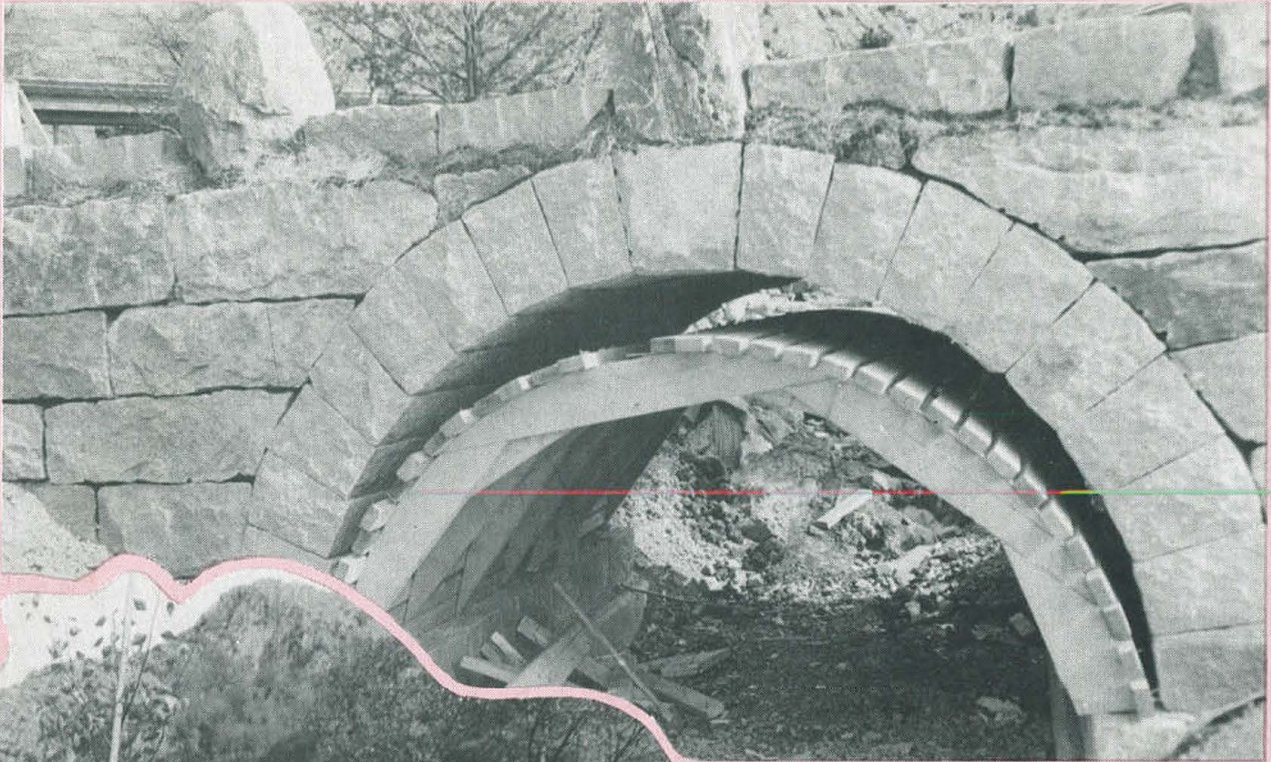


# Rygjavegen



Nr. 3 — juli 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
Vegdirektøren og personaldirektøren på besøk .....	s. 3
Opning av Vegsenteret i Kongeparken .....	s. 4
Direktør Grotterøds tale ved åpningen av Vegsenteret .....	s. 4
Betre og tryggare veg mellom Lyefjell og Bryne .....	s. 6
Omkjøringsveg forbi Bryne .....	s. 7
Kontroll med biltilsynet .....	s. 8
Akseltrykkpolitikk .....	s. 9
Ras og skredfare i Rogaland .....	s. 10
Mi meining .....	s. 11
Intervju med Gunvald Stange .....	s. 12
Veteranbilar på Rogalandsvegane ..	s. 13
Samferdselsstyret i Rogaland (5) ..	s. 14
Tiltak mot utforkjøringsulykker ..	s. 15
Egenmelding ved sykefravær .....	s. 15
Sigurd Vågane — oppfinnsom «vegvohtar» på Fogn .....	s. 16
Attføringsutvalget 86/87 .....	s. 17
Personalia .....	s. 17
Teknisk spalte .....	s. 18
Bedriftsidretten .....	s. 19
Storlygaren .....	s. 20
Farten dreper .....	s. 20
Kven er kven i vegvesenet? .....	s. 21
Gjestekommentaren .....	s. 22
Akan-utvalget 86/87 .....	s. 23
Tillitsmannens spalte .....	s. 23
Ferjeterminnal på Fiskepiren .....	s. 22

### Forsidefoto:

Frå opninga av Vegsenteret i Kongeparken. Øverst: Den nye kvelvingsbrua. Forskalingsforma er her delvis tatt bort og ein kan bare konstatera at steinane i kvelvingen bind saman bygverket på ein perfekt måte.

Nederst til v.: Basen for bygginga av den nye kvelvingsbrua, Johannes Urdal og den unge medhjelparen hans, Oddvar Ollestad, markerer opninga av Vegsenteret med å planta ei bjørk med sida av brua. Delvis skjult bak bjørka ser me teknisk dir. i Vegdirektoratet Arne J. Grotterød.

Nederst til h.: Frå ei av museumsavdelingane i Vegsenteret, som viser eldre tiders vedlikehaldsarbeid. Foto: Harald Sel.

På dette biletet ser me vegarbeidaren Johannes Larsen Vigrestad med slegge og hakke. Vigrestad levde frå 1840 til 1973. Biletet er teke utafør Jonas Heiland sitt hus på Vigrestad stasjon omkring 1915. Biletet er oppbevart i Statsarkivet si fotosamling frå Hå kommune. Dessutan fins det kopiar av bileta samla i Hå folkebibliotek.

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

Ettertrykk er tillatt når kjelde blir oppgitt.

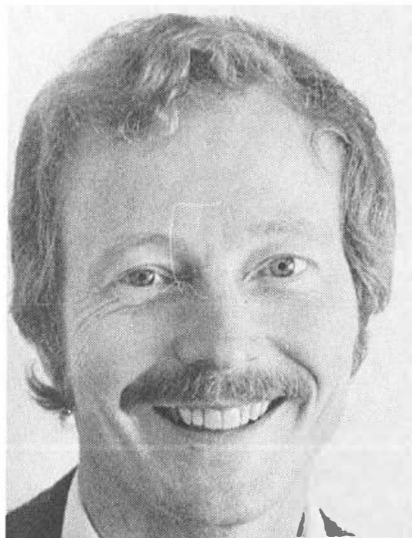
Sats og trykk: Allservice A/S.

Layout: Harald Sel og Kenneth Vikse.

## Aktuell kommentar:

# Statens vegvesen — ei livsfrisk kjempe

Av plansjef Lidvard Skorpa



Åpninga av Kongeparken i mai var ikkje berre ein milepel for turistnæringa i Rogaland, men også for vegvesenet i Rogaland. Det er grunn til å gratulere heile vegetaten med vegsenteret som vi har fått til midt i denne flotte fritidsparken, sjølv om gratulasjonene først og fremst går til alle som har vore med og gjort vegsenteret til det det er blitt.

Kongeparken har fått navnet sitt frå den gamle Kongevegen, den indre postvegen frå Stavanger til Christiania. Også denne gongen var samfunnet avhengig av kommunikasjonar som enten fylgde landevegen eller sjøvegen. I dag har vegnettet større betydning for næringsliv og personlig livsmiljø enn nokon gong

før, uansett telekommunikasjonar video og liknande. Kanskje vegsenteret er for at vi kan utnytte fritida vår til alle dei ulike aktivitetane vi er opptekne med. Utan eit tenleg vegnett i området var det umogeleg å skape ein slik attraksjon som Kongeparken er, for korleis skulle då dei 400 - 500 000 som det er venta vil vitja parken kunne ta seg fram?

Med ein så sentral plassering som vi til no har fått med høve til å vise ansiktet vårt til bortimot ein halv million menneske, vaksne og barn, er det viktig at vi presenterer vegetaten på ein positiv og framtidretta måte. Dette var også budskapet i direktør Grotterød sin tale under åpninga. La det ikkje bli et vegmuseum, men eit vegsenter der vi med grunnlag i tradisjonar og utvikling får presentere oss som eit etat som har store og utfordrande oppgåver å fylle i framtida for at velferdsutviklinga skal kunne fortsette.

Det engasjement som har vore lagt for dagen for å få til vegsenteret trur eg også har vore viktig innad i etaten. Det har vist at vi klarer å løyse nye oppgåver på ein utmerka måte når vi berre får klarsignal til å bruke ressursar til oppgåver som vi elles knapt har tid til å tenkje på opp i alt det daglege maset. Vi bør ikkje stoppe opp med dette kraftaket. Vegsenteret i Kongeparken kan bli utvikla og utvida, og det er uendeleg mange andre måtar vi kan nytte for å få fram informasjon om etaten og arbeidet vårt. Nett i desse tider med reduksjon i budsjett og frustrerande lønnsforhold for tilsette er dette viktigare enn nokon gong tidlegare.

Mange føler nok at Statens vegvesen i dag er å likne med kjempa som ligg basta og bunden i Kongeparken. Ikkje eit mosegrodd troll, men ei livsfrisk kjempe som kunne utrette det utrulege om ham berre slapp laus. Vi treng handfrieheit slik at vi kan få utført dei oppgåvene samfunnet har gitt oss ansvaret for.

I staden for berre å sutre må vi sjølve prøve å spele ein rolle i den prosessen som skal til for å løyse på banda som plagar oss. Dette krev vilje til sjølvransaking og innsats. Vi må bevise for publikum og politikarar at vi har store oppgåver å utføre, og at vi er istand til å løyse dei på ein effektiv måte.

Målstyring må bli eit nøkkelord for oss i framtida. I det ligg det krav til både å vurdere dei oppgåvene som vi skal arbeide med, og at vi klarer å løyse dei på den beste og mest effektive måten. Det betyr også at sentrale politiske myndigheter må gje oss større handfrieheit, mot at vi gjennom resultatoppfølging kan dokumentere at vi har løyst oppgåvene på ein tilfredsstillande måte. Større handfrieheit medfører såleis både større ansvar og krav til effektivitet.



Frå møtet mellom vegdirektøren, personaldirektøren og tillitsmennene for dei faglege organisasjonane. Frå venstre Ed-die Westad, Norske sivilingeniørers forening (NIF), Marit Th. Olsen, Embetskontorfunksjonærenes landsforbund (ELF), Hilde Berg Johnsen, sekretær, personaldirektør Olav Baastad, vegsjef Chester Danielsen og vegdirektør Eskild Jensen.

## Vegdirektøren og personaldirektøren på besøk

Tekst og foto: Harald Sel

**Vegdirektør Eskild Jensen og personaldirektør Olav Baastad var på Rogalandsbesøk midt i april. Godt ver har me ikkje hatt for mykje av denne våren, men i dei to dagane Jensen og Baastad var i fylket viste sola seg fleire gonger.**

Omvisning på det nye vegkontoret var ein naturleg start på første dags program. Dette var nemleg første gong folk i toppleiinga i Vegdirektoratet gjesta fylket etter at vegkontoret blei samla på Lagårdsveien.

### Møte med tillitsmennene

Eit fast innslag ved vegdirektøren og/eller personaldirektøren sine besøk er møte med tillitsmennene i dei faglege organisasjonane. Med bakgrunn i dei betydelege problema vegvesenet i Rogaland har hatt i seinare tid med å få søkarar til fleire stillingskategoriar, kunne det nok vore bra å hatt meir ein time til disposisjon. Men trass i knapp tid, det blei utveksla massevis av synspunkt og informasjon.

### Motorvegen og Kongeparken

Besøk på biltilsynsasjonen i Stavanger sto også på programmet første dagen. Deretter gjekk turen til Sandnes. Her spanderte først ordføraren lunsj. Før Thorvald Kåre Lone og Øyvind Kommedal tok gjestene med til omvisning på Motorvegen og dei anleggsarbeida som er i gang.

Programmet første dagen blei avslutta med eit besøk i Kongeparken, der det sjølvstøtt var Vegsenteret som i første rekke blei studert. Rett nok var senteret, både utvendig og innvendig, nokså uferdig på dette tidspunktet, men me hadde kjensle av at vegdirektøren fann prosjektet vårt i Kongeparken godt og interessant.

### Bedriftsbesøk på Norwerk

Den andre dagen av vegdirektøren og

personaldirektøren sitt besøk blei brukt til ei rundreise Stavanger, Strand, Oanes, Lauvvik, Oltedal, Ålgård, Sola.

I Strand blei det meste av tida brukt til bedriftsbesøk på Norwerk A/S sitt anlegg i Nordbygda. Steinen her har ein kvalitet som ein ventar seg mykje av som materiale i asfalt. Du-

rasplitt, som pukksteinen blir kalla, har eigenskapar som gjer han ekstra slitesterk i asfaltdekke.

Etter bedriftsbesøket var Strand kommune vertskap for ein lunsj, som blei servert på Jørpeland.

Kryssing av Høgsfjorden, med røyrbu eller på annan måte, var eit av dei prosjekta vegdirektøren blei orientert om under turen vidare. Dessutan var det mellom anna ein stopp på Ålgård, der ordføraren og rådmannen orienterte om planar kommunen har utarbeidd om tunnel-samband frå Gilja til Frafjord og vidare til Forsand.



Frå bedriftsbesøket på Norwerk A/S sitt anlegg i Strand. Anlegget er sterkt automatisert, og her orienterer brødrene Øvstebø i moderselskapet Singel og Grus om dataanlegget og datastyringa. Frå venstre: Disponent Arne T. Øvstebø, vegdirektør Eskild Jensen, biltilsynssjef Ch. Fr. Hansteen, direktør Daniel T. Øvstebø og driftsledar Karstein Øvstebø.



— Der borte har me tenkt oss at røyrbua over Høgsfjorden skal byggjast, seier vegsjef Chester Danilesen. Vegdirektøren ser kanskje litt betenkt ut.

# Opning av Vegsenteret i Kongeparken

Tekst og foto: Harald Sel

Ei av storhendingane i 1986 er opninga av Kongeparken på Ålgård. Og som det vil vera kjent for dei fleste av Rygjavegen sine lesarar er også Statens vegvesen Rogaland representert her med eit inneareal på 356 kvm fordelt på 2 like store bygg. Dessutan disponerer vegvesenet utearealet rundt dei to bygga.

## Sjå sjøl

Me skal ikkje her gje oss til å lista opp kva dei to bygga inneheld. Reis heller til Kongeparken og sjå sjøl! Men skal me likevel dra fram noko, må det vera den nye kvelvingsbrua som vegvesenet har bygd. Johannes Urdal har vore bas for dette arbeidet. Han ville gjerna ha med seg ein ungdom, som kunne føra tradisjonane vidare. Og tjuetreåringen Oddvar Ollestad fekk ved dette læra seg den gamle brubyggjarkunsten.

Eles gir vegvesenet i Kongeparken eksempel på tidlegare tiders vegbygging og vegvedlikehald, presentasjon av verksemda til Statens vegvesen i dag har ein brei plass og me får til og med glimt inn i ei tenkt framtid.

## Planting av bjørk

Opninga av Vegsenteret blei markert på høgtideleg vis laurdag 24. mai. Mellom gjestene var fylkesmann Kristin Lønningdal, fylkesrådmann Fredrik Wendt, informasjonssjef i Vegdirektoratet Ragnar Lie og ledaren av Norsk vegmuseum, G. Paulsrud.

Den offisielle opninga av Vegsenteret blei foretatt av teknisk direktør i Vegdirektoratet, Arne J. Grotte-



*Vegsjef Chester Danielsen ordla seg i humoristiske vendingar då han gjorde greie for tankar som ligg bak opprettinga av vegsenteret i Kongeparken. Ved sida av han sit adm.direktør i Kongeparken, Gabriel Ålgård og til venstre for han att formann i fylkessamferdselsstyret, Arne Sandnes. I bakgrunnen ser me modellen av ein vegtunnel som er bygt i Vegsenteret. Eine halvparten viser ein eldre tunnel og andre halvparten ein tunnel slik han vanlegvis blir bygd i dag.*

rød. I det fylgjande gjengir me Grotterød sin tale. Som det går fram av denne, blei seremonien avslutta ved at basen og assistenten for byggingsarbeidet på kvelvingsbrua planta ei bjørk attmed landfestet på brua.

## Et gledens tempel for Vegvesenets virksomhet

Teknisk direktør Arne J. Grotterød's tale ved åpningen av Vegsenteret

### ÆREDE GJESTER — KJÆRE VEGFOLK

For en alvorlig vegmann i en alvorlig etat var min første reaksjon på invitasjonen til denne åpningen, at en **fornøylespark** — selv om den het Kongeparken — ikke var noe sted verken for meg eller Statens vegvesen.

### En kjempe har funnet sin form

Jeg kom imidlertid til å se litt nærmere på det overdådige invitasjonsdokument, med en fargesparkende tegning over parken. Motsetningen i at en menneskelignende figur, en kjempe, lå bastet og bundet midt i en **gledens** park slo meg som et varsel til ettertanke. var det en likhet mellom denne bundne kjempe og Statens vegvesen? I nasjonalt sammenheng som bedrift, er Vegvesenet en kjempe enten det måles i antall ansatte, i forbruk av skattebetalernes penger, i oppgaver eller ansvar innenfor vegtransportssystemet. Denne kjempe har vokst frem, funnet sin form og fått et syn på sin oppgave i samfunnet, i en fortid de fleste har glemt, og som i hvertfall er ukjent for den yngre generasjon. Denne fortid var preget av slitet for å livberge seg i en karrig natur og et hardt klima. Vegvesenets ansatte har tatt sin del av dette slitet, og gitt sitt bidrag til økt velstand og bedre levekår for alle. Vi kan

se noen av disse slitets menn med sine enkle redskaper og maskiner i hallen ved siden av her, som voksfigurer i full størrelse. Vi ser at dengang var maskinkostnadene og materialinnkjøpene små. Fjellet ble boret, sprengt ut og fraktet på plass med stort sett manuell innsats. Den gode byggesten, blokker og heller ble tatt vare på for å bli brukt i murer — stikkrenner — steinbruer. Over alt i landet finner en eksempler på dette som monumenter over en hård arbeidsinnsats, men også over den kvalitet og fagdyktighet som ble utvist.

### Kvelvbrua

For meg som har en fortid som anleggsmann i en tid da disse arbeidsmetoder fortsatt var i bruk, er det en særlig glede å studere den kvelvbrua av stein som er bygget over bekken utenfor her. Det viser at Vegvesenet fortsatt har fagfolk som kan det gamle fag og har evnen og viljen til å legge kvalitet i sitt arbeid.

La oss gi Johannes Urdal og Oddvar Ollestad en ekstra hyldest for det arbeid de har utført. «I ditt ansikts sved —». Vi fra dengang husker en setning som forteller noe om tiden og innstillingen til livet og arbeidet i disse fjerne år: «I ditt ansikts sved skal du æde ditt brød». Det var ikke meget tid eller ressurser til **glæde**

dengang. Ble gleden for løssluppen og synlig ble det lett frykt for at det kunne mishage høyere makter og bringe straff nedover de frivole. Denne levemåte og livsinnstilling har selvsagt også preget Statens vegvesen og menneskene i vår etat. Er vi så sterkt preget av denne fortid at Vegvesenet i likhet med kjempen der ute er bastet og bundet av foreldede synspunkter på våre oppgaver og rolle i samfunnet?

#### «— nyt din fritid»

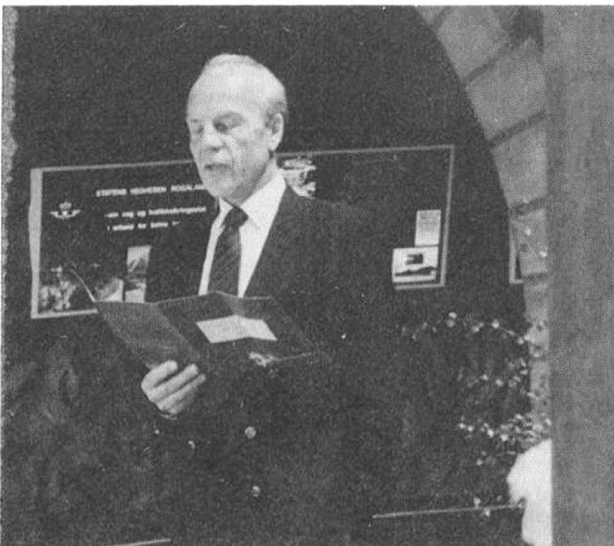
Er det vi opplever her i Rogaland, idag, på dette sted et eksempel på at kjempen løfter hodet for å se om alt fortsatt er ved det gamle — eller om det har skjedd noe i samfunnet som han må tilpasse seg. Ja, i sannhet — har det skjedd endringer. Han vil se et samfunn som er ett av de rikeste i verden — rikest på fritid og ressurser til å bruke denne fritid, og med disse goder stort sett jevnt fordelt til alle. Etater — bedrifter — næringsinteresser innretter seg etter denne realitet. Televerket og satelittselskapene kappes om å fylle våre TV-skjermer med mest mulig variert kost for underholdning og tidsfordriv. Investorer av ulike slag kjemper om å få hånd om bedrifter som produserer varer og utstyr til bruk i fritiden. Avisene flommer over av tilbud om reiser og ferieopphold.

Kjempen vil kort og godt finne en befolkning som lever mere etter regelen: «I glede skal du ete ditt brød og nytte din fritid.»

Hva med Statens vegvesen? Skal vi løse oss fra fortidens bånd og innrette oss mere etter den nye tids livsstil og ønsker? Har vi noe å tilby vår tids borgere?

#### Merdaljøens bakside

Det faktiske er at Vegvesenet forvalter det største areal til utfoldelse av glede og bruk av fritid i dette land — våre riks- og fylkesveger. Vårt ansvar omfatter også bilen, det mest fantastiske og utfordrende hjelpemiddel til glede og livsutfoldelse vår tids teknikk har gitt oss. Vegtransportsystemet åpner muligheter til glede — forlystelse og en positiv utnyttelse av fritider for de fleste av oss, året rundt, til alle døgnets tider. Har vegvesenet egentlig innsett det? Vi har vært så opp-tatt av skadevirkningene og kostnadene, av alvorret ved bruk av bilen. Vi registrerer og forsker og skriver om ulykker, død og skader, støy og miljøproblemer. Medaljen har liksom bare en bakside.



Arne J. Grotterød under sin tale ved åpningen.



Som gave fra Rogaland fikk teknisk direktør Grotterød overrakt en gammel varsellampe med parafinbrenner av vegsjef Chester Danielsen. Dette er en av de aller første varsellamper som ble brukt i vegvesenet, men for 50 til 60 år siden var den i vanlig bruk.

Her i Rogaland er det tydeligvis noen som våger å vise at medaljen også har en forside — en forlokkende og skinnende forside, med glede, latter og forventning, med frihet til å komme hurtig frem dit hvor gleden finnes. Det kan da ikke være noe galt i å være med på å meddele borgere dette budskap, og endog være innstilt på å oppmuntre og bidra til å øke denne gleden.

#### Gleden omkring vegtransport

Jeg ser det derfor som et varsel til omstilling og en ny tenkemåte, en ny dimensjon til Vegvesenets oppgave i samfunnet når vegsjefen i Rogaland våger å vise Vegvesenets emblem i en gledens park. Jeg håper at dette bygg må bli et sted hvor gleden omkring vegtransportsystemet skal få sin plass. Vi ser allerede eksempler på at dette er mulig. Se hvordan barna utenfor i sandhaugen fryder seg over de små motordrevne gravemaskiner. Ta en titt på minibyen med riktige gater, rundkjøringer og trafikklys, og se hvordan barna står i lang kø for å kjøre minibilene i disse gatene. Bilene er godkjent av biltilsynet.

Slipper vi fantasien til har Vegvesenet nok å tilby for glede og underholdning, og positiv livsutfoldelse innenfor våre ansvarsområder. La oss håpe og tro på en slik utvikling.

#### Så og plante

Jeg vet ikke noe som i sterkere grad symboliserer tro på liv og fremtid enn det å så og plante. Jeg har derfor brakt med meg et tre som vi kan plante. Det er selvsagt en bjerk, som mere enn noe annet jeg vet av symboliserer våren, det lyse og løfterike i norsk natur.

Jeg erklærer dette gledens tempel for Vegvesenets virksomhet for åpnet, og håper det vil svare til forventningene.

For å markere dette ber jeg om at dere som bygget steinbrua blir med ut og planter bjerken nær landfestet og den gamle vanningsstroa som står der. Vi får håpe den slår rot — vokser og blir et symbol på at Vegvesenet er en etat som har evnen til å tilpasse seg utviklingen i samfunnet.

# Betre og tryggare veg mellom Lyefjell og Bryne

Tekst og Foto: Harald Sel

Tidleg i juli vil omlegginga av rv 506 ved Norheim i Time vera fullført. Den nye vegstrekninga, som er 1200 meter lang og som har kosta ca. 6 mill. kr i forbetring både når det gjeld framkomst og trafikksikkerheitsmessig. Den nåverande vegen går f.eks rett igjennom eit gardstun, han er smal og kronglete og dessutan litt lenger enn den nye.

## 420 husstander

Det var Time kommune si utbygging på Lyefjell, som tok til i 1978-79, og som sette fart i planane for ei omlegging av riksvegen på Norheim. Etter kvart som stadig nye bustadfelt blei bygd ut auka trafikkmengden mellom Lyefjell og Bryne kraftig. I dag bur det ca 1300 menneske i området fordelt på omlag 420 husstander, og ganske mange av desse kjører dagleg rv. 506.

## Dimensjonert for framtida

Dersom området på Lyefjell blir fullt utbygd etter den disposisjonsplanen som ligg føre, vil det ein gong i framtida kunne bli 1600 husstander. Den nye vegen er då dimensjonert med tanke på at trafikkauken kan bli stor. Breidda er 6 meter med 1/2 meter skulder på kvar side, han ligg fint i terrenger og har slake svingar.

## Mjuke trafikantar

Den gamle vegen frå krysset med rv 505 på Norheim og forbi gardstunet

blir nedlagt når den nye vegen er ferdig. Som adkomstveg for den lokale trafikken på Norheim blir det bygd ein ny 500 meter lang veg på nordsida av gardstunet og ned til det gamle krysset med rv 505. Denne vegen er også berekna på syklistar og gåande.

Når det gjeld bygging av gang- og sykkelveg vidare fram til Bryne, føreligg det ingen konkrete planar. Strekinga er i dag farleg for mjuke trafikantar. Time kommune planlegg eit nytt bustadfelt på sørsida av rv 506 nedanfor krysset mellom rv 505 og 506 (1900-krysset). Vegvesenet håper at ein i samband med denne utbygginga kan koma fram til eit samarbeid med kommunen for å få bygd gang- og sykkelveg. For ein god del av strekinga kan dette gjerast ved at ein lukkar kanalen som går langs riksvegen.

## Ringverknad for rv. 44

Ein ringverknad av vegbygginga på Norheim er elles at ny rv 44 forbi



Her er Ben Johnny Mydland (fører av maskinen) og Håkon Østrem i arbeid med å planera bærelaget (samling, som det heiter på fagterminologien) på den nye vegen. Oppå bærelaget skal det leggast grus før vegen får fast dekke.

Bryne (omkjøringsveg) vil koma fleire år tidlegare enn han ville gjort etter vegvesenet sine langtidsplanar. Overskotsmasse frå Norheim blei brukt til fylling for ein del av traseen for den framtidige omkjøringsvegen. Dette blei gjort muleg ved at Time kommune har forskottert kostnadane. Me viser elles til artikkel av Leif Lindefjell om planane for ny omkjøringsveg forbi Bryne.

## Effektiv anleggstid

Den effektive anleggstida for den nye vegen på Norheim har vore kort. Drifta tok til i desember, men på grunn av den ekstraordinære telen i vinter måtte arbeidet stansa i 3 månader frå slutten av januar. Oppsynsmann Eivind Sivertsen, som har vore anleggsledar, seier at ein likevel skal makta å få vegen kjøreklar til fellesferien. Dette har vore muleg ved at store ressurser er sett inn etter at arbeidet kom i gang att. På det meste har 6 gravemaskinar, 2 dumparar og 6 lastebilar vore i arbeid. Bortsett frå lastebilane har ein stort sett brukt innleigemaskinar. Av vegvesenet sine egne arbeidarar har stort sett 6 personar vore engasjert i heile anleggstida.



Legging av dreneringsrøyr er ikkje lenger eit hardt slit. Ved hjelp av ei vinkelinnretning kopla til gravemaskin-skufsla, blir røyra lagt nøyaktig på plass. Daniel Byrkjedal, som me ser i grøfta, treng knapt nok ta i røyra. Ved sida av å hjelpa maskinføraren med litt dirigering, er arbeidet hans stort sett å smøra tetningsmasse i skøytane.

# Ny omkjøringsveg forbi Bryne

Av Leif Lindefjell

Bryne har de siste årene mer og mer utviklet seg til å bli et senter ikke bare for Time kommune, men også for større deler av Jærregionen. Dette kan nok til en viss grad henge sammen med kommunens satsing på variert sentrumstilbud og gode forhold for handel og industri. Men også det forhold at jernbanen går gjennom Bryne og to riksveger ivaretar den overordnede transporten, er med på å gjøre Bryne til et attraktivt senter.

Økt aktivitet fører også til behov for bedre og sikrere veger. Som oftest er ikke vegbudsjettene store nok og kommer ikke i samme tempo som områdets utvikling. Dette gjelder i høy grad også ny rv 44 utenom Bryne. I flere tiår har ny riksvegtrase vært regulert langs kanalen i Nedremarka. Til tross for dette og det forhold at ombygging av rv 44 på denne strekningen har for stor trafikksikkerhetsmessig effekt på de investerte midler, er prosjektet enda ikke kommet til utførelse.

## Prosjektet

Ombygging av ny rv 44 utenom Bryne sentrum er 1,5 km lang. Det er planlagt tre kryss på den nye strekningen. Se kartutsnitt.

Vegen bygges med 6,5 meter kjørebane og 2 x 1,0 meter skulder. Dette tilsvarer vegklasse II c.

Årsdøgntrafikken (Ådt) på strekningen i 1985 er telt til ca 7800 i Gjennomsnittstrafikk pr. døgn eller sør ved Orrevegen op ca 11400 i nord. Trafikkbelastningen ut/inn på rv 506 Arne Garborgsveg, er i samme telling registrert til 7200 i Ådt. Dette er en betydelig trafikk på en sekunderveg og et forhold som har hatt avgjørende betydning når valg av krysstype på Omkjøringsvegen skal velges.

Foruten sammenbinding av den langsgående gang- og sykkeltrafikken, vil det også bli anlagt tre nye planfrie fotgjengerkryssinger.

Kostnadsoverslaget på omleggingen er ca 8,0 mill.kr. eksklusiv grunn-erstatningene.

I Norsk Vegplan er prosjektet foreslått ført opp til bevilgning i neste vegplanperiode, med sansynlig anleggstart først i 1992 - 93.

## Økonomi og fremdrift

Time kommune har idag et betydelig press på å utvide sentrum til også å

omfatte Nedremarka. Et oljefirma har ervervet ny tomt til bensinstasjon/serviceanlegg i krysset rv 506 X rv 44. Dette er også interessert i snarlig realisering av ny veg.

Vegvesenet hadde overskotsmasse på riksveganlegget rv 506 ved Norheim, ca 15 000<sup>3</sup>. Det var god økonomi i å anbringe disse i en framtidig riksvegtrase utenom Bryne sentrum.

I dag er disse masser plassert ut og ledninger omlagt som en begynnelse på ny riksveg 44. Samtidig har Time kommune søkt om forskottering av 5,0 mill. kr. + grunnverv på strekningen, mot at vegen blir ferdig til årsskifte 1988/89.

Forskotteringsbeløpet stilles i hovedsak til disposisjon i årene 1987 - 88. Vegvesenet må bevilge 3,0 mill. kr. i 1988/98 for å slutføre prosjektet.

## Detaljplan og krysstype

Time kommune har utarbeidet reguleringsplan og også ervervet grunn til gjennomføring av den nordre del av prosjektet. Reguleringsplanen viser

vanlige kanaliserte T-kryss. Erfaringene med denne krysstypen er ikke bare gode nå det er høy hastighet på hovedvegen kombinert med en betydelig av/på trafikk fra sidevegen. Derfor har Vegvesenet sammen med Time kommune drøftet gjennom planene på nytt. Martin Aske på vegvesenets planavdeling har i detalj gått gjennom de forskjellige elementer og fastlagt grunnlaget for det videre planarbeid.

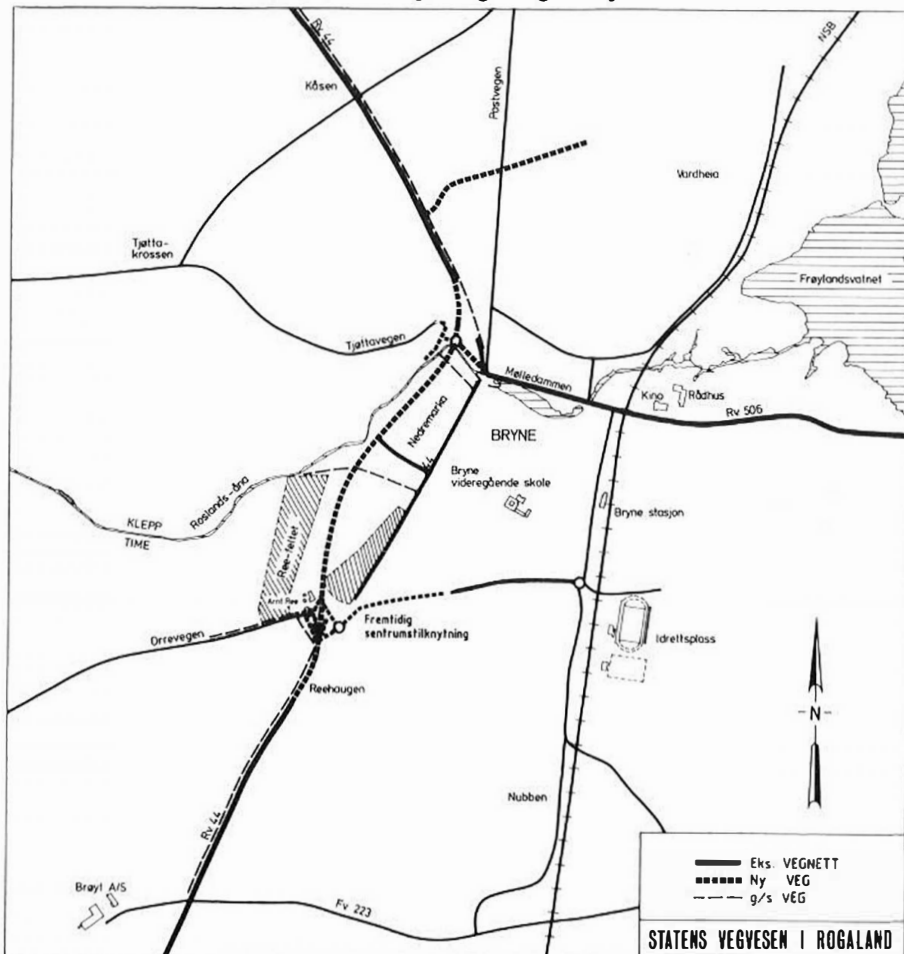
Konklusjonen blir da at hovedkrysset rv 44 X rv 506 Arne Garborgsveg foreslås bygd med rundkjøring. Som en framtidig løsning, kan krysset bygges ut i to plan.

Krysset i sør ved Orrevegen blir endret fra T-kryss til ett planfritt kryss. Denne endring er også gjort for å skape bedre plass rundt driftsbygningen til Jens Ree. Kommunen kan senere bygge en sentrumstilknytning fra dette krysset og dermed få en indre sentrumsring.

Den gamle rv 454 Reevegen skal fortsatt være stengt i sør.

Vegvesenet utarbeider nå detaljplaner der disse prinsipper blir innarbeidet. Detaljplan for prosjektet ventes ferdig rett etter sommerferien 1986.

Rv 44 Omkjøringsveg Bryne



## Kontroll med Biltilsynet

Tekst og foto: Kenneth Vikse

Etter å ha stått på rv 509 ved enden av flystripa på Sola i en 20 minutters periode var tungtrafikken på stedet plutselig merkbart mindre. Og da klokka hadde passert en halv time kom det omtrent ingen lastebiler.

— Helt vanlig, sier Rein Husebø og får et samtykkende nikk fra Sverre Dybdahl.

Biltilsynets to vektkontrollører kan bekrefte at mobiltelefoner og radiosamband i lastebilene gjør disse kontrollene til en slags gjemsel-lek.

— Etter en halv time på et sted må vi som regel finne en ny plass å stå. Ellers kan en ofte se virkningene av at vi er på plass på den måten at lastebiler som allerede har fyllt opp lasteplanet og så fått melding om kontrollen, deretter får noe av lasten gravd ut igjen for å være på den sikre siden. Som regel tar sjåførene bare en annen veg for å unngå oss.

— Hva er så den mest vanlige feilen med kjøretøybestanden?

— Når det gjelder lastebilene og lasten deres er de for tunge, for høye, for brede, for lange, kort sagt alt. Ellers er bremsefeil og dårlige dekk gjengangere. Det siste gjelder også vanlige personbiler hvor også lysfeil er vanlige.

— Kan vanlige billister føle seg trygge da, når dere holder vektkontroll?

— Langt i fra sier begge to samtidig. De som ikke har kjøretøyet i forskriftsmessig stand kan aldri føle seg trygge uansett hvilken type kontroll vi holder. Og det siste er tydelig. Alt fra mopeder til 16 meter lange vogntog og biler med hestetransport-tilhengere blir stoppet og grundig sjekket.

En bil kommer kjørende og begge to reagerer på likt, lyden er ikke til å ta feil av; piggedekk. Husebø kaster seg nærmest ut i vegen foran bilen som denne gang viser seg å være en drosje. Flere småting oppdages og sjåføren prøver seg med at det «bare» er en reservedrosje.

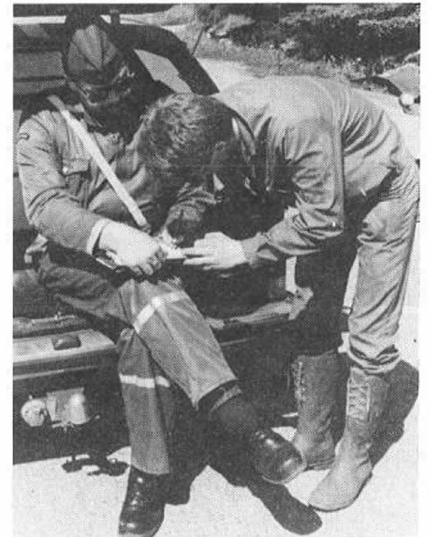
«Reservedrosje», ler Husebø, som er vant med mange fine unnskyldninger.

Reaksjonen til bilister når de oppdager kontrollen er forresten et kapittel for seg. Noen tar et godt tak i rattet, setter opp farten og stirrer stivt foran seg i håp om å unngå å bli stoppet. Andre, fortrinnsvis lastebilsjåfører som kjenner parett Husebø/Dybdahl, hilser og spør frivillig om en tur på vekta.

— Det siste hører riktignok til skjeldenhetene, men de fleste av tungtransportsjåførene forstår hvorfor vi står der sier Dybdahl.



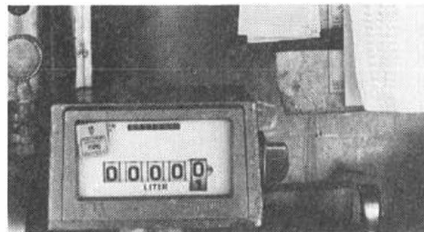
*En tankefull sjåfør overveier mulighetene... Bilen er for tung framme, den er godkjent for 7500 t men innehar i øyeblikket vekten, altså må melken i allefall bakover i tankene....*



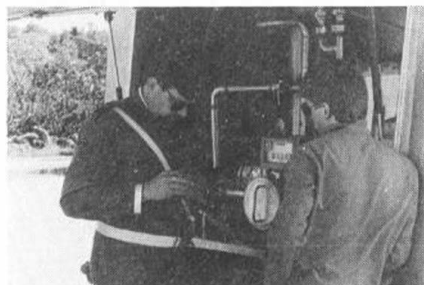
*O. K. Bare signer her, så kommer gebyret i posten.....*



*En meieritankbil er stoppet og står oppe på vekta. Sverre Dybdahl noterer flittig.... Allerede her er den for tung.*



*Hva...? Telleren viser at det ikke er melk i bilen. Men hva med vektene da? Å ja, en liste med de enkelte tappingene.*



*Altså fram med kalkulatoren..... 8000 liter er grensa, men hvor mye blir dette da? Over 10 000 !! Det var vel mye.....*



*Rein Husebø viser fram en kant som blir montert på asfaltbiler for å unngå unødvendige tap.... Husebø og Dybdahl er imidlertid ikke særlig begeistret for denne hjemmelagede partenten. — Den er farlig og må vekk!*



## Akseltrykkpolitikk

# Situasjonen nå og framtidsvyer

Av Per Kydland Foto: Harald Sel

I de siste år har det vært en veldig fokusering på akseltrykkpolitikken og dens betydning for næringslivet. Målet har vært å få flest mulig veger opp i 10 tonn akseltrykk, eventuelt med telerestriksjoner om våren. Tar vi for oss riksvegene på landsbasis ligger Rogaland bra an. Pr. 1. januar 1986 har 77 % av riksvegene i Rogaland 10 tonns akseltrykk, mot 63 % på landsbasis. Med unntak av rv. 13, Høle — Lauvvik — Oanes — Jørpeland og rv. 515, Grinde — Nedstrand må en vel kunne si at de viktigste riksvegene i fylket nå er oppskrevet. De to nevnte vegstrekningene vil trolig bli oppskrevet i løpet av 1987. Pr. 1/1-90 er planen at 87 % av riksvegene i Rogaland skal ha 10 tonns akseltrykk.

For fylkesvegene sin del er ikke situasjonen så lys, selv om vi også her ligger an bra an på landsbasis. Pr. 1/1-86 har 32 % av fylkesvegene i Rogaland 10 tonn mot 11 % på landsbasis. Det er grunn til å tro at andel 10 tonn på fylkesvegene i Rogaland ikke vil stige særlig i årene framover. Bortsett fra forsterkningsprogrammet med statstilskudd vil det trolig være lite midler å benytte til å få øket akseltrykket. Derimot kan det spøke med å opprettholde akseltrykket på en del av fylkesvegnettet som tidligere er oppskrevet dersom de antydende reduksjoner av vedlikeholdsbudsjettet i årene framover blir en realitet.

### Nedskrivning

Når det er snakk om nedskrivninger, kan det nevnes en artikkel i Hordalands Vegvesens bedriftsorgan hvor det påpekes den store faren for nedskrivning av veger i fylket, ikke minst på grunn av svake murer. Akkurat på dette området er nok situasjonen gunstigere i Rogaland. Vi har ikke kjennskap til strekninger hvor murene er så dårlige at det er fare på ferde. Arbeidet med å kontrollere murene vil imidlertid bli intensivert framover for å avdekke eventuelle svakheter.

### Tungtrafikk og smale veger

Jeg vil påpeke et annet problem som vi strir med her i fylket, men som for såvidt er almenyldig: Mye tungtrafikk på smale veger. Når vegene er smale, har trafikken en tendens til å trekke nærmere ut mot vegkanten. Jo nærmere vegkanten en kommer, jo dårligere er vanligvis bæreevnen. I tillegg får en der hvor det er vanlig takfall større belastning i ytre spor p.g.a. hellingen på kjøretøyet. Selv om trykket fra et hjul i ytre spor ikke er mer enn 6 % høyere enn i indre spor, vil belastningen på vegen være 25 - 30 % høyere. Når dessuten bæreevnen er redusert med opptil 50 % i ytre spor, kan en tenke seg at skader

lett kan oppstå. Dette viser seg i første omgang som sprekker i asfalten.

Et annet problem med slike veger er at det ofte blir konsentrert sporkjøring. Dette gir økte deformasjoner og øker faren for utmatningsbrudd. Det er således dårlig økonomi på lenger sikt å bygge smale veger for tungtrafikken.

Dreneringen er et annet bæreevneproblem som neppe får den oppmerksomhet det fortjener. Når en planlegger forsterkning, har en tendens til å konsentrere oppmerksomheten om overbygningen, mens en enkel utbedring av dreneringen ofte kan være tilstrekkelig. En måte å gjøre det på er først å etablere en skikkelig drenering og måle effekten av denne. Dersom dette ikke har hjulpet, er forsterkning av selve vegen neste trinn.

### Telerestriksjoner

Tilbake til politikken og framtidsvyer. Jeg har til nå kun omhandlet akseltrykksituasjonen utenom telerestriksjonen. I 1986 var det telerestriksjoner på noe over halvparten av riksvegnettet i Rogaland. Dette fører selv sagt til store problemer for transport-

næringen. En spesielt utsatt gruppe har vært mobilkranene. Etter de dispensasjonsregler som gjelder nå er det svært få av disse som kan kjøre på veger med telerestriksjoner. Fra og med i år har vi fått etablert et vegnett uten restriksjoner rundt byene. Dermed har denne gruppen fått bedret sin situasjon vesentlig.

### Stamvegene

I opplegget for langtidsplanen er det forutsatt at stamvegene skal ha 10 tonns helårsbæreevne innen 1994. Stamvegene skal ha 10 tonns helårsbæreevne innen 1994. Stamvegene i Rogaland er E 18, E 76 og rv. 14. Vi regner med å få gjennomført dette. Når det gjelder E 18 vil vi trolig satse på å få helårsbæreevne innen utgangen av inneværende periode d.v.s. 1990.

### Oppskrivning

Til slutt noen generelle betraktninger: Noen mener vi er for liberale ved oppskrivninger. En vel så stor gruppe mener det går for sent. Av de sistnevnte er det noen som mener at de fleste veger burde oppskrives til 10 tonn og gjerne 13, tonn så fikk vi heller ta de problemer og kostnader dette ville medføre. Til det siste er å si at vi ville neppe få tilført vegvesenet det transportnæringen ville tjene på en slik politikk. Forøvrig vil jeg ikke ha sagt så mye om nåværende politikk er riktig eller ikke. Jeg tror Vegdirektoratet har lagt seg på en linje som er noenlunde fornuftig. Det eneste måtte være at retningslinjene for telerestriksjoner gjerne kunne vært endret. For det første tar de i for liten grad hensyn til kjøretøyer som ikke kan redusere vekten, f.eks. mobilkraner. For det andre er de utformet slik at de synes å passe for østlandsforhold og mindre bra hos oss.



På fylkesvegnettet er det fremdeles mange veger med dårlig bæreevne. Dette skiltet på fv 1 angir et boggitrykk på 7,5 tonn. Vanligvis er tillatt boggitrykk 1 1/2 gang høyere enn akseltrykket. I dette tilfellet vil det si at akseltrykket er 5 tonn. Med boggitrykk menes den vekten som er tillatt for biler med 2 akslinger som har en avstand på mellom 1,20 og 2 meter.

## Ras og skredfare i Rogaland

Tekst: Sverre Bilstad Foto: Eyvind Ellingsen

Det er ikke ofte det går snøskred i Rogaland og vi må vel kunne si at dette ikke er noe stort problem for vegvesenet.

Jord- og steinras og isras derimot forekommer særlig i indre Ryfylke og i Gjesdal/Bjerkreim-området. I indre Ryfylke er det særlig Rv. 13 på strekningene Vinsvik — Sand og Ropeid — Saudasjøen, Rv. 517 Lovraeid — Jelsa og Rv. 46 Solheimsvik — Hordaland gr. som er utsatt for ras. Flere fylkesveger i området er også utsatt for ras.

I Gjesdal og Bjerkreim er det særlig Rv. 45 ved Giljajuvet og Rv. 503 mellom Gloppedalsura og Veen som er utsatt for ras. Av fylkesveger i området er det særlig Fv. 281 Frafjordvegen og Fv. 117 Austrumdalsvegen som er utsatt.

I Dalane er det bare Rv. 9 ved Gyavatn som er spesielt utsatt for ras.

### Kostnader

Til opprydding etter snøras på riks- og fylkesveger i Rogaland ble det i 1985 brukt ca. kr. 10 000,- mens det til opprydding etter jord og steinras ble det brukt ca. kr. 570 000. Av disse ble 59 % brukt i område 2, 29 % i tidligere område 5, 7 % i område 7 og tilsammen 5 % i områdene 1, 3, 4 og 6.

Det ble også brukt betydelige beløp til fjerning av is fra skråninger, tunneler, fjellsider og til fjerning av isras i vegbanen. På grunn av at annen is- og snørydding blir ført på samme budsjettpost, er det vanskelig å oppgi nøyaktig kostnad for dette arbeid.

### Varsling

Når det gjelder snøskredfare, er det gjort mange forsøk rundt om i landet som viser at det er mulig å varsle slike skred med stor grad av sikkerhet.

På lokale steder der rasfaren er stor kan det også monteres instrumenter i snøskavler som automatisk varslers trafikkantener med signallys om at snøskred er under utløsning. Når det gjelder jord og steinras er dette vanskeligere å varsle. Vi vet at årsaken til steinras først og fremst er regn og frostsprenging. Vann, oftest i forbindelse med sterk nedbør, kan få steinurer og blokker på gli fordi jordmasse blir vasket vekk under og

mellom blokkene. Det samme skjer også ved frostsprenging. Vann i sprekker fryser og utvider seg. Når det blir mildvær, smelter isen og raset blir utløst. Vi får frostsprenging når temperaturen svinger omkring 0°, og spesielt i sørvendte hellinger der sola varmer mest. 75 % av alle jord og steinras kommer høst og vår som følge stor nedbørmengde om høsten og frostsprenging om våren.

Det er vanskelig å varsle isras som et vesentlig problem i tunneler, tunnelmunninger og i fjellskjæringer. De aller fleste rasene blir utløst ved omslag fra kuldegrader til varmegrader. Særlig fare for isras er det om våren som følge av soloppvarming av sørvendte fjellskråninger.

### Sikring

Det er vanskelig å sikre mot stein og isras som kommer fra høye ufremkommelige fjellskråninger. Den eneste mulighet på slike steder er å bygge kostbare tunneler og betongoverbygg. Tunneler med mye vann kan sikres med isolerte platetak eller matter av PE-skum som fører vannet frostfritt ned i grøftene i tunnelen. Lavere fjellskjæring kan sikres ved utsprenning av bredere grøfter slik at stein og isras blir liggende i grøfta.

I de senere årene er det i stor utstrekning blitt brukt nett for sikring av fjellskjæringer og også mot isras. Hensikten med nett mot isras er at iskjøvingen skal danne deg rundt nettet og at nettet skal fungere som armering av isen. For å oppnå best resultat med hensyn til sikring bør nettet festes ca. 26 cm fra fjellveggen med avstandsbolter.

Ras fra is overfor skjæringssystemet kan enkelte steder hindres i å nå fram til veggen ved oppsetting av 2 - 3 m høye rasgjerder. Gjerdene er bygget av stendere, spesialnetting og barduner og festes til fjellet ved hjelp av fjellbolter.

### Tiltak

I 1985 ble ny Gilja tunnel åpnet for trafikk, slik at rasfaren i Giljajuvet på Rv. 45 er betydelig redusert. Likeledes er det de siste årene åpnet to nye tunneler ved de verste raspartiene på Rv. 13 på strekningen Ropeid — Sauda. Det er også foretatt store utbedringsarbeider på strekningen, slik at rasfaren også her er betydelig redusert.

På Rv. 46 Solheimsvik — Hordaland gr. foregår det nå arbeider for å sikre strekningen mot ras. Arbeidet med ny tunnel i Gyadalen for å sikre vegen mot ras vil etter planene ta til i 1988.



En av de rasfarlige strekningene i Rogaland er vegen til Ørsdalen langs Austrumdalsvatnet.

Etter rasulykken som i desember 1985 krevde et menneskeliv ved Lovraeid er det i tillegg til den utrase masse sprengt ut ca. 30 000<sup>m</sup> fjell i 200 m lengde. Fjellskjæringen har fått en slakere hellingsvinkel slik at sansynligheten for flere ras her er atskillig redusert.

Når det gjelder israsulykken som i begynnelsen av mai i år krevde et menneskeliv i Gloppedalen, vil fjellskjæringene her bli sikret ved hjelp av nett og bolting. Overfor skjæringen vil det bli satt opp rasgjerde.

### Langsiktig og kostbart arbeid

Å sikre våre veger mot skred og ras er en overmåte kostbar oppgave. Det er derfor ikke realistisk å rekne med at det er mulig å sikre alle rasfarlige veger i Rogaland i overskuelig fremtid. Bare å sikre de mest utsatte rasstedene vil være en langsiktig oppgave som vil kreve store beløp. Det ville vært ønskelig om de bevilgende myndigheter gir oss muligheter til økt innsats for rassikring. Selv om ulykkesrisikoen som følge av ras er liten i forhold til den øvrige ulykkesrisiko på våre veger, er den økende som følge av trafikkøkningen. I denne sammenheng må en også ta i betraktning den belastning følelsen av utrygghet påfører pårørende og de trafikanter som er nødt til å ferdes på rasfarlige vegstrekninger. Spesielt utsatt er våre vedlikeholdsfolk som har vegen som sin arbeidsplass.

### Vegstengning?

Når vi vet at faren for ras og skred er størst etter store nedbørmengder og ved temperaturer varierende omkring nullpunktet, er det da ikke mulig å minske faren for ulykker for egne arbeidere og for trafikanter ved å stenge veger når ras og skredfaren er størst? Dette vil være mulig, men vi må være klar over hvilke konsekvenser stenging av viktige vegruter vil få for mange i samfundet i de distriktene som blir berørt, for næringslivet og for den vanlige trafikkant. I mange tilfeller er den aktuelle vegstrekningen bygdens og området eneste vegsamband. I andre tilfelle vil stenginger medføre lange omkjøringer på dårlige veger og således bety stort tidstap og merkostnader for transportvirksomheten.

Vegtrafikklovens § 7 uttaler at stenging av veg kan foretas når det er særlig farlig å ferdes på stedet. I praksis må det bli opp til våre vegarbeidere og oppsynsmenn faglig trenede skjønn å vurdere om forholdene fremtrer som såvidt farlige at stenging kan forsvares.

## MI MEINING

### FERIEN — I NORGE ELLER UTLANDET

For en gangs skyld har vi beveget oss vekk fra meninger om vegvesenets virke. Vegfolket må jo tross alt ta ferie en gang i blant de som alle andre. I og med at dette blir lest i beste ferietid, er derfor spørsmålet denne gang; Hva er din mening om ferie her til lands i forhold til en ferietur til utlandet?



*Sigmund Helleland, Bærheim*

Jeg foretrekker Norge.

Det er mye å se her til lands så jeg vil nok prioritere en ferie her framfor en ferie i utlandet. Årets ferie blir f.eks. lagt til sørlandet, nærmere bestemt Grimstad.

Det er idealferien min.



*Ted Ove Slettebø, Egersund*

Jeg liker litt av begge deler.

Jeg har feriert mye i Norge og sett det meste. Deretter utvidet vi og begynte å feriere i utlandet. Ikke til syden, men mye nedover til Danmark og Tyskland. Nå er det imidlertid kommet en liten en i huset og da blir det vanskeligere å reise langt vekk, så det blir nok en tur nedover til sørlandet i år.

Kommer du deg til Lyngdal og videre østover er du nesten sikret fint vær.



*Marcus Wiik, Vegkontoret*

De siste 6-7 årene har vi feriert i Tyskland. Vi har vært heldige med været og dermed har det blitt mange fine turer etterhvert.

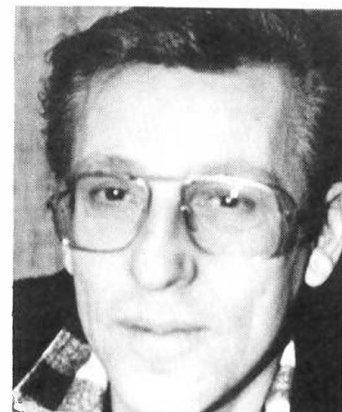
Den eneste ulempen er at det kan bli dyrt i lengden, men så lenge vi føler at vi får valuta igjen for pengene er det greit.



*Jørgen Viken, Tau*

Nå ferierer vi mye i Sverige.

Tidligere holdt vi oss her til lands men været spiller en stor rolle når vi planlegger ferie og det virker som det blir en tanke bedre når en kommer seg lenger øst. Dessuten legger vi gjerne turen opp som en handlerute og i Sverige kan en finne mye billige varer.



*Gunnar Rege, Bærheim*

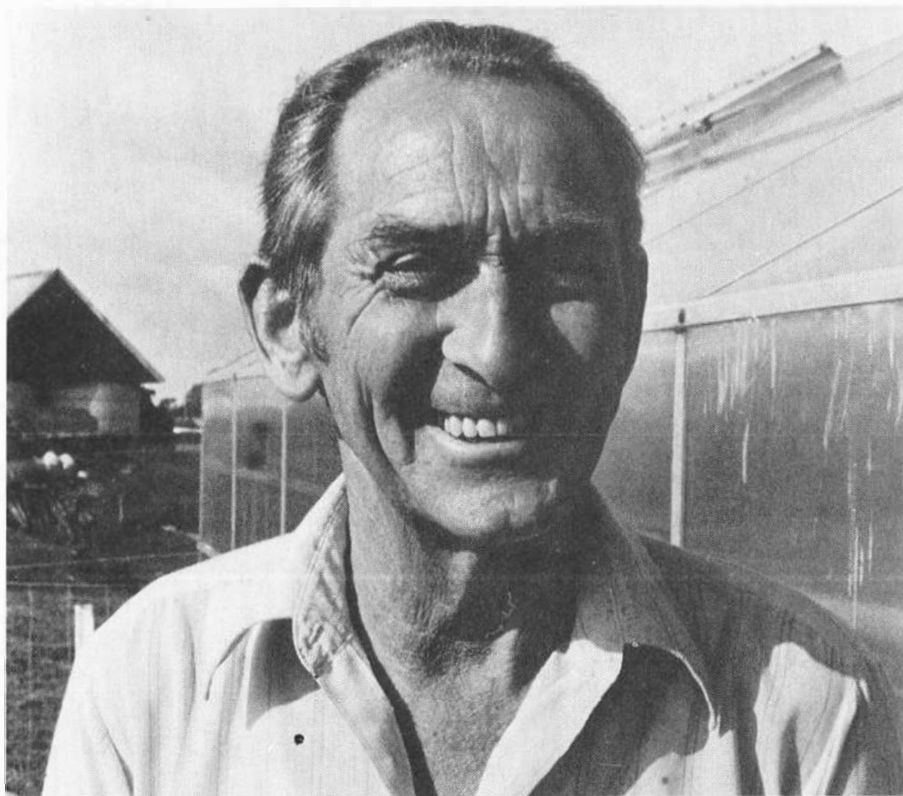
Hvor været er fint, ferierer vi gjerne. Derfor pleier sørlandet å være et bra alternativ.

Vi har også prøvd syden og andre steder i utlandet, men i år er det usikkert hvor vi skal hen. Det er ofte blitt snakk om å ta en tur nordover, men det har liksom aldri blitt. Kanskje i år.

Gunvald Stange — vikar i 40 år

## Pensjonist og hobbygartnar

Intervju og foto: Kenneth Vikse



Gunvald Stange har sett fram til finværet slik at han kunne få gjort noe i drivhuset ute i hagen.

Født og oppvokst på Stange på Torvastad, i en familie med bare gutter.

— Vi var faktisk seks brødre og om ikke det var nok, var det bare gutter på alle nabogårdene også.

Han reiser seg litt fra stolen og peiker ut på mot de forskjellige nabogårdene.

Huset hans ligger lunt til i nærheten av fødestedet. Fin hage å stelle med utenfor hvor vi finner en av de tingene han setter mest pris på nå i pensjonisttilværelsen.

— Drivhuset ja, det er en fin hobby. Han smiler.

— Synd at det ikke er noe å vise der nå, men det er for tidlig ennå. Det må bli varmere i været først. Vi dyrker grønnsaker nok til at vi er selvforsynt. Tomater og slikt. Dessuten har jeg en skogsteig som jeg baler med...

Hvis du ser dit... Han peiker ut av vinduet. Ikke den første flekken du ser, men litt lenger borte.

— Du trives med andre ord godt her på Stange?

— Å ja, det er alltid noe å ta seg til,

så jeg har ingen problemer med å få tiden til å gå.

— **Hvordan var overgangen fra yrkesaktiv til pensjonist da, det kan vel ikke vært lett etter 40 år i vegvesenet?**

— Vel, han drar litt på det, i mitt tilfelle gikk det egentlig stille for seg.

Jeg ble syk og lå på sykehus en stund, helst ville jeg ha tatt noen år til i jobben, men da doktoren sa nei, hadde jeg ikke noe valg. Dermed skjedde det som en slags nedtrapping over en lengre periode.

Hadde jeg derimot hatt en fastsatt dato å se fram mot ville det nok ha vært atskillig verre.

Vi har jo en pensjonist-forening der jeg treffer gamle kjente og dessuten hender det at jeg en skjelden gang stikker innom vegstasjonen i Haugesund.

### Dreng

— Ferdig med skolen 14-15 år gammel begynte jeg som dreng. Det gjaldt å få seg at arbeid da, og siden jeg var vant med gårdslivet, var det naturlig at jeg jobbet rundt om på gårdene i nabolaget.

Det var forresten på en gård bare et steinkast fra det stedet han nå bor han jobbet april dagen i 1940 da de tyske flyene drønnet inn over landet.

— Opptil denne tid hadde jeg altså jobbet som dreng og ellers tatt litt snekkerarbeid sammen med faren min. Begge disse arbeidene var sesongpreget så om våren jobbet jeg på en sildoljefabrikk på Bøneset.

### Arbeidstjeneste

Så kom krigen og innkalling til arbeidstjeneste.

— Først ble jeg sendt til Hillevåg for å sette opp brakker sammen med far og en av brødrene mine. Deretter fulgte en tid i Sauda hvor det var en demning som skulle bygges. Faren for å bli sendt lenger av gårde gjorde at jeg søkte om permisjon, og fikk det.

— **Dermed reiste du hjem og begynte i vegvesenet?**

— Det var i april 1943 at Alfred Lillehammer gav meg den sjansen. Min første oppgave var å renske grøfter.

Allerede etter 2 måneder, i juni 43, skjedde det han hadde prøvd å unngå hele tiden.

— Vi ble sendt Nordover. Offisielt het det at vi skulle til Alta på vegarbeid. Det tok lang tid før vi kom dit. Først bar det innover til Ølen med lastebil, så videre til Bergen og derfra over fjellet med tog til Oslo. Den togreisen glemmes ikke så lett.

— Jeg måtte ligge på en hattehylle. En gang jeg prøved å bevege meg hektet skjorta seg fast slik at alle knappene spratt ut på en gang.

— Men til oslo kom du og videre til Trondheim?

— Javist, i Bergen var vi blitt stuet sammen i turnhallen, nordmenn og tyskere om hverandre. Om det hadde virket trangt ble det i hvert fall ikke bedre da vi kom til Trondheim. Der ble vi stuet sammen med 700-800 andre i noe som tilsvarte en fangeleir. Vi måtte ligge der i en uke. Mat var det lite av og det lille vi fikk var nærmest uspiselig. Det begynte å versere rykter om at vi skulle til fronten. Disse ryktene fikk ytterligere hevd, da det ble kjent at de skulle sendes videre til Tromsø i vanlig troppe-transport.

— Tyskerne hadde allerede begynt å dele ut nummerlapper for denne transporten da det kom melding fra LO i Oslo om at en slik form for transport var et klart avtalebrudd og at det overhode ikke kunne aksepteres. Dermed ble det bestemt at vi skulle sendes puljevis med tog. Vel fram-

me i Tromsø ble vi nok en gang stuet inn i en turnhall for en uke.

Mens vi lå der måtte vi jobbe med å laste kis. Noen prøvde å stikke av, andre klarte det. Da ble vi som var igjen straffet med ekstraarbeid. Om-sider kom det beskjed om at vi skulle videre. Denne gang ble vi henvist til å reise med en rusten gammel neder-landsk leker.

Han rister på hodet. Alt var så nedslitt på den farkosten at det var et under at vi kom oss i land i live igjen.

#### Fiskesuppe

«Den som må vente lenge, venter på noe godt», lyder et ordtak, men ikke i dette tilfellet. Da Gunvald Stange og de andre karene kom fram til Rep-parfjordfjellet ble de stuet sammen 27 mann i små iskalde brakker.

— Når vi våknet om morgenen var det rimfrost på sengeklærne. Maten var likevel det verste. Vi ble servert noe de kalte fiskesuppe. Det så ikke ut som om fisken var blitt sløygd en gang før den var kokt! Men de trengte folk til noe annet arbeid....

— Javisst, de trengte 10 mann til noe snekkerarbeid. Stange livner til igjen etter minnene om fiskesuppen.

Da var jeg raskt frampå. Det kunne jo umulig bli noe verre enn det vi drev på med da!

Vi kom til en annen leir og opplevde noe helt nytt, noe som lignet røykefisk og poteter til middag. Men hvor lenge var Adam i Paradis?

— Vi traff noen av dem vi hadde vært sammen med i den andre leiren og måtte selvsagt fortelle om den gode maten. Da forsvant den fort! Å gå inn på hva vi fikk deretter er unødvendig, det var upiselig. Først da vi kom til Alta fikk vi ordentlig kost igjen. Så rett før jul slapp vi hjem. Utrolig nok var det en som ble igjen der oppe. Han fant seg visst en jente... Men Gunvald Stange reiste hjem og fant sin utkårede. I 1946 giftet han seg.

#### Vikar i 40 år

Da var altså krigen slutt og du hadde fortsatt ditt virke i vegvesenet her hjemme.

— Først tok jeg jobb på sildoljefabrikken i 2 måneder. Så søkte jeg jobb i vegvesenet og fikk nei. Jeg fikk likevel begynne. Som vikar. Han ler.

— Jeg hørte aldri noe mer om det, så en kan på en måte si at vikariatet varte helt til jeg slutta for et par år siden.

**De fleste av årene ble tilbrakt bak rattet på vedlikeholdsavdelingens lastebiler. Var det det du egentlig ville?**

— Jeg angret aldri på at jeg ble sjå-

## Veteranbilar på Rogalands-vegane

Tekst og foto: Torleiv Tveit



Adam Opel tok til med bilproduksjon alt i 1898, men var til då mest kjend som sykkel- og symaskinprodusent. I førstninga laga dei modellar dei hadde kjøpt retten til frå andre firma, men alt i 1902 hadde dei eigne konstruksjonar i programmet. Opel vart etter kvart ein av dei leiande bilprodusentane i Tyskland og var også aktive i biltevingar.

I 1928 var Opel den største bilprodusenten i Tyskland og var størst i verda innan sykkelproduksjon. Dei prøvde seg også med rakettmotorar og nådde i 1928 over 200 km/t. med ein slik bil.

Mest av alt er vel Opel kjend som den rimelege fam.bilen, sikker i drift og med lang levetid.

Biletet denne gongen viser ein Opel Super Six frå 1937 med 2437 cm<sup>3</sup> motor.

Den var altså ny i 1937 og var då eigd av Svein Kvía i Sandnes. Ein av de tilsette den gongen, Sverre Pettersen frå Hinna, køyrde med bilen rett som det var og gløymde aldri etterpå denne bilen. For ca. 14 år sidan fekk han sjansen til å kjøpa bilen og brukar nå Opelen til veteranvognløp og andre festlege anledningar. Bilen er ikkje køyrd meir enn ca. 80000 km og er i original stand.

før, men jeg må tilstå at guttedrømmen var å bli elektriker.

Først ble jeg hjelpesmann på lastebil. Bilene gikk på treknott og min oppgave var å fylle sekker med knott, lesse disse på lastebilene og ellers være med i det vanlige vedlikeholdsarbeidet. Først da krigen var slutt ble jeg avløser for sjåførene.

#### 14 mil etter sand

— **Utvikling i utstyr og metoder?**

— Utrolig! 90 øre i lønn den første tiden sier vel sitt. jeg kan huske den første av 4 lastebiler jeg kjørte. En Chevrolet, 37 modell. Den kunne ta 12 hl. Han rister på hodet av tanken på hvordan Tittelsnesvegen ble holdt ved like.

— Jeg måtte kjøre inn til slakteriet ved Sandeid, en avstand på 7 mil hver veg, hente 12 hl. sand og så lappe Tittelsnesvegen med den. Jeg kan garantere at det vi gjorde ikke viste igjen.

Den ungdommelige og friske Gunvald Stange er full av minner etter å ha sett vegvesenet på godt og vondt i 40 år.

Minner fra den gang de prøvde å få vatnet vekk fra vegene ved å grave grøfter til de sto til livet i gjørme og Ludvig Prante spurte om de fisket aure, eller episoden der setene i en av lastebilene var så harde at Audun Løken måtte opp til Haugesund for å «prøvesitte» før de ble skiftet ut.

## «Vegvoktaren» på Fogn pønskar ut idear og omset dei i praksis

Hjullaster frå Hesselberg A/S får løftebrosje konstruert av Sigurd Vågane

Tekst og foto: Harald Sel

Når ein er aleine om vedlikehald av vegane på ei øy, må ein i stor grad vera sjølhjelp. Og når vegnettet på ikkje berre ei øy, men på tre, skal påpassast, er det ikkje mindre nyttig å kunne klara seg sjøl og vera effektiv. Sigurd Vågane er vegvoktar på Fogn, Talje og Halsne. Dessutan utfører han ein god del av maskinarbeidet (høvling og anna) på Finnøy, Stjernarøy og Ombo. På desse øyane tilsaman er det ca 100 km riks- og fylkesvegar, og 40 km av dei har grusdekke.

### Ide og handling

Når ein arbeider på slike mindre øysamfunn, er det uråd å ha spesialmaskinar for hand til ei kvar tid for dei ulike arbeidsoperasjonane. Men nettopp det er det Sigurd Vågane har sett som ei utfordring. Har du ikkje spesialmaskin får du utvikla dei maskinane du har og utvida bruksområdet deira, tenkjer han tydelegvis. Så set han i gang og grublar ut idear. Når ideen er der tek han teiknesakene fram og får ideen ned på papiret. Og då er det gjerne ikkje langt att før ideen er omsett i praksis.

### Bakgrunn

I dei 8 åra sidan Sigurd Vågane overtok som vegvoktar på Fogn etter Sven Trevland, har han laga fleire sinnrike og arbeidssparande innretningar på den vesle maskinparken han har til disposisjon.

Nå var han ikkje ny som oppfinnar då han tok til i vegvesenet. Om bakgrunnen sin fortel han:

— Eg er son til ein gamal vegslusk frå Erfjord. I 1963 gifta eg meg til Fogn og ein gard på 60 mål dyrka jord og 340 mål utmark. Dei siste åra har me bare drive med grasproduksjon på garden. Før eg begynte i vegvesenet putla eg som entreprenør, dei siste åra stort sett for Televerket. Og mens eg arbeidde for Televerket fann eg opp fleire ting. Dei mest anvendelige var ein kabelplog (til å pløya ned kabel) og ein asfaltskjerar. For å få skikk på innretningane var det stort sett hydraulikk og nytta meg av.

### Hydraulikk

Hydraulikk er det også Sigurd Vågane i stor utstrekning har nytta seg av ved dei konstruksjonane han har laga på vegvesen-maskinar. Mest nytte



*Sigurd Vågane forklarar systemet med den hydrauliske svinganretninga han har konstruert på skrapeploegen. Dette gjer redskapen meir avvendelege enn ved ei fast stilling.*

har han nok hatt av skrapeploegen og vegskrapa. På skrapeploegen har han laga ei hydraulisk svinganretning til avløyning for konstruksjonen med ein fast stilling. Vegskrapa har han utstyrt med hydraulisk løft, slik at skrapa f.eks kan regulerast etter formen på vegen.

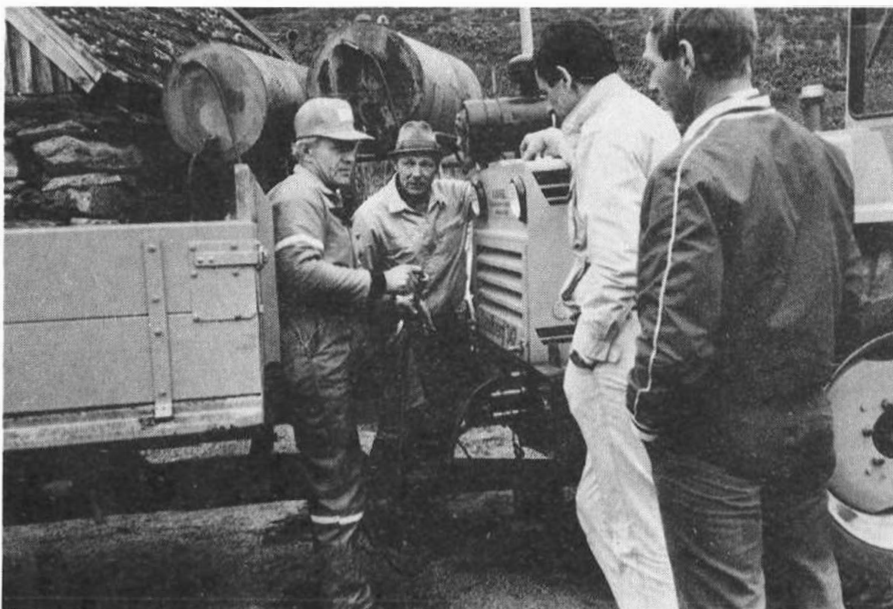
### Patent?

Men når fleire av Vågane sine innretningar er så fikse og arbeidssparande då skulle ein tru at det var råd å selja dei.

— For å få patent skal det nok meir til, seier han. — Men elles har dei «stole» litt både her og der, så mange av konstruksjonane eg var først ute med har kome i bruk mange plasser nå.

### Produksjon av løftebrosje

Kanskje føler han seg litt bitter når han seier dette? Skal me derimot tru at han kan bli skikkeleg verdsett for den siste oppfinninga si. Nyleg var salgsledar Sverre Kvenshagen i maskinfirmaet Hesselberg A/S på Fogn for å sjå på denne. Konstruksjonen det dreier seg om er ein løftebrosje for tilhengar på ein liten hjullaster



*Salgsledar Sverre Kvenshagen frå Hesselberg A/S blir orientert på Fogn om festebrosjen, om konstruksjon og det hydrauliske styresystemet. Frå v.: Sigurd Vågane, Sverre Kvenshagen, Johannes Bø frå maskinavdelinga på vegkontoret Arne Dale frå Tau vegstasjon.*

## Attføringsutvalget (AFU) 1986/87

Medlemmer		Linje	Tlf.
Hovedverneombud	J. Undset		66 60 91
Administrasjonssjef	J. Lund	127	52 20 80
Bedr.sykepleier	T. Lanne		52 23 55
Verneleder	S. Næsheim	291	52 20 80
<b>Varamenn</b>			
Hovedtillitsmann	O. Tamburstuen	271	52 20 80
Driftssjef	A. Njå	152	52 20 80
Bedriftslege	E. L. Dreyer		52 23 55
Sekretær	T. Nordbø	290	52 20 80
<b>Formann</b>			
Verneleder	S. Næsheim		
Sekretær for AFU	T. Nordbø		

### Adresse

Formann S. Næsheim  
Attføringsutvalget  
Verne- og helsekontoret  
Pb. 197  
4001 Stavanger



Her ser med Lundberg hjullastaren med tilhengaren påkopla. Løftekroken er konstruert slik at festet er plassert langt inn under hjullastaren. Dermed blir tyngdefordelinga betrakteleg betre og lasteevna på tilhengaren kan utnyttast. Til å betjena tilhengaren har Wågane konstruert eit effektivt hydraulisk system som han styrer frå førarhuset.

(Lundberg). Disse maskinane har tidlegare vore levert med krok som ikkje har fungert tilfredsstillande. Wågane har konstruert ein ny krok med festet plassert langt inn under hjullasteren. Dermed blir bl.a. tyngdefordelinga betre slik at maskinen toler langt større belastning.

Kvenshagen var godt fornøgd med det han fekk sjå på Fogn, og resultatet av turen er at Hesselberg A/S i framtida skal levera Lundberg hjullastar med Wågane sin krok. La det også vera nemnt at Årdal Mek Verkstad gjorde sveisearbeidet då første kroken blei laga, så kanskje blir det

firmaet i Årdal som skal produsera han for Hesselberg A/S.

### Sjøllært

Etter eit besøk hos Sigurd Wågane, der ein har sett dei effektive og finurlige innretningane hans i arbeid, spør ein gjerne: Kor har mannen lært seg all denne tekniske kunnskapen?

— Eg har ialfall ikkje lært det på skule, svarar han. - Eg er vel det dei kallar for sjøllært.

Naturlege evner, naturbegavelse, — kall det hva du vil. Mannen er 46 år gammal, så me kan nok venta oss fleire idear, konstruksjonar og oppfinningar i åra frametter.

## Personalia

### Nye medarbeidere

Sissel Nordtvedt Renh.betj., Ringvegen

Åshild Bjortveit, kont.ass., Biltils. Haugesund

Endre Surnevik, konsulent, Økonomiseksjonen

Hilmar Selseng, Avd. ing., kos.

Esther Marita Folkvord, Ingeniør, trafikk teknisk seksjon.

Solveig Yndesdal, Ingeniør, anleggsavd.

Kjell Helge Husebø, Ingeniør (vikar), trafikk-teknisk seksj.

Aina Gry Solheim, kontorass., regnskap

Kari Svendsbø, kont.ass. vegkontoret

Tor Helge Førland, spesialarbeider, vedlikeh.omr. 1

### Takk for samarbeidet

Avd.ing., Leif Erik Haugen, trafikk-tekniskseksj., sluttet 26.05.

Oppsynsm.ass., Asbjørn Rønneid, grunnseksj., sluttet 31.05

### Vi gratulerer

#### 50 år

Osmund S. Ramsfjell	08.07
Gustav Selvik	27.07
Endre Brigtsen	01.08
Johan A. Berentsen	02.08
Lars Skjervik	22.08
Kjell Eikeskog	29.08
Bjarne Dybing	19.09
Johannes Rørtveit	07.10
Sverre Andersen	09.10
Gunnar Sivertsen	12.10

#### 60 år

Alf Dirdal	04.09
Johan Breiland	06.10
Lars O. Roalkvam	08.10
Ottar Racin Nilsen	30.10

# TEKNISK SPALTE

Tekst: Karl Støle. Foto: Torleiv Tveit

I siste nr. hadde vi endel om underbyggingen. Denne gang blir endel av de viktigste ting ved overbygning, vegfundament belyst.

Overbygningen skal fordele belastningen fra trafikken på undergrunnen slik at det ikke oppstår skadelige deformasjoner. Nedbøying som kan tolereres på vegdekke er små, i område 0,5 - 1,5 mm avhengig av overbygningstype og trafikkbelastning. Overbygningen må derfor bygges opp av bæredyktige, ikke telefarlige materialer.

Vegfundamentet består som oftest av forsterkningslag og bærelag eventuelt filterlag der dette er nødvendig. Overbygningen består i tillegg til det forannevnte av bindlag og slitlag.

For å finne ut hvor tykk overbygningen skal være må vi ta utgangspunkt i den trafikk veggen vil få, samt undergrunnens bæreevne. På grunnlag av trafikkens størrelse og sammensetning blir det i planene bestemt hvilken vegklasse og type som skal bygges. Trafikkbelastningen tas opp av overbygning og underbygning til sammen. Jo lavere bæreevne underbygningen har, dessto større del av trafikkbelastningen må overbygningen ta opp, dette vil si at vi må ha tykkere overbygning. Har undergrunnen stor bæreevne, kan overbygningstykkelsen reduseres.

Så går vi over til den praktiske utførelse og de krav som stilles.

## Fiberduk

Underlaget skal være jevnt, med tverrfall (min. 3 %) som sikrer god avrenning. Underlaget skal om mulig være godt komprimert. Kravet til planeringsprofil er + — 50 mm. På bløt grunn bør fiberduk benyttes. Av disse finnes mange typer og lab. vil stå til tjeneste med tilråding av hva som eventuelt kan brukes. Duken kan legges i flere bredder med overlapping på 0,50 — 1,50 m avhengig av bæreevnen i grunnen.

## Filterlag

Filterlag av sand/grus legges ut som et 15 cm tykt lag på ferdig planert underlag. På bløt grunn kan det være aktuelt å øke tykkelsen på bekostning av forsterkningsgrunnlaget. Det forutsettes imidlertid at øvre del av forsterkningslaget får tilstrekkelig stabilitet. Filterlaget av sand/grus planer-



Billedet viser et forsterkningslag, der det har vært stor anleggstrafikk. Vi har da fått nedknusing og tilgrising av det øverste lag, som da blir fjernet og erstattet med knust masse av den typen som vi ser til venstre på bildet.

## OVERSIKT OVER KONTROLLARBEID

Kontroll av:		Materialekvalitet				Geometrisk kontroll,			
		Ved produksjon, v/m <sup>3</sup>			Utlagt, tam <sup>3</sup>	m			
		Korngrad.	Fall-prøve	Petrografisk analyse		Korngrad.	Teor. høyde	Jevnhet	Lagtykk.
Materialtype:									
Filterlag		1000			1000	100			
Forsterkningslag		2000			2000	40			
Bærelag	Velgrad. matr.	knust grus	500	40000	4000	1000	40	40	40
		knust fjell	1000	4000	4000	2000	40	40	40
	Forkilt pukk	2000	4000	4000	4000	40	40	40	
Sem.stab.		Kfr. Øg. 23 s. 136							

Figur 1. Oversikt over kontrollomfang. En prøve pr. angitt volum eller strekning for vegklasse III-IIId. For vegklasse IIc-Ia dobles prøveantallet.

es og komprimeres slik at den ferdige overflate får jevnt fall til siden på minst 3 %. Kravet til profilet er + — 30 mm.

## Forsterkningsgrunnlag

Forsterkningslaget kan bygges opp med grus eller sand, men i vårt fylke vil nok en stor del av våre anlegg bygges opp med sprengt stein, da den

som oftest finnes i veglinjen. Når det brukes sprengt stein bør det legges et avrettingslag på ca 10 - 20 cm av knuste materialer pukk eller kult. Man må tilstrebe seg på at det blir minst mulig trafikk, transport på utlagt forsterkningslag, da det har vist seg at det blir nedknusing og tilgrising av det øvre lag som gjør at dette blir telefarlig og må avhøvles. For-



sterkningslaget skal legges ut, planeres og komprimeres slik at den ferdig overflate får jevnt fall til siden. Kravet til planeringsprofiler er + — 25 mm. Komprimeringen foregår med vibrerende slepevals på 5-8 tonn eller selvgående vibrovals 5-7 tonn. Overfartene blir etter lagtykkelsen som bli lagt. F.eks. 3-6 overfarter med vals på 5-8 tonn på 30-50 cm grus-maskinkult. På sprengt stein med lagtykkelse 40-80 cm fra 4-7 overfarter. Lab. vil ellers være be-

hjelpelig med målinger og med utstyr for dette.

Bærelaget skal bestå av velgraderte godkjente materialer. I vårt fylke blir som oftest bærelaget levert fra egne grustak som da er kontrollert og godkjent. Der hvor man er nødt til å kjøpe masser fra andre er det viktig at disse materialer blir kontrollert før man går til innkjøp. Materialer skal legges ut i et jevnt lag slik at det får den riktige tykkelse etter komprimeringen.

## OVERBYGNING

Toleranse for Overflate av	Avvik fra teoretisk høyde, mm	Jevnhet målt på langs m/3 m rettholt, mm		Jevnhet målt på tverrprofil m/3 m rettholt, mm	Avvik i teoretisk lagtykkelse,
		Vegkl. III-II d	Vegkl. II c-I a		
Bærelag <sup>1)</sup> Ag, Ap, As	± 20	8	6	15	+ 30 til - 40 kg/m <sup>2</sup>
Vm, Cg	± 20	10	8	15	20 %
Fp, Cp	± 20	14	10	15	20 %
Pp	± 20	16	12	15	20 %
Forsterkningslag Avretting til underkant bærelag i bæreevnegruppe I	± 25				
Filterlag	± 30				
Planum, jordskjæring og fylling	± 50				
Fjellskjæringsbunnen ved grunnsprengning	+ 50	Gjelder lokale partier med oppstikkende fjell			

<sup>1)</sup> Angitte aksepterte avvik i figur 30 s. 144 for jevnhet og lagtykkelse for bærelag gjelder kun Vm og Cg.

Figur 2. Krav til høyder, jevnhet og lagtykkelse.

Krav for		Krav			Aksepterte avvik for inntil 10% (20%) av måleresultatene				
Tillatt finstoffinnhold for ikke telefarlige mat.		Max 3% <20µm			Max 4% <20 µm				
Kornkurve for Vm		2 krysningsner av delellner (kfr. fig. 19)			3 krysningsner				
Steinklasse	Bærelag	Steinklasse 3 Steinklasse 4		Steinklasse 4 Steinklasse 5					
	Forst.lag	Steinklasse 5		Avvik vurderes på grunnlag av petrografisk analyse					
Trykkfasthet for Cg		Avh. av lab.forsøk			-20%				
Teoretiske høyder, mm		Planum	F.lag	B.lag	Planum	F.lag	B.lag		
		± 50	± 25	± 20	± 75	± 40	± 30		
Jevnhet (rettholt) mm	Vegklasse	III-II d		II c-I a		III-II d		II c-I a	
	Bærelag Lengderetn. Tverretn.	10 15	8 15	15 20	12 20				
Lagtykkelse, bærelag		20%			30%				

Figur 3. Oversikt over aksepterte avvik fra krav.

Komprimeringen må utføres med utstyr som ikke sliter ned materialet unødige. Valsingen utføres langs vegen fra sidene inn mot midten av vegen med full dekning av overflatene for hver omgang.

## Jevnhet

Det stilles relativt strenge krav til jevnhet, tverr/lengdeprofil for faste dekker. For å kunne oppfylle disse kravene, må det settes krav for høyder, jevnhet og lagtykkelse for de enkelte lag i overbygningen. Oversikt over krav og det som skal kontrolleres følger i nedenstående figurer. Dette får være nok om overbygning men vi henviser fortsatt til å bruke Vegbyggningsboken nr. 018.

I Rygjavegen nr. 4/85 hadde jeg et innlegg vedrørende forstøtningsmurer av betongstein med jordarmoring hvor jeg beskrev en spesiell stein med helningsvinkel på 10 grader.

For at det ikke skal oppstå noen misforståelser vedrørende helningsvinkelen og før man går igang med et sånt arbeid må man vite hvor høy muren blir og hvilken belastning den vil få bak. 10 graders vinkelen kan brukes på lave høyder og der hvor man bruker jordarmeringsnett.

## Bedriftsidretten

Bedriftsidretten er en viktig miljøfaktor på alle arbeidsplasser, men kanskje ekstra viktig i bedrifter med mange ansatte.

Idrettslig aktivitet kan være med på å styrke viljen og evnen til å samarbeide også når det gjelder å nå bedriftens målsettinger i næringslivet. I så måte er bedriftsidretten spesielt viktig for vegvesenets ansatte. Den gjør det mulig for de som er spredt rundt om på biltilsynkontorer og vegstasjoner å holde kontakten med folk på vegkontoret ikke bare gjennom telefonsamtaler og sporadiske besøk.

I bedriftsidrettslaget er aktiviteten stor og nivået høyt men det er alltid plass til flere. Vi vil i Rygjavegen prøve å få til en spalte hvor de ulike aktivitetene blir presentert. For å klare det er vi selvfølgelig avhengige av hjelp og informasjon fra de ulike oppmennene, enten det gjelder datoer for arrangementer eller resultater.



Storlygaren



De fleste vitsene i Rygjavegen henspeler seg til vegvesenets tradisjonelle virksomhet, bygging og vedlikehold av veger.

Biltilsynsvitser som det burde være en god del av, har jeg ikke observert.

Jeg kan heller ikke komme på noen i den lei, men prøver meg med en om bilkjøring.

— En billist kom inn på en bensinstasjon og spurte; «Hvor høy kan en pingvin bli»? På stasjonen fikk han til svar at en mente den kunne bli ca. 1 meter.

Billisten; «Sier de det, da må det ha vært en nonne jeg kjørte over!»

Vitsen har aner fra biltilsynet. Jeg håper på flere fra den kant og sender stafettspinnen til Torstein Thorsen, biltilsynet.

Hilsen Berger Sørheim

## Farten dreper

Av trafikkpedagog Svein Dahle  
Foto: Egil Erikson

På tross av enorm menneskelig og økonomisk satsing synest det umulig å redusere trafikkulykkene. Daglig leser vi i avisene om trafikkulykker med ulike grader av tragiske følger. Erfaring og forskning viser at det er de unge og uerfarne bilførerne som er mest utsatt. Førerkortet som skal være billetten til praktisk nytte og glede blir i mange tilfeller det motsatte. Av ulike årsaker blir det heller elendighet og tragedier — ja, til smerte, død og sorg.

Det må igjen være grunn til å stanse opp og spørre: Hvorfor får vi tilsynelatende så små resultater av alle gode ideer/tiltak som settes ut i livet med tanke på økt trafiksikkerhet? Et slikt hvorfor gir muligheter for mange forslag til forklaringer. Jeg vil i denne artikkelen rette søkelyset på den mest iøynefallende og selvsagte faktor — nemlig farten.

### Utgangspunktet

Utgangspunktet er klart og de fleste er enige om: farten dreper. Den har årlig ansvar for altfor mange liv. Alle vet uten å ta konsekvensen av sin viten at svært mange ulykker med etterfølgende lidelser ville vært unngått om farten hadde vært lavere der og da.

Vi lever i et samfunn og en tidsepoke der fart spiller en stor rolle på

ulike plan. Barnet er ikke blitt mange år før det oppdager at fart er positivt og verdifullt ved at den — fascinerer, gir fryd, spenning, prestisje og status, fordeler, store utfordringer osv. Sett på denne bakgrunn er det ikke vanskelig å skjønne at vi står overfor et fenomen som er vanskelig å tøy-le. Her blir det snakk om holdninger og handlinger som vanligvis er et sentralt og positivt ladet begrep i



EG ER SVEVNLAUS, DET FLIMRAR FOR AUGO — OG EG HAR VORE VEGSJEF I BERRE TO ÅR ---



-- OG KVA HADDE DU VENTA ?



menneskelivet. Det er bare det at kombinasjonen fart og bilkjøring er livsfarlig.

### Foreldregenerasjonen

Hvis alle ansvarlige trafikanter er enige om at farten dreper og at lavere fart vil gi færre ulykker, så går det vel an å gjøre noe med dette. Mitt forslag i denne omgang er at vi retter søkelyset mot foreldregenerasjonen. Hvem av oss er villig til å ta opp til kritisk vurdering hvordan vi oppfører oss i bilen? Hvordan er mitt forhold til trafikkregler, medtrafikant-er, kjøring med risiko osv.? Vi må rett og slett begynne å vise i praksis overfor den oppvoksende slekt at vi respekterer og praktiserer fartsgrenser, skiltregler m.m. Er det ikke fantastisk at vi skal la oss friste av småen i baksetet til å trø på gassen og foreta forbikjøringer som ved ettertanke var «høl i hue» ja visst kan det være moro, men uansvarlig. Det må bli slutt på at 5. klassingen kan stå i skolegården på mandagen og innkassere status og anseelse ved å fortelle hvor fort de har kjørt i helgen. Tenk om vi kunne få en holdningsendring tilsvarende det vi har opplevd når det gjelder røyking: «nei, jasså er foreldrene dine så dumme. Har de virkelig så lite forstand og ansvar at de kjører på den måten? Det må du få dem til å slutte med».

### Eksemplets makt

Min apell denne gang er altså ikke rettet mot barn og ungdom, men til foreldrene. Det gjelder oss som har kjørt bil i mange år og som må karakteriseres som erfarne trafikanter. Vi som vanligvis kjører ansvarlig og med lav risiko. Tenk deg om når du neste gang er i ferd med å gjøre noe dumt. Hvilket ansvar har jeg? Hva kan jeg gjøre/ikke gjøre i trafikken for å være et ansvarlig forbilde for den kommende slekt? Kan jeg ved å bruke lengre tid/sløyfe noen forbikjøringer/respektene bidra med noe i innsatsen for økt trafiksikkerhet?

Til slutt vil jeg komme med en konkret utfordring: Jeg vil tro at en stor del av dere som leser dette, svært ofte transporterer egne og andres barn i forbindelse med ulike aktiviteter og arrangementer. Tenk nøye gjennom måten du kjører på når du har barn og ungdom med i bilen. Er den gunstige sett i forhold til dannelse av ansvarlige holdninger til bilkjøring og trafikk?

Pass på FARTEN — Husk:  
Den DREPER!

## Kven er kven i vegvesenet?

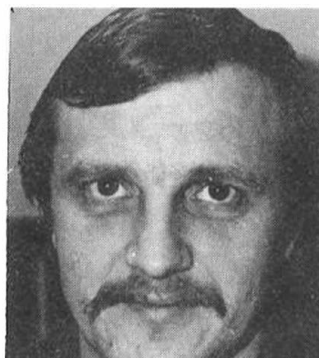
La oss først ta med den glade meldinga av Wenche Nesse, Haugesund vegstasjon, som var ein av vinnarane sist, kom ut med ein gevinst på 100 kr. Det er då litt, om ein ikkje blir rik akkurat.

Denne gongen har me trekt ut desse vinnarane av pengelodd:

*Magne Iversen, Laboratoriet*  
*Arne Hovelsrud, Vegkontoret*

Dei rette namna var:

1. Torbjørn Hellen
2. Birger Sandvik
3. Kristoffer Skjørestad
4. Kristoffer Sivertsen
5. Reidar Mæland



Me prøver oss ennå ein gong med 5 personar, som altså skal plasserast med rette namn på kupongen nedanfor. Dei 5 er:

*Kåre Grødem, Bærheim*  
*Bjarne Dybing, Egersund*  
*Tormod Steine, Sand*  
*Per Kydland, Vegkontoret*  
*Kjell Johan Vigane, Tau*



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 20. august 1986.*

# GJESTEKOMMENTAREN

## Samferdsel er mer enn veger

Når en snakker om samferdsel tror jeg at en i første rekke tenker på utbygging av veger. En ønsker seg bredere veger, nytt grusdekke, asfalt o.s.v.

Samferdselspolitikken omfatter så mye, mye mer. En god samferdselspolitikk er avgjørende for hele vårt samfunn. I de senere år har samferdselsbudsjettet vært en salderingspost på grunn av knapp økonomi i kommuner og fylkeskommuner. En slik utvikling kan ikke fortsette.

Skal en opprettholde vårt bosettingsmønster og et stabilt lokalsamfunn må en ha et godt utbygget samferdselsnett. Ansvar for hele vår samferdselspolitikk er delt på tre forvaltningsnivåer, stat, fylke og kommune. Det offentlige har tradisjonelt hatt omfattende oppgaver innen samferdselen. Et godt utbygget samferdselsnett er en viktig del av vår samferdselspolitikk og må komme alle til gode hvor enn en måtte bo i landet. Samferdselspolitikken skal bidra til å virkeliggjøre målene for samfunnsutviklingen og fremme det mønsteret for produksjon og bosetting som vi ønsker.

Utbygging av samferdselsnettet

krever høy investering. Det gir positive utslag for næringslivets utviklings- og konkurranseevner.

God kommunikasjon gir større frihet i valg av bosted, arbeidsplass og større muligheter i fritiden. Det er derfor viktig at vi med jevne mellomrom drøfter vår samferdselspolitikk.

For de fleste mennesker er forholdene i nærmiljøet bestemmende for velferd, trivsel og utfoldelse. Det er en menneskerett å bo i et trygt og godt miljø. Derfor er trafikksikring en del av vår samferdselspolitikk som må prioriteres langt høyere enn i dag. Våre barn og eldre må kunne ferdes trygt ute. Flere og flere blir eier av egen bil, og for mange er det en nødvendighet, spesielt i utkant-Norge. Bilen er en velferdsgode for mange, men en skal ikke stikke under en stol at det også finnes ulemper med den.

Personbiltrafikken skaper óg problemer i form av trafikkulykker, støy og forurensing. Jeg stiller meg selv dette spørsmålet, er vi politikere flinke nok til å ta hensyn til dette i våre prioriteringer og planlegginger?

Hva med kollektivtransporten?, den bør inngå som et ledd i trafikksikkerhet. Legg tilbudene opp etter be-



**Aud Haukeland**  
Konfeksjonsarbeider  
Medlem for Ap. i Fylkesutvalget

folkningens behov slik at kollektivtransporten prismessig kan konkurrere med personbilen.

Å komme inn på alt som er samferdselspolitikken ansvarsområder er umulig i denne sammenheng.

Jeg vil slutte med å si følgende; Om ikke vi kvinner er så godt representert i samferdselssektoren så har vi i alle fall oppdagat at samferdsel er mer enn sand, veg og grus med asfalt på toppen.

Samferdselsektoren har behov for kvinner til å ivareta de myke verdier.

## Ferjeterminalen på Fiskepiren tatt i bruk

Tekst og foto: Kenneth Vikse



## AKAN-UTVALGET 1986/87

### Medlemmer

Første konsulent	S. M. Olsen
Avdelingsingeniør	K. Dalaker
Bedriftssykepleier	T. Lanne
Verneleder	S. Næsheim
Sekretær for AKAN-Utvalget	T. Nordbø

### Varamenn

Administrasjonssjef	J. Lund
Hovedtillitsmann	O. Tamburstuen
Hovedverneombud	J. Undset

### Formann

Verneleder	S. Næsheim
------------	------------

### ADRESSE FOR AKAN-UTVALGET:

Formann S. Næsheim  
AKAN-UTVALGET  
Verne- og helsekontoret  
Postb. 197  
4001 STAVANGER

1. juni ble en ny ferjeterminal på Fiskepiren i Stavanger tatt i bruk.

Samtidig ble Stavangers første store rundkjøring en realitet. Rundkjøringen står i forbindelse med den nye ferjeterminalen, i det en håper og tror at en slik rundkjøring vil skape bedre flyt i trafikken, spesielt for de bilene som kommer med ferjene og skal inn i den øvrige trafikken i sentrum. Selve ferjeterminalen er 3-delt.

Det som særpreger den nye terminalen er lyssignalene som forteller hvilket felt en skal kjøre til for å komme ombord i ferjene i Tausambandet.

Det er lagt ned detektorer i bakken som så styrer lysreguleringen slik at ferjemannskapet slipper å vinke bilene ombord. Dette sistnevnte systemet blir imidlertid fortsatt brukt for biler som skal ombord i ferjer i Rennesøy- og Midt-sambandet. Hele anlegget som har kostet ca. 5 mill. kroner, vil bli en del av nye E-18 som kommer fram til Verkgaten og Fiskepiren gjennom Storhaugtunnelen.

Denne skal etter planen være ferdig i 1989.

# TILLITSMANNENS SPALTE

Av Arne Johannesen, Norges Ingeniørorg., (NITO)



Vi er nok en gang i konflikt vedr. lønnsforhandlinger med staten. AF som representerer både Nif og Nito har ikke fått gjennomslag for sine krav. Spesielt ser det vanskelig ut å nå frem med synet om tid å oppnå 90 - 95 % av det private lønnsnivået i vår bransje.

Om disse generelle kravene er der ingen uenighet mellom de to foreningene. Dessverre er dette ikke virkeligheten i andre viktige prinsipielle spørsmål mellom Nif og Nito. Nito ingeniører har hatt og har store problemer med å bli ekseptert som kompetente til bl. annet lederstillinger i etaten.

Den sentrale ledelsen som for det meste består av Nif ingeniører har gjentatte ganger i pressen og media stått fram og uttrykt sin bekymring over manglende rekruttering av ledere, mens ingeniørenes rolle og muligheter til lederposisjoner er inntil nå forbigått i taushet. Dette tiltross for at flere av våre medlemmer i «påståtte» krisesituasjoner er funnet gode nok til å overta jobbene — midlertidig. Trekker man paralleller til næringslivet forøvrig, så legges det ikke her slik vekt på formell utdanning — snarere tvertimot. De som evt. måtte mangle visse kvalifikasjoner sørger man for å få tilført dette, dersom det i organisasjonen finnes lederemner det bør settes på. Etter vår oppfatning bør en slik erkjennelse omsider vinne innpass i Statsforvaltningen.

Forøvrig vil jeg påstå at aldri har etaten hatt så mange formelt vel kvalifiserte folk som tilfellet er idag. At folk med lang og kostbar utdanning ikke ser Staten som noen framtidig arbeidsplass p.g.a. lave lønninger, bør ikke forbause noen. Men tiltross for dette fortsetter man å håpe på mirakler og stable på bena midlertidige løsninger som har skapt konflikter mellom arbeidskolleger slik at det har endt i en rettsal. Vi vil derfor etterlyse hvorfor en ikke nytter og tar vare på de ressursene som allerede er i staten. I dette tilfellet ingeniørstanden.

Vi vil også minne om at oppgavene innen Vegvesenet ikke bare består i å planlegge «måneferder». Den viktigste del av arbeidet i etaten består i seigt og målrettet, ofte rutinepreget arbeid fordelt på mange arbeidsfelt og trivielle oppgaver. Etter vår oppfatning er ikke mangelen på kvalifisert personell så påtagelig. Det dreier seg snarere om at oppgavene blir delegert og at ressursene utnyttes bedre.

Vi vil også påstå at svært mange ingeniører i dag har for få utfordrende oppgaver, og mener at kanskje kunne de påståtte mangler av folk med akademisk utdanning avhjelpes med at disse ressurser ble satt inn der hvor det er godt dokumentert behov, og så overlate til ingeniørene oppgaver de behersker like godt.

Ledertrening på forskjellige nivåer har vært og er et aktuelt kurstilbud over alt i samfunnet, også i vegetaten. Kurstilbudene er mange og sikkert av forskjellig kvalitet, derfor kan spørsmålet om verdien av slike kurs i høy grad diskuteres.

De av oss som så fjernsynsprogrammet der dette var tema for diskusjon vil nok huske et kort innlegg fra en av deltagerne. «De menneskelige ressursene er fremdeles de viktigste i arbeidslivet, derfor er det disse som trenger å vedlikeholdes best». Dette korte innlegget er av slik viktighet at jeg håper det er blitt lagt merke til av vår sentrale ledelse.

Returadresse: Postboks 197  
4001 Stavanger

C



*På dette bildet ser vi vegarbeidaren Johannes Larsson Vigrestad med slegge og hakke. Vigrestad levde frå 1873 til 1940. Bildet er teke utafor Jonas Hetland sitt hus på Vigrestad stasjon omkring 1915. Bildet er oppbevart i Statsarkivet si fotosamling frå Hå kommune. Dessutan fins det kopiar av bileta samla i Hå folkebibliotek.*