



Nr. 4 – SEPTEMBER 1992 – 20. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Einar Grønstad opnar den nye parsellen av riksveg 11 mellom Isvik og Skjold kyrkje i Vindafjord kommune. Han blir assistert av vegsjef Chester Danielsen og Vindafjord-ordførar Signy Rønnevik.

Reportasje frå opningsseremonien på midtsidene.



STATENS VEGVESEN  
ROGALAND

## AV INNHALDET

- Vegopning Isvik–Skjold
- Rehabilitering av Karmsund bru
- Ozon – den ukjente faren
- Vegmester uten veg
- Ferjesambandene over Boknafjorden
- Vegvesenets rolle i konsesjonssaken





## Vegsjefens 3 minutter...

**Nr. 4 - september 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

**Baksidfoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1650 eksemplar

Den første september i år trakk Eskild Jensen seg tilbake etter 12 års virke som vegdirektør. Med det er en epoke i vår etat, - kall den gjerne for "Eskild-epoken" - slutt.

Eskild Jensens tid som vegdirektør har vært en spennende og på mange måter en god tid for vår etat. Vi har opplevd økonomisk tilbakeslag og en mer turbulent og ofte mer problemfylt tid enn f.eks. de foregående 70-åra. Men vi har også opplevd vekst og gode tider og ikke minst nye og spennende utfordringer.

"Eskild-epoken" vil gå inn i historien som en epoke der vi bl.a. fikk gjennomslag for nye finansieringsformer og for realiseringen av store og omfattende samferdselsprosjekt. Det vil også være den epoken der vegvesenets interne liv, kultur og organisasjon fikk en ny giv og en ny oppblomstring.

Alt dette er i stor grad vegdirektør Eskild Jensens fortjeneste. Han kan forlate vår etat i trygg forvisning om at den både i sin kultur og i sin organisasjon er mer egnet til å møte framtiden enn den var da han overtok.

Vi takker Eskild Jensen for hans store innsats og for det preg han har satt på vår etat, og ønsker han og hans fru Inger alt godt som pensjonister.

Vår nye vegdirektør heter Olav Søfteland, og han er ikke noe ubeskrevet blad i vår etat. Han går til en meget vanskelig og utfordrende jobb, og vi ønsker han velkommen og lykke til med arbeidet. Han kan regne med stor støtte i etaten og en gjeng av gode og lojale medarbeidere i alle ledd i organisasjonen.

Jeg er ikke i tvil om at Olav Søfteland med sin erfaring og kjennskap til etaten og ikke minst med de personlige egenskaper han besitter vil bli en verdig arvtager etter Eskild Jensen.

Jeg ønsker deg velkommen  
og lykke til Olav!

## Statens vegvesen er best

Overskrifta er omtrent like holdbar som slagordet til Bryne Fotballklubb, "Bryne æ best". Sjølsagt er verken Statens vegvesen, Bryne, eller Viking - for den sags skuld - best. Ikkje alltid. Men når dei er gode, då kan dei vera skrekkeleg gode - både Vegvesenet, Bryne - og Viking.

På same måten som eit fotballag, har Statens vegvesen lett for å få negativ omtale dersom det buttar imot, sjøl om vegsjefen sit tryggare i salen enn fotballtrenaren. Då er det lett å gløyma alt det kjempegode arbeidet som er gjort og som dagleg blir gjort.

Ein kjempar for å vera god - og helst best - enten det dreier seg om eit fotballag eller Statens vegvesen. Vegvesenet kjempar f.eks. sin kamp for å vera like god og helst betre

og billigare enn entreprenørane til å byggja vegar. Særleg det siste - å byggja billigare - er ikkje lett i ei tid med arbeidsløyse og sterk konkurranse.

Likevel kan me slå fast at Statens vegvesen nokså ofte er både best og billigast. Nyleg har f.eks. vegvesenet avslutta eit eigenregientreprise-arbeid med to bruer i Skjold for 1,3 million kr. Ni entreprenørar ga anbud på arbeidet. Det billigaste var på 1,645 mill. kr.

Nå er vegvesenet i gang med ein ny eigenregientreprise på Harestad (krysset og vegen fram til Byfjordtunnelen). Her skal vegvesenet utføra arbeidet for 2,5 mill. kr, mens det nest billigaste anbudet var 2,735 mill. kr. Så ofte - om ikkje alltid - slår det til: Statens vegvesen er best.

Harald Sel

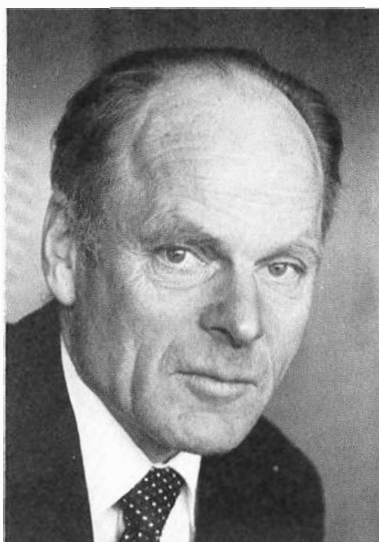
## INNHALD

Vegsjefens 3 minutter .....	2
Statens vegvesen er best .....	2
Takk og farvel Rogaland .....	3
Ny strekning av Rv.13 åpnet .....	4
Nei til ATK i 1992 .....	4
Spennende arkeologiske funn nær ny Rv.13 .....	5
Vegmester uten veg .....	6
Karmsund bru rehabiliteres for 20 mill. kr .....	7
Synleggjøring av vegvesenet si miljø-satsing .....	8
Montering av Åmøybrua .....	10
Satsing på fylkesvegane .....	10
Få bukt med uønsket reklame .	10
17. mai i Acapulco .....	11
Sikring av barn .....	11
Røyk og bil .....	11
Auke i ferjetrafikken .....	11
NVVP 94-97	
- lokalpolitisk behandling .....	12
Skikkeleg nutfantl .....	12
Nordisk Vegteknisk Forbunds kongress .....	13
Vegopning Isvik . Skjold .....	14
Norsk vegmuseum opna .....	15
Vegvesenets rolle i konsesjonssaka om Bokna-ferjene .....	16
Trafikkauke i Rogaland .....	16
Kyststamvegen .....	16
Få kvinner brukar sykkelhjelm .	16
Kryssord .....	17
Vegcupen i fotball .....	18
Firebruersløpet/Bruamarsjen ...	19
Vår første "Styrkeprøve-jente" .	20
Når siste ferja er gått .....	20
Vegfolk fra Estland på besøk ...	21
Bedriftskunstforeningens salgsutstilling .....	21
Hele landet	
et registreringsdistrikt .....	22
900 millioner sykkel-km .....	22
Flere reiser med rabatt .....	22
Holmenkollstafetten .....	22
Vern og Helse .....	23
Er du våken? .....	23
Nye anleggsbedrifter .....	23
Kompetanseheving .....	24
Maskinsjef Audun Løken takker av .....	24
Kjørskole-tilsynet .....	25
Rygjamat .....	25
Kurs for møllomleiarar .....	26
Personalnytt .....	26
Olav Søfteland ny vegdirektør .	27
Tillitsvalgtes spalte .....	27

# Takk og farvel, Rogaland

Av vegdirektør Eskild Jensen

*Med de maksimale 2 x 6 års funksjonstid, og attpåtil med oppnådde 67 års alder, er min tid som vegdirektør ute.*



*Det har vært 12 spennende, travle år i Norges morsomste og mest interessante lederjobb! Rogaland har bidratt godt til det.*

*En stor glede har det vært å møte så engasjerte og ansvarsbevisste medarbeidere.*

*Takk alle sammen. Fortsett som dere har*

*vært, da er vegvesenet sikret et fint renommé også i årene fremover.*

*Slik som Vårherre så generøst har spredd fjell og fjorder og øyer rundt i Rygjafylket, blir dere aldri tomme for utfordringer. Og med de mange byer og tettsteder dere har, behøver dere ikke lete etter miljøpolitiske tiltak. Jeg har gledet meg over at både biltilsynet og planleggere i Rogaland ligger langt fremme når det gjelder miljø og sikkerhetsinnsats.*

*Dere har også hatt en pangstart i satsingen på estetikk i planlegging og bygging. Med "Vakre Vegers Pris" i 1990, og hedrende omtale, dvs. "medaljeplass" i 1991 og 1992 ligger dere på topp her - foreløpig. Stå på! Ellers kommer andre snart og går forbi!*

*Takk for fin innsats, godt medarbeiderskap og mange gode håndtrykk!*

# Ny strekning av Rv.13 åpnet

Torsdag 9.juli ble den nye strekningen av Rv 13 mellom Tunglund og Jøssang åpnet av fungerende ordfører i Strand kommune, Signe Larsen, og fungerende vegsjef Svein Magne Olsen.

**Tekst og foto: Unni Evang**

Aktiviteten var hektisk de siste minuttene før trafikken ble satt på. Det var merking med sprayboks og tømmerstokk og oppsetting av skilt. Alt måtte være klart før bilene kom.

Og de lot ikke vente på seg. Både lokalbefolkning og turister tok vegen i bruk med det samme sperringen var fjernet. Det var så vidt de fungerende klarte å være de første.

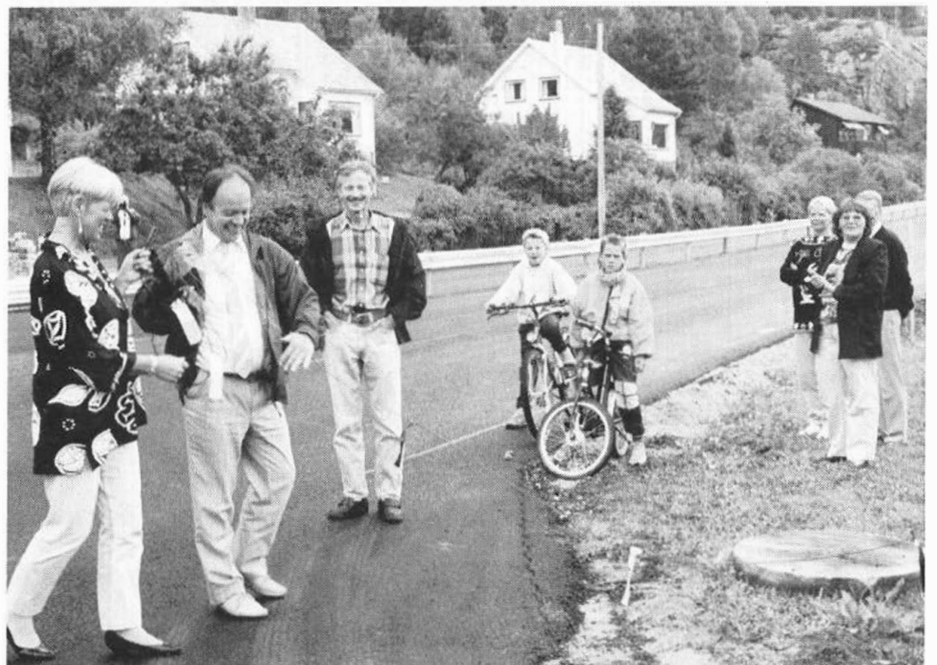
Etterpå var det lunsj med smørbrød og bløtkaker ved den nye avkjørselen til Preikestolen. Fungerende ordfører takket for den nye vegen og roste Vegvesenet for godt utført arbeid. Hun sa videre at Notvika og Jøssang som ligger langs den gamle vegen, vil bli perler uten gjennomgangstrafikk og nevnte samtidig betydning av gode vegforbindelser for turistene og turistnæringen.

## Fakta om vegen

Lengden på den nye parsellen er 3350 m inkludert en tunnel på 150 m. Arbeidet tok til i mai -91 og er ennå ikke helt ferdig. Restarbeider som tunnelportal, grøntanlegg og tilpasning til eksisterende riksveg ved Jøssang vil pågå til midten av september. Sluttsummen for anlegget vil ligge på omlag 22.5 mill kroner.



*Rv.13 med ny avkjørsel til Jøssang og Preikestolen.*



*Fung. ordfører i Strand kommune, Signe Larsen og fung. vegsjef Svein Magne Olsen fjerner sperringen på den nye Rv.13 ved Tunglund.*

## Ressursmangel ved politiet

# Nei til ATK- automatisk trafikkkontroll - i 1992

Det ser ut til å bli vanskeleg å få realisert Statens vegvesen Rogaland sitt ønske om automatisk trafikkkontroll av ulykkesbelasta Rogalandsvegar i 1992.

Rogaland politikammer, Sandnes, meiner nemleg at dei ikkje har ressursar til å utføra politiet sin del av arbeidet med automatisk trafikkkontroll.

I eit brev til Statens vegvesen skriv Rogaland politikammer at erfaring frå andre politikammer viser at automatisk trafikkkontroll legg beslag på ei halv kontorstilling og ein terminal. Og politikammeret skriv vidare: Ved vårt politikammer har antallet kontortilsatte vært for lavt i forhold til behovet. I og med at vi hverken i 1991 eller 1992-

budsjettet fikk tildelt nye kontorstillinger, finner vi det ikke forsvarlig å gå inn for et system med automatisk trafikkkontroll.

Rogaland politikammer konkluderer med at dei er positive til det nyttige hjelpemiddelet som automatisk trafikkkontroll er og at dei håper å få tildelt nye kontorstillinger i 1993.

# Spennende arkeologiske funn nær ny Rv.13 på Botne

Det var en rar opplevelse å holde den 7.000 år gamle grønnstenskakken i hånden. Det var nesten like rart å stå med 7.500 år gammel jord på hendene og vite at akkurat her bodde det mennesker for så lenge siden. Samtidig er det godt å vite at vi som etat kan bidra til å skaffe mer kunnskaper om fortida, selv om vi ikke alltid gjør det med like stor lyst.

**Tekst og foto: Unni Evang**

Jeg har vært på nødutgravning på Botne. Der er Arkeologisk Museum i full gang med å sikre seg viktig kildemateriale før ny Rv.13 gjør det umulig å grave.

## Rike funn

For å finne ut hva jorden gjemmer, har arkeologene gravet det de kaller en profil. Dette har gjort det mulig å tidfeste de forskjellige jordlagene.

Det nederste laget er rundt 7.400 år gammelt, det øverste er 7.100 år gammelt. Og, ved å tidfeste lagene gjenstandene er funnet i, kan arkeologene også tidfeste funnene. De kan selvfølgelig også fortelle oss at det har vært en boplass der de graver.

Arkeolog Fleming Krüger kan fortelle at det for første gang er funnet noe slikt som den ornamenterte grønnstenskakken i forbindelse med en boplass. Grønnstensredskaper, som det er funnet flere av, er nesten bestandig overflatefunn. Han kan også fortelle at de har

funnet en miniatyrkopi av en hakke, en amulett, på størrelse med en vanlig binders.

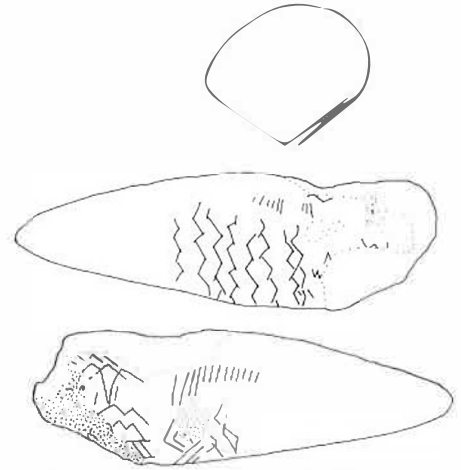
I følge Krüger er utgravningen i forbindelse med Rv.13 arkeologfaglig spennende og av bra kvalitet selv om mengden ikke er så stor. De hadde ikke ventet å finne såpass gamle gjenstander som 7.100 - 7.400 år. De regnet med funn som var omlag 3.500 år gamle.

## Hva mer har arkeologene funnet?

I tillegg til den ornamenterte hakkespissen og amuletten har de funnet 7-8 andre grønnstensredskaper i det øverste laget. Det er også funnet redskaper av bergkrystall. Bergkrystall ble brukt i stedet for flint som måtte importeres. Videre er det funnet en del borre-spisser som for en legkvinnes øyne ser ut som pilespisser. I det nederste laget har arkeologene også gravet fram en del hakkebiter.

## Samarbeid

På spørsmål om hvordan det har vært å samarbeide med Vegvesenet, svarer Krüger at det har vært bra. Han har ingenting i mot at Vegvesenet "bestemmer" arbeidsområdene hans med sine utbyggingsplaner, og han er stort sett fornøyd med de økonomiske rammene for nødutgravning.

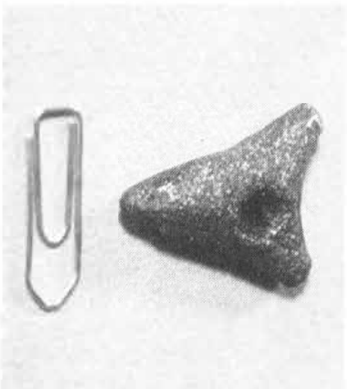


Skisse av ornamentert hakkespiss i grønnstein. Funnet på Botne

## Hvorfor arkeologiske funn er viktige

Grunnen til at slike utgravninger er viktige, er informasjonsverdien. Dersom vi f.eks. anlegger en veg over områder der det kan være viktige funn, vil dette kildematerialet forsvinne for godt. Gjenstandene som graves fram, er de eneste kildene vi har siden det ikke finnes skriftlig materiale å bygge på. Dermed avstenger vi oss selv fra større viten om og forståelse for fortiden.

Selv om funnene på Botne har vært mer spennende og av bedre kvalitet enn arkeolog Fleming Krüger hadde regnet med, har han en drøm. Det er å finne rester av organisk materiale, dvs. noe annet stein, for å underbygge det bildet arkeologene har skapt seg av boplassen. Og hvem vet, kanskje gjemmer det seg mer enn steinredskaper i jordlagene på Botne.



Amulett formet som en stenhakke.



Arkeologer graver ikke bare med teskje. I bakgrunnen ser vi profilen med de forskjellige jordlagene.



# Vegmester uten veg

- Her er mitt paradys, sier Henry Nesvold og slår ut med armene mens han stolt viser fram gårdsbruket "Løyning ved elva". Den pensjonerte vegmesteren fra Sokndal har funnet sitt ferie- og fritidsbruk i Åna Sira.

**Tekst og foto: Egil Mong**

- Tenk at jeg som har levd av å lage vegger hele mitt liv skal finne meg til rette på en vegløs gård under bratte fjell her på Løyning. Ja, dette har slått meg mange ganger, men det er ingen plass jeg trives som her, forteller Nesvold og viser oss gården og hele Åna Sira fra ei berghylle over Løyning.

## Fraflyttede gårdsbruk

- I sin tid var det tre gårdsbruk her. I dag er det ingen som bor her fast lenger. Gårdene har forlenget blitt fritidsboliger.

Tidligere bodde det både tre og fire familier her. Hver gård hadde ei ku og noen sauer. Det var nok likevel fisket som ga det meste av levebrødet.

- Jeg har blitt fortalt at de som bodde her var noen kløppere til å bære på ryggen. På toppen av fjellet bak gården hadde de utslått. For å få det til å gro der oppe i den skrinne jorda, bar de gjødselen fra kua og sauene på ryggen og spredte på jorda, forteller Nesvold.

## Skjøte på kubeite

- Siden de hadde ei ku hver og faktisk hadde beite til flere, ble det solgt beiterett for ei eller flere kyr. Dette fikk kjøperne skjøte på. Jeg har kopi av kontrakt og skjøte på et kubeite som ble solgt for 19 skilling i 1876, forteller en entusiastisk Nesvold.

All jorda er utnyttet maksimalt. Det er bygget borger for å holde på jorda. Til og med innimellom store steinblokker i ei ur er det dyrket opp jord.

## Kjøpte for 7000 kr

- Det var bror min som kjøpte gården først, i 1966. Allerede den gangen ga jeg beskjed at om denne plassen kom for salg, ville jeg kjøpe.

Etter tre år ville han selge. Jeg slo til, betalte 7.000 kroner og gikk hjem til kona og fortalte at nå hadde vi gård på Løyning

## Kona forarget

Kona ble ikke lite forarget. Fra før hadde vi huset hjemme i Sokndal. Det er fra 1802 og jeg hadde drevet restaurering i flere år. Hun ville ikke vite av at vi skulle ha et gammelt hus til.

Det varte imidlertid ikke lenge før hun trivdes godt her på Løyning, forteller 71-åringen, som mer enn gjerne hadde flyttet ut for godt om han fikk "lov".

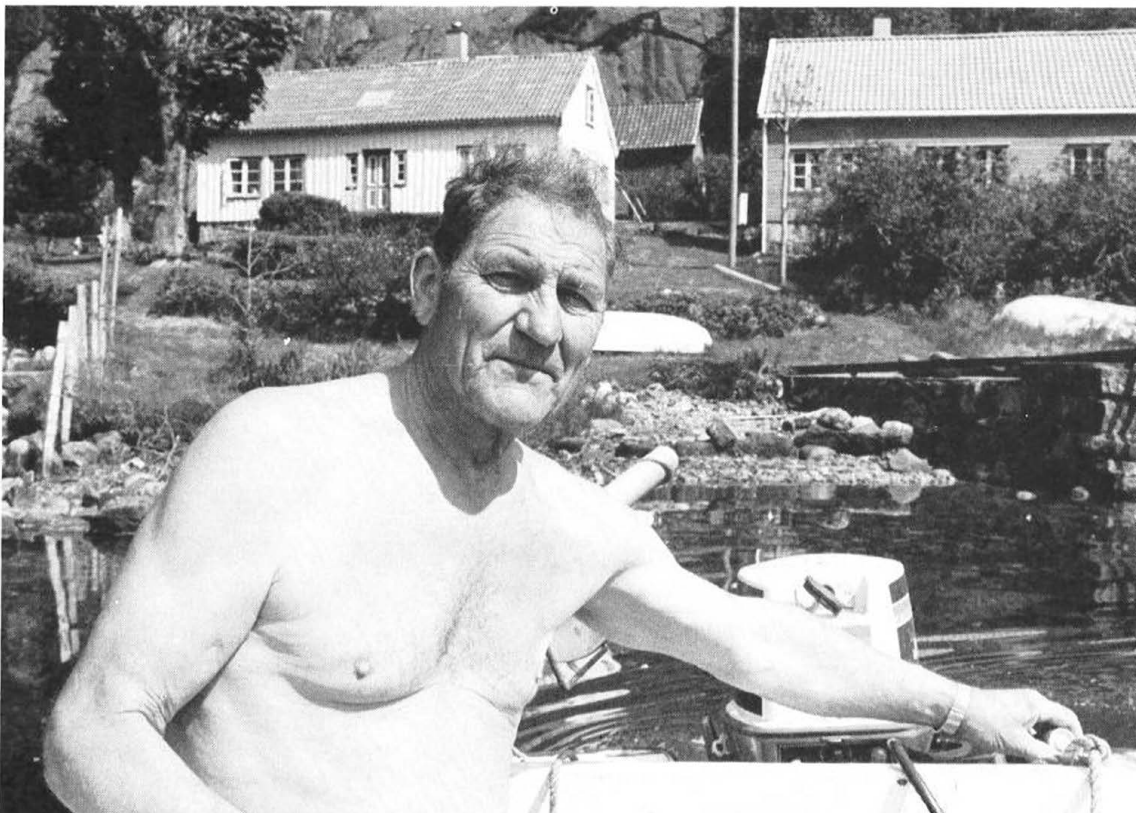
- Det blir gjerne at vi reiser ned i helger og det meste av sommeren, sier han.

## Vekster, flikking og fiske

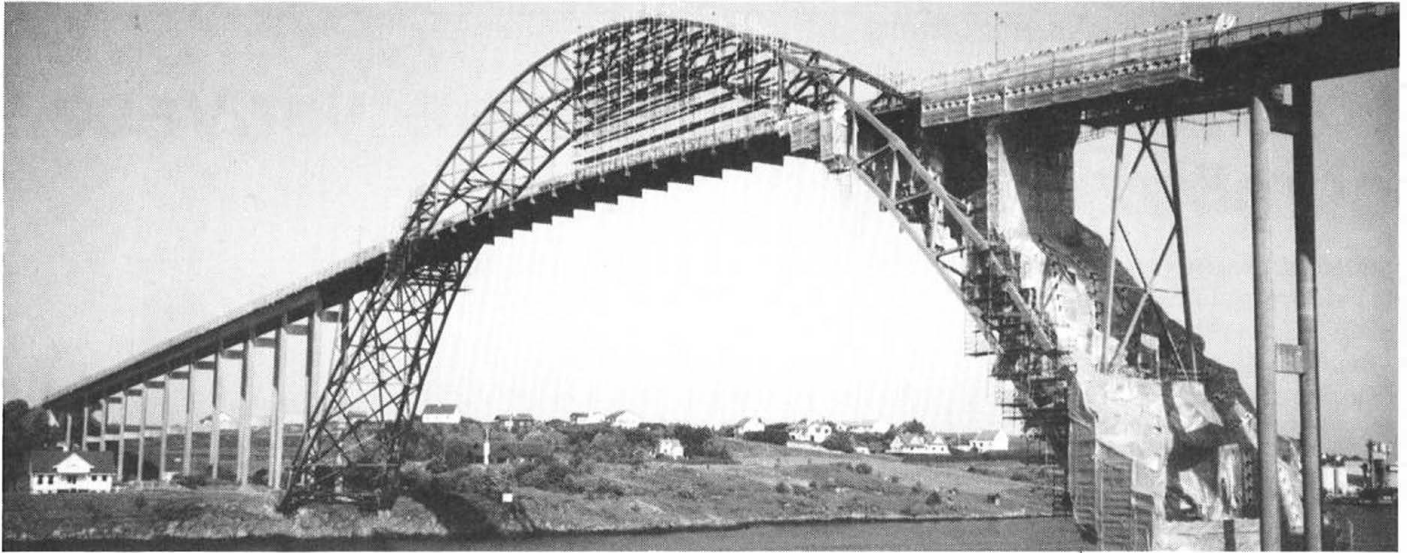
Her på Løyning dyrker Henry Nesvold poteter. Frukttrærne rives. Det samme gjør mange andre tre og planter som får godt stell av ivrige vegarbeidemever.

Han har også gravd grøfter og kilt stein til passelige mureblokker. Huset fra midten av 1800-tallet blir stadig flikket på. I sjøbua ligger fiskerodskapene klar.

- Nei går det an å ha det finere enn dette? sier en fornøyd vegmester-pensjonist og skuer ut over sin vegløse gård.



*Henry Nesvold er avhengig av båten for å komme til og fra Løyning. På den "lille hylla" under fjellene var det i sin tid tre gårdsbruk.*



# Karmsund bru rehabiliteres for 20 mill. kroner

Karmøys fastlandsforbindelse til Haugesund, Karmsund bru, er blitt 37 år. Slitasje, vær og vind har gjort sitt disse årene, og nå blir det utført full rehabilitering av ståldelen på Karmsund bru. Arbeidet skal gå over to sesonger.

**Tekst og foto:**  
Magne Langeteig

## 37 år gammel bru

Karmsund bru består av en toleddet stålbue med et spenn på 184 m, og to betongdelar inn over land med bjelkespenn. Brua ble åpnet 22. oktober 1955, etter en byggetid på 3 år og 9 måneder. Den totale byggesum var på 7 mill kroner.

Brua over sundet ved Salhus var svært etterlengtet. Det kan nevnes at siste året Salhusfergen gikk, fraktet den i alt 103 566 kjøretøyer og 390 133 personer.

## Full rehabilitering

Fram til i dag har det årlig kun blitt utført mindre vedlikehold på ståldelen. Det som nå foregår på Karmsund bru, er en full rehabilitering av ståldelen. Dette arbeidet har Bergensfirmaet Stillasservice A/S fått. Arbeidet er fordelt over to sesonger, fra april til oktober. Hele jobben skal være avsluttet 15. oktober 1993.

## Reparasjoner og utskifting

På en slik stor konstruksjon er ikke skadene og slitasjen like stor over alt.

Derfor har en valgt å dele reparasjonsprosedyrene opp etter skadegrad.

Generelt skal alt stål rengjøres og behandles igjen til en fullverdig flate. Utvendig der skadene er verst, blir området blåserenset til rent stål, og så metalisert og malt opp med vegvesenets Duplex System.

Der metaliseringen er god blir det kun maltopp med vegvesenets Duplex System. Innvendig, og vanskelig tilgjengelige flater får tre strøk med Jotamastik. Rekkverk og lysmaster får to strøk Jotamastik pluss ett strøk Hardtop AS. På rekkverket blir det i tillegg byttet ut ca 170 rekkverkstolper. Hovedårsaken til utskiftingen av stolpene er korrosjon i overgangen betong - stål.

## Belysningen

Ved nærmere ettersyn, var lysarmaturen på vegbelysningen i en så elendig forfatning at en har valgt å skifte den ut. Lysmastene blir også byttet, så nå har brua fått helt ny og mer driftssikker vegbelysning.

Totalt på hele brua skal det byttes ut ca 200 bolter og nagler, og disse erstattes med nye bolter.

## Stedlig inspektør

Til å ivareta vegvesenets interesser med hensyn til kvalitet, krav og spesifika-

sjoner, har vi ansatt en egen stedlig inspektør, Magne Pettersen. Han kommer fra Haugesundsfirmaet Alternativ Concret Protection, og skal kun ha Karmsund bru som arbeidsfelt.

## God framdrift

Totalt er det 12 000 m<sup>2</sup> ståloverflate som skal rengjøres og behandles. Den totale summen for arbeidet blir på 20 mill kroner.

I perioder har det arbeidet over 40 mann på prosjektet og det har vært god framdrift. Med godt vær resten av 1992 sesongen, burde det bli svært lite igjen til 1993 sesongen, kanskje kan arbeidene avsluttes i år.

Og med god kvalitet på arbeidet burde ståldelen kunne stå i 20 år før vi må til med ny hovedrehabilitering.



"Miljø- og trafikksikkerhets-menyen"

# Synleggjering av Statens vegvesen si miljøsatsing

Statens vegvesen Vegdirektoratet la i vår fram ein "Miljø- og trafikksikkerhets-meny." Denne syner kva Vegvesenet skal prioritera innafor miljø og trafikksikkerheit i åra framover.

Av Ivar Hebnes

Mottoet er blitt "VI SATSER PÅ ..." og satsinga skal skje innafor 5 område:

- trivelege byar og tettstader
- sykkel
- vakre vegar
- sikre og "sunnne" vegar
- trafikanten

Målet med denne satsinga er å auka innsatsen innafor miljø- og arbeidet med trafikksikkerheit. Både GODT MILJØ og HØG TRAFIKKTRYGGLEIK er blant Vegvesenet sin 4 hovudmål.

Etaten ønsker med denne satsinga å forsterka, samla og synleggjera innsatsen slik at me får meir att for det som vert investert innafor desse områda. Samstundes er det viktig for Statens vegvesen å visa at satsinga på miljø skal skje saman med arbeidet med trafikksikkerheit, og ikkje på kostnad av den.

Menyen inneheld mange ulike forslag på prosjekt og tiltak, og alle fylker skal velga eit minimum blant desse. I tillegg skal kvart fylke velga eit demonstrasjonsprosjekt og ein demonstrasjonsaktivitet.

Me her i Rogaland har valgt desse prosjekta og tiltaka:

## Demonstrasjonsanlegg

Som demonstrasjonsanlegg er valgt ny riksveg 1 frå Motorvegen/E 18 og til Rv.44 i Hillevåg. Dette er eit anlegg som starta no i sommar og skal vera ferdig i 1994. Prosjektet tek omsyn til fleire viktige miljøaspekt, så som:

- støyskjermer som skal byggast med "ny" og spanande utforming
- utforming av undergangar
- planting og plantevalg
- miljøkulvert
- organisering/samkjøring mot kommune, grunneigarar og andre interessegrupper

## Demonstrasjonsaktivitet

Her er valgt blitt "VI INFORMERER ALLE MED 17-ÅRINGER I HUSET". Målgruppa er alle foreldre og foresatte i fylket som har ein 17-åring i huset med



informasjon om køyreopplæring. Målet er å skaffa desse meir "mengdetrening", som gir meir køyreerfaring når dei sjølv skal køyra bil som 18-åringar.

Med i aktiviteten ligg også eksisterande opplegg retta mot russen, skulane og militæret som har foregått ei tid her i fylket.

## Er miljø og tryggleik med i planen?

Dette er definert som eit prosjekt der Planavdelinga skal gå gjennom planen for ny Rv.13 frå Hove til Vatnekrossen. Den nye riksvegen går gjennom eit område med ulike interesser, og målet er å nytta vedtatte hovudplantrasé for å vurdere heile miljøaspektet som landskapstilpassing, vegutforming, tiltak mot søy o.l.



Blomstereng langs Rv.44 ved Vigre i Hå kommune. Dette er døme på korleis areala langs vegnettet kan sjå ut ved rett vedlikehald.



### Skiltoppyrdding

Her skal me ta for oss Rv.47 gjennom Haugesund og sjå spesielt på:

- skiltvedlikehald
- skiltplassing
- skiltmengde
- skiltstorleik
- feilskilting
- skiltinformasjon

Det er ikkje av dette sagt at det er mykje feilskilting i Haugesund, men tiltaket er valgt som døme, for å skaffa oss nyttig erfaring innafør dette feltet.

### Planta tre langs vegen

Nyplanting av trer vil som oftast vera med å gje eit område langs vegnettet ein grønnare og trivlegare utsjånad. Planen er å laga ein plan for kvar etaten skal planta trer dei neste 10 åra. Lokaliseringa vil vera ut over heile fylket, både i tettstader og i spreidt busetnad.

Målet er å planta store tre, men desse er ikkje alltid lette å få tak i. På Rv.44 ved Kvadrat i Sandnes, planta Vegvesenet store tre som vart flytta frå Sandnes sentrum, og dette ser ut til å verta bra.

### Norges lengste hage

Det skal gjerast eit forsøk med å så "blomstereng" i rabattar og vegskråningar. "Blomstereng" er ei frøblanding som inneheld arter som er tilpassa det omkringliggjande kulturlandskapet. Klypping må ikkje skje før lenge etter blomstring, dvs. ein gong ut på hausten.

Forsøket er tenkt prøvd langs Rv.44 frå Ree til Krossen Café i Time kommune, som no er under bygging.

### Opprydding av massetak

Vegvesenet har ein del massetak i fylket, og mange av desse ligg i dag som sår i landskapet. Eit tiltak er å rydda opp i desse og først ut er valgt massetaket ved Rv.42 på Gydalsmoen. Her skal det lagast ein plan for planering og tilsåing/planting, og gjennomføring vil skje i samarbeid med grunneigar.

### Lag ein vakker veg

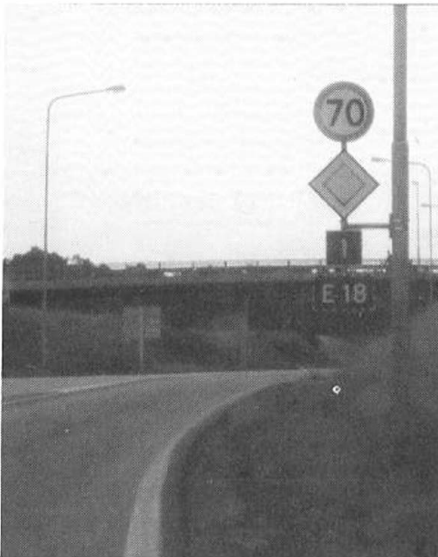
Kva kan gjerast for at ein veg skal bli vakker? Me meiner at veldig mykje vil liggja i tidleg planfase av eit vegprosjekt. Ved å foreta ein landskapsanalyse av ulike alternativ, vil dette inngå som ein viktig

del av konsekvensvurderinga ved valg av vegtrasé. Med dette vil sjansane for å få ein vakker veg som avslutta anlegg auka ein god del.

### Me ryddar opp i miljøet rundt vegen

Som ein del av NVVP 1994-97 har Vegvesenet forplakta seg til å rydda opp i problema langs riksvegnettet og omgjera desse til miljøsoner. Utanom støy er det estetiske tilhøve som er årsak til definering av ei problemsone.

E 18 gjennom Ålgård er ein vegstrekning som manglar estetiske kvalitetar. Der vert det no laga skisseforslag som syner kva Vegvesenet ønsker å gjera innanfor vegen sitt område. Samtidig inneheld skissene



*Her på Rv.1 ved Tasta i Stavanger er oppsett av skilt bra.*



*Desse tunnelmassane frå ny Rv.13 i Høllesli, Forsand kommune, er lagra utan tanke på såra dei lagar i fjordsida.*

forslag til korleis areala langs riksvegen kan utnyttast.

### Me rustar opp trafikantveggleiinga

Her vil Trafikant- og køyretøyavdelinga gå ut med ulik informasjon til trafikantane. Planen er å senda ut brosjyremateriell, halda foredrag i ulike samanhengar og driva informasjon i samband med utekontrollar. Desse såkalla "glad-kontrollane" der billistane får informasjon og materiell medan køyretøyet vert undersøkt, har vore vellukka.

### Vidare handtering og presentasjon av menyen

Gjennomføringa av tiltaka skal for dei mindre og kortsiktige tiltak skje straks, dvs. i 1992 eller 1993. Dei meir omfattande og langsiktige prosjekt vil inngå som ein del av NVVP og skal skje i perioden 1994-97.

Pressa har fått tilsendt eiga melding om Statens vegvesen Rogaland sine valg frå menyen, og i september vert det halde eit seminar for pressa på Vegkontoret. Her vil Vegvesenet si satsing på miljø verta presentert, og samstundes vert det synfaring til aktuelle veganlegg i området, det miljøaspektet står i fokus.

Intern informasjon har førebels skjedd ved utsending av ein folder om menyen. I løpet av hausten skal satsinga frå fylket visast fram for dei tilsatte ved ein presentasjon for alle avdelingar.

# Monteringsarbeider Åmøybrua

Montering av de prefabrikerte betongelementene er nå i full gang i Åmøysundet, og i skrivende stund blir bjelkene montert. Fremdriften i bruarbeidene er blitt ca.2 uker forsinket p.g.a. vanskelige grunnarbeider under vann, men vi regner med at sluttfristen 1.des. 1992 blir overholdt.

Av Ernst Owe Strøm

Montering av prefabrikasjonene skjer i følgende rekkefølge:

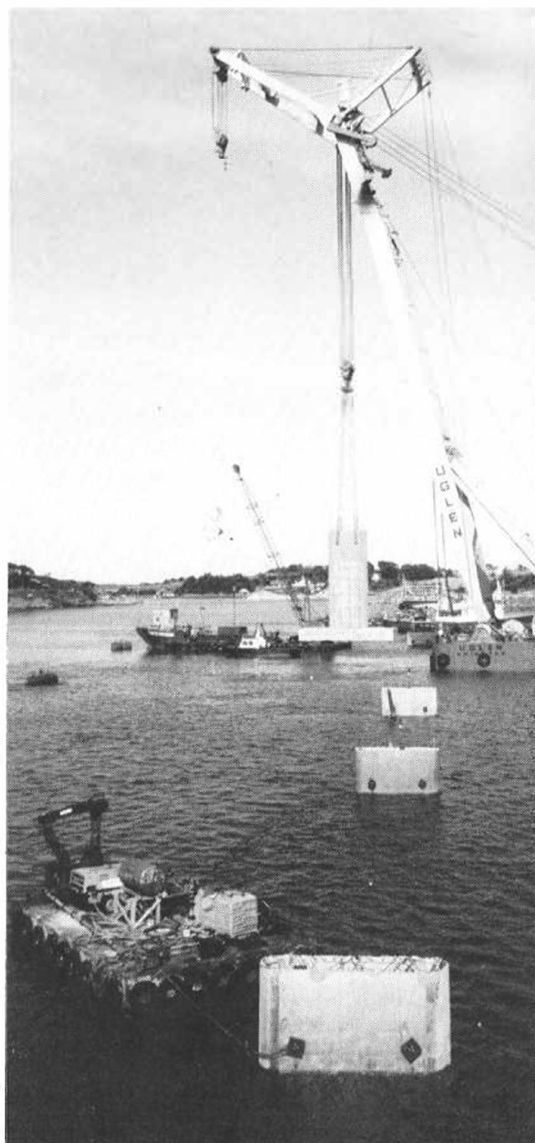
- Graving, sprengning av byggegrop for fundament
- Etablering av fire hjelpfundamenter (understøttelse for hovedfund.)
- Montering av hovedfundament ved hjelp av kranskip
- Understøping fundament (AUV-betong)
- Boring, gysing av fjellbolter
- Montering av søyle ved hjelp av kranskip
- Sammenstøping fundament/søyle
- Montering bjelker ved hjelp av kranskip
- Innstøping hjelker over søyletopp
- Montering av dekke-elementer ved hjelp av kranskip
- Stedstøp av dekke over dekke-elementene
- Stedstøp kantdrager
- Etablering av rekkverk, fuger og div.utstyr

Montering av søyle på fundament skjer ved hjelp av en stålramme, som er festet til fundamentet. Dette gir avstiving i monteringsfasen, samt styring for posisjonering av søylen.

Prefabrikasjon krever spesielt stor nøyaktighet i utforming og montering av betongelementene i brukonstruksjonen. Kontrollmålingene har vist at en holder seg innenfor kravene i prosesskoden.

Prefabrikasjon av Åmøybrua, som er 280m lang, har vært en positiv erfaring for både byggherre og entreprenør, og viser at byggemetoden egner seg for større bruer.

Det har vært utvist interesse for dette innen anleggsbransjen, og som en bekreftelse på dette, vil byggingen av Åmøybrua bli tatt opp som eget tema på Norsk Betongdag til høsten.



Montering av hovedfundament ved hjelp av kranskip.

## Satsing på fylkesvegane

Vegdirektoratet har foreslått at "Fylkesvegar" skal bli eit av dei spesielle satsingsområda i Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1994-97. Bakgrunnen for dette er den uheldige standardskilnaden som har utvikla seg i forhold til riksvegnettet.

I samband med dette har vegdirektøren utnemnt eit utval som skal arbeida med spørsmål knytta til problema med fylkesvegnettet og koma med forslag om tiltak.

Til nå er det lagt fram eit internt arbeidsdokument frå dette såkalla "Fylkesvegutvalet -92". Vegsjef i Hedmark Arne Østgård er leiar i utvalet.

Appell til kommunene

## Få bukt med uønsket reklame

Planavdelinga, Statens vegvesen Rogaland, har sendt brev til alle kommunene i fylket, der en ber om at mulighetene i plan- og bygningsloven samt de privatrettslige regler blir tatt i bruk, for å få bukt med uønsket reklame.

I brevet viser en til at reklame langs vegene kan distrahere trafikantene og medføre trafikkfare. Det er nok at noen få trafikanter overser et skilt, et bremselys eller barn på veg ut i gaten.

Statens vegvesen håper på godt samarbeid med kommunene for å få bukt med "reklameproblemet", og skriver mellom annet:

Skal vi få bukt med den stadig økende reklamen i tettbygd strøk, er vi avhengig

av bistand fra kommunene. Plan- og bygningslovens paragraf 107 sier at skilt, reklameinnretninger o.l. ikke må settes opp uten bygningsrådets samtykke. Bygningsrådet kan kreve reklame fjernet når tillatelse mangler eller reklame etter rådets skjønn antas å medføre fare eller når andre forhold, f.eks. estetiske hensyn tilsier det.

I brevet blir det også vist til at vegvesenet i samarbeid med Fylkesmannens miljøvernavdeling, har lagt ned betydelige ressurser de siste årene for å rydde opp i forholdene med uønsket reklame og skjjemmende innretninger langs vegene utenfor tettbygd strøk.

# 17. mai i Acapulco!

Nei, de har ikke begynt å feire 17.mai i Acapulco. Tvert i mot er det på denne årstiden så varmt i Acapulco, at neppe noen kan være fristet til å feire så mye. Acapulco ligger på Mexico's Stillehavskyst på 18° N, på breddegrad med Gambia i Afrika.

**Tor Geir Espedal**

Tunnelfolk bryr seg imidlertid lite om varme, og International Tunneling Association's (ITA) verdenskongress var derfor i 1992 lagt til Acapulco i Mexico i tiden 16.-20.mai.

## Vår verdensrekord

I Rogaland er vi i ferd med å sette verdensrekord i lengde og dybde for en undersjøisk tunnel, så hva var mer naturlig enn å fortelle hele verden hvor flinke vi er.

Gunnar Nærum og undertegnede meldte på et foredrag om Byfjordtunnelen. Foredraget ble antatt og det ble også bestemt at foredraget skulle framføres under kongressen. Dermed var det klart for drømmetur til Acapulco.



**Tor Geir Espedal på talarstolen under tunnel-verdenskongressen.**

## Dårlige presentasjoner

Selve kongressen var egentlig en skuffelse. Svært mange av foredragene var vanskelige å forstå, pga. dårlig språk eller overdyngede plansjer/ lysbilder.

Spesielt mange japanere har problemer i så måte. De har kommet veldig langt teknisk og ingeniørmessig, men de er ikke flinke til å presentere det de holder på med.

Det mest interessante for oss var kanskje et nytt prinsipp for bruk av sprøytebetong. Ved bruk av et såkalt "shutter-belt" kan man valse betongen på plass rundt hele tunneltverrsnittet. Dette gir bedre komprimering og større jevnhet på betongen, og er kanskje et alternativ også til full utstøping. Prinsippet er imidlertid kanskje mest anvendbart i borede tunneler.

Ellers var det interessant å se at størrelse og form på tunneltverrsnittet nå neppe er noen begrensning for bruk av tunnelboremaskiner.

## Oppsiktsvekkende foredrag

Vårt eget foredrag vakte oppsikt både på grunn av de lave kostnadene pr. tunnelmeter vi opererer med og på grunn av de lange og bratte stigningene.

De lange stigningene er i tunnel-sammenheng unike. Det er få, om noen land i verden, som har slike løsninger. Det spesielle hos oss er imidlertid at dette er lavtrafikk-tunneler der man aksepterer en lavere standard og et lavere sikkerhetsnivå. Dette er vanskelig å forstå for spesielt mellomeuropeerne.

## Stor opplevelse

Turen var ellers en stor opplevelse. Kongressen ble avsluttet med "Congress Dinner and Ball" med bl.a. oppvisning av meksikansk dans og folklore. Alt foregikk utendørs i 33°C fuktig varme uten en eneste luftning. Det var varmt.

Vi la også inn noen feriedager etter kongressen slik at vi fikk sett litt mer av Mexico, bl.a. sølvbyen Taxco syd for Mexico City. Det bygges forøvrig for tiden helt ny motorvei mellom Mexico City og Acapulco (500 km!). Den bompengefinansieres, og bompengene, de er fullt på høyde med bompengene i Rennfast. Så vi er ikke alene i verden med høye bompengesatser.

## Sikring av barn

- Er barna sikra med godkjent utstyr ?
- Tar du sjansen på at barnet ditt sit i bilen med bare bilbelte ?
- Eller, trur du framleis at barna sit trygt nok i baksetet utan nokon form for sikringsutstyr?

Sjøl etter lang tids fokusering - og kampanjer - for å sikra barna, er det framleis mange foreldre som kjører rundt med barna sine i bilen utan nokon form for sikring.

Tellingar utført for UNI Storebrand i Stavanger viser nedslåande resultat. Bare kring 40% av barna var godt sikra. Mange barn var bare sikra med bilbelte og ein god del var ikkje sikra i det heile.

Frå 1988 har det vore påbudt å sikra barna i bil i Norge.

## Røyk og bil

Stump røyken. Sett bilen hjemme. Virkemidlene er forskjellige. Målet er felles: Et bedre miljø, rom for liv og helse.

*Fra leder i Stavanger Aftenblad 3. juli*

## Auke i ferjetrafikken

Ferjetrafikken i Rogaland har auka med 5,3 % i første halvår 1992 samanlikna med fjoråret. Totalt er det frakta 939.000 personbileiningar i år mot 891.000 i første halvår i fjor.

Det er Boknafjord-sambandet som står for det meste av auken. Den er på 13,2%, frå 284.000 p.b.e. første halvår 1991 til 321.000 i år.

Også Jøsenfjordsambandet Hjelmland - Nesvik har hatt stor trafikkauke, 6,7 %. Høgsfjordsambandet har hatt ein prosentauke på 3,5, Sand - Ropeid 3,2 % og Tausambandet 2,4 %.

Men 4 samband har også hatt nedgang i trafikken. Tverrsambandet Nedstrand-Hebnes- Jelsa har mista det meste av trafikken etter at Ropeidhalvøya fekk fast vegsamband. Midtsambandet Stavanger-Nedstrand har hatt ein nedgang i trafikken på 3,3 %, Rennesøysambandet 2,3 % og Kvitsøysambandet 1,7 %.



# NVVP 1994-97

## - lokalpolitisk behandling

Av **Georg Ullenes**

Vegsjefen sitt forslag til investeringer i Norsk Veg- og Vegtrafikk-plan (NVVP) for 1994-97 ble presentert i Rygjavegen nr. 2/92.

### FYLKESTINGETS VEDTATTE INVESTERINGSPROGRAM

Investeringsramme 640 mill. kr.  
(Beløp i mill 1991-kr)

Veg nr.	Prosjekt Stedsangivelse	Investerings- program 1994-1997
E18	Drangsdalen Hove - Osli	12 47
Rv.11	Kryss v/Våg	7
Rv.1	Hillevåg X44 - X E18	25
Rv.13	Hove - Vatnekrossen Rørbru over Høgstjorden Bru over Lysefjorden Bratlandsdalen	65 35 105 8
Rv.44	Åna Sira bru	3
Rv.45	Øvstøbøstølane - Gaudøy	4
Rv.46	Ropøid - Iglatjønn	10
Rv.47	Nordbøkrysset Årabrotsvegen - Godalen	14 18
Rv.504	Moi - Bue	7
Rv.509	Arabergvn. - Skiljaberget	10
IKKE FORDELT PÅ STREKNINGER:		
	Mindre utbedringer	14
	Gang- og sykkelveger	42
	Spes. trafikkisikkerhetstiltak	23
	Kollektivtiltak	22
	Spes. miljøtiltak	30
	Serviceiltak	2
	Planlegging	24
	Til disposisjon	5
	Refusjoner	108
	SUM (mill. 1991-kr)	640

Et sammendrag av vegplanen ble sendt ut til lokal høring; bl.a. til alle kommuner, fylkeskommunen, offentlige etater og en rekke organisasjoner med tilknytning til veg- og samferdselssektoren. Etter en grundig gjennomgang i Hovedutvalg for samferdsel ble den lokale behandlingen slutført i Fylkestingets møte 3.juni 1992.

Størst interesse knytter det seg alltid til investeringsprogrammet; særlig hvilke nye vegprosjekter som skal bygges eller igangsettes i løpet av 4-års perioden.

Innenfor den ramme Rogaland fikk tildelt fra Vegdirektoratet (i alt 640 mill.kr) utarbeidet Vegsjefen to alternative investeringsprogram med anbefaling av alt. A.

Dette alternativet sluttet Fylkestinget seg til - med den endring at 35 mill.kr. til utbygging av motorvegen (E18) til 4-felt fra Hinnakrysset mot Forus ble strøket. I stedet ble ført opp 18 mill.kr til opprusting av Rv.47 (tidl. Rv.14) nord for Haugesund (parsell Årabrotsvegen-Godalen) og 17 mill. kr til ufordelte poster i storbyområdet (gang-/sykkelveger og kollektivtiltak).

Dessuten ble det gjort visse endringer i marginalprosjektlisten; dvs. hvilke anlegg som faller ut eller kommer i tillegg ved endring av investeringsrammen med +/-15%.

Vegsjefen har for sin del ingen innvendinger til Fylkestingets vedtak og har tilrådd dette overfor Vegdirektoratet.

Resultatet av behandlingen i Fylkestinget er nå oversendt Vegdirektoratet.

Sammen med Vegsjefens forslag representerer dette Rogalands bidrag til sentrale myndigheter ved utarbeidelse av St.Meld. om NVVP 1994-97. Meldingen skal behandles av Stortinget våren 1993. Vi venter med en viss spenning på den videre behandling av NVVP.

## Skikkeleg nutfant!

Han er ein skikkeleg nutfant, oppsynsmann Helge Bakka ved Sand vegstasjon, fortel Suldalsposten. Saman med Terje Bråtveit har han på ein dag vore til topps på alle dei seks nutane i Suldal som må erobrast for å bli nutfant. Dei brukte 14 timar på desse turane. Det vanlege er at turgåarar tek ein topp om gongen.

Å greia ein slik tur er litt av ein prestasjon. Stinginga for å koma til topps på dei seks nutane er 3.166 meter. Og sjølsagt må ein stiga ned att like mange meter. Det røyner hardt på kne og lår det også.

Helge Bakka og Terje Bråtveit starta turen kl. 0,00 om natta. Først steig dei opp til Natlandsnuten (965 m) deretter Gullingen (980 m) og Reinsnuten (1.144 m).

Om morgonen tok dei første ferja frå Sand til Ropeid. Der var dei oppe på Sellandsnuten (906 m), før dei tok 9,30- ferja attende til Sand. To toppar sto att, Hellandsnuten (740 m) og Napen (1.351 m).

- Den finaste toppen var nok Natlandsnuten. Det var litt av ei oppleving å sjå lysa i Stavanger midt på natta derfrå, seier Helge Bakka og Terje Bråtveit til Suldalsposten.



Helge Bakka - ein skikkeleg nutfant

# Via NORDICA - Nordisk Vegteknisk Forbund's 16. kongress

Nordisk Vegteknisk Forbund er blitt dannet for å fremme utviklingen innenfor vegtrafikk- og vegtransportområdet gjennom samarbeid mellom fagfolk i Danmark, Finland, Færøyene, Island, Norge og Sverige. Forbundet består av seks nasjonale foreninger som hver har sine styrer.

Av Halvor Folgerø

Det faglige arbeidet innenfor NVF foregår i forbundets arbeidsutvalg som det i alt finnes 14 stykker av. I tillegg er det opprettet noen såkalte adhoc-utvalg på spesielle fagområder.

Hvert fjerde år arrangerer NVF en kongress som går på rundgang mellom de enkelte medlemslandene.

Den 16. NVF-kongressen ble avviklet i Tammerfors i Finland i tiden 9. - 11. juni 1992.

Tammerfors er Finlands nest største by med vel 172 000 innbyggere, og er en av landets viktigste industribyer.

Dette skyldes ikke minst byens beliggenhet på neset mellom innsjøene Näsijärvi og Pyhäjärvi. Det er en høydeforskjell på 18 m mellom disse to innsjøene som har ført til dannelse av Tammer-fossen, energikilden for byens industri.

Tammerfors ligger ca 20 mil nord-vest for Helsingfors, og kan lett nås med fly, tog eller bil/buss.

Årets kongress hadde samlet totalt 1150 deltakere, der det også var med noen få representanter fra nordens nye naboer i øst: Estland, Latvia, Litauen og Russland.

Rogaland hadde med fem deltakere. Vegsjef Chester Danielsen og plansjef Halvor Folgerø deltok innenfor den tildelte kvote fra Vegdirektoratet. Adm.sjef Svein Magne Olsen og avd.ing. Kari Smådal Turøy var med i kraft av nye medlemmer i NVF-utvalget, mens konsulent Gunnar Magnusen deltok som organisasjons-utsending fra YS (ELF).

Kongressen ble avviklet i Tammerfors-huset eller Tampero-talo som det heter på landets språk. Dette var en imponerende bygning der hele programmet ble avviklet fra åpningen i festsalen, via utstillinger, faglige seksjoner, bespisning og fram til avslutning med bankett på kongressens siste dag.

## Stor faglig spennvidde

Det faglige innholdet hadde stor spennvidde, noe som avspeiltes gjennom hovedtitlene på de enkelte fagseksjonene:

- Framtidens transportsystem
- Vintervedlikeholdsstrategier
- Effekter av store prosjekt
- Mennesket i trafikken
- Mennesket i sentrum
- Ressursvennlige høykapasitetsveger
- Utdannelse innen veg- og trafikksektoren
- Et miljøtilpasset transportsystem
- Estetikk i veg- og bruplanlegging
- Vegdekker - nye krav og løsninger
- Trafikkstyring og informasjonsteknologi
- Europeisk harmonisering på veg
- Bytrafikk-løsninger
- Mennesket og vegmaskinen i framtiden
- Kjøretøy og kjøretøykontroll
- Bruer og tunneller
- Alternativ finansiering
- Trafikksikkerhet i tettsteder

For å rekke gjennom så mange fagområder, ble det kjørt 3 parallele serier både før og etter lunch. Så kunsten var å velge de rette emnene ut fra program og egne preferanser. Heldigvis var det tilgjengelig rapporter om de fleste emnene som skal studeres nærmere til høsten, når det blir mørkere (!).

## Kyststamvegen

I kongresshuset var det som nevnt en utstilling der det var mulig å få aktuell informasjon om kjente og nye felter på vegtrafikksiden. Den mest vellykkede av disse måtte uten tvil være Kyststamvegens stand. Her inviterte vegsjefene i KSV-fylkene til mottakelse med champagne. Etter antall deltakere å bedømme var dette den mest besøkte standen på hele utstillingen.

## Ekskursjoner og utfarter

Det var også anledning til tekniske ekskursjoner til Finlands vegmuseum og til motorveganlegget Tammerfors østre omkjøringsveg. Her vakte særlig Lakalaiva planskilte kryss stor oppmerksomhet. Krysset forbinder to motorveger: V3 fra Tammerfors til Hälsingfors og V9 Tammerfors østre omkjøringsveg. Utbygde industriarealer hadde her gjort det nødvendig å bygge i høyden og den framtidige trafikken skal avvikles i fire plan med tilsammen fem bruer.

For en som kommer fra et land der motorveg oppfattes nærmest som et fy-ord, var dette en litt nostalgisk opplevelse.

Det var også lagt opp til ikke-faglige aktiviteter. For ledsagerne ble det arrangert utfarter til Ittala og en såkalt "Hembygdsfærd". De fikk også anledning til å delta på en rundtur i byen for å bli kjent med de viktigste severdighetene i Tammerfors.

Videre var hele kongressen en kveld invitert til finsk aften på øya Viikinsaari Pyhäjärvi. Selvfølgelig fikk vi også anledning til noen turer på byen.

Inntrykket var at Tammerfors er en typisk industriby med en rekke monumentale og imponerende byggverk. Men spesielt vakker synes jeg ikke den var. Det virket videre som om gatene i stor utstrekning var til for bilen og biltrafikken. Tammerfors vil neppe vinne noen pris for å ta vel vare på fotgjengerne.

Tilbaketuren til Norge startet for vårt vedkommende med båt fra Helsingfors til Stockholm. Turen med "Stena Serenade" var en uforglemmelig opplevelse og får stå for en vellykket avslutning på et hektisk og interessant førstebesøk hos våre finske naboer i øst.

Om fire år står Norge som vertsland for Nordisk Vegteknisk Forbunds 17. kongress, og Bergen er allerede utpekt som arrangementsby.

Vegdirektør Eskild Jensen avsluttet kongressen i Tammerfors med å ønske vel møtt i Bergen i 1996.



Vegopning Isvik - Skjold

# - Nå blir det igjen kjekt å bu i Skjoldavik

- Det er spennvidde over Vegvesenet sitt arbeid, noko som også viser igjen når nye vegprosjekt skal opnast. Viss ikkje Kongen kjem, så kjem Einar Grønstad. Og sist me var i Vindafjord for å markera fullføringa av ein gang- og sykkelveg i Vats, hadde 2 barn æra av å foreta den offisielle opninga.

Slik ordla vegsjef Chester Danielsen seg under sin spenstige og humørfylte tale ved opninga av vegen Isvik - Skjold kyrkje.

**Tekst og foto: Harald Sel**

Sjøl sa Einar Grønstad at han aldri hadde drøymt om at han skulle få opna ein veg. Men då han fekk spørsmål om å foreta den offisielle opninga av riksveg 11 Isvik - Skjold kyrkje, blei han glad og sette stor pris på dette.

Og at nettopp Einar Grønstad var eit naturleg val til denne handlinga, var det så visst ikkje berre vegsjefen som slo fast. Nåverande leiar i Hovudutval for samferdsel og tidlegare kollega av Grønstad gjennom 8 år i Fylkessamferdselstyret, Johan Kåre Gjølme, var mellom dei som understreka Grønstad sitt

engasjement gjennom mange år som pådrivar for dette vegprosjektet.

Den gamle vegen gjennom Isvik/Skjoldavik har vore ein flaskehals på stamvegen austover frå Haugesund. Verst har det likevel vore for lokal-samfunnet, som har levd med konstant redsle for trafikku-lykker og med miljølempene frå stor trafikk, der ein vesentleg del attpåtil er tungtrafikk.

Med den nye vegen blir situasjonen ein heilt annan. Ein av gjestene ved opninga sa det slik: - I tidlegare tider var det veldig kjekt å bu i Skjoldavik. Eg trur det skal bli kjekt nå igjen.



*Eit festleg innslag var det då dei 10 år gamle trilling-jentene Trude, Karl og Marianne overrekte blomster til Chester Danielsen, Birgit Langeland og Johan Kåre Gjølme.*

*Når Birgit Langeland blei heldra saman med vegsjefen og leiaren i Hovedutval for samferdsel, er det for stort lokalt engasjement for den nye vegen. Mellom anna organiserte ho demonstrasjonen då Samferdselkomiteén i Stortinget relste forbi Skjold i 1990.*

*Jentene er døtre til Bente Ertesvåg, som er medlem i Hovedutval for samferdsel.*



*Trass i ferletid hadde ein klart å samla det meste av Skjold skulemusikkorps. Del ga sitt vesentlege bidrag til å skapa fest rundt opningsseremonien.*

*Her er del fleste vegvesen-arbeidarane som har bygt vegen, samla rett før opningsseremonien. Frå v.: Jostein Miljø, Jan Sverre Søvik, Olav Tørresdal, Einar Thuestad, Cent Hermann Lid, Helge Kollevik, Ole Gunnar Tvedt, Karsten Haukås, Sverre Kvinnestad, Nils Krokedal, Lars Øyvind Brække, Jakob Høyland og Jan Rossebø.*





Norsk vegmuseum opna

# Dette er reine Maihaugen

- Dette er reine Maihaugen. Slik svarta ein mann frå Lillehammer, då me ville ha hans meining om den nye attraksjonen byen har fått - Norsk vegmuseum.

Svaret seier ikkje så lite. Maihaugen på Lillehammer er mellom dei musea som har høgast status her i landet.

**Tekst: Harald Sel**  
**Foto: Olav Handeland**

Norsk vegmuseum blei opna med stil og stas i slutten av juni. Samferdselsminister Kjell Opseth, vegdirektør Eskild

Jensen og tidlegare vegdirektør Karl Olsen var mellom gjestene. Ja til og med den legendariske Hans Hagerup Krag, som var vegdirektør frå 1873 til 1903, var henta fram frå det hinsidige i skuespelar Tor Stokke sin skikkelse. Vegdirektør Krag (Tor Stokke)

kom til festen med hesteskyss frå 1800-tallet og reiste att i "framtidens" bil, driven med elektrisk energi. Eit stort spenn. Og eit stort spenn er det då også i alt det Norsk vegmuseum har å by på, - mykje om fortida, men også samtida og framtidsperspektiv-

og vyer har fått sin plass. Alt i alt. Dette er eit museum som bør ha stor publikumsapell. Lovorda var mange under opningshøgtida. Og planane framover for vidare utbygging er omfattande. Så me har meir i vente.



Mellom mange prominente gjester ved opninga var også samferdselsminister Kjell Opseth (t.v.). Han står saman med Marit Paulsrud, Alfred Bjørkeli og vegdirektør Eskild Jensen.

Unge Marit Paulsrud og vegveteran Alfred Bjørkeli sto for den offisielle opninga av museet ved å avfyra saluttt i lag. Handlinga symboliserte på denne måten både kontakten bakover og mot framtida.



Levandegjering av livet på- og omkring landevegane i nær- og litt meir fjern fortid, på opningsdagen.



Til venstre har Chester Danielsen slått seg i lag med ei livsglad fante-kjerring i veggkanten, mens den ferme jenta frå eit landevogsfylgje har slått an på Rygjavegen sin medarbeidar og vil selja "utsøkte" blonder.

# Ferjesambandene over Boknafjorden etter åpningen av Rennfast

## Om vegvesenets rolle i konsesjonssaken

I forbindelse med saken som gjelder valg av konsesjonær i de nye ferjesambandene Morteveika - Arsvågen og Morteveika - Skudenes-havn, har vi fått endel spørsmål om vegvesenets rolle og de formelle behandlingsrutiner.

Av Håkon Schwalb

### Lovendring

Stortinget vedtok 17. juni 1991 endringer i samferdselsloven som bl.a. innebærer at Samferdselsdepartementet skal være løyvemyndighet for riksvegferjesamband. Denne lovendringen er imidlertid ennå ikke trådt i kraft. Etter gjeldende samferdselslov er derfor fremdeles fylkeskommunen løyvemyndighet, også når det gjelder riksvegferjesamband innen fylket (som for lokale båtruter for øvrig).

### Anbudsordning

Stortinget har anmodet om at det benyttes anbudsordning når det gjelder tildeling av løyve for ferjesambandene Mortavika - Arsvågen og Morteveika - Skudenes-havn. På grunn av at vedtatt endring i samferdselsloven som åpner for bruk av anbud i riksvegferjedriften ennå ikke er trådt i kraft, lar dette seg ikke gjennomføre på nåværende tidspunkt.

### Konsesjon

Normalt gis det tildeling av konsesjon for 10 år. Når særlige grunner taler for

det, kan imidlertid konsesjon gis for kortere tid.

I forbindelse med Stortingets anmodning om prøvedrift med anbud i Boknafjordsambandet, har Samferdselsdepartementet bedt om at løyveperioden ved nåværende tildeling tilpasses dette. Konsesjon for drift av de aktuelle ferjesambandene gis i denne omgang derfor for en periode på kun 18 mnd.

### Uttalelse fra vegsjefen

Når det gjelder riksvegferjesamband er det som kjent staten v/vegmyndighetene som yter tilskudd. Fylkeskommunen har derfor bedt om en uttalelse fra vegsjefen, og lagt vekt på denne i sin innstilling til Hovedutvalg for samferdsel i Rogaland, som er den egentlige konsesjonsmyndighet.

### Valg av materiell

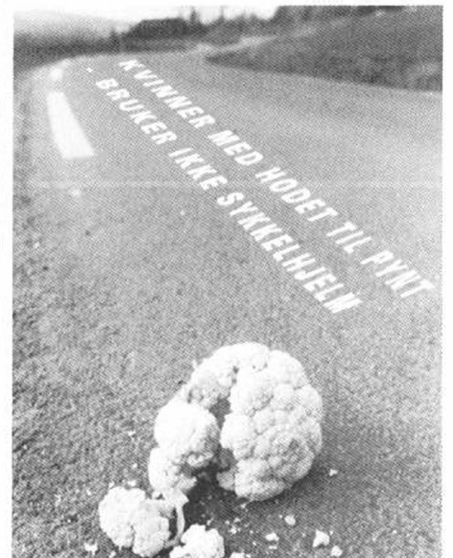
Når det gjelder valg av materiell og økonomisk betraktningssmåte, har vegsjefen på sin side basert sin anbefaling på premisser og tilrådinger gitt fra Vegdirektoratet. Dette har blant annet ført til at man har sett riksvegferjedriften i hele landet under ett ved anbefaling av konsesjonær.

### Begrunnet vedtak

Vi kan avslutningsvis bemerke at et vedtak om tildeling av ruteløyve er et såkalt enkeltvedtak i henhold til forvaltningslovens bestemmelser. Dette innebærer at

vedtaket må være begrunnet, og at det kan ankes av berørte parter (eller annen med rettslig klageinteresse i saken). Ankeinstansen er Samferdselsdepartementet, og fristen for å anke en avgjørelse er normalt tre uker.

## Få kvinner bruker sykkelhjelm



Berre 3 % av voksne kvinner bruker sykkelhjelm. Dette viser tellingar frå Transportøkonomisk institutt. Også mellom voksne menn er hjelmbruken låg, men litt høgare enn hos kvinner.

Jentene er i utgangspunktet flinkare til å bruka hjelm enn gutar. Hos barn under 12 år brukar 71 % av jentene og 58 % av gutane hjelm. Men i aldersgruppa 12-25 år brukar berre 4 % av jentene/kvinnene hjelm, og bruken går altså ned med enda ein prosent for kvinner over 25 år.

Kvart år må 20.000 personer her i landet få medisinsk behandling på grunn av sykkelulykker. Omlag 7.000 sykkelulykker fører til hovudskader - mange av dei alvorlege. Ved bruk av hjelm ville svært mange av desse skadane vore unngått.

Dødsrisikoen er seks gonger så høg, og risikoen for varig mein er ti gonger så høg hos sykklistar som ikkje brukar hjelm.

## Trafikkauke i Rogaland

Til og med mai hadde Rogaland ein trafikkvekst på 3,2 % samanlikna med same periode i fjor. Dette viser tala frå dei faste trafikktelepunkta i fylket.

Det er utarbeidd statistikk for 8 fylke. Av desse har Rogaland den største trafikkveksten. Nest størst auke har Oppland med 2,5 %.

I fleire fylke er det også nedgang i trafikken. Det geld f.eks. grannfylket i sør, Vest-Agder med minus 0,5%.

## Kyststamvegen

Kvart år betaler trafikantane på Vestlandet og i Sør-Trøndelag 800 millionar i ferjebiletta

I tillegg kjem bompengeprojekt finansiert av trafikantane.

Sjøl om folk i landsdelen yter stor eigeninnsats når det gjeld vegbygging og ferjedrift, er Kyststamvegen likevel utan tvil den dårlegaste stamvegen i landet.

Frå brosjyra  
Kyststamvegen - tørrskodd langs kysten,  
utgitt av Kyststamvegutvalet 1992.



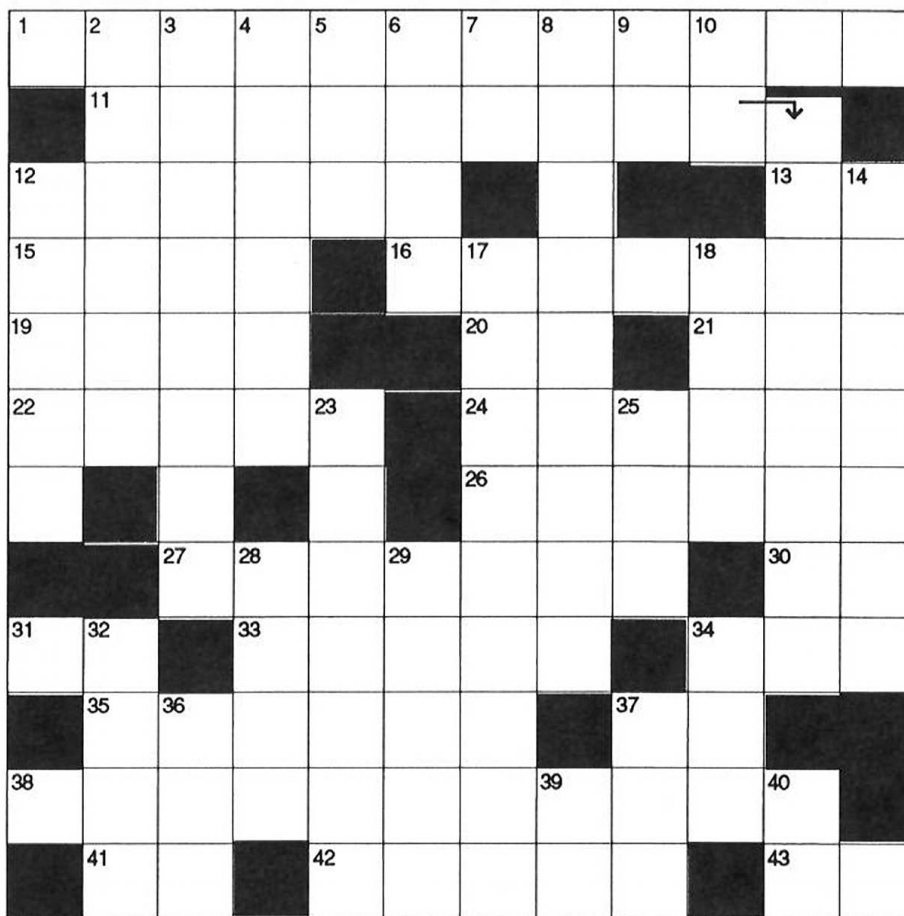
# Kryssord nr.4/92

## VANNRETT

1. Rett
11. Blir mørke
12. Sett på
13. Utsikt
15. Ei omv.
16. Sluttsummen
19. Karakter
20. Pron.
21. Sjømann
22. Fisk
24. Eltet
26. Ledelsen
27. Befordringsmiddel
30. Kjemisk symbol
31. Byge
33. Stopp
34. Røre
35. Planet
37. Nest
38. Geskjeft
41. Voks
42. Fornuft
43. Tre

## LODDRETT

2. Beholder
3. Bygningen
4. Se
5. Tallord
6. Runde
7. Mesterskap
8. Avholdenhet
9. Pron.
10. Lege fork.
12. Pris
14. Klagende
17. Ringet
18. Folkefester
23. Tettes
25. Redsel
28. Treslag
29. Støtte
32. Lokk
34. Varme
36. Godord
37. Satt ikke
39. Utrop
40. Idrett



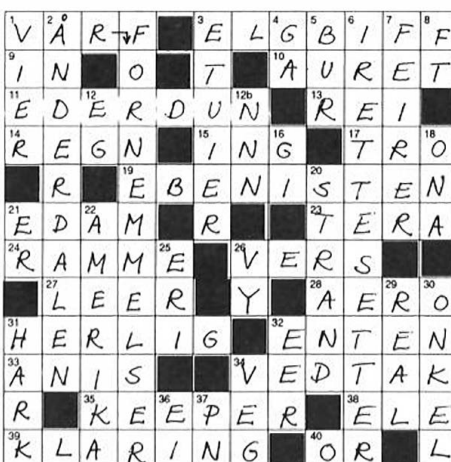
Løsningen på kryssord nr. 4/92 sendes til:

**RYGJAVEGEN,**  
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 30. september 1992

Innsendt av: .....

Adresse .....



Rett løsning nr. 3/92

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

## VINNERE:

**Marit R. Øverland**  
Bedriftshelsetjenesten  
Vegkontoret

**Sigurd Sæland**  
Anleggskontoret  
Vegkontoret



# Årets vegcup i fotball

Årets vegcup ble avviklet 12. og 13. juli ved Åråsen i Skedsmo. Vi stilte med lag i begge klasser.

**Tekst: Johan Lund**

**Foto: Bård Asle Nordbø**

Guttene spilte bra og scoret i alt 6 ganger og slapp inn 2 mål. Men dette var dessverre ikke nok til å gå videre til sluttspillet. Vår bane ble forøvrig Sør-Trøndelag, som hadde et sterkt lag og som tok finaleseieren.



Litt "nedrulla" trass flott innsats.

Jentene gjorde det bedre. Med sifrene 8-0 etter innledning og i semifinalen møtte vi Vegdirektoratets brave damer i finalen.

Vår heiagjeng gjorde sitt beste, forøvrig med god tilslutning av Vegdirektoratets

administrasjonsdirektør Kjell Haaland (han er Haugesunder), men det hjalp ikke.

Ett baklengs-mål i hele turneringen var nok til at gullet glapp. Men sølv er ikke nederlag. Gratulerer hjerteligst jenter og på'an igjen til neste år!



**Damelaget, stående fra venstre: Turid Løland, Lise Bruder, Mona Vareberg (oppmann), Marianne Ertsaas og Synnøve Helland.**

**Knestående fra venstre: Alna Solheim, Nina Torgersen, Dagmar Johnsen, Solveig Yndesdal og Anne Marie Torsvik.**



**Herrelaget, stående fra venstre: Arne Magnar Sleveland, Thorbjørn Instefford (oppmann), Pål Thornes, Rune Larsen, Tor Oskar Walskaar, Johan Lund (reiseleder og videofotograf), Amund Nilsen, Lorents Østbø. Knestående fra venstre: Johnny Røyland, Tor Skårland, Geir Gudmestad, Ernst Walskaar, Svein Kyte, Bård Asle Nordbø og Harald Nordnes.**

Firebruersløpet/Bruamarsjen 1992

## Hard satsing og roleg rusletur

Frå dei som satsa hardt, og kom i mål til imponerende gode tider på halvmaraton og 9,5 km, til dei som rusla roleg gjennom ei av dei tre løypene, 21,1, 9,5 og 5 km. Dei var på Bokn, både dei topptrerna og dei som fekk høg puls ved å gå 5 km.

Sjøl om det var færre deltakarar enn i fjor, må ein kalla arrangementet vellukka. Fint ver med passeleg temperatur gjorde sitt til at me fekk ein god og festleg trimdag.

Ekstra spiss er det at Bokn Idrettslag har utekafe ved innkomsten på Bokn skule. Grilla laks med salat og tilbehør smaka kjempegodt, og folk kosa seg rundt borda i godveret.

Omlag 400 var med på årets Firebruersløp/Bruamarsjen. Av desse sprang 66 halvmaraton. Dette er 15 fleire enn i fjor. Derimot var det færre som sprang 9,5 km i år, - 84 mot litt over 100 i 1991.

Bruamarsjen hadde ca 250 deltakarar. Også dette er færre enn i fjor.

Totalt sprang eller gjekk omlag 550 under 1991-arrangementet, mens talet i år altså var ca 400.

Så overraskande var det ikkje at deltakartalet minka. Samanlikna med andre tilsvarende arrangement, er 400 eit bra tal. I fjor var det dessutan maksimalt blest om både Bokn, den nye vegen og alle tilstellingane omkring Kongen si opninga av Boknprosjektet.

*Løperane på veg over Frekasund bru, nokre hundre meter etter start. I teten Per Hovden, Egersund (91), Jan Birger Hansen, Torvastad (48), Osmund Våge, Bokn (47) og Lars Kvåle, Røldal (82).*

### Resultat frå Firebruersløpet

#### Halvmaraton

##### Menn - klasse aktiv

- |                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| 1. Terje Bændiksen, Torvastad I.L.    | 1,15,35 |
| 2. Tore Callaghan, Haugesund I.L.     | 1,18,33 |
| 3. Tor A. Dommersnes, Stegabergh I.L. | 1,22,09 |

##### Menn - klasse bedrift

- |                               |         |
|-------------------------------|---------|
| 1. Torgeir Aarlott, Stavanger | 1,18,43 |
| 2. Trygve Berg, Statoil BIL   | 1,25,18 |
| 3. Leif Strømberg, Hafsfjord  | 1,25,50 |
| 23. Magne Goa, Vegvesenet BIL | 1,43,25 |

##### Menn - klasse trim

- |                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| 1. Ben Inge Velde, Vedavåg I.L. | 1,31,02 |
| 2. Harald Idland, Bjerkreim     | 1,33,04 |
| 3. Rolf Oppedal, Skjoldal       | 1,33,06 |

##### Kvinner - klasse trim

- |                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| 1. Reidun Kronstad Johnsen, Hgsd. | 2,09,37 |
| 2. Eva Ekrene, Haugesund          | 2,09,38 |

#### 9,5 km

##### Menn - klasse aktiv

- |                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| 1. Lars Kvåle, Røldal I.L.      | 32,08 |
| 2. Henrik Egeland, Sandnes I.L. | 32,33 |
| 3. Per Hovden, Egersund I.K.    | 32,42 |

##### Kvinner - klasse aktiv

- |                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| 1. Heidi Hølgeland, Vindafjord I.L. | 40,18 |
| 2. Anne Berit Møland, Bryne FIK     | 41,24 |
| 3. Audhild Ulland, Vindafjord I.L.  | 41,31 |

##### Menn - klasse bedrift

- |                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| 1. Øyvind Heggelund, Posten      | 35,26 |
| 2. Øystein Alne, Posten          | 36,00 |
| 3. Jan Inge Høglind, Statoil     | 36,14 |
| 15. Helge Bakka, Vegvesenet BIL  | 43,19 |
| 18. Kåre Taksdal, Vegvesenet BIL | 45,34 |

##### Menn - klasse trim

- |                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| 1. Knut Furuset, Vindafjord I.L. | 39,57 |
| 2. Jan Ekrene, Haugesund         | 42,08 |
| 3. Tor Leif Helgesen, Aksdal     | 42,22 |

##### Kvinner - klasse trim

- |  |       |
|--|-------|
| 1. Edith Sandal, Røldal I.L.           | 43,51 |
| 2. Eli Østrem, Kolnes                  | 43,54 |
| 3. Anne Karin Nærland, Vindafjord I.L. | 45,20 |



Anne Line Aanonsen

## Vår første "Styrkeprøve-jente"

Som første vegvesen-kvinne i Rogaland har Anne Line Aanonsen sykla Den Store Styrkeprøven - Trondheim - Oslo. Anne Line er utdanna kjørelærer og arbeider ved Biltilsynet i Stavanger.

Tida hennar på den 540 km lange sykkelturen var litt under 32 timar. Og dette ga meirsmak, fortel ho, trass i at Styrkeprøven 1992 var den tyngste på mange år.

Kuling opp Drivdalen og over Dovre tæra hardt på kreftene, slik at over 1000 deltakarar (over 20%) braut løpet.

Men trass i kuling og slit, Anne Line stiller nok på startstreken i Trondheim neste år også.

Kanskje får ho med seg fleire, både jenter og gutar. I år stilte t.d. Statens vegvesen Møre og Romsdal med 15 deltakarar, kvar av dei sponsa med kr. 2000,- av Krifast-prosjektet.



På fotoet ser me Anne Line Aanonsen, etter innkomsten på Valle Hovlin i Oslo, med diplom for fullført Styrkeprøve.

## Når siste ferja er gått

**Borghild Gramstad**

(27 år)

er fødd og oppvaksen i Sauda.

Dei siste åra har ho budd i Bergen.

Ho er redaktør for tidsskriftet Syn og Segn og arbeider på Universitetet i Bergen.



I fjor sto vegsjefane på Vestlandet fram og vitna om sin draum: Ferjefri kyststamveg på Vestlandet.

Eg, som har brukt store delar av livet mitt ombord på ferjer og snøggbåtar, fraus på ryggen. Målet for samferdselspolitikken i dette landet skal altså vera at flest mogleg skal sitte i kvar sin litte boks av ein bil lengst mogleg reisetid?

### Lufttehol i kvardagen

Eg trur ikkje vegsjefane kan ha drøfta ein vanskeleg arbeidsdag med kollegaer på snøggbåten frå Bergen til Knarvik, eller pendlarskatt med kjenningar på ferja til Stord, eller hatt ungar som har klatra i bagasjehyllene på ferja i staden for å kringla i baksetet på bilen.

Båttrafikken er små lufttehol i kvardagen, dei er møtestader der du ikkje kan velja kven du skal reisa saman med, og dermed rommar dei også det uventa.

### Avveksling

For sjåføren kan ferjeturen vera den einaste sjansen til trygt å få kvila blikket på den flotte naturen som me har rundt oss, for ungane er det godt å få springa av seg bilkøyeringa, for pendlaren er det godt å duppa av litt, kvelva ned på baken på siste ferja.

### Leva med båt og ferje

Eg har levd med båt- og ferjetrafikken i over 20 år. Frå den stalinistiske tida med plassstinging på bilferjene og køar på rundt 4 timar, då du blei svartelista viss du ikkje nådde fram dei reglementerte ti minuttar før avgang; via perioden med

HSD-uhell med ferjer i kai og på grunn, der vitsane etter kvart blei utkonkurrert av røyndomen sjølv; og til i dag, der samferdsla på sjøen går greit og knirkefritt.

### Gledesstunder

På Vestlands-bilreiser gler eg meg kvar gong eg kan bruka tid på å sjå på ferje-medpassasjerar framfor å å sjå på vegen framfor bilen, utforska kaiområdet (viss de t.d. at det er mykje traktantarell på Skjersholmene?), eller sitte på øverste dekk med fjeset mot sola.

### Sjøtrafikken i blodet

Sjøtrafikken ligg i blodet på oss vestlendingar. Forfattarskapen til Ragnar Hovland hadde t.d. sett heilt annleis ut viss det hadde funnest ein ferjefri kyststamveg, og Gunnar Stålesen kunne aldri ha skrive Den femte passasjer viss Askøy hadde vore landfast. Og berre tenk på Ferjekø blues med Det Norske Kammerkor, Ivar Medaas med Gamle dampen eller Peder ferjebilletør hjå Salhuskvintetten!

### Sjøen bind saman

Når desse vegsjefane attpåtil gjer seg til lått og løye med å kle seg ut i vikingutstyr for å marknadsføra den ferjefrie vegen sin, så viser dei kor lite dei kjenner til norsk kultur og tradisjon. Vikingane langs landevegen, hadde det blitt norgeshistorie av det, - kva?

Nci, sjøen bind oss saman, og båtane er møtestader, og aldri skal vestlendingane leva og døy i bilen utan å hå vore på ei ferje i mellomtida.



# Vegfolk fra Estland på besøk

Langvegfarende vegfolk besøkte Bærheim vegstasjon og Rennfast 11. august. En sang- og dansegruppe fra vegadministrasjonen i regionen Lääge-Viru i Estland tok en avstikker til oss under et 5 dager langt opphold i Klepp.

Norgesturen var en gjensitt etter at dansere fra Klepp for to år siden etter invitasjon deltok i en festival i Estland.

Av Johan Lund

På Bærheim ga biltilsynssjef Fett en orientering av norsk vegadministrasjon.

Under omvisningen orienterte vegmester Hogstad om vedlikeholdsdriften. Han fortalte også om vårt datastyrte overvåkingsanlegg for tunneler, lyskryss hovedveger m.v. og om vårt saltingsanlegg.

Etter en enkel bespisning ga den bunadskledde del av gjestene til beste noen sang- og dansenummer. Til denne del av besøket var tilsatte i område IV og ved vegkontoret invitert. Forestillingen sluttet med at de gjestende jenter og gutter engasjerte våre egne til en dans i valsetakt. Dette innslaget slo åpenbart heldig ut for begge parter.

Gruppen fra Estland hadde medbrakt tolk, en 17-årig gutt som for tiden går på gymnas i Norge. Lederen av utenlandsavdelingen i det estlandske vegdirektorat deltok på turen og han behersket også engelsk. Ellers gikk det på gebrokkent tysk, men dette var godt nok til en prat om vegstoff og annet ved bordene. En enkel gjensidig gaveovertekkelse satte en spiss på besøket.

## Litt om Estlands veger

Estland er omtrent 5 ganger større enn Rogaland og har vel 1,5 mill. innbyggere. Dvs. omtrent samme gjennomsnittlige befolkningstetthet som oss, ca. 35 sjeler pr. km<sup>2</sup>. For offentlige vegger er vegtettheten omlag 325 m. pr. km<sup>2</sup>, mens vi har ca. 525. Men så har de i tillegg et underordnet, privat vegnett samme lengde.

Vegstandarden er betydelig svakere. Det går fram av denne oversikt:

- Betong 6 %
- Asfalt 18 %
- Olje/Grus 28 %
- Grus 45 %
- Annet 2 %



Estlenderne under besøket på Bærheim vegstasjon.

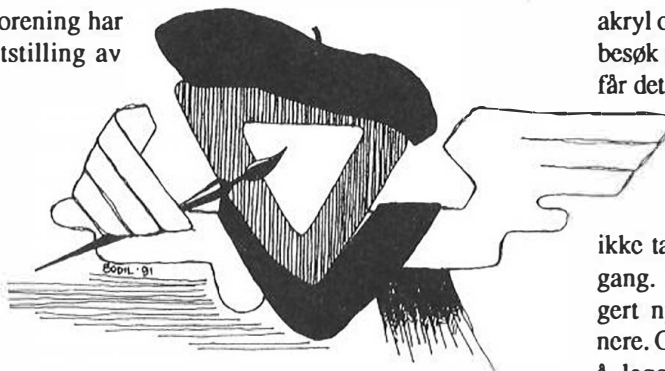
# Bedriftskunstforeningens salgsutstilling

Statens vegvesens bedriftskunstforening har for første gang arrangert salgsutstilling av kunst.

Av Eva Vivoll

Torsdag den 11., lørdag 13. og søndag 14. juni var satt av til arrangementet som ble holdt i den gamle kantinen på vegkontoret.

Plakat med invitasjon ble sendt ut til både egne medlemmer og andre bedriftskunstforeninger, samt hengt opp på bensinstasjoner, butikker ol. Utstillingen ble også annonsert i nærradioer og aviser.



Det ble ialt stilt ut 86 bilder. Kunstnere var Reidar Dahl fra Åsgårdstrand og Kari Sømme og Eva Østebø fra Stavanger. I de fine bildene var det noe for enhver smak, og her fantes både oljemalerier,

akryl og akvareller. Utstillingen fikk ikke besøk som fortjent og forventet, men det får det fine sommerværet ta "skylda" for. Ca. 60 mennesker var innom og 13 av bildene ble solgt.

Bedriftskunstforeningen har slett ikke tatt skrekken av dårlig besøk første gang. I løpet av høsten vil det bli arrangert ny salgsutstilling, med nye kunstnere. Og denne gang vil foreningen prøve å legge arrangementet til samme helg som Vegmuséet holder åpent.

Arbeidet er allerede i gang, og det krysses fingre for god oppslutning fra både medlemmer, andre ansatte og folk utenfra.

# Hele landet samlet til et registreringsdistrikt

Av Reidun Lanne

25. mai 1992 var dagen da biltilsynet ble samlet til et rike. Fra denne dagen ble AUTOSYS trinn 4 innført på landsbasis, og det vil si at manuelle rutiner på hver enkel stasjon ble erstattet med et landsdekkende EDB-basert informasjonssystem.

Dette er svært forbrukervennlig. Publikum kan nå registrere kjøretøyene sine hvor som helst i landet uavhengig av bosted og hvor salgsmeldingen er innlevert.

Dersom ikke de andre dokumentene blir innlevert sammen med salgsmeldingen setter systemet i gang rutine hvor varselbrev blir skrevet ut til kjøper med beskjed om vilkår for å få registrert kjøretøyet.

Systemet følger opp om ny eier overholder fristen. Dersom dette ikke blir gjort blir det sendt ut purring og til slutt avskiltningbegjæring.



*Fra et av kursene der personalet ved Biltilsynet fikk opplæring i bruken av Autosys.*

*Helt til venstre: Kursleder Reidun Lanne. Fremst fra v.: Turid Løland, Sonja Aasland, Elisabeth Aadland og Bodil Wigdel. Bak fra v.: Anne Karln Øren, Marit Iversen og Lise Bruder.*

Utekontrollbilen til Biltilsynet har nå fått installert terminal, slik at personalet til enhver tid har tilgang til AUTOSYS.

Politiet er også en flittig bruker av systemet.

**MED  
HJELMEN  
PÅ  
TOPPEN  
VERNAR  
DU  
KROPPEN**

## Flere reiser med rabatt

I Ålesund og Molde viser forsøk med reduserte takster på buss-månedskort at dette har ført til en betydelig trafikkøkning. På de enkelte rutene er økningen på mellom 15 og 40 %. Dette viser en rapport fra Møreforskning.

I Rogaland har Haugaland Billag gjort liknende erfaringer ved innføring av rabattordninger.

## 900 mill. sykkel-km

Sykkelen utfører et betydelig transportarbeid i lokaltrafikken i Norge. En undersøkelse utført av Transportøkonomisk institutt viser at beregnet transportarbeid med sykkel er bortimot 900 millioner personkilometer. Dette er til sammenlikning nesten dobbelt så stort transportarbeid som det sporvegene og forstadsbanene i Norge utfører.

Halvparten av syklistenes transportarbeid utføres av barn. Det burde gi den voksne del av befolkningen noe å tenke på.

## Holmenkollstafetten

Redaksjonen har fått reaksjonar på Rygjavegen sin omtale av Holmenkollstafetten i juni-nummeret. Det er formuleringa "for herrelaget ser det ut til å gå berre ein veg - den galne", som er oppfatta litt flåsete.

Me forstår synspunktet, og vil understreka at orda ikkje var vondt meint. Holmenkollstafetten er ei massemonstring. Tida og plasseringa er ikkje det viktigaste.

På den andre sida vil mange finna det interessant å samanlikna tider og plassering år for år. I utgangspunktet er vel alle laga som stiller i stafetten, interesserte i å karra seg høgast mulig opp på resultatlista.

Men uansett: Dei som stiller opp på stafettlaga fortener ros og takk. Og særleg ros og takk fortener Mona Vareberg og Arild Volden, som la ned eit stort arbeid med planlegging og organisering av Holmenkollstafett-deltakinga.

Me beklager at Mona og Arild sitt arbeid og entusiasme ikkje blei nemnt i juni-nummeret, men nå er det gjort.

H.S.

## VERN OG HELSE

# OZON - Den ukjente faren

Strålefare fra dataprintere har lenge vært kjent som et problem. Få er derimot klar over faren ved at printeren avgir den livsfarlige ozongassen.

Av hovedverneombud  
Arnt Svanes

### Svært giftig

I elektrostatiske printere og kopimaskiner dannes ozon ved at papiret kjøres gjennom et høyspenningsfelt. Ozon er en giftig oksygenart og derav helseskadelig for mennesker og dyr. Symptomene på reaksjonene etter ozonutslipp er hodepine, tørre slimhinner, følelsen av å være utilpass og en kan miste konsentrasjonsevnen. Ozon finnes i større og større mengder innendørs på grunn av innføring av ny teknologi. Folk med astma og andre luftveissykdommer er spesielt utsatt i kontormiljøene.

I Danmark har fagbevegelsen engasjert seg sterkt for å redusere ozonutslippene på arbeidsplassen. For noen år siden stilte fagforeningene krav om at ozon i kontormiljøene skulle elimineres. Halvparten av laserprinterne som ble solgt i Danmark i fjor var utstyrt med eget separat ozonfilter. Filteret omdanner ozon til oksygen og fjerner andre skadelige kjemiske utslipp og støvpartikler.

### Spesialfilter

To forskjellige varianter av et slikt filter er nå å finne på det norske markedet også. Det ene omdanner ozon til oksygen, og kan kastes som annet avfall etter bruk. Det andre filteret samler opp ozongassen, og må behandles som spesialavfall.

Ozon regnes som en av tre farer ved omgang med laserprintere. De to andre faremomentene er avgassene fra fargetonerer og støvpartikler fra papiret. Det finnes et eget filter som tar unna avgassen fra toneren. På sikt vil derfor faren ved ozon- og tonerutslipp reduseres. Derimot er det grunn til å

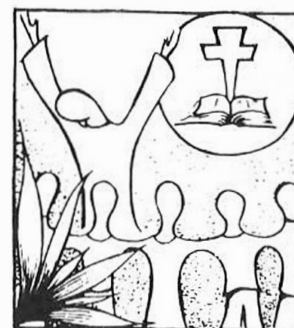
tro at problemet med papirstøv vil øke. Stadig flere går over til å bruke resirkulert papir. Dette er mer porøst og lettopløselig. Resultatet er at det gir fra seg mer støv.

### Dette er ozon

I stratosfæren er ozon en velsignelse, fordi det filtrerer bort de livsfarlige UV-strålene fra sola. Men dersom den samme mengden ozon hadde lagt seg på bakken, ville stoffet drepe alt liv på jorda. Ozon er oksygenmolekyler med tre atomer i stedet for to. Det ekstra atomet omgjør livsnødvendig oksygen til et uhyre giftig stoff som angriper alle biologiske systemer.

Mellom 20 og 30 % av alle mennesker er spesielt følsomme for giftstoffet. For disse kan lave konsentrasjoner skade lungene. En rekke andre symptomer er registrert:

- Flimmerhår som renser bronkiene forsvinner
- Økt dannelse av slim og andre celler i bronkiene
- Fibrose (vevet bli stivere) i lungene
- Irritasjon og tørrhet i halsen, hoste
- For tidlig aldring av lungene
- Øyeirritasjoner
- Følelse av trykk og tranghet bak brystbenet
- Smerter ved dyp innånding
- Kortpusthet og åndenød
- Hodepine og kvalme
- Abnorm tretthet
- Nedsatt yteevne



## Er du våken?

*Jeg kommer snart. Hold fast på det du har, for at ingen skal ta din krone! Åp. 3.11*

Ja, du er nær, min dyrebare brudgom! Den "lille stund" som ennå skiller meg fra deg er snart til ende, og da skal jeg se deg ansikt til ansikt.

O kjære Jesus, hold min sjel våken, slik at jeg alltid har olje i min lampe og allikevel står rede til å møte deg!

Du ser hvor mye som hindrer meg, som vil fengsle meg til jorden, men løs du alle bånd, slik at jeg som en rett brud må stå ventende på deg og daglig kunne si: Ja, kom Herre Jesus, kom snart!

Og når jeg da ser deg, du som kjøpte meg til Gud med ditt eget dyrebare blod, da skal jeg aldri, aldri miste deg.

*Kjell Dalaker*

## Nye anleggsbedrifter

Offisiell statistikk viser at 10 nye bedrifter etablerte seg i maskinentreprenørbransjen i Rogaland i 1991. Bedriftene representerer totalt 13 årsverk med en samlet omsetning på 4,9 mill. kr. Av dette kan en slå fast at nyetableringene så langt må karakteriseres som små bedrifter.

For landet totalt ble det i fjor etablert 140 nye maskinentreprenørbedrifter. Ved disse ble det utført 274 årsverk og omsetningen var 180 mill. kr.

Om det blir startet nye firma, vil ikke det si det samme som at det totale tallet øker vesentlig. Samtidig som 140 nye firma startet opp gikk 124 konkurs.



# Kompetanseheving

**“Det hele er kun en overgang.”**  
Slik lyder et gammelt sangrefreng. Kanskje de som har brukt vårsemesteret til å tilegne seg ny kunnskap, også har tenkt slik - at det er kun en overgang. Men overganger kan være så mangt. Ja, en overgang til bedre tider, et nytt arbeid, eller nytt system. Det kommer an på ens livssyn og erfaring.

**Av Marit Garborg**

Vi håper imidlertid at de som dette vårsemesteret har tilegnet seg og etaten ny kompetanse har opplevd dette som en positiv overgang, og at det frister til gjentakelse. Vi gir honnør for innsatsen!

Det er 19 personer som har tatt videreutdanning innenfor vårt satsingsområde “Miljø og veg,” og disse er:

Kari Smådal Turøy, Marianne Ertsaas, Eddie Westad, Martin Aske, Rune Sandven, Levy Dalen, Lars Eide, Kjell

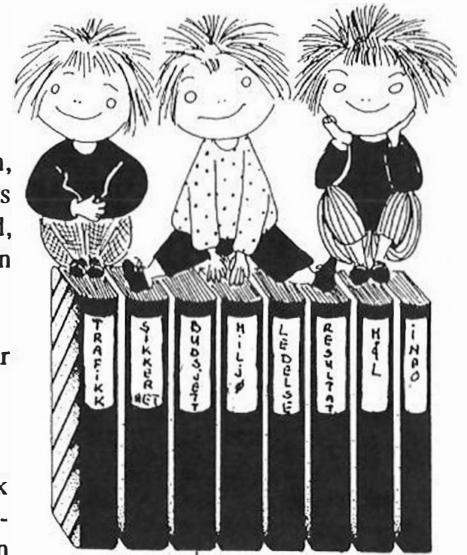
Husebø, Kenneth Rott, Terje Børsheim, Thore Eilertsen, Bjarne Espedal, Tønnes Frøiland, Nils Holgersen, Jakob Høyland, Magne Rullestad, Kjell Sømme, Kristian Tjelta og Ivar Hebnes.

Gunn Elise Vikre og Marianne Berg har tatt regnskapsanalyse.

Innen tekniske fag har vi: Marianne Stokkebø som går Teknisk fagskole. Helene Lomeland tar tilleggsutdannelse ved NTH, og Olav Kleven går Verneingeniørskolen. Jon Reidar Gard har gjennomført Anleggsleder-skolen.

Innen administrative fag har: Sissel Tvedt tatt saksbehandleropplæring, Solveig Yndesdal diverse kurs ved Rogaland distriktshøyskole, og Solveig Kristoffersen NHH-kurs.

Videre har Knut Rovik og Olaf Kallevik tatt Arbeidslederskolen. Odd Iversen har tatt Jus. 1. avd. og Ingolf Berge har gått ett år på Statens Trafikklærerskole.



Det er interessant å se hvor mange som er interessert i å videreutvikle seg, ja, investere i sin egen framtid. Etaten legger også forholdene til rette for de som vil satse på kompetanseheving som er relevant for etaten. I henhold til vårt regelverk får en permisjon med 2 lesedager for hver eksamen en avlegger. Det er også mulig å få permisjon for å følge forelesninger.

Ønsker du å videreutvikle deg? Send din søknad tjenesteveg. Vi ønsker deg lykke til!

## Maskinsjef Audun Løken takker av

**"Maskinavdelingen kom til vegvesenet med Løken og det så en stund ut til at den ville forsvinne med Løken."**

**- Dette uttalte Løken under en enkel tilstelning på KNA-hotellet 16.juni -92 da han takket av i full stilling.**

**Tekst og foto: Johan Lund**

Løken var vår første maskinsjef (fra 1949). I forslaget til ny organisasjonsplan var avdelingen slått sammen med grunnseksjonen og distriktslaboratoriet til en teknisk serviceavdeling. Nå ble det av ulike grunner ikke noe av den omorganiseringen. Men Løkens spådom holdt på å gå i oppfyllelse.

Løken fratradte som maskinsjef ved utgangen av 1990, men fortsatte i arbeid med muséale saker. Han gjorde en sentral jobb i den praktiske delen ved etableringen av vårt lokale vegmuseum.

Gjennom arkivgransking har han samlet og katalogisert opplysninger om viktige sider av vår veghistorie, f.eks. tunnelbyggingene og vår tidligere adm inistrasjonsordning. Dette arbeid tar han opp igjen etter ferien med noe løsere tilknytning til etaten.

Under tilstelningen var det hilsmingstaler og gaveoverrekkelser fra vegsjef Danielsen, administrasjonssjef Olsen, advokat Lund og oppsynsmann Svela.

Rygjavegen bringer et intervju med Løken senere.



**Avtroppende maskinsjef Audun Løken får avskjedsgave fra påtroppende sjef Johannes Bø på vegne av avdelingen.**

# Kjøreskole-tilsynet

Helt fra 1969 da kjøreskoleordningen med fri etablering og fri konkurranse ble satt i verk, har det vært en forutsetning at det skulle føres tilsyn med kjøreskolenes virksomhet utover det alminnelige førerkortarbeidet.

Av ped. kons. Alf Egil Tolletsen

For å opprettholde kvaliteten på opplæringen under den konkurransesituasjonen som har oppstått og for å skape mest mulig like konkurranseforhold har departementet forutsatt at tilsynsarbeidet gis høy prioritet.

På lengre sikt er det meningen at tilsynsarbeidet skal føre til en kvalitetsheving på opplæringen. Tilsynet skal bidra til å skape sunne konkurranseforhold samt sørge for at mindrevverdige tilbud fjernes fra markedet.

Meningen med tilsynet vil derfor være å påse at elevene får en opplæring som pedagogisk og faglig holder mål og som innholdsmessig er i samsvar med Normalplan for kjøreskole. Et annet viktig aspekt med tilsynet er å påse at kjøreskolene driver sin virksomhet i samsvar med gjeldende forskrifter og retningslinjer. Dette gjelder krav til administrasjon, driftsforhold, utøvelse av daglig leders plikter, krav til lokaler og utstyr m.m.

Det er trafikant- og kjøretøyavdelingen ved biltilsynsstasjonene som er ansvarlig tilsynsmyndighet for kjøreskolene. Tradisjonelt har etaten vært mer bilteknisk orientert, men kursing og utdanning av biltilsynspersonell ved Statens Trafikkulærerskole og ansettelse av pedagogiske konsulenter ved vegkontorene har gitt biltilsynet større faglig kompetanse også på det trafikale området.

I den nærmeste framtid vil personell skolerer videre for å kunne møte den nye rollen i biltilsynet: Pedagogisk veiledning og drøfting med kjøreskolene, og på sikt sterkere engasjement innen trafikantveiledning.

Både Stortingsmelding nr. 18 (1986-87) om trafikksikkerhet og trafikkopplæring og Vegdirektoratets retningslinjer for NVVP-arbeidet 1994-97, betoner nødvendigheten av at biltilsynet bruker mer tid og ressurser til direkte trafikantveiledning. Et aktuelt satsingsområde er f.eks. eldre i trafikken.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen har planlagt å bruke 2 årsverk til tilsynsvirksomheten i Rogaland for 1992. Det kan bli vanskelig å nå dette aktivitetsnivået da det har vært lang større pågang på førerprøver enn planlagt.

Tilsyns- og veiledningsarbeidet er krevende og interessant. Det gir utfordringer og er med på via faglige debatter å gjøre føreropplæringen stadig bedre. Dette er viktig for vi har en opplæringsstyrt og ikke prøvestyrt føreropplæring i Norge. Vi har tro på at profesjonelle kjøre- og trafikklærere gjennom undervisning og påvirkning kan gi oss de beste førerne av de forskjellige kjøretøytyper.

Personellet på trafikant- og kjøretøyavdelingen går en spennende tid i møte innen dette arbeidsfeltet.



# RYGJAMAT

Oppskriftstafetten går videre uten pinne. Hvem som helst kan gi sitt besyv. Her presenterer Rygjavegens medarbeider Johan Lund sin oppskrift på

## F I S K E S U P P E

Porsjon for 12 - 15 sultne personer

- Bein og hode av 5 - 6 lakser (fåes på røkeri)
- 2 pakker fiskeboller (suppeboller i kraft)
- 40 blåskjell ( 2 bokser Limfjord Musling)
- 0,5 kg reker rensed og et kvart kilo urensede
- 2 bunter gulrøtter
- 6 - 8 neper
- 4 løker + noe gressløk
- 2 store røde paprika
- krydder etter smak

Fiskebeina kokes, kraften siles og fiskekjøttet renses av (gir 1,2 til 1,5 kg. laksekjøtt). Har du rekeskall, kan du koke disse av og dypfryse kraften til seinere bruk i suppen.

Røtter, løk og paprika kokes i kraften, suppen jevnes og tilsettes krydder. Salt og pepper er obligatorisk og du kan smake til med karri og/eller buljong.

Til slutt tilsettes fiskekjøttet, fiskebollene, blåskjellene og evt. rekene. Ved serveringen tilsettes kremfløte eller rømme.

Det trengs kasserolle som tar 15 - 18 liter. Ønskes mindre porsjoner, reduseres mengdene tilsvarende.

Til fiskesuppen passer det godt med heimelaga

## H O R N

etter denne oppskriften:

- 400 gr. hvetemel
  - 100 gr. smør
  - 40 gr. sukker
  - 2 dl. melk
  - 1 pk. gjær
  - 2 egg
  - valmuefrø
- Etter heving, utkjevling, tilskjæring, rulling og forming, pensling og pådryssing, stekes hornene i 10-12 min. på ca. 175 C°



# Kurs for mellomleiarar

5. - 8. mai var denne gjengen samla til mellomleiar kurs på Sauda Fjordhotell.

Samlingen var den første av i alt tre fellessamlingar i løpet av 3/4 år. I periodane mellom samlingane skal vi arbeide med brevkurs.

**Av Solveig Yndesdal**

Den første samlinga tok for seg tema om visjonar, målstyring, kommunikasjon og medarbeidersamtalar. Marit Garborg var kursleiar. Ho har lagt opp kurset i lag med Vegdirektoratet.

Første kursdagen fekk vi ein svært god start med Mara Sense som snakka om

visjonar. Ho var svært engasjert i det ho snakka om og klarte fort å få mjuke opp stemninga og å skapa forventingar til kurset.

Trond Ytre-Arne og Jan Kato Fremstad frå Vegdirektoratet tok for seg dei andre temaene, medan Marit Garborg på ein fin måte orienterte om det som er gjort på området målstyring her i fylket og også om planene vidare.

Fram til neste samling som er i september, arbeider vi i grupper med eit brevkurs om kommunikasjon.

Så får vi håpe at dette kurset er med på å gjera oss betre i stand til å løyse arbeidsoppgavene våre.

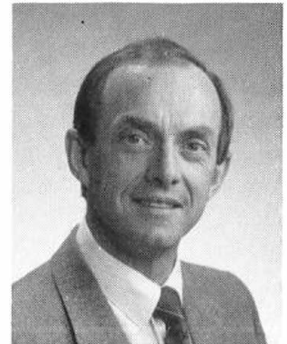


**Kursdeltakarane samla framfor Sauda Fjordhotell saman med forelesarane frå Vegdirektoratet. Frå v.: Marit Elde, Torleiv Tveit, Jan Cato Fremstad (Vegdlr.), Trond Ytre-Arne (Vegdlr.), Knut Utaaker, Bjørn Chr. Grasdal, Thorsteinn Thorsen, Helge Bakka, Bård Asle Nordbø, Tor Geir Espedal (bak), Solveig Yndesdal, Kjell Dalaker, Arnulf Follaug, Torbjørn Hogstad, Kåre Helgre, Karl A. Egell, Tor Frøland og Johannes V. Espevold.**

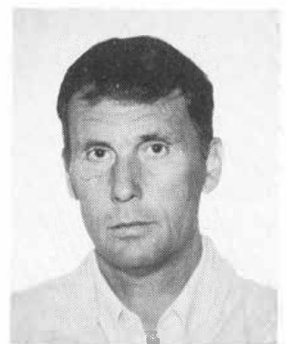
## Nye medarbeidarar



**May Anita Nøkkling**  
Juridisk saksbehandler/f.konsulent  
- fra 17. august



**Svein Dahle**  
F. konsulent/seksjonsleder på  
personal- og opplæringsseksjonen  
- fra 1. august



**Lars Johannessen**  
Engasjert avdelingsingeniør på  
maskinavdelingen - fra 1. juni

## Jubilantar

- 50 år

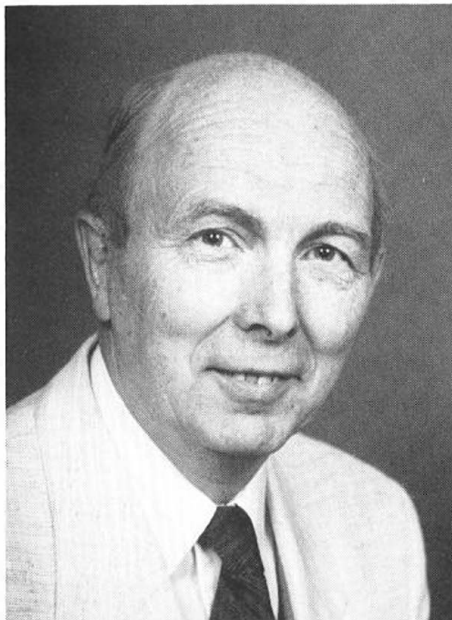
**Dagfinn Danielsen**  
Bærheim - 26. september

**Kjell Sømme**  
Vegkontoret - 12. oktober

**John Knutsen Nesse**  
Rennfast - 29. oktober



## Olav Søfteland ny vegdirektør



Olav Søfteland tok til i stillinga som vegdirektør 1. september. Vegdirektøren blir tilsett på åremål for eit tidsrom på 6 år.

Olav Søfteland er vel kjent i Statens vegvesen. Han har vore på mange besøk i Rogaland gjennom dei åra han har arbeidd i Vegdirektoratet.

Den nye vegdirektøren er 54 år og kjem frå Os i Hordaland. Han er sivilingeniør frå Norges tekniske høgskole i 1960.

Frå 1990 til han overtok vegdirektørstillinga var Søfteland teknisk direktør i Vegdirektoratet. Før det var han trafikkdirektør i direktoratet frå 1981.

Tidlegare har han mellom anna vore driftssjef i Statens vegvesen Hordaland og vegsjef i Buskerud.

### Krøsus

Arbeidet med Krøsus - det nye økonomistyresystemet til Statens vegvesen - går sin gang.

1. september var tidsfristen for vegsjefane for å inngå avtaler med Vegdirektoratet om å ta i bruk Krøsus. Avtalen inneheld mellom anna aksept for mandat og for tidsplan for gjennomføringa.

## TILLITSVALGTES SPALTE

Med ca 1200 medlemmer på landsbasis, er ELF er organisasjon som organiserer mer enn 10 % av de ansatte i Statens Vegvesen. Medlemstallene har steget for hvert år, og vi ser en positiv tendens i aktiviteten. Jeg håper at medlemmene ser mer og mer betydning av å ha en organisasjon i "ryggen".

Det som for tiden opptar de fleste av oss på vegkontoret er krøsus. Krøsus er nå blitt et kjent ord for de fleste av oss, mindre kjent er vel kanskje hva ordet egentlig innebærer. Det vi vet er at dette er et nytt økonomi- og styresystem, og at det skal innføres her på vegkontoret om ca. 1 år. Vi vet også at mange vil bli berørt, men at ingen skal sies opp. Men ut over det vet vi litt lite ennå.

Etterhvert vil det nok komme ut mer informasjon, og vi bør ta med krøsus på dagsorden i de fleste sammenhenger. Nye ting trenger en modningstid. Derfor tror jeg denne vinteren blir veldig viktig i så henseende. Vi skal ivareta de ansatte opp i dette. Her har organisasjonene en viktig oppgave både sentralt og lokalt. Vi må bruke tiden godt til å forberede oss. ELF har fellesrepresentanten fra organisasjonene i styringsgruppen lokalt, og sentralt er også ELF representert i flere referansegrupper.

Vi trenger tiden fram til 1.7.93 til å forberede og omstille oss. Tillitsvalgte sentralt og lokalt vil satse på å få ut informasjon til medlemmene. **Samtidig er det viktig at vi får tilbakemelding fra "grass-rotta" og drar nytte av kunnskap og erfaring som de ansatte har.**

Vi må motivere oss til å ta på oss nye oppgaver, og være åpne for forandringer. Jeg har tro på at dette



skal gå bra. Vi ønsker alle å sikre vår arbeidsplass og vi skal jobbe for å beholde den og alle medarbeiderne. Allikevel tror jeg at vi går en tøff tid imøte når det gjelder å slåss for stillingene. Derfor gjelder det å overbevise ledelsen og omgivelsene at vi har behov for de stillingene vi har. På den andre siden må vi nok være villige til å utvikle oss til nye arbeidsoppgaver. Vi tar forandringer som en utfordring!!!

Videre er jeg glad for at arbeidet med PPP for biltilsynet er kommet igang. Mye av premissene er lagt, i og med at PPP for vegkontoret er avsluttet. Arbeidet skal være avsluttet senhøstes.

Ellers har vi vært gjennom et lønnsoppgjør i vår. Det har ikke gitt den store uttelling i kroner og øre for de merkantile. Lokalt har vi og forhandlet og ser oss fornøyd med resultatet.

Jeg vil tilslutt oppfordre de ansatte til å bruke sine tillitsvalgte i den enkelte organisasjon, dersom det er ting som dere lurer på. Vi er her for å ivareta medlemmene.

**Liv Rettedal**  
hovedtillitsvalgt for ELF  
i Statens Vegvesen Rogaland

C RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



**RYGJAVEGEN**

Sommaren er inga kviletid for arbeidarane i vedlikehaldet, sjøl om ein slepp å kjempa mot snø og is. Å halda god vegstandard og ha det velstelt og ryddig langs vegane krev mykje arbeid. Meir arbeid enn ein gjerne tenkjer seg, når ein rullar fram, mil etter mil.

Her har ein vedlikehalds-gjeng ei rådslaging ved Knapphus i Vindafjord, før ein strevar vidare med kantslått og anna arbeid.

Frå v: Åsmund Roaldkvam, Ole Thorsen, Johannes Wannberg og Kjell Nesheim.