



Nr. 3 – JUNI 1992 – 20. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



*God
sommar!*



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

AV INNHALDET

- Landskapsarkitekt for miljø
- Tryggare trafikk i Skjold
- Rullande biltilsynskontor
- Vegpensjonist og bonde
- Vår nye verneleder



Nr. 3 - juni 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 AVS

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1650 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...

Først av alt vil eg ynskje alle i vegvesenet ein god sommar og ein god sommarferie.

Vårt store prosjekt, Rennfast går framover og vil bli ferdig i desember i år. Me har innbede Kongen til å åpne vegen for oss. Han har enda ikkje sagt ja, men heller ikkje sagt nei, så me vonar framleis. Sjølv om me ha mangt å glede oss over med dette anlegget, så er det også skjær i sjøen.

Først nå, i slutten av mai, har departementet avgjort at det skal vera to ferjer i det nye ferjesambandet mellom Rennesøy og Bokn. Når me veit at Stortinget faktisk bestemte det same i november i fjor, så var det på tide.

Me har nå berre tida og vegen til å skaffe ferjemateriell, gje konsesjon og gjera nødvendige avtalar innan den dagen Rennfast blir opna.

Eit anna problem kan bli den uviljen mange kan få til Rennfast-prosjektet på grunn av alt det som nå blir skreve og sagt om bompengar og bompengetakstar i framtida.

Både politikarar og andre maler ei svart framtid for dei som bur på Rennesøy,- med fråflytting og heilt urimelig store reiseutgifter for m.a. pendlarane.

Eg må seie at denne hetsen mot Rennfast gjer meg svært betenkt og eg vonar at me kan nå fram til publikum og til våre politikarar med rett informasjon om fordelar og ulemper for trafikantane.

For framtida er ikkje så svart og kostnadane er ikkje så store som mange vil ha dei til. Dersom me kan få dei fleste trafikantane til å akseptere at dette er eit samarbeidsprosjekt som me alle må vera med på å betale for, og dersom me samstundes kan ha eit nivå på bompengetakstane som dei fleste kan leve med, så er eg framleis optimist. Så langt ser det ut til at vi i vegvesenet skal greie vår del av jobben, - og det skal me i alle fall vera glade for.

Idiotar i trafikken

I Tillitsvalgtes spalte i dette nr. av Rygjavegen fortel Tor Arvid Braut om guten som før ein gong skuld blir kjørt til og frå barnehagen av mora i staden for faren. Om kvelden sa guten til faren: Pappa, i dag var det ingen idiotar ute og kjørte.

Historien er god. Han rører ved kjernen i det som har med haldningane våre i trafikken og til medtrafikanter. Og ikkje minst, det handlar om å skapa haldningar hos dei som om få år skal bli trafikantar.

Det er så lett å sjå feil hos andre, i trafikken som elles. Som bilist ser ein idiotar på sykkel, - eller til fots. Som

syklist møter ein massevis av idiotar bak eit bilratt. Som fotgjengar ser ein gjerne idiotar både i bil og på sykkel.

Kven som er dei største idiotane skal vera usagt. Spørsmålet er heller ikkje så interessant. Viktigare er det at me alle viser toleranse overfor medtrafikanter og heller konsentrerer oss litt meir om vår eigen adferd i trafikken.

Med det utgangspunktet bør det kunne bli ein GOD TRAFIKKSOMMAR for dei fleste av oss.

Harald Sel

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Idiotar i trafikken	2
Miljøsatsing i Statens vegvesen ..	3
Rullande biltilsynskontor	4
Sykkelbykonferanse i Sandnes ..	4
Gjennomslag i Byfjordtunnelen ..	5
Verdens lengste og djupaste undersjøiske vegtunnel	6
Åmøybrua bygges på Karmøy	7
Vegarbeidarane i vørnesko frå Sokndal	8
Veghistoriske kulturminne	8
Norsk vegmuseum	8
Biltilsynet på storkontroll	9
Tanker på sykkelsetet	10
Tryggare trafikk i Skjold	11
Lars Surdal - vegpensjonist og bonde	12
Saltebakken senka	13
Landskapsarkitekt for miljøsatsing	14
Vårpuss på rasteplassane	15
Anleggstart Botne - Hølleli	15
Vidunderbil fra Finland til Bergen	16
Fornøyd elev ved Anleggleaderskolen	16
Kryssord	17
Seriedebut for damelag i fotball	18
Vegmesterskapet i landevegsløp	18
Midtsommartrim på Bokn	18
Holmenkollstafetten	19
Funksjonsfeil ved trafikklys	19
Olav Kleven - vår nye verneleder	20
Vern og helse	21
Jøsenfjord-veteraner pensjonert	22
Nye medarbeidarar	22
Gretha Tollefsen til minne	23
Ludvig Prante til minne	23
Jubilantar	23
Kari og Svein Magne i nye verv	23
Nye vegnummer	24
Arbeid på Hunnedalsvegen	24
Vegmuseet i museumsstafetten	24
Feriebilen	26
Rygjamat	26
Sinte bilistar	27
Tillitsvalgtes spalte	27

Miljøsatsingen i Statens vegvesen

Av plansjef Halvor Folgerø



I disse dager vil alle ansatte i vegvesenet motta en grønn trykksak med tittelen: "Vi satser på... Miljø- og trafikk-sikkerhetsmenyen".

Brosjyren er en del av informasjons-tiltakene omkring vegvesenets satsing innen miljø- og trafikk-sikkerhet og er samtidig en kortversjon av den handlingsplanen som er utarbeidet i denne sammenheng.

Vegvesenet har tidligere hatt egne opplegg for å samordne innsatsen når det gjelder trafikk-sikkerhets-satsing. Det nye denne gangen er at også miljøet tas med på bredt grunnlag for å synliggjøre etatens satsing på dette området.

Handlingsplanen presenterer ulike enkelttiltak innen 5 innsatsområder "Sykkel", "Trivelige byer og tettsteder", "Vakre vegger", "Sikre og Sunne vegger" og "Trafikanter". I alt presenterer menyen 32 "retter" eller enkelttiltak som det enkelte vegkontor kan velge ut fra. Minst 10 "retter" skal velges. Vegkontorene har frist til 1. juli d.å. for å melde inn sine menyvalg til Vegdirektoratet.

Vi har lagt opp prosessen slik hos oss at de enkelte avdelingene kommer med forslag innenfor sitt ansvarsområde. Deretter vil Miljøgruppen behandle forslagene fra de enkelte avdelingene og utarbeide et anbefalt forslag som legges fram for Leder møtet som vil foreta endelig utvelgning og prioritering av de tiltak Statens vegvesen Rogaland vil satse på.

Ved et slikt opplegg vil svært mange i vår organisasjon få medvirke i prosessen og dermed innvirke på hvordan etatens miljøprofil skal utformes og hvilke tiltak som skal prioriteres videre fremover. Dette skulle i neste omgang også være en garanti for et godt resultat i gjennomføringsfasen og ikke minst etter at de enkelte tiltak er blitt tatt i bruk.

Selvsagt har vegetaten tenkt miljø i ulike sammenhenger tidligere og vist det gjennom praktisk handling. Det nye er imidlertid at miljø-satsingen nå skal gjennomføres på en mere bevisst og planmessig måte og at vi skal øke innsatsen på området. Det legges også opp til en bedre synliggjøring av vår innsats og en oppfølging av de oppnådde resultatene. Vi kan også si det slik at vi med dette vil sette en standard for miljø-satsingen i etaten.

To andre stikkord er helhetstenking og samarbeid mellom de ulike avdelingene i etaten, og i denne prosessen vil den nyopprettede miljøgruppen spille en viktig rolle. Som kjent er gruppen sammensatt av en representant fra hver av resultat- og servicceenhetene i vegvesenet.

Jeg tror at vi står overfor mange viktige og interessante oppgaver de nærmeste årene som vil gi oss muligheter til å vise at etaten virkelig tar miljøutfordringen på alvor.

Rogalands første utekontroll-bil

Rullande biltilsynskontor

Biltilsynet i Rogaland har fått sin første utekontroll-bil. Mens ein tidlegare brukte privatbilar til transport av både folk og utstyr, tar en seg nå fram til kontroll-plassen i eit lite vedunder av ein gul vegvesen-bil.

Tekst og foto: Harald Sel

Bilen er både eit lite mobilt kontor og eit transportmiddel. Nødvendig teknisk utstyr, som vekt og avgassmålar, er plassert

permanent i bilen. Ja det fins til og med knaggar og tørkemuligheter for våte kler. Ved lengre kontrollar i ruskever, kan ein altså både ha med seg kledskift og varma seg inne i bilen.

Leiar for utekontrollen, Egil Olsen, seier til Rygjavegen at bilen svarar til forventningane og vel så det.

- Dette å ha eit rullande kontor f.eks., effektiviserer arbeidet veldig. Me har telefax, mobiltelefon og datautstyr som kan gå direkte inn på alle sentrale

register. Dermed kan me f.eks. kontrollera om avgifter er betalte.

Dersom ein bilist har betale ei avgift så nær innpå kontrollen, at dette ikkje er registrert, kan ein ofte få dette avklart straks ved hjelp av telefon og oversending av kvitterings-kopi på telefax.

Elles er det jo flott å ha skrivepult inne i bilen, og plass der me kan ta kunden inn og han får sitte ned når ting skal ordnast eller det er noko ein må snakka om. Før sat me i vogntoget - "på bortebane" i slike tilfelle, nå gjer me det "på heimebane".

Olsen seier at fordclane ved å ha eigen utekontroll-bil i særleg grad viser seg ved store kontrollar. Effektiviteten er blitt større, og fleire bilar kan kontrollerast på kort tid.

Ein del av det tekniske personalet ved Biltilsynet i Stavanger klar til å ta i bruk den nye utekontroll-bilen. Fra v.: Avd. ing Svein O. Kyte, Inspektør Egil Olsen, Inspektør Sverre Dybdahl, Inspektør Alf K. Kristiansen og ingeniør Arild Netland. Biltilsynssjef Ivar Fett har alt "inntatt" vidunderet, og me skimtar han bak glaset til høgre for Sverre Dybdahl.



Sykkelbykonferanse i Sandnes

Sykkelbykonferansen 1992 blir arrangert i Sandnes 28. og 29. oktober. Dette er den andre konferansen i sitt slag. Den første blei arrangert i Tønsberg i fjor.

Konferansen er berekna på mellom andre lokalpolitikarar, samferdselspolitikarar i stat og kommune og andre som arbeider med miljø- og transport-saker.

Ferske kunnskaper om sykkelbruk i Norge og erfaringar frå Europa blir presentert på konferansen. Her står dei to sykkelbyane, Sandnes og Tønsberg, sentralt.

Sykling er sundt, miljøvennleg, billig og lite arealkrevande. Difor er sykkelen igjen i ferd med å bli sett på dagsorden, heiter det i invitasjonen til sykkelbykonferansen.



Sykkelbyen Sandnes

Gjennomslag i Byfjordtunnelen

27. mars small siste skotet i dei undersjøiske tunnelane på Rennfast-prosjektet. Det var vegsjef Chester Danielsen som tende lunta.

Tekst: Harald Sel

Foto: Bård Asle Nordbø

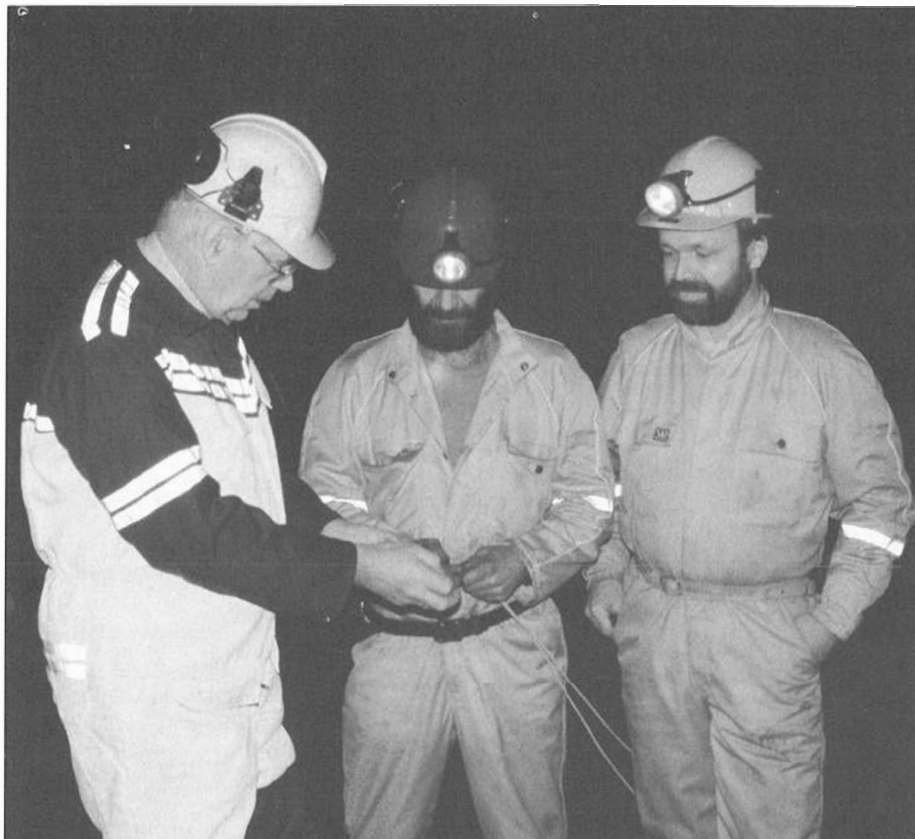
Dermed var gjennomslaget i Byfjordtunnelen eit faktum. Litt over 5.800 meter lang er han og det djupaste punktet er 233 meter under havflata. Tunnelen er dermed ikkje berre den lengste undersjøiske tunnelen i verda, men også den djupaste.

Drifta i Byfjordtunnelen var ikkje berre enkel. På ein strekning frå Harestad-sida var fjellet dårleg, slik at eit omfattande sikringsarbeid måtte til. Ei tid var tunneldrifta nede i 4 - 5 meter pr. veke, mens ein i den beste veka var oppe i heile 69 meter.

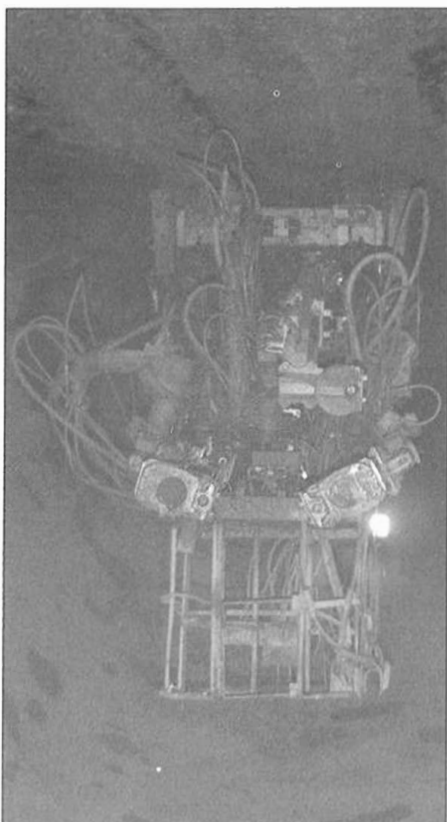
Tunneldrifta i Byfjordtunnelen er det entreprenørfellesskapet Rogaland

Contractors (RC) som har stått for. Bak firmaet står T. Stangeland A/S, Bertelsen & Garpestad A/S og Kruse Smith A/S.

Omlag 60 personar har vore i arbeid i tunnelen under driftsperioden på godt og vel 20 månader.



Vegsjef Chester Danielsen tenner lunta som skal fyra av den siste salven i Byfjordtunnelen. Skytebas Wilhelm Nødregård held lunta, og til høgre for han igjen står dagleg leiar i Rogaland Contractors Eirik Elnum.



Siste skift med boreriggen før gjennomslaget i verdens lengste og djupaste undersjøiske vegtunnel.



At begge Rennfast-tunnelane nå er råsprengte, og at Rennesøy kommune dermed langt på veg er landfast, blei feira under ei tilstelling på Finnesand grøndahus. Her fekk mellom anna prosjektleder Tor Geir Espedal (t.v.) overrekt blomster av ordførar Svein Helgesen.

Verdens lengste og djupaste undersjøiske vegtunnel

Rennfastprosjektet har tilsaman 10,2 km med undersjøiske vegtunnelar fordelt på dei 2 tunnelane under Mastrafjorden og Byfjorden. Byfjordtunnelen, som er 5834m og som går ned til 223 m.u.h., er verdens lengste og djupaste vegtunnel. Den hadde gjennomslag 27.mars i år. Ein milepæl i prosjektet var då nådd, og det var anledning til å feira at Rennfast=sant.

Av Solveig Yndesdal

Anleggsarbeidet med begge tunnelane starta sommaren 1990, og det har vore drift frå begge endar i kvar av tunnelane.

Arbeidet har gått etter såkalla Nordsjø-ordning med drift 20 timar i døgnet. Etter gjennomslaget i Mastrafjordtunnelen i november sist år, har arbeidstida der blitt redusert, medan arbeidet i Byfjordtunnelen truleg vil måtta gå med 2 skifts-ordning mesteparten av tida for å bli ferdig til opninga i desember.

"Mangesidige" tunnelar

Begge tunnelane går med fall/stigning på opp til 80‰. Det vil bli 3 køyrefelt, 1 i nedoverbakke og 2 oppover. Parti med vasslekkasje skal sikras med kvelv, slik at køyrebaneane blir dryppfrie. På det djupaste punktet i kvar av tunnelane skal det lagas oppsamlingsbasseng for lekkasjevatt, og frå desse bassenga skal vatnet pumpas ut.

Elektriske anlegg for lys, ventilasjon og pumper vil bli forsynt frå 7 trafostasjonar i Byfjordtunnelen og 5 i Mastrafjordtunnelen. For installasjon av lys, skal det monteras kabel på bru i tunneltaket langs heile strekningane. Belysningen blir montert på desse kabel-bruene.

Tunnelane vil bli knytta til styre- og overvåkingsanlegget for Bærheim vegstasjon. Det vil bli montert anlegg for radio og mobiltelefon i tillegg til nødtelefonar for kvar 250 m. E-verket og Televerket skal og leggja sine kablar i grøftene gjennom tunnelane.

Sikring

Entreprenørane, som er Rogaland Contractors og Statens vegvesen Rogaland sine tunnelfolk, har under tunneldrivinga prøvd å få med seg mest muleg av den permanente fjellsikringa og sprengning av grøfter. Sprengning av nisjer og oppsamlingsbasseng for innlekkasjevatt er og blitt sprengt under drivinga.

Arbeidet framover

I tida frå gjennomslag og fram til opning er det mange arbeidsoperasjonar som skal utførast. Ved gjennomslaget i Mastrafjordtunnelen var berre ca. 55% av planlagte kostnader (inkl. installasjonsarbeid)

utført, og omtrent det same talet gjeld for Byfjordtunnelen.

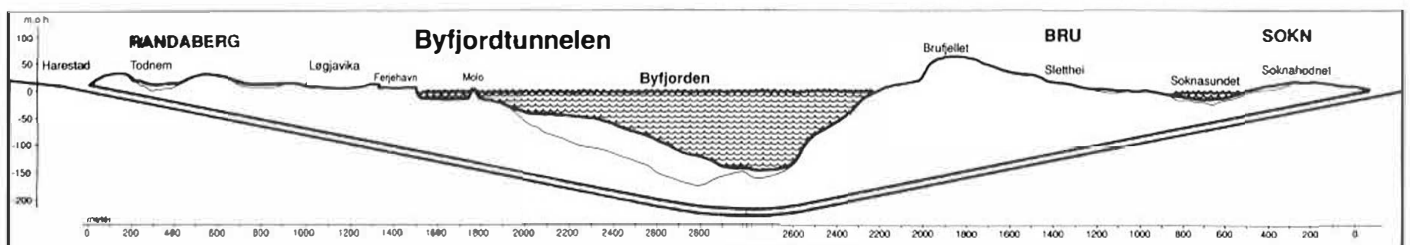
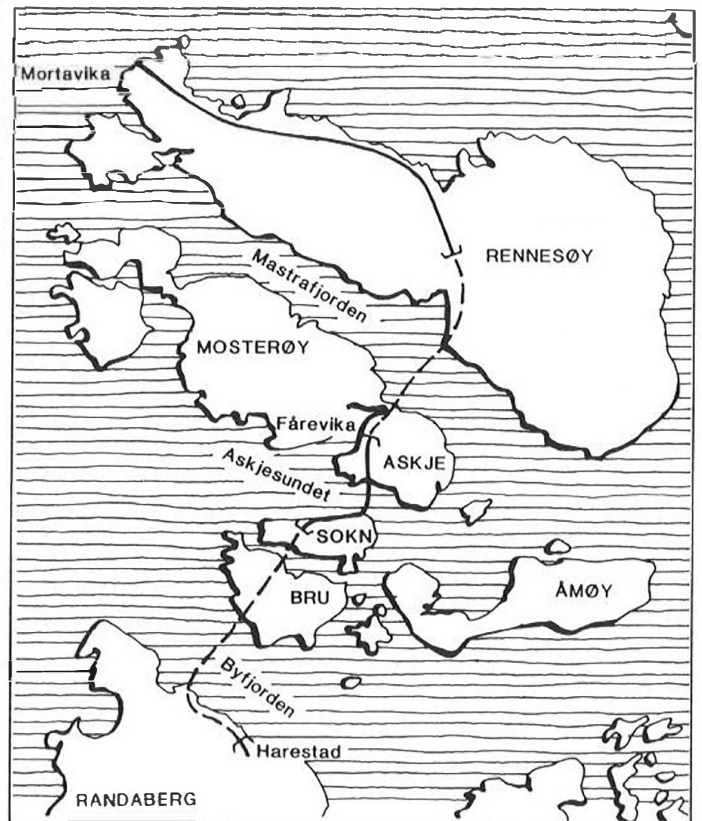
I tillegg til entreprenørfirmaet ABB Installasjon AS som har fått elektroanbudet, så skal Rogaland Contractors og Statens vegvesen fullføra sine arbeid i henhold til kontraktane.

Den permanente sikringa skal kompletteras og grøfter med kummar og røyr skal etableras. Før den nye veggen blir bygd opp, skal det renskast til nakent, fast fjell.

I tillegg skal det inn underentreprenør for å montera vann og frostsikringskvelv. Det må derfor fortsatt full innsats og god koordinering til for å få alt klart til opninga i desember.

Kart over Rennesøy, som viser det nye tunnel-, bru- og vegsystemet.

Nedanfor: Profil av Byfjordtunnelen.



Åmøybrua bygges på Karmøy

Dette er ikke helt sant, men som det fremgår av overskriften, prefabrikeres mesteparten av betongkonstruksjonene til brua på Husøy i Karmøy kommune. Det er faktisk kun landkar og øverste del av bruoverbygningen som støpes på brustedet i Åmøysundet. Elementene i brukonstruksjonen vil bli fraktet på lekter, og montert med kranskip på brustedet.

Tekst og foto: Ernst Owe Strøm

Åmøybrua, som geografisk er plassert

mellom V.Åmøy og Sokn, vil gi Austre og Vestre Åmøy fastlandsforbindelse via Rennfast-prosjektet. Brua er 280 m lang og 9,25 m bred inkl. g/s-veg, og inngår som en del av fv.441.

Brua vil bli bygget som en bjelkebru med spennvidder rundt 30 m, og seilingshøyde 16 m. Kontraktssummen med Veidekke Røthing er på 13,6 mill.kr. med ferdigstilling 1/12-92. Tilknytningsvei på ca. 1,5 km på V.Åmøy, er i disse dager ute på anbud.

Prefabrikasjon

Etter hva vi erfarer, er det første gang at en konsekvent har gjennomført

prefabrikasjonsprinsippet på en bru av slik størrelse. Undertegnede mener prefabrikasjon har sine åpenbare fordeler ved visse bruløsninger.

Anbudsinnydelsen med alternative byggemetoder, viste at prefabrikasjon ble billigere enn stedstøpte konstruksjoner. Videre har man optimale forutsetninger for å oppnå god kvalitet på betongarbeidene, og unngår dermed skadene man ofte får ved undervannsstøp. Kortere byggetid og mindre væravhengighet, er også moment som taler til fordel for prefabrikasjon.

Montering

Fundamenteringsarbeidene i Åmøysundet foregår for fullt, og skal være ferdigstilt innen 9.juni d.å. Montering av de minste soklene i sjøen skal da starte. Kranskipet Ugland vil 18. og 19. juni forestå monteringen av de tre største soklene, som veier inntil 570 tonn.

Siden vil monteringen av de andre elementene som søyler, bjelker og dekke-elementer foregå kontinuerlig, og være avsluttet i løpet av juli. Etter at dekke-elementene er utlagt, gjenstår en monolittisk påstøp med tykkelse 18 cm.

FOU-prosjekt

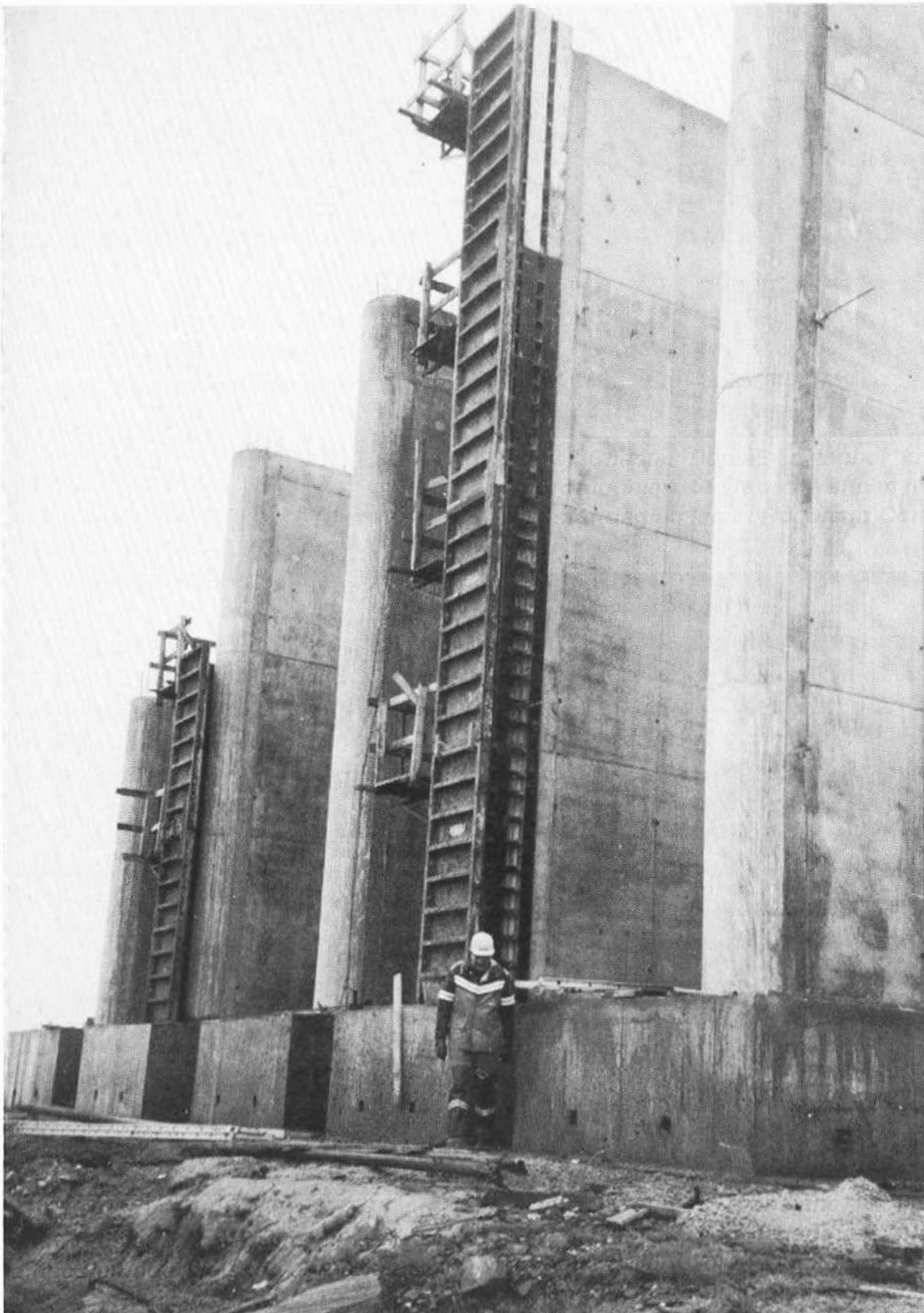
Brua inngår som en del av et Fou-prosjekt vedrørende forbedring av betong-overflater. Dette er omtalt i forrige utgave av Rygjavegen.

Estetikk

Under detaljprosjekteringen ble det fra vegvesenet's side foreslått en forlengelse av brukonstruksjonen, som ville resultert i kortere og lavere fyllinger, og en mykere vertikalkurvatur for brua. Fordyrelsen på godt og vel 1.mill.kr, ble ikke akseptert av finansieringsinstitusjonene.

I samarbeid med arkitekt har vi foretatt en del mindre estetiske forbedringer, som f.eks. endring av form på piler og landkarvinger, og farge-setting på kantbjelke og rekkverk.

Fra prefabrikasjonen av betongkonstruksjonene til brua, utført på Husøy i Karmøy.



"Fotsikre" vegarbeidarar i sko frå Sokndal

Vegvesenet er ein viktig kunde for Forma skofabrikk

- Nesten 50 skoprodusentar konkurrerer om å selja ca 400.000 par vernesko årleg i Norge. Av desse er over 40 utanlandske. I Norge produserer 4 fabrikkar vernesko. Den største av dei er Forma skofabrikk i Sokndal, som i 1991 produserte 65.000 par. Alt blir selt i Norge. Det vil seia at fabrikkjen har ein marknadsdel på over 15 %. Ein av dei store kundane er Statens vegvesen, som i fjor kjøpte ca 5000 par vernesko. Av desse går ca 200 par til Rogaland.

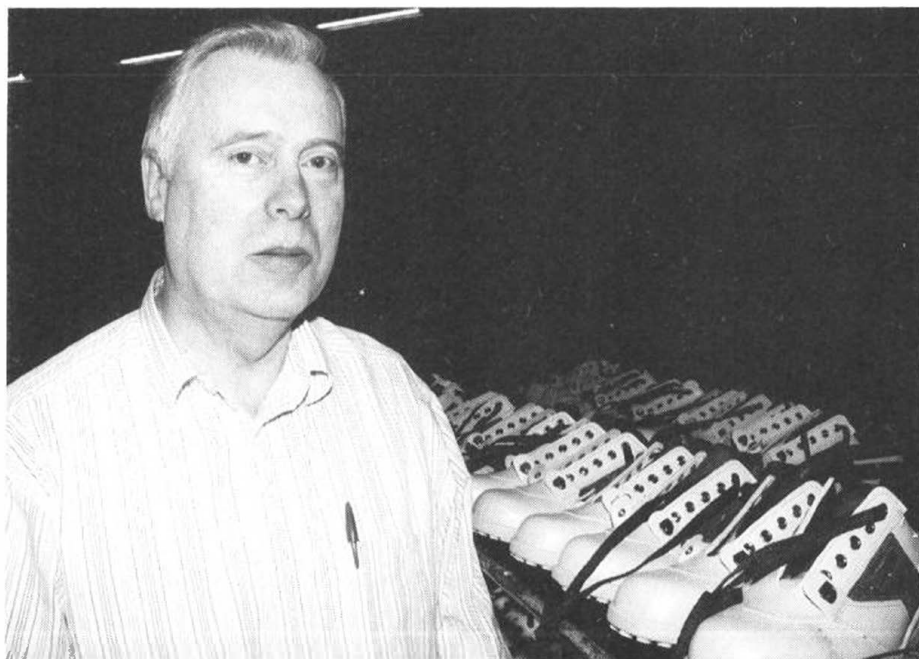
Tekst og foto: Harald Sel

- Me har ein avtale med Statens vegvesen for åra 1991-93, fortel disponent Tor Inge Gya. - Det er veldig betydningsfullt for oss at me kan ha slike sikre leveransar. Og ikkje minst er det ein god referanse for oss i marknadsføringa, at me er leverandør til ein landsdekkande og betydningsfull etat som Statens vegvesen er.

Stor konkurranse

- Men med nesten 50 aktørar på den norske marknaden, er det vel ein hard kamp om kundane?

- I dag klarer me å konkurrera både på pris og kvalitet. I tillegg har me den fordelan framfor dei utanlandske produsentane, at me ligg nær markedet. Me er ikkje større enn at me kan pleia personleg kontakt med kundane, og etterkoma spesielle ønske.



Disponent for Forma skofabrikk, Tor Inge Gya, ved eit stativ med joggesko-modellen. Denne skoen har blitt den mest populære verneskoen frå fabrikkjen.

Bedrift i framgang

Forma skofabrikk har hatt ei fin utvikling i dei siste par åra. I ei tid då store delar av næringslivet i Norge innskrenkar og reduserer arbeidsstokken, har Forma utvida produksjonen og arbeidsstokken.

Særleg var fjoråret godt. Då auka talet på tilsette frå 25 til 40. Dei fleste tilsette er kvinner. Og den positive trenden held fram. For den første delen av året er produksjonen 20 % større enn i fjor.

Ein reknar med at produksjonen i år vil bli 80.000 par, som er 15.000 par meir enn i fjor. Klarer bedriften dette, vil dei ha ca 20 % av den norske vernesko-marknaden.

EØS og EF

- Kva med å satsa på utlandet, f.eks. dersom EØS-avtalen blir vedtatt eller dersom Norge blir med i EF?

- Me er nok for små til å satsa på utlandet. Til det trengst det stor kapital som må satsast på marknadsføring. Ein EØS-avtale eller eit EF-medlemskap vil nok ikkje gjera det lettare for oss.

Nye anbudsreglar kan også vera ein fare. Dersom f.eks. Statens vegvesen må ut på EF-marknaden med store anbod, som levering av vernesko er, vil konkurransen bli endå hardare, seier disponent Tor Inge Gya.

Veghistoriske kulturminne

Statens vegvesen Rogaland har gitt ut ein folder om veghistoriske kulturminne i Rogaland. Her blir eit lite utval av den kultur-skatten fylket vårt har innan veg- og vegtransport presentert.

Også vegmuseet i kjellaren på Vegkontoret har fått ein kort omtale.

Norsk vegmuseum

Norsk vegmuseum ved Hundersfossen utanfor Lillehammer blir offisielt opna 22. juni. Det er eit imponerande anlegg som er bygt opp, både bygningsmessig og med utandørs anlegg.

Vegmuseet ligg like ved Hundersfossen fritidspark. Så her skulle det ikkje vera vanskeleg å bruka ein feriedag eller to.

Krifast

I Rogaland håper me på Konge-opning av Rennfast.

For det andre store Kyststamvegprosjektet som blir opna i år, Krifast (Kristiansund fastlandsamband), lukkast det ikkje å få Kongen til å foreta den offisielle opninga.

I staden blir det statsminister Gro Harlem Brundtland som kjem til opninga 20. august.

Samarbeid med Vest-Agder:

Storkontroll over 1 døgn på Moi

Biltilsynet går nye vegar i trafikksikringsarbeidet.

Samarbeid over fylkesgrensene er ein ting. Kontinuerleg kontroll på ei spesiell vegstrekning over lang tid, - gjerne opp til 2 døgn, er eit anna tiltak.

Tidlegare i vår gjennomførte etaten ein storkontroll ved E18 på Moi, der ein for første gong både samarbeidde over fylkesgrensa og kontrollerte samanhengande over 1 døgn.

Tekst og foto: Harald Sel

Ved denne kontrollen deltok folk frå biltilsynsstasjonane i Mandal, Flekkefjord, Egersund og Stavanger - 10 personer i alt. Dessutan deltok 6 politi frå Lund lensmannskontor og UP.

Samarbeid og samordning

Leiar for utekontrollen, Egil Olsen, har god tru på denne kontrollformen, - både samarbeidet mellom fylka og langvarige kontrollar.

- Samarbeidet er mellom anna nyttig for å utveksla erfaringar og planar. I det heile tatt må det vera eit mål at me får ei betre samordning mellom fylka. Det har f.eks. lite for seg at same bilen blir kontrollert 4 gonger på E 18 mellom Oslo og Stavanger.

Gjennom ølt heilt døgn blei alle tunge kjøretøy som passerte E 18 ved Moi kontrollerte. Her blir ølt av del mange vogntoga sett "under lupa". Arild Netland kontrollerer papira og fartskrivaren, som m. a. viser om kjøre- og kviletdreglane blir etterøvt. Rein Husebø kontrollerer bremsesystemet.

Ved å ha kontinuerlege kontrollar over lang tid blir kontrollen av tunge kjøretøy meir effektiv.

Når "jungeltelegrafan" går om at me er ute på vegen, vil ein del sjåførar venta med å kjøra og håpa på at me er snare til å pakka saman. Men å venta 1 til 2 døgn, - det er uråd for dei fleste.

Tryggande

Olsen fortel at under storkontrollen på Moi, blei kvart cinaste tungt kjøretøy kontrollert i det døgnnet kontrollen pågjekk. Dette virkar forebyggande, meiner han. Tungransportsjåførane ser at det ikkje nyttar å lura seg unna. Dei må fylgja spelereglane.

Kjøre- og kviletid

- Kva slags manglar og feil er dei mest vanlege ved kontroll av tunge kjøretøy?

- Brot på kjøre- og kviletidsreglane fins det ein del av. Kontroll av bremsene tar me svært alvorleg. Her fins det ein del manglar. Vidare gjeld det f.eks. manglar ved sikring av last og for tung last.

Kontroll over 2 døgn

- Erfaringane så langt tyder på at me kjem til å satsa vidare både med meir samarbeid over fylkesgrensene om kontrollarbeidet og me kjem til å ha kontrollar over lange tidsperiodar. Om ikkje lenge vil det f.eks. bli ein stor kontroll på E18, som skal gå kontinuerleg over 2 døgn, seier Egil Olsen.



Slik enda den turen. Kontrollen viste at bremsesystemet var defekt. Og utan bremsar nyttar det lite at "1001 - 1002 - 1003-regelen" blir praktisert.

Tanker på sykkelsetet

Knut Haus er født i 1915 i Greipstad. Han er utdannet ved Norges landbrukshøgskole. Han bosatte seg i Klepp i 1953, da han ble driftsleder ved Rogaland stamsædgard på Særheim.

Haus er sterkt engasjert i organisasjonsvirksomhet og politisk arbeid. Han var vararepresentant til Stortinget for Kr.f. fra 1961 og stortingsrepresentant fra 1973 til 1985.

På Stortinget gjorde Haus seg også bemerket som "husets sprekeste", bl.a. som deltaker i "Den store styrkeprøven" på sykkel og som skiløper under Stortingets holmenkollrenn.



Nattsykling over Dovrefjell under "Den store styrkeprøven".

Jeg sitter på sykkelsetet og trår meg fram. Det er tidlig sommermorgen på Jæren, og det er godt å leve. Jeg føler den store takknemligheten over at jeg, en mann på snart 77 år, har helse til å tilbakelegge mil etter mil for egen kraft.

Sykkelen, denne fantastiske transportinnretningen bærer meg fram. Den suger ikke krefter, den gir krefter og overskudd til bedre å kunne møte livets og hverdagens utfordringer. Trist at ikke mange flere bruker sykkel, til arbeidsreiser og til fritidsbruk.

Dovrevidda ved natt

En får tid til å tenke, når en sitter slik og trår. Og tankene er som regel gode.

Gode minner fra "Den store styrkeprøven" - sykkel-turrittet fra Trondheim til Oslo - gjenopplevs. Over Dovre-

vidda ved natt. Litt tussmørke, nesten lyst. Snø på toppene, grønt langs veien, fjellbjørka har nettopp fått blader. Og i dette bildet, denne endeløse rekke av syklistere, som i fullstendig stillhet tar seg fram over vidda.

Helsa og sykkelsetet

Tankene går også 27 år tilbake, da jeg som 50-åring lå på sykehus med en smertefull og ubrukkelig rygg. Overlege Gunnar Ulland på Sandnes sjukehus ga meg denne beskjeden: Du avgjør selv om du vil ha tilbake helsa eller

ikke. Du må være mer fysisk aktiv og mosjonere mer. Jeg fulgte Ullands råd. Ryggproblemene forsvant, og seinere har jeg aldri merket noe til lidelsene.

Jeg sitter på sykkelsetet og tenker på alle de som kunne gjøre mer for helsa si. Det er hevdet at livsstilen avgjør 90 prosent av helsa. Dette bør gi grunn til ettertanke hos mange, og til endring av gamle livsvaner.

Livsstil og alkohol

Helseproblemer som følge av livsstil. Det får tankene mine til å vandre videre enn til passivitet i forhold til mosjon. En stor del av sengene på våre sykehus fylles opp av folk med livsstilssykdommer, som helt eller delvis er forårsaket av alkoholbruk.

Som syklist, tenker jeg ikke minst på alle trafikk-tragediene forårsaket av alkohol. Hva ville det ikke bety for oss alle, om mange flere heller hadde latt seg beruse av gleden og velværet ved sykling eller andre former for mosjon?

Mosjon i eldre år

Ei god helse, og selv gjøre noe for helsa, betyr nok mer i eldre år enn det gjør tidligere, når mulighetene til aktivitet er så mange.

Jeg sitter på sykkelsetet og tenker på alle de glade stundene jeg har hatt i pensjonistforeningene, når jeg har kåsert og fortalt om trim og helse, og hva det betyr for meg å holde meg i form.

Da fletter jeg gjerne inn noen opplevelser jeg har hatt som trimmer og syklist. Særlig blir det gjerne opplevelser ved og omkring "Den store styrkeprøven" - Trondheim - Oslo". De er mange.

Svenskekongens "styrkeprøve-kommentar"

De årene jeg var stortingsrepresentant ble min "styrkeprøve-sykling" ofte kommentert, og jeg har mange morsomme episoder knyttet til dette.

Under en mottakelse for Kong Carl Gustav f.eks., ble det fortalt at jeg deltok på sykkelritt mellom Trondheim og Oslo.

"Men hvorfor sykklar ni så langt -, går det da inte tog og flyg från Trondheim til Oslo", kommenterte svenskekongen.

"Den store Styrkeprøven"

Når jeg trækker i veg, ser jeg gjerne for meg dette sykkelrittet som et bilde på selve livet.

Man starter fra Trondheim som en ungdom. Ved Støren begynner motbakkene i livet. Utforkjøringene til Dombås kan sammenlignes med gleden og optimismen med å stifte familie og etablere seg. Gudbrandsdalen er den lengste etappen, - den yrkesaktive delen av livet.

Ved Lillehammer begynner pensjonisttilværelsen. Motbakkene derfra forteller at kroppen ikke er like sprek som i ungdommen. Gjelleråsen er siste kneik, og snorkingen på hvilerommet ved mål i Oslo, - den lyder som et kirkeorgel.

Jeg trækker videre, og tenker: Hvor takknemlig en må være som har anledning til å være med i denne styrkeprøven.

Ny omkjøringsveg

Tryggare trafikk i Skjold

Stor biltrafikk tett innpå og med livsfarlege forhold for mjuke trafikantar. Snart er det slutt. I juli er den nye Rv.11 (tidlegare E76) gjennom Skjoldavik og Isvik klar til bruk.

14 millionar er prislappen på vegstuppen. 1350 meter lang er han og 140 går i tunnel. Både i Isvik og Skjoldavik går den nye vegen i bru over gamlevegen, som nå blir lokal ferdselsåre.

Tekst og foto: Harald Sel
Kart: Rolv Skjærpe

Lang ventetid

Skjoldabuane har venta lenge på den nye vegen. Då Samferdselskomiteen i Stortinget var i Rogaland hausten 1990 og reiste forbi Skjold, blei dei møtt av eit langt tog av foreldre med barn - både barn i vogn og på sykkel.

Bodskapan var: Nå har me venta lenge nok. La oss få omkjøringsveg før det skjer nye ulykker.

Om denne demonstrasjonen blei utslagsgivande skal vera usagt. Men på

statsbudsjettet for 1991 kom første løyvinga til prosjektet, slik at arbeidet kunne starta i september i fjor.

Formann Sverre Kvinneland ved anlegget mot Skjoldavik, slik det såg ut i april.



Eigenentreprise

Nære på heile vegprosjektet er utført av Statens vegvesen i eigen regi, men ein har nytta seg av ein del innleigemaskinar.

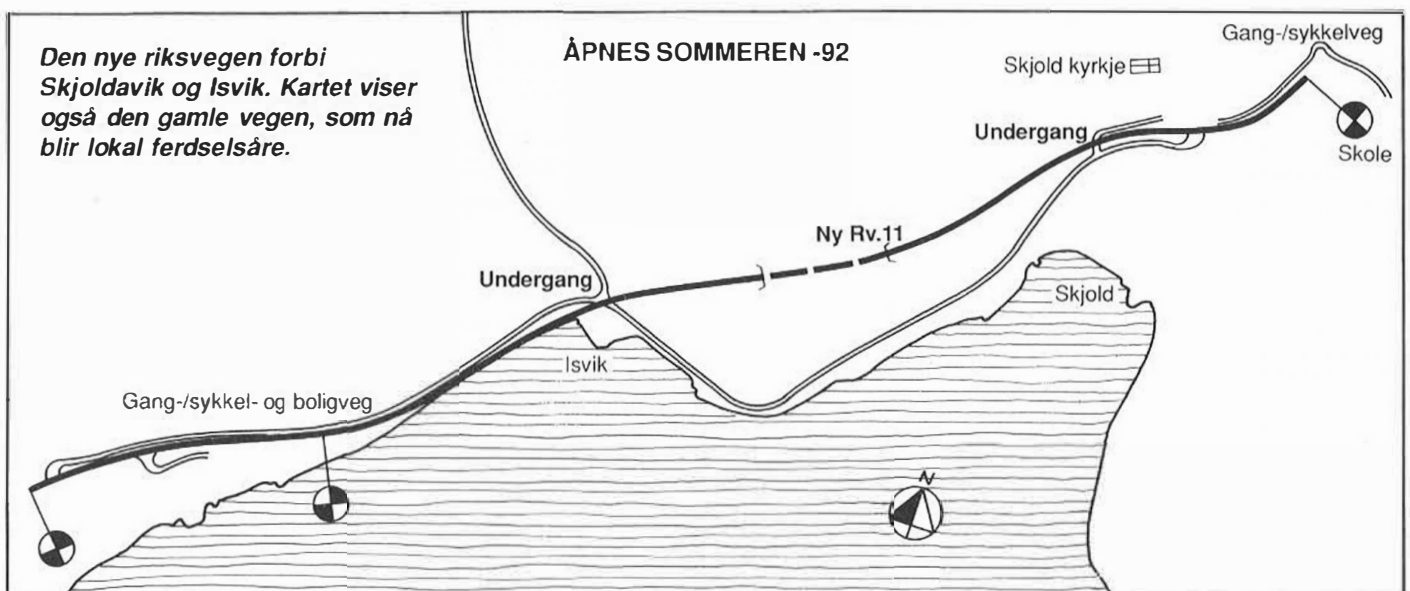
Bruene over den gamle vegen i Isvik og Skjoldavik har vegvesenet utført som eigenregi-entreprise. Ved anbudsopninga viste det seg at Statens vegvesen låg 200.000 kr lågare enn billigaste entreprenør.

- Staten har tent godt på dette. Anbudet var på 1,2 million, og det blir ingen overskriding, seier anleggsleder Rune Sandven.

Gang- og sykkelveg

Som eit "biprodukt" blir det av overskotsmasse frå anlegget, bygt ein 1300 meter lang gang- og sykkelveg langs Rv.11 frå Isvik til Dalavik.

Gang- og sykkelvegprosjektet er finansiert etter den såkalla Hå-modellen. Det vil seia at vegvesenet finansierer berelag og dekke, mens skjoldabuen sjøl gjer resten på dugnad.



Den nye riksvegen forbi Skjoldavik og Isvik. Kartet viser også den gamle vegen, som nå blir lokal ferdselsåre.

Lars Surdal - vegpensjonist og sauebonde

- Første lønninga var 25 øre

- Lars, nå er 2 sauer i gang med å lemme, og for den eine ser det ut til å vera litt vanskeleg. Kan du koma ut ein tur?

Det er Liv som ropar på mannen. Og han er ikkje sein om å springa ut i fjosen.

- Når du kjem her midt i lemninga, får du finna deg i å koma i andre rekke, seier Lars, idet han spring over tunet med Rygjavegen sin medarbeidar i helane.

Intervju og foto: Harald Søl

Ti minutt seinare er me tilbake i stova til Liv og Lars på garden Hellaren i Lund. I mellomtida har 4 lam kome til verda i sauefjaset. Den eine fødselen var komplisert. Men begge ektefellene har god erfaring som "jordmødre". Det er ikkje ofte dei treng dyrlege som fødselshjelp der i garden.

Godt pensjonistliv

I 2 år har han vore pensjonist nå, Lars Surdal. Men pensjonisttida fell ikkje lang når ein har gard og driv med sauer. Vakker og idyllisk ligg garden der, mellom fjell og skogkledde lier og med eit rikt fiskevatn. Når ein, i tillegg til all denne herlegdom, har ei god helse og føler seg sprek som ein 50-åring - minst - då er livet godt å leva.

Stor overgang

Men same kor godt det er å vera pensjonist og sauebonde, det var ein veldig overgang å slutta i fast arbeid, fortel Lars.

- Eg var, og er, veldig frisk. Har nesten aldri vore sjuk så lenge eg har levd. Og vegvesenet har nå liksom vore ein vesentleg del av livet mitt alt frå dei første barneåra.

20 øre i banken - 5 til snop

Faren, Henrik Surdal, var vegvaktar på den 12 km lange strekninga frå nåverande grense mellom Lund og Eigersund til Eie (Heskestad stasjon). Lars var ikkje gamle karen før han var med faren på vegen.

- Den første store jobben, som eg hugsar svært godt, var strøing av klor-kalsium framfor husa langs vegen. Dette skulle redusera støvplaga.

Me brukte hest og møkkakjerre. Far sat framme og kjørte og eg sat i kjerra og strødde med ei koksskuffe. To tønner - det vil seia 200 kg - skulle rekka til 12 km. Så det måtte fin berekning til for å få ei nokonlunde lik fordeling framfor husa.

For den jobben fekk eg 25 øre av far. Det var første "lønninga" mi. 20 øre sette eg i banken, 5 øre brukte eg til snop.

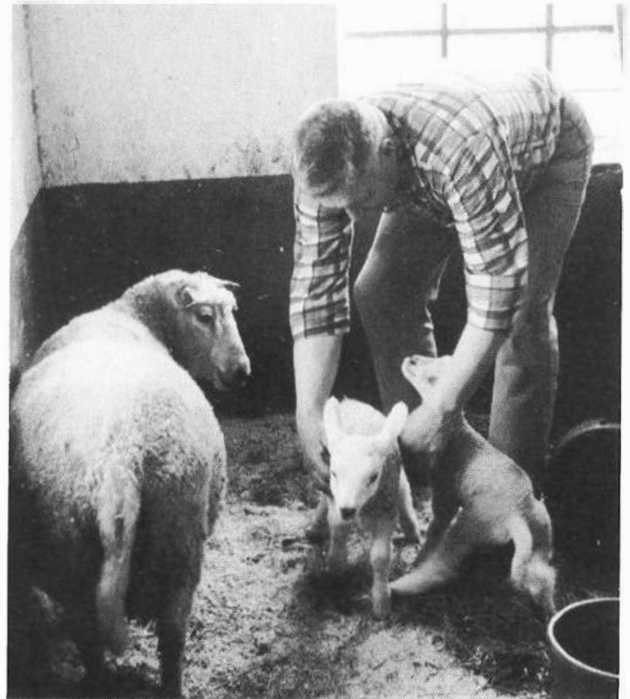
Skeiseis på vegen

Om Lars kan ein seia, at han starta som vegarbeidar straks han var ferdig med folkeskulen i 1942. Rett nok blei han ikkje fast tilsett før i 1950. Men alt som 14-15-åring arbeidde han i eit grustak utanfor Eie (Heskestad). Om vintrane var det snømoking - med skuffel og spade.

Framkomstmiddelet var sykkel. Men det hende at veg- og føreforholda gjorde

det nødvendig å koma seg fram på andre måtar.

- Ein vinter var det så forskrekkelig glatt, at eg skeisa heile vegen frå Hellaren til Eie. Altså 12 kilometer. Det var for så vidt greit det. Bilar var det svært få av. Folk flest ville gjerne ha glatt veg. Det var det beste når ein kjørte med slede og grevskodd hest.



Lars Surdal i sauefjaset. Mens me var på besøk kom ikkje mindre enn 9 lam til verda.



Lars med fiskevatnet i bakgrunnen. Garden hans på Hellaren ligg idyllisk mellom fjell og skogkledde lier.

Trafikkfarleg punkt utbetra

Saltebakken senka - ny g/s-veg

Eit farleg punkt på riksveg 44 over Jæren er utbetra. Saltebakken sør for Bryne er senka med to og ein halv meter.

Samtidig blir det bygt gang- og sykkelveg frå Time grense til eks. gang- og sykkelveg, som sluttar ved Krossen kafe. I haust skal arbeidet med gang- og

sykkelvegen halda fram nordover i Time, og knyttast saman med gang- og sykkelvegen som nå sluttar på Re.

Ved å senka Saltebakken blir det farlege krysset med vegen til Orre tryggare. Her har det frametter åra vore fleire til dels alvorlege ulykker.

Når gang- og sykkelvegen frå Krossen kafe til Re er ferdig, vil det vera samanhengande gang- og sykkelveg frå Bryne til Grødalaland i Hå, ei strekning på bortimot 15 km. Med berre få manglande ledd, er det også samanhengande gang- og sykkelveg vidare nordover frå Bryne til Sandnes.

Arbeidet med Saltebakken kostar 4,5 millionar kr. Til arbeidet med gang- og sykkelvegen i Time har ikkje vegvesenet pengar på budsjettet for 1992, men takka vera forskottering frå kommunen kan heile arbeidet utførast i år.

Frå arbeidet med senking av Saltebakken.



Sykkel og bil

Dette med å ta seg fram over lange avstander med sykkel eller til fots var elles ikkje noko ein reflekterte så mykje over. Ofte var sykkel einaste alternativet. Over ein lang periode arbeidde han f.eks. i eit grustak ved Terlands klopp. Då var det å sykla 15- 20 km. kvar veg.

- Rart å tenkja på i dag for meg som kom til å bruka så mange timar bak eit bilratt, seier Lars. Dei siste 20 åra av sitt yrkesaktive liv i Statens vegvesen arbeidde han stort sett som lastebilsjåfør.

Grus og asfalt

I fleire år arbeidde han på Grus- og asfalt i sommarsesongen.

- Dette var greitt på den måten at ein kom rundt og blei kjent i fylket. Ja til og med litt av Hordaland var me innom. På den andre sida var det ringt på den måten at eg måtte vera så mykje borte, seier han.

Liv ordna opp

Og når Lars var borte måtte Liv ta heile ansvaret heime. Dei to gifta seg i 1952. Han er ikkje snau når han roser kona si, mellom anna for arbeidet ho har gjort på garden.

- Eit år f.eks. låg eg på Varden i Suldal under sauc-paringa. Og det er litt av ein sjau, skal eg fortelja deg. Men det gjekk så greit, kan du tru. Liv ordna opp.

Fagforeningsarbeid

Lars har også vore ein aktiv fagforeningsmann. Frå 1953 var han ein periode formann i Arbeidsmannsforbundet, og han var med i det første hovedtillitsmannsutvalet saman med Markus Wiik og Karl Støle.

Han har altså på meir enn ein måte fylgt utviklinga frå den tida nesten alt blei gjort manuelt og til i dag, når maskinar gjer nesten alt. Me spør han om kva tankar han gjer seg om utviklinga.

Vinning og tap

- Endringane er kolossale, ikkje bare når det gjeld måten å arbeida på. Også klasseskillet er meir eller mindre borte. Tidlegare var vegsjef og driftsjef folk langt utanfor det tilsnakkande. Til og med ein oppsynsmann var noko svært.

Nå kan ein snakka til kven som helst og seia det ein vil. Sånn sett er forholda veldig gode nå.

Men på den andre sida har ein dette med stress og pengar, effektivitetsjag, måling

av kubikk og anna kav og jag. Slett ikkje alt dette er berre av det gode. Mykje er oppnådd, men verdiar er også gått tapt. Kor store tapa er, vil det nok enno gå ei tid før me kan vurdera skikkelg.

Verdiar og livsstandard

Me drøsar lenge over kaffikoppen, denne vårdagen på garden til Lars og Liv Surdal. Me sveipar innom så mange ting, som f.eks. verdival.

Kva gjer livet rikt å leva - kor går grensa der økonomisk vinning og effektivitetsjag meir blir ei ulempe enn å føra til menneskeleg lukke og god livsstandard?

Så effektive er me nok ikkje sjøl, der me brukar timar av ein yrkesdag til prat og kaffidrikking. Intervjuaren ser fleire gonger på klokka, og veit at han slett ikkje får tid til å gjera alt han har tenkt seg denne arbeidsdagen.

Då ropar Liv att, frå fjøsdøra. Ein sau til er i gang med lemming. Før eg reiser frå Hellaren er 3 lam til fødde. I alt har 9 små skapningar sett verdas lys sidan eg kom til gards.

Landskapsarkitekt for større miljø-satsing

- Eg skal vera med på å forma det estetiske, slik at vegen ikkje berre blir ein teknisk ting. Ein veg skal også vera vakker. Det kan ein i første rekke oppnå ved å ta omsyn til landskapet og reparera sår etter anleggsarbeidet. Hovedmålet er at ein veg skal virka naturleg i terrenget. Han skal føya seg inn i landskapet som om han alltid har vore der.

Intervju og foto: Harald Sel

Dette seier Terje Børsheim. Frå 1. januar i år har han virka i Statens vegvesen Rogaland i nyoppretta stilling som landskapsarkitekt.

Landskapsarkitekt-stillingane er relativt nye ved vegkontora. Fram til nyleg var det berre Vegdirektoratet som hadde ekspertise på området. Som eit ledd i arbeidet for større miljø-satsing, får kvart fylke nå sine egne ekspertar. Til nå er det tilsett landskapsarkitekt i 15 fylke.

Døde og levande ting

Terje Børsheim har 5 års utdanning ved Norges Landbrukshøgskole bak seg. Skilnaden på ein landskapsarkitekt og andre arkitektar, forklarar han slik:

- Arkitektur betyr først og fremst form. Ein vanleg arkitekt arbeider med form-giving på døde ting som f.eks. hus. Ein landskaps-

arkitekt arbeider med levande ting i tillegg til døde ting.

Me brukar naturelement for å laga form. Det gjeld terrengform, vatn, beplantning. I tillegg arbeider me med detaljer som belegningsstein og murar f.eks. Alle element skal samordnast og arbeidast inn i ein mest mulig harmonisk og vakker heilskap.

Med frå starten

I ein planprosess skal landskapsarkitekten vera med heilt frå starten., seier Terje.

- Mellom anna er det viktig å innarbeida kostnadane som er knytta til dei estetiske sidene ved ein ny veg, bru, rundkjøring o.s.v. Om berre kroner og øre skal avgjera, kan me lett få eit dårleg prosjekt. Dei landskapsarkitektoniske sidene av eit prosjekt spenner frå detaljer, som beplantning i ei rundkjøring til landskapsanalyse for å velja den beste og rette traseen.

Vegbygging fører alltid til store inngrep. Ei bru i eit landskap f.eks., - det er eit svært inngrep. Difor er det så viktig å plassera vegen eller brua slik at inngrepa blir minst mulig skjemma. Og aller helst, - at det ferdige anlegget skal føya seg vakkert og naturleg inn i landskapet.

Det er desse perspektiva som gjer jobben i vegvesenet så spennande og utfordrande, seier Terje.

God utvikling

Kva meiner så landskapsarkitekten om det som er gjort i fylket vårt? Fins det mange vegar og trafikkinnetningar som meir er til å gremma seg over enn til å gle seg over?

Me får ikkje noko direkte svar på spørsmålet. Terje Børsheim uttaler seg diplomatisk:

- På dette området har Statens vegvesenet generellt utvikla seg veldig dei siste åra. Terrengplassering, fin ferdigbehandling av skrånningar og skjeringar f.eks., er stort sett blitt bra.

At vegvesenet stort sett gjer fint arbeid, er allmenn mening mellom folk. Og det er jo veldig kjekt at folk legg merke til slikt.

Forventning

- Korleis føler du at du, som representant for eit nytt fagområde i etaten, har blitt mottatt mellom dei nye kollegane dine?

- Eg syns å merka at dei set pris på min inntreden. Det blir stilt forventningar til meg, og det er eg glad for.

Landskapsarkitekt Terje Børsheim ved Jærgata i Sandnes.

Arbeidet med ølt av prosjekta hans er i gang, - å flytta "velvaksne" tre frå Sandnes til Forus. Tre måtte flyttast då arbeidet med å bygga om Jærgata til miljøgate tok til. Då var det god ressursutnytting å omplanta trea i tilknytting til ølt gang- og sykkelveg-anlegg på Forus



Vårpuss på rasteplassane

Vegarbeidarar med spade ser ein ikkje så ofte lenger. Men trass i all mekanisering, framleis fins det mange slags småarbeid der skuffel og spade er meir tenlege enn store maskinar.

Her ser me Peder Vinge (t.v.) og Harald Refsland under ein vårpuss-runde på rasteplassane ved E 18 i Dalane.

For at rasteplassane skal vera innbydande, reine og trivelege trengs det både flid, omtanke og kroppsleg arbeid. Vedlikehaldsarbeidarane sørger for det.



Anleggstart Botne - Høllesli



Arbeidet med den nye Rv.13 mellom Høllesli og Botne er godt i gang. Anlegget omfattar mellom anna ein 600 meter lang tunnel ved Havn.

Her ser me direktør for Ryfylkeveggen A/S Ivar Bjerkeland og formann i Høgstfjordbrucne A/S Roald Bergsaker, som fekk æra av å utløysa den første salva på anlegget.

Høllesli - Botne- anlegget er ein del av den nye vegen frå Jørpeland til Oanes, som vil korta inn kjøre-distansen med 9 km, frå 28 til 19 km.

Foto: Bård A. Nordbø

Vidunderbil fra Finland til Bærheim

Da lastebilen Asbjørn Wiik kjørte til daglig stod for utskifting, ble det vurdert om det var mer hensiktsmessig på å kjøpe en høytrykkspylers/slamsuger som også kunne kombineres med kantstripevasking og bruk av saltlake om vinteren.

Av Irene Stangeland

Asbjørn Wiik ble forespurt om han kunne tenke seg å bli sjåfør på en slik "kombibil". Han sa seg med en gang interessert i oppgaven.

Chassiset (Scania 1988 modell) ble kjøpt brukt, og påmontert utstyr etter vurdert behov.

Det ble valgt et finsk "Fico KE 2M" kombiaggregat. Både høytrykkspumpe, vakuumpumpe, filter, slangetromler, tavler etc. er montert i oppvarmet og isolert skap for å tåle vintertemperatur ned til -30°C. Spylemengde er fra 270 - 380 liter i minuttet (200 - 240 barr). Dette er et topp moderne utstyr og et av de første i landet i vegvesenet.

Det ble nødvendig med reservesjåfør til bilen. Nina Torgersen sa seg interessert i å kjøre dette svære kjøretøyet med alt det tekniske utstyret. Etter en drøfting i "laget", syntes alle at dette var en god løsning.



"Vidunderbilen" med Nina Torgersen ved rattet.

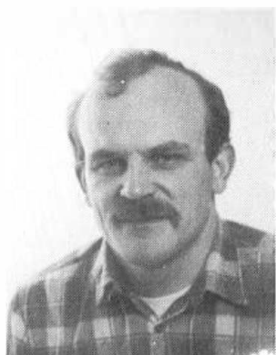
Bilen skulle hentes i Finland på fabrikken der utstyret ble påmontert. Dette inkludert en grundig opplæring i alle detaljer i bruk av bil og utstyr.

Dermed reiste Nina og Asbjørn til Jyväskylä, Stavangers vennskapsby, plassert midt i Sør Finland. Jyväskylä er også fødebyen til Matti Nykinen, og her fikk de oppleve den finske vinteren. Gitmark la inn et besøk på Nykinens stamrestaurant. Her var utstilt mange av hans ski og pokaler.

Hjemover delte Nina og Asbjørn på kjøringa av nycervervelsen de 150 milene til Lillesand, og begge roste bilen. De fikk også oppleve den flotte ferga mellom Finland og Sverige som tar 15 timer.

Bilen er nå i full drift og begge sjåførene ha bare gode erfaringer så langt.

Hilsen fra en fornøyd elev ved Anleggslederskolen



Undertegnede har i løpet av skoleåret gjennomført et 13 ukers læringsprogram ved Anleggslederskolen. Impulsene jeg sitter igjen med er bare positive, og jeg kan trygt anbefale skolen til de det måtte passe.

Undervisningen var lagt på et forholdsvis høyt nivå, (kan sammenlignes med undervisningsnivået på EEU-kursene på NTH).

Samlinger av 1 og 2 ukers perioder var lagt til forskjellige deler av landet, og foregikk på hoteller hvor vi også var innlosjert. Helgene var lagt opp til ekskursjoner på anlegg rundt om i fylkene.

Jeg har bl.a. vandret på kablene på den nye Askøybrua i Bergen, besøkt OL-anleggene og spist "mølja" på fiskevær i Troms.

Undervisningen var konsentrert innenfor et eller flere emner for hver samling, og ble utført av meget gode foredragsholdere fra etaten og utenforstående.

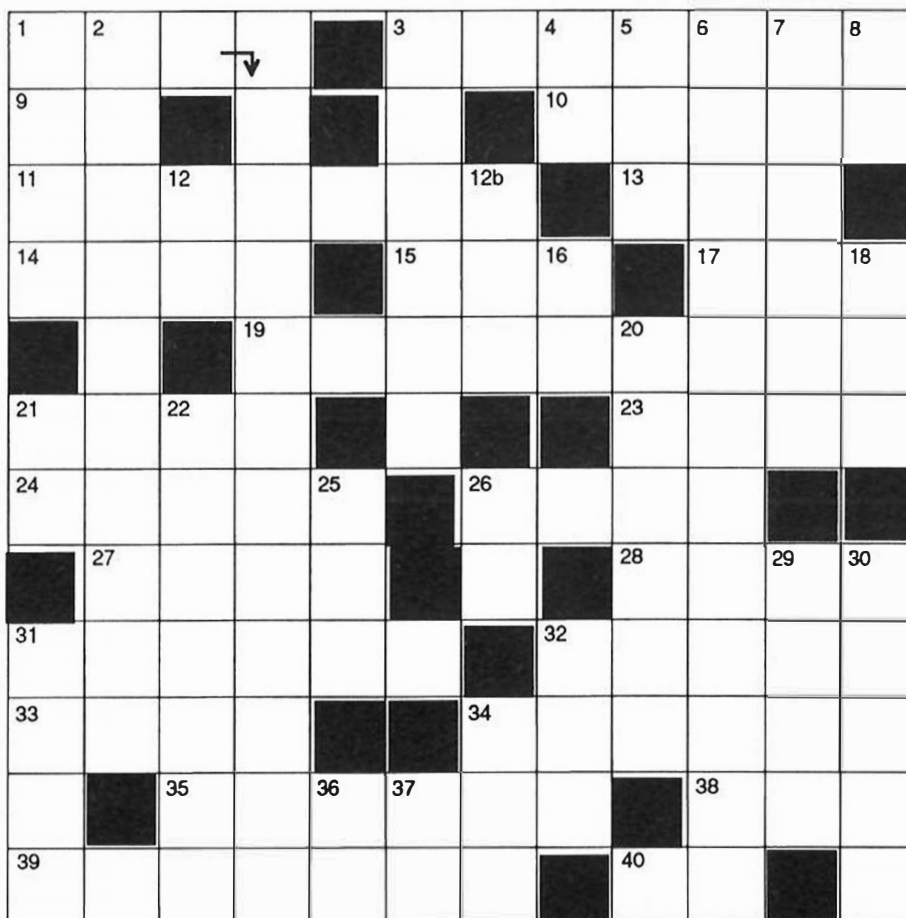
Skoleåret ble avsluttet med en hovedoppgave, og jeg var i 2 uker plassert på den nye E-6 ved Eidsvoll.

Samtlige vegkontorer i landet var representert med elever på skolen. Etter å ha blitt kjent med disse, samt besøkt en god del anlegg, ble jeg ganske overasket over hvor ulikt Vegvesenet blir forvaltet i de forskjellige fylker. Det er mange på huset som spør om vi er gode eller dårlige her i Rogaland.

Min personlige mening er at vi er langt fra de dårligste, vi er ærgjerrige, vi skryter ikke så mye her på Sør-Vestlandet.

John Reidar Gard

Kryssord nr. 3/92



VANNRETT

1. Anelser
3. Rett
9. På moten
10. Grusen
11. Putefyll
13. Flokk
14. Nedbør
15. Endelse
17. Anta
19. Kunstsnekkeren
21. Osteby
23. Billion
24. Treffe
26. Strofe
27. Rører
28. Luft
31. Deilig
32. eller
33. Krydder
34. Beslutning
35. Målmann
38. Blåse
39. Lysning
40. Tre

LODDRETT

1. Busk
2. Nasjonalpark
3. Esker
4. Ofret
5. Bolig
6. Refser
7. Jubler
8. Finn Thorsen
12. Nyn. pron.
- 12b. Tre like
16. Yte
18. 6423
20. Badeplass
21. Lever
22. Verdensdel
25. Endelse
26. Utsyn
29. Grei
30. Slektning
31. Host
32. Vokaler
34. Åre
36. Ikke
37. Per Nilsen

Løsningen på kryssord nr. 3/92 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 16. august 1992

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 2/92

Et FLAX-lodd til de
to første løsningene
som trekkes ut.

Vinnere:

Johanna Skogerbø
Fiskekroken 12
4085 Hundvåg

Odd Iversen
Haugesund vegstasjon

Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Ny fotballs sesong:

Seriedebut for vegvesenets damelag i fotball

Nytt for året er at vegvesenet i Rogaland for første gang har fått sitt eget damelag i fotball. Man stiller her med "7-fotball" i bedriftsserien.

Årets sesong startet opp allerede i midten av mars. Da begynte vi med trening 1 gang i uken på en "fotball-løkke" på Røyneberg. (Her hadde vi trening 1 gang pr. uke i fjor også).

Av Mona Vareberg

Interessen blant jentene må man si seg godt fornøyd med. Siden i fjor er noen sluttet og nye spillere har kommet til.

På treningene har vi vært ca. 7 stk. hver gang, og oppslutningen til seriekampene har vært topp. Stort sett møter vi opp 10 stk. til hver kamp!

Som et lite forspill på serien, var vi med på en innendørsturnering i Sola kommune i begynnelsen av april.

Resultatmessig hadde vi 1 seier, 3 tap og 1 uavgjort kamp.

Tross alt er vi en ny gjeng som skal samkjøres og trenger tid for å tilpasse oss plasser på laget og lære hverandre å kjenne på fotballbanen. Derfor var det mye man fant ut av denne turneringen.

I årets bedriftsserie er vi totalt 10 lag, så her skal vi få røyne oss litt med tanke på 18 seriekamper.

Det er en jentgjeng med godt humør og vilje av stål som representerer Vegvesenet's damelag. Det ser ut som gjengen trives godt sammen og hver enkelt skal ha ros for sin innsats på banen.

Resultatmessig går alt bedre og bedre for hver kamp. I skrivende stund har vi spilt 4 seriekamper med godt resultat.

Nå får vi ligge i hardtrening til årets Veg-cup og gjøre som best vi kan i Lillestrøm.

Stå på jenter og lykke til videre.



8 av de 11 som utgjør stammen i laget. Stående fra v.: Lise Bruder, Turid Løland, Synnøve Helland og Mona Vareberg. Sittende fra v.: Aina Solheim, Nina Torgersen, Marianne Ertsaas. Liggende foran, Dagmar Johnsen. De 3 andre faste spillerne er Solveig Yndesdal, Anne Marie Thorsvik og Tone Arild.

Vegmesterskapet i landevegsløp

Njål Hanasand var einaste deltakar frå Rogaland i Vegmesterskapet i landevegsløp i Balestrand 30. mai.

I den kvelande varmen sprang Njål på ca 2 timar. Dei fleste bruka ca 10 min. lenger tid enn normalt på grunn av temperaturen og solsteiken, så med Njål sitt treningsgrunnlag er halvmaratontida hans respektabel.

Ferjestreik gjorde at dei andre frå Rogaland, som var påmelde til løpet, avlyste VM-turen. Me får koma sterkare att i 1993.

Midtsommertrim på Bokn

Søndag 28. juni er det duka for ny trimfest på Bokn. Firebruersløpet og Bruamarsjen, som Statens vegvesen Rogaland B.I.L. og Bokn I.L. arrangerte for første gong i fjor, skal då avviklast.

Løypene er litt omlagde i forhold til 1991. Halvmaraton-løypa (21,1 km) vil fylgja same traseen som i fjor frå Frekasund bru til Arsvågen, men turen vidare til Bokn skule i Førsvik skal gå på fylkesvegen om Vatnaland. I fjor gjekk løypa på den nye riksvegen både fram og tilbake.

Lengden på den korte løypa er redusert frå 10 km til 9,5 km. Dette er for å gjera løypa enklare. I fjor var løype-traséen i Alvestadkroken litt kronglete.

Som i fjor vil det bli 3 alternativ for dei som går marsj. Dei 2 lengste løypene er dei same som for Firebruersløpet. I tillegg er det ei 5 km-løype frå Bokn skule til Boknasund bru og retur til skulen.

Me håper at mange frå vegvesenet er med på løpet eller marsjen. Dei som er med første gongen får medalje med Boknasund bru som motiv. Andre års deltakarar får merke med hjulbåten "Ryfylke" som motiv. Dette var den første båten som gjekk i rute på Bokn.

Opplysningar om løpet/marsjen kan du få hos Magne Goa, Harald Sel eller Aina Solheim på vegkontoret.

Holmenkollstafetten

Også i år var Statens vegvesen Rogaland deltakar i Holmenkollstafetten med både dame- og herrelag.

Som før om åra, var det jentene som klarte seg best, sjøl om laget hadde over

6 minutt dårlegare tid enn i fjor. Laget blei nr. 375 i bedrifts-klassa med tida 1,25,22. I 1991 var Rogalands-jentene nr. 181 med tida 1,19,01.

For herrelaget ser det ut til å gå berre

ein veg - den galne. I 1990 blei herrelaget vårt nr. 533 med tida 1,05,44. Fjorårets resultat var ein 656 plass og tida 1,07,35. I år var plasseringa 884 og tida 1,12,33.



Laga frå Statens vegvesen Rogaland

Bak frå v.: Elin Stueland, Mona Vareberg, Gunn Ellise Vikre, Alna Solheim, Liv Jonassen, Anne May Oen, Marit Vestbø, Lise Bruder, Grøte Byrkjedal, Synnøve Helland, Anne Marie Thorsvik og Nina Torgersen.

Andre rekke frå v.: Svein Kyte, Sveinung Marvik, Bernt O. Hanasand, Svein Kåre Navrøstad, Oddvar Apeland, Torbjørn Helland, Oddvar Ollestad, Johnny Røyland, Øyvind Riste, Per Elkemo, Helge Bakka og Knut Nyland.

Framme frå v.: Kolbjørn Grødem, Sverre Kvinneland, Helge Hølvik, Marianne Berg, Bjørg Marit Håland og Solveig Yndesdal.

Funksjonsfeil ved trafikklys

I radioens program "Midt i trafikken" forleden ble omtalt den situasjon at en kjøreretning i et lysregulert kryss fikk rødt lys som varte i det uendelige og ikke endret seg.

En politimann som var med i programmet advarte trafikantene mot å kjøre mot rødt lys, uansett om det var klar bane i kryssende retning. Det ble sagt at bilistene hadde kun en ting å gjøre: Forlate bilen og varsle politi/vegvesen om saken.

Vi er imidlertid mer opptatt av hva som er skjedd hvis vi får konstant rødt lys i lyskryss.

Vår servicemann på bl. a. lyskryss, Per Schutz, opplyser at det hender vi får uforholdsmessig lang rød fase i en kjøreretning. Slikt inntreer hvis følerne i kryssende retning blir ødelagt. Da mates den kjøreretningen uavlatelig også uten trafikk. Full stans, bare rødt lys, vil likevel ikke inntre i et slikt tilfelle.

Ved feil av detektorforsterker kan det også hende at du ikke får grønn sone.

Ellers er en av de vanligste feil at vi får blinkende gult lys i alle retninger. Da gjelder vikepliktsreglene ved samtidighet i krysset. Slike feil kan skyldes svikt i kontrollskapet.

En type feil som inntraff tidligere var at lyssignalene falt ut i en retning. Hvis dette skjedde på forkjørsvog, og kryssende trafikk fikk grønt lys, kunne uhell lett oppstå.

Den som i slikt tilfelle kjørte på forkjørsvog kunne altså ikke stole på forkjørsvogretten, men måtte være innstilt på at kryssende trafikk hadde grønt lys.

For trafikklysene i Sandnes har vi fjernkontroll på Bærheim. Feil vil snart oppdages og rettes opp.

For alle andre anlegg er vi avhengig av feilmelding. Slike får vi fra politiet, drosjene og publikum. Men vi har først og fremst våre egne folk, som da enten retter opp feilene med en gang, eller varsler rette vedkommende.

Tekst: Johan Lund

Det råd trafikantene fikk var utvilsomt juridisk riktig, men akk så upraktisk.

Olav Kleven - vår nye verneleder

I en hektisk fase av driften av Mastrafjord-tunnelen, uttalte arbeidslederen, overingeniør Olav Kleven i et intervju med "Våre Veger," at det kunne være nødvendig å balansere på kanten av arbeidsmiljøloven for å få til en ordentlig, lønnsom inndrift. Han hadde arbeidstidsbestemmelsene i tankene. Bedriftsavisa "Vegen og Vi" likte visst ikke dette, og slo sarkastisk fast at Rogaland hadde fått rett mann på rett plass, da de skrev at Kleven var ansatt som verneleder i fylket. Rygjavegen vil gratulere med tilsetningen og bringer i dette intervjuet noen synspunkter fra vår nye verneleder.

Intervju av Johan Lund

Kleven har arbeidet i etatens anleggsavdeling i 24 år, siden 1982 som overingeniør. Vi spør om motivene for å gå over fra byggende arbeid til vernefunksjonen.

- Jeg har alltid likt praktisk arbeid og har trivdes godt på anlegg, men nå bød sjansen seg til noe nytt og utfordrende. Jeg søkte, og fikk jobben, og tiltrådte 1. mars 1992.

Kompetanse

Et nytt arbeidsfelt krever vel og ny kompetanse, hva med overgangen?

- Ut fra stillingskunngjøringen var jeg klar over at jeg måtte gjennom Verneingeniørskolen ved Teknisk Institutt. Skolen er bygd opp på etapper på minst 7 moduler av 1 ukes varighet med påfølgende eksamen.

Hertil kommer en hovedoppgave over selvvalgt tema. Av moduler nevner jeg regelverket, psyko-sosiale forhold, støy, kjemiske stoffer, beredskap og sikkerhet, internkontroll.

Kleven har ikke fått tatt et par av modulene. Vi spør om det har noen betydning for jobben.

- Dette er en overgang. Siden jeg tiltrådte har det ikke vært råd å få tatt hele utdanningen ennå, men det var min forutsetning at denne måtte komme i den første funksjonstiden. Jeg håper våre tilsatte viser overbærenhet og forståelse med det.

Hovedoppgave

Hvilket felt har du valgt som hovedoppgave?

- Jeg anser støyproblematikken som særlig viktig og har valgt det. Mange fokuserer sterkt på f.eks. kullos (Co) og ulempene med den. Den som blir utsatt for det kommer seg som regel etter kort tid, og får ingen varige mén.

En som utsettes for sterk støy kan få varige skader og lider av det, så vel i arbeid som i fritid og i omgang med andre mennesker, resten av sitt liv. Derfor skriver jeg om dette temaet i hovedoppgaven.

Ledelsens representant?

Når vernelederen rekrutteres fra lederskiktet i en etat med mange tilsatte på grunnplanet, har man grunn til å spørre hvilke forventninger de tilsatte har til vernelederen. Vi spør om Kleven har føling med en slik problemstilling.

- Det er ikke fritt for at jeg har fått negative signaler, det har kommet ymt fra utedriftens folk om jeg ikke vil møte dem nok på deres bane i deres problemområder.



Til dette vil jeg si at jeg akter å gjøre slike profetier til skamme.

Vernelederen er ikke ledelsens representant overfor de tilsatte. Han er etatens mann i vern, (helse) og sikkerhets spørsmål, og myndigheten går både oppover og nedover. Han kan ikke ta i mot diktat fra noen innen fagområdet.

Jeg har forøvrig hatt meget god kontakt med grunnplanet i arbeidsdriften, og dette vil være en styrke i det daglige arbeid med å sikre trygghet i arbeidssituasjonen.

"Internkontroll"

Vi nevner at vi finner begrepet "internkontroll," som er lansert i samband med vernearbeidet, nokså intetsigende, og at det sies intet om vernelederens arbeidsområde.

- Enig. Saksområdet er helse, miljø og sikkerhet, (HMS). Disse områder skiller seg ikke prinsipielt ut fra arbeidsområdene økonomiforvaltning, personalforvaltning som deler av ledernes generelle forvaltningsansvar. Uttrykket er nok brukt for å markere ledernes ansvar.

Det er dette som er det framtrekkende trekk: På hvert nivå skal alle vite om, erkjenne og følge opp sitt ansvar.

Her som ellers gjelder nemlig at ingen blir fri sitt ansvar ved å delegere det nedover i rekkene. Først når dette oppfattes og konstateres har en gjort sitt. Derfor brukes i enkelte fylker skriftlig godtakelse av delegert ansvar.

Ledelsens ansvar

Det er grenser for hva en leder vet og bør vite om forhold nedover i rekkene. Dette ligger i arbeidsfordelingens natur. I hvilket arbeid er en leder fri?

- På en arbeidsplass skjedde et uhell med lossing av sekker fra bil. En arbeider ble kastet av lasteplanet av kranen og skadet. To uker senere skjedde nøyaktig det samme. Men var ansvar for arbeidsoperasjonen ikke klart nok definert?

Var ansvarsdeling foretatt ville den ansvarlige lagt om rutinene for lossingen.

VERN OG HELSE

Internkontroll

Forskrift

Forskrift om internkontroll ble fastsatt ved kgl. res.22 mars 1991 og gjort gjeldene fra 1. jan. 1992.

Paragraf 1 i kapitel 1 angir formålet forskriften skal fremme:

- Arbeidsmiljø og sikkerhet
- Vern mot helse- og miljøskader fra produkter
- Vern av det ytre miljø mot forurensning og en bedre behandling av avfall, ved at den som er ansvarlig for virksomhetens organisering systematiske tiltak for å påse at krav fastsatt i eller i medhold av lov eller forskrifter overholdes.

Ordet internkontroll er noe misvisende for hva forskriften dekker. Vegdirektoratet ønsker at vi mer skal tenke kvalitetsplan for helse, miljø og sikkerhet (forkortet til HMS) da det er dette myndighetene ved forskrifter pålegger offentlig og privat virksomhet.

De elementer som må være tilstede i en større virksomhet for å ivareta helse, miljø og sikkerhet etter arbeidsmiljøloven har vi opprettet.

Vi har arbeidsmiljøutvalg (AMU), verneombud, bedriftshelsetjeneste og verneleder. AMU har opprettet underutvalg (AFU og AKAN) til å bistå ansatte i spesielle situasjoner.

Det som er nytt for oss er at forskriften krever et internkontroll-system som viser mål, myndighets- og ansvarsområde for virksomhetens miljø- og sikkerhetsaktivitet med henvisning til stillingsinstruksjoner.

I internkontrollsystemet inngår prosedyrer og instruksjoner for farefullt arbeid. Noen instruksjoner har vi, men vi må nok utarbeide flere.

Vi må kunne dokumentere at vi har et internkontrollsystem og at det virker etter hensikten. Dette arbeidet har vi startet med.

Oppretting og Innføring av Internkontrollsystem

Vegdirektoratet har utarbeidet et forslag til kapitel inndeling, fellesdel, spesialdel (avd.del) og dokumentasjonsdel. Ledermøtet har bestemt å nytte dette forslaget som ramme for vårt internkontroll-system.

Ansvar for utarbeiding og innføring av internkontroll hos oss har Vegsjefen gitt til avdelingslederne.

Til støtte for avdelingslederne har ledermøtet oppnevnt en IK-styrings og resursgruppe som består av:

Bedriftslege Størseth
Adm.sjef Olsen
Anleggssjef Skorpa
Arb.formann Skjørestad
Biltils.sjef Fett
Verneleder Kleven
(Kontaktperson for gruppen)

Gruppen er ansvarlig for utarbeiding av fellesdelen og være koordinator og pådriver.

Avd.lederne har opprettet egne HMS-grupper som skal utarbeide hver sin avdelingshåndbok.

Etter framdriftsplanen skal gruppene framlegge forslag til håndbøker til 1. sept. 92. Høsten/vinteren 92 forutsettes det gitt opplæring og innføring i forståelsen og bruken av håndbøkene.

Innføring av internkontroll må sees på som en prosess hvor ikke alt behøver være helt topp fra starten av. Systemet må også fortløpende endres og tilpasses de oppgaver og den organisasjonsform en har.

Målsettingen med arbeidet bør være bedre trivsel på arbeidsplassen, lavere sykefravær og færre ulykker. Dette vil gi bedre produktivitet.

For IK-gruppen
Olav Kleven

▼
Dette kunne være arbeidsgjengens nærmeste overordnede.

I de fleste tilfeller ville nok dette vært ordnet uten formalisert HMS-system. Med systemet i bruk var det lettere å trekke fram den ansvarlige.

Overkjøring?

Vernearbeidene og hovedvernombudet har sentrale plasser i etaten. Er det fare for at disse blir overkjørt når nå ledernes ansvar understilles så sterkt?

- Nei, disse vil fortsatt være nyttige medspillere. Men jeg har hørt om tilfeller i private bedrifter der arbeiderne er fjernet fra arbeidsplassen uten tillitsapparatets mellomkomst, ja, tross dets murring når vedkommende har frambudt en sikkerhetsinstruks. Her gikk bedriftens og dermed de tilsattes sikkerhet foran medlemsbestemmelser, noe det ikke burde være uenighet om. Dette viser at alle har noe igjen for at en leder tar ansvar.

Godt samarbeid!

Hvilke forventninger har du til den nye jobben?

- Jeg tror vernelederjobben vil gi meg mange positive utfordringer, og jeg ser fram til godt samarbeide med alle ansatte.

Fem trafikkdrepte januar - mai

Til og med mai er 5 personer drept i Rogalands-trafikken. Dette er ein meir enn til same tid i fjor.

Etter to år der ingen barn blei drept i trafikken, er 2 av trafikkofra til denne tid i år barn under 14 år. I mai blei ei 2 år gammel jente drept. Ho var fotgjengar.

Skadestatistikken i år viser ein positiv tendens samanlikna med 1991. Til og med mai er det registrert 201 personskadeulykker, mens det til same tid i fjor var 240 ulykker.

Jøsenfjord-veteraner pensjonert

Tre stødige, samarbeidsvillige medarbeidere ved knuse- og asfaltverket i Jøsenfjorden har gått over i pensjonistenes rekker, Karsten Berg Johnsen, Torleif Fuglestein og Leif Stensland. Alle tre har arbeidd ved verket like siden oppstartingsåret 1963.

som grus, asfalt og betong. Det var på grunn av asfaltverk-etableringen at han kom tilbake til Lundernes, som var hans utgangspunkt i vegvesenets tjeneste.

sitt i Jøsenfjorden. Torleif har arbeidet det meste av tiden på knuseren og Leif på lastemaskin.

Torleif og Leif har i alle år hatt arbeidet

Vi ønsker alle tre mange gode pensjonistår.

Tekst og foto: Karl Grude

Karsten var formann i Jøsenfjorden til 1973, da han begynte på laboratoriet i Hillevåg. Siden fikk han laboratoriebrakke på Sand vegstasjon i 1976. I 1989 kom han tilbake til Lundernes i Jøsenfjorden, da som laboratoriemann.

På laboratoriet har Karsten vært borte i det meste, så



De tre pensjonistene samlet ved verket i Jøsenfjorden. Fra v.: Karsten Berg Johnsen, Torleif Fuglestein og Leif Stensland.

Nye medarbeidarar



Øivind Gilbu eng. ingeniør, biltilsynet Stavanger - fra 21. april



Randi Dahle Dyrseth eng. kontorfullmektig, Rennfast Rennesøy - fra 22. april



Solveig Johnsen rengjøringsbetjent, Haugesund vegstasjon - fra 4. mai



Ase Kalstad eng. oppsynsmann, Rennfast - fra 24. mai



Anne Grethe Mellgren Høie avd. sykepleier - 1. juni



Me er midt i ein ny sommar-sesong. For vegarbeidaren betyr ikkje sommaren berre sol, ferie og fritid, men også ein hektisk periode med dekkelegging og andre viktige oppgaver ute på veggen.

Forholdet mellom travle trafikantar og vegarbeidarane er ikkje alltid så problemfritt som ein kunne ønska. Høg fart og omsynslaus kjøring forbi arbeidsplassane skjer alt for ofte. Stress og utrygge vegarbeidarar er resultatet. Så det er all grunn til stadig å minna alle trafikantar om at vegarbeidarane er **I VEGEN FOR DEG.**



Gretha Tollefsen til minne

Gretha gikk bort 24. mars, 48 år gammel, etter et og et halvt år med sykdom og lidelse.

Da jeg ble spurt om å skrive minneord, fant jeg at det var både en vanskelig og naturlig oppgave, begge deler fordi vi sto hverandre så nær.

Nære venner er sjeldne, og vi hadde så mange planer.

Gretha begynte på vegkontoret i 1988, og rakk å sette tydelige spor etter seg etter bare fire års tjeneste.

Hennes arbeidsplass var ekspedisjon/sentralbord og bibliotek, og kontaktflaten var derfor hele etaten, både her i huset og ved stasjonene ellers i fylket.

Med bred erfaring fra arbeidslivet i bl. a. bank, reiseliv og sykehus ble Gretha en medarbeider som fort fant sin plass i etaten, men det var medmennesket Gretha som ble så umistelig for oss.

Hun var en fargerik miljøskaper, og det var få som slapp unna hennes kvikke og noen ganger "kvasse" replikk. I tillegg til dette var hun alltid velstelt og tok seg flott ut. Men bak dette bildet fantes en Gretha med stor omsorg for andre, og evne til å se nye veger å gå.

Hun eide en ukuelig livsvilje og personlig styrke som fulgte henne hele vegen gjennom den lange lidelsen som til slutt endte hennes liv.

Tilbake står vi, med savnet av en god venn, - men i takknemlighet over at vi fikk lære henne å kjenne.

På vegne av kolleger lyser jeg fred over Grethas minne.

Elisabeth Renberg



Ludvig Prante til minne

Overingeniør Ludvig Prante er død, vel 95 år gammel. Han var født i Oslo 17. oktober 1896.

Etter eksamen ved bygningslinjen ved NTH i 1919, arbeidet han et par år i Vassdragsvesenet, Tafjord Kraftselskap og i konsulentfirma.

Fra 1921 var han fast tilsatt i Statens vegvesen. Han hadde permisjon vel 1 år for å studere vegbygging i USA. I 1931 var han utlånt til semententreprenør for legging av betongdekke på Mossevegen.

Overingeniør Ludvig Prante hadde sitt virke i Statens vegvesen i hele 43 år, de første 26 år i Hordaland og Nordland og fra 1947 til 1964 i Rogaland. I denne siste perioden var han overingeniør og leder for maskin- og vedlikeholdsdriften.

Ludvig Prante var en rettskaffen mann som nøt stor respekt i vide kretser. Han var lojal mot de oppgaver han var satt til å forvalte. Om mild i formen, var han likevel fast i meningen, og han gikk aldri på akkord med sin overbevisning.

Prantes kristne livssyn gjennomsyret all hans virke, - han var oppriktig glad i sine medmennesker og han tok alltid menneskelige hensyn i sine avgjørelser.

Prante var kunnskapsrik og han var omgjengelig. Han delte gjerne sin viten og erfaring med sine medarbeidere. Han var en dyktig og menneskelig leder og god arbeidskamerat som vi minnes med ærbødighet og takknemlighet.

Chester Danielsen

Jubilantar

- 50 år

Gunnar Ræge
Bærheim - 22. juli

Karsten Rennæs
Vegkontoret - 11. august

Harald Sel
Vegkontoret - 17. august

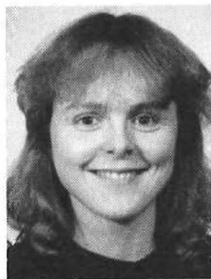
Turid Nordbø
Vegkontoret - 16. september

- 60 år

Lars T. Meling
Tau - 11. juli

Tor Efteland
Egersund - 5. september

Kristian Tjelta
Bærheim - 13. september



Kari og Svein Magne i nye verv

Avdelingsingeniør Kari Smådal Turøy er oppnemnt som nytt medlem i utval for "Planlegging av vegar og gater" og administrasjonsjef Svein Magne Olsen har fått plass i utval for "Administrasjon og arbeidsorganisasjon" i Nordisk vegteknisk forbund.

Det er Vegdirektoratet som utnemner norske medlemmer til dei ulike utvala i forbundet. Begge utnemningane gjeld for perioden 1993-96.

Nye vegnummer

Tirsdag 16. juni endres vegnumrene i Norge, Sverige og Finland. I denne sammenheng er det fra Vegdirektoratets side lagt opp til en omfattende informasjonskampanje som består av:

- Brosjyre
- Annonser i alle landets aviser
- TV-spot
- Pressemelding
- Detaljert kart over endringene.

Brosjyren er trykt i farger, med tekst på norsk, engelsk, tysk, fransk og finsk, og inneholder et norgeskart der både gamle og nye vegnummer er påført.

Alle vegkontor, vegstasjoner og biltilsynsstasjoner vil ha et opplag av både brosjyre og kart som skal være tilgjengelig for publikum.

For ordens skyld: Årets utgave av kartet "I Norge med campingvogn" inneholder de nye vegnumrene. Det samme gjelder for det nye aksellastkartet som kommer i løpet av juni. De 21 bladene i vegkartserien i målestokk 1:250 000, + de nye veglistene kommer også i ny, revidert utgave i forbindelse med omnummereringen.

Arbeid på Hunnedalsvegen

Arbeidet med å opparbeida Hunnedalsvegen (Rv 45) til heilårsveg starta 4. mai. Frå vinteren 1993/94 vil vegen få heilårsstatus.

Det er den 5 km. lange strekninga frå Gaudøy ved Øvstabø til fylkesgrensa som skal leggest om og utbetrast. I anlegget inngår også bygging av ny bru ved fylkesgrensa.

Statens vegvesen utfører arbeidet i eigen regi, men med innleige av ein del private maskinar.

Arbeidet er kostnadsrekna til 24 mill. kr. Av denne summen forskotterer Sirdal kommune 9 mill. Rogaland fylke yter 5 mill. og 10 mill. blir finansiert over riksvegbudsjettet.

Vegmuséet i museumstafetten

Søndag 22. mars var turen kommet til oss i Muséumsstafetten. Denne stafetten er et tilbud der de forskjellige muséer i Stavanger-regionen har åpent for publikum hver sin søndag fra januar og utover våren.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Vegmuséet ligger i kjelleren på vegkontoret, Lagårdsvegen 80, og disponerer et lokale på 600 kvm.

Muséet inneholder en stor samling redskaper, maskiner og billedmateriell som viser vegbyggingen de siste 100 år. Starter vi i den ene enden ved eldste gjenstandene, kan vi vandre gjennom vegbyggingens historie fram til i dag.

Vi møtte mann- og kvinne-sterke opp for å hjelpe til med avviklingen av dagen, spente på oppslutningen og mottakelsen. Vi var med på denne stafetten i 1991 også, og da var besøket bra, så spørsmålet var: hvordan blir besøket i år?

Vi hadde åpent fra kl 1200 til 1600, og den første timen strømmet gjestene på, men det avtok noe utover dagen. Til sammen var ca 70 stykker innom med smått og stort.

Selv om ikke besøket var overveldende, så hadde vi et veldig interessert og lydhørt publikum. Barn og voksne var interessert med på konkurransen der de skulle krysse ut tegnede figurer med gjenstander som også befinner seg i muséet.

May Helen Brakestad, 11 år, arbeidet iherdig for å få kilt steinen, og klarte det også. Evelin Stangeland, Audun Løken og andre gjester fulgte spent med.





"Dette er Rennfast", sa 6 år gamle Regine Haga. En av de mange som var med og tegnet til oss. Tegningen taler vel for seg selv.

Ellers var kilingen av stein veldig populært, alle som prøvde seg gikk på med krum hals for å få kløyvd steinene.

Adm.sjef og vegmuséets ildsjel, Svein Magne Olsen, og tidligere maskinsjef Audun Løken fikk mange spørsmål om tidligere tiders vegbygging.

Og gamle redskaper ble snudd og vendt på, i både forundring og beundring over den tiden da vegbygging i høyeste grad også var et håndverk. I gamle kantinen ble det servert kaffe, brus og nystekte

vafler. Her fikk barna tegne og vi viste film.

Tibakemeldinger vi har fått tyder på at publikum syntes dette var både interessant og trivelig, så vi blir nok med i stafetten til neste år også.

Frå vegmuséet

(Foto: Bård Asle Nordbø)



Onsdag 29. mai var alle "tegrerne" invitert til vegkontoret på boller og brus, samt en liten innføring i tegning på data på tegnesalen vår. Alle ungene ble premlert med tegneblokk og farger. Hert er en del av gjestene samlet i den gamle kantinen

Feriebilen!

Ferien nærmer seg med stormskritt, og de fleste har mer enn nok med å tenke på pass, koffertpakking, kjølebagger og så videre. Siste kvelden pakker vi inn i bilen, og kanskje vi får tid til å peile oljen på bilmotoren før vi utslitt tar kveld. Neste dag drar vi (glade og fornøyde?) avsted på ferie og håper vi ikke har glemt noe.

Av Ola Undheim

Som regel har vi en god tur, men noen har også opplevd det marerittet det er å bli stående med bilen full av bagasje og familie, med påfølgende ødelagt ferie.

Med dagens driftssikre biler skjer det heldigvis sjelden, men for de som opplever en slik situasjon så er den like irriterende.

Vi kan aldri gardere oss slik at dette ikke skjer, men vi kan gjøre en del vedlikehold og planlegging som vil redusere faren for at vi får problemer med bilen.

Gode råd i denne forbindelse er:

- Ta eventuell service i god tid før ferien (1-2 uker før)
- Kontroller/skift olje på motoren
- Sjekk bilens lysutstyr
- Sjekk alle funksjonene på bilen (vindusviskere, spylere, anlegg, horn, friskluftsanlegg osv.)
- Kontroller lufttrykket i hjulene i forhold til lasten
- Kontroller mønsterdybden i dekkene
- Påse at eventuell takgrind/takstativ med last er godt sikret

Dersom man i tillegg skal trekke med seg campingvogn, så bør man passe på å:

- Sjekke innfestingen av tilhengerfestet på bilen
- Kontrollere at lyskontakten fungerer skikkelig
- Kontrollere campingvognens bremseser
- Sjekke vognens vekt i forhold til vognkortene til bil og campingvogn

Det er viktig å ta denne kontrollen i god tid før ferien slik at man har muligheten til å få ordnet eventuelle feil.

Og med god feriebil så kan vi si RIKTIG GOD FERIE!



RYGJAMAT

Kor mange har prøvd LAMMEGRYTA til Johannes Espevold, som me hadde oppskrift på i forrige nr. av bladet? Svært velsmakande, er dei eintydige tilbakemeldingane me har fått - og lett vint å laga.

Johannes meiner at det passar godt med heimebaka flatbrød til lammegryta. Og ein som kan gje oppskrift på dette bakverket, er Martin Nødland.

Martin mel havremjøl til flatbrødbakinga på eiga kvern heime i Dirdal. Heimemalt havremjøl er best, seier han. Men det går også godt an å bruka det havremjølet som ein kjøper i butikkane.

Og her er Martin si oppskrift.

FLATBRØD

Porsjon for ca 30 leivar

30 poteter (kerrspink)
Rugmjøl
Havremjøl

Kok potetene, skrell dei og støyt dei til mos. Bland i ca 1/2 til 1 kg rugmjøl. Sett lokk på gryta eller karet og la dette stå natta over. (Massen blir då blaut.)

Når du dagen etter tar fram att massen, knar du i så mykje havremjøl som mulig. Deretter kjører du deigen gjennom kjøtkverna. Ved det blir deigen seigare og god til å baka ut.

Utbaking

Til utbakinga brukar ein stivt bakepapir med mjøl både over og under leiven og kjevlar ut.

Steiking

På steikehelle med termostat 1 - 12, bruk termostatinnstilling mellom 8 og 9.

Tips for å få sprøtt flatbrød:

Dynk leiven med litt vatn under steringa. Til dette kan du bruka ei dynkeflaske.



TILLITSVALGTES SPALTE

Hollerutvalget

Det såkalla Hollerutvalet, leia av og oppkalt etter tidlegare industriminister og teledirektør Kjell Holler, er i arbeid. Utvalet har som mandat å vurdere den framtidige styrings- og organisasjonsformen i Statens vegvesen.

Av vurderingar som vil stå sentralt i utvalet sitt arbeid er:

- Vil vegvesenet behalda både byggherre- og entreprenørrollen?
- Vil vegvesenet bli stats- eller fylkestat?
- Vil alle resultat- og jobbmråde innan etaten bli oppretthaldne?

Innstillinga frå utvalet skal leggjast fram 1. januar 1993. Deretter skal innstillinga ut til høyring og vidare behandling. Tidsplan for dette er ikkje bestemt ennå.

Broenes skjønnhet

Stål eller sten. Der står de brospennenes strenge buer
meislet inn i landskapet
som porter til fred.

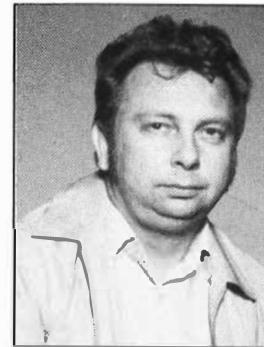
Verrazano Narrow Brigde, Bosporus,
Rheinbrücke, Sotra-
og Sortlandsspennene, Golden Gate
lysende som smykker, blomsterkranser,
kniplinger kastet gjennom luften:
Min hånd i din. Kom over og se.

Regnbuen sier: Se på meg. Jeg er en
bro.
Jeg er et tegn på himlen. Bygg broer.
Bøy dere. Løft armene til en bue.
Bind sammen. Bryt lenker. Bygg.

Se stålsøyler og tårn mot skyene: En bro.
Hør vindfløyten mellom wirene: En bro.
To mennesker møtes. Ansiktene blusser:
En bro.
Ord som blir sagt. Hengivelse, fred:
En bro.

*Fra "Nattåpent"
av Rolf Jacobsen*

Ettersom jeg arbeider i trafikkseksjonen ved Biltilsynet, vil jeg denne gang ta opp et par forhold i forbindelse med dette arbeidet.



MÅLTALL

En undersøkelse av 13 000 ulykker viste at i ca. 90% av disse hadde bilføreren begått feil som bidro til at det ble en ulykke. I 60% av ulykkene ble det bare funnet førerfeil som ulykkesårsak.

I bare 10% av ulykkene var det feil ved bilen som bidro til at det gikk galt. Hva gjør en så ? Jo, en stadig intensivering av arbeidet med tekniske kontroller. Resultatet er at arbeidet med den menneskelige faktor nedprioriteres fordi det ikke er ressurser til begge deler. Hvor er logikken?

Tilsyn/veiledning er det ikke ressurser til fordi disse går med for å nå de tekniske måltall. Slik systemet nå fungerer synes det som at kvantiteten er viktigere enn kvaliteten.

Den beste form for trafiksikkerhet er vel den overvåkning som skjer ute på vegen - ikke på teknisk side, men på kjøreatferd. På denne måten vil vi samfunnsmessig få langt mer igjen for de disponible ressurser enn det "foreldede" system som i dag følges. Selfølgelig må ikke de tekniske kontroller nedlegges, men det må vel være riktig å prioritere de områder som vi vet er hovedårsaken til ulykker?

Hvem er mest ulykkesbelastet? Vår erfaring er at det svært ofte er de som kjører best ved førerprøven som senere blir "tatt". Med andre ord er det ikke ferdigheten det står om - men holdninger. Når vi vet at den menneskelige faktor i 90% av ulykkene er en medvirkende årsak og at hele 60% bare er førerfeil, hvorfor intensiveres da stadig arbeidet med tekniske kontroller?

TRAFIKKOPPLÆRING

Tilsyn/veiledning ble tidligere nevnt. Trolig er dette viktigere enn selve førerprøven. Et nært samarbeid mellom bl.a. Biltilsyn, politi og kjøreskolene må være vegen å gå.

Å skape holdninger er svært viktig. Her kommer jeg til å tenke på gutten som for en gangs skyld ble kjørt til barnehagen av sin mor i stedet for faren. Om kvelden utbrøt gutten til sin far: " Pappa, i dag var det ingen idioter ute og kjørte."

Foreldre har en stor oppgave/ansvar med hensyn til å skape holdninger. For kjøreskolene vil det være en umulig oppgave å kunne endre holdninger hos sine elever i løpet av de 2 - 3 mnd. de har eleven ved kjøreskolen. Trafikk er noe alle vil komme i berøring med, derfor burde dette vært et obligatorisk fag fra 1. klasse i grunnskolen.

Med hilsen Tor Arvid Braut
NTL avd. 110-37

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

For første gong har vegvesenet i Rogaland og Vest-Agder gjennomført ein felles storkontroll på E18. Her blir eit «vanskeleg tilfelle» drøfta. Frå v.: Jonn Seland, Vest-Agder, Arild Netland, Rein Husebø og Egil Olsen, Rogaland. Dei står ved den nye utekontroll-bilen, som Statens vegvesen Rogaland har kjøpt. Meir om både kontrollen og bilen inne i bladet.