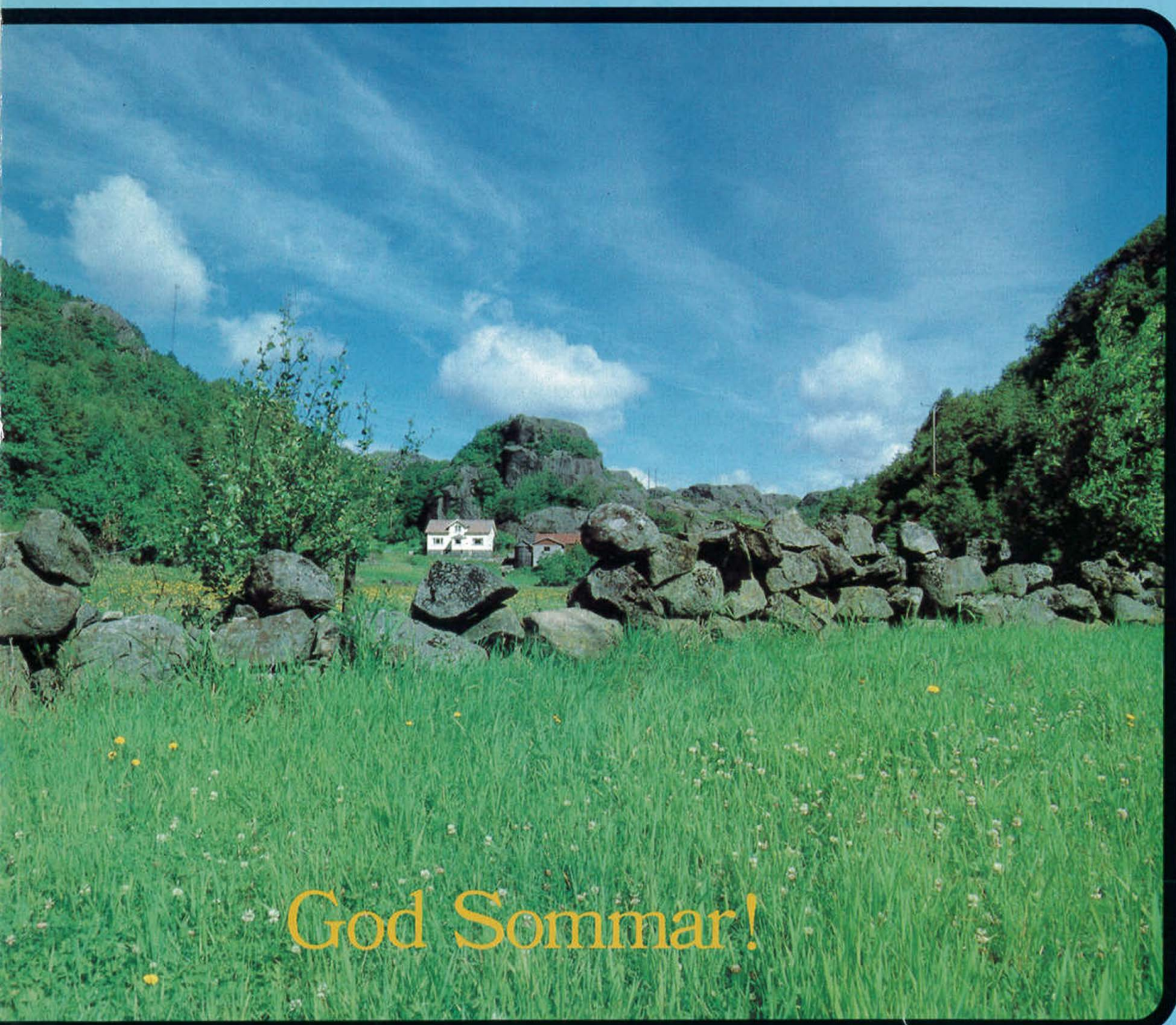




Nr. 4 – JUNI 1991 – 19. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



God Sommar!

Frå Nesvåg, like ved fylkesveg 33  
i Sokndal kommune.



STATENS VEGVESEN  
ROGALAND

- FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET

- Biltilsynet i Haugesund
- 50 år i Staten
- Intervju med Magnhild Meltveit Kleppa
- Enmannsbetjent skiltvasker





Nr. 4 - Juni 1991

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Svein Dahle  
Njål Hanasand  
Irene Stangeland  
Ole Tamburstuen  
Rosalyn Wiik  
Solveig Yndesdal

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1650 eksemplar

## Vegsjefens 3 minutter...



Jeg hilser alle medarbeidere i vegvesenet og ønsker dere alle en riktig god sommer. Vi har alle hatt travle tider de siste månedene, og vi setter nå pris på sommer og ferie.

Vi er nå ved avslutningen av tre store prosjekter som hver på sin kant har krevd arbeidsinnsats og engasjement.

Det ene prosjektet er PPP-90, - personalplanleggingsprosjektet som startet opp i 1990. Dette prosjektet har engasjert et stort antall av våre ansatte, - ikke minst i ledelsen og blant de tillitsvalgte.

Det har vært en god og åpen tone i arbeidet med PPP-90. Vi har vurdert og diskutert mange forskjellige løsninger, og jeg tror at de fleste har fått anledning til å si sin mening. De endringene vi nå vil få i organisasjonen med bl.a. nye navn på flere avdelinger, er kanskje ikke så store. Jeg tror at vi likevel nå vil få en organisasjon som for det første er mer målrettet og mer målstyrt, og for det andre mer fleksibel enn den vi har i dag.

Det andre prosjektet som nærmer seg sin avslutning, er transportplanen for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola. Også her har mange i vår etat vært sterkt engasjert og gjort en god jobb. Dette arbeidet har gitt oss god kontakt med etater og miljøer som er opptatt av andre ting enn vegger og vegtransport, noe som vi bare har godt av.

Det siste prosjektet jeg vil nevne er selvfølgelig Bokns fastlandsforbindelse som vil få sin høytidelige og kongelige åpning denne måneden. Vi føler oss beæret, og vi gleder oss storliggen over at Kong Harald vil foreta den høytidelige åpningen av dette prosjektet. Vi skal gjøre alt vi kan for at åpningen blir den høytidsstunden dette prosjektet fortjener, og for at flest mulig av vegvesenets folk får være til stede.

## Kampen mot trafikk-døden

I dei 3 foregåande åra har talet på trafikkdrepte i Rogaland vore 15 (1988), 16 (1989) og 15 (1990). Utviklinga så langt i 1991, kan tyda på at ca 15 personer vil bli drepte i trafikken også i år.

Så lenge folk blir drept på vegane, må arbeidet for tryggare trafikk ha høgaste prioritet. På den andre sida veit me, at så lenge ein har vegtrafikk, vil me aldri kunne gardera oss heilt mot trafikkulykker. Kampen mot trafikkdød og trafikkulykker er dermed ein kamp utan ende, og der ein aldri kan redusera på innsats og mål.

Men - heldigvis - me veit også, og me har sett, at det nyttar å kjempa mot trafikkdøden. Går me 15 år tilbake i tida, viser statistikken tal som er enda meir uhyggelege

enn i dag. Både i 1974 og 1975, f.eks. blei 40 personar drept i Rogalands-trafikken. Her må me også hugsa på at trafikken var atskillig mindre i 1975 enn i 1990.

Når utviklinga, trass i dei dystre tala me framleis har, er gått i rett lei, skal mange ha takk og ros for det. Men Statens vegvesen skal så visst ha sin store del av æra. Den store satsinga på utbetring og eliminering av ulykkestrekningar- og punkt, har f. eks. gitt godt resultat. Vegvesenet si biltilsyns-avdeling har på si side gjort eit kjempearbeid innan opplæring og teknisk kontroll.

Utviklinga dei siste 15 åra har vist at det nyttar å satsa på trafikksikringstiltak. Men, - kampen held fram, mot nye mål.

**Harald Sel**

## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
Kampen mot trafikk-døden ....	2
Transportplan for storbyområdet .....	3
Kong Harald opnar Bokn-prosjektet .....	4
Trimfest avsluttar jubel-veke på Bokn .....	4
Fleire turar til Skudeneshavn enn til Bokn? .....	5
Biltilsynet på Bokn .....	5
Nybygg og ombygging ved Biltilsynet i Haugesund .....	6
Biltilsynets første kontrollplass i Nord-Rogaland .....	7
Blir miljø-apellen tatt alvorleg? ..	7
Planter i vegkanten .....	8
50 år i Staten .....	10
Ny bru over jernbanen på Helleland .....	11
Vegutbetring Aksdal - Susort ..	11
Intervju med Magnhild Meltveit Kleppa .....	12
Enmannsbetjent skiltvasker ..	13
Intervju med Kristian Nybø ..	14
Vern og helse .....	15
Holmenkollstafetten 1991 ....	16
Kryssord .....	17
Ekte og godt på Hjelmeland ..	18
Måkerei i vegvesen-regi ....	18
Personálnytt .....	18
Petter Rodvelts bortgang ....	19
Tillitsvalgte spalte .....	19

## Transportplan for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola

Av plansjef Halvor Folgerø

Som leserne av Rygjavegen er blitt gjort kjent med gjennom tidligere artikler i bladet, pågår det for tiden et omfattende arbeid med en samlet transportplan for de tre kommunene Stavanger, Sandnes og Sola.

Vegkontoret har hele tiden vært sterkt representert i planarbeidet ved at vegsjefen er leder for prosjektgruppen som står for selve utarbeidelsen av plan-dokumentet. Dessuten har vegkontoret med representanter i alle temagruppene og er tillagt ansvaret for det løpende arbeidet i sekretariatet. Vi har anslått at

vegkontoret vil legge ned ca 3 årsverk til arbeid med transportplanen i det halvannet år som planarbeidet vil pågå.

Vi er nå inne i avslutningsfasen for arbeidet idet transportplan-rapporten skal være ferdig innen 1. juli 1991. Jeg har funnet det formålstjenlig å ta en "solhøyde" allerede nå for å se hvilke erfaringer og resultater vegkontoret sitter tilbake med som følge av den store ressursbruken til planarbeidet.

En åpenbar konsekvens er at dette har ført til en betydelig merbelastning for enkelte av våre medarbeidere. Det har i liten utstrekning vært mulig å få kompensasjon for de nye oppgavene. Dermed har dette enten ført til utsettelse av andre oppgaver eller til lengre arbeidsdager.

På den annen side har vegkontoret fått økt kompetanse på særlig følgende områder: sammenheng mellom transport- og arealplanlegging innen storbyområdet, bruk av transportmodeller i planleggingen, bruk av EDB-modeller innen støy og luftforurensing samt kollektivtrafikk. Dessuten har vi fått en breiere forståelse for bruk av konsekvens-analyser. Og ikke minst har vi fått etablert mange nyttige kontakter gjennom det nære faglige samarbeidet mot fylkesmannens miljøvern-avdeling, fylkeskommunen og de enkelte kommunene.

Vi har også fått utarbeidet flere delutredninger som vil danne nyttige innspill til og grunnlag for den nært forestående vegplanrevisjonen for neste planperiode. Som eksempel nevner jeg plan for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett innen storbyområdet.

Jeg vil også nevne at det er blitt utviklet en transportmodell for storbyområdet som vil bli meget nyttig for framtidige analyser av forskjellige aktiviteter for vegnett og arealutnyttelse.

Min oppfatning er derfor at transportinnsatsen totalt sett har vært av positiv betydning for vegvesenet. På sikt tror jeg dessuten at den prosessen som nå er startet opp vil være med og omforme inntrykket av vegvesenet som en ren vegetat til en etat med et betydelig breiere ansvars- og kompetanseområde enn bare biltrafikk.



## 26. juni: Kong Harald opnar Bokn-prosjektet

### Av Harald Sel

26. juni 1991 blir ein merkedag for samferdsla i Rogaland.

Ved opninga av det nye hovedferjesambandet over Boknafjorden og den nye Kyststamvegen gjennom Bokn kommune, blir fylket knytta nærare saman. Dessutan vil heile Vestlandet bli meir samla kommunikasjonsmessig. Og på toppen av alt har øykommunen Bokn fått fastlandsamband.

Når så attpåtil H. M. Kong Harald V skal forta den offisielle opninga, vil boknarane få ein vegopningsfest som mange drøyer om men få oppleve.

Det er på heimturen frå signinga i Nidarosdomen 23.juni Kongen gjestar Bokn og opnar vegen. H.M. reiser med Kongeskipet "Norge" langs kysten og går i land i Haugesund om morgonen 26. juni. Kl. 12,30 reiser han med bil frå Haugesund til Bokn.

På veg til Arsvågen ferjeleie, der opningsseremonien skal vera, stansar

Kong Harald i Føresvik. I kommunehuset Boknatun blir han mottatt av mellom andre vegdirektør Eskild Jensen og fire representantar frå vegarbeidarane på Boknprosjektet. Deretter skal han helsa på dei eldre og uføre som bur på alders- og sjukeheimen.

Opningsseremonien på Arsvågen tek til klokka 14,15. Før Kongen går ombord i Kongeskipet, som ankrar opp i Arsvågen, skal han også signera ein minnestein. Denne skal plasserast ved rasteplassen på ferjeleie-området

Vegopninga på Bokn blir den første Harald utfører som Konge. Det er ei stor ære for Statens vegvesen Rogaland at eit av våre veganlegg skulle koma på toppen av det me vil håpa blir ei lang rekke vegprosjekt opna av vår nye konge.

Me gler oss til kongebesøket, og ønsker Kong Harald hjarteleg velkomen til Bokn og til Rogaland.



Stoff og reportasjer frå Konge-opninga og om Boknprosjektet kjem me tilbake til i eit ekstrasnummer av Rygjavegen i juli.

## Trimfest avsluttar jubel-veke på Bokn

I ei veke blir det fest og feiring på Bokn, i samband med opninga av Kyststamvegen gjennom kommunen. Og det er lokale krefter som tar seg av det aller meste.

Feiringa startar søndag 23. med Boknafestivalen, som er ei musikkmonstring av lokale krefter. Utetter i veka fylgjer lokal revy, jonsokfest og barnas dag. Etter at Kongen har opna vegen 26. juni, blir det stor folkefest.

Jubelveka blir avslutta laurdag 29. juni med TRIMFEST. Dette arrangementet er Bokn Idrettslag og Statens vegvesen Bedriftsidrettslag saman om.

Trimfesten kan alle vera med på, enten dei vil springa Firebruersløpet eller gå Bruamarsjen.

Firebruersløpet har 2 løyper, 21,1 km og 10 km. Start for begge er på

Susøet. Den lange løypa går til Arsvågen og tilbake til Bokn skule i Føresvik. 10 km-løypa går frå Susøet til Bokn skule.

Bruamarsjen kan ein gå i dei same løypene som for Firebruersløpet. I tillegg kan ein gå ei kort løype, 5 km frå Bokn skule til Boknasund bru og tilbake til skulen.

Alle deltakarane i Firebruersløpet og Bruamarsjen får medalje. Denne har Boknasund bru som motiv.

Bokn I.L. og Statens vegvesen B.I.L. tar sikte på at Firebruersløpet og Bruamarsjen skal bli eit årvisst arrangement. Det er sett opp ein premieringsplan, der ein etter 10 års deltaking vil få tildelt Boknstatuetten.



**TRIMFEST  
FOR  
ALLE**



**LAURDAG  
29. JUNI  
1991**

## Yrkessjåførar i tvil: Fleire turar til Skudeneshavn enn til Bokn?

**Tekst og foto: Harald Sel**

26. juni blir ferjesambandet over Boknafjorden delt. Når Kyststamvegen over Bokn er opna, vil det meste av

ferjetrafikken gå mellom Mekjarvik og Arsvågen på Bokn.

Korleis ser yrkessjåførane, dei som regelmessig kryssar Boknafjorden, på denne omlegginga?



"Langtransport-bordet" på Skudenesferja. Frå venstre: Einar Henning Anda, NKL, Inge Pettersen, AGA (gass), Knut Larsen, NKL, Inge Lomeland, Skårland A/S (trelast), Reidar Fanuelsen, NSB og Per Jakobsen, NSB

Me slo oss ned ved langtransport-sjåførane sitt faste bord på Skudenesferja.

### Til Karmøy

Av dei 6 sjåførane rundt bordet var det overraskande at alle ved første spørsmål sa dei kom til å reisa mest til Skudeneshavn, når dei kan velja mellom Skudeneshavn og Bokn.

Inge Lomeland, som kjører for trelastfirmaet Skårland A/S, sa at han nesten alltid har last til Karmøy.

Rundt bordet sat vidare 2 sjåførar med kvar sin NSB-bil. Dei fortalde at dei i det vesentlege kjører for Hydro Aluminium.

For dei andre 3 går turane stort sett til Haugesund eller lenger nordover.

### Ei vanesak

Etter kvart som praten går om det nye sambandet blir likevel fleire i tvil om kor vidt Skudeneshavn eller Bokn får flest turar i framtida.

Sjåførane hadde i utgangspunktet sterke meininger om at reisetida til Haugesund vil bli lenger over Bokn, enn den tida ein i dag brukar over Karmøy. Men då me stiller spørsmål om kor nøye dei er med fartsgrensene over Karmøy, når dei reknar reisetida til Haugesund, blir det nokså stille rundt bordet.

- Riksveg 14 over Karmøy har jo blitt ganske god etter kvart, seier ein av dei omsider - litt lågmælt.

- Vegen frå Arsvågen til Haugesund har jo også god standard. Og så har han langt færre avkjørslar og 80 km fartsgrense nesten heile vegen, seier me.

- Kanskje det har med vanen å gjera, kjem det frå ein av sjåførane. - Eg for min del, syns det er greitt å kjøra over Karmøy. Men me får vel prøva oss fram.

## Biltilsynet på Bokn

Bokn har vore ein nokså "freda plett" i Rogaland for dei som er redde for å bli kontrollert av Biltilsynet. Men nå er det slutt på "idyllen".

Etter at kommunen blei landfast 22. februar har biltilsynsingeniørane- og inspektørane frå Haugesund gjort seg godt kjent på øyane.

Folket på Bokn er vel som trafikantar flest, - verken verre eller betre. Og når det gjeld motorvogn-parken er det også litt av kvart, -her som elles.

- Me har sakte både tatt skilta på ein del og me har skrive ut stygge mangellappar, seier ingeniør Olav Johan Klyve. Me pratar med han på Bokn, under ein teknisk kontroll han har saman med inspektør Einar Wahlberg.

Mens me står der, kjem ein fotgjengar nedover bakken mot kaia. - Sist me var her, kjørte han traktor, seier Einar Wahlberg.

Denne fotgjengaren er vist nok ikkje den einaste boknaren som denne våren har brukt tid på å trenast til traktorførar-prøva.



Einar Wahlberg (i framgrunnen) og Olav Johan Klyve under teknisk kontroll ved kaia på Føresvik.

**Tekst og foto: Harald Sel**



# Nybygg og ombygging ved Biltilsynet i Haugesund

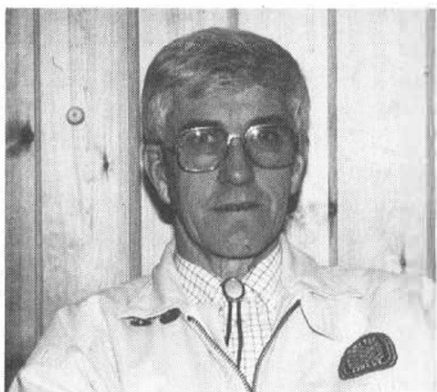
Ferdig til årsskiftet 1992/93?

**Tekst og foto: Harald Sel**

Ved årsskiftet 1992-93 reknar ein med at Biltilsynet i Haugesund får betre arbeidsforhold. Etter planane skal skal det reisast både nybygg og den nåverande stasjonen skal byggast om.

Arbeidsforholda har ikkje vore dei beste ved Biltilsynet i Haugesund dei seinare åra. Sidan 1982 har førarkortavdelinga halde til i ei brakke. Teoriprøvene for førarprøven blir avlagde i ei anna brakke, som er plassert utanfor vegstasjonen. Her er det ikkje venterom, så elevane må i all slags ver opphalda seg utanfor brakka i ventetida.

Også kontrollhallen er blitt nokså umoderne og upraktiske med åra. F.eks.



Håkon B. Tolleshaug

er mange lastevogner for høge til å kunne kjøra inn i hallen. Dermed må ein del kontrollar gjennomførast i andre lokale. Dette er både dyrt og upraktisk.

## "Himmelrike" i 1971

- Det er rart å tenkja på kor fantastisk me syns det var i 1971, då me flytta inn på den nye biltilsynstasjonen, seier stasjonsjef Håkon B. Tolleshaug. - Me følte som me var komne til himmelriket, - utruleg.

Når Tolleshaug fortel om forholda før 1971 i Karmsundgata, skjønner me godt at det var eit "himmelrike" å flytta til nybygget i Kvaløygata. - I Karmsundgata låg me på fortauet og kraup under bilane i all slags ver, fortel han.

## Kollosal auke

Håkon B. Tolleshaug har snart 32 års tenestetid ved Biltilsynet i Haugesund,



*Bilen er for høg til å koma gjennom porten og inn i kontrollhallen, slår Kjell Østenvik fast. Dette er blitt eit stadig større problem for stasjonen i Haugesund. Også elles treng kontrollhallen ei omfattande ombygging og modernisering.*

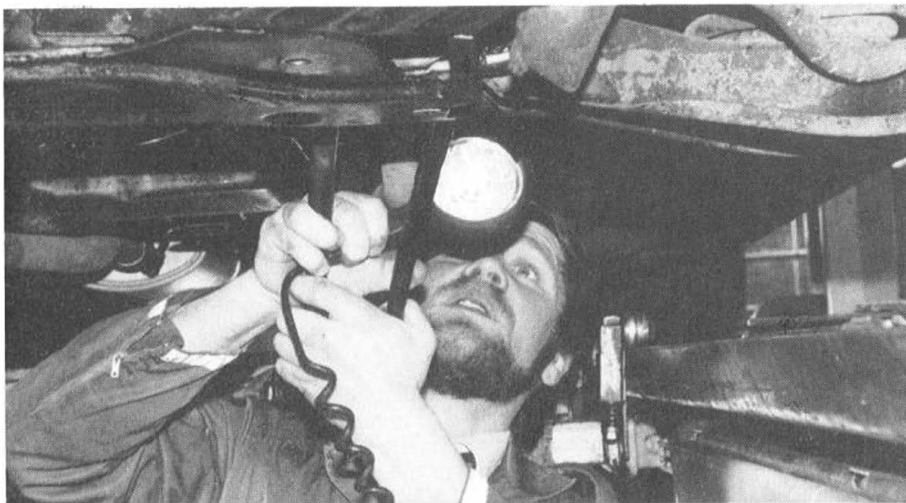
så han har vore med på litt av ei utvikling. I 1971 var det 10 tilsette ved stasjonen. I dag er talet på tilsette 24. Men så har det då også vore ein kollosal auke i kjøretøyparken dei siste 20 åra.

## Samarbeid med vegstasjonen

Den biltilsynstasjonen som var så flott og topp moderne for 20 år sidan, er altså etter kvart blitt både nedsliten og for liten.

Når ein nå skal bygga ut, satsar ein på at det skal gjerast på ein måte som heile Statens vegvesen i Haugesund er best tent med. Difor er det eit nært samarbeid med Haugesund vegstasjon. Også ved vegstasjonen er det behov for utviding av kontorarealet.

Stasjonsjef Tolleshaug seier at han er ein sterk talsmann for samordning mellom biltilsynet og vegstasjonen, når det nå likevel skal byggjast ut.



Gunnar Gregar Hansen kontrollerer understellet på ein innkalla bil. Slett ikkje alt var så bra.

## Biltilsynets første vekt-/kontrollplass i Nord-Rogaland

Biltilsynet i Haugesund har nå fått sin første vekt-/kontrollplass i Nord-Rogaland. Det er den tidligere oppsamlingsplassen for fyllmasse ved Rv 14 på Bygnes, Karmøy, som er planert og asfaltert.

Plassen har nedstøpt en plan platting for veiing, videre er det rabatt mot kjørebanelen med inn- og utkjøringsporter. Vekt-plassen er så stor at det er plass for avlesning. Dette er helt nødvendig på en vekt-plass i dag. Det vi føreløpig savner er lys og et sanitær-anlegg.

Årsaken til at dette ble den første vekt/kontrollplassen i fylket er at den var klar for opparbeidelse straks. Den ligger på den mest trafikkerte veg i vårt distrikt, og selv om ferjetrafikken over Skudeneshavn vil minke, når Boknsambandet kommer i gang, vil det være et stort behov for en vekt/kontrollplass på stedet.

Foruten denne plassen har vi tre plasser i Hordaland for å dekke kommunene Ølen, Etne og Sveio. På disse plassene savner vi også lys. Det å fremskaffe strøm til disse vekt-plassene



Vekt-/kontrollplassen på Rv.14 ved Bygnes, Karmøy.

kan i enkelte tilfeller bli ganske kostbart. Vi kan derfor tenke oss å få oppsatt lysmaster med lysarmatur og låsbart koblingspunkt. Her kan en så bruke et aggregat som strømkilde. Et slikt strøm-aggregat kan vi transportere med oss fra plass til plass.

Jeg håper nå at utbyggingstakten for kontrollplasser i Nord-Rogaland øker, slik at vi slipper å stå på privateide plasser, vegskuldrer, busslommer m.m. og kontrollere evt. veie kjøretøy.

I forbindelse med omlegging av ferjetrafikken til Bokn er det ønskelig med en vekt-plass som fanger opp denne trafikken. Videre har vi ønsker om ytterligere tre vekt/kontrollplasser i distriktet. Det er helt nødvendig med flere plasser slik at en ikke står på samme sted og kontrollerer de samme kjøretøyene om og om igjen, når vi er ute på vegene opptil 4 - 5 dager i uken.

**Torleif Prestegård**

## Blir miljø-apellen tatt alvorleg?

Sommaren 1990 sette vegvesenet opp skilt på alle ferje-oppstillingsplassane med teksten: TENK MILJØ! Stopp motoren mens du ventar på ferja.

Blir skilta lagt merke til, og tek bilførarane omsyn til denne miljø-apellen? Me tok ein runde på oppstillingsplassen i Skudeneshavn ein mild vårdag. Det me såg var ikkje heilt oppløftande. Mange trailarar og vogntog sto og dura på tomgang.

Me tok turen bortom nokre av bilane, og stilte spørsmålet til førarane: Har du lagt merke til at Statens vegvesen har sett opp skilt med oppfordring om å stoppa motoren mens du ventar på ferja?

Jo, alle me spurde hadde lagt merke til skiltet. Vårt neste spørsmål var då: Har dette ført til at du i større grad enn tidlegare stoppar motoren mens du ventar på ferja?

Me fekk stort sett lange, omstendelige og diffuse svar. Dei fleste svara at dei nok tok omsyn til oppfordringa og stoppa motoren -vanlegvis. Men så var



det dette at det f.eks. kunne vera kaldt o.s.v., o.s.v. Ofte står me her så kort tid, sa ein av sjåførane

Litt nedslåande må det sciast å vera, at haldninga virka så likegyldig. Men me merka oss at fleire av dei me prata

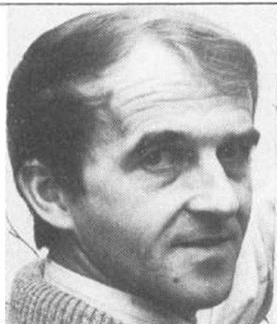
med, slo av motoren etter at me hadde gått bort frå bilen. Det vitnar om at samvetet nok ikkje var det aller beste innerst inne. Dette må ein vel registrera på pluss-sida.

**Harald Sel**

## Planter i vegkanten

Dette er den andre artikkelen av **Sverre Bakkevig** om planteliv og vegetasjon langs vegene. Første artikkelen stod i Rygjavegen nr. 3/91.

Bakkevig er utdanna cand. real, med botanikk og økologi som fagområde, og er første-konservator ved Arkeologisk museum i Stavanger.



### "Bare mose"

En av vegens vanligste følgesvenner er mose. Og mosen blir lett offer for nedlatende holdninger. "Det vokser bare mose" sier vi, og betrakter dette småtteriet på lang avstand. Men legger vi oss på alle fire og ser nærmere på mosen vil vi oppdage at det er ikke "bare" mose, men en spennende og variert plantegruppe.

Det finnes over 1000 forskjellige mosearter i Norge, og mange er spesialister på vanskelige forhold. Langs vegene våre velger noen snaue fjellveggen, andre knuskørr singel, noen foretrekker sand og grus, eller sildrende våte veggrøfter.

Det er alltid noen moserarter som klarer seg langs

vegen. Grunnen er at mose, i likhet med lav, kan tørke helt ut uten å ta skade. På den annen side fører det fuktige kystklimaet i Rogaland til at mange moser trives ekstra godt her, enten det er engmosen i plenen, eller den meget sjeldne purpurmosen langs stien til Månafossen.

### Det aller første vårtegn

Om våren ser vi etter de første vårtegn i vegkanten, og særlig etter kvitveis, hestehov, løvetann og andre store og fargerike arter. Men et vårtegn som kommer lenge før både løvetann og hestehov overser vi lett. Det er når mosene merker at vårsola begynner å varme litt, i februar/mars.

Særlig tydelig er det langs

nye veger der større planter ikke har rukket å etablere seg. Mosemattene får tidlig en spesiell lys rødbrun farge. Fra selve moseplanten vokser det opp en trådtynn stilk med en liten kapsel i toppen. Denne kapselen er formet som en liten krukke med et lokk av krumme, fingeraktige fliker som bare åpner seg i tørt vær. Det er da sporene skal spres med vinden. Blir været fuktig lukker lokket seg igjen. På unge kapsler sitter det i tillegg en filtaktig hette oppå kapslene som skinner i vegkanten i lav februarsol.

Utover våren og forsommeren mørkner fargen og mye annet fanger oppmerksomheten. Ta en nærmere titt på mosene i vegkanten neste gang du stopper bilen for å strekke beina. Se på de elegante kapselene og blad som er ordnet i sirlige mønstre. Har du en kikkert, kan du snu den bak fram og bruke den som lupe. Da vil du oppdage et en mose med kapsel er et lite kunstverk.

### Nitrogenproduksjon i vegkanten

Hva har lupiner, kløver og tiriltunge felles? Jo, i tillegg til at de botanisk sett hører til samme familie, trives de alle

godt i vegkanten og danner et fargerikt innslag der.

Hvordan kan så disse blomstene trives så godt i næringsfattig grus og stein? Hemmeligheten oppdager vi om vi graver under en av disse plantene i erteblomstfamilien, f.eks. en lupin. På røttene sitter der bittesmå lyse knoller som klarer det de færreste planter klarer. Knollene inneholder en spesiell bakterie som er i stand til å ta opp nitrogen direkte fra luften og dette nyter erteblomstene godt av. Som takk for hjelpen får bakteriene i retur andre stoffer fra plantene. Altså et godt eksempel på et gjensidig samarbeid.

Det er svært ofte nitrogenmangel i jorden, og de fleste av våre kulturvekster trenger tilskudd av nitrogen. Slik er det ikke med erteplantene, de er selvforsynte. Derfor trives lupinene så godt langs vegkanten på Oгна, Orre, på jernbaneskrånninger og en rekke andre steder der underlaget bare er utvasket sand og grus.

Denne evnen til å klare seg på karrig grunn er også årsaken til at tiriltunge, kvitkløver, rødkløver og andre erteblomster er et fargerikt følge langs vegene i Rogaland.

### Ustabile sanddyner på Sola

Rogaland er trolig eneste fylke der vegvesenet regelmessig må brøyte en veg sommerstid, - ikke for snø, men for sand. Det skjer på Solastranden der Nordsjøvegen går rett bak sanddynene.

Det er tvilsomt om de som i sin tid stakk ut vegtraséen der kjente til sanddynenes stadige forandringer. For sanddynene er ikke stabile, og de beveger seg.

Det som skjer er at næringsrik fersk sand fra sjøkanten blåser innover til den fanges opp av marchalmen,



Et vårtegn for de som har sans for detaljer: Mosen lager elegante kapsler tidlig om våren. Bildet er fra vegen mellom Viga og Randøysund i Hjelmeland.



den viktigste sandbinderen på Jærstrendene. Dermed gjødes marehalmen og vokser godt, så den kan binde enda mer sand. Opp til en meter med sand kan marehalmen fange opp på et år.

Slik bygges nye sanddyner opp både i høyden og bakover. Når slike sanddyner blir store minker tilveksten, mose og andre plantearter etablerer seg mellom marehalmstråene og stabiliserer sanddynen. Problemet på Solastranden er bare det at sanddynene får aldri vokse seg så langt innover stranden at de blir stabile, for der ligger vegen. Bugnende aks på marehalmen like i vegkanten forteller at den skulle gjerne hatt noen meter til for å gjøre en god jobb som sandbinder. I stedet blåser resten av sanden over vegen og legger seg bak nettinggjerdet, - og må i sin tid fraktes ut på stranden med maskinkraft.

Hadde vegen langs Solastranden ligget noen få meter lengre fra stranden ville en trolig unngått de problemene en nå har med flygesand som legger seg på vegene og langs den.

### Fredet eik på Nag i Strand

Sjelden finner en trær med så majestetiske dimensjoner i vegkanten som på Nag i Strand. Der står det en fredet eik som en bør ta seg tid til å se nærmere på. Den korte stammen som er omtrent 2 meter i diameter er forlenget blitt hul innvendig. Men heldigvis er det slik med gamle eiketrær at tilveksten på utsiden holder omtrent tritt med råten på innsiden. Dermed blir stammen som en sylinder der diameteren stadig øker. Det gjør at gamle eiketrær kan bli flere tusen år

Hvor gammel eika på Nag er, vet ingen, men den bærer et navn som er ganske spesielt: Kveldsbiteika.

Kveldsbiten var et ettermiddagsmåltid, og det er sannsynlig at eika har fått navn av at en i onnene inntok dette måltidet i ly av de vidstrakte og tette greinene på denne eika. Nå er kveldsbit forlenget gått ut av bruk som navn på et måltid, men i denne majestetiske eika lever det videre. Strand kulturstyre har satt opp en navnetavle ved Kveldsbiteika.

### "Kongen av Danmark" ved Hafrsfjord

Få som kjører fra Møllebukta i Stavanger og utover mot Liapynten i Hafrsfjord vet at de passerer mengder av det fineste krydder i skråningen mellom vegen og fjorden. Vårens gullgrønne frodighet blir til store skjermplanter som står helt opptil vegkanten. Det er spansk kjørvel, en eksotisk krydderplante.

Faktisk har vegvesenet, sikkert uten å være klar over det, høstet dette krydderet i flere år. Slåmaskinen som kjører rundt om sommeren og foretar en nødvendig slått av

busker og kratt pleier også å ta en god jafs av den spanske kjørvelen nærmest vegen. Spansk kjørvel hører egentlig hjemme i Pyrenéene, Tyrol og på Balkanhalvøya. Både blad og røtter har en pikant anissmak, søtaktig og aromatisk. Det latinske slektsnavnet Myrrhis er avledet av myrra, et velluktende krydder.

Det er mange meget giftige skjermplanter, og noen av dem kan minne om spansk kjørvel. Stopper du ved Møllebukta, så ta helst med deg en flora og sjekk at du virkelig står med spansk kjørvel i hånden. Skrell en liten bit av stengelen og tygg. Smaken bør være velkjent. Spansk kjørvel smaker akkurat som de gammeldagse dropsene "Kongen av Danmark".

### Eføy - vegskjærings trøst

Eføy er spesialist på loddrette vegskjæringer. Vi finner flotte eksempler langs motorvegen i Stavanger og ved

parkeringsplassen på Mekkjarvik.

Det forvirrer mange at det etterhvert ser ut som det vokser to forskjellige busker på samme rot. Grunnen er eføyens arbeidsdeling mellom klatrende skudd og skudd som står i formeringens tjeneste. De klatrende skuddene vokser hurtig, trykker seg flatt inntil fjellveggen, og har treflikede blad, men aldri blomster. Etter noen år vokser det fra de klatrende skuddene ut grener som henger fritt ut i luften og gir eføyen et mer buskaktig utseende. De vokser langsomt og blomstrer senhøstes. Det pussige er at på disse blomstrende skuddene er bladene båtformede, uten fliker, og dermed anderledes enn på de klatrende skudd.

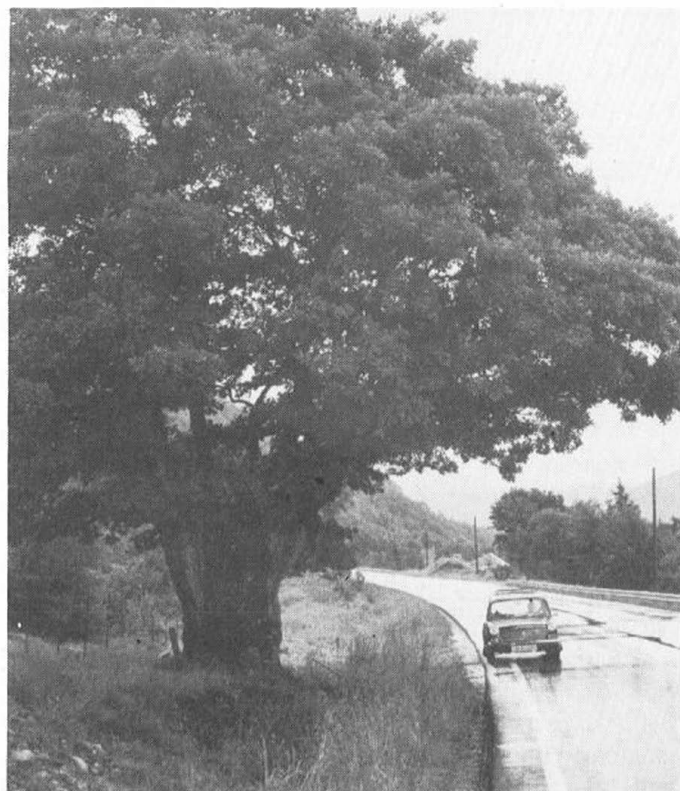
### Purpurlyng på Karmøy

I fjellknausene langs vegen fra Skudenes og nordover Karmøy lyser det om høsten purpurrødt. Det er ikke, som mange tror vanlig lyng med spesielt mørk farge, men en egen art. Purpurlyng er en kystplante som bare finnes i de ytre kyststrøk fra Stavanger og nord til Møre. Den trives der det er gode lysforhold, gjerne granitt og liten konkurranse fra annen vegetasjon.

Den vakre purpurlyngen ser en også lett langs vegen nord for Espevik på Nedstrand, og ved Våg, øst for Grinde.

### Pizzakrydder

Oregano heter krydderet når det kommer fra Middelhavsområdet, Bergmynte heter stauden som du kan dyrke i hagen, men i vegkanten ved Suldalsporten vokser det samme krydderet i vill tilstand og heter Kung. Kung er et gammelt norsk krydder som har vært i bruk lenge før pizzaens tid.



Den fredede Kveldsbiteika på Nag. Skjelden finner en trær med så majestetiske dimensjoner i vegkanten.

## Steinar Svalestad pensjonist 50 år i Staten

Intervju: Harald Sel

Då Steinar Svalestad stutta i Statens vegvesen 1. april var dette på dagen 50 år etter at han utførte sitt første dagsverk for Staten. Førtifire av desse åra har han tent Statens vegvesen Rogaland. Men det var på jernbanen han starta det uvanleg lange yrkesaktive livet sitt. Der var han anleggsarbeidar frå 1. april 1941 til 1. januar 1947.

Steinar Svalestad har budd så godt som heile livet sitt på Svalestad, like ved Helleland stasjon. Her var far hans smed. Seinare overtok han barndomsheimen, og her bur han framleis.

- Det har vore Helleland for meg ja, bortsett frå eit halvt år på Nordlandsbanen i Dunderlandsdalen vinteren 1942, fortel Steinar.

- Men våren 1942 drog eg heimover att til anlegget med omlegginga av jernbanen frå Ualand til Egersund. Eg reiste med båt frå Nordland. Det tok ei veke og var ei nokså ubehageleg reise. Verste plaga var lusa, som krelte rundt i køyene.

### Vegvesenet

Etter krigen minka det av med anleggsarbeidet på jernbanen. Steinar Svalestad såg faren for at han kunne bli arbeidsledig, og arbeid i vegvesenet var eit godt alternativ.

- Eg kjende godt vegvokter Bjarne Steinskog. Han gjekk mykje her i smia til far min. Så eg heldt meg orientert om det som var på gang og under planlegging i vegvesenet. Så skulle dei ha folk her på Helleland i skjeringa på nåverande E18. 2. januar 1947 hadde eg min første arbeidsdag i vegvesenet.

### Vedlikehald

Det starta med anleggs-

arbeid, men alt same året (1947) blei Steinar overført til vedlikehaldet, og der blei han verande. Han skulle arbeida for oppsynsmann Eik, og hugsargodt den første oppgåva han blei sett til.

- Eik sa at eg først av alt måtte gjera meg godt kjent med ruta eg skulle arbeida på. Den gjekk frå Krossmoen til Hellaren og var 12.630 meter. "Du får sykla ruta og telja alle stikkrennene", sa han. Då eg kom tilbake, kontrollerte han at talet på stikkrenner eg hadde kome fram til var det rette. Å starta på denne måten, var grævla godt. Dei kunne godt starta med å læra kor stikkrennene er også nå for tida, dei som begynner på vedlikehaldet, seier Steinar.

### Snøvintrar

Gjennom alle dei åra Steinar Svalestad har arbeidd på vegane i Dalane er han blitt veldig godt kjent i regionen. Han har mangt å fortelja.

Minna er særleg mange frå brøytearbeid i snørike vintar. Dei har det faktisk vore ganske mange av i Dalane, fortel Steinar.

-Ein vinter hadde eg ikkje fri ein dag frå nyttår til 22.april, - så det var ei lang "veke". Rett nok jaga Bjarne Steinskog meg heim ein morgon. Han sa eg måtte kvila meg ut eit par dagar. Det vara ikkje lenger enn ut på kvelden same dagen, så



Steinar Svalestad fekk stor takk, mange gaver og blomar for samvitsfullt arbeid, då han slutta etter 50 år i Statens teneste.

ringde Steinskog etter meg. "Nå er det sa gale at du må koma", sa han. Du veit me hadde knapt med folk, når snømengdene blei så store.

- Var utstyret dårleg, sidan de hadde så store problem med snøen?

- Plogane var gode nok, men me hadde ikkje sterke nok bilar. Det skjedde ofte at me måtte fram med spadene. Særleg kunne Gyadalen vera galen av og til. Her hende det at me fekk hjelp frå Heimevernet til å spa opp veggen.

### "Uår" utan snøbrøyting

Men snøen var ikkje berre av det vonde, slik Steinar Svalestad og andre vegvesenfolk såg det i dei første etterkrigsåra.

- Dei vintrane det var lite snø, rekna me helst som uår. Det var mykje ovetidsbetalinga for snøbrøytinga me levde av. Omtrent 1950 kunne me i gode snø-år koma opp i ei årsløn på ca 4.500 kroner, men då var ca halvdelen ovetidsbetaling.

### Sprengingsarbeid

Sprengingsarbeid har vore eit av Steinar Svalestad sine spesialfelt. Sprenging er vanskeleg, og det er slett ikkje så gildt alltid, seier han.

- Eg har mange gonger lurt på om eg torde å fyra av, når det f.eks. låg hus tett attmed. Men det har nå alltid gått bra. Det er dette med å bruka rett mengde dynamitt som kan vera så vanskeleg. Etter kvart lærde eg å kjenna fjellet i Dalane så godt, at eg som regel visste kor mykje dynamitt eg skulle bruka, alt etter kor i distriktet det er. Men ved eit arbeid på Mong f.eks. hadde me rekna med å bruka 100 kg dynamitt, og så gjekk det med ein kasse på 25 kg.

### Manuelt arbeid og maskinar

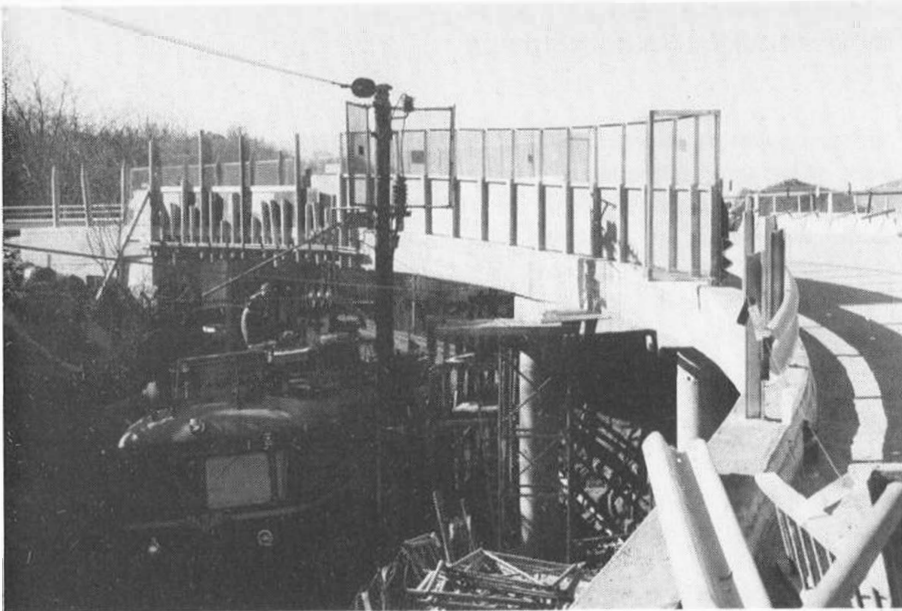
- Det har vore ei kolossal endring i dei 50 åra du har vore yrkesaktiv. Korleis ser du på den tekniske og maskinelle utviklinga?

- Det er godt med maskinar. Men eg blir like trøytt av å arbeida med maskinar som eg blir av manuelt arbeid. ●g så går det bort arbeidsplassar, når maskinane overtek. Dessutan har det stadig blitt fleire einmannsjobbar. Det var meir triveleg å arbeida i lag. Tenk deg at du driv på oppover Gyadalen ein heil dag utan å sjå andre folk, -du kan bli redd deg sjølv, seier Steinar Svalestad.

## Ny bru over jernbanen på Helleland

Fylkesvegen mellom Helleland og Eia i Sokndal (Fv.32) har fått ny bru over jernbanen ved Helleland stasjon. Den gamle brua over jernbanen var i dårleg

forfatning, og berre tillatt for 7 tonns aksellast, mens den nye har 10 tonns aksellast. Fylkesvegen til Eia blir likevel ikkje oppskrivne til 10 tonns tillatt akseltrykk nå. Framleis er delar av vegen og eit par bruer på strekninga for svake til så tung last.



Frå arbeidet med den nye brua over jernbanen ved Helleland stasjon på Fv.32 frå Helleland til Eia i Sokndal. Eit nært samarbeid med NSB var nødvendig for eit vellykka prosjekt.

Arbeidet med brua var komplisert, fordi ein skal kryssa jernbanen. Difor er bruelementa støypte og armerte ved Egersund vegstasjon. Den gamle brua blei saga opp på langs i 3 delar, og deretter monterte ein dei ferdigstøypte elementa til den nye brua. Dermed slapp ein forskaling, noko som ville vera farefullt med jernbanen si høgspenline rett under.

Brua har kosta 1.650.000 kr. I denne summen er medrekna kr 250.000 som er brukt til å utvida vegen frå brua og ned til krysset med E 18.

**Tekst og foto: Harald Sel**

## Vegutbetring Aksdal - Susort

Delar av vegen mellom Aksdal og Susort i Tysvær blir nå utvida og utbeta. Dette gjeld i første rekke ei strekning på 4,5 km frå Førlandskrysset (3 km frå Aksdal) til Apeland. Her er ikkje vegen brei nok til to kjørebane med midtstripe. Dette vil bli retta på

ved det arbeidet som er i gang. I tillegg blir det gang- og sykkelveg.

På strekninga frå Hetland til Mjåsund bru forbi Hetland skule, er det også arbeid på gang. Her blir den påbegynte gang- og sykkelvegen bygt ferdig. Denne vil mellom anna fanga

opp gang- og sykkeltrafikken frå Gismarvikvegen.

At Kyststamvegen frå 26.juni skal gå over Bokn om Susort til Aksdal, er hovedgrunnen til at dette arbeidet blir gjort nå. Omlegginga av gjennomgangstrafikken fører til større krav til vegstandarden. Enda større blir trafikken når Rennfast-prosjektet er ferdig mot slutten av 1992.

Arbeidet mellom Førlandskrysset og Apeland er kostnadsrekna til snaut 9 millionar kr. Av denne summen har Tysvær kommune gitt eit særbidrag på 3,6 mill. kr. I år vil det bli utført arbeid for 4,7 mill. kr, mens resten må venta til budsjettåret 1992.

Gang- og sykkelvegen forbi Hetland skule blir opparbeidd og kosta av Tysvær kommune.



Frå arbeidet med utviding av vegen ved Førlandskrysset.

**Tekst og foto: Harald Sel**



## Magnhild Meltveit Kleppa - vår nye rikspolitkar: - Samferdsel avgjer om heile fylket skal vera i bruk

**Intervju: Harald Sel**

*-Du kan senda intervjuet til gjennomlesing på telefaksen, når du har skriva det ut, seier Magnhild Meltveit Kleppa. Ho er på veg ut døra frå Vegkontoret, og skal reisa heim til Hjelmeland.*

"Telefaks", tenkjer eg, midt i den store mengda av inntrykk og tankar etter ein times samtale med dette sprudlande, engasjerte mennesket frå bygde-Norge. "Telefaksen er også ein del av samferdsels- og kommunikasjonssystemet i vår tid".

Med telefaksen når du like fort fram med eit brev eller dokument til Hjelmeland som til ein sentral by. Det er som ein skjønar litt meir av Magnhild sitt engasjement for at utkantane skal få gode vegar og andre samferdselstiltak. Ho vil at bygdene skal få vilkår som totalt sett ikkje er dårlegare enn i byar og tettstader. Ein skal kunne bu i bygda utan at dei praktiske vanskaner blir for store, -og til og med når ein har sentrale politiske verv.

### Sats på bygdene

*- Å satsa meir på bygdene er god investering. Ikkje minst når det gjeld Staten sin del av helse-, sosial- og miljøbudsjettet. Stikkord her er sosialt nettverk, frivillige organisasjonar og kontakt med natur og friluftsliv. Midt i dette, er god utbygt samferdsel ein føresetnad for at bygdene skal leva.*

Ho legg fram tankane sine med overtydning, den nye nestleiareren i Senterpartiet. Vel 40 år er ho, og adjunkt ved Hjelmeland ungdomsskule. Lokale politiske verv har Magnhild Meltveit Kleppa hatt i fleire år, dessutan har ho vore nestleiar i sentralstyret for Senterkvinnene, før ho i vår tok steget for fullt inn i rikspolitikken.

### Folk i heile fylket

For oss som arbeider med samferdsel og vegtrafikk er det nok helst som medlem av Fylkessamferdselsstyret og Fylkets trafikksikkerhetsutval (FTU) me kjenner Magnhild.

- Me spør om kva som opptek henne mest ved arbeidet i samferdselstyret og FTU.

*- Eg er opptatt av at det skal bu folk i heile fylket og at bumiljøa skal vera gode og trygge både i bygd og by. I denne målsettinga er det viktig med gode kommunikasjonar - i vidaste forstand. Her er vegar viktige for å få ta heile fylket i bruk.*

*Vidare er det viktig med trygge skulevegar og gode kollektivtilbod. Det må satsast på gode busstilbud, først og fremst i Stavanger / Nord-Jæren-området og i Haugesunds-området. Dessutan skulle satsinga på jernbanen vore enda sterkare.*

*Eg trur og at den investeringa som nå er gjort i nye hurtigbåtar på Ryfylke-fjordane, har mykje for seg*

### Miljø og samferdsel

- Du har alt markert deg sterkt i miljøpolitiske saker. Somme vil hevda at det ikkje heng i hop når du likevel går inn for mange nye bilvegar?

*- Det ideelle er å få begrensa biltrafikken mest mulig. Men dette må gjerast i sentrale område, og her må det satsast på både kollektivtrafikk og på gode gang- og sykkelvegar. Skal det bu folk på landsbygda er ein avhengig av å bruka bil. Så, for å gjenta det enno ein gong: Gode vegar er avgjerande for ta heile fylket i bruk, og det er god miljøpolitikk i seg sjøl å bruka bygdane våre enda meir.*

### Høgsfjordprosjektet

- Og ut frå dette grunnsynet går du f.eks. heilhjarta inn for Høgsfjordprosjektet?

*- Eg forstår dei som er skeptiske til Høgsfjordprosjektet og som trivst med ferjene. Men, ferje er ferje, og veg er veg. Eg har sett alt for mange eksempel på folk som har busett seg i Ryfylke og flytta att, fordi dei ikkje kunne venja seg til den "avstanden" som ei ferje er. Dessutan vil ei Høgsfjordbru*



*kanalisera gjennomgangstrafikken utanom Stavanger. Og det må vera god miljøpolitikk.*

### Sentrumsretta utbygging

- Men i det siste har det komme signal frå sentrale politiske hald om at veg- og samferdselsutbygginga bør konsentrerast meir i- og mellom store befolkningsentra.

*- I ganske mange område er det vegar nok, om ein berre fekk meir transport over på buss og bane. Men det mest graverande eksempelet på sentral feilslått samferdselspolitikk er bygging av ny hovedflyplass - om det prosjektet blir realisert. Dette vil gå ut over samferdselsinvesteringane i andre delar av Norge. Dessutan vil ein storflyplass ha "støvsugareffekt" både når det gjeld arbeid og folk.*

### EF

I desse tider er det vanskeleg å koma utanom EF-spørsmålet, når ein skal intervju Magnhild Meltveit Kleppa, sjøl om me i denne samanhengen prøver å halda oss mest til samferdsels-spørsmål. Men eit eventuelt EF-medlemskap for Norge vil virka negativt på dei fleste områda, meiner Magnhild, også på samferdselssektoren.

*- Det er snakk om tilpassing til EF på alle område, også på område som absolutt ikkje passar vårt land og sentrale verdiar som me bygger samfunnet vårt på.*

*Framhald neste side...*

## Enmannsbetjent skiltvasker

Av Torbjørn Hogstad

Høsten 1990 har vi utviklet en enmannsbetjent skiltvasker i vedlikeholdsområde 4 på Bærheim. Vaskeren er i daglig drift både til vask av trafikkskilter, kantstolper og trafikkllys. De fleste barnesykdommer er luket bort og utstyret er i full bruk. Vi har hatt besøk av en representant fra firmaet 3M som er reflexleverandør til skilter. De har ikke noe å bemerke til vakemetoden.

### Prinsipp

Med dette utstyret kan vi kjøre med kjøreretningen og samtidig vaske både tosidige skiltansikter og de som vender fra (både med og mot). Med armen

montert på venstre side av bilen vasker vi først alle skilter som står i midtrabatter ol. Deretter flyttes armen over til høyre og vi vasker skiltene på siden av vegen. Alt utenom dysenes vertikalvinkel styres fra førerplassen.

### Idé og utvikling

Formann Sigmund Helleland har i samarbeide med laget hatt idéen til å



Skiltvask etter den gamle metoden ble utført med håndholdt redskap frå pick-upens lasteplan.

utvikle kantstolpevaskeren videre til skiltvasker.

Sammen med verksmesteren på sentralverksted og vegmesteren i området har vi kommet fram til det resultatet som her presenteres.

Hensikten med utviklingen er å konstruere en mindre skiltvaskeenhet som egner seg til bruk i byer og tettsteder. Transport på minst mulig kjøretøy og til rimeligst mulig pris.

### Kostnadsbesparelse og miljøforbedring

Ca. 85% av skiltene i området kan vaskes med vårt nye utstyr. Vi har tidligere nyttet to mann i 50 skift til skiltvask. Det blir en besparelse på en mann i 43 skift = 43 000 kr, da gjenstår ca 7 skift til håndholdt vasking.

Dessuten er det en stor forbedring av sikkerhet og arbeidsmiljø. Det er en helsemessig belastning å arbeide med håndholdt redskap fra pick-upens lasteplan.



Ved denne metoden styres hele vaskeprosessen, utenom dysens vertikalvinkel, fra bilens førerplass.

Framhald frå forrige side...

*Eg kan berre nemna stikkordet sentralisering, som heile EF-systemet bygger på. Den frie flyten av varer legg dessutan opp til enorm transport og tilsvarande forsterking av dei miljøproblema som alt er i sentrale delar av Europa.*

*Ein kan også spørja seg om korleis Statens vegvesen og norske entreprenørar vil klara seg i eit EF-system. Vil ein ha stor sjanse i konkurranse med gigant-entreprenørane på kontinentet? Danmark blei f.eks. stemna inn for*

*EF-domstolen for å gje danske entreprenørar fordelar ved bygging av Storebeltbrua. Prinsippet om fri bevegelse av arbeidskraft skal gjelda fullt ut, med alle problema det førar med seg, sosialt og elles.*

### Valkamp-førebuing og fottur

Det manglar ikkje på saker og oppgaver når ein er politisk engasjert både på riksplanet og lokalt. Og til hausten er det valgkamp.

- Skal du bruka heile sommaran på

politikk og valkampførebuinga, spør me. Magnhild sitt fjåge ansikt lyser igjen opp, etter uvanleg mange alvorsmener mens ho snakka om EF.

*- Det blir nok ein god del politikk ut juni. Men eg har freda eit par vekar i juli. Eg likar godt å reisa og har vore i mange land og store byar. Men ingenting kan måla seg med ein fottur. Så i juli trur eg nok eg treng ein fottur i Ryfylkeheiane, - i år meir enn nokon gong.*

## "Engasjert - ganske møje"

**Intervju: Harald Sel**

### "Kristian Nybø - Engasjert"

Slik står det å lesa på kontordøra hans. Men ein dag hadde dørskiltet fått 2 ord i tillegg. "Engasjert - nokså møje", var den nye "tittelen". Her hadde spøkefuglen truffe spikaren, som det heiter. Dei som kjenner Kristian nikka og humra framfor døra: Så sandt, så sandt. Kristian er ikkje berre engasjert. Han er til og med nokså mykje engasjert.

Engasjert har Kristian Nybø ikkje berre vore i dei 8 åra han har arbeidd som grunnervervar i Statens vegvesen Rogaland. Seksti-åringen har vore mykje engasjert i heile sitt vaksne liv - og helst ennå lenger.

Faren, Jon, var bureisar i utmarka under garden Bø i Randaberg, og tok slektsnamnet Nybø. Han døyddde i 1945. Kristian var då berre 15 år, og eldst av 6 søsken. Ungdomstida blei difor prega av ansvar og hardt arbeid - både på garden og ved ulike jobbar ute, mellom anna som brødkjører på Randaberg handelslag.

### Utdanning

Trass i trange kår, litt utdanning for den cvnerike ungdommen såg familien seg råd med. I 1948/49 gjekk han på Framnes Folkehøgskule i Norheimsund. Og frå hausten 1949 tok han eit 1 1/2 års teoretisk/praktisk jordbrukskurs ved Rogaland jordbrukskule på Øksnevad. Men så var det slutt med utdanning, sjøl om lysten så avgjort var der, fortel Kristian.

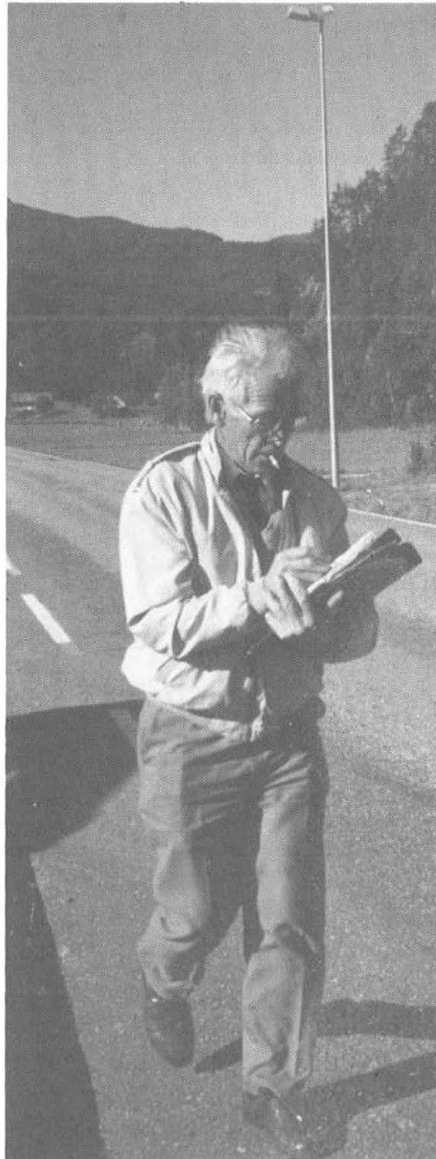
- Eg hadde fått tilsendt søknadsskjema til Statens småbrukslærarskule, som var 4-årig. Men så rekna eg på økonomien, og dermed stoppa alle mine tankar om vidare utdanning.

### Bonde

Kristian vart bonde, først som forpaktar og i 1958 kjøpte han garden Nyland på Viste i Randaberg. Han var bonde på heiltid til 1983, etter at han var engasjert i vegvesenet. Nå har ein av sønene overtatt garden.

### Politikk og organisasjonsarbeid

Kristian Nybø kom tidleg med i politisk arbeid og i organisasjonsarbeid innan



*Kristian Nybø i aksjon under eit overskjønn i Suldal i 1990.*

landbruksamvirket og handelssamvirket. Og han utretta mykje, særleg når ein veit at dette kom på toppen av gardsarbeidet.

Han var med i Randaberg kommuncestyre for Krtisteleg folkeparti i

16 år, 2 av desse som ordførar og 6 år som varaordførar.

I 8 år var han med i Rogaland fylkesting. Dessutan var han med i mange styre og utval, både på kommune- og fylkesplan. Her får me nøya oss med å nemna Fylkessamfersdesstyret og Fylkets trafikk-sikkerhetsutval.

- Kva fekk deg til å leggja ned alt dette frivillige arbeidet gjennom så mange år, ved sida av eit hardt yrke? spør me.

- Eg har alltid hatt mine meiningar både om korleis kommunen skal utvikla seg og om utviklinga i samfunnet elles; tankar som eg har sett det meningsfylt å jobba- og slåss for. Utan dette idealistiske engasjementet hadde eg nok ikkje lagt ned så mykje frivillig arbeid som eg har gjort.

Eg har gøynt alle 7.sans-bøkene frå desse åra. Der har eg skrive ned talet på timane eg har brukt til politisk arbeid. Når eg får god tid, skal eg summera alle timane. Det kjem til å bli eit høgt tal.

Mykje arbeid ja, som ein ikkje blei økonomisk rik av, men interessant og utviklande, understreker Kristian.

- Politisk arbeid har vore ein god skule, seier han. Og det merka han ikkje minst etter at han blei engasjert i Statens vegvesen. Langt på veg har den mangesidige utdanninga voge opp mangelen på teoretisk utdanning.

### Same språk

I arbeidet som grunnervervar har han dessutan hatt stor nytte av bakgrunnen som bonde.

- Det er mest bønder eg kjem i kontakt med, og då er det ein fordel at me snakkar same språket. Som regel går eg ikkje rett på sak. Me kan snakka lenge og vel om yrkesmessige ting, om felles kjente og andre daglegdagse ting. Dermed oppnår me som regel kontakt. Den tida ein legg ned for å få til ein minneleg avtale i staden for å gå rettens veg, er godt brukt tid. Som regel vil ein minneleg avtale tena begge partane best, seier Kristian.

### Doms- og skjønnsmann

Men av og til nyttar det ikkje, some kor lenge ein pratar og forhandlar. Rettsvesenet må inn for å avgjera pris og eventuelle andre tviste-spørsmål.

I slike tilfelle har Kristian god nytte av bakgrunnen sin som doms- og



skjønnsmann. Det har han nemleg også vore i mange år. Og denne erfaringa fekk han raskt bruk for etter at han starta arbeidet i Statens vegvesen. Ei av dei første sakene han fekk ansvaret med å førebu, gjekk nemleg for Høgsterett. Den var om skjønnen i samband med grunninnløyising til ferjekaia på Mckjarvik. Staten anka saka inn for Høgsterett og vann. Den domsavgjerdar var også ei fjør i hatten til Kristian Nybø.

### Fotball

At Kristian i 1950-åra var ein habil fotballspelar i Randaberg I.L., er kanskje mindre kjent i dag. Laget spela i Landsdelserien, som kan plasserast ein plass mellom nåverande 1. og 2. divisjon.

- Fotballsko er enno i bruk. Og ny ball kjøpte eg i fjor. Så når barnebarna kjem, sparkar me. Elles har me i 20 år vore ein gjeng, som på faste kveldar har sparka fotball på ei mark. Fantastisk moro og sundt både kroppsleg og mentalt, seier Kristian med ettertrykk og glød i augo.

### Friluftsliv

Å bruka kroppen har han elles alltid vore oppteken av. Som gardbrukar har det vore ein del av kvardagen. Også i Vegvesenet blir det ein god del mark-arbeid. Det er Kristian glad for.

Det han var mest redd for då han begynte å arbeida på vegkontoret var "å koma innanfor 4 vegger", som han seier. Men det har gått bra. Som grunn-erhvervar blir det ein god del farting ute i terrenget.

Saman med kona, Olga, og gode vener går han dessutan mykje i fjellet. Om dette seier han: - Desverre begynte eg så alt for seint med fjellvandring. Fjellturane er den aktiviteten eg har hatt mest glede av dei siste åra. F.eks. i Frafjordfjella eller Setesdalsheiane. Det er fantastisk.

### Mannskor

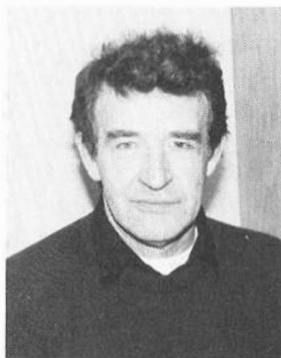
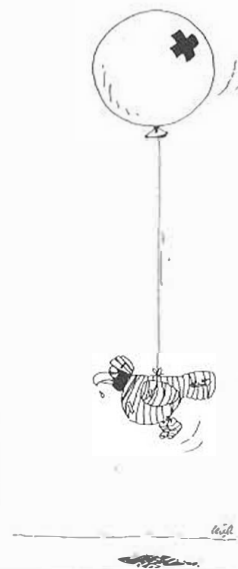
Ein annan kjær hobby har Kristian også. Sidan 1948 har han vore med i Randaberg mannskor. Dei øver kvar måndag, og har dessutan 70 til 80 opptredenar i året. Det vil seia 2,5 kveldar pr veke i gjennomsnitt. Også det får han tid til, denne "nokså møyke engasjerte" mannen.

## VERN OG HELSE

### Innføring av internkontroll for helse, miljø og sikkerhet

Nye forskrifter om internkontroll ble fastsatt i statsråd 22. mars. Forskriften trer i kraft fra 1.1.92. Formålet er å styrke det forebyggende arbeidet, og derved få redusert det høye skade- og sykdomsantallet i arbeidslivet

Etaten må dokumentere den interne organiseringen og systematikken i helse, miljø og sikkerhetsarbeidet. Selv om forskriften understreker ledelsens ansvar, forutsetter internkontroll økt bevisgjøring, medvirke og samarbeid fra alle ansatte i etaten.



*Denne perioden er Arnt Svanes valgt til hovedverneombud. Hans daglig arbeidssted er Egersund vegstasjon. Men Svanes blir også å treffe på vegkontoret i 5. etg. torsdag og fredag.*

I våre dager er de fleste arbeidsplasser preget av høyt og opprevet tempo. Mange hensyn må fare, intet må spares på for å holde timeplanen. Og selvsagt er det viktig at jobben blir ordentlig gjort. Det er også en del av et godt arbeidsmiljø. Imidlertid er det betenkelig at fravær i arbeidslivet stadig er stigende. Fravær som har sitt utspring i både fysiske og psykiske skadevirkninger fra arbeidsplassen.

For å tydeliggjøre samfunns-kostnadene kan et titalls beløp nevnes. Men vanskeligere blir det å vise enkelt personers belastning og lidelse når de rammes. Regjeringen har tatt dette på alvor ved lovdringer, hvis hensikt er å nå Arbeidsmiljølovens målsetninger.

### Arbeidsmiljøloven

Arbeidsmiljølovens målsetting er full trygghet mot fysisk og psykisk skadevirkning i et meningsfylt arbeid. Lovverket redegjør bl.a klart for arbeidsgiver og -taker ansvar. Jeg vil anbefale alle å gjøre seg kjent med loven. Den er et viktig redskap for å skape og å utvikle et godt arbeidsmiljø.

### Litt om arbeidsmiljøutvalget (AMU)

Vegvesenet har i over en tiårsperiode hatt AMU, der arbeidsledelse og -takere har tre representanter hver.

Hovedverneombudet representerer alltid arbeidstakerne i kraft av sitt tillitsverv. Verneleder og bedriftshelse-tjenesten er medlemmer uten stemmerett, og har en nøkkelposisjon på grunn av sin faglige kompetanse. De lokale verneombudene har også en viktig funksjon i verne- og miljø-arbeidet.

### Alle kan vi gjøre noe

Godt arbeidsmiljø er viktig for oss alle. Noen ganger skal det lite til for å bedre arbeidsmiljøet. Et lite smil og et vennlig ord, med andre ord vise vanlig interesse og å ha omsorg og omtanke for hverandre.

Med hilsen  
**Arnt Svanes**  
Hovedverneombud

## Holmenkollstafetten 1991: 30 Rogalands-vegfolk blant 32 000

Av Harald Sel

Vegvesen-jentene frå Rogaland forbeta rekorden sin frå i fjor med nesten 3,5 minutt i Holmenkollstafetten. Laget blei nr. 181 i sin klasse med tida 1,19,01. I fjor var Rogalands-jentene nr. 233.

Like bra gjekk det ikkje med herrelaget frå Statens vegvesen Rogaland. Tida 1,07,35 ga ein 656 plass i bedrifts-klassen. I fjor var mannfolka nr. 533 med tida 1,05,44.

Men, uavhengig av tid og plassering. I det strålende veret i Oslo søndag 12. mai, får me tru at Holmenkollstafetten 1991 var ei minnerik oppleving for det store fleirtalet av dei over 32.000 deltakarane. Dei 30 vegvesen-løparane frå Rogaland var iallfall samstemte: Dette var moro og vel verdt ein lang Oslo-tur med buss.

### Miljøskapande

Meir enn noko idretts-tilskiping i Norge, er Holmenkollstafetten massane sitt arrangement. Å stilla lag her skaper samhold, trivsel og miljø i bedrifter og idrettslag.

I Statens vegvesen Rogaland gjeld dette kanskje meir enn i dei fleste andre

bedrifter. Me arbeider i ein oppdelt etat, både geografisk og fagleg.

På våre 2 lag var dei fleste representert - frå nord til sør i fylket, frå biltilsynet, vegstasjonane og tunnel-drivarane på Rennfast, for å nemna nokre. Det er kjempefint at me kan vera saman om eit miljøskapande tiltak, som Holmenkollstafett-deltaking er.

### Frå elite til breidde

For ein som opplevde sin første Holmenkollstafett for 30 år sidan, er det naturleg å ta eit lite tilbakeblikk på utviklinga gjennom desse åra.

I 1961 var stafetten for "dei gode". Litt over 100 lag med under 2000 løparar stilte til start.

Ti år seinare, i 1971, var det framleis under 3000 løparar med. Det deltakartalet blei passert i 1973.

Scinarc har auken vore svært stor. I 1981 deltok nesten 10.000.

### Damene med i 1975

Etter 1975 fekk stafetten større breidde og ein ny dimensjon, då jentene - etter ein hard kamp - fekk lov til å vera med. "Ein del av etappane, som den opp til Besserud, er for harde for jenter", var eit av argumenta mot kvinne-deltaking.

Om nokon av dei som hevda det, var tilskuar på Besserud-etappen i år, ville dei truleg vore flauc. Sjølsagt "kløyv" jentene - mellom dei vår eiga Kari Smådal Turøy - opp dei bratte bakkane minst like elegant som gutane.

I år deltok ca 600 damelag, som tilsvarer 9000 deltakarar. Dette er fleire enn det totale deltakartalet av menn så seint som i 1981.

### Planlegging for 1992

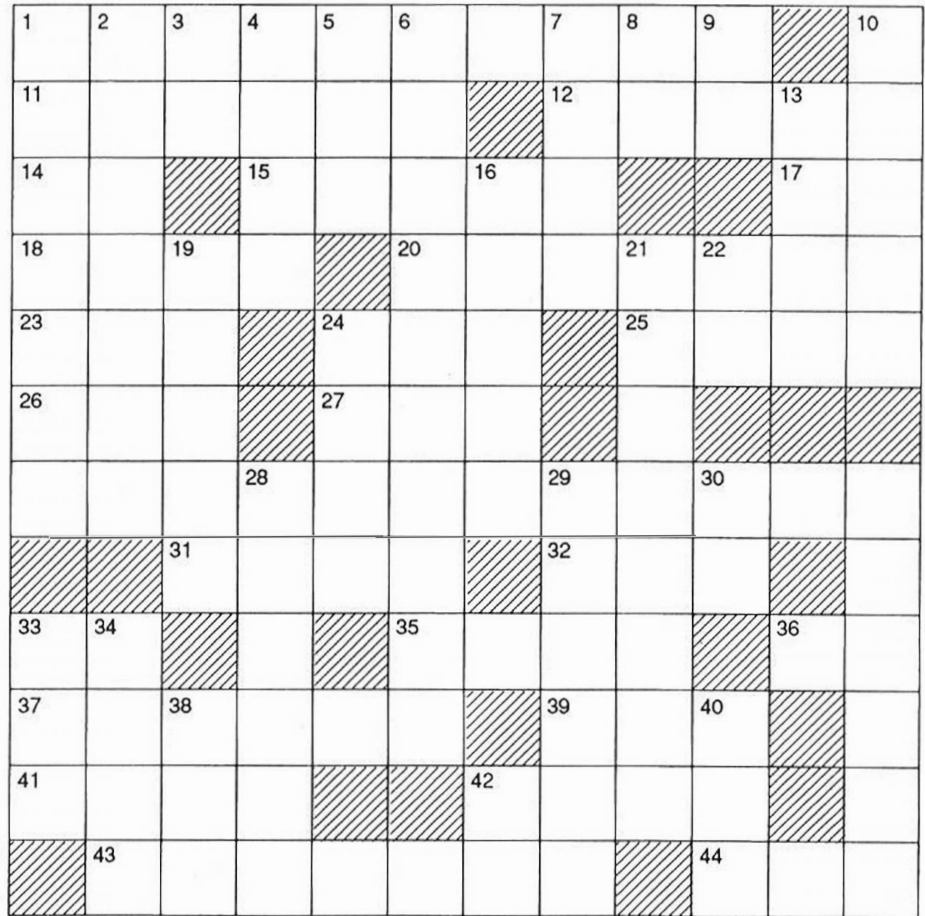
Bedriftsidrettslaget ved Statens vegvesen Rogaland har alt starta førebuingane til Holmenkollstafetten i 1992. Etter at Aina Solheim og Geir Strømstad har tatt seg av opplegget dette året, er Mona Vareberg og Ernst Walskaar (begge Rennfast) valde til å vera stafettansvarlege neste år.



Statens vegvesen Rogaland sine 2 lag, samla søndagsmorgonen før den enkelte drog ut til etappane sine.

Rekke 1 (framme) frå v.: Per Eikemo, Harald Sel, Bernt O. Hanasand, Marianne Berg, Nina Torgersen, Sissel Tvedt, Linda Sørdal, Solveig Yndesdal. Rekke 2: Svein Kyte, Njål Hanasand, Odd Iversen, Ted Slettebø, Karsten Haukås, Ernst Walskaar, Sveinung Marvik, Kåre Taksdal, Helge Bakka, Kolbjørn Grødem. Rekke 3: Elin Stueland, Mona Vareberg, Åse Smådal, Aina Solheim, Nidunn Sandvik, Kari Smådal Turøy, Anita Erfjord, Lise Bruder, Liv Jonassen, Randi Nesdal, Arild Volden, Geir Strømstad.

# Kryssord nr. 4/91



### VANNRETT

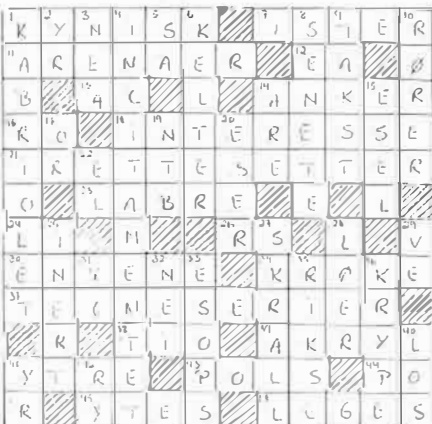
1. Hete
11. Ødelegge
12. Krypdyr
14. Prep. og adv.
15. Svir
17. Den gang
18. Toneart
20. Målet
23. Vokaler
24. Vokaler
25. Ert
26. Parti
27. Dyreunge
31. 6878
32. Mat
33. Treslag
35. Beholder
36. Forfriskning
37. Dekket
39. Fuge
41. Sagn
42. Ile
43. Engler
44. Spiss

### LODDRETT

- |              |                    |                   |
|--------------|--------------------|-------------------|
| 1. Handling  | 9. Strøm           | 28. Håndverkere   |
| 2. Dansk by  | 10. Heisinnretning | 29. Hilsen        |
| 3. Utløp     | 13. Fin            | 30. Trygg Trafikk |
| 4. Åses sønn | 16. Ruster         | 33. Slange        |
| 5. Frø       | 19. Redskap        | 34. Ur            |
| 6. Minsten   | 21. Samlivsform    | 38. Gi            |
| 7. Beveget   | 22. Hes            | 40. Ledelse       |
| 8. Vektenhet | 24. .... og oie    | 42. Smile         |

**Premien er et  
FLAX lodd**

## Løsning nr. 3/91



## Vinnere av kryssord nr. 3/91 ble:

Eli Undheim  
Nærbø vegstasjon

Anne Elise Njørheim  
Nærbø vegstasjon

Løsningen på kryssord nr. 4/91 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 1. august 1991

Innsendt av: .....

Adresse: .....



## Ekte og godt på Hjelmeland



Serveringsplassar fins det ein god del av langs vegnettet vårt. Og mange "stilige" namn har dei - det eine meir engelsk og utanlandsk enn det andre.

Det er så ein stundom kan få same "tvilen" som Garborg i si tid hadde, då han kom til Stavanger og las alle bedehus-namna. Det var Sion, Saron,

Betel, Betania o.s.b. "Eg måtte undras på om det var Jerusalem eg var komen til og ikkje Stavanger", skriv han.

Slik er det ikkje når ein kjem til ferjeleiet i Hjelmeland. Kafeen her heiter "Sandestøa - Mångt & Metta". Ekte og godt Hjelmelands-mål.

## Måkereir i vegvesen-regi



Ved Bærheim vegstasjon måtte arbeidsplanen leggjast litt om denne våren. Planlagd kantskjering måtte utsettast til så lenge. Det sørgde eit måkepar for.

Då måkane var på utkikk etter ein reirplass, fann dei ut at transportbandet på kantskjeremaskinen kunne vera høveleg. Her låg det til og med litt jordtorver etter siste arbeidsdag, så det var

lite som skulle til før fuglane hadde brukande reir.

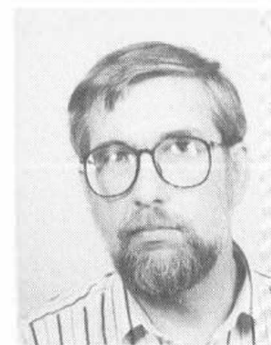
To egg blei lagde. Måkane fekk ruga i fred mens kantskjeringa måtte venta. Dei fann seg vel til rette mellom vegfolk og anleggsmaskinar på Bærheim vegstasjon.

Foto: Jan Vidar Matningsdal

## Personalnytt



Linda Sørdal - vikar ved Sand vegstasjon frå 22. april.



Georg Ullenes tek til i ny stilling som saksbehandlar i vegsjefens stab frå 5. august.

### JUBILANTAR - 50 år

Willy Tveit  
Bærheim - 23. juni

Sigmund Sandmark  
vegkontoret - 3. juli

Elisabeth Renberg  
vegkontoret - 9. september

Thore Eilertsen  
vegkontoret - 14. september

### 60 år

Jon Vårvik  
Olje/knuseverk - 28. juli

Olav Øyvind Hamre  
vegkontoret - 31. juli

Vermund Birkeland  
Egersund - 2. august

Nils Fisketjøn  
Sand - 3. september

## TILLITSVALGTES SPALTE



## Petter Rodvelts bortgang

Brått og uventet kom sørgebudskapet om at Petter Rodvelt var gått bort.

Petter Rodvelt har hatt sin arbeidsdag i Statens vegvesen, hvor han begynte i 1943 som 15-åring, og sluttet 1. august 1991. Da gikk han over i pensjonistenes rekke med 48 år i Statens vegvesen. Han ble bare 63 år gammel.

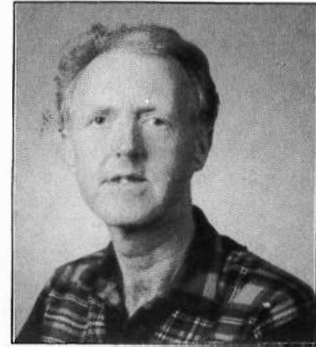
Petter Rodvelt hadde alltid et lyst og godt humør som smittet over til andre i hans nærhet. Han var svært omgjengelig og lett å være sammen med. Petter hadde nå gledet seg til noen gode og vel fortjente år som pensjonist, sammen med sin kone og familie, som han satte så umåtelig stor pris på. Men det skulle ikke bli slik. Det var desverre sykdommen som innhentet ham så altfor tidlig.

Det minner vel oss alle om hvor viktig det er å være rede til enhver tid. Vi skal alle herfra og ingen kjenner til tid og time som er fastlagt for hver enkelt av oss.

Vi sender våre trøstende tanker til hans nærmeste familie som sikkert føler et stort savn, og bøyer våre hoder og lyser fred over hans minne.

**Leif G. Romslo**

Lønnsoppjøret er vel i havn for denne gang, med 1600 kroner fra 1. mai og ett lønnstrinn på A-tabellen fra 1. september. Fra 1. mai 1991 innføres nytt lønnsystem etter prinsippene i Lønnskomiteens innstilling.



Frem til hovedoppjøret i 1992 skal det tas grundig gjennomgang av nærmere angitte punkter i forbindelse med bruken av det nye systemet. Det nye lønssystemet forutsetter at Statens vegvesen Rogaland utformer en lokal lønnspolitikk der virksomhets- og personalplan danner grunnlag for fastsetting av lønnskriterier.

Det er vel ikke til å unngå å komme litt inn på omorganiseringen. Fase II er i skrivende stund i sluttbehandlingsfasen. De punktene som NAF har påpekt er i stor grad tatt hensyn til. Når det gjelder forhandlingssaker har vi et godt samarbeid med NTL og RVF.

Målstyring er å ta i bruk alle våre ressurser best mulig, og styre mot et mål. Jeg tror generelt at vi er nødt til å bli mer bevisste på å bruke målstyring. Men skal dette ha noen mening, må selvsagt målene være klare og de må formidles på en skikkelig måte til de som skal utføre arbeidet.

Det er også en forutsetning at målene får oppslutning. Derfor er det viktig at målene blir til gjennom en prosess der alle får mulighet til å delta. (Lagsmøter). Jeg tror deltakelse i denne målformingsprosessen er viktig for å føle eierskap til målet. Målene må også aksepteres som rimelige og fornuftige.

Den enkeltes kompetanse består av teoretiske kunnskaper, av praktiske ferdigheter og av holdninger. Kunnskaper, ferdigheter og holdninger utvikler seg gjennom oppvekst, utdanning, arbeid og livserfaring. Det viktigste er å få alle enkeltmenneskene med sine erfaringer, sin arbeidsevne og pågangsmot til å arbeide sammen for å nå målene.

Samtidig er det viktig at den enkelte får mulighet for faglig vekst og at en legger til rette for videreutdanning, for innhenting av ny erfaring og mulighet til å prøve seg selv.

I tiden 26. - 31. mai hadde Norsk Arbeidsmannsforbund sitt landsmøte. Fra avdeling 18 møtte 18 representanter, fra veg 3 representanter: Endre Kulleseid, Rolf Warland og Kjell Einar Tronstad.

**Kjell Einar Tronstad**  
Hovedtillitsmann N.A.F.



C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



**RYGJAVEGEN**

Rannveig Kydland, Biltilsynet i  
Haugesund, ved kontorplassen sin.  
Reportasje om Biltilsynet i  
Haugesund og byggeplanane ved  
stasjonen på side 6.