



Nr. 1 – FEBRUAR 1992 – 20. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Nå har alle dei tilsette i biltilsyns-avd. fått arbeidsuniformer. Og her kan ein variera mellom fleire ulike plagg.

Her er eit representativt utval samla utanfor Stavangerstasjonen.

Frå v.: Torhild Rypestøl, Reidun Lanne, Karin Granberg, Einar Gitlesen, Linda Kristiansen, Liv Jonassen og Arild Netland i den «gamle» inspektøruniformen.



**STATENS VEGVESEN  
ROGALAND**

- FOR BETRE TRANSPORT

## AV INNHALDET

- Kyststamvegen
- «Forsandpakken» og Ryfylkevegen
- Nytt Hovedutvalg for samferdsel
- Positiv trend i ulykkestala





## Vegsjefens 3 minutter...

**Nr. 1 - februar 1992**

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Johan Lund  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Halvor Folgerø  
Njål Hanasand  
Reidun Lanne  
Irene Stangeland  
Kjell Einar Tronstad  
Solveig Yndesdal

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Harald Sel

**Baksidefoto**  
Bård Asle Nordbø

**Opplag**  
1650 eksemplar

Rygjavegen er bedriftsbladet for Statens vegvesen Rogaland, og samtlige ansatte hos oss får dette bladet i hende. Jeg tror ikke jeg tar mye feil når jeg påstår at det ikke er noe annet internt, skriftlig materiale som blir lest med så stor interesse av de ansatte i vegvesenet, enn nettopp Rygjavegen.

Det er i forvisning om at det er gjennom Rygjavegen at jeg kan nå fram til flest mulig av vegvesenet sine folk at jeg benytter denne anledningen til å ønske dere alle et godt år i 1992 og til å takke dere alle for helhjertet og god innsats for etaten i 1991.

Selv om det er noe sent på året, - og selv om vi allerede forlengst har lagt 1991 bak oss og er begynt å forberede oss på 1993, ser jeg likevel med glede tilbake på det fjerne og tilbakelagte året 1991:

- Det var det året vi fikk Kongen på besøk.
- Det var det året vi hadde de største investeringer i veganlegg som vi noen gang har hatt.
- Det var det året vi fikk gjennomslag for at vegbygging også kunne være et godt arbeidsmarkedstiltak.
- Det var det året vi i samarbeid med våre ansatte og deres organisasjoner gjennomførte en ny organisasjonsstruktur basert på nye organisasjonsprinsipper om målstyring.

Ikke minst dette siste har hatt betydning for leserkretsen i Rygjavegen.

Rygjavegen er som sagt vårt eget blad, og som sådan det beste organ vi i ledelsen har til å formidle våre synspunkter, tanker og forslag til medarbeiderene. Og det er ikke bare takkens ord for fin innsats og gode ønsker for framtiden vi da skal formidle, - selv om det også er viktig.

Vi bør også kunne si noe mer konkret, f.eks. tanker og strategier om vår framtidige organisasjon. Og da vil jeg gjerne si, nå ved inngangen til et nytt år og til en ny epoke i vår organisasjon, at vi alle må være forberedt på fortsatte endringer i organisasjonen, arbeidsoppgaver og arbeidssituasjonen. Vi vil stadig oftere og med økende kraft møte nye utfordringer som krever nye måter å arbeide og tenke på. Jeg tror aldri vi vil nå fram til en organisasjon der vi med noen rett kan si at nå har vi nådd fram, nå har vi fått det til slik vi vil ha det.

Vi vil alltid være på vei.

## "Forsandpakken" og "kraftpengar"

*"Forsandpakken" - finansieringsavtalen som er inngått mellom Forsand kommune og Statens vegvesen om bygging av ny rv 13 Tungland - Oanes og bru over Lysefjorden - kan seiast å vera einestående.*

*Bidraget frå Forsand - 62 mill. 1992-kr - er kanskje det største tilskotet som er løyyt frå ein kommune til eit statleg samferdselsprosjekt. Dette viser at konsesjonspengane frå kraftproduksjonen ikkje berre blir brukt i enkeltkommunane, men også til glede for heile regionar.*

*Det blir hevda at ordninga med konsesjons-inntekter til dei kraftproduserande kommunane er urettferdig. Fordelinga av godene blir skeiv mellom dei kommunane som produserer kraft og dei som ikkje gjer det.*

*Noko kan det vera i dette. Men me må ikkje gløyma at det dreier seg om utnytting av naturressursar som tilhøyrer dei enkelte kommunane, på same måte som andre kommunar f.eks. har mineral-ressursar.*

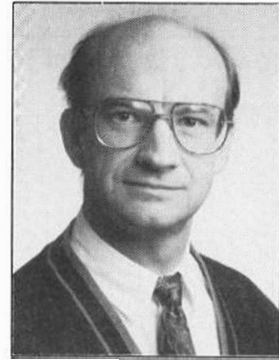
*Det må finnast andre måtar å hjelpa fram fattige kommunar på enn å redusera naturressurs-inntektene frå dei økonomisk sterke kommunane. Og ikkje minst: At ein del kommunar i Rogaland står seg godt økonomisk, på grunn av "kraftpengar", tener ikkje berre dei kommunane det gjeld, men heile regionar. Det er "Forsandpakken" eit eksempel på.*

**Harald Sel**

## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
"Forsandpakken" og "kraftpenger" .....	2
Etter 2 1/2 måned i "stolen" .....	3
Ny Rv 13 Tungland - Oanes og bru over Lysefjorden .....	4
God veg frå Jørpeland til Botne ..	4
Fullgod og ferjefri Ryfylkeveg ....	5
Arne Sandnes - leiar i Fylkessamferdselsstyret 1984-91	6
Johan Kåre Gjølme - ny leiar i Hovedutval for samferdsel .....	8
Hovedutval for samferdsel 1992-95 .....	9
Ringvegen forlenges fra Motorvegen til Hillevåg .....	10
Hunnedalsvegen blir helårsveg fra 1993 .....	11
Hvert kors er ett for mye .....	12
Positiv trend i ulykkestallene ....	12
Biltilsynets bygninge: i distriktene .....	13
Norsk vegmuseum opnar 22 juni .....	14
Vegvesenet kjøper brukte maskiner .....	15
Mestermøte .....	15
Dyrt vedlikehald av undersjøiske tunnelar .....	16
Trafikkauke over Boknafjorden	16
Kryssord .....	17
Kyststamvegen Kristiansand - Trondheim .....	18
Riksveg 1 - Ein sann visjon .....	19
Johan Jacobsen til minne .....	20
Bernt Svihus til minne .....	21
Nye pensjonister i 1991 .....	22
Nye medarbeidere .....	22
Vegvesenets pensjonistforeninger .....	22
Jubilantar .....	22
Premie til Torleiv Tveit .....	23
25-års jubilantar .....	23
Vegvesenet på yrkesmesse .....	24
Arbeidsmiljøprisen 1991 .....	24
Miljø og veg som fjernundervisning .....	25
Jøsønfjorden Bygdeutval takkar	25
Hva er Krøsus ? .....	26
Årets navn 1991 på vegkontoret	26
Gode riksvegar .....	26
Redaksjonsrådet Rygjavegen ..	27
Tillistvalgtes spalte .....	27

Av biltilsynsjef Ivar Fett



- Åja - går du over til "fienden"?!
- Hvordan kan du finne på å "svikte" kommunen?
- Jo, - du ble vel lei av alle parkeringsklagene!
- Var det ikke nok å jakte på parkerte biler - må du ta de på vegen òg!

Det var mange slags reaksjoner da det ble kjent at jeg skulle slutte i Stavanger kommune for å ta over som biltilsynssjef i vegvesenet. Etter 17 år i kommunen i forskjellige posisjoner innen vei- og trafikksektoren har jeg hatt mange kontakflater mot vegvesenet. Det er klart at i noen tilfeller var kommunens interesser ikke de samme som vegvesenets. Det kunne være rent faglige spørsmål eller det kunne være spørsmål om prioritering av midler. (Derav begrepet "fienden" som imidlertid alltid ble brukt med en humoristisk undertone!) Slik var det, og slik vil det være i framtiden. Men jeg vil understreke at samarbeidet mellom Stavanger kommune og vegvesenet i Rogaland er unikt godt i landssammenheng. Diskusjonene er alltid på faglig grunnlag og man er som regel blitt enige - til slutt. Jeg er overbevist om at dette samarbeidet har virket positivt for det faglige miljøet både i vegvesenet og i kommunen. Og for straks å avkrefte et annet eventuelt rykte: Jeg trivdes godt i Stavanger Parkeringsselskap, og det lever fortsatt i beste velgående uten meg!

Men dette innlegget skal vel primært handle om vegvesenet og fortrinnsvis biltilsynet. 2 1/2 måned i "stolen" er ikke lengre enn at jeg fortsatt betrakter meg litt som "læregutt". Jeg har allerede lært mye om måltall!! Vi har fått en nesten traumatisk økning i måltallene på bilkontroller og særlig på tunge kjøretøy fra 1991 til 1992. Dette har medført et stort arbeide på veikontoret for å finne frem til løsninger. I samråd med vegsjefen har vi lagt frem et mer realistisk forslag. Men fortsatt må vi strekke oss langt om vi skal komme i mål. Jeg vil her benytte anledningen til å berømme alle på avdelingen og særlig personalet på stasjonene for sporty innstilling og skikkelig "stå-på" humør!

Ellers håper jeg at alle har observert at hele kontorpersonalet i biltilsynet har fått nye, fine uniformer. Dette vil utvilsomt styrke vår "image" blant publikum.

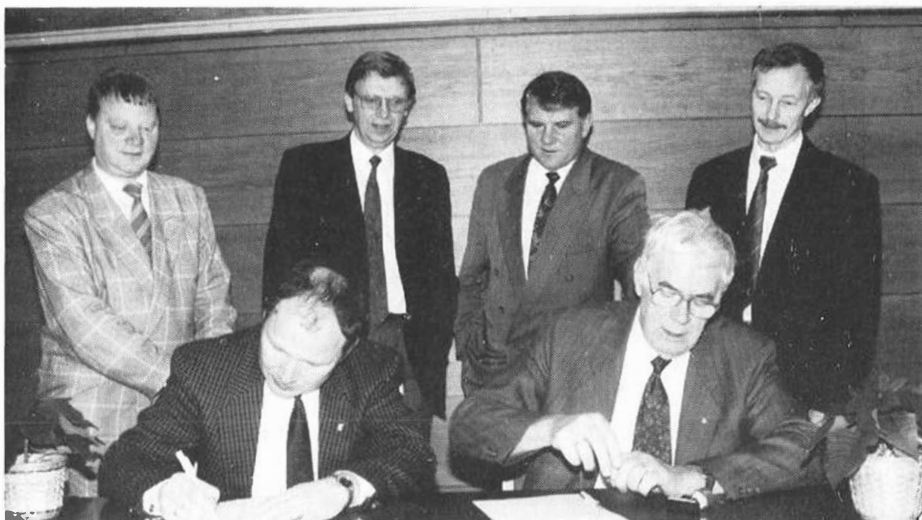
PP-90 ble utsatt for biltilsynets vedkommende. Det vil si: To vesentlige endringer er gjennomført. Trafikksikkerhetssekretariatet v/Vasbø er tillagt oss. Videre er avdelingens navn nå offisielt Trafikant- og kjøretøyavdelingen. Dette gir en bedre beskrivelse av vårt totale arbeidsområde. Biltilsynsbegrepet er imidlertid innarbeidet blant folk. Derfor vil stasjonene fortsatt beholde dette navnet - inntil videre i hvert fall.

Jeg ser fram til et spennende år i TK-avdelingen!

"Forsandpakken" sikrar finansieringa:

## Ny Rv.13 Tunglund - Oanes og bru over Lysefjorden

Tekst og foto: Harald Sel



"Forsandpakken" blir underskriven av ordførar Torstein Haukali og vegsjef Chester Danielsen. Til stades ved seremonien var også (bak frå v.): Rådmann Terje Nysted, direktør for Ryfylkevegen A/S Ivar Bjerkeland, formann i Høgsgfjordbruene A/S Roald Bergsaker og anleggsjef Lidvard Skorpa.

Finansieringsavtalen om bygging av vegen Oanes- Botne - Tunglund og bru over Lysefjorden (Rv. 13) - den såkalla Forsandpakken - er underskriven.

Avtale-partane er Forsand kommune og Statens vegvesen. Ved ei markering på vegkontoret skreiv ordførar Torstein Haukali og vegsjef Chester Danielsen under avtale-dokumentet.

### Finansiering

Takka vera eit tilskot frå Forsand kommune på 62 mill. 1992-kr, sikrar avtalen ei rask realisering av dei ovannemnde prosjekta. Vegvesenet på si side forpliktar seg å finansiera resten av byggekostnadane - ca 125 mill. 1992-kr. Samla kostnader er altså berekna til 187 mill. 1992-kr.

Frå sommaren 1992:

## God veg frå Jørpeland til Botne

Til sommaren vil ein kunne kjøra på ein veg med god standard frå Jørpeland til Botne i Strand kommune. Frå før er ein snau kilometer frå Botne utbetra. Nå er arbeidet godt i gang med den 3 km lange strekninga fram til Tunglund. Vegen får

ein breidde på 7,5 meter. Den gamle vegen vil for framtida bli samleveg og gang/sykkelveg.

### "Preikestolkryss" og tunnel

Den nye strekninga av Rv.13 omfattar

mellom anna bru over vegen til Preikestolen.

Avkjøringa til Preikestolen har tidlegare vore komplisert, særleg med store turistbussar. Frå i sommar vil det vera slutt på desse problema.

På den nye vegen vil det også bli ein tunnel på 150 meter ved Notvika.

Vegen skal ta seg fint ut i terrenget. Særleg ved krysset med Preikestolvegen vil ein leggja ekstra vekt på planering og tilsåing av skråningane og treplanting

### God sysselsettingseffekt

Tre entreprenørar og Statens vegvesen har arbeid ved anlegget. Entreprenørane er T. Stangeland, Bertelsen og Garpestad og A/S Betong. Vegvesenet skal mellom anna byggja den 150 meter lange tunnelen i eigen regi.

Arbeidet gir god sysselsettingseffekt, slik som målsettinga er frå Staten si side. Anlegget blir nemleg finansiert nesten fullt ut ved ekstraordinære sysselsettingsmidlar. Samla kostnad er på ca 24 millionar kr.



Utsyn mot Jøssang (til høgre på fotoet), der den nye vegen er under bygging. Biletet er tatt på andre sida av fjorden, ved Botne. Til venstre ser me litt av Rv.13 til Oanes. Den skal erstattast med ny veg frå Botne til Høllesli og vidare til Oanes.

# Fullgod og ferjefri Ryfylkeveg



Ivar Bjerkeland er direktør for Ryfylkevegen A/S. Han er fødd i Midsund ved Molde, og utdanna kommunalkandidat. Bjerkeland har vore rådmann i 20 år, 7 år i Hareid og 13 år i Strand. I 4 år var han direktør for Høgsfjordbruene A/S.

sterkt insitament for å ha tru på og gitt sitt bidrag til ei positiv haldning.

## Kommunal medverkad

Kommunane er godt kjende med kor knappe midlar ein har til riksvegutbygging, men gjennom satsinga i Høgsfjordbruene og ikkje minst med den såkalla "Forsand-pakken" har Ryfylke synt at

kommunane også kan gå inn med store tilskott til vegbygging, og på den måten utløyse statlege midlar.

## Ryfylkevegen A/S

Alle desse momenta var med i vurderinga då kommunane som Ryfylkevegen går gjennom stifta finansieringsselskapet Ryfylkevegen A/S i fjor sommar. Dette selskapet har som si målsetting å arbeide for betra kommunikasjonar i Ryfylke, spesielt Rv.13 frå Sandnes til Røldal. Dessutan, og det er kanskje viktigst, skal selskapet tilføre vegprosjekta ekstraordinær finansiering.

## Viktig samferdselsåre

Vi står nå i starten på det viktige arbeidet med å skaffe Ryfylke ferjefritt samband over Høgsfjorden og å utbetre Ryfylkevegen, ikkje minst i Bratlandsdalen. Eit fast samband i sør og ei utbetring i nord vil gjere Ryfylkevegen til ei langt viktigare samferdselsåre enn det han er i dag.

## Ryfylkevegen og vegvesenet

For kort tid sidan tok eg til som leiar i vegfinansieringsselskapa Ryfylkevegen A/S og Høgsfjordbruene A/S. Eg er spent på kva vi kan oppnå, og eg er særst glad for det gode samarbeidet eg har hatt og har med vegstellet. Særleg gledeleg var det å lese vegsjefen sin artikkel i Rygjavegen nr 6 - 1991, der han ser fram til eit fruktbart samarbeid med Ryfylkevegen A/S. Framgang og resultat må tuftas på samarbeid, og eg veit at styra i begge selskapa er sterkt opptekne av å ha eit godt samarbeid med vegsjefen og hans medarbeidarar. I fellesskap vonar eg at vi kan få realisert målet om eit "ferjefritt Ryfylke" og ein fullgod Ryfylkeveg!

Avtalen føreset at prosjektet skal vera fullført seinast i 1997.

## Framdriftsplan

Framdriftsplanen for "Forsandpakkeprosjektet" er ikkje fastlagt i detalj. Den er avhengig av kor store midlar som blir løyvd over Statsbudsjettet dei næraste åra.

På Statsbudsjettet for i år er det ført opp 9 mill. kr i sysselsettingsmidlar. Frå før har ein i 1990 og 1991 tilsaman fått 13,5 mill. som sysselsettingsmidlar. Resten av summen som Staten skal finansiera - 105 mill. av 125 - skal løyvast i perioden 1994-97. Men, mellom anna på grunn av sysselsettings-situasjonen, kan det vera von om å få midlar til disposisjon tidlegare.

## Vegen Tunglund - Oanes

Den nye vegstrekninga frå Tunglund til Oanes blir totalt 12,7 km.

Strekninga frå Tunglund til Botne, på 3 km, kostar 24 mill. kr. Vegen blir ferdig til sommaren, og er bygt for dei ekstraordinære sysselsettingsmidlane. (Sjå eigen reportasje.)

Strekninga vidare frå Botne til Oanes er 9,7 km. og omfattar mellom anna ein 600 m lang tunnel ved Havn. Arbeidet med denne startar i vår, og ein reknar med at heile strekninga frå Tunglund til Oanes er ferdig omkring årsskiftet 1993/94. Vegen frå Jørpeland til Oanes blir då korta inn med 9 km, frå 28 til 19 km.

På grunn av den dårlege standarden, må ein i dag rekna med ei kjøretid på 30 min mellom Jørpeland og Oanes. Når den nye vegen er ferdig, vil reisetida bli meir enn halvert.

## Lysefjord bru

Lysefjord bru er kostnadsrekna til 98 mill. 1992-kr. Brua med tilstøytande veg får ein lengde på 1,5 km. Det er enno ikkje heilt avgjort kor tid ho kan stå ferdig. Men seinast før årsskiftet 1997/98 kan ein iallfall rekna med at dei 2 delane av Forsand kommune er knytta saman med bru over fjorden.

Ryfylkevegen har ikkje noka lang historie. Vegen vart opna for gjennomgåande trafikk i 1965, og i år er det såleis 27 år sidan ein kunne køyre bil frå Sandnes til Sand.

Til sommaren vil Rv.13 vere identisk med det som i daglegtale blir kalla Ryfylkevegen. Som kjent startar vegen i Sandnes og går gjennom Forsand, Strand og Suldal til fylkesgrensa med Hordaland i Bratlandsdalen, og vegen fortset vidare nordover Vestlandet til Førde.

## Reiselivsroute

Rv.13 går gjennom noko av den finaste naturen i landet vårt og fører fram til verdskjente turistattraksjonar som t.d. Preikestolen. Vegen er viktig og kan i framtida bli ei av Norges fremste reiselivsruoter dersom det vert lagt til rette for det.

## Standardheving

Dagens Ryfylkeveg er smal, svingete og bakkete. Han framstår som ein heller dårleg regional stamveg og er ikkje særleg attraktiv å køyre. Mange har sagt at vegen er så dårleg at dei lar vere å køyre han. Målet er derfor å få utbetra og omlagt vegen slik at han får ein fullgod standard med gul midtstripe.

## Føresetnad for næringsutvikling

Folketalsutviklinga og utviklinga i næringslivet i Ryfylkekommunane er bekymringsfull. Ein viktig føresetnad for ei positiv utvikling av næringsliv og folketal, er gode kommunikasjonar.

Dette har kommunane langs Ryfylkevegen innsett. Samarbeidet så langt i Høgsfjordbruene A/S har gjeve positive erfaringar. Visjonar om ein forbetra Ryfylkeveg som representantar frå vegstellet har lagt fram, har vore eit



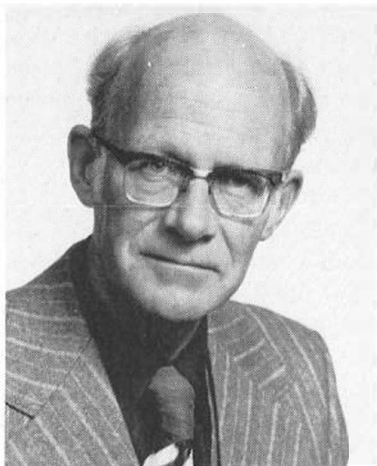
Arne Sandnes - leiar i Fylkessamferdselsstyret 1984-91:

# Engasjert, vennesæl og med djupe røter i bygde-Norge

## Intervju: Harald Sel

Han har ei menneskeleg kontaktflate breiare enn dei fleste, og nær sagt alle likar han og set stor pris på han.

Me vågar denne påstanden om Arne Sandnes, etter å ha fylgt hans virke som samferdselspolitkar på nært hald og hatt gleda av å kjenna han gjennom ei årrekke. Men mannen er så vist ingen "godfjott". Han har sine meiningar og er ingen mild politisk motstandar. Og med klubba har han vore myndig og korrekt, enten det nå var som formann i Fylkessamferdselsstyret, som ordførar i Sandnes kommune eller i andre samanhengar. Han er ikkje yrkesmilitær for ingen ting - major Arne Sandnes.



Ved årsskiftet gjekk Arne Sandnes av som formann i Fylkessamferdselsstyret etter 8 år i vervet. Med unnatak av perioden 1976-79, har han vore samferdselspolitkar i Rogaland like sidan 1972.

## Røtene

Arne Sandnes er opptatt av "røtene" sine, og ei av dei mange interessene hans er slektsgransking. Både mors-slekta og fars-slekta kom frå tradisjonsrike bygde- og bondemiljø - frå Veen i Bjerkreim og Bygland i Setesdal. Og sjøl om Arne vaks opp i meir urbant miljø - på Vaulen - ber han så avgjort preg av denne kulturarven. Ikkje minst fekk han nok mange impulser frå morfaren, Anders Veen i Bjerkreim. Mellom anna gjeld

dette ei tidleg interesse for samferdsel, fortel Arne.

- Bestefar var sterkt engasjert i vegbygging i Bjerkreim. Han tok mellom anna initiativet til -og var drivkrafta i arbeidet med å få bygt vegen gjennom Gloppedalsura frå Veen til Byrkjedal. Vegen var ferdig i 1924. Seinare var bestefar vegvoktar her. Eg var ofte på Veen i barneåra - mellom anna i skuleferiane. Då var eg jamt med han på vegarbeidet - med hest og hevdakjerre f.eks., når vegen skulle grusast.

## Foreldra

Heime på Vaulen vaks Arne Sandnes opp i eit litterært, politisk- og samfunnsengasjert miljø. Begge foreldra, Hanna (fødd Veen) og Hallvard var lærarutdanna.

Hanna Sandnes var ei foregangskvinne innan politisk arbeid, og svært aktiv både på kommune- og fylkesplan. Ho var også den første kvinna frå Rogaland som møtte på Stortinget, som vararepresentant for Venstre.

Hallvard Sandnes var, ved sida av arbeidet i skulen, ein produktiv forfattar. Han debuterte 19 år gamal i 1921 med boka "På solbrune vidder". Seinare kom bortimot 20 bøker frå hans penn, alle med motiv frå tradisjon og hendingar i Setesdalen. Han oppnådde å bli ein folkekjær forfattar i si samtid, og fleire av bøkene hans kom i store opplag.

*Det er alltid stort å vera med på opning av nye anlegg, seier Arne Sandnes. Her får han overrekk blomster av kollega i Samferdselsstyret Håkon Helgøy, under opningsfesten for Ombo ferjeleie 14. november i fjor. Dette var siste vegopninga Sandnes var til stades på som formann i Samferdselsstyret.*



## Krig og utdanning

Arne Sandnes var 14 år då krigen kom til Norge i 1940. Ei vond og vanskeleg tid, også når ein skulle staka ut livet sitt med tanke på eit yrke. Arne kom til at han ville bli bilmekaniker, og gjekk 1 år på Stavanger For- og fagskole, linja for jern og metall. Deretter blei det gymnas, og han fekk oppleve å vera "fredsruss" i 1945. Og nå hadde han slått frå seg planane om å bli bilmekaniker.

- Eg vakla mellom ingeniør- eller offisersutdanning, og bestemte meg for å bli offiser. Artilleriutdanninga fekk eg i Stavern og England, og i 1949 var eg ferdig med Krigsskulen.

## Offiser

Den unge offiseren hadde si første tenestetid på Bardufoss i Troms. Der traff han ho som skulle bli kona hans, Signy Haugli. I 1951 flytta dei til Rogaland, då Arne fekk teneste på Sola flystasjon

Mange ting kunne vore nemnt frå Arne Sandnes sin yrkeskarriere. At han var i USA ein periode for å utdanna seg i forsvarssystemet med Nike-rakettane er ein ting. Men det mest spesielle og opplevelsesrike oppdraget hadde han nok i Kashmir som FN-observatør i 1966/67.

- Det var interessant men også trist å arbeida i fredens teneste i dette blodige

konfliktområdet som er delt mellom India og Pakistan, seier han.

### Politikar

Det var rundt 1960 at Arne Sandnes kom med for fullt i politikken, først som formann i Høyland høyre, og etter kommunesamanslåinga i 1964, Sandnes høyre. I 1964 blei han også valt inn i Sandnes kommunestyre. I 12 år - frå 1973 til 1982 - skifta han om å vera varaordførar og ordførar kvart andre år, 6 år i ordførarstolen og 6 år som varaordførar.

Bortsett frå perioden 1976-80, var han medlem av Fylkestinget frå 1972 til årsskiftet 1991/92. Arbeidet innan samferdselspolitikken og Fylkessamferdselsstyret er alt nemnt.

I 8 år var Arne Sandnes dessutan 1. vararepresentant til Stortinget, og han møtte på tinget i periodar på opptil 1/2 år. "Interessant og givande", seier han om den deltakinga han på denne måten fekk innan rikspolitikken.

### Samferdsel

Med alt sitt engasjement på mange område, så er det nok samferdsel som har lege Arne Sandnes sitt hjarta nærast. Sjølv seier han det slik:

- Eg spøkte med det straks eg kom på Fylkestinglista, at kom eg ikkje med i vegenemnda så kunne det vera det same.

Kva ser han så tilbake på med størst tilfredshet frå alle desse åra med samferdselspolitisk arbeid?

Arne tenkjer seg vel om. Dei glade og gode minna er mange.

- Å opna nye anlegg er stort, men eg ser nok tilbake på opninga av Bokn-prosjektet med størst tilfredshet. Eg må også få lov til å nemna eit anna anlegg, sjølv om det ligg utanfor Rogaland, nemleg Brokke - Suleskar vegen. Eg var medlem av styret for dette vegprosjektet i mange år, og det var ein stor dag då dette nye sambandet til Setesdalen og Austlandet kunne opnast.

### Uløyste oppgaver

- Kva saker er du så mest skuffa over at ein ikkje har makta å løysa?

- To prosjekt som burde vore realiserte er Austrumdalsvegen og Frafjordvegen. Dessutan har eg ein forkjærlyghet for Rv.503 Vikeså - Byrkjedal. Vegsjefen har derimot som oftast hatt ein tendens til



*Ein av hobbyane til Arne Sandnes er birøkt. - Bisamfunnet er utruleg interessant og fasinerande, seier han. Her sit Arne på ei av dei "vinterkvilande" bikubene i hagen heime i Sandnes.*

venleg, men bestemt, å gå imot mine antydningar om høgst nødvendige utbetringar av nokre mindre parsellar på denne vegen.

### Samarbeid med vegvesenet

Som formann i Fylkessamferdselsstyret har Arne Sandnes hatt eit omfattande samarbeid med Statens vegvesen, og det har vore eit behageleg og hyggeleg samarbeid, seier han.

- Eg har sett pris på kontakten med vegvesenet og med vegsjefen. Etaten går i bresjen med open orientering om planar og utredningar. Men når nye vegar skal byggjast er det alltid sjau. Det fins vel ikkje saker som folk har betre greie på enn vegar. Alle veit kor vegen bør gå, men slett ikkje over "min eigeidom".

Arbeidet som blir lagt ned for å orientera folket er enormt. Openheten til vegvesenet både i kontroversielle saker og elles har eg ikkje minst sett pris på, og det har gjort sitt til at eg har trivst med arbeidet i samferdselsstyret og at eg ser tilbake på tida med glede.

### Hest - Folk - Maskinar

- Du fortalde at du som barn var med morfar din og grusa vegen med hjelp av hest og hevdakjerre. Hesten er borte for lenge sidan, og nå er det ikkje så mange folk igjen heller i vegvesenet. Maskinane gjer det meste. Har mekani-seringa gått for langt, mellom anna med tanke på at så mange er arbeidslause i dag?

- Ja, det meiner eg absolutt. Det bør ikkje vera nødvendig med store maskinar og boreriggjar for kvar liten bergnabe som skal sprengast bort. Fleire folk må i arbeid. Maskinane kostar også, både i innkjøp, å halda vedlike og å ha i aktivitet.

### Hytta og fritida

Me kan ikkje forlata Arne Sandnes utan å koma inn på hytta hans på Veen, - garden der mor hans kom frå. Der kopljar han av og der dyrkar han sine friluftss- og triminteresser. Han har alltid sørgt for å halda seg i god fysisk form. Han har alle militære ferdighetsmerker i gull og som idrettsmerketakar har han den høgaste utmerkinga - Hederstegnet. Og når han er på hytta, kan han pleia både den fysiske og mentale formen.

- I alle år har eg reist til Veen så ofte det har gått an, fortel han. - F.eks. då eg var ordførar i Sandnes. Då pakka eg ofte veska, full av dokument, om fredagen og reiste til hytta for å studera dei. Kvar laurdag kom eg heim att utan å ha opna veska. Men då var eg så mentalt utkvilt, at eg pløygde gjennom dokumenta på eit par timar -heime i kjellarstova.

Redaksjonen i Rygjavegen føler seg trygge på at me har heile Statens vegvesen Rogaland med oss, når me takkar Arne Sandnes for samarbeid og godt arbeid i Fylkessamferdselsstyret. Og me ønskjer han mange gode dagar, både i heimen på hytta og elles.

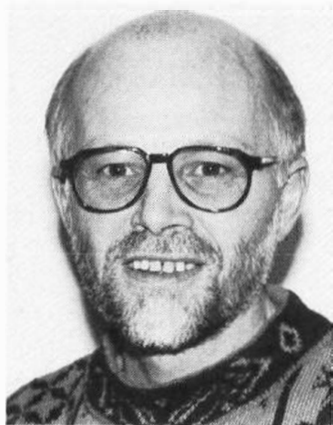
Johan Kåre Gjølme - ny leiar i Hovedutval for samferdsel:

# Velrøynd polititar med miljø-engasjement

*Intervju: Harald Sel*

Han er ein velrøynd polititar, den nye leiaren i Hovedutval for samferdsel (tidlegare Fylkessamferdselsstyret). 44 åringen Johan Kåre Gjølme frå Stavanger har 12 år bak seg som medlem i Fylkestinget for Arbeidarpartiet og har nå tatt fatt på sin fjerde periode. Like lenge har han vore med i Samferdselsstyret.

Johan Kåre Gjølme er også ein sentral person innan fagforeningsarbeidet i Rogaland. Ein periode på 70-tallet var han formann i Jern og metall i Stavanger og sidan 1988 har han vore formann i Stavanger faglige samorganisasjon.



Gjølme er dagleg leiar i Ryfylke friluftsråd. Tidlegare har han mellom anna arbeidd i landbruksmaskinfirmaet Eikmaskin og han var ein periode inspektør i Arbeidstilsynet. Han har landbruksmekanisk utdanning og har dessutan gått to år på landbruksskule.

- Å koma med i Fylkessamferdselsstyret var ønsket då eg blei valt inn i Fylkestinget. Eg fekk ønsket oppfylt, og det er eg glad for. Samferdsel har alltid opptatt meg, seier Johan Kåre Gjølme.

## Oppgaver 1992-95

Me spør den nye formannen om kva oppgaver han meiner vil bli dei viktigaste i komande 4-årsperiode.

- Oppgåvene er mange. Me "arver" Rennfast og har ansvar for å få prosjektet på plass praktisk og økonomisk.

Transportplanen for Ryfylke blei vedtatt for fleire år sidan, utan at dei store endringane har skjedd for Ryfylke. Her ligg utfordringar.

Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er ei anna viktig oppgåve. Me må arbeida for at ikkje Rogaland også denne gongen får ein for liten del av rammen.

Og så har me Transportplanen for storbyområdet Stavanger/ Sandnes/Sola, som er vedtatt, og som må fylgjast opp.

## Transportplan for storbyområdet

- Men når det gjeld Transportplanen for storbyområdet stemte du imot ein del av vedtaka i Samferdselsstyret.

- Ja, mi haldning er at planen burde hatt ein meir kollektiv-vennleg profil. Dersom miljøproblema i storbyen skal bli mindre må det satsast meir på kollektivtrafikk. Gjer me ikkje det, vil trafikkbelastninga på vegane auka like hurtig som me klarer å byggja nye og betre vegar. Eg vil f.eks. prioritera bussfil mellom Stavanger og Sandnes langs riksveg 44 framfor 4 - felts motorveg.

## Vegvesenet og miljøet

Ein skal ikkje snakka lenge med Johan Kåre Gjølme før ein merkar hans store engasjement for miljøvern. Det er eit engasjement han har hatt lenge, og det har nok ikkje blitt mindre gjennom arbeidet hans i Ryfylke friluftsråd. Ut frå dette grunnsynet, korleis ser han på vår bruk av privatbilen i dag og i framtida?

- Eg er i tvil om det er råd å få til ein reduksjon i privatbilismen på kort sikt. Men me må arbeida for å få til ei haldningsendring, slik at privatbilen blir brukt på ein meir kritisk måte enn i dag.

Her ligg ei stor utfordring for Statens vegvesen. Det bør vera like naturleg for etaten å driva haldningskampanjer for betre miljø som å driva haldningsarbeid for tryggare trafikk. Her bør etaten vera på offensiven og i forkant, heller enn å venta på at ein blir pålagt større miljøansvar. Ved planlegging av nye prosjekt f.eks. må miljøkonsekvensane i langt større grad inn i utredningsarbeidet. Dette er like viktig som å

utgreia nytte/kostnadseffekten.

## Høgsfjordprosjektet

- Er det også miljø-omsyn som gjer at du går imot Høgsfjordprosjektet?

- Ikkje først og fremst det. Eg er opptatt av at Ryfylke skal få fastlandssamband. Men eg kan ikkje akseptera grunnlaget for røybrubru-prosjektet over Høgsfjord, fordi det ikkje er økonomi til å gjennomføra dette som bompengeprojekt. Pr. i dag har iallfall ikkje Staten lagt pengar på bordet som gjer det forsvarleg å setja prosjektet i gang.

Dessutan stiller eg meg tvilande til Høgsfjord-løysinga som traseval for fastlandssamband for Ryfylke. Ser ein på Ryfylke-regionen i ein totalsamheng, vil andre løysingar vera meir fornuftige. Renn-Rand (fastlandssamband Randøy - Rennesøy) bør f.eks. vera akseptabelt, til og med for Strand kommune i kombinasjon med hurtigbåtar.

## Effektivitet og sysselsetting

Som fagforeningsmann og polititar er Johan Kåre Gjølme sterkt opptatt av- og uroleg over den store arbeidsløysa me for tida har. Effektivitetskravet i dag, gjer det ikkje lettare å auka sysselsettinga, f.eks. i vegvesenet. 56 millionar i ekstra sysselsettingsmidler til Statens vegvesen Rogaland i 1991 ga f.eks. berre 37 årsverk i sysselsettings-effekt. Me spør Gjølme om kva tankar han gjer seg om denne problematikken.

- Også dette er ei miljøsak. Vegvesenet har ikkje vore flinke nok til å skapa sysselsetting og betre miljø. Etaten har vore for opptatt av det som pregar heile anleggsbransjen: Store maskinar - meir effektivitet framfor arbeidsplassar.

## Fleire folk - færre maskinar

- Men har Statens vegvesen noko val her, når styresmaktene krev minst like god effektivitet som private entreprenørar?

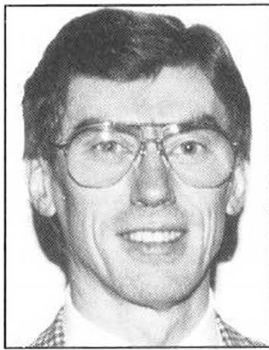
- Til ein viss grad, ja. Vegvesenet sin maskinpolitikk vil eg samanlikna med jordbruket, slik som det var i ein periode:

*Framhald neste side*

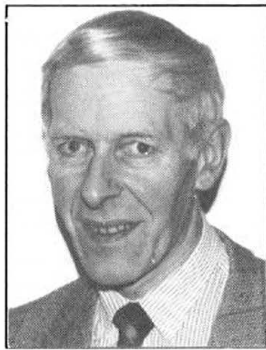


## Hovedutval for samferdsel 1992-95

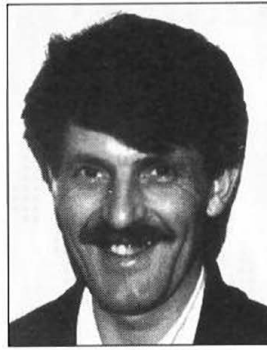
Den nye leiaren er presentert gjennom intervju på side 6. Her er resten av representantane i Hovedutval for samferdsel (tidl. Fylkessamferdselsstyret). 13 er nye. Berre Gjølme og Ingvaldstad er igjen av medlemmene for perioden 1988/91.



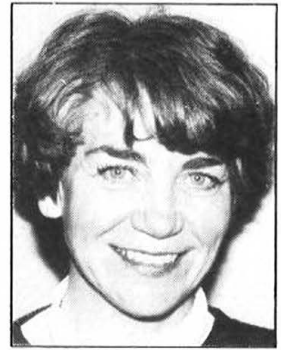
Ola Steensnæs (Kr.f) Hgsd. Nestformann



Per Fløysvik (Kr.f) Forsand



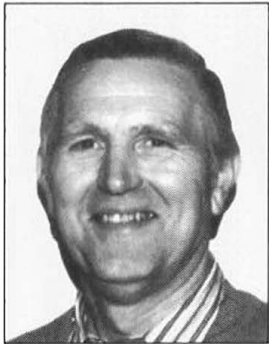
Jan Mikal Hanasand (H) Rennesøy



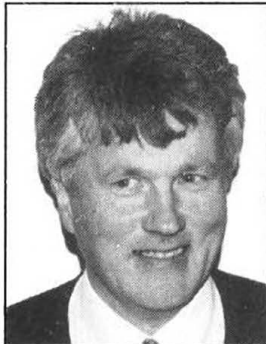
Berit Nor-Hansen (H) Stvgr.



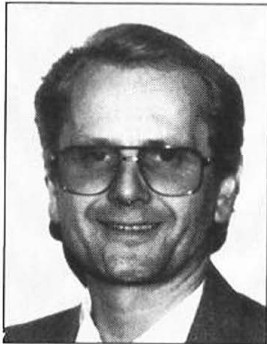
Oddbjørg A. Starrfeldt (Ap) Klepp



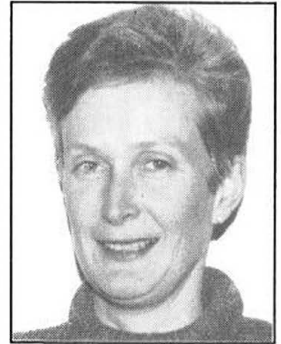
Osvald Tengesdal (Ap) Egersund



Magnor Erlend Oma (Sp) Bjerkreim



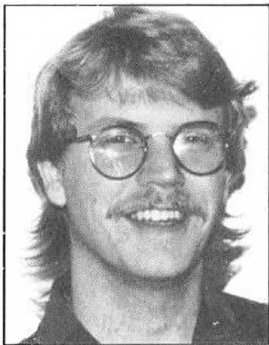
Ola O. Ingvaldstad (Fr.p) Hjelmeland



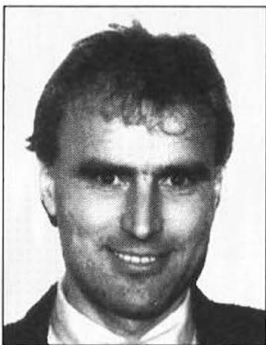
Jorunn Haakull (H) Sokndal



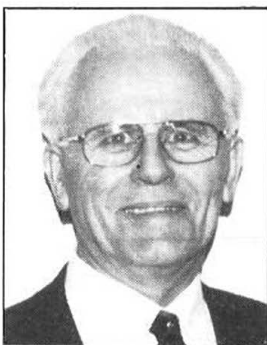
Bente Ertresvåg (Ap) Tysv.



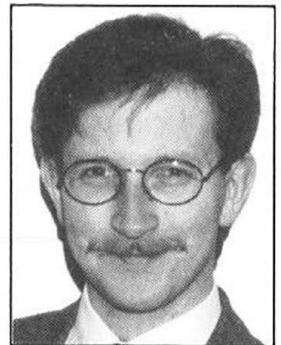
Bjarte Hetland (SV) Stvgr.



Tor Jan Bø (Sp) Karmøy



Ola Brattelid (Pensj.p.) Stvgr.



Petter Steen jr. (H) Hgsd.

### Framhald frå forrige side

Alt skulle mekaniserast. Der ein kunne ha klart seg med 1 eller 2 traktorar kjøpte ein gjerne 5. Så lenge økonomien tillot det, hadde ein gjerne ein maskin til kvart arbeid.

Nå må også private gjerne tenkja seg om 5 gonger før dei investerer i ein ny maskin. Alle - også Statens vegvesen - har tenkt for lite på investerings- og kapitalkonstnadane som fylgjer med.

Eg trur at vegvesenet vil få ein meir fleksibel organisasjon ved å ha fleire tilsette og ein mindre maskinpark "å spela på". Denne tankegangen trur eg også gjer seg gjeldande på høgste politiske hald. Eg trur Statens vegvesen kan få tilført betydelege midler ved å

leggja fram planar for prosjekt - f.eks. mindre trafikksikringstiltak og gang- og sykkelvegar - som gir betydeleg sysselsettingsgevinst.

### Fylkesvegane

- Som leiari i Fylkessamferdselsstyret vil du få mykje å gjera med fylkesvegsektoren. Korleis ser du på utsiktene her?

- Nå har me tært på svoren så lenge, at det kan vel ikkje bli verre iallfall. Eg meiner at fylkevegane må på dagsorden på same måte som når det gjeld riksvegane i Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP). Det vil seia at me får rullerande 4-årsplanar, med politiske rammevedtak,

også for fylkevegane. Me må få fram behovet og ikkje minst skaffa pengar. Det er pengar me treng. Planar har me nok av. Ved dette vil ein oppnå å "rydda av vegen" prosjekt som har stått på prioriteringslistene i ein mannsalder. Enten må me få slike prosjekt realisert, eller så får me stryka dei.

Elles må jo første målet vera å få betra vedlikehaldet og få utført utbetringar på fylkesveg-nettet. Å gå på nye store prosjekt før vedlikehaldsarbeidet er kome i betre gjenge, vil vera som å bita seg sjøl i halen, seier leiaren i Hovudutval for samferdsel. Det vil han vera fram til årsskiftet 1995/96, og kanskje endå lenger - til tusenårsskiftet.

# Ringvegen forlenges fra Motorvegen til Hillevåg

## Av Synnøve Helland

Ytre Ringveg Vest, Rv.14, skal bygges om og forlenges mellom Henrik Ibsensgt. ved Schancheholen og Rv.44 Hillevåg.

Ny Rv.14 følger eksisterende Ullandhaugveg/Fridjof Nansensveg fram til Sentralsykehuset. Herfra går vegen i tunnel ned til Hillevåg. Total veglengde blir 1740 m, hvorav tunnelen utgjør 500 m.

Anleggsperiode : T.o.m. 1994  
Beregnet kostnad : 83 mill.kr

## Mål

Målsettingene for bygging av ny Rv.14 mellom E18 Motorvegen og Rv.44 Hillevågsvegen er:

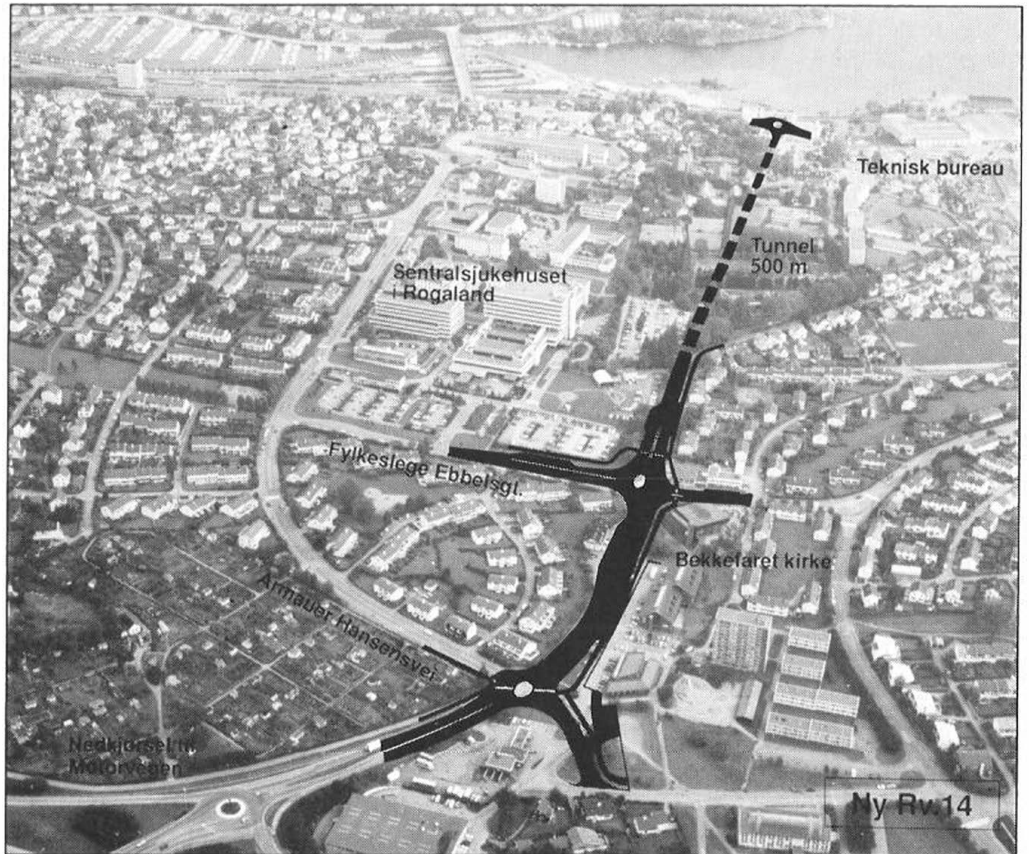
- gi en trafiksikker og kapasitetssterk vegforbindelse mellom Motorvegen og Rv.44.
- avlaste Møllenvn./Fridtjof Nansensv.
- avlaste Våland for gjennomgangstrafikk
- avlaste Auglendsvegen/Haugåsvegen

Det skal videre gis et attraktivt og trafiksikkert tilbud til langsgående og kryssende fotgjengere og syklistar.

## Bindeledd

Ny Rv.14 blir et bindeledd mellom E18 Motorvegen og Rv.44 Hillevåg.

Vegen skal utvides til 4 kjørefelt fra Henrik Ibsensgt. til krysset mellom



Flyfofo der traséen for den nye ringvegen fra Motorvegen (i forgrunnen) til Rv.44 ved Hillevåg er inntegnet

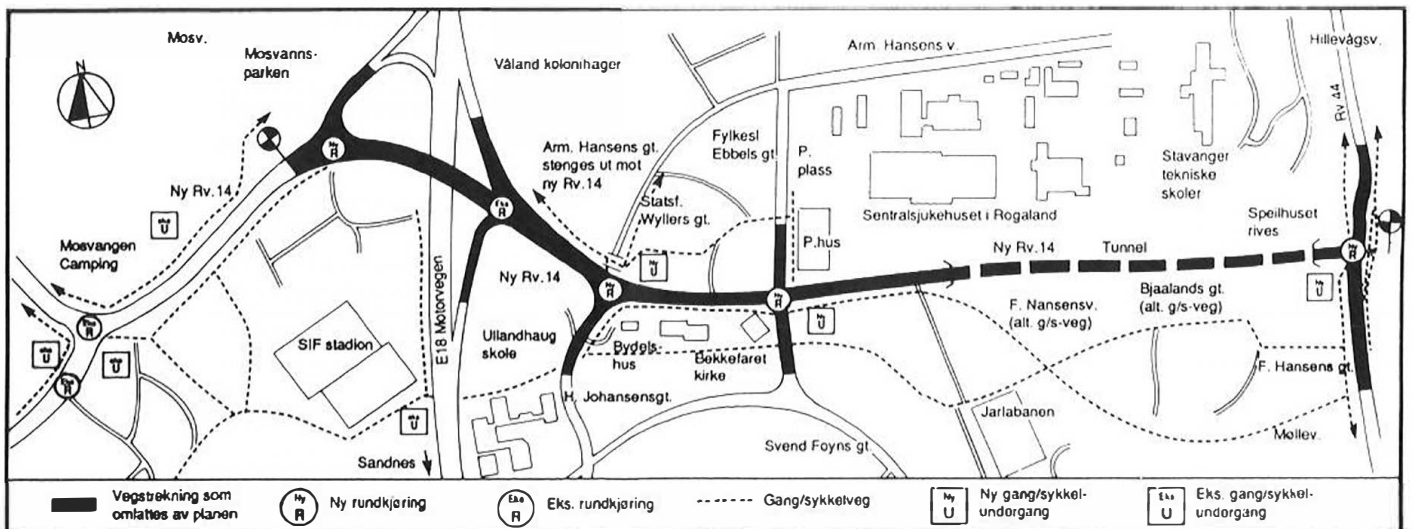
Fridjof Nansensveg og Fylkeslege Ebbelsgt. Fra Fylkeslege Ebbelsgt. skal det være 2 kjørefelt ned til Rv.44 Hillevåg.

Ifølge trafikkanalyse regnes det med en gjennomsnittlig årsdøgnstrafikk lik 25000 på strekning med 4 kjørefelt og 12-15000 videre ned til Hillevåg.

Det skal bygges rundkjøring i samtlige kryss langs traséen. Armauer Hansens veg skal stenges i kryss med Fridjof Nansensv.

De myke trafikantene skal ferdes på atskilte gang- og sykkelveger langs hele traséen.

Fra parkeringsplassen til sykehuset



# Hunnedalsvegen blir helårsveg fra 1993

**Tekst: Kjell Husebø**  
**Foto: Torstein Rein Larsen**

skal vegen gå i en ca. 500 m lang "cut and cover" tunnel. Det blir da sprengt ut en byggegropp og støpt et tunnelprofil. Oppå tunnelprofilen fylles det over med masser til terrengnivå.

## Miljøtiltak

Det er foretatt støyberegninger langs hele traséen. Alle bolighus med støy over 55 dBa utvendig er foreslått skjermet, fortrinnsvis med støyskjerm.

Ellers skal det utarbeides en planteplan for hele området. Det skal blant annet plantes i midtrabatter, støyvoller og rabatter mot gang- og sykkelveger.

## Hillevåg bydelspark

Fra Rv.44 går ny Rv.14 gjennom det såkalte "Enkesetet" (Speilhuset), som tilhørte Köhlereiendommen.

I reguleringsplanen for Hillevåg er Köhlereiendommen foreslått som parkareal og det opprinnelige gårdstunet med fjøsbygning og hovedbygning (Folkets hus) er videre regulert til spesialområde av historisk og kulturell verdi. Parken skal opparbeides på hver side av vegtraséen og over tunnelen.

Enkesetet har det vært planer om å bevare og flytte til et egnet sted på "Köhlereiendommen". Stavanger kommune har ikke gjort noe endelig vedtak om de vil bevare og flytte huset.

## Framdrift

Ved Schanchcholen, mellom Henrik Ibsensgt. og E18 Motorvegen, er anleggsarbeidet fullført med unntak av endelig støyskjerming og beplantning.

I konkurranse med private entreprenører var Statens Vegvesen Rogaland laveste anbyder. Dermed var Statens Vegvesen Rogaland både byggherre og entreprenør på denne parsellen.

Neste etappe fra E18 Motorvegen til Sentralsjukehuset skal starte opp i februar/mars 1992.

Arbeidet med tunnelen skal begynne høst/vinter 92/93. Deretter skal rundkjøringen i Hillevåg bygges.

Samtlige etapper skal ut på anbud. Statens Vegvesen vil regne egenregikalkyle på deler av arbeidet.

## Finansiering

Kostnadene for hele anlegget er beregnet til 83 mill. kr, fordelt på budsjettårene 1991 til 1994.

**Hunnedalsvegen skal utbedres og bygges om på de dårligste strekningene. Formålet er å oppnå bedre trafikkapasitet og at den kan holdes åpen hele året.**

## Kostnader

Prosjektet er foreløpig kostnadsberegnet til omlag 23-24 mill.kr. Sirdal kommune skal forskottere 9 mill.kr. mens Rogaland fylke skal bevilge 5 mill. kr. Resten av beløpet må dekkes av staten gjennom riksvegbudsjettet.

Det vil bli satt igang bygging av vegen i vår og fra høsten 1993 vil Hunnedalsvegen få status som helårsveg.

## Øst-Vest forbindelse

For over 100 år siden hørte den øvre og vestre del av Sirdalen til Rogaland og den naturlige øst-vest forbindelse gikk da over fjellet til nærmeste fjordbotn, nemlig Lysebotn. Fra denne tidsperiode har jærubuen også drevet sine sauedrifter

gjennom Hunnedalen til beiteområdene i Sirdal og Setesdalsheiene.

## Påbegynt i 1880

Så kom vegen gjennom Hunnedalen, først fra Dirdal til Rygg i 1880-89, videre til Øvstabø i 1906 og så drifteveg fra Øvstabø til fylkesgrensen i 1903-04.

Forlengelse til Valevatn i Vest-Agder ble bygget 1921-29. I tidsrommet 1929-37 ble strekningen fra Øvstabø til Vest-Agder gr. ombygget og har praktisk talt den samme vegstandard i dag bortsett fra to strekninger som ble bygget i 80-årene.

## Hyttebygging

Etter 1945 har det vært en betydelig hyttebygging i Hunnedalen, og området er blitt et attraktivt rekreasjonsområde for Jærregionen.

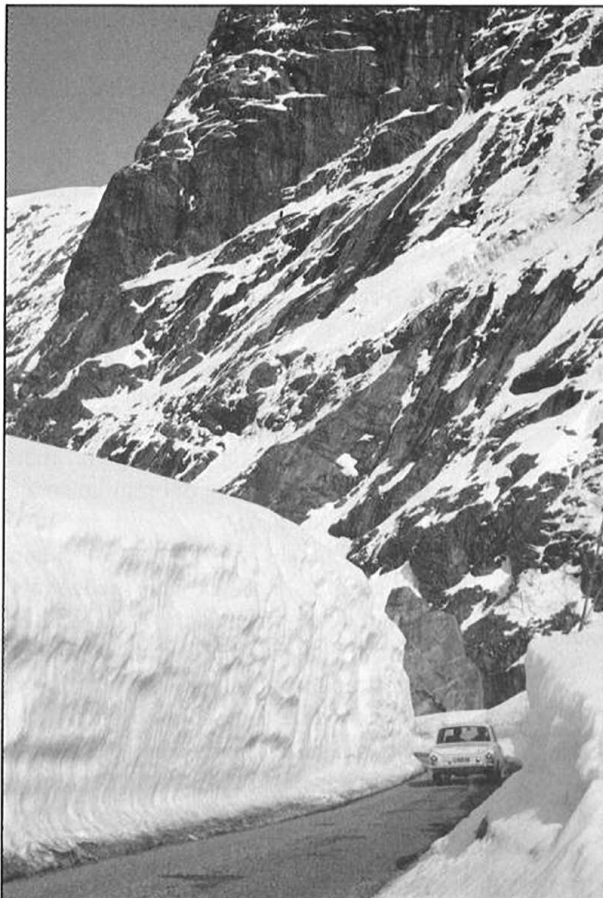
Riksvegen gjennom Hunnedalen er blant de høyfjellsveger som blir stengt om vinteren, men krav om helårsveg har blitt sterkere fra år til år.

Dette kravet vil nå bli innfridd ved det arbeidet som starter til våren på strekningen fra Øvstabøstølen til Gaudøyna som er 5,2 km lang og omlegging ved Tverråna ved fylkesgrensa på 130 m.

## God standard

Vegbredden blir den samme som for de to strekningene som allerede er bygget, nemlig kjørebane på 6 m og skulder på 0,5 dvs. vegklasse II. Grøftene blir breie, 2,75 m, for å få snølagringsplass.

Utvidet vegbredde, utslakking av kurver og breie grøfter vil føre til en veg med god standard.



Ved Storesteinen mellom Øvstabø og Øvstabøstølen. Dette er en del av den strekningen som blir utbedret og ombygget.



# Hvert kors er ett for mye

Av Arne G. Vasbø

Hvert år utarbeider vi statistikker over trafikkulykkene. I tillegg presenterer Trygg Trafikk sine tall for ulykkesutviklingen hver måned. Dette interesserer mediene - og vi leser tall, tall, tall - hele året.

Bak hvert enkelt av disse tallene ligger det menneskeskjebner, mange av dem kan være tunge å bære.

Er det så mulig å presentere statistikken ved årets utgang på en annen

måte, slik at den viser mengden av ulykker, slik at folk forstår omfanget, slik at tallene sier noe mer - noe om skjebnen?

I vårt fylke har flere organisasjoner og etater gått sammen om å markere fjorårets trafikkulykker tidlig i det nye året. Dette finner sted i Egersund, Stavanger og Haugesund. På hvert sted står lokale grupper for arbeidet og de velger selv hva de vil legge vekt på å synliggjøre.

Markeringen foregår ute på veien. Vi setter opp et kors for hver drept og en fakkeltog for hver skadet person. I tiden mellom kl.1500 og 1700 står disse sentralt plassert på de tre stedene.

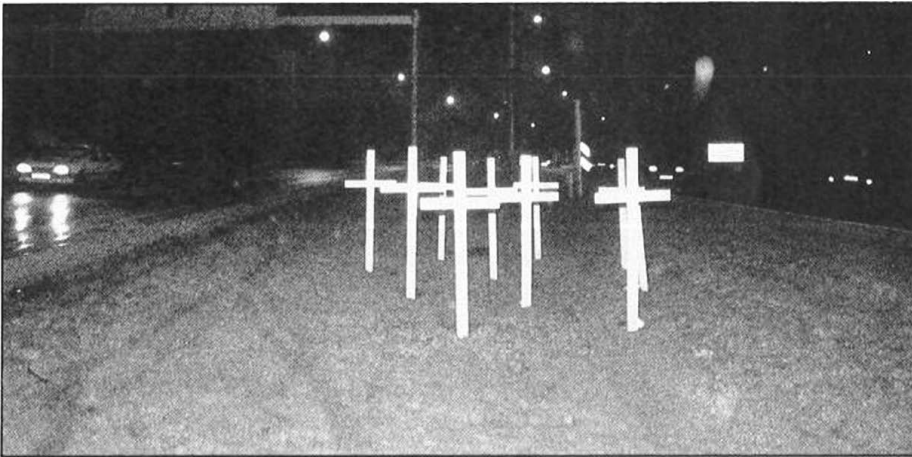
Den 2.januar i år passerte 8 500 kjøretøy markeringen sør for Auglendstunnelen i Stavanger. I Haugesund kjørte ca. 3 000 forbi i Karmsundsgata. Et stort antall trafikanter så korsene og lysene i Egersund. Der var de plassert midt i byens travle gjennomfartsåre.

For å involvere flere trafikantgrupper i Stavanger, arrangerte vi i år et stille fakkeltog gjennom byens gater fra kl.1700. Dette fakkeltogget stod foran Domkirken kl.1800.

Dagen ble avsluttet med en gripende minnegudstjeneste i kirken. Navnene til alle som var omkommet i Rogalands- trafikken ble lest opp. Alle deres pårørende var invitert til minnestunden av biskopen.

De tilbakemeldingene vi har fått fra disse tiltakene er overveldende positive, fra dyp takknemlighet til stille ettertenksomhet.

Nær 800 blir drept eller skadet i trafikken her i fylket hvert år. Det utgjør ca. 15 store busslaster mennesker.



Fra minnemarkeringen for de drepte og skadde i Rogalands- trafikken 1991. De 10 korsene ved Auglendstunnelen på motorvegen markerte tallet på trafikk-drepte. I tillegg ble 770 fakler tent - en for hver trafikk-skadd i 1991.

**Fylkestrafikkulykkesutvalget (FTU) tar formelt initiativ til aksjonen gjennom silt sekretariat ved Statens vegvesen og Trygg Trafikk i Rogaland.**

Aksjonene gjennomføres i et nært og godt samarbeid med følgende etater/organisasjoner:

Stavanger Domkirke  
Brannvesenet  
Politiet  
Norsk Luftambulansesentralen  
Falken og Viking redningstjeneste  
NAF og KNA motororganisasjoner  
Norsk Folkehjelp  
Røde kors hjelpekorps  
Videregående skoler  
Samarbeidsutvalget med Forsikring  
Biltilsynet

## Positiv trend i ulykkestallene

Av Arne G. Vasbø

Det ble drept 10 personer i Rogalands- trafikken i 1991. Vi må svært langt tilbake for å finne et like lavt tall.

Omlag 770 personer kom til skade. Dette er et foreløpig overslag på grunn av etterslep i rapporteringen, men antallet i -91 er omlag det samme som i de to foregående år.

I 1977 hadde vi 1017 skadde. Vi kan altså se tilbake på en jevn nedgang i antall ulykker hele tiden. Riktignok er det en del utslag både over og under streken underveis, men vi må få lov å glede oss over en positiv utvikling.

Sett på bakgrunn av den store økningen som har vært i trafikkarbeidet i disse årene, blir nedgangen i ulykker enda mer tydelig. Med andre ord, vi kan idag kjøre flere kilometer på vegen vårt før vi

risikerer en skade enn for få år siden.

Det samme gjelder for 1991. Vi her vest har som eneste område i landet opplevd en trafikkvekst. Derfor kan samme ulykkestall som ifjor betraktes som en nedgang i ulykkestallet, selv om resultatet i seg selv er lite å glede seg over.

I begynnelsen av 70-tallet hadde vi 38-40 drept årlig. Fra -77 til -83 var det en svak nedgang fra omlag 25 til 21. I første halvdel av 80-årene fikk vi en ny ulykkestopp på 30 eller flere årlig. Siden 1988 har vi hatt 15-16, og i -91 kom vi ned i 10 drepte.

Dette er positivt dersom vi kjølig betrakter tallene som statistikk. Vi håper at vi med forente krefter skal klare å holde tallene lave også i årene som kommer.

# Biltilsynets bygninger i distriktene

Av Johan Lund

Biltilsynet ved alle tre stasjoner har etterhvert fått et økende behov for å forbedre bygnings-situasjonen. Det har vært vurdert i ulike sammenhenger å få til løsninger på de ulike steder som dekker såvel biltilsynets som vegvesenets øvrige bygningsbehov. Her skal nevnes noe av situasjonen i de ulike deler av fylket.

## Haugesund

Det ble i sin tid utarbeidet et forprosjekt for en felles utbygging mellom biltilsynet og vegstasjonen. Fellesprosjektet fikk tilslutning både fra biltilsynets ansatte og fra vegstasjonen. Det viste seg imidlertid at kostnadene oversteg det som var overkommelig for begge parter.

Etter en nøye vurdering ble det derfor besluttet å bygge ut separat, men med en ny og felles avkjørsel og tomtearordering som gjør at vi utad fremstår som en felles etat.

For biltilsynet vil arbeidene omfatte :

- heving av tak i kontrollhall samt utskifting/supplering av teknisk utstyr
- påbygg / nybygg / ombygging av kontorarealene

### Kort om trafikkulykkene i 1991

10 drept - av disse 5 i kollisjon, 3 i utforkjøring, 1 fotgjenger.

Blant unge mellom 15 - 24 år er tallet dødsulykker redusert med 1/3.

Ca 770 ble skadet i trafikken. Det er det samme som året før. Skadene fordeles slik på politidistriktene:

	1990	1991
Haugesund	232	195
Stavanger	257	262
Rogaland	296	323
Sum:	785	780

Av disse er 296 bilførere og 168 bilpassasjerer skadet eller drept.

Kilde: Trygg Trafikk's pressemelding



*I løpet av året vil biltilsynstasjonen i Haugesund bli utbyggt. Bl.a. blir taket i kontrollhallen hevet. I dag er mange biler for høye til å komme gjennom porten, - noe Kjell Østenvik konstanterer er tilfelle for denne lastebilen.*

Prosjektering av arbeidene starter opp i disse dager i regi av SBED. Det forutsettes at byggearbeidene utføres i 1992.

## Egersund

Biltilsynet i Egersund leier i dag lokaler i en av byens bilforretninger. Leieavtalen går ut i 1993. Lokalene er heller ikke tilfredsstillende for behovet. Arealet (kontordelen) er for lite, det er ikke adkomst for bevegelsehemmede og på grunn av bygningsmessige forhold siver det inn forurenset luft fra kontrollhall og lakkeringshall til kontorlokalene. Bedriftslegen har kommentert dette forholdet.

Nybygg har vært forutsatt på samme tomt som den nye vegstasjonen på Slettebø. En arbeidsgruppe har arbeidet med flere alternativer. Det anbefalte forslag innebærer et fellesbygg med vegstasjonen. Dette innebærer en viss utvidelse av tomten, men vi antar at dette ikke vil medføre noen praktiske problemener.

I og med at prinsippet for utbyggingen nå er avklart, vil vi snarest starte opp med prosjekteringen. Det er å håpe at vi kan starte på selve byggearbeidene allerede i slutten av 1992, slik at vi kan flytte ut av nåværende lokaler innen

leiekontraktens utløp ved årsskiftet 1993/94.

## Stavanger

Det har vært utredet en alternativ ny stasjon som skulle dekke både Stavanger og Sandnes. Dette alternativet var lokalisert på vegstasjonen på Bærheim og forutsatte et fellesprosjekt med vegstasjonen.

Alternativet er imidlertid nå forlatt. Det vil derimot bli arbeidet med å få etablert en ny stasjon ved motorveien på sørsiden av Sandnes. Dette vil avlaste Stavangerstasjonen nok til at utbygging av kontorer ikke er nødvendig.

Derimot er det et sterkt behov for et nytt kontrolløp med full takhøyde for tunge kjøretøyer. Vi tar sikte på å få tatt denne ombyggingen i 1993.

## Sandnes

En utbygging i Sandnes er foreløpig på et meget forberedende stadium. De nærmeste årene må vi konsentrere oss om de øvrige utbyggingsoppgavene. Imidlertid ville det være en gevinst om i hvert fall tomteopparbeidelsen kunne skje samtidig med motorveg-utbyggingen. Det er derfor viktig å få avklart tomtealternativ og i størst mulig grad aronderingen av tomten.

Norsk vegmuseum opnar 22. juni

## Vandring langs historiske vegar

Av Harald Sel

22. juni blir Norsk vegmuseum opna ved Hundersfossen i Gudbrandsdalen. Administrasjonen er på plass og nedtellinga er begynt, fortel museumsleiar Geir Paulsrud. Ved museet skal ein visa fram dagens reisemåtar side om side ved det som ein gong var. Her blir det museum både innandørs og i friluft.

I Norsk vegmuseum kan du - bokstavleg talt - rusla langs historiske stigar. Ein kan starta med dei gamle kongevegane frå 1700-talet og avslutta med ein tur over Mjøsbrua som opna i 1985.

Friluftsmuseet blir bygd som ein park. Her skal folk kunne bruka dagen til å kosa seg med picnic, handla i kafeen og samtidig læra noko.

### Fortid, nåtid og framtid

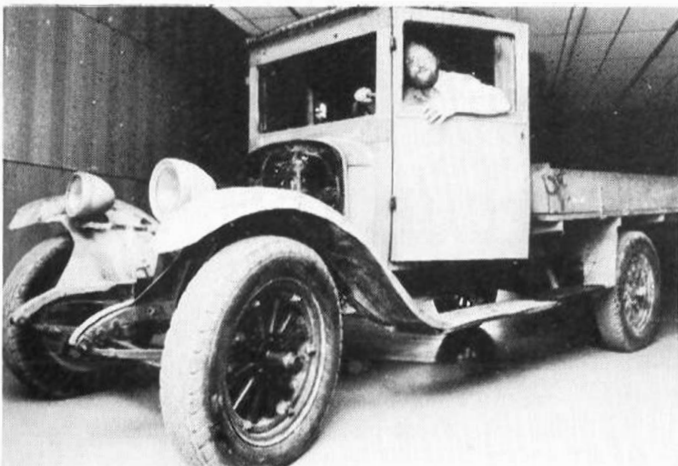
Innandørsmuseet vil presentera høgdepunkter innan vegbygginga i Norge. Det gjeld f.eks. Geirangervegen frå 1889, Skodje bru frå 1920 til Mjøsbrua og undersjøiske tunnelar frå dagens vegbyggerkunst.

Framtida slepp heller ikkje unna Norsk vegmuseum. Miljø- og trafikkproblematikken i åra framover vil få sin plass. Korleis skal denne utfordringa - kanskje den største Statens vegvesen nokon gong har stått overfor - gripast an?

### Vegarbeidarane

Vegarbeidaren får også sin breie plass på vegmuseet, f.eks. ved Gosen vegvaktarbolig frå 1890. Denne låg heilt oppe på høg fjellet mellom Namdalen og Svenskegrensa. Med jamne mellomrom låg det vegvaktarboligar langs vegane.

Vegvaktaryrket kunne nok vera ganske isolert og einsleg på



Geir Paulsrud har her tatt plass bak rattet i ein 1927-modell Chevrolet lastebil. Dette er ein av mange bilar og maskinar frå vegvesenet, som blir å sjå på vegmuseet.

På Norsk vegmuseum vil du melloom anna kunne

- ... ta inn på ein gammal skyss-stasjon frå 1866
- ... innta lunsj på Lysaker gjestgiveri frå 1870
- ... besøka ein 100 år gammal vegvaktarbolig
- ... treffa smeden i eit arbeidslag frå 1930-åra
- ... eller bli med i ein undersjøisk tunnel frå 1991



Museumsleiar Geir Paulsrud framfor Engeodden skyssstasjon frå 1866, som er gjenreist på Norsk vegmuseum.

høg fjellet. Trass i faste inntekter frå Staten, var jakt og fiske ei kjærkomen bi-inntekt for vegvaktaren på Gosen.

### Frå hest til bil

Frå 1930-tallet kom dei første større vegstasjonane med verkstad og smie, og ein gammal vegstasjon frå Telemark er gjenreist på museumsområdet.

Vegstasjonane blei vanlege på den tida då bilismen sin tidsalder tok til. Med bilen kom også konfliktane mellom bilistar og dei som framleis brukte hest. Om vintrane f.eks. ville bilførarane ha vegen brøytta, mens hestefolket ville at snøen skulle liggja, slik at det blei godt slede-føre.

### Gammalt og nytt

Ei rekke gamle bygningar, med tilknytning til vegvesenet og vegtrafikk, er gjenreiste på museumsområdet, men den største bygningen er ny. Museumsbygget på 5.200 kvm. ruvar godt i landskapet. Her blir det utstillingshallar, der faste og skiftande utstillingar, skal få plass. Dessutan blir det mellom anna auditorium, verkstad, fotorom, møterom, bibliotek, magasiner og kontor.

Vegg i vegg med museumsbygget ligg den gjenreiste Lysaker gjestgiveri. Her blir det klubbrom og kafeteria. Med andre ord: Ved Norsk vegmuseum møtes fortid, nåtid og framtid i praktfulle omgivnader. Me har utvilsomt mykje å sjå fram til når sjansen til eit museumsbesøk byr seg, enten sommaren 1992 eller seinare.



# Vegvesenet kjøper brukte maskiner

**Tekst og foto: Johannes Bø**

Maskindriftens konkurranseevne er ofte blitt diskutert og debattert, båd i og utenfor etaten. Hva kan gjøres for å bedre den er det store spørsmålet.

Vi har tidligere sett på kapitalkostnadene som faste og lite angripelige, og derfor mest konsentrert oss om de variable driftsutgiftene. Det har riktignok vært nødvendig og vil alltid være en kontinuerlig prosess, men dersom en skal få vesentlige besparelser på denne siden, må det nok ligge på teknologitvillingssiden.

Vi har derfor på nytt rettet søkelyset på kapitalsiden. Med det nye økonomiske styringssystemet for maskiforvaltningen forventet vi en bedring her, da moms på investeringer ikke skulle bokføres. Men med en renteøkning på 3 % har vi i realiteten fått en forverring.

Et av maskinavdelingens satsingsområder for 1992 er likevel å bedre konkurranseevnen ved å gjøre investeringer som reduserer kapitalkostnadene. Helt konkret snakker vi altså om en vurdering fra kjøp av nytt utstyr til

brukt. Vi må likevel presisere at det ikke er snakk om enten eller, men et både og. Mye av utstyret vegvesenet bruker er så spesialutrustet at markedssituasjonen i mange tilfeller tilsier bare kjøp av nytt.

I 1991 kjøpte vi 2 brukte høyfartsdumpere sammen med mobilknuser og sorteringsverk av vegvesenet i Møre & Romsdal. Vi har tidligere også kjøpt brukte valser, grushengere og brakker.

For 1992 er det speiselt på lastebilsiden vi har gjort og har planer om bruktkjøp. Dette er biler til driftsavdelingene, og skal stasjoneres i Egersund, Bærheim og Hauge-sund.

Utstyret vi kjøper er relativt nytt, da det ofte er de første to årene prisavslaget er

størst. Kjøper vi for gammelt utstyr, kan vi risikere store driftsutgifter til vedlikehold og dermed ikke oppnå noen gevinst. Et annet moment i dette bildet er at det vil drøye investeringsmidlene. Med et behov i 1992 på ca. 17 mill. kroner og utsikter til å få 11 mill. vil rimeliger kjøp redusere etterslepet på utskiftningsiden.



*Brukt dumper kjøpt fra vegvesenet i Møre og Romsdal*

## Mestermøte

**Tekst: Eva Vivoll**

**Foto: Bård Asle Nordbø**

I Rygjavegen nr. 7 fortalte vi om sjåfør Georg Aasen som har kjørt en distanse på 3 millioner km uten uhell. Fredag 29. november fikk han møte vegdirektør Eskild Jensen på vegsjefens kontor på Lagårdsvegen 80.

Georg Aasen kunne fortelle at det var en ren tilfeldighet at han begynte i vegvesenet. Etter å ha vært sjømann en tid, traff han i 1952 på en oppsynsmann som han kjente og som trengte en sjåfør. 3 - 4 dager senere var han i arbeid, og har siden da slitt ut 7 biler.

Georg Aasen forteller at han har vært heldig som har hatt en meget god helse, og at miljøet og trivselen på arbeidsplassen har betydd mye. Det eneste fraværet Georg Aasen har hatt er en blindtarmoperasjon i 1962. Ellers har han vært å finne bak rattet hver eneste arbeidsdag.

Vegsjefen regnet raskt ut at han med sine 15 000 km årlig måtte ha kjørt i 200 år for å komme opp i samme kjørelengde



som Georg Aasen har klart på 40 år. Det var tydelig at Georg Aasen satte stor pris på å få møte vegdirektøren, og at det var gjensidig er det vel ingen tvil om. For dette er en imponerende innsats.

600 000 kroner pr. km. pr. år

## Dyrt vedlikehold av undersjøiske tunneler

Av Harald Sel

Vedlikehold av undersjøiske tunneler er dyrt. Både tunnelen under Bussesundet til Vardø, som var første undersjøiske tunnelen i Norge, og Ålesund-tunnelane har sprengt alle vedlikeholdsbudsjett. Dette seier overingeniør Erik Nordstrøm i Vegdirektoratet.

Vedlikeholdskostnadane pr. km er ikkje større for undersjøiske tunneler enn for bruer. Men vegbanen i ein undersjøiske tunnel blir minst dobbel så lang som ei bru over eit sund, og utgiftene deretter.

Erik Nordstrøm opplyser at vedlikeholdskostnadane pr. km undersjøisk vegtunnel er ca 600.000 kr pr. år. Ut frå dette kan ein seia at sluttrekninga for slike tunneler ikkje ligg føre den dagen snora er kutta over. Vedlikeholdskostnadane på vegstrekningar i dagen er nemleg på mellom 50 og 60.000 kr. pr. km pr. år. Med andre ord, bortimot 550.000 kr mindre.

### Reduksjon ved erfaring

På den andre sida kan ein rekna med at erfaringar ein etter kvart får, vil redusera vedlikeholdsutgiftene ved dei undersjøiske tunnelane.

I tunnelen til Vardø, som var ferdig i 1982, hadde ein særleg store problem dei første åra. Vegmiljøet under vatn viste seg å bli svært aggressivt på grunn av salt og fuktighet. Plater på veggane blei f.eks. fortare nedslitne enn det ein hadde rekna med. Dette har ein langt på veg funne botemiddel for. Sterkare materiale og ei anna overflatebehandling har minska problema.

### Tunnel-algen

Eit anna problem er den såkalla tunnel-algen. I tunnelen til Vardø var heile dreneringssystemet i ferd med å tetta igjen, på grunn av algevekst. Men problemet er nå løyst, ved at dreneringsvatnet blir ført i røyr i staden for i opne grøfter.

### Strengt sikringskrav

Strengt krav til sikring, er ein viktig grunn til at vedlikeholdet i undersjøiske tunneler blir dyrt. Folk kan få klaustrofobi og det kan vera ei mental påkjenning å kjøra med vatn over seg. Det har hendt at folk har stoppa og ikkje klart å kjøra vidare. Somme mister også perspektivet, fordi slike tunneler oftast er brattare enn dei ordinære.

I Ålesund-tunnelane har det vore mange påkjørslar bakfrå, fordi sjåførane

har mista fartsfølelsen i eit slikt lukka system. Tunnel-veggane må difor vera lyse og gje eit behageleg synsinntrykk. Dette krev stor grad av reinhald, og slikt reinhald er kostbart.

### Glatt oljefilm

Eit anna trafikksikringsproblem er at uforbrent drivstoff legg seg som ein film på vegen, slik at det kan bli like dårleg friksjon som på glatt is. Denne farlege oljefilmen må spylast bort.

Støv og eksos gir også høgt blyinnhald og luftforureining. I dagen bles støv og forureining bort frå vegen, i tunnelane set alt seg fast og skilt armaturer og andre installasjonar må reingjerast oftare enn elles.

### Driftsutgifter

Undersjøiske tunneler fører også til store straumrekningar. Tunnelane skal vera godt opplyst. Ventilasjon- og pumpeutstyr for vatnet som sig inn fører til relativt store driftsutgifter. Tunnelane må dessutan overvakast med siktvarsling og luftforureining, og ha brannutstyr og nødtelefonar. Alt saman aukar vedlikeholdsutgiftene, seier overingeniør Erik Nordstrøm i Vegdirektoratet.



Vedlikehold av undersjøiske tunelar er kostbart. Her frå arbeidet med boreriggen i Mastraffjordtunnelen.

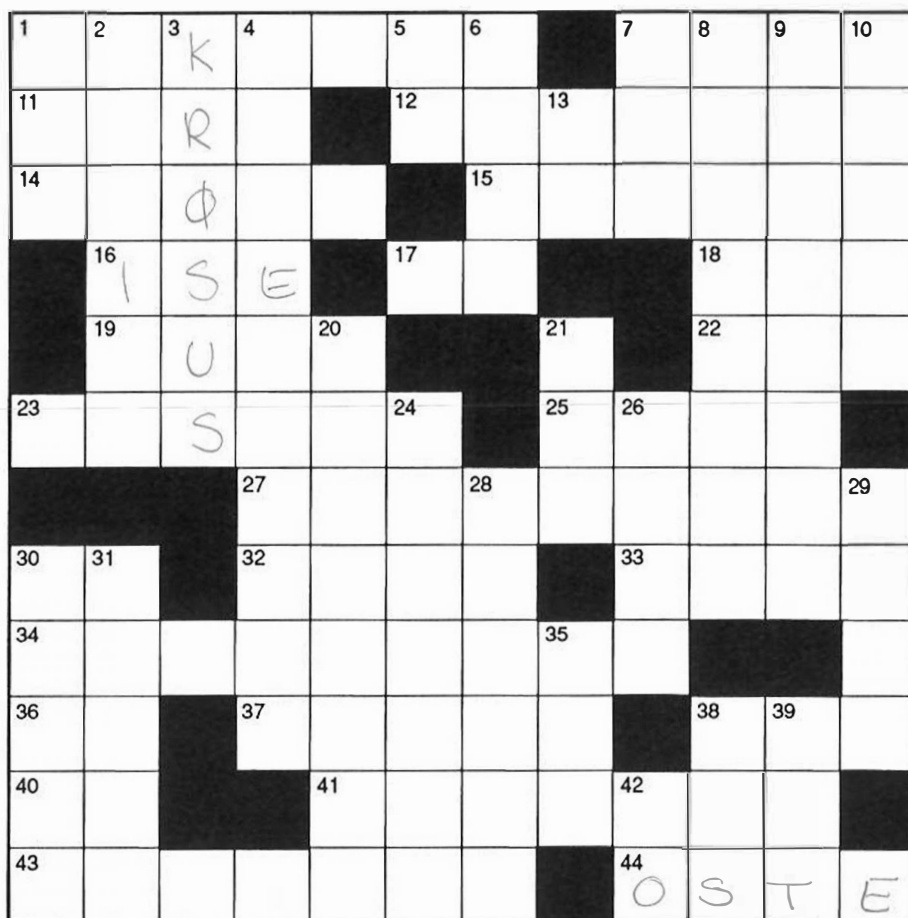
## Trafikkauke over Boknafjorden

Ferjestatistikken for 1991 viser at trafikken over Boknafjorden har auka kraftig etter at hovudsambandet blei flytta frå Skudeneshavn til Bokn 26. juni.

Til og med juni var det liten auke i ferjetrafikken over Boknafjorden. I mars var det til og med 3,73 % færre bilar enn året før. Seinare har auken vore godt over 10 %. I desember blei det f. eks. frakta 45.903 personbil-einingar (PBE), som er 18,99 % fleire enn i 1990.

Totalt for 1991 blei det frakta 628.957 PBE på dei to sambanda over Boknafjorden. Dette er 43.921 PBE, eller 7,5 %, meir enn i 1990.

# KRYSSORD nr. 1/92



### VANNRETT

1. Lesestoff
7. Rød bok
11. Tenke seg om
12. Lager
14. Strikke
15. Lyde
16. Fryse
17. Pron.
18. Tanke
19. Bråhast
22. Fuglelåt
23. Ekkel
25. Utvalg fork.
27. Fortellinger
30. Ulf Berg
32. Tau
33. Film
34. Ordentlige
36. Voks
37. Lovtale
38. Hodeplagget
40. Junior
41. Firma
43. Gir opp
44. Røykte

### LODDRETT

- |                        |                |               |
|------------------------|----------------|---------------|
| 1. Kjentmann           | 9. Silda       | 29. Hovedstad |
| 2. Stilart             | 10. Sov, eng.  | 30. Lite hus  |
| 3. Nytt regnskapssyst. | 13. Nest       | 31. Mening    |
| 4. Beholder            | 20. Humør      | 35. Anlegg    |
| 5. Morene              | 21. Serie      | 38. Dyr       |
| 6. Fugl                | 24. Fag        | 39. Vekst     |
| 7. Stønn               | 26. Boble      | 42. Stoff     |
| 8. Motforestilling     | 28. Stridsmann |               |

**Premien er et  
FLAX lodd**

**Vinnere av kryssord nr. 8/91 ble:**

Kjell Dalaker  
Vegkontoret

Sverre H. Stokke  
Silurveien 46  
0380 Oslo 3

**Løsning nr. 8/91**



Løsningen på kryssord nr. 3/90 sendes:

**Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 6. mars 1991**

Innsendt av: .....

Adresse: .....



Utredningsplan på høring i 6 fylker

# Kyststamvegen Kristiansand - Trondheim

Av Halvor Folgerø

I disse dager er utredningsplanen for Kyststamvegen gjenstand for en omfattende behandling hos aktuelle høringsinstanser i de seks KSV-fylkene: Vest Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.

Utredningsarbeidet for Kyststamvegen er i seg selv spesielt på flere måter:

- Planarbeidet er utført i et nært samarbeid og koordinering mellom vegkontorene i 6 fylker
- Det er trolig det største samferdselsprosjektet noensinne som det er lagt fram en samlet plan for
- Det har vært nødvendig å utvikle nye analysemetoder og modeller i forbindelse med planarbeidet

## Kyststamvegens prosjektide

Vegstrekningen mellom Kristiansand i sør og Trondheim i nord er på ca 1000 km. Pr. 1.1.94 vil igangsatte prosjekter ha redusert antall ferjestrekninger fra 12 til 9. Fortsatt vil reisetiden være over 20 timer.

Kyststamvegtanken har som sin visjon en ferjefri forbindelse som vil redusere reisetiden til vel 13 timer.

Men det er klart at kun visjonen om en ferjefri vegstrekning mellom Kristiansand og Trondheim ikke kan være et tilstrekkelig argument for å bygge ut dette gigantprosjektet.

Derfor har det vært et mål for planprosessen å få fram hvilke langsiktige konsekvenser en ferjefri forbindelse langs Vestlandskysten vil ha når det gjelder å knytte landsdelen sammen.

Følgende opplysninger kan gi et inntrykk av Vestlandets betydning i nasjonal sammenheng:

Kyststamvegkorridoren omfatter ialt 107 kommuner med tilsammen 1,2 mill. innbyggere. Landsdelen representerer viktige nasjonale satsingsområder særlig innen olje- og gassproduksjon, turisme

og havbruk. Langs Kyststamvegen ligger det 15 sentrale arbeidsmarkeder. Fire av disse utgjør de største byområdene i landet etter Oslo, nemlig Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand.

## Innholdet i vegutredningen

Det faglige innholdet i vegutredningen bygger på grunnlagsmateriale som er utarbeidet ved de fem vegkontorene. (Vest-Agder har ikke deltatt i dette arbeidet). Videre har fire forskningsinstitusjoner: Rogalandsforskning, Institutt for Geografi, Vestlandsforskning og Møreforskning, utarbeidet rapporter for ulike temaer som har dannet grunnlag for deler av rapporten.

Vegutredningen inneholder følgende hovedkapitler:

- Sammendrag
- Undersøkte alternativ, anleggskostnader og reisetid
- Bosetting og arbeidsmarked
- Næringsliv og offentlig virksomhet
- Transportsystem og trafikkutvikling
- Miljøkonsekvenser
- Økonomi og finansiering
- Oppsummering og anbefalinger

Kostnadene forbundet med å få realisert en ferjefri Kyststamveg vil være 12-17 milliarder kr., avhengig av trasévalg.

En Kyststamveg med seks ferjer vil innebære investeringer på 4-7 milliarder.

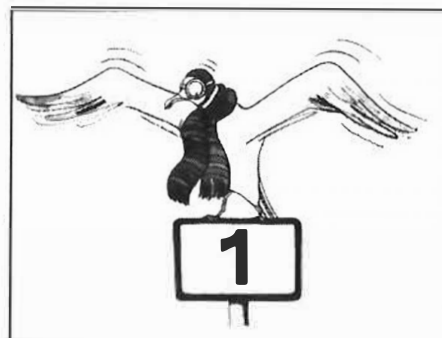
Det er ellers ikke mulig å gå nærmere inn på innholdet i en kort artikkel i Rygjavegen. Spesielt interesserte kan imidlertid henvende seg til Planavdelingen og få låne to detaljerte rapporter som summerer opp det foreliggende materialet.

Rapportene heter:

- Kyststamvegen - Vegutredning Hovudrapport. Mai 1991
- Kyststamvegen - Vegutredning Strekning Egersund - Stord. Mai 1991

## Traséalternativer

Kartskissen viser aktuelle traséalternativer for Kyststamvegen gjennom Rogaland. Sør for Boknafjorden foreligger kun ett alternativ.



Gjennom nordfylket har vi valgt å ta med to alternativer, Alt. 1 og Alt. 2, selv om stamvegen idag følger den indre linjen gjennom Tysvær og Sveio. I tillegg er det omtalt et kombinasjonsalternativ mellom Alt. 1 og Alt. 2.

Ellers er Alt. 3 felles med Alt. 1, men med en 23 km lang tunnel under Boknafjorden til erstatning for dagens ferjestrekning.

## Opplysninger knyttet til lengde, kostnad og reisetid for strekning A fra Egersund til Stord:

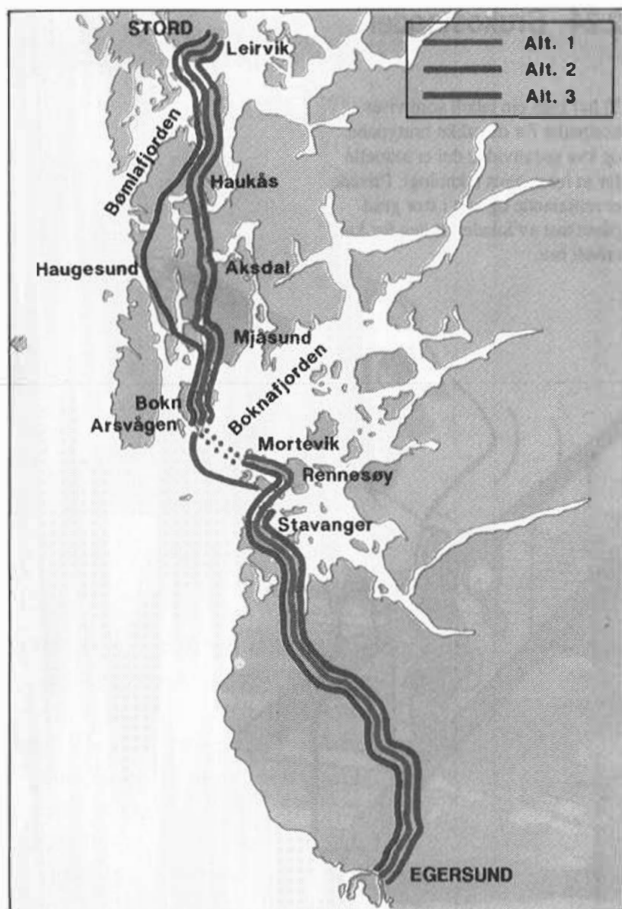
	Lengde km	Anleggskostn. mill.kr.	Reisetid
Alt. 1	183	1.270	2t 55 min
Alt. 2	192	1.430	3t
Alt. 3	206	3.270	2t 30 min

Som referansegrunnlag kan opplyses at reisetiden langs dagens KS V-trasé utgjør 4 t 5 min.

Avstandsfaktoren eller forskjeller i reisetid har vært en viktig faktor for å beskrive konsekvensene av de forskjellige alternativene på bosettingsmønster og næringsvirksomhet. Bl.a. er det påvist en sterk økning i pendlingen de siste 20 årene, særlig innpendling til de store arbeidsmarkedene. Digrammet på neste side viser utviklingen i pendling fra kommunene i Kyststamvegkorridoren til de forskjellige sentralkommunene fra 1970 til 1990 og antatt utvikling fram til år 2010.

Et interessant trekk er at en tidsavstand for pendlingsreiser på opptil 60 min anses idag som en akseptabel øvre grense, mens tilsvarende verdi i 1970 lå på 30 min.

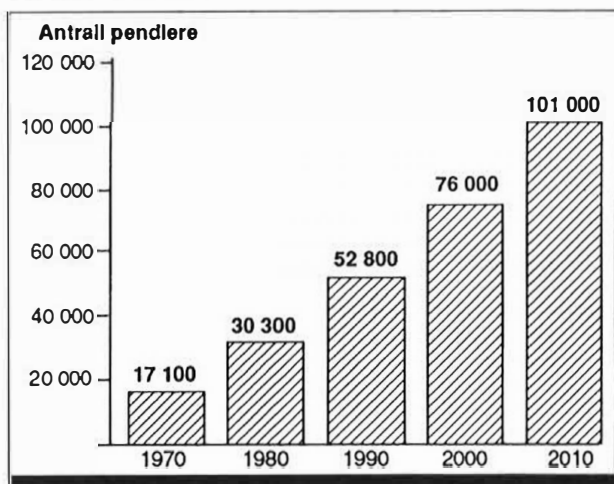
Et annet viktig forhold er den reduksjon



av reisetiden som innkorting eller avløsning av ferjestrekninger vil innebære. Når Rennfast og Trekantsambandet er realisert, vil f.eks. reisetiden mellom Stavanger og Sunnhordland (Stord/Bømlø) bli redusert fra 3 til 2 timer.

De miljømessige konsekvensene av Kyststamvegen er blitt grundig analysert gjennom egne rapporter. Det er ikke mulig å berøre disse forholdene i dette

#### Antall pendlere fra kommunene i Kyststamvegkorridoren til de respektive sentralkommunene i årene 1970 - 2010



innlegget, og spesielt interesserte henvises til de foran nevnte rapporter.

#### Oppsummering

Utredningsarbeidet for Kyststamvegen er blitt ledet av Kyststamvegutvalget. Utvalget består av fylkesordførerne, lederne i samferdselsstyrene og vegsjefene i de seks KSV-fylkene.

Når den lokale høringsprosessen er avsluttet etter behandling i de ulike fylkestingene våren 1992, vil saken bli sendt over til Samferdselsdepartementet. KSV-utvalget mener saken er av så stor betydning at Kyststamvegen bør legges fram for Stortinget som en egen melding. Det er departementet som tar endelig stilling til dette spørsmålet. Imidlertid er det av stor interesse å merke seg at

flertallet i Samferdselskomiteen ved behandlingen av 1992-budsjettet ba departementet legge fram en egen Stortingsmelding om Kyststamvegen.

Helt til sist vil jeg få understreke at realiseringen av Kyststamvegen ikke dreier seg om gjennomføring av ett stort enkeltprosjekt. Etablering av Kyststamvegen vil være en kontinuerlig prosess der viktige elementer nå er ferdigstilt eller i ferd med å bli fullført. Bl.a. kan

nevnes følgende viktige KSV-prosjekter som vil bli fullført de nærmeste årene:

- Rennfast
- Salhusbrua
- Krifast

I juni d.å. vil stamveg-ruten mellom Stavanger og Kristiansund N få nytt riksvegnummer og bli skiltet som Rv.1. For Vestlandets del er det å håpe at dette samtidig markerer opptakten til en sterk satsing på videre utbygging av denne viktige transportruten gjennom landsdelen.

#### Kyststamvegen:

## Riksveg 1 - Ein sann visjon

**Tekst: Bjørn Martin Alsaker**

**Kartskisse: Rolv Skjærpe**

Ja, som overskrifta syner vil me snart få oppleve endå ein av vegsjefens visjonar når det gjeld Kyststamvegen (KSV). Mange tenkjer nok også denne gongen på Rogalands største vegprosjekt, RENNFASST. Dei fleste veit at i slutten av året, november/desember '92, vil Mekjarvik ferjekai liggja der ute nesten åleine. Trafikken vil gå frå Harestad i 80 km/t under Byfjorden og Mastrafjorden, og rett ut til Mortavika. Med den standard dette vegprosjektet får, vil det verta ein fryd å kjøyra ut til det nye ferjeleiet.

#### Rv.1 i Sveio

Men, før dette, vil våre frendar i nord opna første del av den vegstubben som vil verta til stor glede for mange, spesielt for trailersjåførane. Strekinga frå Hordaland grense og nordover til Sveio (v/Haukås) er i dag ein av dei mest svingete og brattaste vegstrekningane på Vestlandet. Etter at Boknprosjektet vart ferdig sumaren 1991, har nok trafikken auka monaleg over denne vegstrekninga, men mange, og alle trailerar/bussar o.l. må nok finna seg i å kjøra via Hauge-sund.

#### Opnar før Rennfast

Kva standard har prosjektet og når opnar det?

Vegparsellen vil bli opna i to etapper:

- Fyrste del frå Haukås til krysset Trollavatnet. Lengde 3,8 km, kostnad ca 25 mill.kr. (1991) Opningadato 1/7-92
- Andre del frå krysset Trollavatnet til eksisterande veg v/Hordaland grense (som Rogaland/Hordaland planla og bygde i 1981-83) Lengde 3,5 km, kostnad ca 35 mill.kr. (1991). Denne opnar 1 til 2 veker før Rennfast

#### Kostbart prosjekt

Vegen er lagt heilt utanom nåverande fylkesveg 1. Terrenget er mange stader svært vanskelig og derfor er kostnaden på vegen relativt høg.

*Framhald neste side*

Framhald frå forrige side

Vegen er avkjørselsfri, stamveg med dimensjonerende hastighet 90 km/t. (vegbredden 8,5 m). Dette kan bety at han vertr skilta med 90 km/t frå Haukås og inn i Rogaland til Sunfjør (før bebyggelsen).

Prosjektet vil innehalde 5 fullkanaliserte kryss og ein mengde underganger både for vanlege kjøretøy, men også for jordbruksredskap og dyr. Alle kryss vil få akselerasjonsfelt og lys.

Ingen prosjekt med respekt for seg sjøl kan unnvere ein tunnel, så her er det også ein på 160 m. Ein fin viadukt v/Vigdarvatnet på ca 65 m vil ligge fint i terrenget. Alt i alt eit flott prosjekt i eit vanskelig terreng, der det f.eks. skal sprengast ut 160.000 kubikkmeter fjell.

For tida er det ca 80-90 arbeidarar i gang, så aktiviteten er svært høg.

### Betydning for KSV

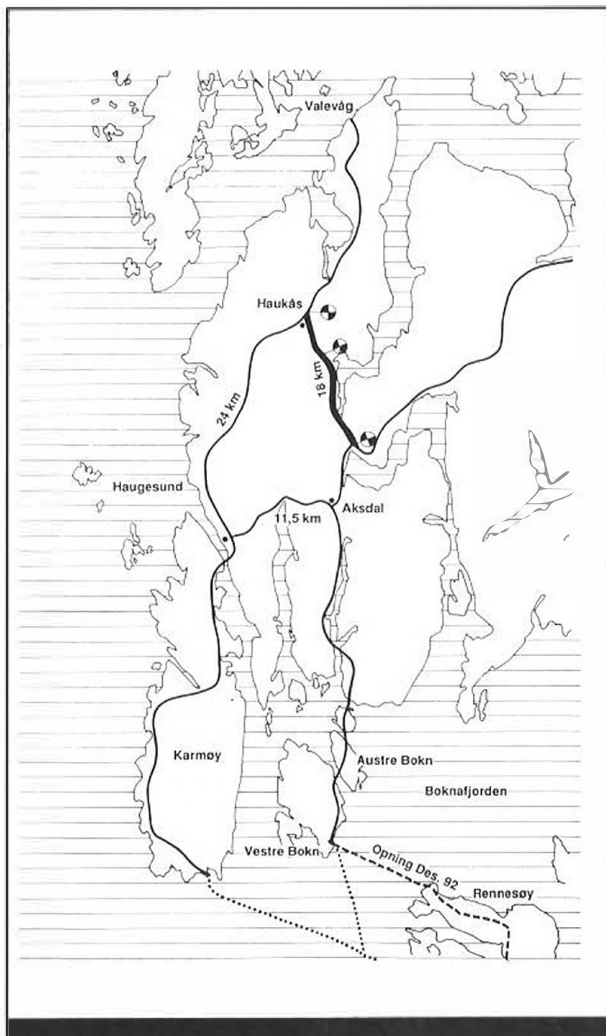
Kva betyr dette for Rv.1 - KSV?

Rennfast og ny veg o/Haukås vil innebere ei innkorting for Rv.1 på ca 1 t 20 min i forhold til situasjonen før Boknprosjektet og 50 min innkorting etter Rennfast.

### Kyststamvegen i Rogaland

Når så denne prosjektdelen er realisert i slutten av 1992 vil Rogaland ha utført sitt største arbeid i samband med Kyststamvegen (KSV). Det som då gjenstår vil vere ei mengde mindre prosjekt frå Vest-Agder grense til Hordaland grense. Eksempel på dette vil vere ein del aktuelle omlegginger på fylgjande strekningar på E 18 og den nye Rv.1:

- Drangsdalen
- Helleland
- Vikesåbakken



Kartet viser den nye Rv.1 frå Bokn til Valevåg. Strekninga Aksdal - Haukås, som blir ein del av Kyststamvegen, er 18 km. Dette er nesten ei halvering av avstanden i forhold til strekninga Aksdal - Haugesund - Haukås, som er 35,5 km.

### Stavanger - Valevåg ferjekai

Tidspunkt	Lengde km veg	Lengde km sjø	Tid m/ventetid	Mærknad
Før Boknprosj.	89	26	3 t	
Etter Boknprosj.	100	19	2 t 30	via Hgsd.
Etter Rennfast og Haukåsprosj.	101	8,5	1 t 40	

- Raunaskaret
- Ålgård
- Osli - Hove
- 4 felt Stangeland - Hinna
- Toplankryss v/Tjensvoll
- Omlegging v/Tastakryss
- Omlegging v/Våg m/toplankryss el.l.
- + en del mindre kryssomlegginger og breiddeutvidelsar

Vel, alt i alt ein del arbeid, som vil gjera Rv.1 til fullgod stamveg langt ut i det 21. århundret.

## Johan Jacobsen til minne



Ing. Johan Jacobsen døde 26. nov. 91, 80 år gammel.

Johan Jacobsen var født 4. april 1911 i Stavanger. Etter handelsgymnes, eksamen artium og ingeniøruddannelse i Sverige begynte han 1. juni 1936 som bilsakkyndig-assistent hos den bilsakkyndige i Stavanger Halfdan Corneliussen. Corneliussen, Jacobsen og kontordamen Klare Risvold hadde da 4499 kjøretøyer i sitt register. De første årene hadde ikke Jacobsen fast ansettelse, men var lønnet av Corneliussen. Han fikk fast ansettelse i 1940.

Jacobsen var en utrolig aktiv mann. Han var timelærer ved Stavanger Aftenskole i flere år og under krigen fra 1943 til 46 betjente han også Flekkefjord bilsakkyndig-distrikt i tillegg til arbeidet i Stavanger.

I 1948 ble Jacobsen ansatt som sjef for bilsakkyndig-distriktet i Haugesund. En stilling han skjøttet med stor omhug i 10 år. Arbeidsforholdene i Haugesund kan ikke ha vært særlig gode, kontroll av biler og andre motorkjøretøy foregikk på fortøyet utenfor kontoret.

I 1958 flyttet Johan Jacobsen tilbake til Stavanger som sjef for bilkontrollen i Stavanger. Kontor og kontrollplass var på Essostasjonen (Risa) i Hillevåg.

Ing. Jacobsen var strekt opptatt av å bedre arbeidsforholdene og



effektivisere arbeidet. Det ble forholdsvis raskt ansatt flere medarbeidere og allerede høsten 1958 ble det bygget et hus i aluminium (tak og 3 vegger) slik at bilene kunne kontrolleres "under tak".

Da bilrasjoneringen opphørte i 1960 og bilregisteret samme året ble overført fra politiet, måtte det skaffes mer folk og mer kontorplass.

Johan Jacobsen arbeidet iherdig for å skaffe tomt til nybygg for bilkontrollen. Ved årskiftet 1969/70 stod nye moderne lokaler klar til innflytting på Mariero. Ved reiser i inn- og utland hadde Jacobsen skaffet seg innsikt i hvordan et anlegg for bilkontroll, førerprøver og registrering av kjøretøy burde være.

Jacobsen hadde ansvar for et svært stort distrikt (hele sør-Rogaland). Det ble mange og lange reiser bl.a. til Egersund. Etter en "omflakkende" tilværelse med bilkontroll og kontor forskjellige steder i Egersund fikk bilsakkyndige plass i den nye brannstasjonen i Egersund. Det ble senere gjort avtale med et bilfirma i Egersund om bygging av kontrollhall og kontor for utleie til biltilsynet, som skulle etableres som eget distrikt for kommunene Eigersund, Sokndal, Lund, Bjerkreim og senere (1989) Hå. Stasjonen i Egersund åpnet ca. et halvt år etter at Jacobsen sluttet.

Ing. Jacobsen fratrådte sin stilling som stasjonssjef ved biltilsynet i Stavanger i 1978. Kjøretøyantallet i hans distrikt var da steget til 96263. Jacobsen fikk altså oppleve en svært sterk utvikling innen biltrafikken gjennom de 42 år han gjorde tjeneste i etaten, en etat som også gikk under forskjellige navn i hans tid.

Jacobsen hadde en enestående arbeidskapasitet og innsikt. Hans kunnskaper og erfaring kom medarbeidere og bilførere til gode.

**Olav Aardalsbakke**

## Bernt Svihus til minne



Da Bernt Svihus plutselig gikk bort den 7. desember i fjor, mistet Statens vegvesen Rogaland en god samarbeidspartner og jeg mistet en kjær og god venn.

Jeg fikk min første kontakt med Bernt Svihus tidlig på 70-tallet da han var teknisk rådmann i Stavanger, og jeg hadde senere jevnlig kontakt og samarbeid med ham etter at han ble rådmann i Stavanger kommune og særlig etter at han ble styreformann i Tungenes Ferjeterminal A/S.

Bernt Svihus innså tidlig behovet for å bygge ut et skikkelig hovedvegnett i Stavanger. Det er i stor grad hans fortjeneste at Stavanger kommune og Statens vegvesen greide å bli enige om finansiering av de store vegprosjektene som er realisert i Stavanger det siste ti-året, bl.a. Ytre Ringveg Vest med Byhaugtunnelen og E-18's forlengelse med tunnelen under Storhaug.

Jeg nøler ikke med å si at det var Bernt Svihus som la grunnlaget for og gav videre næring til det gode samarbeidet som vegvesenet gjennom alle disse årene har hatt med Stavanger kommune.

Bernt Svihus var en god talsmann og en god tjener for Stavanger kommune. Men han var også blant de få Stavanger-folk som også hadde syn for det øvrige Rogaland, - ja hele

Vestlandet. Sin store interesse og engasjement for utviklingen også utenfor Stavanger by's grenser, fikk han utløsning for som arbeidende styreformann i Tungenes Ferjeterminal A/S.

Det var en stor lykke både for vegvesenet og for finansieringsselskapet at Bernt Svihus fikk anledning til å bruke sine krefter og store kompetanse på denne store oppgaven. Han var den stødige og sindige forhandler overfor bankene, overfor departementet og vegvesenet. Han hadde oversikten, gløden og initiativet, og han greide da også å hale i land den beste bankavtalen noensinne for et bompengeprojekt uten offentlige garantier.

Han hadde sitt kontor her hos oss på vegkontoret, og vi var sammen nesten daglig den siste tiden han levde. Bare to dager før han døde, var jeg hjemme hos ham og drøftet framtidige prosjekter og framtidige felles utspill, og han var da som alltid, levende opptatt av å løse problemer og finne utveier og fremme Rennfast-prosjektets interesser.

Alle vi som kjente Bernt Svihus og som kom nær inn på ham, satte umåtelig stor pris på ham som menneske, som fagmann, som samarbeidspartner og som en av de største samfunnsbyggerne i Stavanger og Rogaland.

Vi minnes ham med ærbødighet og kjærlighet, med sorg, men også med glede over å ha kjent et stort menneske.

*Elsebet Danielsen*

## Nye pensjonister i 1991

Ved en enkel tilstelning på KNA-hotellet tok etaten avskjed med tilsatte som sluttet i tjeneste i 1991.

Tallet på tilsatte i etaten er stadig avtagende. Dette gir seg naturlig nok utslag i årlig avgang. I noen år hadde vi avganger på 30 - 35 tilsatte pr. år. I 1991 var det 10 tilsatte som takket for seg.

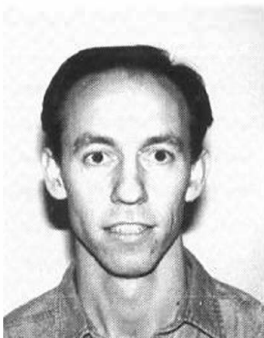
Følgende 4 var ikke tilstede ved årets tilstelning: Thor Ødegård, Eirik Mortvedt, Olav Mølhus og Ommund Andreas Løtoft.

De påtroppende pensjonister ble tildelt de tradisjonelle gaver. Ektefellene fikk blomster.



På bildet ser vi fremste rekke fra venstre: Ottar Racin Nilsen, vegsjef Chester Danielsen og Nils Botnen. I bakre rekke fra venstre: Ommund Nærland, Einar Hetland, Bård Veland og Steinar Svalestad.

### NYE MEDARBEIDERE



Terje Borsheim  
overingeniør/  
landskapsarkitekt på  
planavd. fra 1. januar



Nils Lausund  
overingeniør/jord-  
skifte kandidat på  
planavd. fra 1. januar



Kristin Haram  
f.konsulent/innkjøps-  
koordinator på Adm. fra  
13. januar

### Vegvesenets pensjonistforeninger:

## - Åpne for støttemedlemmer

Vegvesenets pensjonister er organisert i 4 foreninger. Medlemmer er tidligere tilsatte og/eller deres ektefeller. Lovene for Norsk pensjonistforbund åpner for medlemskap for andre. Det heter at enkeltpersoner uansett alder etter søknad kan tas opp som støttemedlemmer direkte i forbundet eller i lokalforening.

I siste møte i foreningen for Sør-Rogaland ble denne saken drøftet. Det var full enighet om å gå ut med tilbud om støttemedlemskap til interesserte. Av naturlige grunner hadde en nok vegtilsatte i tjeneste i tankene. For hvert år som går er alle ett år nærmere pensjonsalderen, enten de liker det eller ikke. Det

kan kanskje være en myk overgang å melde seg som støttemedlem i nærmeste forening. Kontingenten er under 30 øre dagen.

Henvendelse kan tas til nærmeste forening. Formann i foreningene er:

- Haugarland: Sigurd Stangeland, Grindafjord
- Indre Ryfylke: Birger Sandvik, Erfjord
- Ytre Ryfylke: Bård Veland, Fiskå
- Sør-Rogaland: Alv Moi, Madla

Kontakt kan også tas med undertegnede formann i felleskomiteen.

**Johan Lund**

### JUBILANTAR

#### - 50 år

Martin Nødland  
vegkontoret - 23. januar

Erik Fjermestad  
Nærbø - 8. febr

Karl E. Grude  
vegkontoret - 10. februar

Kjell Solheim  
Bærheim - 15. febr.

Magne Laurits Thorsen  
Haugesund - 17. februar

Kjell A. Kristiansen  
vegkontoret - 28. februar

Asbjørn Wiik  
Bærheim - 4. mars

Kjell Kvæstad  
Sand - 10. mars

Sverre Espeland  
Egersund - 3. april

Svein Fure  
Sand - 6. april

#### - 60 år

Thorstein Thorsen,  
Biltilsynet i Stavgr. - 1. januar

Magne Tveit, Sand - 30. januar

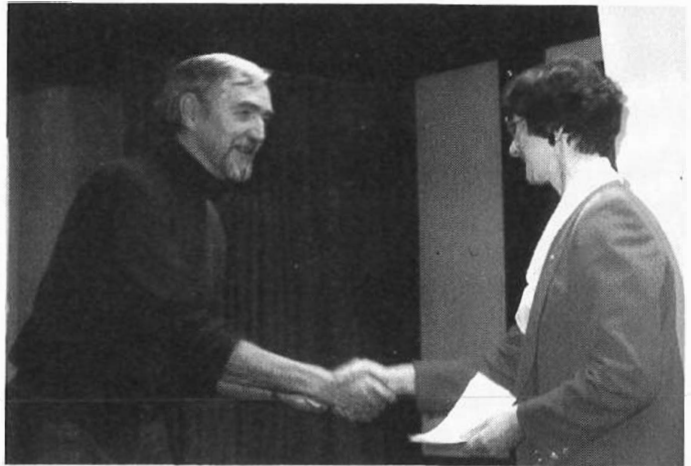
## Premie til Torleiv Tveit

Foto: Johannes Bø

Torleiv Tveit ved Maskinavdelinga i Haugesund har fått premie på kr. 5000,- frå Forslagsnemnda for ei oppfinning han har kalla "Sprøyt".

Grovt sagt kan ein seia at det dreier seg om ein etterhengande høgtrykkspylar, som f.eks. kan brukast til tunnelvask og rensking av røyr.

Oppfinninga er sendt vidare til den sentrale forslagsnemnda, så Tveit har sjangsar til ytterlegare premiering.



*Her får Torleiv overrekket sjekken på kr. 5000,- av leiaren i Forslagsnemnda Marit Garborg, under Maskinavdelinga sitt julemøte i Haugesund.*

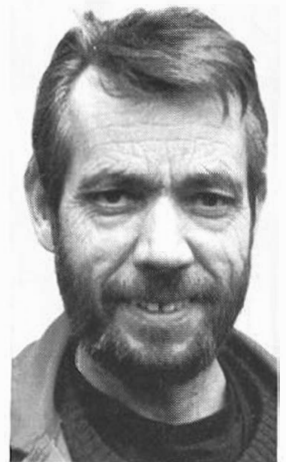
## 25 - ÅRS JUBILANTAR



### Formann Ingvald Gimre

fekk si 25-års-påskjønning under julemøtet for tilsette ved Bærheim vedlikeholdsområde. Det var kollega ved vegstasjonen, Irene Stangeland som sto for overrekkinga av klokke og takk. Ingvald tok til som arbeidar i eit vedlikeholdslag, og har såleis vore med på ei nesten utruleg utvikling i veg- og vedlikehaldsstandard. Han er nå formann for kaldtllageret på Bærheim vegstasjon.

**Sjåfør Arne J. Fløysvik** fekk også klokke og takk for 25 års teneste, under Maskinavdelinga sitt julemøte. Arne har arbeidd både på Anlegg og Vedlikehold og er nå knytta til Maskinavdelinga ved Bærheim vegsentrar.



### Mekaniker

#### Herbert Steinberg

har også runda 25 år i vegvesenets teneste. Dette blei markert under Maskinavdelinga sitt julemøte. Herbert har heile tida arbeidd ved verkstaden på Egersund vegstasjon.



### Oppsynsmann Karl E. Grude og oppsynsmann Sigmund Sandmark

fekk påskjønning for 25 års teneste i Statens vegvesen under ei tilstelling på vegkontoret før jul. Vegsjef Chester Danielsen sto for overrekkinga av klokken, som nå er vegvesenets faste 25-års gave. På fotoet takkar vegsjefen Sigmund Sandmark for dei 25 åra, mens Karl. E. Grude alt har fått både klokke og takk.



## Vegvesenet på yrkesmesse

**Tekst: Eva Vivoll**

**Foto: Harald Sel**

Yrkesmesse for alle 9. klassinger i kommunene Klepp, Time og Hå er blitt et årlig foretak. Og for tredje år på rad var Statens vegvesen Rogaland representert. Det er de lokale bygde-ungdomslagene i samarbeid med skolekontoret i Klepp som står som arrangør.

Cirka 600 skoleelever var innom i løpet av dagen, og ved å utvise både aktivitet og iver fra oss "utsendte" klarte vi å skape stor interesse og få godt besøk på vår stand. (Selv om politiet og forsvaret var de som trakk mest.)

Som så mange ganger før fikk vi også denne gangen høre: "Nei, vegvesenet, det er ikke noe for meg, jeg vil ikke grave grøfter ol." Men vi fikk fortalt en

god del om våre forskjellige arbeidsfelt, et bredt spekter av yrkesgrupper og om vegvesenet forøvrig.

Endel av spørsmålene som gikk igjen var om det er lett å få jobb i vegvesenet, og om det finnes en lærlingeordning. Dette avspeiler litt av den usikkerheten ungdom føler i dag med hensyn til framtiden, og hvor viktig det er at de får snakke med representanter fra de forskjellige yrkesgrupper.

Vår konklusjon er: Yrkesmessa er et nyttig foretak. Mest for skoleelevene,

## Statens vegvesen Rogaland



*"De utsendte": Bård Asle Nordbø og Eva Vivoll finpusser på strategien.*

men også for Statens vegvesen Rogaland som etat.



Vår arbeidsmiljøpris, som ble innført i 1990, har som formål å stimulere til økt innsats og engasjement i verne- og miljøarbeid i etaten.

Prisen kan tildeles tilsatte som har vist spesiell interesse og engasjement i sikkerhets-, miljø- og trivselsskapende arbeid innen etaten. Det var kommet 5 forslag til kandidater da arbeidsmiljøutvalget traff avgjørelsen i desember.

Prisen for 1991 er tildelt Birger Steine, Førdesfjorden.

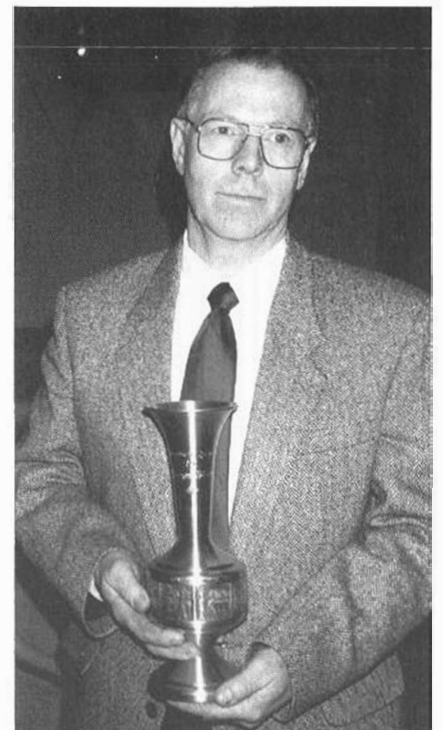
Steine har sitt slektsnavn fra Suldal. Han kom som 8-åring til Karmøy. Av yrke er han mekaniker og har siden 1974 vært tilsatt ved vårt verksted i Haugesund. Han var i en årekke verneombud i distrikt I.

I forslaget på Steine som prisvinner framholdes hans særs pliktoppfyllende arbeid som verneombud. Han var lojal mot regelverk og nøt stor tillit både blandt kolleger og overordnede.

Prisen ble utdelt ved en enkel tilstelning i tilknytning til AMU-møte 6. desember 1991. Ved utdelingen sa vepsjefen at han så det som et privilegium å få dele ut prisen, at det er en fin ting å kunne belønne de som gjør en ekstra innsats og og at vi har en verdig vinner.

Hovedverneombud Tronstad framholdt bl.a. Steines fine holdning til arbeidskameratene både i og utenfor verneombudsarbeidet.

Steine takket for prisen. Han framholdt de bakenforliggende forholds betydning på en arbeidsplass. Vises



positiv samarbeidsvilje høstes frukter i form av forståelse og tillit, noe som er gode forutsetninger for et godt og trivelig arbeidsmiljø.

**Johan Lund**

## Samarbeid med NTH

# Miljø og veg som fjernundervisning

Av Marit Garborg

Statens vegvesen Rogaland har i lengre tid arbeidet med etablering av samarbeid med Norges Tekniske Høgskole (NTH) i Trondheim.

Vi har nå lykket med å få i stand et samarbeid mellom NTH og Vegdirektoratet om fjernundervisning i emnet: MILJØ OG VEG.

Det er et steg i riktig retning å kunne tilby våre tilsatte eksamensrettet etterutdanning fra NTH i Stavanger.

Et 14 dagers intensivkurs er dyrt når vegvesenets deltakere skal sendes til Trondheim. Kostnadene pr. deltaker ligger på godt over tjue tusen kroner. Det blir atskillig rimeligere for hver deltaker når vi arrangerer kurset i Stavanger, og mulighetene til å få flere med er selvsagt større.

### Jøsenfjorden Bygdeutval takkar

Jøsenfjorden Bygdeutval vil med dette få retta ein takk til Statens vegvesen for asfalt og asfalteringsarbeid ved bedehuskapellet i Jøsenfjorden i haust. Ved hjelp av lokal dugnadsinnsats og konkret hjelp frå dykk, kommunen og lokale bedrifter, fekk ein gjennomført ei skikkeleg opprustning av dette uteområdet som er så jamnleg i bruk. Asfalt og asfaltering var dei viktigaste einskildpostane her.

Elles vil vi nytta høvet til å gi honnør til Vegvesenet for måten asfaltverket er blitt køyrt på dei siste månadene. Dei luktproblema som var i fjor, har ikkje gjenteke seg. Det er vi glade for.

Vi registrerer elles at arbeidet med å setja opp rekkverk på fylkesvegen no er i godt gjenge, og vi ser fram til eit vidare samarbeid til beste for bygda.

Med helsing **Bjarne Berge**  
leiar Jøsenfjorden Bygdeutval

Det var stor interesse for å delta på dette prøveprosjektet, som forøvrig hadde begrenset deltakerplass. Deltakerne kom fra planavdelingen, anleggsavdelingen og fra Vest-Agder vegvesen.

#### Mål

Målet med kurset er å medvirke til å utvikle nødvendig kompetanse på etatens satsingsområde - MILJØ. Fagplanen til kurset tar opp miljøspørsmål knyttet til veg og vegtrafikk og dekker et stort spekter av fagområder.

Miljøbegrepet omfatter både helhetsplanlegging og forhold som handler om vegene i by- og landskapsbildet. Barriereeffekter, natur- og kulturkvaliteter og friluftsliv m.m.

#### Arbeidsform

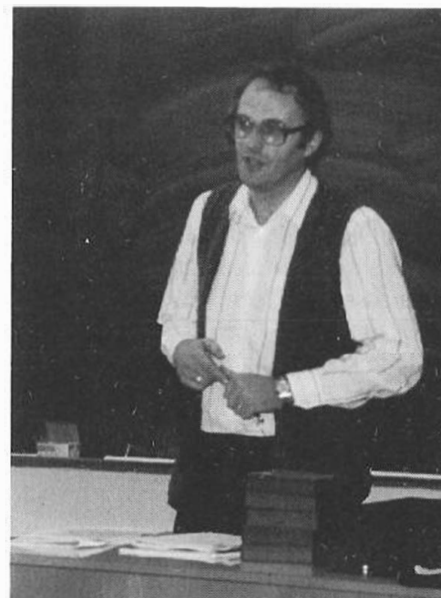
Undervisningen foregår via Video + gruppearbeid og med faglig støtte fra faglærer ved NTH. Videre er det knyttet studieleder og praktisk koordinator til undervisningsopplegget.

#### Erfaringer

Det knyttet seg stor spenning til prøveprosjektet både fra NTH's side og fra vegvesenet. Dette kom klart til

uttrykk både fra faglærere og studieeksperter som var tilstede ved oppstarten av kurset.

Deltakerne har så langt uttrykt seg positivt til denne form for å tilegne seg ny kompetanse, og arbeidsprosessen i små grupper bidrar til godt samarbeid og maksimal læring. Det gjenstår å se om eksamensresultatet tilfredsstillende forventningene.



Professor Asbjørn Hovd fra NTH



Noen av kursdeltakerne i sterk konsentrasjon i vegkontorets auditorium. Første rekke fra v.: overing. Alf Inge Helle, Vest-Agder, og oppsynsmann Kenneth Rott. Andre rekke fra v.: avd.ing. Kjell Arne Øvre, avd.ing. Inger Langvik og avd.ing. Marianne Ertsaas.

# Hva er KRØSUS?

Av Svein M. Olsen  
Skisse: Sissel Norland

Det snakkes mye om KRØSUS, men hva er det?

KRØSUS er betegnelsen på et nytt økonomistyringssystem som innføres for hele Statens vegvesen i løpet av 1993. Systemet omfatter både nytt regnskapsystem og et produksjonsstyringssystem, og det vil således berøre oss alle.

Hensikten med KRØSUS er å gjøre oss mer effektive, men skal samtidig gjøre oss bedre i stand til å dokumentere vår konkuranseevne.

Hovedfilosofien med KRØSUS er at vi skal kunne plassere kostnader og fysisk ressursbruk på de viktige produktene, dvs. vi skal finne ut hva de enkelte arbeidsoppgavene koster og henføre kostnadene til de som har forårsaket dem. Idag plasseres kostnadene, til en viss grad i sekkeposter, eller på kostnadssteder "som har penger nok", uten at det er direkte sammenheng mellom kostnad og resultat.

Arbeidet med å utvikle KRØSUS har pågått i lang tid og også Rogaland har hatt representanter med i dette arbeidet.

Vi nærmer oss nå tidspunktet for gjennomføring. Det er valgt ut to prøvefylker, Hordaland og Akershus, som skal teste systemet og så skal alle fylkene ta

dette i bruk suksessivt i løpet av 1993. Det betyr at vi må nytte dette året til å planlegge og forberede oss på informasjon av KRØSUS. Til å ta ansvar for dette i Rogaland er det etablert en prosjektorganisasjon som vist på skissen.

Vegdirektoratet har lagt fire prinsipper til grunn for innføring av KRØSUS

- \* KRØSUS må gi gevinst
- \* KRØSUS fører ikke til oppsigelser
- \* KRØSUS fører til omplassering av personale
- \* KRØSUS gjennomføres som en åpen prosess med forpliktende medvirkning fra organisasjonene

- Vi vil satse på å følge disse prinsippene, men det forutsetter medvirkning fra alle tilsatte. Vi har derfor gjennomført et informasjonsmøte for ledelsen og de tillitsvalgte om prosjektet og forutsetter nå at disse informerer videre ned i egne avdelinger/organisasjoner.

Det er dyrt å innføre KRØSUS. En "kvalifisert gjetning" pr. i dag lyder på 155 millioner kroner. Denne investeringen gjør vi ikke uten å få rasjonaliseringseffekt, og totalt regner vi med at KRØSUS kan gi årlige besparelser på 50 millioner kroner.

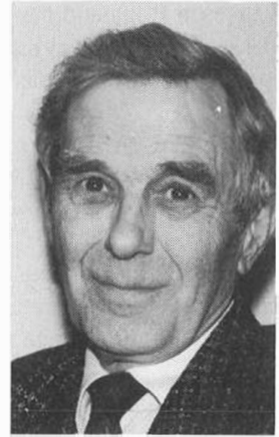
Vi regner med å kunne spare mange stillinger, men ingen vil bli oppsagt.

Stillingene vil bli omplassert og Statens vegvesen tar ansvaret med kompetanscoppbygging og opplæring.

Det vil bli gitt tilbud til ansatte på alle vegkontorene om å hospitere i pilotfylkene Akershus og Hordaland i prøveperioden, for å studere innføringen.

Vegdirektoratet kan lokke med inntil to lønnstrinn over ordinær lønn i den tid hospiteringen varer. Gi beskjed til din overordnede om du ønsker å utnytte denne muligheten.

## Erling Aardal Årets navn 1991 på vegkontoret

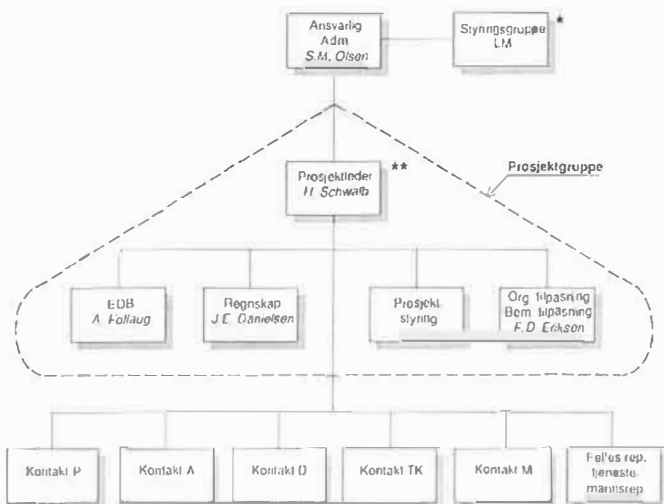


Under juletilstellinga på vegkontoret blei Erling Aardal hedra som Årets navn 1991 på vegkontoret.

I vegsjefen sin tale la han vekt på mange egenskaper ved Erling, som kollegane set pris på og som er med på å fremma trivsel og godt miljø på arbeidsplassen.

- Han er hjelpsom, arbeidsom, engasjert i arbeidet, tenestevillig, har godt humør, er direkte og seier det han meiner, sa Chester Danielsen mellom anna i sin takketale.

KRØSUS  
- forslag til organisering av prosjekt ved innføring i Rogaland



\* I M forsterkes med en representant fra tjenestemannsorg

\*\* Prosjektleder blir vår kontaktperson ovenfor Vegdirektoratet

## Gode riksvegar

Resultata av spørreundersøkinga om vegvedlikehald og kjøreforhold sommaren og hausten 1991 ligg nå føre.

Landstendensen er at sommarvedlikehaldet stort sett var på same nivå i 1991 som i 1990 for riksvegane.

Derimot vurderer trafikkantane vedlikehaldet og kjøreforholda på fylkesvegar og kommunale vegar som dårlegare i fjor samanlikna med 1990.

Totalt for heile landet, meiner 94 % at Statens vegvesen gjer eit godt vedlikehaldsarbeid.



## Redaksjonsrådet Rygjavegen

Vegsjefen har oppnemnt seksjonsleder Reidun Lanne, Biltilsynet i Stavanger og plansjef Halvor Folgerø som nye medlemmer i redaksjonsrådet for Rygjavegen for perioden 92/93. Oppsynsmann Njål Hanasand, Nærbø vegstasjon er gjenoppnemnt som medlem for same perioden.



Reidun Lanne

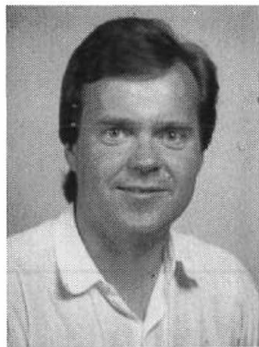


Halvor Folgerø

Ut av redaksjonsrådet går kontorfullmektig Rosalyn Wiik, Haugesund vegstasjon. Tidlegare biltilsynssjef Svein Dale var med i redaksjonsrådet til han slutta i vegvesenet i fjor sommar.

Elles er førstekontorfullmektig Irene Stangeland, Bærheim vegstasjon, hovedtillitsmann Kjell Einar Tronstad, Haugesund og anleggsingeniør Solveig Yndesdal, Rennfast med i redaksjonsrådet, oppnemnde for perioden 1991/92.

## TILLITSVALGTES SPALTE



Ordet "måltall" har fått en nesten marerittaktig betydning for ansatte i biltilsynet, og kanskje særlig i vårt fylke. Biltilsynet i Rogaland er blant de mest effektive i landet; vi er de som bruker minst tid pr. kontroll av lette og tunge kjøretøy i hall. Når det gjelder utekontroll ligger vi på andreplass i tidsforbruk pr. kontrollert kjøretøy.

På tross av at hver enkelt i biltilsynet har gjort svært mye for å øke effektiviteten, så presterer Vegdirektoratet å doble måltallene for tunge kjøretøy i hall og på veg i 1992 i forhold til 1991! Dette representerer 3.5-4 årsverk mer enn biltilsynet har tilgjengelig av personellressurser på teknisk side. Blant annet må Biltilsynet Stavanger planlegge med 3/4 årsverk på overtid for å klare å få alle de tunge kjøretøyene gjennom den pålagte hallkontrollen!

I Rogaland er 91% av personellressursene bundet opp bare til å nå måltallene uten å ta hensyn til andre faste oppgaver. Tilsvarende tall på landsbasis er 58% og det viser litt av hvor galt vi som fylke har kommet ut.

Spørsmål som melder seg er om vi har gått over til å bli en ren produksjonsbedrift hvor antall produserte kontrollenheter er det eneste som teller? Er det slutt på vårt ansvar som forvaltningsetat? Hva med kvaliteten på den jobben vi skal gjøre? Er ikke lenger publikumservice et hovedmål? Hvordan få tid til å opprettholde kompetansenivået og helst heve det?

Det er svært viktig at vi i løpet av 1992 finner et annet "måleverktøy" enn måltallene for å måle biltilsynets virksomhet. Her må alle komme med innspill slik at vi får et verktøy som

sikrer kvaliteten på den jobben vi gjør og som måler det arbeidet vi driver, nemlig trafikkisikkerhetsarbeid.

Seksjonslederne er en gruppe i biltilsynet som er blitt lite tilgodesett når det gjelder avlønning. Med ett unntak avlønnes de som avdelingsingeniør 0033, på samme linje med flere av de som de er satt til å lede. Den såkalte "lønngruppen" som ble nedsatt i forbindelse med PPP-90 sier i sin rapport bl.a. at "sammenlignet med seksjonslederne på vegkontoret er det en klar skjevhet mellom avlønning av disse to gruppene" og "flertallet i gruppen mener at seksjonsledere på stasjonene er sammenlignbare med seksjonene på vegkontoret".

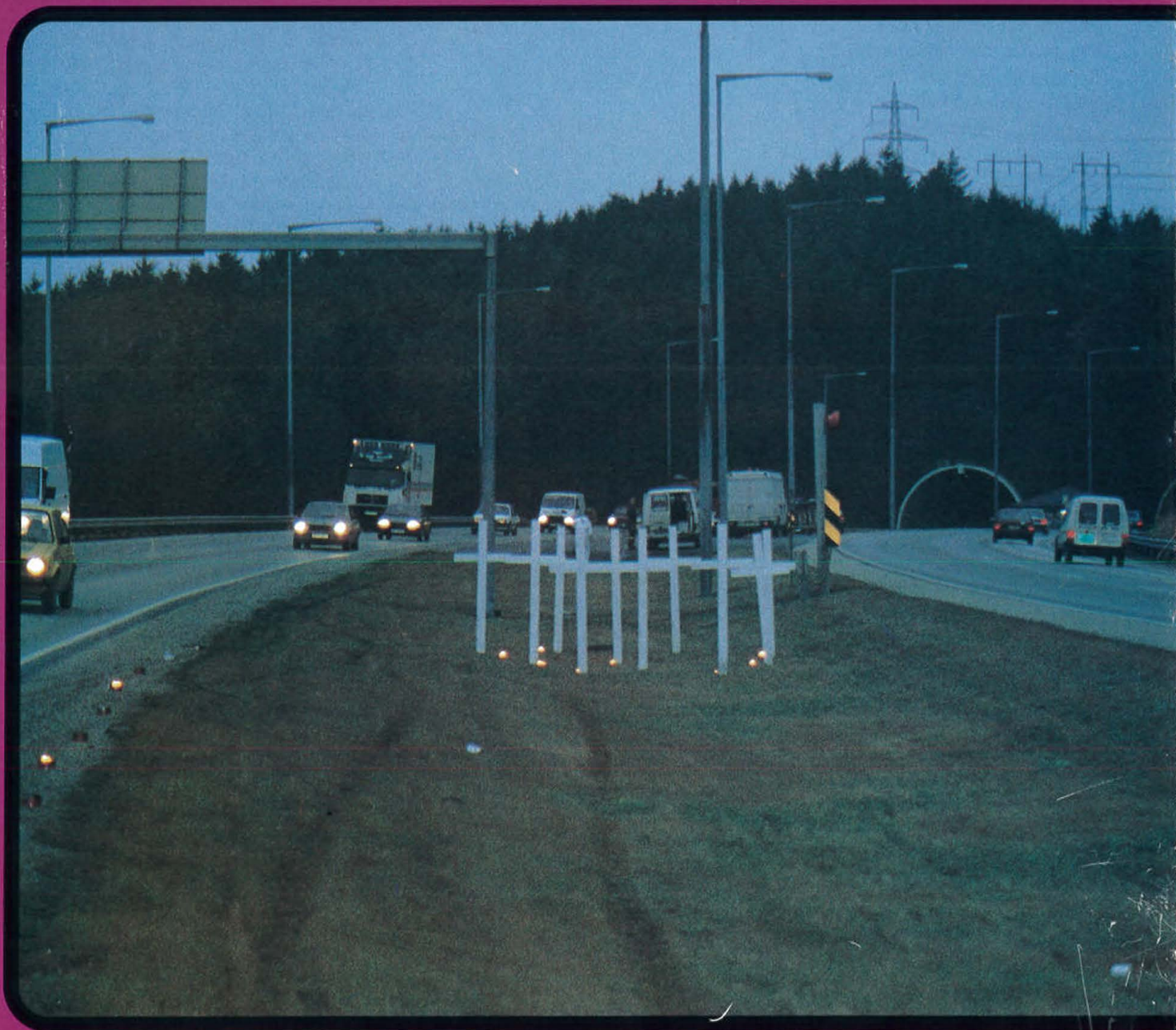
Vegdirektoratet har nå også avsatt en pott til lønnsmessige tiltak rettet mot seksjonslederne i biltilsynet. Beløpet vil langt fra være tilstrekkelig til å rette opp de skjevheter som eksisterer, men må oppfattes som et klart ønske om å gjøre noe for denne gruppen. Jeg håper vi kan følge opp dette videre lokalt.

Selv om PPP-90 begynner å bli utdebateret etter hvert, så kan jeg ikke la være å komme inn på det i denne sammenheng. Vi i biltilsynet har jo ikke blitt ferdige med selve omorganiseringen i påvente av at vi skulle få ny biltilsynssjef, og når dette leses så er emnet påny tatt opp og prosessen nærmer seg slutten.

For SBF's vedkommende har det vært vesentlig å finne en organisasjonsmodell som er funksjonell for biltilsynet eller trafikant- og kjøretøyavdelingen som er det nye navnet på avdelingen. For at organisasjonsmodellen skal være funksjonell, så må den ha klare og udiskutable organisasjonslinjer, noe som også er en forutsetning for ansvars- og myndighetsdelegering. I så måte har dagens organisasjonsmodell med klare linjer fra biltilsynssjef til stasjonsjefer mye positivt i seg.

Statens Bilsakkyndige forening (SBF)  
Ola Undheim

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



# RYGJAVEGEN

Dei drepte og skadde i Rogalands-  
trafikken i 1991 blei minna  
med gudsteneste og markering ved  
Motorvegen 2. januar.  
Ved Motorvegen var det plassert  
10 kors, eit for kvar av dei drepte,  
og 770 faklar, ein for kvar trafikk-  
skadd i 1991. Meir om minne-  
markeringa i bladet