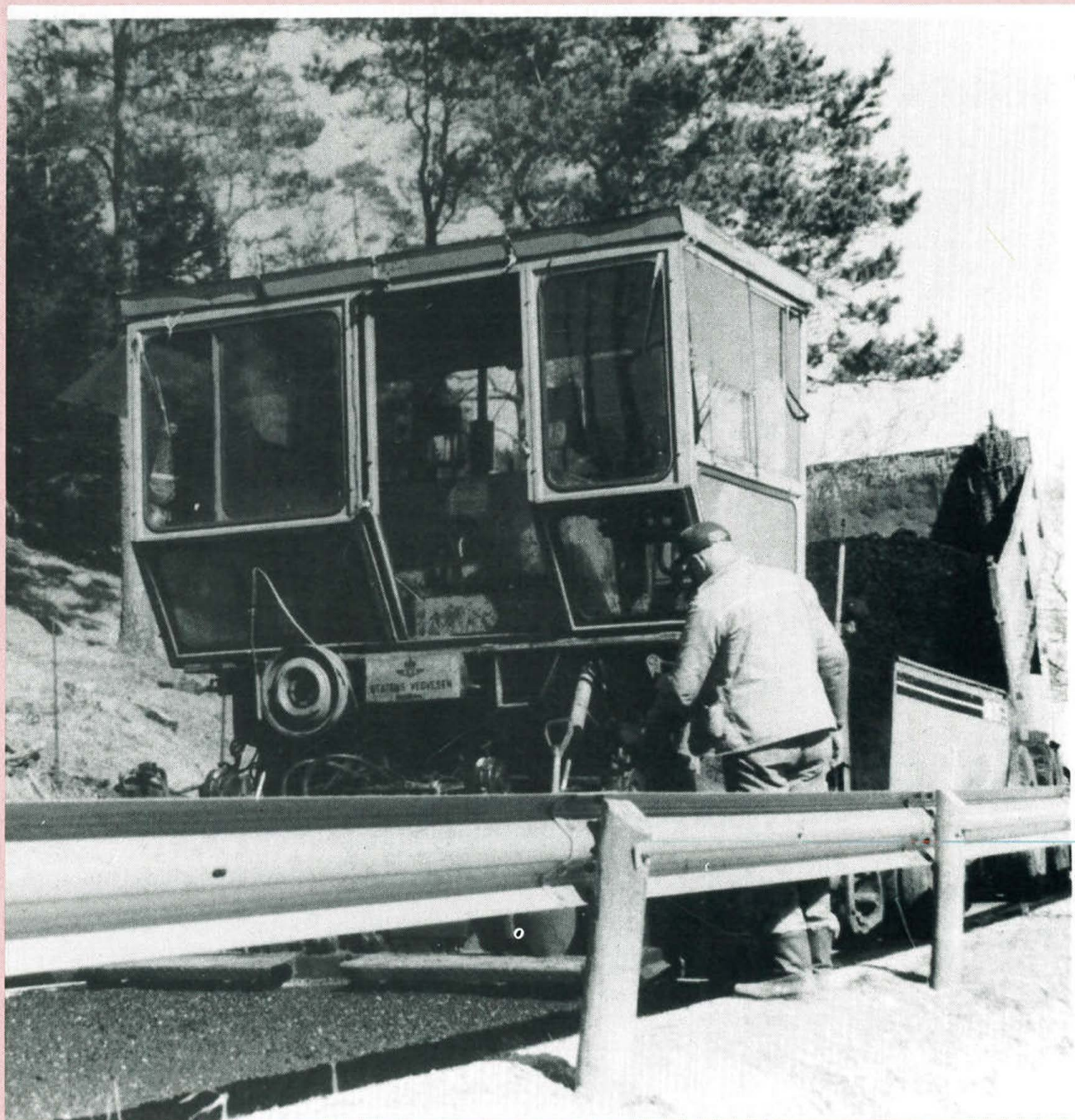
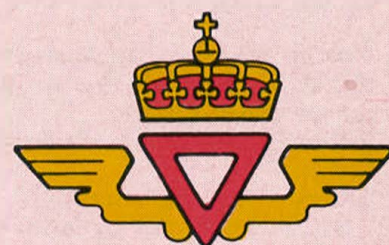


Ryggjavegen



Av innhaldet:

- *Ny tunnel i Jøssingfjord*
- *Nye gang- og sykkelvegar*
- *Nytt frå maskinavdelinga*



Nr. 2 — mai 1986
13. årgang

Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaktør: Harald Sel.

Redaksjonsekretær: Kenneth Vikse.

Redaksjonsråd: Bodil Dam Bustad, Georg Eie, Tormod Nag, Ole Tamburstuen og Torleiv Tveit.

INNHALD:

Aktuell kommentar	..... s. 2
Biltilsynet inn	
i EDB-alderen	..... s. 3
Ny tunnel i Jøssingfjord	.... s. 4
Aldersgrenser	
i Statens vegvesen	..... s. 5
Storlygaren	..... s. 5
Gang- og sykkelveg	
på Helleland	..... s. 6
Nytt fra maskinavdelingen	.. s. 7
Samferdselsstyret	
i Rogaland	..... s. 8
Arbeidstrenings-verksted	
etablert	..... s. 9
Intervju med Leiv Kvæstad	.. s. 10
Våg-Sunfør mot	
fullføring	..... s. 11
Veteranbilar	
på Rogalands-vegane	.. s. 11
Teknisk spalte	..... s. 12
Kven er kven	
i vegvesenet?	..... s. 13
Samferdselskomiteen i Stortinget	
på besøk	..... s. 14
Personalia	..... s. 15
Debatt	..... s. 15
Mi mening	..... s. 15
Veg til den nye	
flyplass-terminalen	.... s. 16
Gang- sykkelveg gjennom	
Skjæringen	..... s. 17
Dekkelegging i 1986	..... s. 17
Aksjon utforkjørings-	
ulykker	..... s. 17
Andakt	..... s. 17
Gjestekommentaren	..... s. 18
Tilitsmannens spalte	..... s. 19

Forsidefoto: Ein ny dekkeleggings-sesong er i gang.

Bidraga står for innsendaren si rekning, og treng ikkje gje uttrykk for vegvesenet sitt syn.

Ettertrykk er tillatt når kjelde blir oppgitt.

Sats og trykk: Allservice A/S.

Layout: Harald Sel og Kenneth Vikse.

Aktuell kommentar:

Av driftssjef Arne Njå

Delegering og desentralisering

Som i mange andre bedrifter er vi også i Statens Vegvesen inne i en utvikling med delegering og desentralisering. Det skjer en overføring av oppgaver og ansvar fra Vegdirektoratet til vegkontorene. I fylkene er man opptatt av overføring av oppgaver fra vegkontorene til vegstasjonene.

I Rogaland ble det for noen år siden gjennomført en ordning med delegering av oppgaver og ansvar i arbeidet med teknisk kvalitetskontroll. I den senere tid har vi innført en ny organisasjonsordning for anleggsavdelingen.

Nyordningen medfører bl.a. en overføring av oppgaver og ansvar fra distriktslederene ved vegkontoret til nyetablerte stillinger for anleggsledere utenfor vegkontoret.

I maskinavdelingen har vi fått en tilsvarende ordning med maskinledere som har fått seg tildelt arbeidsoppgaver og ansvar som tidligere ble utført av folk på vegkontoret. Ved delegering må klarlegges plassering av oppgaver og ansvar.

For vedlikeholdsavdelingen arbeides det med ny organisasjonsplan. I den forbindelse er vi nå opptatt av arbeidsfordelingen mellom vegkontor og vedlikeholdstjenesten ved vegstasjonene. For både anleggs- og vedlikeholdsavdelingen er vi nå opptatt av hvordan vi skal fordele ansvar mellom våre formenn og oppsynstjeneste. I denne anledning har vi nylig utpekt en prosjektgruppe som skal komme med forslag. Delegering stiller krav både til den som delegerer og til den som får nye oppgaver og ansvar.

Vegkontoret står foran en stor oppgave med å avklare mål og rammer og sørge for overordnede planer slik at vegstasjonene får best mulig grunnlag for sine driftsplaner og drift. Videre blir det en viktig oppgave å få i stand og satt i verk nødvendige retningslinjer og rutiner for en delest drift.

Til folkene ute i driften som skal ta i mot nye oppgaver vil det stilles nye krav til kompetanse. Den viktigste hensikten med delegering og desentralisering er å øke effektiviteten.

I den forbindelse står vi foran store utfordringer både på vegkontoret, på vegstasjonene og i driften forøvrig. Det kan bli særlig viktig med samarbeid, slik at vi kan oppnå planlagt produksjon med hensyn til mengde, pris og kvalitet.



Redaksjonen avslutta 7. april

Stoff til neste nr. må leverast innan 3. juni

Biltilsynet i Stavanger inn i EDB-alderen:

Ein lang og hard «kamp»

Tekst og foto: Kenneth Vikse

Framskritt er vel noko dei fleste av oss ser positivt på. At framskritt og kan ha negative sider er det heller ingen som vil nekte for. I alle fall ingen hjå biltilsynet i Stavanger.

Innføringa av data i denne etaten har av og til virka som ein lang og hard «kamp» for dei tilsette.

Det heile tok til hausten 1984, då eigarskifte av køyretøy vart ført inn på dataprogrammet ACCESS. Våren 1985 følgde førarkortseksjonen etter.

Seinare har vel og nokre av dei største fordelane ved innføringa av EDB vist seg nett her. Ein reknar med at ein kanskje kan ha tent bort i mot ei halv stilling på bruken av data i førarkortseksjonen. Ein slik fordel er nett det ein hadde håpa på, og for å føre dette vidare vil ein etterkvart ta i bruk EDB på dei fleste områda innan biltilsynet sitt arbeid.

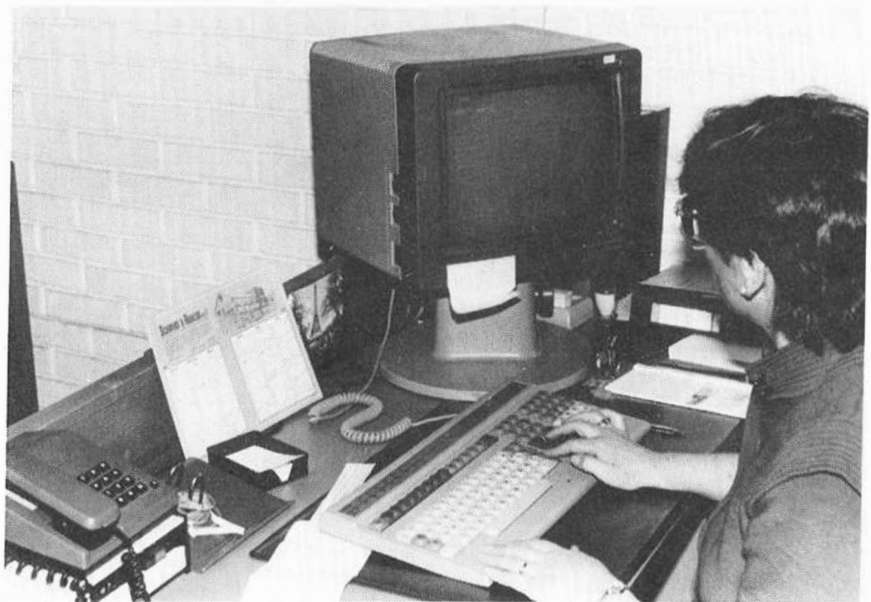
Men ACCESS programmet vart fort for tungvint og etter berre eit år, altså hausten 1985, vart dei nevnde rutinanane overførte til eit enklare program, FICS 5.

Etter eit år med ACCESS var det klart at dette programmet byrja å virka kjend for dei fleste som hadde sett seg inn i det.

No skulle altså eit nytt program er-



Betjeninga av kundar går mykje raskare enn før. Ein slepp å leita gjennom arkivmapper o.l. då ein har dataskjermen rett ved seg.



Reidun Lanne ved ein av dataterminalene. Folk som ringer inn spørsmål får svarene i løpet av sekunder takket være innføring av elektronisk databehandling.

statta det «gamle» og oppe i alt dette måtte sjølvsagt alt det andre arbeidet gå sin gang. Når så oppløringa i begge programma hadde vore dårleg, var det klart at dette skapte bry. Det kom folk frå biltilsynet i Bergen, som programmerte inn det nye programmet, men så snart dei var dregne tilbake og kontoret i Stavanger sine eigne folk skulle setja seg betre inn i programmet, melde nye problem seg.

Stasjonsjef Olav Aardalsbakke vil difor gje ekstra honnør til alle dei som fekk det til å gå såpass bra som det gjorde. Særskilt Lise Bruder og Aasne Tveit, som har stått på same kva som har kome i vegen, og fått problema meir inn på livet.

Det at oppløringa hadde vore så minimal på førehand, gjorde sitt til at det ikkje var like lett for dei to å forklara ting dei sjølv ikkje kunne vera sikre på.

No har det vore kurs for innføring i FICS 5 programmet, der fire frå biltilsynet i Stavanger tok del, og det nye opplegget ser ut til å fungere fint.

Det står òg att berre ein ting, det viktigaste. Å få datamaskinen oppgradert frå Standard- til CX versjonen. Den ein nyttar i dag er nemleg alt for treg til å kunne få unna alt arbeidet i eit akseptabelt tempo. Ja, det var faktisk så gale ei stund at ein vuderte å gå attende til dei gamle rutinanane med manuell handsaming.

Å få maskinen oppgradert vil koma på 170 000 kr. Dersom auken i til døme

registrering av bilar held fram, kjem ein ikkje utanom ein ny maskin.

I 1984 vart 124 000 bilar registrerte hjå biltilsynet i Stavanger. I 1985, 134 000, med andre ord ein auke på 10 000 bilar. For enno betre å kunne illustrera kor høge desse tala er, kan ein nevna at det i februar i år vart registrert **92 nye bilar pr. dag, og 206 totalt.** Det seiar seg sjølv at ein med slike tal og vil trenga ein tilsvarande auke i kapasiteten.

Ein har og vore inne på tanken om å samarbeida med avdelingane i Egersund og Sandnes, men noko slikt kan i allefall ikkje koma på tale før ein får ein ny maskin.

Trass i alt dette — innføringa av EDB i biltilsynet sitt arbeid, blei sjølvsagt gjort for å skapa ei positiv utvikling, i takt med tiden, og dei mange positive sidene har og vist seg. For å ta eit eksempel. Tidlegare kunne det liggja opp til 2 000 omregistreringssaker på kontoret, som ikkje var handsama. I dag er alle slike under full kontroll til ein kvar tid, ved hjelp av data-anlegget. Arbeidsoperasjonar der ein før måtte leite i gjennom arkivmapper etter dokumenter som kanskje var blitt lagt feil, kan i dag utførast ved berre å få alle ønska opplysningar ut på skjerm. Er opplysningane gale er det berre å gå rett inn på skjermen og rette dei. Alt dette på kortare tid enn før, sjølv med maskinen som ikkje arbeider fort nok.

Ny tunnel i Jøssingfjord

Tekst: Ove Frøyttlog



Det var en gang Nå er det bare brua ved Åna-Sira som ikke holder høyden 4,60 m på rv.44. Den er nemlig bare 3,80 m. (Foto: Harald Sel.)

Tunnelene i Jøssingfjord har lenge vært flaskehalsen på rv.44 med en fri høyde på 2,9 m. Disse tunnelene ble bygget i 1921. Transporter fra Titanias gruver, Sokndal bilruter og andre

brukere av vegen er blitt sterkt hindret p.g.a. for liten høyde.

Etter henvendelser fra mange brukere, bestemte vedlikeholdsavdelingen for å strosse ut tunnelene. Etter

nærmere vurdering viste dette seg å være en dårlig teknisk løsning til forholdsvis høye kostnader. Det ble så bestemt å bygge ny tunnel i en bue lengre inn i fjellet, med en lengde på 245 m (45 m² profil med to kjørebane). I tillegg skulle den nederste tunnelen strosses ut. (Lengde 65 m.)

Arbeidet startet opp den 3. desember 1985, og selve tunneldrivingen var ferdig den 10. februar 1986. Tunnelen ble drevet med egne arbeidere fra område 7, pluss to mann fra olje-grusgjengen. En 3 boms tunnelrigg ble leiet av ing. F. Selmer A/S sammen med to førere.

De fleste hadde liten erfaring fra tunneldrift, så det var en spent gjeng som startet opp den 3. desember. Men arbeidet gikk meget greit unna. De helt store problemer hadde vi ikke, takket være en **innsatsvillig og dyktig arbeidsgjeng**, og godt fjell. Kuldeperioden så en stund ut til å lage problemer med vanntilførselen, men med tilstrekkelig gjennomstrømming løste dette seg.

Det ble drevet med 16 fots stenger, med 45 mm stift kroner. Hver salve hadde ca. 360 bormeter. Hele tunnelen ble sprengt med noneltnere. (Ikke elektrisk tenning.) Etter en ukes drift tok det ca. 2,5 timer å bore og lade en salve.



Vegvesenets arbeidere, innleide sjåførere og entreprenører sammen med anleggsledere og vedlikeholdsavdelingens ledelse samlet til festlig lag på Soknatun etter gjennomslaget i tunnelen.

Nederst fra v.: Paul Rindhølen (F. Selmer), Odd Hellenen, Henry Lode (sjåfør), Frank Mysse (sjåfør), Ove Frøyttlog, Henry Nesvold og Ted Ove Slettebø.

Øverst fra v.: Geir Navrestad, Arild Stølen, Sigvart Rinden, (bak) Odd Rindhølen (F. Selmer), (f) Stein Oftedal, Øyvind Hamre, Torbjørn Hellenen, Tor A. Andreassen, Steinar Svalestad, Alv Moi, Roy Johannessen og Sigbjørn Årrestad (sjåfør). (Foto: Harald Sel.)

Aldersgrenser i Statens vegvesen

Av Torstein Rein Larsen

Det er fastsatt aldersgrenser for alle stillinger som er innlemmet i Statens Pensjonskasse.

Den alminnelige aldersgrense er 70 år, lik for kvinner og menn.

Lavere aldersgrenser er fastsatt for mange stillinger der det stilles særlige fysiske eller psykiske krav til innehaveren.

Etter aldersgrenseloven plikter man å fratre senest den siste dag i den måneden aldersgrensen nås.

De enkelte aldersgrenser

- Vegsjef, driftsjef, plansjef, biltilsynsjef, alle ingeniører og merkantile på vegkontor og i biltilsynet — **70 år**
- Overingeniører, avdelingsingeniører og oppsynsmenn, samt inspektører i biltilsynet — **68 år**
- Ansatte i vegarbeidsdriften — **65 år**

Fratredelse før aldersgrensen

Når alder og den tjenestetid som gir rett til pensjon i Statens Pensjonskasse tilsammen er minst 85 år, kan en gå av med alderspensjon inntil 3 år før stillingens aldersgrense.

Den som har fylt 67 år, kan i alle tilfelle fratre med alderspensjon selv om stillingens aldersgrense er høyere.

I vegarbeidsdriften har arbeiderne rett og plikt til å fratre sin stilling ved nådd aldersgrense. Men vegadministrasjonen kan i samråd med tillitsmannsutvalget, tillate arbeideren å fortsette i tjenesten utover aldersgrensen hvis han fortsatt fyller de krav stillingen forutsetter. (Fra 1. januar 1974 ble aldersgrensen senket fra 68 år til 65 år.) Vedkommende vil i denne tiden fortsatt opparbeide pensjonsgivende tjenestetid.

Hvor stor blir pensjonen?

Alderspensjon utgjør 66% av pensjonsgrunnlaget. Full pensjon utbetales når tjenestetiden er minst 30 år. Er tjenestetiden mindre enn 30 år avkortes pensjonen forholdsmesig.

Eksempel full pensjon:

30 år tjenestetid, lønn kr 100 000,—
 kr 100 000,— × 66% × 30 år = kr 66 000,—
 kr 100 000,— × 66% × 18 år = kr 39 600,—
 30

Totalt er anlegget kalkulert til 3,2 mill. kroner, og dette ser ut til å kunne holde ganske bra. En del ekstraarbeider har vi fått p.g.a. lekasjer midt i tunnelen. Tre felt må her isoleres

med etaform (totalt 330 m²).

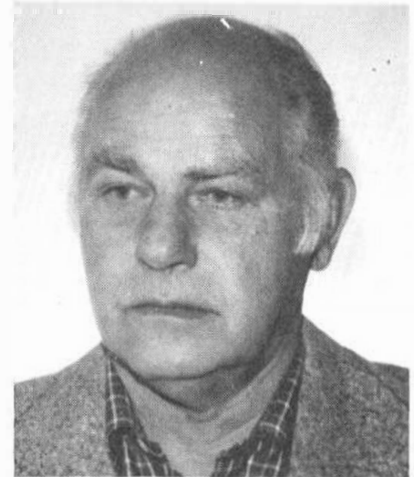
I løpet av april vil trafikken bli satt på, og rv.44 vil da fra Hauge til Åna-Sira ha en fri høyde på 4,60 m.



Odd Rindhølen, Paul Rindhølen, Steinar Svaalestad og Einar Stølen med ryggen til, i arbeid med lading. (Foto: Ove Frøylog.)



Storlygaren



Jeg er litt usikker på om denne vitsen passer inn i «Storlygarstafetten», men det er den jeg kom på i farten, så jeg tar sjansen.

Den handler om vegvokteren som satt på ein stein og lo høyt for seg selv. Da kom en tilfeldig nabo forbi og spurte hva han lo av.

«Jau no skal du høyra det at eg sat her og fortalte meg sjøl ein god vits eg aldri hadde høyrte før!»

For de som synes at denne vitsen var i tørreste laget har jeg for sikkerhets skyld tatt med en gåte å bryne seg på.

Hvorfor kjøpte president Nasser av Egypt TV til cupfinalen mellom Hauge og Fredrikstad?

Den blir vel enkel for folk ved Hauge-sund vegstasjon, men la gå. Stafett-pinnen må videre og da er det på tide at Berger Sørheim slipper til.

Hilsen Alv Moi

Takk

for blomster fra vegsjefen, driftsjefen, Løken og de andre fra vegkontoret.

Takk til arbeiderene i distrikt 4 og arbeidskamerater på Bærheim for gaven og den hyggelige tilstillingen den 28. februar, i forbindelse med min fratredelse.

Ansgar Trodahl

800 m gang- og sykkelveg til 4,5 mill

Tryggare for mjuke trafikantar på Helleland

Tekst og foto: Harald Sel



Mellom 2 og 5 av vegvesnet sine folk arbeidde med gang- og sykkelvegen på Helleland. Her ser me 4 av dei, frå v.: Bernt Mong, Oddvar Ollestad, Ashbjørn Oddane jr. og Normann Hellenen.

Arbeidet med anlegg av gang- og sykkelveg langs E18 frå Helleland til Strømstad (Helleland skule) blei sett i gang i oktober 1985. Anlegget vil vera ferdig hausten 1986, forhåpentlegvis til skulestart. Den nye gang- og sykkelvegen er ca. 800 meter lang og vil kosta ca. 4,5 mill. kroner. Når vegen blir så dyr kjem det seg av mykje sprengingsarbeid og store fyllingar i elva på grunn av svært dårlege grunnforhold. Dessutan blir det, samtidig med g.-s. veganlegget, utført ein del utbedringsarbeid på sjølve E18 og det er sprengt ut areal til ein planlagt vektstasjon for biltilsynet.



Omlag 35 000 kbm. masse vil gå med ved utfylling i elva. Ca. 10 000 kbm. jord er med dette fortrengt.

35 000 kbm. masse

I samband med anlegget er det sprengt ut ca. 28 000 kbm. fyllmasse. Ein hadde rekna med at det ville vera eit behov på ca. 27 000 kbm. fyllmasse. Men på grunn av den dårlege grunnen i elva, vil det truleg gå med mellom 6- og 8 000 kbm. i tillegg.

I vatnet der utfyllinga har foregått, hadde ein rekna med å måtte fortrenge 10 000 kbm. jordmasser. Arbeidet med denne fortrenginga blei i det alt vesentlege utført i vinter. Ved dette arbeidet blei det brukt 2 tomms jernrør, som blei pressa ned til fast grunn. Røyra blei plassert med 2 meters mellomrom. I kvart rør blei det brukt 3 til 10 kg sprengstoff. Til dette arbeidet gjekk det i alt med 900 meter rør og 1 500 kg sprengstoff. Resultatet av jordfortrengingsarbeidet blei svært godt.

Utrasings-fare

Dei dårlege grunnforholda i elva førte med seg ein viss fare for utrasing av E18 under anleggsperioden. For å vera førebudd i tilfelle rasing, var det til ei kvar tid lagra ca. 3 000 kbm. stein. Det skulle visa seg at ein fekk god bruk for denne reserven. På ein bestemt plass var utsiginga så stor at det måtte kjørast ut stein samanhengande i 25 timar, og det gjekk her med ca 2 000 kbm. masse.

Elles oppstod det ein del sprekker i vegbanen under arbeidet, men ikkje meir enn det ein hadde venta, og det var aldri fare for større utrasingar.



Dei vanskelege grunnforholda i elva har gjort at ein heile tida må vera på vakt mot utrasing av vegbanen. Ein del sprekker har det blitt, men ikkje meir enn det ein hadde venta.

Nytt fra maskinavdelingen

Tekst og foto: Johannes Bø

Knuseverk

Knuseverket i Vadla har i den senere tid hatt endel driftstans p.g.a. uhell med den ene knuseren (grovknuser). Det har bl.a. vært brudd på hovedaksel og havari av svinghjul. I tillegg har vi hatt endel vansker med forkiling o.l. som følge av de store steinforekomstene i råmassen.

Vi har derfor funnet det nødvendig å skifte ut grovknuser og mater med nytt og kraftigere utstyr. Den nye knuseren, som er av Svedala fabrikk, har en inntaksåpning på 1 050 x 800 mm mot tidligere 750 x 500 mm. Dette medfører at vi kan redusere forknusingen av store stein med hydr. hammer i grustakene med anslagsvis 50%. Vi har også utvidet matersiloen slik at vi nå kan tippe lass fra bil og henger uten venting, noe som gir oss bedre utnyttelsesmuligheter av kjøretøyene.

Ombyggingen har medført en god del ekstra arbeid med fundamentering, rekkverk og tilpassning av utstyret. Her har våre lokale verkstedsarbeidere og verkets egne folk gjort en god jobb og nærmest stått på både dag og natt for at driftstansen skulle bli minst mulig. Disse har bl.a. sammen med et lokalt sveisefirma, sveiset inn ca. 10 tonn stål, inkludert forlengelse av matersilo. Når allikevel den oppsatte tidsramme ikke holdt skyldes dette i hovedsak feil fra hovedleverandør med tegninger o.l.



Her ser man John Vårvik inne i kontrollrommet på verket.

De endringer som er gjort vil gi oss en sikrere drift av verket og mot rasjonell utnyttelse av transport og opplastingsutstyret. I tillegg vil de som har sitt daglige arbeid på plassen få en vesentlig bedre arbeidssituasjon m.h.t. kontroll og styring av selve knusingen.

En bør vel også i denne forbindelse nevne at en av distriktets største produsenter av grus, nå er i ferd med å etablere seg på nabolomtten vår i Vadla. Vi kjenner dermed bokstavelig talt pusten i nakken fra private firma som ønsker å overta vegvesenets virksomhet. Erfaringer fra tidligere

tilsier imidlertid at vi på sikt kan måtte betale dyrt hvis så skulle skje.

Asfalt og oljegrusutlegger

Våre to utleggere vil bli skiftet ut dette og neste år. Til i år er bestilt en ABG Titan 355, levert med variomatisc screed med trinnløs breddeutvidelse for arbeidsområde 2,5—4,5 m. Videre har den trinnløs uavhengige justerbare vibratorer og stampekniver i hele arbeidsbredden. Maskinen har også hydrostatisk fremdrift istedet for tidligere kjededrift. Noe som har store fordeler ved leggingen og vedlikeholdsmessig.

Valg av maskin ble bl.a. gjort utfra krav til

- driftssikkerhet
- soliditet
- førervennlighet (hytte, stol og lavt støynivå)
- servicevennlighet

hvor denne maskin utpekte seg spesielt godt. Vi kan dessuten referere til meget gode erfaringer fra andre fylker, samt en av distriktets største entreprenører.

Maskinen som leveres i uke 16, skal gå i sør-fylket og erstatter en meget velbrukt og slitt Blowknox utlegger. Fører og arbeidslag på vegdekkeseksjonen vil nok hilse fornyelsen med glede og nyte godt av dette på flere områder.



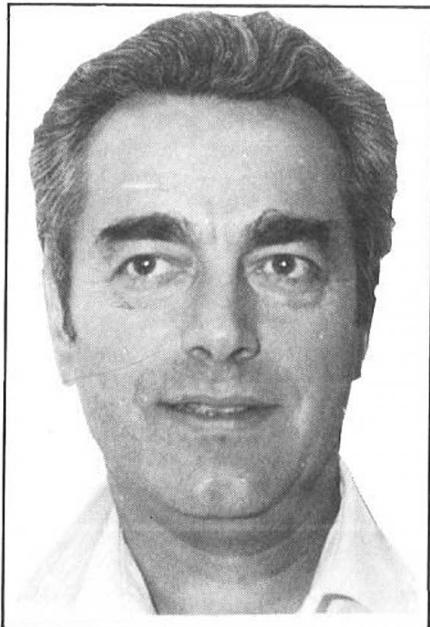
Verkstedsarbeiderne som virkelig har stått på både dag og natt for å få alt til å fungere, fra v.: G. Erfjord, K. Sandvik, Jørgensen og O. Berge.

Rygjavegen presenterer:

Samferdselsstyret i Rogaland

—4—

Av Tormod E. Nag



Olaf Aurdal
Alder: 46 år
Hjemsted: Egersund
Yrke: Politibetjent
Parti: Høyre

Olaf Aurdal kom med i samferdselsstyret i 1980. Han er dermed inne i sin andre 4-års periode.

— **Hvorfor stilte du opp til en ny periode?**

— Jeg ble med fordi jeg mener at samferdselsspørsmål er av spesiell avgjørende viktighet for all næringsvirksomhet, både for nåværende og fremtidige aktiviteter, og for bosettingsmønster.

— **Har du spesielle interessefelt innen samferdselspolitikken?**

— Egentlig ikke. I det jeg anser hele spekteret av samferdselsspørsmål som like viktige, må alt derfor sees i sammenheng.

Mitt yrke gjør nok likevel at jeg har et spesielt «godt øye» til trafikksikkerhetstiltak.

— **Du har vel også din eller dine saker som du «brenner» for?**

— Ja, at omkjøringsveien i Egersund, rv.44, må realiseres i vår tid. De første planene forelå for 20 år siden.

— **Når begynte du med politisk arbeid, og hvilke verv har du i dag?**

— Jeg kom inn i Egersund kommunestyre i 1976, og er nå inne i min

3. periode. For tiden er jeg også varaordfører i kommunen.

Utenom samferdselsstyret og fylkestinget, er jeg formann i styringsgruppen for «Transportplan for Ryfylke».

— **Hvorfor ofrer du tid og krefter på politisk arbeid?**

— Jeg har alltid vært samfunnsinteressert og engasjerte meg i politikk fordi jeg mente at samfunnsutviklingen ikke alltid gikk i den retning jeg ønsket.

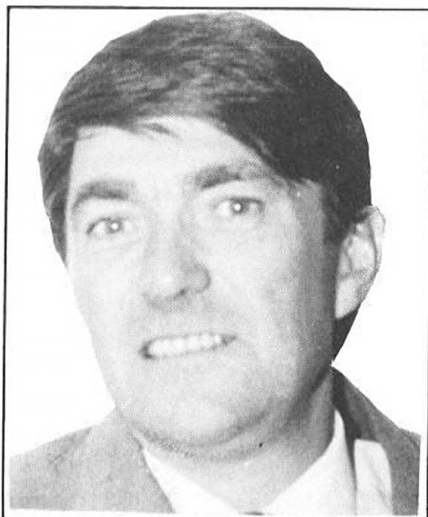
Etter mitt syn burde forøvrig flere rote seg bort i politikk, det nytter lite å sitte på gjerdet og klage uten å gjøre noe selv.

— **Fritidsproblemer?**

— Fint lite. Jeg har oppdaget anordningen til kulemage, så nå blir eventuell fritid benyttet til hobbyosjon.

— **Skulle mosjonen gi resultater skal vi komme tilbake til dette, men til slutt Aurdal, hvordan er det å være politiker?**

— En politikers hverdag er utfordrende men slitsom. I 1984 deltok jeg i over 300 møter, de fleste på fritida. Da behøvdtes en ektemake utenom det vanlige, og det har jeg.



Per Haram
Alder: 42 år
Hjemsted: Stavanger
Yrke: Teknisk sjef
Parti: Fremskrittspartiet

Da Per Haram er ny i samferdselsstyret spurte vi om hans oppfatning av arbeidet så langt. Haram sier at

det har vært en hel del nye ting for ham, men at det har vært både interessant og lærerikt.

— **Vi vet at du er ansatt i et rederi. Er det båttransporten som er din hjertesak?**

— Det er riktig at mitt sivile yrke er innen sjøtransport, og at jeg naturlig nok er spesielt opptatt med dette feltet innen samferdselspolitikken.

Etter mitt syn har øyfolket i Rogaland en alt for dårlig forbindelse med by-sentra. Videre burde hurtigbåtene blitt lagt opp slik at både arbeidsaktive og skoleungdom kunne bo på hjem-plassen og ha sitt virke i byen. For å kunne oppnå en tilfredsstillende løsning, må en imidlertid satse på mindre fartøyer og direkte ruter, altså kortest mulig veg mellom øyene og byene. Jamfør med flytrafikken som går med flere avganger pr. dag og mindre fly.

— **Hva med fremtiden, vil fjordene fortsatt være en viktig transportåre mellom by og land?**

— Jeg er meget opptatt av å skape et mest mulig ferjefritt fylke. Bilferjer er det dårligste transportmiddelet vi har for passasjerene. Det er utelukkende beregnet på personer som kjører bil. Bruk av bilferjer i kombinasjon med bussruter er vanskelige og uhyre tungvint. Bilferjer er derfor i følge mitt syn bare midlertidige løsninger.

I stedet for bilferjer må det bygges bru og tunneler. Slike løsninger kan synes dyre i planleggingsperioden, men i lengden er det utvilsomt det mest lønnsomme for samfunnet. Tenk bare på all den tid som sløses bort i ferjekøer, samt driftskostnader av ferjene som bare øker.

— **Vi nevnte tidligere at dette er din første periode i fylkespolitikken. Har du vært politisk aktiv før denne tid?**

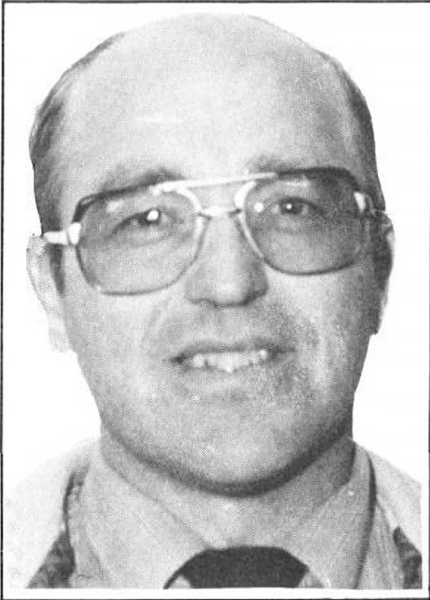
— Jeg var ikke mer enn 15—16 år gammel da jeg begynte med politisk arbeid. Siden har jeg sett mer og mer at dette er den beste måten å påvirke styringen av samfunnet på.

— **Du er medlem av samferdselsstyret og fylkestinget, har du andre politiske verv?**

— I fylkessammenheng er jeg også medlem av Fylkes trafikksikkerhetsutvalg og Tannhelsestyret. Videre er jeg varamann i energiutvalget. Som lokalpolitiker er jeg med i Stavanger bystyre og teknisk styre, videre er jeg varamann i havnestyret og bygningsrådet.

— **Tid til hobbyer?**

— Å ja, jeg spiller litt tennis, og så må jeg ha meg noen seilturer på fjorden.



*Håkon Helgøy
Alder: 38 år
Heimstad: Helgøy i Hjelmeland
Yrke: Gardbrukar
Parti: Kristeleg Folkeparti*

Håkon Helgøy er inne i sin første periode i fylkespolitikken. Som busett på ei lita øy i Ryfylke er det kanskje ikkje så rart at han er oppteken med samferdselsspørsmål.

— **Korleis har du til denne tid opplevd arbeidet i samferdselsstyret?**

— Det har vore ei interessant tid. Vi har ofte konkrete saker der samferdselsstyret har avgjerande makt. Dessutan har samferdselsspørsmål som oftast brei interesse både i distrikta og i sentrale strom.

— **Har du spesielle interessefelt innan samferdselspolitikken?**

— Eg er interessert i distriktpolitikk — og her spelar vegar og ruteopplegg ei avgjerande rolle.

— **Kva er god distriktpolitikk innan samferdsla og kva saker brenn du for?**

— Midlane går no for det meste til sentrale strom i fylket. Skal distrikta overleva og ha høve til å utvikla seg, er det heilt naudsynt med eit vegnett som i stor grad kan tilfredsstilla krav til akseltrykk m.m.

Når det gjelder spesielle saker så har eg ein del vegprosjekt i Ryfylke som er spesielt oppteken med.

Vegen til Ropeidhalvøya ser nå ut til å koma igong. Elles må ferjestøene på Nesvik og Hjelmeland nå verta bygde, og sjølv sagt må støa på Ombo verta med. Vidare til Ropeidhalvøya er ferjefri kryssing av Høgsfjorden, og andre Ryfylkefjordar noko som interesserar meg mykje.

— **Kor lenge har du vore politisk aktiv?**

Bedrifts-intern attføring

Arbeidstreningsverksted etablert

Av Johan Lund

Vegvesenets tidligere verksted i Køhlersvei i Hillevåg, senere hobbyverksted for de tilsatte, er nå klargjort som arbeidstreningsverksted. Oppussing av lokalene er skjedd i egen regi under forsete av vår snekker. Det er innredet spiserom og treningsrom for fysisk/ergonomisk trening utenom selve produksjonsrommet. All elektrisk belysning og oppvarming er ny. Rommene er malt i lyse farger. Lokalene skulle gi brukbare forhold fram til nye lokaler blir ordnet i tilknytning til verksteddriften på vegsentralen på Bærheim.

Som arbeidende formann på verkstedet er tilsatt Jan Undset, som skulle kjenne lokalene godt både fra hans tid på verkstedet og fra hobbylokalene. Virksomheten på treningsverkstedet vil til å begynne med omfatte treprodukter, såvel reparasjon som nyproduksjon. Attføringsutvalget har listet opp følgende mulige produkter:

- kasser for motorsag med plass til sag, bensinkanne og verneutstyr
- brøytestikk med nødvendige farger
- stikningspluggar og lekter
- sperremateriell og krakker
- oppslagstavler for vegstasjoner, veggarasjer og hvilebrakker
- bord og benker til rasteplasser
- fotskamler til kontorbruk
- levegger etter bestilling

— Det heile starta med at eg vart vald inn i Hjelmeland kommunestyre i 1976.

— **Kva politiske verv har du i tillegg til samferdselsstyret?**

— Eg er med i fylkestinget, og varaordfører i Hjelmeland kommune.

— **Kvifor er du politisk aktiv?**

— Alle har samfunnsansvar. For meg er det viktig å få vera med på å byggja eit samfunn som er tufta på dei kristne verdiane — og at dette må takast vare på i framtida.

— **Har du hobbyar eller andre gjere-mål i fritida?**

— Ja, i den grad tida strekk til er eg med ein del i N.L. Misjonssamband sitt ungdoms- og leiararbeid.

— **Korleis er kontakten med vegvesenet?**

— Kontakten med administrasjonen er god, men eg ønskjer meg ofte meir tid for kontakt med dei som arbeidar på vegane.

Driftsutvalget (DU) har ikke hatt noe å bemerke til produktutvalget, bortsett fra at vi ikke bør produsere stikningsmaterieell som etter tidligere inngått avtale leveres fra vernede bedrifter. Ellers må vel generelt gjelde at vi må være forsiktige med å overta arbeid som idag er passende avlastnings- eller utfyllingsarbeid rundt om på vegstasjoner og veggarasjer. Attføringsutvalget og driftsutvalget må her vurdere fordeler og ulemper for staten som helhet ved en sentral håndtering og treningsverkstedet i forhold til spredt virksomhet.

Utplukking av kandidater til treningsverkstedet skjer av attføringsutvalget i samarbeid med vedkommendes foresatte. Ordningen er basert på frivillighet. Den daglige virksomhet på treningsverkstedet er underlagt vegkontorets helse- og vernekontor (vernelederen). Driftsutvalget har ansvaret for produktutvalget og for at produktene blir omsatt og brukt i vegvesenet. DU har også ansvar for de økonomiske sider ved etablering av treningsverksteder, såsom bygging/innleie av lokaler.

Vi er åpne for å etablere treningsverksteder andre steder i fylket i samsvar med intensjonene i den mønsteravtale vi har inngått med arbeidsformidlingen. Men vi ønsker en godt styrt vekst og starter derfor i det små på dette ene sted for å vinne erfaring.

Til slutt minner vi om den anledning alle tilsatte har til å melde fra om problem de måtte ha i arbeidssituasjonen. Kontakt kan tas med foresatte, tillitsvalgte, medlemmer av attføringsutvalget eller verne- og helsekontoret. Alle opplysninger fra den enkelte er underlagt taushetsplikt og blir behandlet deretter.

— Arbeid i skog og mark låg vel hjarta nærare enn vegarbeid

— Men vegvesenet har vore ein god arbeidsplass

Tekst og foto: Kenneth Vikse



Leiv Kvæstad ved avkøyringa fra E76 til den «nye» vegen til Fjon i Sveio. Våg-Sunfør blei hans siste anlegg. No vert det tid til litt gardsdrift att.

Første gong Leiv Kvæstad var å finna innan vegvesenet sine rekker er så langt tilbake som i 1946. Krigen var nett slutt, og utbetringar av veg- og kommunikasjonsnettet var eit viktig emne.

— Den gong var det berre ein tilfeldig jobb for meg. Dei trengte folk og eg arbeid. Det blei berre ein kort periode på Liarvåg-Stang anlegget, deretter fann eg meg anna arbeid.

Når han 30. april slutta av i tenesta si for Statens vegvesen hadde han likevel mange år med vegarbeid å sjå attende på. For det blei meir arbeid i den orange kjeledressen. Først som sesongarbeider, og så dei siste 15 åra som fast tilsett.

Likevel har han hatt tid til å drive med litt av kvart anna og, medan han jobba i vegvesenet. Under krigen dreiv han med skoghogst. Og nettopp arbeid i skog og mark låg vel eigentleg hjarta nærare enn vegarbeid.

Født i Suldal i 1920 og van som han var, med gardslivet. Noko han forresten framleis er.

— Ja, eg voks opp i Suldal, så gardslivet var ikkje noko ukjent for meg. I den tida byrja ein å jobbe så snart ein var konfirmert. For oss som budde litt inn i landet, blei det difor ofte gardsdrift.

Nokon ville kanskje ha litt skulegong med på vegen, eg t.d. valde det som låg meg nærast. Tveit jordbruksskule. Der gjekk eg i tida

mellom 1939 og 1941, medan eg utdanna meg som agronom. Så byrja havet eller nærare sagt det ein fann nedi, å lokka på Leiv Kvæstad. Sildefiske blei det neste.

— For ein kar oppvaksen i Suldal, var det litt av ei oppleving. Eg hadde omtrent ikkje sett havet skikkeleg før.

Likevel treivst han godt med livet ombord i ei sildeskute, sjølv om det ofte kunne være hardt på sjøen om vinteren. Ganske mange vintre blei det og forresten, heilt frå 1946 og fram til 1959. Om sommaren blei det god tid til gardsdrift og litt av kvart anna og.

I 1959 gjekk det mot slutten når det gjaldt silda, og Kvæstad fann ut

at tida til å finna på noko nytt var komen. No blei sterkare band knytta med vegvesenet. Arbeid på vegane innover i Tysvær om vinteren, og ein blanding av gardsdrift og litt husbygging om sommaren.

— Vel, å seia husbygging er no vel å ta litt godt i. Det var nemleg i den tida då det ikkje var så dyrt å setja opp ei hytte på landet. Difor var det eit godt marked for hyttebygging. Dessutan passa det godt inn med arbeidet på garden. Gardsdrifta gjekk eigentleg berre ut på det at jorda ikkje skulle bli liggjande brakk.

— Men før å venda tilbake til arbeidet ditt i vegvesenet. For ein mann som første gong var innom vegvesenet i 1946 må du vel ha sett store endringar opp gjennom åra.

— Det er klart at endringane har vore store. Særleg viss ein ser på heile perioden mellom 1946 og fram til eg byrgja å jobba fast i 1971.

I 1946 fantes det t.d. ingen maskinar. Alt arbeidet blei utført med berre nevene. Det var mykje handboring, og sprengjing blei gjort på den gamle måten, «brennå».

I 1971 hadde ein fått mange maskinar som t.d. traktorgravarar. Dessutan var jo krava til vegstandard blitt mykje høgare.

Frå 1971 og fram til i dag ser han derimot få endringar.

—Arbeidsmåtene er dei same, sjølv om maskinane stadig blir større og betre. Der ligg og den største skilnaden. Dessutan brukte ein framleis mykje handbor i 1971, medan ein i dag har fått større maskinar til å utføra dette arbeidet og.

Kvæstad meiner at maskinane har skapt ein heilt ny type vegarbeidarar.

— Dei som jobbar på anlegga i dag blir stadig flinkare til å bruke dei maskinane dei har. Det er den yngre generasjon som har tatt over meir og meir. Dei lærer seg å bruke maskinane med ein gong dei byrjar i etaten, og det gjer at det etterkvart har vokse fram veldig mange gode maskinkøyrare. på ein måte kan du seia at dei har vokse opp med maskinane.

— Korleis er tilhøva mellom eldre og unge på anlegga?

— Det beste. I allefall på dei anlegga eg har vore med. Me lærer av kvarandre. Eg trur at dei eldre ofte føler at dei har eit slags ansvar for dei

Våg-Sunfør mot fullføring

Tekst: Kenneth Vikse

Den 27. september 1984 blei ein etterlengta vegparsell mellom Sunfør i Tysvær og Fjon i Sveio opna. Med andre ord ein vegparsell over fylkesgrensa Rogaland-Hordaland.

Det stod likevel att viktige arbeider. Nemleg 1,3 km veg frå E76 ved Våg og opp til bedehuset på Sunfør. Den gamle vegen her var i ein sørgjelig forfatning, og måtte utbetrast. No går dette arbeidet mot slutten og ein reknar med at den nye vegen vil stå ferdig til juni månad. Oppsynsmann, Jacob Høyland kan fortelja at det som no står att er grusing, legging av dekke og oppsetjing av rekkverk.

Kostnadene på arbeidet, som ein byrja på i august i fjor, vil totalt koma på 6 mill. kr. Av desse pengane går 4,7 mill. kr til anlegget Våg-Sunfør, medan dei resterande 1,3 mill. kr blir brukt til utbetringar på E76 ved Våg.

Frosten satte arbeidet ein god del tilbake, men ein vonar likevel å vera ferdig til den fastsette datoen i juni.

Det siste arbeidet ein kunne gjera ferdig medan det enno var frost i bakken blei gjort allerede før 24. februar. Frå den tid og fram til tela slapp taken, var det berre småting som kunne utførast.

I tillegg til at ein no er i ferd med å gjera ferdig anlegget Våg-Sunfør, driv ein altså og med utbetringar på E76 ved Våg. Når arbeidet er ferdig vil dette gje eit betre samband mellom Rogaland og Hordaland. Særleg vil dette gjelda når ein tenkjer seg ein framtidig kyststamveg frå Stavanger over Rennesøy og Bokn.

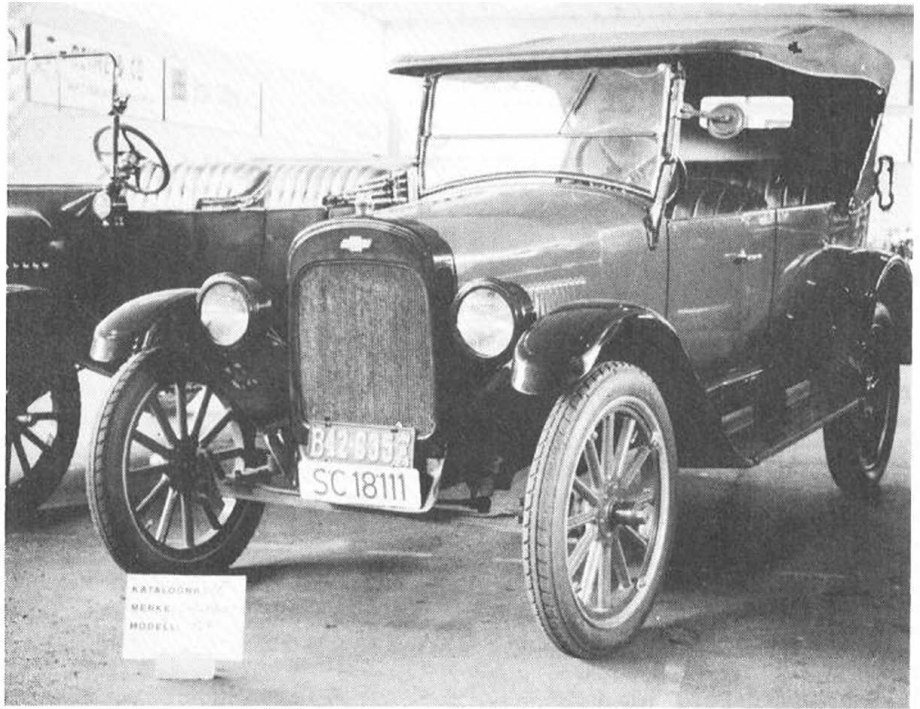
ynge arbeiderane. Dei unge som ikkje har vore lenge på anlegg har ofte lett for å gjere ting utan å tenkje seg om. Då er det godt å ha litt erfaring, sånn at du ser moglege farer før det er for seint.

Kvæstad har aldri opplevd ulukker av nokon slag så lenge han har jobba i vegvesenet.

— Ja, sånn har eg vore heldig. I det heile tatt vil eg seia at vegvesenet har vore ein god arbeidsplass. Me har hatt det fritt og fint. Arbeidet har aldri vore for hardt. Så lenge alle har gjort sitt, har det vore opp til den ein-

Veteranbilar på Rogalands-vegane

Tekst og foto: Torleiv Tveit



Denne gangen skal me sjå på en skikkeleg gammal bil, Chevrolet Superior frå 1924. Chevrolet tok med denne opp konkurransen med T-Forden. Modellen vart den gong seld for 640 dollar, så me lyt vel tru at Jan Vestre frå Haugesund får pengane att om han skulle finna på å selja.

Chevrolet-fabrikken i USA vart grunnlagt i 1911, og gjekk i 1917 inn i General Motors. I 1931 passerte Chevrolet, Ford i salg, og denne leiinga har dei sidan ikkje sleppt frå seg. Bremsar framme fekk dei ikkje før enn i 1928 og i 1929 kom «The Castlron Wonder», ein 6-syl. motor med toppventilar. Denne motoren var i produksjon like til 1953.

Vestre kjøpte bilen i 1965, og den gjekk gjennom ein omstendeleg restaureringsprosess. Først i 1972 var han i aksjon på billøp og kom sist i mål etter problemer med bensintilførsel og gammal bensin. Etter dette har bilen vore nytta mykje både til løps- og turkjøring. Det er aldri for varmt eller for bratt for denne bilen, den kokar ikkje. Derimot kan det gå varmt for seg rundt bakhjulsbremsane når den skal ned frå fjellet att.

skilde kor hardt han ville jobbe. Det einaste eg kanskje ikkje vil sakne er arbeidet når det har vore vått og kaldt ute. Det er jo noko ingen kan gjere noko med, men til og med på dette området har det vorte bedre. Då tenkjer eg på «Kvilebuå». I dei første åra mine i vegvesenet fantes det ikkje noko slikt. Om ein var heldig fekk ein koma under tak på en gard i nærleiken av der ein jobba. Dei første kvilebuene me fekk var forresten heller ikkje mykje å skryta over. Av og til kunne det virka som om det var kaldare inne enn ute. I

dag derimot sit ein varmt og godt i pausene.

— Når du no sluttar av etter så mange år med vegarbeid, kva vil du fylle tida di med?

— Det blir nok litt gardsdrift igjen. Berre sånn at jorda ikkje ligg brakk. Eg har jo hatt nokre stutar i dei siste åra, og onna tek jo litt tid, sådet skal nok gå på eit vis.

Likevel må eg få seia at det er mykje eg vil sakne. Statens vegvesen har vore ein god arbeidsgjevar og gjeve meg mange gode venner. Dei vil eg sakne mest av alt.

TEKNISK SPALTE

Tekst: Karl Støle. Foto: Torleiv Tveit

Vi tar denne gang for oss litt om gang- og sykkelveg. Kapittel 11 i Vegbygging nr. 018 og videre kapittel 3 som er underbygging

Gang- og sykkelveg

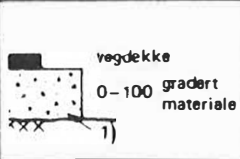
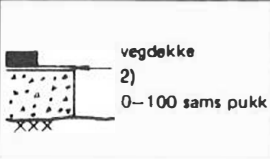
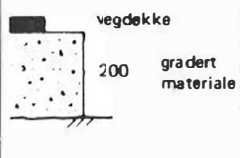

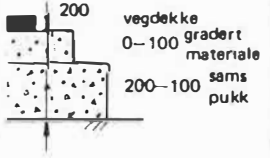
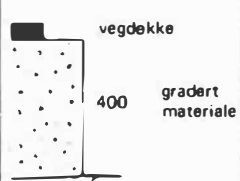

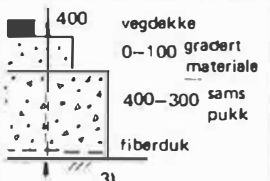

Det er i de senere år bygget store lengder av slike veger rundt i vårt fylke og store bevilgninger er brukt til disse formål. Spørsmålet vi kan stille oss er om mange av disse vegene er bygget altfor kostbare. Er det for eksempel tatt hensyn til den lave belastningen som disse vegene blir utsatt for — er det tatt materialprøver av det som ligger under matjord for å bestemme hva som eventuelt må fjernes og eller hva som er brukbare masser sånn at overbygningstykkelsen kan bestemmes? I de fleste tilfeller må vel svaret bli nei. Det er fortsatt store utskiftninger av masser som antagelig ikke hadde vært nødvendige og tilbakeføring av utsprengt stein, kanskje med ganske lang transport som da blir en kostbar prosess. Vi vil oppfordre planleggere av slike veger, oppsynstjenesten og formenn som skal

bygge disse til å benytte seg av lab. som vil foreta de nødvendige analyser og bestemme hvilken overbygging som er nødvendig og hvilke utskiftninger som må foretas.

Så litt om kvalitetskontrollen på disse vegene. På fyllinger må fyllmassen ikke inneholde røtter — mold eller andre humusholdige materialer. Heller ikke må is-snø eller teleklumper finnes i massene. Jord må ikke inneholde stein som bygger mer en enn halv utplaneringstykkelse. Det vil si at på 0,5 m utplaneringslag må ikke stein bygge mer enn 0,25 m. Bløt leire må ikke brukes i fylling. Om man bruker sandgrus, (grovkornige friksjonsmasser) legges disse ut i maksimalt 0,5 m tykke lag og komprimeres med min. 4 tonns etterslepene vibrovalse eller tilsvarende utstyr med minst 4 passeringer. Silt-leire og

siltige eller sandige morenemasser bygges opp lagvis i 0,3 m tykke lag og komprimeres med planeringsmaskinen. Planum traubunn skal såvidt mulig planeres med samme tverrfall med vegdekke, vanligvis 3‰. Avvik fra teoretisk profil skal være innenfor +/- 50 mm. Åpne sidegrøfter for overflatevann, bør være 0,45 m under topp vegdekke. Brukes lukket grøft, bør rørene legges minst 1 m under vegdekke. I fjellskjæring sprenges slik at traubunn kan planeres i nivå 0,15 m under topp vegdekke. Der det skal være åpne grøfter i skjæring sprenges disse ut til ca. 1 m under topp veg uten at massene fjernes utover normal grøftedybde 0,45 m. Det er tilstrekkelig med komprimeringen som skjer under utlastingen av materialene i fjellskjæring. Overbygningens tykkelse bestemmes på grunnlag av grunnforholdene etter at disse er klassifisert. Vi viser bare til figur en.

Dimensjonering av gang- og sykkelveg.

Undergrunn Materialbetegnelse	Alternative overbygninger (alle mål i mm)			
	A	B	C	D
Fjell Steinfylling Ikke telefarlig materiale, T1	 vegdekke 0-100 gradert materiale		 vegdekke 2) 0-100 sams pukk	
Litt telefarlig materiale, T2 Middels telef. materiale, T3 Fast leire (tørreskorpe)	 vegdekke 200 gradert materiale	 vegdekke 30-40 pukk (22-32) nedvalset 200 sand, grus ønskornig	 200 vegdekke 0-100 gradert materiale 200-100 sams pukk	
Svært telefarlig materiale, T4 Bløt leire Myr/Torv	 vegdekke 400 gradert materiale	 vegdekke 30-40 pukk (22-32) nedvalset 400 sand, grus ønskornig	 400 vegdekke 0-100 gradert materiale 400-300 sams pukk fiberduk	 vegdekke 100 pukk (32-63) 300 maskinkult (20-120) fiberduk

Anmerkninger:

- På steinfyllinger kan fiberduk legges på planum.
- Tetting/finavretting med 0-20 mm eller tilsvarende.
- På spesielt bløt grunn kan 250 mm bark benyttes under konstruksjon. Fiberduken kan da sløyfes.
 - Kabel-/rør-/grøfter må legges under overbygningen.
 - Fiberduk kan erstattes av et min. 100 mm tykt filterlag med en tilsvarende reduksjon av overliggende lag.

- Bruk av litt telefarlig materiale,
- Dimensjoneringen er basert på anleggsfasen. Lagtykkelsen kan reduseres hvis overbygningen kan legges ut uten skadelig deformasjon av undergr.
- Gradert materiale: Stabil sand, grus, subbus ($C_u \geq 10$).
- Sams pukk: Knullsteinmateriale 0-80 mm.

Krav til kvalitet

Komprimeringen skal på fast undergrunn utføres med lett vibrouststyr. F.eks. selvgående valse 1—1,5 tonn. På bløt undergrunn, benyttes ikke vibrering. Jevnheten på vegfundamentet må ikke ha større utjevnheter enn 20 mm målt med 3 mm rett-holt. Avvik fra teoretisk høyde skal være +/- 25 mm.

Kapittel 3 i vegbygging nr. 018**Underbygging**

Dette er et langt kapittel så vi skal ikke gå så altfor detaljert inn på dette, bare påpeke endel av de vanskeligheter som gjerne oppstår ved veganlegg, når det gjelder stabiliteten.

- Fyllinger på lite bæredyktig grunn
- Skjæringer, spesielt i bløt leire eller silt
- Utgravninger for fundament og ledninger
- Ved forstøtningsmur og brukar
- Ved pelearbeid
- Ved større endringer i vanninnhold eller grunnvannstand

Laboratoriet kommer tidlig med i sine undersøkelser på nye anlegg. Dette foregår vel nå for det meste sammen med planleggingsarbeide og på dette tidspunkt kan man allerede ta sine forholdsregler om hva som skal gjøres. Allikevel skjær det uforutsatte ting under selve anleggsarbeidet. Man kan komme bort i masser og grunnforhold som ikke var forutsatt. Det er da viktig at formann (lag) varsler oppsynstjenesten om slike ting og at det om nødvendig tas kontakt med laboratoriet.

Vi skal kort summere opp en del ting, de som utfører arbeidet skal være oppmerksom på.

Masseutskifting

Lite bæredyktige masser under vegkonstruksjon ned til fjell eller fast grunn skal fjernes og erstattes med f.eks. steinmasser. Utskiftingen kan foregå ved enten graving eller eventuell sprenging. Gravingen kan f.eks. foregå kontinuerlig foran fyllingstippen. Denne metode egner seg bra det er et godt bæredyktig lag over bløtere grunn, slik at dette bærer det nødvendige graveutstyret.

Sprenging foran fyllingsfot

Denne metode brukes der dybdene er store og massene for bløte til at det kan brukes graveutstyr. Om massene stues opp foran fyllingen i stedet for å fortreges til sidene, må oppstusingsmassene fjernes ved graving. En annen måte å gjøre dette på er å legge ut fyllingen og så sprengne den ned.

Forts. side 16

Kven er kven i vegvesenet?

Mellom dei rette svara på oppgåva i nr. 1/86 har me trekt ut desse vinnarane:

*Rolf Warland, Tau vegstasjon
Wenche Nesse, Haugesund vegstasjon*

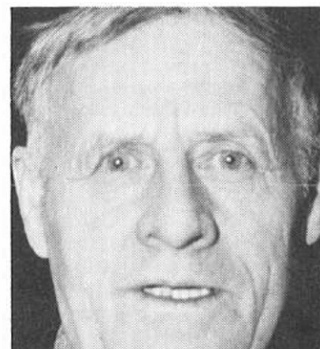
Dei rette svara var:

1. *Alv Vårvik, Sand*
2. *Lars T. Meling, Tau*
3. *Leiv Georg Romslo, Egersund*
4. *Johannes Vetrhus Espevold, vegkontoret*
5. *Jean Janson, Sauda*

Og me prøver oss med 5 andre av vegvesenet sine folk. Sjå på dei 5 bileta og finn ut kven som er kven av desse:

*Birger Sandvik, Sand
Kristoffer Skjørestad, Bærheim
Reidar Mæland, vegkontoret
Kristoffer Sivertsen, Bærheim
Torbjørn Hellenen, Egersund*

4



5



1



2



3



Dei 5 personane er:

Nr. 1

Nr. 2

Nr. 3

Nr. 4

Nr. 5

Innsendt av

Adresse

Kupongen skal sendast til:
Rygjavegen
Boks 197, 4001 Stavanger
innan 25. mai 1986.

Samferdselskomiteen i Stortinget på Vestlandsreis



I slutten av februar var samferdselskomiteen i Stortinget på reis langs rv.14 på Vestlandet. Turen tok til i Stavanger og endte i Kristiansund N.

Turen hadde i første rekke kome i stand for at stortingsrepresentantane skulle få gjort seg betre kjent med planane for ein ferjefri kyststamveg for Vestlandet. Ved å reisa rute fekk dei dessutan personleg føling med dei kommunikasjonsproblema som landsdelen har.

Turen starta med eit møte i Stavanger. Her fekk komiteen mellom andre møte medlemmer av fylkessamferdselsstyret, fylkesordføraren (som også er formann i Kyststamvegutvalget) og ordførarane i dei berørte kommunane i Rogaland.

Innleiar om Kyststamveg-planane var vegdirektør Eskild Jensen. Vegsjef Chester Danielsen hadde dessutan ei grundig innføring om kommunikasjonsproblem i Rogaland og på Vestlandet.

På biletet øverst ser me formann i samferdselskomiteen, Aslaug Fredriksen (Ap., Finnmark) saman med fylkesordførar Lars Vaage, under møtet i Stavanger. På biletet neders viser frå v.: Medlem av fylkessamferdselsstyret, Per Haram (Fr.p.), stortingsrepr. Magnus Stangeland (Sp., Hordaland), stortingsrepr. Hans Frette (Ap., Rogaland) og trafikkdirtør Olav Søfteland, Vegdirektoratet. (Tekst og foto: Harald Sel.)



Håndbøker

Informasjon om vegdirektoratets nyeste håndbøker

Håndbøkene kan fås ved henvendelse til vegkontorets bibliotek.

Håndbok — 046 — FBR

Dette er en ajourført og utvidet utgave av en orientering utgitt i 1977. Formålet med boken er å gi en orientering om regnskapssystemet i Statens vegvesen for ansatte i etaten og for interesserte utenfor etaten.

Håndbok — 047 — Drifts og kostnadsoppfølging

Formålet med boken er å gi en oversikt over hva vegvesenets regnskaper gir av resultatlistor for anleggs- og vedlikeholdsdriften og hvorledes disse kan brukes i drifts- og kostnadsoppfølgingen. Den er tenkt spesielt for anleggsbestyrere, driftsplanleggere og oppsynsmenn på anlegg, og for distriktsledere, vegmestere og oppsynsmenn i vedlikeholdet.

Håndbok — 063 — vegtrafikk-tellinger — 84

Håndboken inneholder resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikkteillinger i 1984.

Håndbok — 070 — farlig gods på veg

Dette er en fullstendig revidert utgave av håndbok 070. Denne utgaven er utgitt som følge av gjennomgripende endringer i ADR-avtalens bestemmelser, som tredte i kraft 1. mai 85. Dette gjelder særlig klassene 3, 6.1 og 8 der klassifiseringen er endret for et stort antall stoffer og nye krav til emballasje er innført.

I forhold til 1. utgave er den utgitt med en forenklet alfabetisk fortegnelse over farlige stoff.

Håndbok — 083 — personalstatistikk — 84

I personalstatistikk 1984 har en i likhet med foregående år søkt å samle i en hendig form det meste av den personalstatistikk som Vegdirektoratet utarbeider.

Håndboken er ment som et hjelpemiddel for de som arbeider med personaladministrasjon, og for andre som har bruk for slik statistikk i sitt arbeid i etaten.

Personalialia

Nye medarbeidere

Reidar Holgersen, arbeider pelebåt, bruer og kaier
 Marius Ørnes, oppsynsmann, anlegg Stavanger
 Gunnar Nærum, over.ing., E18 Stavanger
 Svein Dahle, f.kons., B-stab
 Kenneth Vikse, informasjonsassistent, informasjon
 Svein Reidar Lilleskog, maskinfører, anlegg Haugesund

Takk for samarbeidet

Adm.sekr., Ellen Jacobsen, innkjøpsseksjon, vegkontoret, sluttet 18. januar

Ing. Paul Thevathason, trafikkteknisk seksj., vegkontoret, sluttet 28. februar

Renholdsass. Kirsti M. Salvesen, Ringvn. vest, sluttet 28. februar

Inspektør Tor Inge Krokjøl, biltilsynet, Stavanger, sluttet 16. mars



Vi vil også være med vegsjef Chester Danielsen

Etter å ha lest Deres innlegg i Rygjavegen nr. 1/86 vil jeg få gratulere med nye og bedre kontorlokaler.

Men samtidig som jeg leste Deres kommentar, kom jeg på at vi er jo i samme etat. Jeg er enig med Dem at i vegvesenet er en spennende og utfordrende arbeidsplass, som jeg har hatt den glede å være ved i snart 6 år.

Vi i Biltilsynet går også spennende tider i møte med omlegging til EDB og de utfordringer dette fører med seg. Mitt ønske, etter å ha lest Deres kommentar, er at vi blir regnet med ved senere anledninger.

Med hilsen Turid Ånonsen

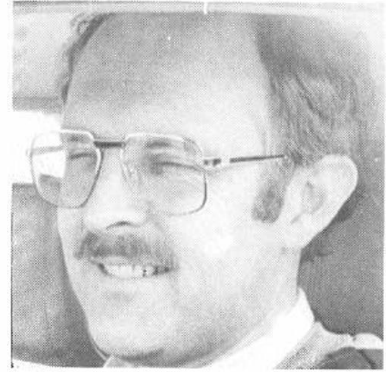
MI MEINING

Ny kyststamveg

Innen 1992 vil Bokn bli knyttet sammen med Tysvær ved hjelp av broforbindelse. Det blir et nytt ferjeleie på Bokn og nesten helt ny veg fram til Hordaland grense. Dette er første skritt i retning av en ny kyststamveg.

— Bør Skudenessambandet opprettholdes eller burde man bare satse på det nye ferjesambandet mellom Bokn og Mekjarvik.

Vi spurte noen tilfeldig valgte i en ferjekø i Mekjarvik.



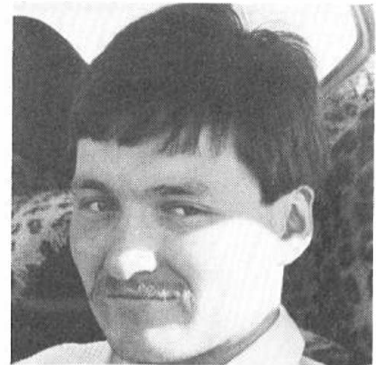
Jacob Byberg

— Det blir altfor kostbart med to ferjesamband. Derfor mener jeg at Skudenes-Mekjarvik bør legges ned. Det er likevel klart at det også vil ha negative sider, spesielt for folk fra Karmøy. En kunne derfor forsøke å opprettholde en slags pendlerrute.



Arne Svanevik

— Dersom det er riktig at en bruker kortere tid på å reise en ny kyststamveg er jeg for all del for det. Dessuten blir det vel for dyrt å ha to samband, selv om folk fra Karmøy helt sikkert ville ha ønsket seg det.



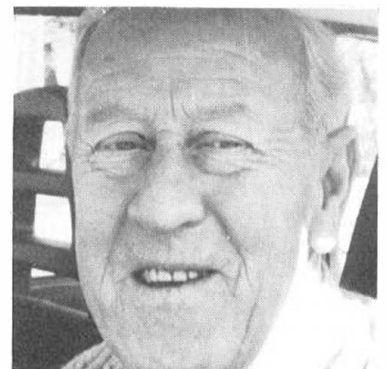
Jan Gunnar Flesland

— Skudenessambandet bør opprettholdes, selv etter at en ny ferjeforbindelse mellom Bokn og Rennesøy er startet. Det vil bety en betydelig avlastning, mindre køer og kortere ventetid.



Wenche Byberg

— Skudenessambandet må for all del ikke legges ned. Det er klart at det blir dyrt å opprettholde to samband, men en må tenke på konsekvensene en eventuell nedleggelse vil bli for Karmøy.



Eyolf Andersen

— Jeg er helt for det nye sambandet. Folk som lett blir sjøsyke vil vel være enige i det. Det nye vil gå hvor det er smulere sjø, og man vil også få kortere reisetid.

Veg til den nye flyplass-terminalen



Et anlegg som nå er i slutfasen er rv.509, vegen ut til den nye flyplass-terminalen på Sola. Den økte trafikken på Stavanger Lufthavn, Sola gjorde det nødvendig med en forhøyning av standarden på vegen som fører fram til flyplassen. Arbeidet ble påbegynt i fjor, og er blitt utført delvis av vegvesenets egne folk og delvis på entrepriser.

Entreprenøren fikk tidligere i år avslag på en søknad om utsettelse på fullføringsdatoen som var april.

(Tekst og foto: Kenneth Vikse.)

— Teknisk spalte
Forts. fra s. 13



Her vises et typisk eksempel på fylling fra fast til bløt undergrunn, og hvordan setningene kommer i ferdig veg. Kjørebånen er påfylt mens skulder og rekkverk ikke er tatt med.

Denne metoden kan egne seg bra f.eks. over myrer. Det som er viktig for de som utfører arbeidet med masseutskifting er at det blir drevet godt kontrollarbeid. Dette er spesielt viktig for å få konstatert at dette arbeidet er utført som det skal, da man ellers kan risikere å få store setninger i ferdig veg.

Det må føres kontroll med at utskiftingen har nådd tilstrekkelig dybde og at sideskråningen er som forutsatt.

Kontrollen utføres på følgende måter.

- Regnskap med medgåtte erstatningsmasser
 - Sondering for å bestemme skråningshellingen på fyllingen
 - Kontinuerlig setningsobservasjoner (utføres med nielering)
 - Boring gjennom utlagt fylling
- Av andre ting som kan nevnes som er viktig
- Overgang fra fjell til bløtere fyl-

BRUK BEDRIFTSAVISA



lingsgrunn hvor man ofte får setninger i ferdig veg

- Fyllinger inntil bruer og underganger. Her stilles krav til fyllmassene, krav til utlegging og komprimering

Samme forhold gjelder for forstøtningsmurer langs vegfyllinger eller andre murer.

Som nevnt innledningsvis er dette et langt kapittel, og vi avslutter med å oppfordre oppsynsmenn, formenn og arbeider til å lese mer om dette i Vegbygging nr. 018.

Gang- og sykkelsti gjennom Skjæringen



En av de aller verste strekningene på rv.44, spesielt for fotgjengere og syklistene, er i løpet av vinteren blitt skutt vekk. Stedet det her er snakk om er Skjæringen i Hillevåg. Det er skutt vekk store fjellmasser, og opparbeidet gang- og sykkelsti. Rundt den tid da dette leses vil den nye gang- og sykkelstien forhåpentligvis vært tatt i bruk.

(Tekst og foto: Kenneth Vikse.)

Dekkelegging 1986

Tekst: J. Rørtveit

For året er det planer om å legge:

Rv. Fornying varme dekker	42,4 km	entreprise
Rv. Legging for anlegg varme dekker	15,8 km	entreprise
Rv. Fornying ALG (Asfaltløsningsgrus)	57,0 km	egen regi
Rv. Fornying OG (Oljegrus)	33,4 km	egen regi
Rv. Legging for anlegg ALG g/s sti	3,0 km	egen regi
Rv. Legging for anlegg OG	3,2 km	egen regi

I tillegg er det på Rv. planlagt lagt overflatebehandling på E18, 36,0 km. Det er noe usikkert om den kommer til utførelse eller om midlene blir overført til andre dekkearbeider.

Fv. Fornying varme dekker	5,7 km	entreprise
Fv. Legging for anlegg varme dekker	0,4 km	entreprise
Fv. Fornying ALG	45,2 km	egen regi
Fv. Fornying OG	104,1 km	egen regi
Fv. Legging for anlegg ALG	1,4 km	egen regi
Fv. Legging for anlegg OG	1,0 km	egen regi



Jesus — ikke for meg

Kanskje du har sagt dette til deg selv, Jesus er ikke noe for meg, det er for de religiøse.

Du har kanskje inntatt et nøytralt forhold til Jesus og alt som har med han å gjøre.

Du er kanskje ikke direkte motstander og lever et liv som du mener er fint og godt på alle vis.

Du er kanskje tvilende og skeptisk til et liv etter døden, men hvis det skulle finnes et slikt liv regner du med at en kjærlig Gud nok vil sørge for at du får tilbringe evigheten på den rette siden.

Vi har nylig feiret påske, med fridager og ferie på hytta. Noen har kanskje både i blader, radio og TV blitt minnet om påskens budskap: Jesus som elsket deg så høyt at han ofret livet sitt på korset for at du skulle få bli frelst. Han stod opp igjen det tredje dagen og seiret over døden.

Det er ikke mulig å innta et nøytralt forhold til Jesus. Jesus sier selv at enten er vi imot ham eller så er vi med ham.

Den som vil tilbringe en evighet i herlighet, må ordne sitt forhold til Jesus og ta i mot ham som sin frelser her i dette livet. Den som vil fortsette å være nøytral i dette forholdet må (enten han ønsker det eller ei), møte Jesus på dommens dag, men da er det for sent. En evig fortapelse er i vente. Ta i mot Jesus nå. Du må ikke forkaste denne frelsen, en gave fra Gud som venter nettopp på deg.

Men han ble såret for våre overtreddelser, knust for våre misgjerninger. Straffen lå på ham for at vi skulle ha fred, og ved hans sår har vi fått legedom. Esaias 53, 5.

Reidar Dirdal

Aksjon utforkjøringsulykker



tar til 1. mai 1986.

Aksjonen er først og fremst rettet mot ungdom, MC og bil.

Utforkjøring skjer helst om sommeren og utenfor tettbygde strøk. Mange av ulykkene skjer i helgene.

Unge mennesker rammes oftest, halvparten av førerne er mellom 18 og 24 år.

GJESTEKOMMENTAREN

Halvparten av befolkningen er underrepresentert

Både stat, fylker og kommuner har ansvaret for at den enkelte, uavhengig av forutbestemte rollemønstre, skal få muligheten til å realisere sine evner og anlegg i nærmiljø, politikk og foreningsliv.

I den sammenheng kommer fremdeles kvinnene dårlig ut. Halvparten av befolkningen er underrepresentert i det politiske liv, og beslutninger som har stor betydning for kvinners utvikling, blir i stor grad tatt av menn.

Ser en på Rogaland fylkeskommune spesielt, så gir det ingen grunn til optimisme. Bare tre fylker kommer dårligere ut hva kvinnerepresentasjon angår.

Flere utvalg, ja faktisk de fleste, bærer preg av det tradisjonelle rollemønstret.

Fylkessamferdselsstyret er et eksempel på hvor svakt kvinnene står. Bare 13%, 2 av 15, er kvinneandelen i dette utvalget.

En kan jo begynne å filosofere over hvorfor det er blitt slik. En begrunnelse blir ofte kastet fram: Kvinnene vil ikke være med i slike utvalg, de har ikke greie på tekniske ting. Disse ar-

gumentene har jeg blitt møtt av under diskusjoner med menn. Jeg mener det er for lett å si at kvinner ikke tør eller vil. Jeg kjenner flere som både tør og vil, og hvordan skal vi kvinner få erfaring innen samferdselsektoren dersom vi ikke deltar og lærer av dem som allerede har innsikt?

Her bør partiene være mye flinkere til å oppnevne kvinner, satse på kvinner, og hjelpe dem og gi dem selvtilit.

Mennene som sitter i utvalget har også en gang vært «grønne», og har sikkert opplevd situasjoner og problemstillinger som var nye og ukjente.

En ting må være klart, kvinner utgjør en ressurs som samfunnet har bruk for. Deres evner og anlegg står på ingen måte tilbake i forhold til menns. De utgjør i dag halvparten av elevene i den videregående skolen, og en fremtidig positiv utvikling er avhengig av at forholdene blir lagt til rette for at kvinner skal kunne delta i det politiske liv.

Vi ønsker barn, men barnehagetilbudet i dag er et bevis på at altfor



Kari Oftedal Lima,
lærer,
varakvinne
fylkessamferdselsstyret

mange politikere ikke har forstått hvor viktig barnehageutviklingen er for at kvinner skal ha reelle muligheter til å delta på lik linje med menn. Jeg håper virkelig at mennene gjør sitt til at de handlingsplanene for likestilling nå blir utarbeidet over hele landet, skal bli noe annet enn skrivebordsteori.

Når det nå lysner

etter en lang og hard vinter hvor uvær — ras og vanskelige vinterforhold som har satt brøytemannskaper og annet vedlikeholdspersonell på en ekstra hard prøve, vil jeg gjerne uttale min takk og respekt til alle dere som har deltatt både i ledelse og i innsats ute på vegene.

I enkelte distrikter har det vært en særdeles vanskelig vinter, med snøstorm og blokkerte veger p.g.a. ras etc. Det medfører risiko og ekstra innsats for å arbeide under slike forhold, menneskeliv har gått tapt. Jeg vil understreke at det under disse forhold har vært utvist en fremragende faglig innsats i et krevende og farefullt arbeid, som avkrever respekt.

Med hilsen Eskild Jensen



— *Nytt fra maskin*
Forts. fra s. 7



Sør-fylkets nye feiebil.

Feiebil

Til sør-fylket kommer også ny feiebil med slamsugeutstyr. Bilen som vil erstatte tidligere innleide i denne gruppen, vil i hovedsak gå i vv. omr. 4, men er også tenkt til tettstedene på Jæren og Egersund.

Feie bilen består av Schørling TSZ-S feieagregat og slamsugeutstyr med 10 kbm. beholdervolum, påbygget Scania P92H chassis. Denne vil der-

med i hovedtrekk bli lik feiebilene i nord-fylket men har endel forbedringer med bl.a. ekstra støydempet feieagregat og sentralsmøring av både agregat og chassis. Bilen har dessuten noe sterkere motor og datastyrt halvautomatisk gearing.

Da den har både feie- og slamsugeutstyr, forventer vi stor utnyttelsesgrad av den

Hjullastere

I hjullastergruppen har vi for 1986 kjøpt 3 stk. Volvo 4200B/4300B til henholdsvis Dirdal, Egersund og Sand. Alle erstatter gamle Clark/Mich. maskiner som nå utgår. Lasterne som hittil har vært lite kjente hos oss, er bygget som redskapsbærere og egner seg godt i vedlikeholdsdriften. Dette fordi de har ekstra lavgearserie med en fremdrift ned til 1,5 km/t. ved full omdr. på motor. De har dessuten en topphastighet på over 40 km/t. og kan dermed forflyttes raskt. Maskinene er også utstyrt med automatgear.

Etter at Clark gikk inn i Volvo-konsernet, har Volvo i en tid nå nærmest vært enerådende i gruppen av lette hjullastere. Erfaringene vi hittil har er imidlertid gode og maskinene synes å ha mange anvendelsesmuligheter.

Diverse

Her vil jeg bare nevne utstyr som asfaltcontainer, asfaltfugemaskin, sandutlegger og stor selvgående gressklipper.

Asfaltcontaineren er påbygget et lastebilchassis, og holder altså asfalten varm hele tiden under lappingen slik at resultatet blir bedre enn tidligere. Den er også mer arbeidsvennlig enn tidligere metode.

Asfaltfugemaskinen som smelter og holder råmaterialet varmt, pumper massen ut i en fugeslange. Denne styres da manuelt for ifylling av sprekker i vegdekket, noe som tidligere ble gjort med bøtter og spann.

Sandutleggeren er konstruert på et lite strøpparat, og brukes til utfylling av asfaltkant. Også denne erstatter tidligere manuelt arbeid som var meget resurskrevende og av den grunn gjerne noe forsømt.

Klippemaskinen vil gå i vv. omr. 4 og skal for det meste gå på flateklipping i forbindelse med motorvegen.

Alle disse er nye ting for oss, som vil bedre arbeidet i vedlikeholdsdriften.

Ellers er det for 1986 endel fornyelser i gruppen for små lastebiler, varebiler. Dette er imidlertid produkter som er godt kjent av de fleste.

TILLITSMANNENS SPALTE

Asbjørn Oddane, form. Rogaland Vegtekniske Forening (RVF)

Ny- og omorganisering er «in» for tiden. Vegvesenet i Rogaland ligger som vanlig godt an i forhold til andre fylker.

Hovedavtalens bestemmelser om forhandlinger/drøftinger mellom adm. og tillitsmenn fungerer meget bra.

Omorganisering av anleggsdriften, vedlikehold- og maskin er kommet godt i gang.

Personalprosjekt, herunder omorganisering av plankontor m.m. er under arbeid.

I disse dager er utredninger om lederrekruttering ute til høring/kommentar og forhandling. I den forbindelse ønsker jeg i denne spalte å knytte noen kommentarer til utredningen som foreligger.

Den «nye» leder skal ikke nødvendigvis kunne alt selv. Det er lagt langt større vekt på egenskaper som delegering og organisering, uten selv å være spesialist på alle områder.

Fortsatt forsøkes å holde fast på høyere formell utdanning. Bli dette satt som ufravikelig betingelse, er jeg redd for at dyktige ledere, med de beste personlige egenskaper, og gjerne i tillegg med god erfaring, ikke gis den mulighet som disse burde ha for å få fram det beste lederresultat.

Demokratiseringsprosessen som er innført bør ikke være til hinder for lederutvelgelse. Organisasjonene er like opptatt av metoder for å komme fram til de beste ledere, som adm. er. Demokratisering i bedriften er en fordel, men faren for overdemokratisering er alltid til stede.

Spesialisering må kun skje på et minimumsnivå. Vi må ha faggrupper som i fellesskap utgjør et team, som igjen i fellesskap arbeider mot samme mål.

Jeg er overbevist om at den beste lederstil idag er målstyring. Hvor bl.a. arbeidsplaner/rutiner kan utarbeides i lag med de som skal utføre arbeidene. At målene er målbar er også viktig. Dette med konkurranse nevnes som en viktig ting.

Som belønning i dag er anerkjennelse langt mer verd enn lønnspålegg som tidligere ble benyttet. Med denne lederform som delvis er benyttet i den senere tid, har vi sett at resultatene blir forbedret. Når ansvar og



myndighet blir delegert, er det langt flere som påtar seg ansvar, og ut i fra dette, oppnås langt bedre resultater.

Det legges i dag langt større vekt på økonomisk styring. Vi har de siste 15 årene ansatt stadig flere med juridisk/økonomisk bakgrunn. Men dette er ikke nok. Vi må tilstrebe at alle ledere skal ha økonomisk utdanning, mer eller mindre i alle tilfeller. Det er ikke nok, at enkelte ansatte i organisasjoner, innhar slik utdanning. Alle- rede i dag ser vi at det legges like mye vekt på økonomisk styring som teknisk styring i private bedrifter. Slik må det også bli i det offentlige.

Vi har mange organisasjonsteorier. De mest anerkjente er ikke helt nye, men det har vist seg at det tar tid å forandre på eksisterende organisasjonsformer. Nå ser det ut som at både private og offentlige organisasjoner kappes om å benytte disse teorier. Dette er bra, men vi må allikevel advare mot å gå for fort fram. Alt skal modnes, før det anerkjennes.

Allikevel nevnes som helt en mer målrettet styring, med strategisk planlegging som svært viktig. I dag er dette et forsømt område. Jeg er klar over at vi har overordnede mål, langtidsplaner m.v. men oppfølgingen er det så som så med. Vi må gå langt mer i detaljer, bl.a. ha planer for våre arbeider for flere år frametter. Jeg er klar over resurser som skal til for å kunne bli en målrettet etat.

Til slutt dras fram spørsmål om hvem som bør være med på lederutvelgelse. «Endelig» bør dette være administrasjonen, men gjerne etter samarbeid med organisasjonene, som sikkert også har ting å tilføre og som kan være verd å få med seg, før en endelig avklaring skjer.

C



Dette bildet er tatt utanfor vegvesenet sin verkstad i Hillevåg tidleg i 1950-åra.

Bak karane ser me huset på ein traktor som blei brukt til ei trehjula vegskrape. Å bruka traktoren utan noko vern mot ver og vind ville vera alt for kaldt. Difor blei dette huset av tre bygt av vegvesenet sine eigne folk i Hillevåg. Nå skulle det visa seg at det likevel blei ein kald fornøyelse å vera ute på vegen med skrapa, sjøl om føraren sat i trehus. Golvet var ope, og det trekte fælt. For å hjelpa litt på dette, blei det installert varmeapparat som utnytta kjølevatnet frå maskinen.

Traktoren med trehuset blei brukt av vegvesenet til bortimot 1960.

Personane på bildet er frå v.: Almon Pedersen, Ragnvald Seltveit, Kristoffer Sivertsen (som er den einaste som framleis arbeider i vegvesenet), Berge Pedersen, Martin Finnesand, Fredrik Olsen, Kåre Pedersen og Ansgar Trodahl.

Biletet og opplysingane i samband med dette har me fått av Ansgar Trodahl.