

Ryggjavegen



Av innhaldet:

- Ny tunnel på Auglendshøyden
- Stor satsing på E 18
- Hunnedalsvegen — fra sauer til turister



Nr. 4 — oktober 1986
13 årgang

Rygjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen i Rogaland.

Redaktør: Harald Sel.

Redaksjonssekretær: Kenneth Vikse.

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

Opplag: 1600.

INNHALD:

Aktuell kommentar	..... s. 2
Forskjell på velstand i Rogaland og Akershus	.. s. 3
Boring av ny tunnel på Auglendshøyden	..... s. 4
Serviceinnstilling i biltilsynet	..... s. 5
Samferdselsstyret i Rogaland	..... s. 6
Veteranbilar på Rogalandsvegane	..... s. 7
Ny innfartsveg til Haugesund	..... s. 8
Er sprøyting nødvendig	..... s. 8
Stor satsing på E 18	..... s. 9
Hunnedalsvegen — fra sauer til turister	..... s. 10
Femti år for vegvesenet	..... s. 12
Fagbrev til 20 ansatte	..... s. 14
Arbeidstreningsverksted	... s. 15
Få avkjørselssøknader blir avslått i Rogaland	..... s. 15
Bilfri feiring i Eigersund	..... s. 16
Opplæring i Statens vegvesen	..... s. 16
Handlingsplan for likestilling	..... s. 17
Veg frå Sirdal til Setesdal	..... s. 18
Flagget til topps på Norheim	..... s. 19
Vegcupen 1986	..... s. 20
Storlygaren	..... s. 22
Kryssord	..... s. 22
Personalia	..... s. 23
Mi mening	..... s. 23
Bedriftstur til Randøy	..... s. 25
Andakt	..... s. 25
Gjestekommentaren	..... s. 26
Bibliotektjenesten	..... s. 26
Tillitsmannens spalte	..... s. 27

Forsidefotoet viser åpningen av den nye innfartsvegen til Haugesund. Det er teknisk rådmann Gabriel Lund Valen som klipper snoren, godt hjulpet av vegsjef Chester Danielsen. I bakgrunnen en strålende fornøyd organisasjonssjef, Torbjørn Nervik.

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

Sats og trykk: Allservice A/S.

Layout: Harald Sel og Kenneth Vikse.

Aktuell kommentar:

Dokumentasjon av konkurransevnen i egen anleggsdrift

Av anleggssjef Halvor Folgerø



Sammenligning mellom egen anleggsdrift og privat entrepris har vært et gjennomgående diskusjonstema så lenge jeg har vært ansatt i Statens vegvesen. Bygger vi best og billigst i egen regi eller får vi mest igjen for pengene ved å sette anleggene ut på entrepris?

Svarene vil variere alt etter hvem spørsmålet blir rettet til.

Men problemet er at vi ikke greier å gi et objektivt svar på dette spørsmålet. Som kjent blir et veganlegg bare bygd en gang, og direkte sammenlikninger mellom ulike anlegg vil som oftest ikke være noen god målestokk for å

vurdere det ene produksjonsresultatet opp mot det andre.

Også de bevilgende myndigheter er selvfølgelig interessert i at samfunnet får mest mulig løpemeter veg igjen for de midler som stilles til rådighet for vegbygging. Dette har kommet til uttrykk flere ganger i publikasjoner fra Stortinget. Internt i vegvesenet har det også vært uttrykt ønske om å få et system som kan sette oss i stand til å vurdere konkurransevnen til egen anleggsdrift.

Med bakgrunn i dette har et utvalg i Vegdirektoratets regi nå lagt fram forslag til et system som vil gi muligheten til å sammenligne konkurransevnen mellom egen anleggsdrift og entreprisedrift.

Metoden er i disse dager ute til høring på vegkontorene og i tjenestemannsorganisasjonene. Etter dette vil vegdirektoratet lage interne retningslinjer for bruk av metoden i anleggsdriften.

Utvalget har tatt utgangspunkt i at sammenlikning av konkurransevnen skal skje ut fra en bedriftsøkonomisk kalkyle. Det vil si at det er de samlede kostnadene som må dekkes over budsjettet ved gjennomføringen av et prosjekt, som er av interesse. Utvalget mener at dette er i samsvar med de politiske uttalelsene om bruken av bevilgningene til vegsektoren.

Av andre forhold som modellen tar hensyn til, nevnes:

- bedre sammenlikningsgrunnlag ved valg av regiform (egen regi eller entrepris)
- kravene til en økt reell konkurranse mellom egendrift og entrepris
- mest mulig riktig påvisning av egen konkurransevne.

Ut fra dette har utvalget samlet seg om en metode kalt egenregikalkyle som de mener best oppfyller de nevnte kravene.

Med egenregikalkyle menes et bindende grunnlag for sammenlikning mellom utførelse i egen regi og ved entrepris.

Egenregikalkylen skal utarbeides ut fra samme grunnlag som entreprenørene får, dvs. den skal baseres på anbudsgrunnlaget.

Utvalget har som nevnt gått inn for at sammenlikningen skal skje ut fra en bedriftsøkonomisk kalkyle. Både for egen regi og entrepris vil det komme forskjellige tilleggskostnader: vegvesenets sentrale og regionale administrasjon, entrepris kontroll, merverdiavgift og garantiarbeider.

Utvalget har ut fra visse forutsetninger kommet fram til at egenregikalkylen og entreprenørens netto anbud (eksklusiv merverdiavgift), kan sammenliknes direkte når egenregikalkylen gis et påslag på 5,3% for oppsyn. Størrelsen av tilleggskostnadene som er nærmere beskrevet

Langtidsbudsjett for fylkesvegene:

Forskjell på velstand i Rogaland og Akershus

Av Chester Danielsen

Det er lærerikt og interessant å bla gjennom bedriftsavisene fra andre fylker. Akershus Vegvesen har en god avis som heter «Kontakten» (intetsigende navn etter min mening). Mine øyne falt på en kort notis i siste nr. (nr. 4/86) med referat fra Akershus fylkestings behandling av langtidsbudsjettet for fylkesveger for 1987-90.

Og hva ser jeg der?

Kr. 66.000 pr. km
til vedlikehold i Akershus
– kr 35.000 i Rogaland

Jo, – vegsjefen foreslår, og får akseptert både av fylkesrådmann og fylkesting, et budsjett på 69,5 mill. kr. pr. år for vedlikehold av fylkesvegene. Det er vel ikke så oppsiktsvekkende, – for i samme periode kan vi i Rogaland regne med å få gjennomsnittlig ca. 61 mill. kr. pr. år. Det er bare det med det at mens

Men la gå, – de har vel adskillig større trafikk i Akershus, og mer snø og selvfølgelig større krav til fremkommelighet og bekvemmelighet.

Og selv om vår fylkesrådmann reduserte vegsjefens forslag med i alt 41,7 mill. kr (for årene 1987-90), dvs. 15%, så økte fylkestinget foreløpig fylkesrådmannens forslag med 5,0 mill. kr for året 1987. Så vi kan vel ikke påstå at vårt fylke er helt uinteressert i vedlikeholdet av fylkesvegene våre.

Det er kanskje mer interessant å



Akershus bare har 1057 km fylkesveg, så har vi i Rogaland 1723 km, slik at bevilgningene pr. km veg i Akershus blir på a. kr 66 000,-, mens kommende bevilgninger hos oss pr. km er på ca. kr 35 500,-. I 1985 var km. kostnaden på ca. kr 35 200,- i landsgjennomsnitt, mens Rogaland da låg på ca. kr 32 100,- pr. km. (De to siste beløpene refererer seg til det vedlikehold som utføres i egen regi, dvs. eksklusive det vedlikehold av fylkesveger som bykommuner utfører.)

se på investeringsbudsjettene i de to fylkene, – hva vil de bruke til nyanlegg, til forsterkning og utbedring av eksisterende fylkesveger og til trafiksikkerhetstiltak.

Vegsjefen i Akershus er demokratisk og la fram flere alternativer som politikerne kunne velge mellom. Et alternativ var på 264 mill. kr og et på 302 mill. kr, – inkl. statstilskott i størrelsesorden 20 – 24 mill. kr for fireårsperioden.

Dette ble vel for mye for rådmannen, han kuttet radikalt og fremmet

forslag om 240 mill. kr i investeringer.

Akershus fylkesting
økte fra 240 til 300 mill.

I «Kontakten» står det så ganske kort at «Fylkestinget vedtok etter en grundig debatt å øke fylkesrådmannens forslag til 300 mill. kr til investeringer».

Videre leser jeg at 10 av Samferdselsstyrets representanter deltok i debatten, og at det da bl.a. ble pekt på at utbygging i samferdselssektoren er et meget sterkt virkemiddel med hensyn til å realisere fylkesplanens målsetning om utbygging av boliger og arbeidsplasser.

Rogaland fylkesting
må akseptere nedskjæring

Hvorledes gikk det så med langtidsbudsjettet for fylkesinvesteringer i Rogaland?

Ikke så bra, dessverre.

Vegsjefen her er nok mindre demokratisk innstillet enn hans kollega i Akershus, så han presenterte for politikerne bare et alternativ. Og det alternativet var slett ikke godt, særlig fordi det bygde på det vi kan kalle «veiledende forhåndsrammer» og som var 1986-bevilgningen ganget med fire (faste priser), dvs. ingen økning og ingen reduksjon i disse fire årene i forhold til 1986. Et nøkternt forslag på i alt 152 mill. kr hvorav 26 mill. kr var forutsatt å komme fra staten (faste 1986-priser).

125 mill. til investeringer
i Rogaland

I likhet med sin kollega i Akershus så foreslår vår gode fylkesrådmann nedskjæring på denne posten. Og han skjærer ned til beinet. Omregnet i løpende priser er nedskjæringen på i alt 51,7 mill. kr slik at vi får i alt 125 mill. kr til investeringer (løpende priser), hvorav ca. 30 mill. kr kommer ekstraordinært fra staten. Og den økonomiske situasjonen i vårt fylke er slik at fylkestinget, uten noen større debatt om saken, bare må akseptere denne nedskjæringen.

Ikke forskjellige grader
av velvilje og bevåkenhet,
men av økonomisk evne

Jeg tror ikke hverken fylkesrådmann eller fylkespolitikere i Rogaland

Forts. side 24

Boring av ny tunnel på Auglendshøyden

Trafikk-korken kan være fjernet innen ett år

Av: Thorvald K. Lone

Foto: Kenneth Vikse

Strekningen på motorvegen fra tunnelen på Auglendshøyden til Hinna bru har lenge vært en av de verste flaskehalsene på vegnettet i Stavanger. På nordsiden av tunnelen snevres 4-felts motorveg fra Stavanger sentrum inn til 2-felts motorveg som går videre sørover mot Sandnes.

Strekningen mellom Hinna bru og 4-feltsvegen er totalt ca. 1,9 km. Dette avsnittet av E 18 er den mest trafikkbelastede del av hele motorvegstrekningen mellom Stavanger og Sandnes. De aller ferskeste trafikkmålingene viser at det daglig passerer ca. 30 000 kjøretøyer gjennom Auglendstunnelen. I ettermiddags- og morgenrushet passerer mer enn 3000 kjøretøyer i timen gjennom tunnelen, dvs. for hvert 1,2 sek. kjører et kjøretøy enten inn eller ut av tunnelen. Trafikkøkningen har vært gjennomsnittlig ca. 8-10 % årlig siden motorvegen ble åpnet i 1974.

Store deler av dagen er timetrafikken mer enn 1000 kjøretøyer gjennomsnittlig i timen i hver kjøreretning.

Vegens kapasitet er forlenget sprengt, og utålmodige trafikanter erfarer dette daglig i trafikk-køene sør og nord for Auglendstunnelen.

Trafikkproblemene i den ca. 350 m lange Auglendstunnelen har jevnlig vært gjenstand for oppmerksomhet både fra trafikantenes og medias side. Slitasjen på vegdekket og trafikksikkerheten ligger langt under det som kan forsvares for en veg av denne typen. Dette er vi i vegvesenet de første til å erkjenne, men likevel har andre utbyggingsoppgaver vært prioritert, først og fremst videreføringen av E 18 rundt Sandnes sentrum. I samsvar med Norsk Vegplan vil E 18-utbyggingen i Sandnes ha høyeste prioritet også i årene fremover.

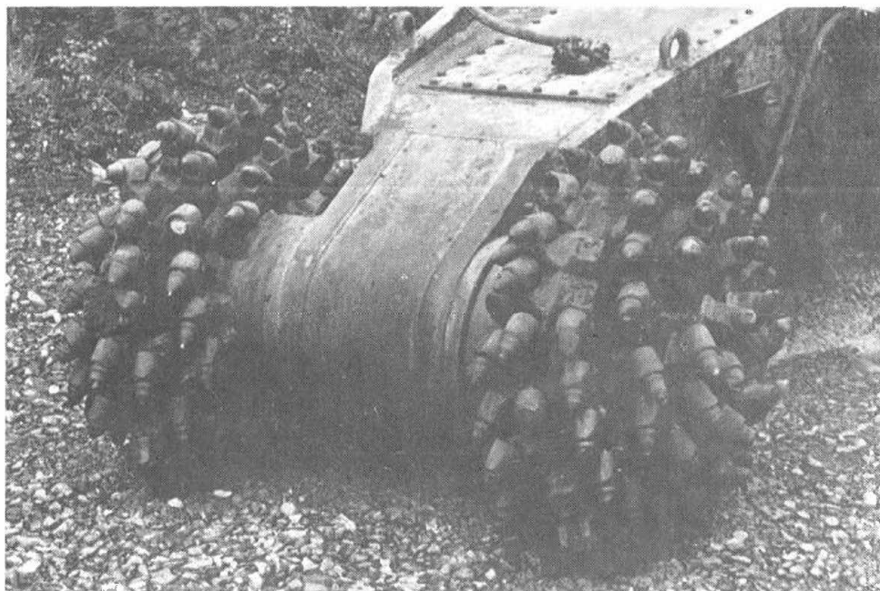
PRØVEPROSJEKT MED TUNNELBORING

I de siste årene er imidlertid flere tunnelprosjekter i byer og tettsteder rundt om i landet enten under utførelse eller på planleggingstadiet. I byområder vil problemer med rystelser, bebyggelse og redusert fjelloverdekning ofte være et problem i forbindelse med vanlig sprengning av tunneler.

Av denne grunn var Vegdirektoratet interessert i å prøve ut en ny drive-metode for tunnelbygging, nemlig fresing med en såkalt «Delsnitt-maskin».

Til forskjell fra en fullprofilbormaskin freses tunnelverrsnittet ut i en eller flere omganger ved hjelp av et roterende meiselhode. Meiselhodet sitter på en hydraulisk styrt bom som er bevegelig i både horisontal- og vertikallplanet.

Massene faller ned på sålen og



Borekronen på delsnittmaskinen.

transporteres på belter direkte over på dumper.

Maskinen er ikke tidligere brukt i norske bergarter, bortsett fra i et mindre forsøk i Oslo-området. Maskinen har imidlertid lenge vært i bruk i de fleste andre deler av verden, bl.a. i gruvedrift.

Delsnittmaskinen egner seg best i bløte bergarter med liten trykkfasthet (leirskifer, kalkstein og fyllit). Blir f.eks. kvartsinnholdet for stort, vil meiselforbruket lett føre til urimelige driftskostnader. Hvis fjellet derimot er oppsprukket og sterkt skifrig, vil dette kunne bedre fresbarheten.

Entreprenørfirmaet Selmer/Furuholmen hadde etter en utført entrepriser i Helles disponibel en delsnitt-maskin, type Westfalia 178 og var interressert i å få prøve denne på et norsk prosjekt.

Auglendstunnelen ble tatt ut som

prøveprosjekt etter at man fant forholdene her meget gunstige:

- Bergarten er fyllit med liten trykkfasthet og parallel lagdeling.
- Enkel adkomst og tilrigging.
- Nødvendig grunnerverv er gjennomført.
- Tunnelforskjæringene er gjennomført.

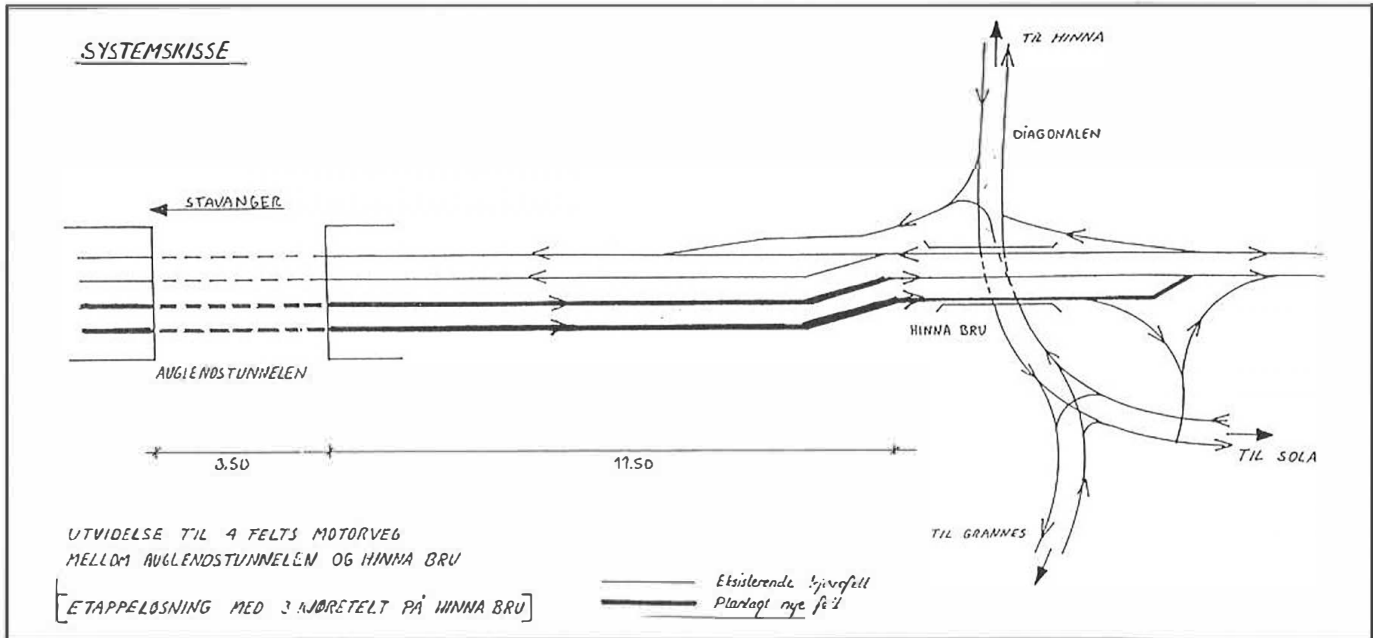
- Reduserte trafikkulempere i eksisterende parallel tunnel som følge av drivingen.

- Resultatene fra drift med delsnitt-maskin kan lett sammenlignes med data fra drift av eksisterende tunnel.

- Stabilitets- og vannsikringsomfang vil forhåpentligvis kunne forenkles vesentlig.

- En prosjektgjennomføring vil gi en stor transportøkonomisk rentabilitet på investert kapital.

Etter forhandlinger ut fra Forskrifter om kontraktering av bygg- og anleggsarbeider, § 16 f når arbeidet gjelder forskning og utvikling, ble det inngått avtale om leie av delsnittmaskinen mellom Vegvesenet og Selmer Furuholmen.



TO FASER

Forsøket gjennomføres i 2 faser. Fase I omfatter utfresing av inntil 50 løpemeter tunnel. I denne fasen deles etableringskostnadene mellom Selmer Furuholmen og Vegvesenet dersom forsøket ikke er vellykket, dog begrenset oppad til en maksimal ramme for vegvesenets vedkommende.

Vi håper og tror imidlertid at forsøket blir så vellykket at vi kan gå direkte over fra en ren innkjøringsfase/prøvefase til en permanent forsøksdrift innenfor et avtalt Fase II-opplegg. Blant annet vil Norges Tekniske høyskole være involvert i oppfølging av driftsresultatene.

PLANLEGGINGEN

Planleggingen av den nye 4-feltsvegen mellom Auglendstunnelen og Hinna bru ble satt igang nærmest

over natta etter at det var klart at tunnelprosjektet var aktuelt. Planene for tunnelanlegget og veg i dagen utarbeides hver for seg.

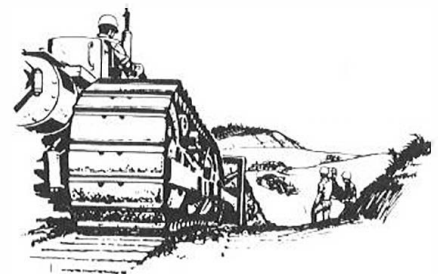
For tunnelplanleggingen ble det innhentet tilbud fra 4 habile konsulentfirma innen fagområdet tunnelprosjektering. Tilbudene varierte sterkt, og sivil.ing. Elliot Strømme fikk oppdraget både for Auglendstunnelen og prosjektering av Storhaugtunnelen i Stavanger sentrum.

Hinna bru har såpass god overkapasitet belastningsmessig at vi kan klassifisere den for 3 kjørespor istedet for 2 slik som idag. Dermed kan vi få 2 sørgående kjørefelt over brua og et nordgående. Det høyre sørgående spor vil ta av retning Sola/Hinna (Nesbuveien).

Det høyre nordgående spor mot eksisterende Auglendstunnel vil kom-

me inn på motorvegen som en påkjøringsrampe fra diagonalen, slik at vi tilsammen får 4 gjennomgående kjørefelt på motorvegen mellom Stavanger og Hinna bru.

Går alt som det skal, håper vi at trafikk-korken på Auglendshøyden skal være fjernet i løpet av ettersommeren/høsten 1987.



Service-innstilling i Biltilsynet

Det er ikke alltid like lett å bare se det positive i å bli vinket til siden når en havner i kontroll med uniformerte folk i biltilsynet.

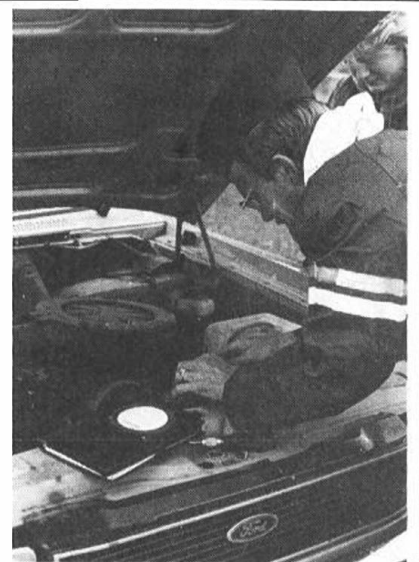
Det er liksom så lett å glemme at de står der for vår egen sikkerhet.

Det kunne imidlertid en ung dame slå fast etter at hun ble stoppet i en teknisk kontroll ved Vatnekrossen i Sandnes for en tid tilbake.

Under sjekken av damens bil fant, eller burde vi heller si luktet, Rein Husebø seg fram til en stygg feil som lett kunne ha endt med katastrofe. Det var nemlig gått hull på slangen som sørget for bensintilførselen til motoren og bensinen sprutet ut. Noe som naturligvis først og fremst førte til et unaturlig stort forbruk av drivstoff, men som for det andre med litt uflaks lett kunne ha ført til brann.

Husebø stod dermed overfor valget å avskilte bilen på stedet, eller reparere skaden. Han valgte det siste, og i løpet av et par minutter var feilen fikset.

(Tekst og foto: Kenneth Vikse)



Rygjavegen presenterer:

Samferdselsstyret i Rogaland

— 6 —

Av Tormod E. Nag



Navn: Tor Finnesand
Alder: 55 år
Heimstad: Mosterøy
i Rennesøy kommune
Yrke: Bonde
Parti: Senterpartiet

— Du er nå inne i din første periode som medlem av samferdselsstyret.

Kva vil du sei om tida så langt.

— Tida i samferdselsstyret har vore særst interessant og lærerik. Eg har fått kome mykje rundt i fylket og har dermed fått betre kjennskap til geografi og dei tilhøva folk lever under rundt om i fylket.

— Du har vel kanskje også dine spesielle interessefelt innan samferdselspolitikken?

— Eg synest alt innan samferdselspolitikken er interessant. Gode kommunikasjonar er eit av dei viktigaste element for utvikling og framgong i fylket.

Skulle eg likevel nemne spesielt interessante felt måtte det vera fjordkryssing i tunnel og dei utsikter det vil gi for rasjonelle løysingar i framtida.

— Kan du nemna saker som du har fått vore med på, og som du vil hugsa spesielt i ettertida?

— For meg er det spesielt gledeleg at Ropeidhalvøya nå endeleg skal få vegutløysing. Vidare må eg og få lov å ta fram den planlegginga som går

føre seg, og vedkjem min eigen kommune. Eg tenkjer sjølvst på fastlandssamband til Rennesøy.

Eg vonar at «startskotet» for dette viktige prosjektet kan løysast, om ikkje altfor lenge.

— Dette prosjektet som vil vera så viktig og interessant spesielt for Rennesøy kommune, - men det har også eit større perspektiv knytta nord- og sør fylket betre saman.

— Har du vore med i politikken lenge?

— Ja, det kan vel dreia seg om 10 - 15 år.

— Kva politiske verv har du?

— Utanom samferdselsstyret og eit underutval av det, arbeidsutvalet, er eg også med i fylkestinget.

Dessutan er eg med i Fylkes trafikksikkerhetsutvalet, eller FTU som vi kallar det.

— Kvifor otrar du tid og krefter på å vera politisk?

— Det har vel sin grunn i at ein har hatt ei viss meining om korleis samfunnsproblema bør løysast.

Ut frå dette var det naturleg å bli medlem av det politiske partiet som ligg nærast mitt politiske grunnsyn. Sidan har «snøballen» rulla på seg.

— Du har vel heller ikkje vanskar med å bruka fritida?

— Det vert altfor lite tid til anna enn arbeid og politikk.



Navn: Solveig Rigmor Bligaard
Alder: 53 år

Hjemsted: Førdesfjorden i Tysvær
Yrke: Ekspedisjonsdame
Parti: Arbeiderpartiet

Den som har fulgt med i denne serien har kanskje registrert at det til denne tid kun er presentert en kvinne.

I denne artikkelen skal vi presentere den andre kvinnen i samferdselsstyret.

Med andre ord er det et mannsdominert samferdselsstyret - bare 2 kvinner av 15 representanter.

— Solveig Rigmor Bligaard, du har ikke vært med i samferdselsstyret tidligere. Hvorledes har tiden vært?

— Det har vært en uhyre interessant tid. Utenom selve arbeidet med saker til møtene, setter jeg stor pris på alt jeg har sett og lært om vårt eget fylke.

Men fremdeles er det nok område som jeg kjenner best fra kartet.

— Har du spesielle interessefelt?

— Nei jeg kan ikke si det. Jeg prøver å se samferdselspolitikken mest mulig under ett. Det står som regel i en viss sammenheng enten det er saker som angår forhold på landjorden, på sjøen eller i luften.

Jeg vil likevel ikke la være å nevne at det fremdeles er mange store og uløste oppgaver inne vegsektoren. Da er det først naturlig å tenke på fast veiforbindelse til øyene der det er muligheter for det. Ellers må de få så gode båt og ferjeforbindelse som mulig.

— Har du vært politisk aktiv lenge?

— Jeg var aktiv i min ungdom, men sluttet da jeg giftet meg. I 1973 startet jeg opp igjen, og siden har det gått for fullt.

— Har du andre politiske verv i fylke eller kommune?

— På fylkesplan er jo da fylkestinget og samferdselsstyret. Dessuten er jeg varamann til fylkesutvalget og fylkestrafikksikkerhetsutvalget. På kommuneplan er jeg med i kommunestyregruppa og varamann til Teknisk styre og Helse og sosialstyret.

— Hva gir deg inspirasjon til å være så aktiv?

— Interessen for politikk, eller samfunnsstyring har jeg alltid hatt.

Skal en ha mulighet til å påvirke her så må en være aktiv. Det er så mange som klager, men få som vil gjøre noe med det.

— Hvorledes er det med fritid og hobbyer?

— Jeg er i full dags arbeid, er husmor, mor og farmor. Når en i tillegg

tar med all reise og møtevirksomheten, blir det ikke meget igjen til fritid. Men når anledningen skulle by seg, slapper jeg gjerne av med en bok eller et håndarbeid.



Navn: Sigve Tengesdal

Alder: 48 år

Hjemsted: Høle i Sandnes kommune

Yrke: Oljearbeider

Parti: Arbeiderpartiet

Med sin tredje periode i samferdselsstyret er Tengesdal en av veteranene i samferdselsstyret.

Han sier at det er takket være hans spesielle interesse for samferdsels-spørsmål som er årsaken til dette. Tengesdal sier videre at denne tiden har lært ham mye om forholdet by og land, og at dette har vært av stor betydning for hans politiske arbeid i fylket.

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

— Ja, i utgangspunktet hadde jeg det. I det meste av mitt yrkesaktive liv har jeg drevet innen transportbransjen. Det var derfor helt naturlig for meg å se kollektiv transport og fremmeligheten på veiene i en sammenheng. Men andre ord: Legge forholdene bedre til rette for utkantene og distriktene slik at disse på linje med tettstedene også kan få nytte av utviklingen i transportsektoren. I stikkordform kan jeg nevne fremkommelighet og heving av akseltrykk — det betyr bedre transportøkonomi.

— **Hvilke oppgaver ser du som spesielt interessant for fremtida?**

— Fastlandsforbindelse for Ryfylke, med kryssing av Høgsfjorden og Lysefjorden er et spennende prosjekt. Jeg håper bare at Høgsfjordbruene A/S kan framskyve prosjektene slik at de finner sin løsning både teknisk og økonomisk.

Jeg må forøvrig få minne om at dette er deler av en sak vi i Arbeiderpartiet kjemper hardt for ved den

Veteranbilar på Rogalandsvegane

Tekst og foto: Torleiv Tveit



MG var ein av dei mest kjende sportsvognfabrikkane i England. MG er forkorting for Morris Garages som starta med produksjon av trimma bilar med spesielle karosserier alt i 1924.

I 1980 vart dei siste sportsbilane produserte, og MG er blitt historie.

Den modellen me viser i Rygjavegen denne gongen er ein MGA frå 1955, eigd av Monrad Strømø frå Haugesund. Han importerte bilen frå England i 1985 i den gode stand bilen er i dag.

Som lesarane kanskje veit er det gunstige vilkår for import når bilane er over 30 år. Dessutan er bilar over 30 år fritekne frå registreringsavgift og årsavgift.

MGA har ein motor på 1600 cm³ og 78 hk. Dette gir bilen ein toppfart på ca. 160 km/time, og den har også gode kjøreegenskaper.

Så fort kjører nok ikkje Monrad når han er med på veteranvogntreff rundt om i landet, men han har fått seg ein bil som har karakter og som gir kjøre glede. Det er ei helt spesiell oppleving å kjøre sportsvogn med nedslegen kalesje. Du høyrer fuglane som syng, og kjenner luktene frå landskapet rundt deg.

Når du då i tillegg har ein motor som let perlande fint i eksosrøyret og du kjenner fartsvinden ruskar deg i håret kan du ikkje ha det betre på vegen ein fin sommardag.

første rulleringen av samferdselsplanen for Rogaland. Jeg husker vi møtte bastant motstand underveis, men endte opp med enstemmig anbefaling.

— **Hvor lenge har du vært med i det politiske liv?**

— Fra 1965. Først på lokalplan i Sandnes bystyre og formannskap, samt en del utvalg og nemnder. Jeg gikk ut av lokalpolitikken i 1980.

Fra 1976 har jeg vært med på fylkesplan. For tiden er jeg vararepresentant til fylkesutvalget i tillegg til fast representant i fylkesting og samferdselsstyret.

— **Hvorfor er du så politisk aktiv?**

— Jo, håpet er om politisk innfly-

telse på forvaltning og utvikling av samfunnet til felleskapets beste, er vel kanskje det som gir størst inspirasjon.

Sett med mine øyne er dette målet. Om man lykkes er en annen sak, og kan gjerne diskuteres.

— **Hva bruker du eventuell fritid til?**

— Jeg har engasjert med en del i arbeid for skolekorps og idrettslag i lokalsamfunnet. Dessuten er jeg med i en velforening ved en aldersinstitusjon i kommunen.

Ut over dette trives jeg godt å arbeide med sag, spiker og hammer, ellers er det familien.

Ny innfartsveg til Haugesund

Tekst og foto: Harald Sel

Vegvesenet sine folk fekk mange rosande ord då den nye innfartsvegen til Haugesund blei opna 3. juli. Ikkje bare har den 4 km lange strekninga av E 76 frå Toskatjønn til Karmsundgata blitt ein veg av høg standard.

Effektiv og god drift førte til store økonomiske innsparingar. Vegen blei dessutan ferdig 2 år tidlegare enn først planlagt. Dette skuldast ikkje minst at sprengningsarbeidet blei utført på ein framifrå måte og atskillig rimelegare enn det ein kunne rekna med. Prosjektet var i si tid kostnadsrekna til ca. 56 millionar kr. Sluttrekninga kom på 43 millionar.



Teknisk rådmann Gabriel Lund Valen, vegsjef Chester Danielsen og trafikkdirektør Olav Søfteland i den kvite Cadilacen som kjørte først i ein lang bilkorte-sje frå Toskatjønn og inn til byen etter at den nye vegen var offisielt opna og sett under trafikk.

Det var teknisk rådmann i Haugesund Gabriel Lund Valen som foretok den offisielle opninga. Og at han fekk æra av å klippe over snora var populært. Lund Valen har nemleg i over 30 år vore engasjert for å få ein ny og betre innfartsveg til Haugesund.

I opningstalen sin tok Lund Valen eit tilbakeblikk over arbeidet for den nye vegen. Han fortalde også om den kontakten han hadde med Chester Danielsen for 33 år sidan, då vår nåverande vegsjef arbeidet med diplomoppgåva si på Norges tekniske høgskole. Emnet for Danielsen sitt diplom-prosjekt var nemleg ny innfartsveg til Haugesund. Med denne bakgrunnen var det nok ei enda større stund enn det ellers ville vore for vegsjefen, då han assisterte Lund Valen under snorklippinga, sjøl om ikkje den nye vegen ligg akkurat der Chester Danielsen tenkte for 33 år sidan.

Alt i 50-åra var forslag til ny E 76 – parsell inn til byen oppe som sak i bystyret. I 1958 blei det gjort eit prinsippvedtak om trase-val. Men det skulle likevel gå 20 år dei styrande i byen gjorde endeleg vedtak.

Trafikkdirektør Olav Søfteland representerte Vegdirektoratet under opninga. I talen sin under lunsjen etter at vegen var sett under trafikk, hadde han også nokre formanande ord til dei som styrer Haugesund. – De har fått ein god veg som er langt meir trafikksikker enn den gamle E 76. Pass godt på han, sa Søfteland. Han viste til faren for at også denne vegen kan bli «innebygd» og dermed missa mykje av sin framkommelighets- og trafikksikkerhetseffekt. Gigantutbygginga på Raglemyr viser kor attraktive dei areala er blitt som grensar til den nye innfartsvegen.

Er sprøyting nødvendig?

Av Kenneth Vikse

Er du blant dem som irriterer deg grønn over de lange strekningene med brune, ødelagte trær og buskas langs våre vegger?

Du er i allefall ikke alene om det. I dag når vegmyndighetene bruker stadig større midler på å la vegen gli inn i det allerede eksisterende miljø ved f.eks. beplantning av jord- og støyvoller, er det trist å se lange strekninger der vegetasjonen langs vegen er helt eller delvis ødelagt av sprøytemiddel.

Avdelingsingeniør Tor Arild Andreassen ved vedlikeholdsavdelingen er enig i at det er et lite pent syn, men bruk av sprøytemiddel er dessverre den eneste effektive måten å få bukt med ugresset.

Dette blir gjort av flere grunner. Først og fremst gjelder det sikten for de som ferdes langs vegene, men også for å hindre ugress i å spre seg inn på dyrka mark som ligger inntil vegen.

Likevel må det slås fast at det ikke skal forekomme sprøyting av trær som er mer enn 1 m høye.

Det er derfor ikke rart om folk reagerer på sprøyting i tretoppene. Tre og buskas over 1 m. skal ryddes bort manuelt.

Sprøyting er forøvrig en meget billig måte å holde ugraset nede på. Ca. 100 kr pr km er dagens pris. I Rogaland blir ca. 500 km vegkant ryddet på denne måten hvert 4. eller 5. år. Så lang tid bør det i hvertfall gå mellom hver gang det sprøytes, dersom arbeidet utføres skikkelig.

Dette innebærer at en starter selve krattryddingen i vinterhalvåret.

I mai starter en så opp med den første sprøytingen. Det er de mindre trafikkerte vegene som skal tas først. Deretter følger hovedvegene.

Sprøytesesongen avsluttes i august.

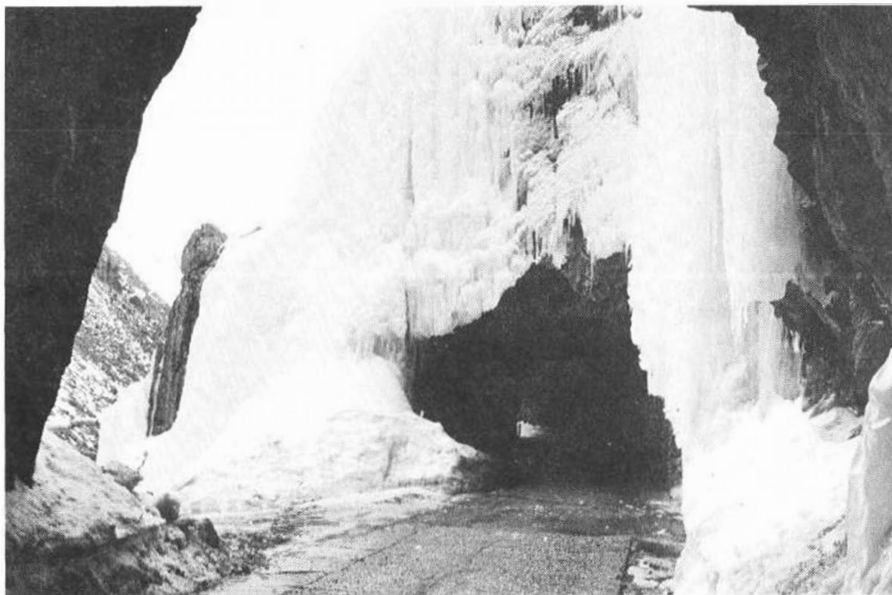
Sprøytemidlene som benyttes i dag er i fareklasse C. Det vil si at de selges som vanlig handelsvare. Til tross for forholdsvis liten helsefare oppfordrer vi på det sterkeste om bruk av verneutstyr som f.eks. hansker, avslutter Andreassen som til tross for de negative sidene ved sprøyting dessverre ikke ser noen annen effektiv utveg foreløpig.

Hunnedalsvegen – fra sauer til turister

Av Chester Danielsen

Hunnedalsvegen er den ca. 20 km lange strekningen mellom Østebø i Rogaland og Valevatn i Vest-Agder av den indre hovedvegforbindelsen rv. 45 mellom Rogaland og Agder/Telemark.

Parsellen i Vest-Agder fra Tverråna til Valevatn ble bygd i 1920-årene av Rogaland fylke. Det ser ut til at det også på den tiden var mest interesse for denne vegen fra rogalendingenes side. Den store interessen da skyldes de store sauetransporter fra Jæren til fjellbeitene i Sirdal og Setesdal. Suetransport var i det hele tatt den mest dominerende godstransport i vårt fylke helt fram til 2. verdenskrig.



Ved sikringen av vegen forbi Giljajuvet med en lang tunnel, som ble åpnet for trafikk høsten 1984, ble et vesentlig skritt tatt for å gjøre Hunnedalsvegen til helårsveg.

Bildet viser en typisk vinter-situasjon ved munningen til en av de gamle tunnelene i Giljajuvet.

I Rogaland ble strekningen Byrkjedal – Rygg bygd ferdig som hovedveg allerede i 1888. Men mellom Rygg og Østebø ble det bare bygd en såkalt kjørbare drifteveg i 1906, og fra Østebø til fylkesgrensen var det bare en rideveg helt fram til 1930-årene.

Den kjørbare driftevegen fra Rygg til Østebø var stengt for alminnelig bilferdsel, men hvert år det ble gitt spesiell tillatelse til den omfattende transporten av sau med bil.

Så ble strekningen i Vest-Agder fra fylkesgrensen med Rogaland og ned til Valevatn bygd ferdig i 1929, som nevnt av Rogaland fylke. Men da vegen gjennom Hunnedalen på Rogalandssiden fremdeles bare var en kjørbare drifteveg med 1,5 m bredde, hadde man da liten nytte av denne vegen.

For å få en sammenhengende veg, ble så den siste kjørbare strekningen mellom Østebø og Vest-Agder gr. påbegynt i 1929, og foreløpig ferdig i 1937.

I dag er vi merkelig nok i samme situasjon som vi var i 1930-årene. Vi har en veg med tilfredsstillende helårsstandard fra Rogalandssiden opp til Østebø og fra Vest-Agder siden opp til Tverråna. Men også i dag er det den korte strekningen mellom Østebø og Vest-Agder som er det manglende ledd som stenger for en fullverdig vegforbindelse hele året.

Den eneste forskjellen er at i dag er det ikke behov for sauetransport som står bak ønsket om en bedre vegforbindelse, – men behovet for turist- og friluftsførsel, – noen mener kanskje at heller ikke dette er

noen forskjell å snakke om.

Helårsvegen gjennom Hunnedalen er selvfølgelig et gammelt ønske helt fra den tid vegen ble bygd. Helt fra midten av 50-årene har spørsmålet om helårsveg vært på den politiske dagsorden med regelmessige mellomrom.

Sterke krefter i fylket har ønsket å prioritere helårsveg. Men det har gått seint og det har vært tregt, og fremdeles har vi en Hunnedalsveg som ikke har fått den offisielle betegnelse som helårsveg, og som vi kan risikere blir stengt på kort varsel.

Riktignok er stengtiden ikke så lang, den har vært i gj.snitt 11 uker de siste 10 årene og to av disse årene, 1978/79 og 1984/85 har den vært åpen hele året. (Fig. 1). Figuren viser også at «trenden» tilsynelatende går den rette vegen, -gj.snitt stenging de siste tre årene har således bare vært 7 uker, - og det er tross alt ikke noe avskrekkende tidsrom.

Man kan spørre hvorfor dette politiske presset og dette sterke engasjementet fra publikumsside for å få helårsveg tilsynelatende ikke har gitt bedre resultater?

En årsak er nok at Hunnedalsvegen er en del av rv. 45 som går fra Vaula bru i Gjesdal og fram til fylkesgrensen, og at Hunnedalsvegen derfor har måttet konkurrere med andre parseller av denne vegen. Både fra Gjesdal kommunes, fylkespolitikernes og fra vegvesenets side har det hittil vært enighet om at det er andre parseller av rv. 45 som har hatt behov for utbedring og omlegging før Hunnedalsvegen. Derfor er det da også utført et kontinuerlig utbedringsarbeid på rv. 45 i de siste 10–15 årene mellom Vaula bru og Byrkjedal, – vi kan bare nevne Røyr-dalen og Giljajuvet. disse arbeidene har ikke bare kommet lokaltrafikken til gode, men i høy grad også den turisttrafikken som også ønsker seg en helårsveg. Fremdeles foregår det utbedringsarbeid på strekningen langs rv. 45, og fremdeles gjenstår det partier som vi burde gjøre noe med, f.eks. i bakkene ovenfor Oltedal.

Men når vi nå har sikret veien forbi Giljajuvet med en lang tunnel, så er vel det grøveste gjort, og nå later det til at våre politikere, – både på kommuneplan og fylkesplan, er innstilt på å sette kreftene inn på Hunnedalsveien. Derfor er det da også i Norsk Vegplan gitt uttrykk for en målsetning om at Hunnedalsvegen må bli helårsveg innen 1989.

Og selv om vegen ennå ikke er helårsveg, så er det likevel i løpet av

Hunnedalen, åpning og stenging 1976 - 1986

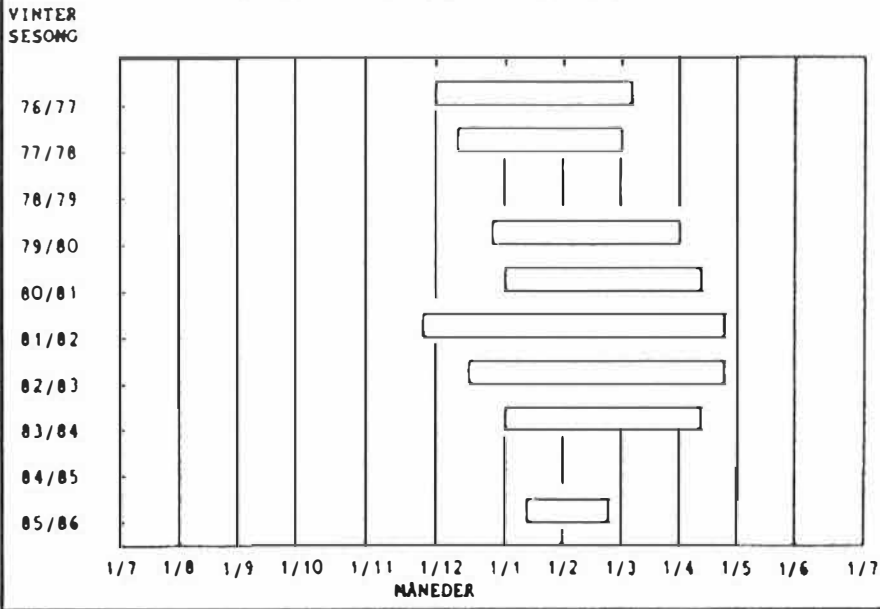


Fig. 1

Fig. 2

de siste årene gjort en god del for å oppnå dette. I løpet av 1987 vil omleggingen ved Gaudøy bli ferdig og da vil faktisk hele 6 km av den 11 km lange strekningen ha helårsvegstandard, se fig. 2.

Det gjenstår da ca. 5 km fra Gaudøy og litt til forbi Halvbrekkjuvet. Det foreligger ferdige planer for utbedring og omlegging av hele denne strekningen. Det er mulig at vi i første omgang bør konsentrere oss om punktutbedring av korte kritiske strekninger og så vurdere etter hvert hva som bør gjøres.

Parallelt med dette vil vi ta sikte på å holde vegen åpen så lenge som mulig i sesongen, bl.a. for å vinne erfaring og for å kartlegge enda bedre hvilke strekninger som er mest kritiske.

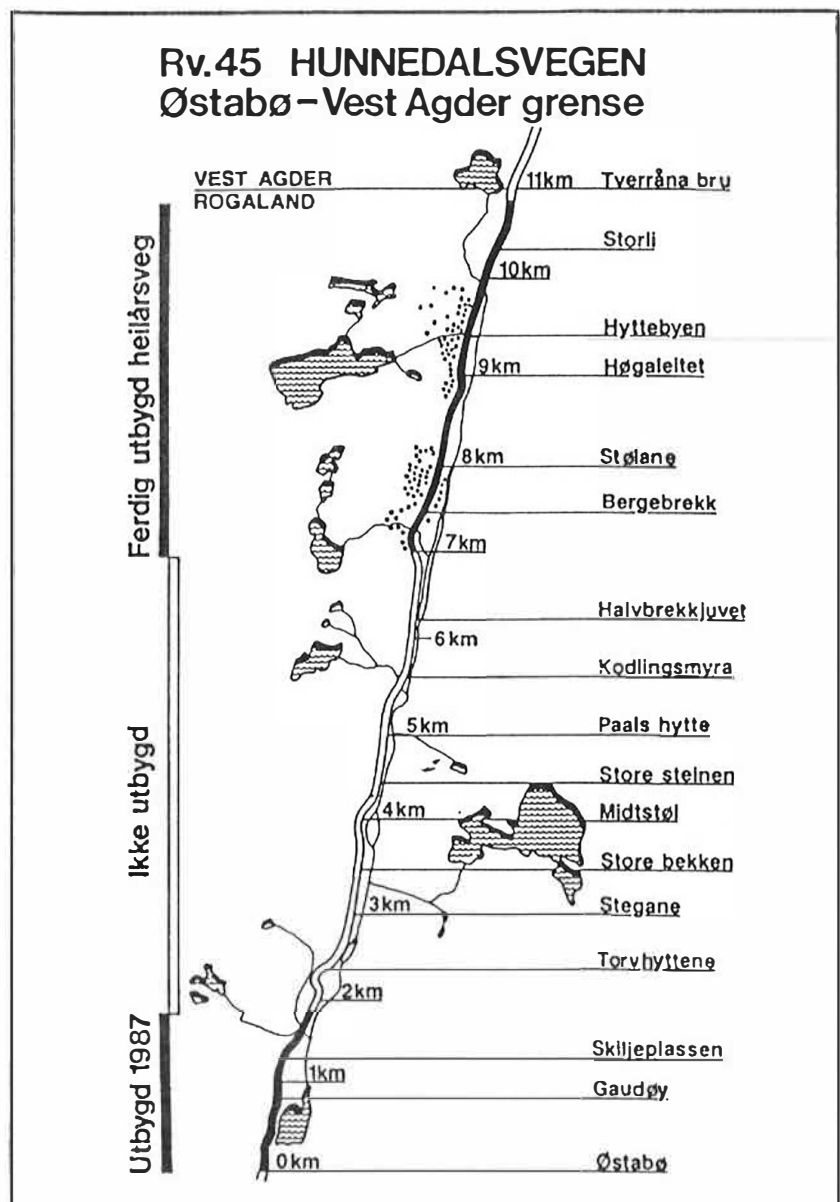
La meg her kanskje nevne at publikum ofte har liten forståelse for at vegvesenet går til det skritt å stenge Hunnedalsvegen og enda mindre forståelse for at vi er tilbakeholdne med å åpne vegen om våren.

Vi har i dag stort ikke de store

tekniske problemene med å åpne en veg som er stengt av snø. Selve åpningen er både teknisk og økonomisk en overkommelig affære. Det vi har ansett som et vesentlig større problem er det ansvar vi som vegmyndighet har for trafikantene etter at vegen er åpen og trafikken er sluppet løs. Et forhold er risikoen for

snørå som kanskje ikke er så stort akkurat på denne vegen. Et annet forhold, som vi ser adskillig mer alvorlig på, er risikoen for at det skal blåse opp med snøstorm og snødrev og at et stort antall bilister og hyttefolk skal bli innestengt både på selve vegen og i sine hytter. Alle som kjenner fjellet og Hunnedalen vet at slike værromslag kan opptre på meget kort varsel. Det de tilsynelatende ikke vet, er at når Vegvesenet har åpnet vegen offisielt for trafikk, så har Vegvesenet også ansvar for å få trafikken fram på en trygg måte.

La meg da avslutningsvis si at både våre politikere og Vegvesenet kjenner til det store behov for at Hunnedalsvegen må bli helårsveg så snart som mulig. Vi arbeider kontinuerlig med saken, og jeg vil personlig tro at vi også vil få det til, skal vi si før 1990?



Vegmeister Alfred Lillehammer:

Femti år for vegvesenet

Intervju: Harald Sel

— Første jobben min i vegvesenet hadde eg som 17-åring, då eg var med og støypte dekket på Vikedal bru. Og det var litt av ei arbeidsøkt, skal eg fortelja deg. Me hadde ikkje betongblander i dei tider, og arbeidet med støypen måtte jo gå i eitt. Å ha 2 arbeidslag som kunne løysa av kvarandre, var det ikkje snakk om. Me begynte arbeidet tidleg ein morgon, arbeidde i eitt heile dagen, natta og neste dag til ca. klokka 12. Då hadde me arbeidd bortimot 30 timar.

Det er vegmeister Alfred Lillehammer som fortel dette som sitt første møte med den etaten som han skulle koma til å «leva seg i eitt med» og tene trufast gjennom eit langt yrkesaktivt liv. I august gjekk han over i pensjonistane sine rekker etter nesten 50 års teneste i vegvesenet.

Første kronene

Nå er det ikkje heilt rett å seia at arbeidet på Vikedal bru var Alfred Lillehammer sitt første møte med etaten. Far hans, Lars Lillehammer, var vegarbeider, og alt som 10–11 åring tente Alfred sine første kroner i vegvesenet.

Etter mange dagars flittig arbeid fekk med 10 kroner på deling

— Den gongen budde me på Røyrvik, som ligg ved Sandsfjorden rett innanfor Ropeid. Her var det sett opp brakker for arbeidsfolk på «Dollarvegen» – Ropeid – Storskjer. Til bruk i brakkene kom det eit båtlast ved. Veden skulle berast opp under brakka og løst opp. Bror min, Valde-

mar som er 2 år yngre enn meg, og eg fekk jobben. Etter mange dagars flittig arbeid med veden, fekk med 10 kroner på deling.

43 år i Egersund

Alfred Lillehammer har eit godt minne og har svært mykje å fortelja frå sine mange år i vegvesenet. Tida flyg fort unna der me sit på den nye vegstasjonen i Egersund. Han blei pensjonert samtidig med innflyttinga på den nye stasjonen. Sjølv får han ikkje nytta godt av dei nye tidsmessige lokala, men han gler seg over at etterfylgjarane hans får betre arbeidsforhold enn han sjølv har hatt. Heile 43 år av sitt yrkesaktive liv har Lillehammer hatt i Dalane-regionen. Men før han slo seg til ro i Egersund i 1943 hadde han hatt eit omflakkande liv like frå den tidlegaste barndommen.

Barneåra

Første leveåra hadde han i Imsland. Tre år gamal reiste familien til Helleland, der faren var oppsynsmann på anlegget Helleland – Eia. Men alt etter eit år bar det tilbake til



Ryfylke. Far hans gjekk då oppsynsmannsjob på anlegget Storskjer – Ropeid.

Fire år gamal mista Alfred mor si. Dei var 4 mindreårige søsken, og ei tante på Hamrabø i Suldal tok seg av dei. Men alt etter eit år flytta dei tilbake til faren, som vegvesenet hadde skaffa hus til på Ilstad ved Sandsfjorden. Seinare budde dei ei tid på Ås og seinare på Røyrvik, også begge desse plassane ved Sandsfjorden. I 1931, då Alfred var 12 år busette familien seg i Sandeid, der faren kjøpte hus med eit jordastykke til.

Gardsarbeid

I 30-åra var det ikkje lett for ungdommar flest å skaffa seg hverken arbeid eller utdanning. Etter endt folkeskule var stort sett arbeid heime på garden det einaste Alfred Lillehammer fekk høve til å røyna seg på. I eit år var han dreng hos seinare fylkesordførar Herluf Lærdal i Sandeid. Men så, i 1937, fekk han arbeid i vegvesenet. Og der blei han altså verande i heile si yrkesaktive tid.

Anleggsarbeidar

Det var på Suldalsvegen ovanfor Solheimsvik ferjeleie at 18-åringen Alfred Lillehammer først fekk røyna seg som anleggsarbeidar, og røyna seg fekk han.

Basen vart kalla «Villmarkens sønn»

Der var ingen «mor, kjære mor»

— Johan Andersen frå Fyresdal i Telemark var bas. I daglegtale vart han kalla «Villmarkens sønn», og



Eikelistien på rv 44 mellom Egersund og Hauge før utvidinga i 1958. Veggen er typisk for den standarden som var på ein stor del av vegane i sør-fylket til langt inn i 1960 åra.

der var det ingen «mor, kjære mor». Når eg f.eks. skulle læra å slå på boren med feisel, hadde eg stort ikkje skinn igjen i hendene.

Kaien og «Suldalsporten»

Bortsett fra vintrane 1937/38 og 1938/39 då han arbeidde med utvindinga av veggen Ropeid – Imsland, arbeidde Alfred Lillehammer på Suldalsvegen til hausten 1939. Mellom anna var han med på å byggja den første kaien i Solheimsvik, som i første rekkje var berekna på den nye rutebåten og bilferja «Suldalsporten». Båten tok til å trafikera Suldalsvatnet i 1939. Men i den første tida fungerte det ikkje så godt hverken med kaien eller båten.



Dette biletet viser arbeidslaget som Alfred Lillehammer var med i under anlegget av brua over viadukta i Suldalsporten 1938. Første rekkje frå v.: Gunnar Kvamme, Erik Helganes, ukjent, Alfred Lillehammer, ukjent, Lars Lillehammer, Tor Djuvik og Odd Tveit. Andre rekke: Magne Ås, Aslak Brustveit, Johan Andersen (frå Fyresdal), ukjent, Odd Bjerga, Sakkestad (formann ukjent), ukjent og Georg Førre. Bak: Ukjent, Martin Bratland. (Kjenner nokon dei personane som er ukjent?)

– Denne kaien var ordna som eit trakt som båten skulle gå inn i og det var eit misfoster av ei kai. Båten «Suldalsporten» var og på mange måtar eit misfoster. Den første motoren var for svak og dessutan var han slik at når ein skulle skifta frå forover til akterover eller omvendt måtte ein stoppa motoren, snu, starta han igjen og la han sviva motatt veg. Dette tok lang tid og mykje plunder, og det hende rett som det var at motoren ikkje starta att i tide. «Suldalsporten» hadde elles ein stor overbygning, og var det hardt med vinden sveiv han rundt som ein sulletopp.

Når det gjaldt kaien låg den på skråfjell, og ein vakker dag forsvant alt saman i vatnet. Etter dette blei

den nye kaien bygt, og den var god å leggja inn til for båten.

Utdanning

Vinteren 1939/40 gjekk Alfred Lillehammer på Stavanger elementærtekniske skole.

– Dette var mi første vidareutdanning etter folkeskulen. Eg fekk 50 kroner månaden av vegvesenet mens eg gjekk på skulen. Dette var inga vanleg ordning på denne tida, men eg søkte og fekk pengane. Og dette var ei god hjelp, for eg betalte 75 kroner månaden for hybel og full pensjon i Stavanger.

Seinare har det blitt lettare økonomisk å ta etterutdanning og det har blitt fleire kurs frametter åra. Siste

vegen på kort tid, men bare ei lita strekning frå Solheim til Kvina blei fullført. I 1942 var Lillehammer oppsynsmann, og han fortel at han ser tilbake på denne sommaren som den beste han har hatt i vegvesenet si teneste.

Første oppsynsmannsjobben hadde Alfred Lillehammer i Ryfylke. Det var frå årsskiftet 1941/42, då det blei oppretta ei ny ordning med oppsynsmannsområde. Han hadde tilsyn med vedlikehaldet av veggen mellom Tytlandsvik og Botn og med anleggsdrifta i området.

To vintrar arbeidde han ved vegkontoret i Stavanger. Så, i februar 1943, kom det beordring om å reisa til Haugesund for å dela arbeidet med oppsynsmann Hans Gjederø.

– Det var mykje arbeid i Haugesundsområdet den gongen. Gjederø skulle nå ha oppsynet med heile Karmøy og eg med strekninga Haugesund – Knapphus. Vidare hadde far min, Lars Lillehammer, oppsynet med strekninga frå Knapphus til Røldal.

Arbeidet i Haugesund skulle bli ein illa jobb

Arbeidet i Haugesund skulle bli ein illa jobb. Same dagen som eg reiste dit blei far min tatt av tyskarane. Han sat på Grini ei tid. Deretter blei han sendt til Tyskland, men var heldig og kom heit att i live etter frigjeringsa.

Eit par dagar etter at eg hadde begynt arbeidet i Haugesund havna Harald Gjederø på sjukehuset. Han var uheldig på motorsykkel og brakk eit bein. Dette medførte at eg fekk oppsynsmannsarbeidet like frå Skudeneshavn til Sauda – Røldal. Heldigvis varte ikkje dette så lenge. Arne Andersen kom inn og overtok arbeidet etter far.

Dårlege vegar og harde tak

I august 1943 blei så Alfred Lillehammer overflytta frå Haugesund til Egersundsområdet, og dermed var det slutt på flakkinga frå eine delen av fylket til den andre. Som i det meste av fylket elles, var vegane i Dalane til dels svært dårlege i 1943, og mange av dei var i elendig forfatning til langt inn i 1960-åra. Det blei mange harde tak i desse åra, som f.eks. då veggen frå Åna Sira til Hauge blei asfaltert i 1963.

– Det var litt av ein jobb. Mykje forarbeid skulle gjerast før asfalteringa kunne starta, og det blei jobba på spreng for å halda framdriftspla-

gongen eg sat på skulebenken var i 1968/69, då eg tok tilleggsåret for oppsynsmenn på Oslo tekniske skole. Det var eit interessant og gildt år. Og som sensor til eksamen hadde eg til og med Chester Danielsen. Han arbeidde den tida i Vegdirektoratet, og eg besøkte han fleire gonger det året eg var i Oslo.

Sommaren i Sirdal var den beste eg har hatt i vegvesenet

Oppsynsmann

I 2 periodar, i 1941 og 1942, arbeidde Alfred Lillehammer på anlegget Sirdal – Setesdal. Det var store planar den gongen om å få bygt denne

Fagopplæring i Bygg og anlegg

Fagbrev til 20 ansatte

Av Endre Brigtsen

Ved en tilstelling på Bærheim vegsentrar i juli fikk 20 av vegvesenets ansatte tildelt sine fagbrev i faget «Bygg og anlegg». Det var fungerende driftsjef Olav Øyvind Hamre som foresto den offisielle overrekkelsen.

Bygg og anlegg omfatter de tidligere enkeltfagene betong, armering, forskaling og grunnarbeid. Denne endringen ble satt i gang fra 1. juni 1984. Men i perioden fram til 1. januar 1986 var det gitt adgang til å avlegge fagprøve etter den gamle ordningen for de som kunne dokumentere praksis. Kravet til praksis var at kandidatene måtte ha til sammen 45 måneder allsidig praksis. 12 av disse 45 månedene måtte være innen 2 tilleggsfag.

Som eksempel kan nevnes at den som ønsket å framstille seg til fagprøve i grunnarbeid, måtte dokumentere praksis i dette faget med 33

mnd. og i tilleggsfagene betong og forskaling med 12 mnd.

Kandidater som ikke hadde lærlingeskolens yrkesteori måtte i tillegg avlegge en teoretisk prøve som besto av ca. 50 spørsmål.

Det var etter overgangsordningen og etter de ovennevnte kriterier at 20 ansatte ved vegvesenet i Rogaland gikk opp til fagprøven. Samtlige besto både den praktiske og teoretiske prøven.

Den praktiske prøven ble avlagt i sammenheng med et kurs i yrkesteori som ble arrangert på Bærheim vegsentrar på kveldstid.

Dessverre var det praktiske pro-

blemer for kandidater fra nord-fylket å delta på dette opplegget.

For øvrig kan det orienteres om at tidligere yrkesbevis for maskinkjørere ikke kan betraktes som noe fagbrev, men at kandidater som har tilstrekkelig praksis og ønsker å framstille seg til fagprøve i maskinførerfaget kan gjøre det. Men dette har ikke noe med den omtalte overgangsordningen å gjøre, og fagprøve for dette faget kan derfor avlegges når som helst.

De 20 som har avlagt fagprøven som har fått sine fagbrev er: Fra Bærheim vegsentrar: Tor Skårland, Peder Vold, Gunnar Ræge, Sigmund Helleland, Leif Kvalevåg, Ola Helleland d.y., Kristoffer Skjørestad, Ole Aadnøy og Eirik Soma.

Fra motorveganlegget: Endre Kulleseid, Tom Martin Espeland, Sverre Helleren og Paul R. Stranden.

Fra Ytre ringveg-anlegget: Asgeir Nordtveit, Odd Egil Narten, Magne Hove.

Fra Nærbø vegstasjon: Jan Vidar Mattingsdal, Inge Byrkjedal og Jakob Taksdal.

Fra Egersund vegstasjon: Asbjørn Oddane.



Fra fagbrev-overrekkelsen på Bærheim vegsentrar. Her ser vi 14 av de 20 som fikk sine fagbrev sammen med Olav Øyvind Hamre (i midten), som på dette tidspunktet fungerte som driftsjef.

Arbeidstreningsverksted — alternativ til fortidspensjonering

Tekst og foto: Kenneth Vikse

I det tidligere hobbyverkstedet i Kølbers vei i Hillevåg er det full aktivitet om dagen. Vi treffer Ernst Lura som er i gang med å male sperrekrakker.

– Og disse er snekret sammen her også. . .

– Javisst, dette er et av de prosjektene vi har drevet med siden selve arbeidet i verkstedet ble satt i gang i april.

Jeg kom hit i november i fjor. Da begynte jeg å rydde opp i lokalene sammen med Jan Undset.

Ernst Lura begynte i vegvesenet i 1980.

– Jeg har vært ute på anlegg siden og jobbet med forskalingsarbeider.

For en tid tilbake fikk jeg problemer med hjertet. Da jeg ble frisk nok til å arbeide igjen fikk jeg dette tilbudet.

Jan Undset er daglig leder for verkstedet og kan fortelle om passende aktivitet til å begynne med.

– Vi har hatt mer enn nok å henge fingrene i siden vi begynte med oppryddingen av lokalene i november i fjor. Alt er blitt som nytt.



Ernst Lura, her i gang med å male sperrekrakker, liker seg godt i det lyse trivelige verkstedet.

I tillegg til selve verkstedet har vi innredet et lite kontor, en garderobe og et fint spiserom. Vi har dessuten fikset opp en del andre rom som laboratoriet benytter seg av.

Verkstedet er malt i lyse farger og en ny garasjeport er kommet på plass.

Maskinene vi har her i dag har vi fått fra forskjellige vegstasjoner. Det er begrenset hvilket arbeid vi kan utføre med det materiellet vi har nå, men det er tross alt en god begynnelse.

Den første oppgaven vi tok fatt på var produksjon av kasser for motorsager.

Det var ikke den enkleste oppgaven vi kunne ha valgt å starte med, men vi har likevel klart å holde oss på et akseptabelt nivå prismessig sett. I tillegg til kassene har vi også laget en del oppslagstavler og nå altså disse sperrekrakkene.

Vi har flere prosjekter på gang men det som stopper oss i øyeblikket er i grunnen det at vi bare er to mann på verkstedet.

Når Ernst Lura går for dagen blir det til at det bare er meg som går her og tusler.

Vi har sett på hvordan man har lagt opp et slikt verksted i Hordaland og Telemark og det er ingen tvil om at verkstedet har livets rett. Slike ting tar imidlertid tid, nå gjelder det bare å bygge på det grunnlaget som er lagt.

Få avkjørselsøknader blir avslått i Rogaland

Av Harald Sel

Over 90 prosent av avkjørselsøknadene vegvesenet i Rogaland har til behandling blir innvilga. Berre fylka Finnmark og Aust Agder kan her visa til høgare prosenttal. Den lågaste innvilgingsprosenten har Vestfold med 68. For landet under eitt blir 84 prosent av søknadane innvilga.

Det er statistikken for 1985, utarbeidd av Vegdirektoratet, som viser dette. I Rogaland var 455 avkjørselsøknader til behandling i 1985. Av desse innvilga vegvesenet 415 mens 40 blei avslått ved den ordinære saksbehandlinga. Tjue av dei som fekk søknaden avslått anka denne avgjerda. Ved ny behandling i vegvesenet blei 7 avslag omgjort og i tillegg blei 3 avslag omgjort i Fylkesamferdselsstyret, som er klageinstans i slike saker. Ti av dei 20

ankesakene blei ikkje tatt til fylgje. Dermed blei det endelege resultatet for Rogaland i 1985 at berre 30 av 455 søknader blei avslått.

Dei søknadane som blir avslått i Rogaland gjeld så og seia utan unntak saker der ein ynskjer avkjørsel til sterkt trafikerte vegar eller til stader der sikten er dårleg. Av trafikk-sikrings-omsyn er det svært vanskeleg å få avkjørselsøyve i slike tilfelle. På den andre sida prøver vegvesenet så langt det er råd å koma fram til

andre løysingar i slike vanskelege tilfelle. På denne måten kan ein ofte koma fram til eit resultat som både gir ei tenleg avkjørsel og som er trafikk-sikker, sjøl om løysinga i ein del tilfelle kan føra til meirkostnader og ulemper for søkjaren.

Stundom blir det hevda at Vegvesenet praktiserer ein for streng avkjørselspolitikk. Då Hjelmeland kommunestyre på føresommaren drøfta planen for spreidd busetnad, blei det f.eks. hevda at vegvesenet gjer det vanskeleg å få bygt utanfor byggefelt. Utfallet for dei søknadane som blir behandla i Rogaland viser at dette ikkje er rett. Det er berre i sjeldne tilfelle at ikkje avkjørsels-spørsmålet lar seg løysa for dei som vil byggja hus i grisgrendte område.

Bilfri feiring i Eigersund



For snart 2 år sidan blei ein del av den «gamle Eigerøyvegen» bortanfor stasjonsområdet på Eie erstatta med ny veg som går utanom boligområdet. Den gamle vegen blei gang- og sykkelveg og stengt for gjennomgåande biltrafikk.

Denne miljøforretninga fann dei som bur i området grunn til å feira. Sommaren 1985 gjekk utan at planane blei realisert. Men i juni dette året samlast folket i Eigerøyvegen rundet eit velduka bord på den bilfrie vegen.

Frå Eigersund blir det meldt at feiringa var så vellykka at det sansynlegvis vil bli fleire bilfrie sammenkomster på den gamle riksvegtrassen.

Opplæring i Statens Vegvesen

Av Endre Brigtsen

Forhåpentlig er flyttesjauen nå over, og etter ryktene å dømme har vi fått til delt den stolen vi skal ha de neste 20 år. Om det i opplæringsammenheng er mulig å se 20 år framover er noe tvilsomt, men i første omgang får vi ta ett år om gangen. Det er jo slik at mellom 70 og 90% av utviklingen de siste 100 år, er kommet de siste 10 åra, og med en slik akselerasjon på utviklingen risikerer vi at det som var nytt i går er foreldet i neste uke.

Men heldigvis går ikke utviklingen like fort på alle områder, og det er derfor viktig for oss å tenke igjennom vår situasjon. Vi har nå sendt ut forespørsel til avdelingene om hvilken opplæring det vil bli behov for i 1987. Et godt redskap i denne sammenheng kan f.eks. være at det lages en utviklingsplan.

Gjennom en slik målstyrt opplæring vil vi fra årets begynnelse få en bedre oversikt over hvor våre begrensede ressurser bør settes inn. Det må i denne sammenheng berømmes den oversikt og den nøkterne vurdering som legges for dagen ved Opplæringsutvalgets behandling av innkomne søknader. Men det er likevel vanskelig å vite hvilke søknader som kommer siden, og for at Opplæringsutvalget skal få et enda bedre grunnlag for sine vurderinger, er det en fordel at det foreligger en oversikt.

I tillegg vil vi og minne om muligheten til å ta kurser på fritiden. Det har vært svært lite forespørsler til oss som stiller med opplæring, om hvilke tilbud og muligheter som finnes. Om det skyldes mangel på fantasi, eller har andre årsaker er ukjent for meg, men f.eks. brevringer, eller kurs på glattkjøringsbanen, skaper og et sosialt samvær.

I den forbindelse kan nevnes at vi har et stort utvalg i kurskataloger og kurs-tilbud.

Velkommen innom!

VERNEUTSTYR

Følgende verneutstyr skal brukes i vegvesenet:

ORANGE ARBEIDSKLÆR (VERNEKLÆR)

Det er sjelden å se at oppsynet eller teknisk personale ved vegkontoret bruker orange verneklær. Vi kan ofte komme kjørende på vegen og se 2-3 mann i arbeide med godt synlige orange arbeidsklær. Men så kan det dukke opp andre, kledd i blått eller andre mindre synlige farger som det er svært vanskelig å få øye på for en trafikkant. Dette må bli bedre slik at vi reduserer muligheten for at noen kan bli skadet i trafikken.

HJELM

Alle som oppholder seg i hjelmområde skal bruke hjelm. Som hjelmområde regnes alt fjellarbeide, kranarbeide, rørlegging i grøft hvor gravemaskin benyttes, arbeid på steder hvor arbeidet utføres på forskjellige nivå og ellers andre steder hvor det kan være fare for å få noe i hodet eller at hodet kan støte borti noe. Bruk hjelmen mens du enda har et hode å sette den på.

HØRSELVERN

I Vegvesenet har vi mange arbeidsplasser der støynivået er for høyt (halvparten av alle arbeidstakere er hørselskadet) det skulle derfor være unødvendig å påpeke behovet for bruk av hørselvern.

ØYEVERN

Ved sliping og annet arbeide hvor sprut av partikler eller væske kan forekomme, skal øyevern benyttes. I tillegg til vernebriller kan også visir til monter- ing på hjelm være aktuelt.

VERNESKO

Alle arbeidsplasser unntatt kontor, er steder hvor vernesko er påbudt. Bare helt unntaksvis kan andre fottøy aksepteres.

Åndedrettsvern og annet spesielt verne- utstyr må vurderes brukt der det er nødvendig. Dersom det er tvil om hvorvidt verneutstyr skal benyttes, er det bedre at det brukes noen ganger for mye enn en gang for lite. Ellers kan det

Handlingsplan for likestilling

I et utkast til særavtale om likestilling for ansatte i Statens vegvesen, er det beskrevet en handlingsplan for administrasjonen. Både denne planen samt resten av avtaleutkastet vil bli gjenstand for forhandlinger i løpet av vinteren. Etter hva vi erfarer vil mye av diskusjonen dreie seg om man skal gå inn for en radikal eller moderat kjønnskvoltering. Etter at avtalen er kommet i stand skal administrasjonen utarbeide en handlingsplan som skal ivareta følgende hensyn:

1. at gjeldende regler om kjønnskvoltering følges i tilsettingssaker, og at kjønnsdiskriminerende tekst ikke forekommer i annonser,
2. at alle ledere og tillitsvalgte får informasjon og opplæring i lover og regler vedrørende likestilling,
3. at det blir laget årlig personaloversikt med statistikk som viser utviklingen i likestillingsarbeidet,
4. at størst mulig grad av kjønnsmessig likevekt tilstrebes i ulike arbeidsgrupper, styrer, råd og utvalg og internasjonale konferanser/møter.

I handlingsplanen skal man også behandle spørsmål om rekruttering av kvinner til leder- og mellomlederstillinger, til tekniske stillinger herunder oppsynet, og til arbeidsdriften.



foretas undersøkelser (målinger m.m) for å vurdere behovet for verneutstyr.

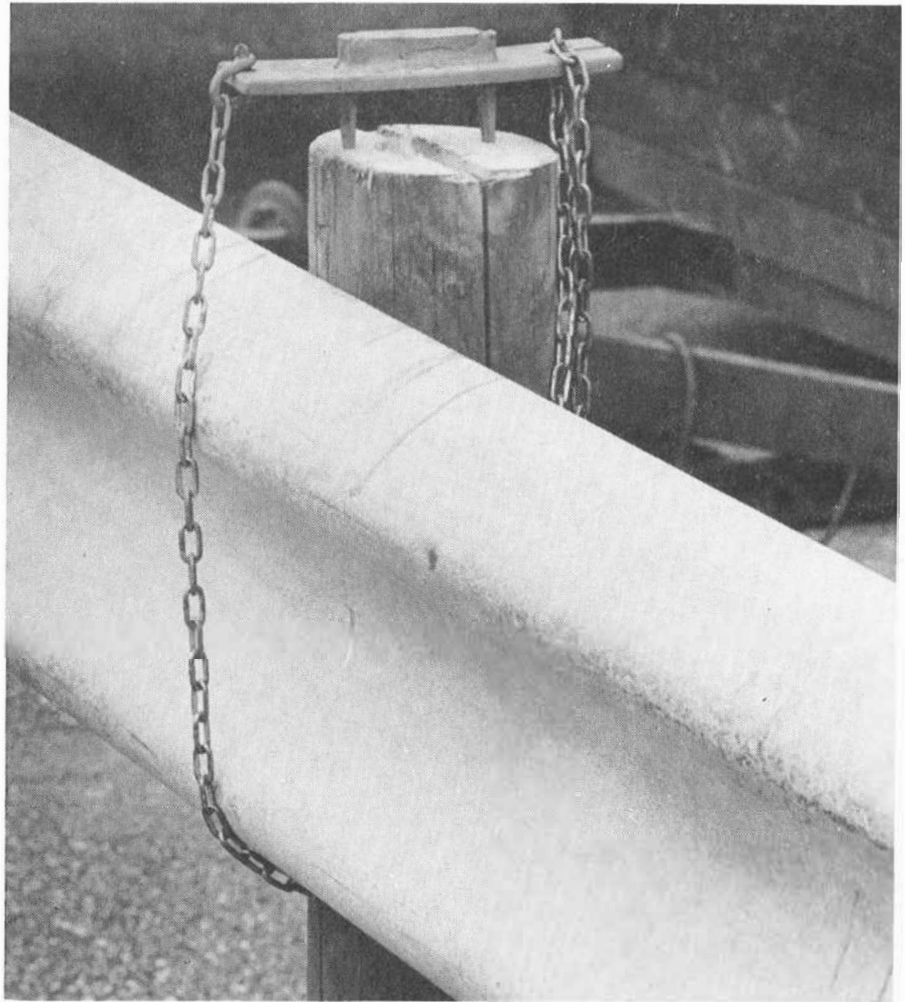
Arbeidsledere og verneombud har et særlig ansvar for å påse at verneutstyr benyttes innen deres område. Arbeidstakere som ikke bruker påbudt verneutstyr skal vises bort fra arbeidsplassen.

Til slutt vil jeg oppfordre hver enkelt arbeidstaker til å bruke verneutstyr mere. La bruk av godt verneutstyr bli en vane.

Bruk av vegvesenets klær og sko, vil også være god privat økonomi.

«En ekstra hånd» ved rekkverks-montering

Tekst: Odd Iversen foto: Torleiv Tveit



Behov for en ekstra hånd for å holde oppe rekkverksskinnene under montering? Javel, her er den ifølge lagsformann Johannes Wannberg i vedlikeholdsavdelingen. Patentet har han fått fra vegvesenet i Hordaland, og ønsket er å dele «funnet» med resten av fylket. Det som gjør denne oppfinnelsen så anvendbart er at en kan henge opp ønskede lengder med skinner med en av disse innretningene på hver pøle. Deretter justeres skinnene ved hjelp av en kjetting på patentet, slik at en får et tiltalende utseende på skinneoppsettingen. Dette er like anvendbart til nyoppsetting som vedlikehold.

Ledere, ta ferie!

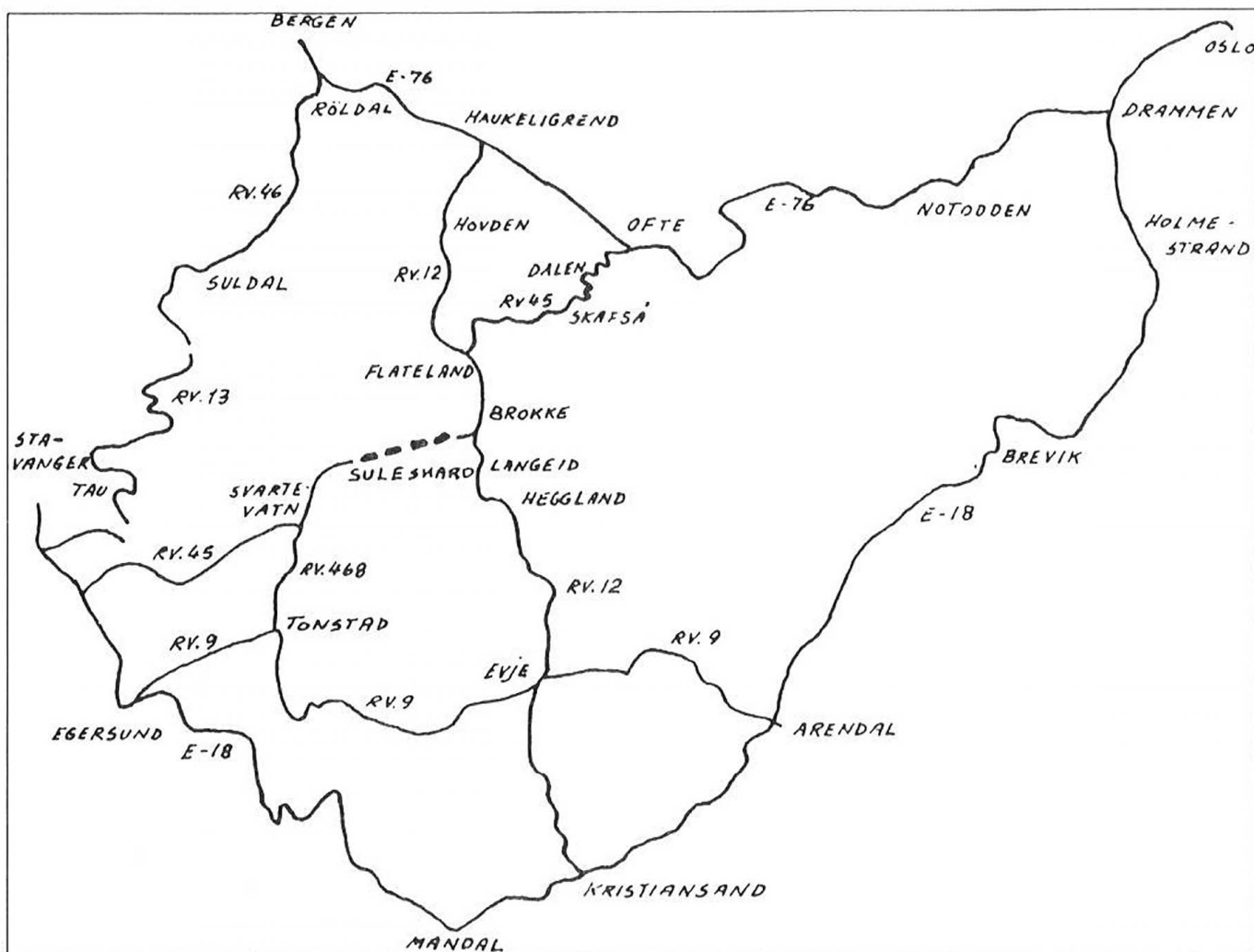
Ledere som ikke tar ferie burde sperres inne i minst to uker. Det er viktig å ta ferie. Ingen kan klare seg uten. Ferie kan være ren terapi – ikke minst for medarbeiderne dine er det viktig at du er borte. Andre gis mulighet til å gjøre jobben din og kanskje også bevise at de kan gjøre den bedre enn deg. (Tror du det er mulig?).

Sekretæren får mulighet til å komme ajour med alt papirarbeidet du har dynget henne ned med. Ferien gjør deg i stand til å innse at du ikke er helt uunnværlig. Det er alltid en velkommen lekse.

Superledere tar alltid ut sin ferie, ikke nødvendigvis for at de ønsker det, men fordi de vet at gjør de ikke det, vil medarbeiderne få dårlig samvittighet når de tar sin.

Fra «Superboss» av David Freemantle. (Gower Publ. Co. 1985)

Veg frå Sirdal til Setesdal



Parsellen av fylkesvei Setesdal—Sirdal mellom Brokke og Roskreppfjorden er 25,8 km lang og kostnadsberegnet til 25,3 mill. kroner.

Statens vegvesen i Aust-Agder har lagt frem den endelige detaljplanen for vegprosjektet Setesdal—Sirdal, parsell Brokke—Vest-Agder grense.

Detaljplanen er utarbeidet på grunnlag av godkjent hovedplan, som fylkesutvalget enstemmig godkjente den 18. desember ifjor.

Parsellen er 25,8 km lang og er kostnadsberegnet til 25,3 mill. kr. Ca. 14 km av strekningen mangler veg idag.

Av planen fremgår det at det skal bygges ny veg utenom Brokkegrenda, fra Holtvingen til Krossen 2,0 km, og fra Furestøyl til Roskreppfjorden 20,3 km. Resten av strekningen innen Aust-Agder, to parseller av nåværende privat veg vil bli opprustet og lagt fast dekke på.

Vegen er planlagt med vegklasse III, vegbredde 4,0 m med møteplasser. Med denne standarden kan en ikke regne med at vegen kan vedlikeholdes som helårsveg. Store deler av vegen går i høyfjellsterreng og ca. 3,5 km av den går høyere enn 1000 m.o.h. Høyeste punkt er like øst for Vardsvatn med 1050 m.o.h.

Hovedmålet for planen har vært: — Trygge reiselivsnæringen i Setesdal- og Sirdalsområdet.

— Gi bedre grunnlag for industriutvikling i Setesdalsområdet.

— Gi kortere sommerveg Oslo—Stavanger.

Etter planen vil vegbyggingen bli ferdig høsten 1987 eller -88. Vegen vil bli bygget som entrepris med Brokke—Suleskardveien A/S som byggherre.

Vegvesenet i Aust-Agder skal lede byggingen.

Følgende finansieringsplan er lagt til grunn:

Tilskudd fra:

Valle kommune . . . kr. 3.300 mill.

Sirdal kommune . . . » 3.300 »

Tokke kommune . . . » 0.800 »

A-A fylke » 1.060 »

Sira-Kvina kraftselsk. » 2.000 »

Brokke-Suleskardv. . . » 6.240 »

Staten av midler til distriktutbygging,

sysselsetting og

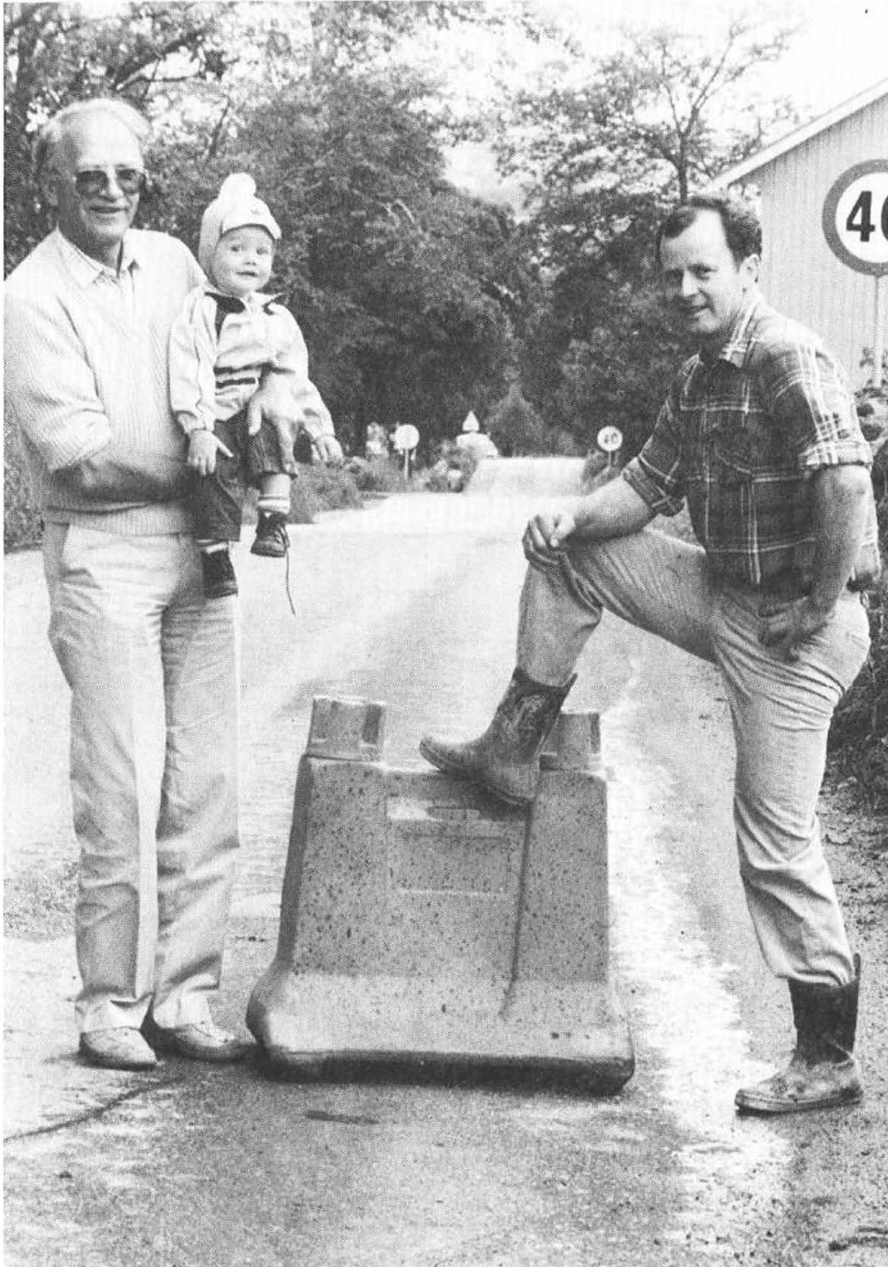
skatteutjevning . . . 12.300 »

kr. 32.300 mill.

Ved utbyggingen av «Brokkelinja» vil avstanden mellom Setesdal (Hovden) og Stavanger bli 235 km, mens den i dag (om Tonstad) er 366 km.

Flagget til topps på Norheim

Foto: Torbjørn Fiskaa



Fjerde september blei den nye parsellen av rv 506 ved Norheim i Time sett under trafikk. Den nye vegstrekninga er på 12000 meter og har kosta ca. 6 mill. kr.

Samtidig med opninga av nyevegen blei den gamle vegen, som mellom anna gjekk gjennom tunet til Tore Norheim, stengd. Og om 4. sept. så avgjort var ein gledens dag for dei ca. 1300 menneska som bur på Lyefjell, så var nok Tore Norheim og familien hans dei aller gladaste. Nå kan dei endeleg sleppa ungene aleine ut på tunet. Ikkje rart at flagget gjekk til topps på garden.

På biletet ser me ledaren for anleggsdistrikt 3 Torleiv Haugvaldstad med 16 månader gamle Eivind på armen og far til Eivind Tore Norheim rett etter at den gamle riksvegen gjennom gardstunet er blitt historie.

Vegmeldings-tjeneste på teledata

Vegdirektoratet er med på utprøvingen av Televerkets informasjonssystem Teledata. Systemet består kort fortalt av en database som man kan kalle opp via en skjermterminal. Denne databasen er en elektronisk informasjonskatalog som man kan «bla» i for å finne fram til de informasjoner som ønskes. De institusjoner/firmaer som har opplysninger inne på databasen, kan kontinuerlig oppdatere de opplysninger som er registrert.

Denne høsten har vedlikeholdskontoret arbeidet med å opprette en informasjonsbase inne på dette systemet. I databasen er det registrert opplysninger fra vegmeldingstjenesten. VD har samarbeidet med data-designere for at disse opplysningene skal presentere seg best mulig. Arbeidet betegnes som et prøveprosjekt for at Vegdirektoratet skal høste erfaringer med elektronisk formidling av informasjon. I Norge er arbeidet med Teledata-prosjektet fortsatt på forsøksstadiet. I Vest-Tyskland er et slikt system i ordinær virksomhet med 600 000-700 000 «sider» i databasen tilgjengelig for abonnentene. I denne databasen kan man orientere seg om trykde-regler, statlige kunngjøringer såvel som ajourførte opplysninger fra de ulike børser og opplysninger om Fords siste bilmodeller. Det er grunn til å tro at Teledata-prosjektet med tiden vil vinne tilsvarende anvendelse.

*



Vegcupen 1986:

Rogalands 5. mesterskap

Vegvesenet i Rogaland sitt fotball lag er det beste innen den norske stats vegvesen. Dette kan vi slå fast etter at Nordland ble slått med sifrene 2-1 i finalen av årets vegcup. 29. - 31. august ble sluttspillet i vegcupen arrangert på Stampesletta i Lillehammer. I alt 6 lag hadde kvalifisert seg til denne årlige begivenheten. Det var 16. gang denne omfattende turneringen ble arrangert, og 14. gang Rogaland var kvalifisert. Akkurat det skjedde tidligere i sommer da Vest Agder ble sendt hjem fra Stavanger med 1-7 i kofferten.

Av: Kenneth Vikse

Foto: Ivar Hebnes og K. Vikse

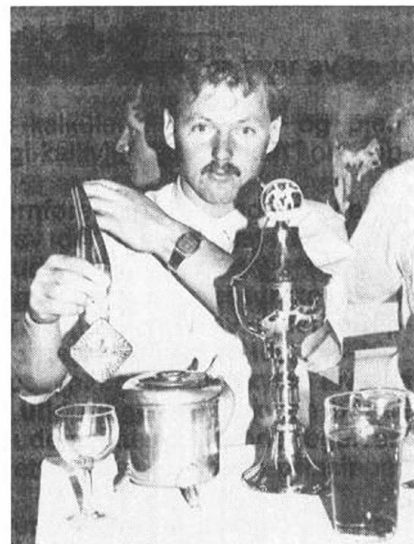
Turen til Lillehammer skjedde med fly fra Sola om formiddagen den 29. august. Etter et kort opphold i Oslo, bar det videre med tog til Lillehammer. Trekningen er lørdagens kamper foregikk i rolige former på Oppland vegkontor fredag kveld. På forhånd ble Østfold sett på som muligens den største favoritten etter sterke kvalifiseringsresultater. Mange håpet derfor i det lengste å unngå dette laget. Et ganske ubeskrevet blad derimot, var Telemark som i år hadde kvalifisert seg til sluttspillet for første gang. Begge disse lagene havnet i pulje med Rogaland. De tre lagene i pulje A ble, arrangø-

ren selv, Oppland, sammen med Nordland og Nord Trøndelag.

Disse lagene viste seg å være jevne, i det alle kampene i denne puljen endte 0-0.

I straffesparkkonkurransen som fulgte, var det altså Nordland som trakk det lengste strået. Arrangementet ble avsluttet lørdag kveld med en bankett på Lillehammer Hotel.

Maten var god, stemningen var på topp og premieutdelingen fin. For Rogalands del var turneringen en suksess både sportslig og sosialt. Til Oppland kan vi vel derfor bare si: Vel blåst!!



Keeper Tor Skårland viser fram premiebeholdningen.

Rogaland-Telemark 3-0 (2-0)

Mål: E.O. Strøm 2
O. R. Fuglestad

Kampen ble spilt på en grusbane som senere på dagen ble karakterisert som en potetåker av en av Østfolds representanter.

Dette så imidlertid ikke ut til å legge noen nevneverdig demper på spillegleden til noen av lagene. Rogaland fikk akkurat den åpningen en hadde ønsket seg. Allerede etter



Vegcup mestrene 1986.

Bak f.v. Øyvind Kommedal, Ernst Owe Strøm, Bjørn Alsaker, Kenneth Vikse, Tor Nordbø, Tor Frøland, Odd Ragnar Fuglestad, Tønnes Frøiland.

Foran f.v. Ivar Hebnes, Geir Gudmestad, Svein Kyte, Tor Skårland, Harald Paulsen, Geir Strømstad, Joar Aske.

to minutters spill fikk man et frispark like utenfor hjørnet av Telemarks 16-m. Skuddet som fulgte fra Ernst Owe Strøm føk utagbart inn ved stolperota i keepers lengste hjørne. Det var nok ikke bare Telemarks oppmann som lurte på hvor forsvarsmuren deres var ved den anledningen. En tidlig scoring var imidlertid akkurat det som trengtes for Rogaland. Man klarte å skape ro i rekkene og kontrollerte kampen ut.

Mål nummer to ble satt inn i det samme hjørnet etter en fin prestasjon av Odd Ragnar Fulgestad. Etter pause prøvde Telemark desperat å få en reduisering, men dette førte bare til større plass for Rogalands midtbaner og angripere. Det var derfor helt fortjent da E. O. Strøm fastsatte sluttresultatet til 3-0 etter å ha scoret direkte fra corner. Her kan det kanskje stilles et spørsmålstegn ved spillet til en ellers glimrende Telemarkkeeper.

Østfold – Rogaland 0-1 (0-1)

Mål: O. R. Fuglestad

Dette var kampen mot vår antatt sterkeste motstander. I sin kamp mot Telemark hadde imidlertid Østfold bare scoret 2 ganger. Det innebærer at Rogaland ville vinne puljen og gå videre selv med uavgjort.

Oppgjøret ble svært jevnt og mye foregikk på midtbanen. Det var likevel Rogaland som var farligst frempå. Østfold forsøkte seg med 4 mann på topp, men på den smale banen ble det alt for trangt og keeper Tor Skårland og resten av gjengen i forsvar hadde full kontroll. Østfolds taktikk innebar også at våre fire på midtbanen fikk fritt spillerom.

Seiersmålet kom etter et fint framspill i midten hvor Odd Ragnar Fuglestad kjempet seg fri og fikk satt kneet på ballen som trillet inn i hjørnet forbi en utrusende keeper.

Dette resultatet holdt seg altså kampen ut og dermed var Rogaland i finalen av vegcupen for 10. gang.



Seieren ble feiret med stil. En del av vinnerlaget samlet nede ved badebassenget på Lillehammer Hotell.

Rogaland – Nordland 2-1 (1-0)

Mål: E. O. Strøm 2

Finalekampen ble spilt på gras til tross for iherdig kamp fra Rogalands side for å få den på grus. Finalemotstander Nordland er ikke akkurat borskjemt med grønne grasmatter, bortsett, muligens, fra syntetiske. Dette pluss en god porsjon OK vær fra værgudenes side gjorde graskampen mulig.

Selv om banen ikke var så tung som ventet, tæret den fort på krefte til de som allerede hadde to kamper bak seg. Kampen åpnet famlende fra begge lags sider, men kanskje med et ørlite overtak til Nordland uten at de klarte å spille seg til noen nevneverdige målsjanser. Etter hvert fant Rogaland rytmen og den første virkelige store muligheten kom da ballen først ble reddet på streken av en av Nordlands forsvarere.

I mølja som oppstod etter dette sendte Geir Gudmestad ballen i tverrliggeren før man endelig klarte å få ballen bak mål til corner.

Det kom nok likevel som et sjokk på Nordland da Ernst Owe Strøm noen få minutter senere klemte til på et frispark fra 25 meters hold og bal-

len føk inn i det nærmeste hjørnet.

Denne kalldusjen klarte aldri nordlendingene å riste skikkelig av seg.

10 minutter ut i annen omgang mottok så E. O. Strøm ballen fra Bjørn Alsaker like utenfor Nordlands 16-meter. Han dempet, og skjøt på halvsprett. Ballen hang oppe i nettaket bak Nordlands keeper og kampen var i realiteten avgjort.

Stemningen på banen ble til tider meget amper etter dette, og Nordland satte inn alt på å redusere. Dette gjorde de da også 10 minutter før full tid etter en markeringssvikt inne i Rogalands 16-meter. En av deres spillere fikk all den tid han trengte, og satte ballen til side for Tor Skårland. Det var likevel ikke langt i fra at han hadde holdt nullen også ved den anledningen.

Scoringen manet virkelig Rogaland til kamp og bortsett fra et brukbart skudd fra Nordland som strøk oversiden av tverrliggeren ble det aldri noen videre fare foran Tor Skårland. Dermed ebbet kampen ut og Rogalands 5. vegcup mesterskap var et faktum.

LUSA





Storlygaren



Stafettpinnen har havnet innen biltilsynets rekker på Mariero. Det var som kjent Berger Sørheim som sendte den dit, nærmere bestemt til Torstein Thorsen. Han hadde et uttall vitser å velge mellom men klarte da til slutt å bestemme seg for denne som følger. Om den er selvopplevd tør vi ikke påstå, men med de parkeringsforholdene en kan oppleve her i byen er det vel ikke helt umulig.

– En kar på motorsykel stoppet midt i kjørebanelen, løftet sykkelens opp på foten og gikk inn i en forretning.

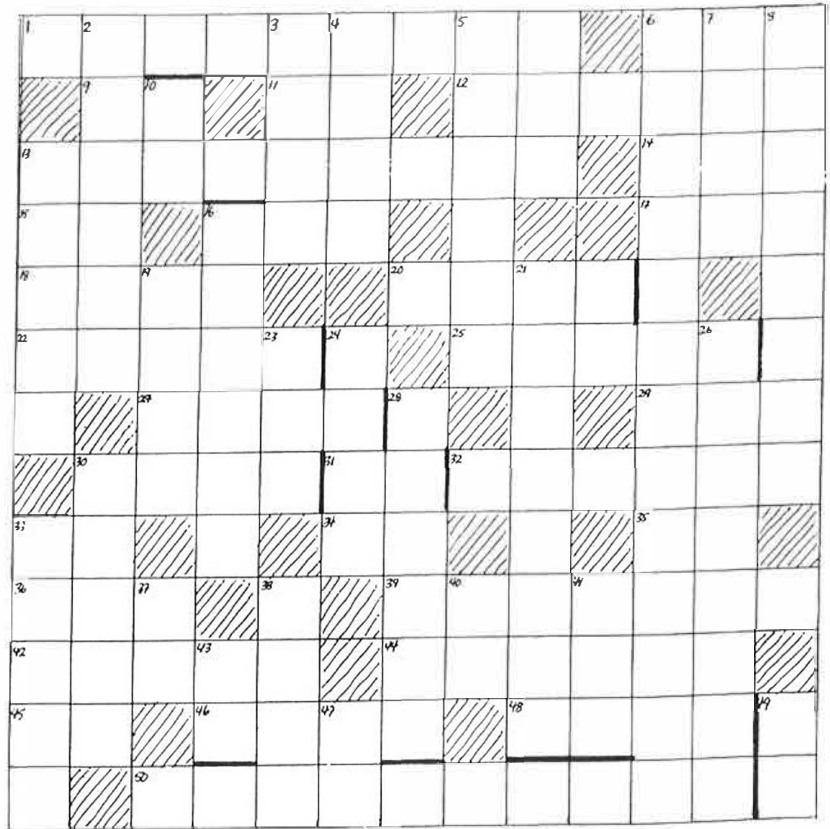
Da han kom ut igjen uttrykte jeg min forundring over parkeringen.

«Dette er korrekt parkering. De kan da vel se at det er parkeringsforbud på begge sider av gaten» sa han, startet og kjørte.

Når vi når først har klart å kapre stafettpinnen holder vi på den litt til. Det gjør vi ved at Ivar Eikehaug får sjansen til å komme med sitt bidrag i neste nummer av Ryggjavegen. Kom igjen Ivar!!



Kryssord



Vannrett

1. Nifs
6. Aske
9. FN (Engelsk)
11. Tallord
12. Komme til veis ende
13. Se nærmere på
14. Fisk
15. Tor Danielsen
16. Tanke
17. Hale
18. Kamp
20. Må en gjøre med lekser
22. Gidder
25. Tigger
27. Ufred
29. Litt (Fransk)
30. Svak
31. Lands Organisasjonen
32. Sår
33. Fase
34. Greit
35. Utrops ord
36. Åte
39. Gav opp
42. Gjør det ofte på vestlandet
44. Dyret
45. To like
46. I familie
48. Elv
50. Paradiset

Løddrett

2. Dyr
3. Kv. navn
4. Merke
5. Spises om sommeren
6. Avhenger av ens ambisjoner og økonomi
7. Dyr
8. Trener
10. Norsk Data
13. Alpin sport
16. Kreativ
19. Ei
21. Sammenkomsten
23. Har penger
24. Bolig
26. Sluttfasit
28. Gror
30. Lager vegvesenet
33. Lure
37. Karakter
38. Tur
40. Kjell Svendsen
41. Landsfengsel
43. Nota Bene
47. To like
49. Fase

Løsningen sendes Ryggjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger innen 25. oktober 1986.

Innsendt av:

Adresse:

Kven er kven? nr. 3/86

Dei rette namna på vegvesen-folka som me hadde bilete av i nr. 3/86 var:

1. Tormod Steine
2. Per Kydland
3. Kåre Grødem
4. Kjell Johan Vigane
5. Bjarne Dybing

Ein del svar var feil denne gongen. Dei aller fleste hadde plassert Per Kydland og Kåre Grødem rett, så dei ser ut til å vera kjendisar innan etaten. Større problem var det å finna ut av kven som var Steine, Vigane eller Dybing.

Mellom dei rette svara har me trekt ut desse 2 vinnarane av pengelodd:
Odd Gunnar Svendsen, Haugesund vegstasjon
Kjell Dalaker, Vegkontoret

Personalnytt

Nye medarbeidere:

Guri Eriksen,
tegnar Vegkontoret

Oddveig Levang,
kont.ass, Biltils. Egersund

Kjell W. Utvaag,
avd.ing., Biltils. stab

Lars Arild Bråtveit,
ingeniør, Biltils. stab

Torsten Vikra,
kontr.ing., Motorvn. Sandnes

Eli Undheim,
kont.ass. Nærbø vegstasjon

Harald Lødemel,
ingeniør, Konstr. seksj.

Torild Håland,
kont.ass. Berheim Vegsentral

Takk for samarbeidet

Kontor assistent, Ingunn Sømme,
Biltilsynet, Egersund 23.07.

Fagarbeider Kjell Dybdahl,
Anl. Haugesund 04.07.

Kontorassistent Kari Svendsbøe,
Vegkontoret 10.08

Fagarbeider Harald Bukken,
Dirdal veggarasje 29.08.

Mekaniker Andreas Gjesdal,
Vv 6 31.08.

MI MEINING

Vegsenteret i Kongeparken

Kongeparken på Ålgård opna i mai, men det enda med konkurs etter bare 3 månaders drift.

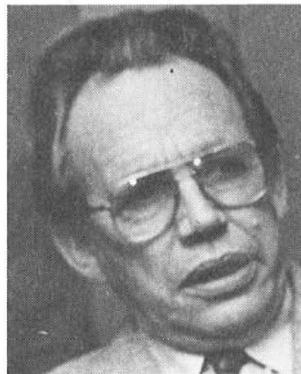
Vegvesenet har etablert sitt vegsenter i denne fritidsparken.

Kva meiner du om vårt engasjement i Kongeparken?



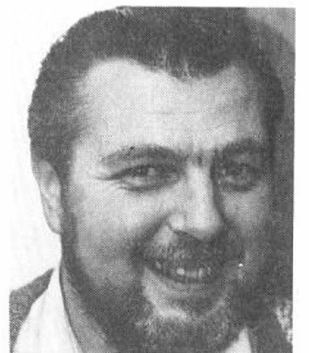
Anne Elise Njærheim Nærbø vegstasjon

At det blei oppretta eit vegsenter er for så vidt greit, men det var feil å plassera dette i Kongeparken. F.eks. er det ei dårleg ordning at folk som vil til Vegsenteret må betala inngangspengar i Kongeparken. Elles er det eit spørsmål kva framtid Vegsenteret har, dersom det viser seg å vera økonomisk umulig å driva Kongeparken.



Hallvard Hopland Vedlikeh., Saudasjøen

Sjøl har eg ikkje vore i Kongeparken, men eg trur det må vera bra at me på denne måten viser overfor publikum kva vegvesenet står for. Kanskje kunne dette vore gjort utan at me gjorde oss avhengig av drifta i Kongeparken.



Willy Åmodt Vedlikeh., Moi

Eg kom meg aldri så langt som til Kongeparken før han blei stengt. Tiltaket med et vegsenter er fint. Det har vore for lite reklame for etaten vår. Men eg er imot at det er brukt pengar frå vedlikeholdsbudsjettet til Vegsenteret. I dag er forholdet at me ikkje har pengar til svært nødvendig vedlikeholdsarbeid.



Anne Kristine Klausen Vegkontoret

Eg har ikkje vore i Kongeparken, så eg veit lite om kva Vegsenteret går ut på. Men det må vera bra at vegvesenet på denne måten kan profilera seg utad. At ein har gjort seg avhengig av Kongeparken, kan vel vera tvilsomt, men blir ikkje parken opna att til våren går det kanskje an å flytta det som er plassert i Vegsenteret til ein annan plass?



Per O. Tjelta Vedlikeh., Bærheim

Eg har ikkje vore i Kongeparken, men etter som det blir sagt skal Vegsenteret vera fint. Me får vel ha tru på at det blir råd å driva Kongeparken vidare, og då må vel dette vera ein fin plass for vegvesenet til å «visa seg fram».

Forts. fra s. 3

land er mindre opptatt av betydningen av et godt og hensiktsmessig fylkesvegnett enn sine kolleger i Akershus eller i andre fylker.

Tvert imot blir f.eks. vårt vegbudsjett ofte tilgodesett med en forholdsvis stor andel av den påplussingen som fylkestinget finner å kunne foreta på fylkets langtidsbudsjetter.

De tørre tall som jeg refererer her bærer ikke bud om forskjellige grader av velvilje og bevakethet, men av økonomisk evne. Jeg har inntrykk av at sentrale myndigheter ofte slår Rogaland sammen med Akershus når det gjelder rikdom og velstand. Først kommer Akershus og som en god nr. to, Rogaland. De to fylkenes respektive langtidsbudsjetter for 1981-90 viser klart og tydelig at dette ikke kan være tilfellet, i alle fall ikke på vegsektoren.

Forts. fra s. 13

nen. Den sommaren arbeidde eg ein god del for mykje.

I 1964 hadde heile rv 44 fått fast dekke. Det var eit voldsomt løft, men så fekk med det igjen seinare i form av enklare vedlikehald.

Frå manuell til maskinell drift

Dei siste åra av Alfred Lillehammer si tenestetid i vegvesenet var år då det skjedde mykje på vegane i sør-fylket, ikkje minst på E 18 og rv 44. Det blei noko heilt anna å driva vedlikehald enn tidlegare. Alfred Lillehammer har opplevd utviklinga fra hesteridskap, hakke, spade og krafse til moderne maskinell drift.

- Det har vore interessant alt ihop. Kvar epoke har hatt sine lyse sider og sine problem. Den nye tida med alle maskinane er heller ikkje utan problem. Kanskje slit dei meir på folk enn kroppslig arbeid. Men overgangen til maskinell drift var ikkje problematisk for meg, sjøl om eg er oppvaksen med feisel, slegge og spett. Eg har heile tida hatt ein god arbeidsplass, seier Alfred Lillehammer.



Forts. fra s. 2

vet ovenfor, vil da prosentvis bli omtrent like store for hver av de to utførelsesmetodene.

Framgangsmåten ved å planlegge, kalkulere, behandle og gjennomføre et anlegg i henhold til egenregi-kalkylemetoden kan kort oppsummeres slik:

Vegvesenets anleggsledelse gjennomfører en kostnadskalkyle og produksjonsplanlegging på grunnlag av det samme materialet som entreprenøren får utlevert, nemlig anbudsgrunnlaget.

For gjennomføringen av anlegget velges gunstigste ressurskombinasjon: egne ressurser, innleide ressurser eventuelt bruk av underentreprenører. Prinsipielt skjer dette etter samme opplegg som idag.

Kalkylen gis et påslag på 5,3% for oppsyn. Egenregikalkylen leveres inn til vegkontoret før anbudsfristens utløp. Egenregikalkylen blir så behandlet sammen med de øvrige tilbudene etter gjeldende regelverk og avgjørelse foretas på vanlig måte etter «beste-anbud»-prinsippet, vanligvis laveste anbud.

I utførelsesfasen skal det legges til rette for en oppfølging av egenregi-anbud som skal sette oss istand til å vurdere regiformvalget etter at arbeidet er avsluttet.

Justeringer forårsaket av endringer i mengder og kvalitet vil vanligvis oppstå undervegs. Det opprinnelige anbud eller egenregikalkyle må derfor korrigeres for slike endringer for å oppnå et riktig sammenlikningsgrunnlag mot de pådratte kostnadene.

Utvalget foreslår at egenregikalkyler tas i bruk og at dette skjer i to trinn:

Trinn 1 omfatter nødvendig kompetanseoppbygging og opplæring av nøkkelpersonell i kalkulasjon og produksjonsplanlegging. Videre at det tilføres nødvendige personellressurser som anslås til 1 årsverk pr. gjennomsnittfylke.

Trinn 2 omfatter innføring av egenregikalkyler som en metode for valg av regiform og for påvisning av konkurranse-evne i egen anleggsdrift, ut fra de prinsipper som er beskrevet ovenfor.

I startfasen antydes at egenregikalkyler bør omfatte et antall anlegg tilsvarende en ramme på 5-10 mill. kr. pr. år og gjennomsnittsfylke.

Opplegget for egenregikalkyler ble presentert på vegsjefmøtet i april i år. Vegsjefene ga sin tilslutning til systemet og vegdirektøren oppsummerte med å si at vi bør ta sikte på å komme igang med egenregikalkyler på en del anlegg i 1987.

Hva vil så vegvesenet selv oppnå ved å ta i bruk denne metoden?

I utgangspunktet vil dette bety økt konkurranse for den del av anleggsdriften der regiformen blir valgt ut fra en sammenlikning mellom anbud og egenregikalkyler. I seg selv vil dette kunne virke inspirerende og motiverende for vår egen etat, under forutsetning av at vi kan operere innenfor omtrent samme rammebetingelser som dem vi konkurrerer med. Dette bør det være mulig å oppnå gjennom bruk av egenregikalkyler.

Oppfølgingsresultater fra enkelte anlegg har vist at produksjonsresultatene i egendriften ikke ligger tilbake for privat drift. Vi burde derfor ikke ha noe å frykte ved å få fram de konkrete tallene. Dermed vil dokumentasjon av egen konkurransevne i seg selv virke motiverende.

Ved å ta i bruk egenregikalkyler vil vi få et bedre plangrunnlag for et større antall prosjekter enn idag og dermed et sikrere grunnlag for kostnadsregning og produksjonsplanlegging. Dette vil komme egenregidriften til gode i de tilfeller hvor egenregikalkyler har kommet gunstigst ut under anbudsvurderingen.

Vi vil også få et sikrere grunnlag å vurdere sluttkostnadene på, både for entrepriser og for egenregianlegg.

Egenregikalkyler vil videre gi muligheter for å kunne registrere og følge opp endringer i anbudsgrunnlaget i byggefasen. Slike endringer kommer sjelden fram ved egenregianlegg idag. Skal en kunne vurdere regiformvalget på riktig grunnlag, må det antatte anbudet/egenregikalkylen korrigeres for oppståtte endringer slik at det som skal måles (nedlagte kostnader) harmonerer med det som skal måles mot (korrigert anbud).

På den annen side vil metoden medføre at vi må utarbeide flere anbud. Egenregikalkyler utarbeides ikke idag, og disse forholdene

Forts. s. 25

Forts. fra s. 24

sammen med økt innsats på anbudsbehandlingsområdet vil påføre driften økt arbeidsinnsats.

Det er også rimelig å anta at behovet for flere tilbud vil stille enda sterkere krav til å få fram byggeklare prosjekter til rett tid, dvs. godkjente detaljplaner og ordnet grunnverv.

Her er vi jo allerede i en klemst situasjon og dette kan bli en hindring for å kunne ta i bruk egenregikalkyler.

Kravet om bedre dokumentasjon av endringer/justeringer i anleggsfasen betyr at vi må prioritere oppfølgings- og registreringsiden i denne fasen.

Dette siste forholdet vil rette oppmerksomheten mot vår anleggsorganisasjon, nemlig om vi har nok personell til å dekke disse funksjonene og ikke minst om vi har personer som er interessert i dette arbeidet. Vanligvis blir selve arbeidsledelsen prioritert nettopp på bekostning av mere trivielle oppgaver som registrering og oppfølging.

Som nevnt tidligere, har Vegdirektoratet uttrykt at egenregikalkyler bør tas i bruk i 1987 for enkelte anlegg. Jeg for min del finner mye interessant ved metoden og går inn for at den blir tatt i bruk.

Men det nytter ikke å sende ut et rundskriv om at nå foreligger det et slikt system og vær så god, ta det i bruk. Vi har allerede idag flere oppgaver som ikke blir gjennomført i ønsket omfang (produksjonsplanlegging, sluttrapporter, etterkalkyler) og å pålegge ytterligere en ny funksjon uten videre, vil bare forværre situasjonen.

For at systemet med egenregikalkyler skal gi den ønskede effekt, har vi etter min oppfatning to viktige forhold som må ivaretas. For det første må vi få til en forståelse og aksept av metoden på alle nivå i organisasjonen. I første omgang gjelder dette dem som er direkte engasjert i produksjonslinjen: anleggsledelse, oppsyn, formann og lag. Men driften er avhengig av ytelse fra andre, særlig planavdelingen. Planleggerne må derfor få vite at innføring av egenregikalkyler også vil angå dem i deres arbeid. Opplæring og kompetanseoppbygging er viktige stikkord for å tilrettelegge forholdene for innføring av egenregikalkyler.

Det andre punktet angår ressurstilgang og/eller organisering. Som nevnt anslås det økte ressursbehovet for å kunne gjennomføre egenregikalkylene til ett årsverk. Jeg tror ikke dette er for lavt vurdert, og denne tilgangen bør være sikret før metoden eventuelt tas i bruk. Dette spørsmålet må vurderes i forbindelse med rulleringen av personalplanen for 1987.

Jeg nevnte også at vi muligens må se nærmere på organiseringen. Spesielt kan det være grunn til å se på fordelingen av det disponible personell på ledelse og på oppfølging av anleggene.

Dette problemet får imidlertid utstå til neste runde.

BEDRIFTSTUR TIL RANDØY



Den 17. juni dro vegkontoret og biltilsynet på sightseeng i Ryfylkets øyparadis med Clipper med strålende vær. Vi gjorde strandhogg på Randøy, og fikk servert grillmat og rømmegrøt. Da alle var godt forsynt, gikk vi tur



Kom

Overskrifta peikar på eit av dei orda som me stadig møter i Bibelen. Denne forma av verbet å koma har som kjent to ulike tydingar alt etter samanhengen.

For det første: Jesus kom. Han kom til alle, men også til den einskilde. Tenk etter. Du veit om mange forteljingar i NT der poenget er at Jesus kom. Lukkelege vart dei som fekk oppleva at Jesus kom. Situasjonen vart alltid dramatisk forandra til det betre. Blinde fekk synet, svoltne vart mette, sjuke vart friske, ja endåtil døde fekk livet igjen. Andre fekk orden på livet sitt etter møtet med Jesus.

For det andre: Jesus seier til oss i dag – KOM: Også inn i din og min situasjon er Jesus viljug til å koma for å skapa forandring. Me finn mange vers i Bibelen til støtte for ein slik påstand – f.eks. Matteus 11,28: «Kom til meg alle de som slit og har tungt å bera; eg vil gie dykk kvile». Kom – Jesus har noko å tilby. Han vil og kan stetta eit behov i livet ditt som berre HAN kan. Dessutan – og det er det viktigaste – eit JA til Jesus her og nå får også konsekvenser ut over dette livet.

*Opna hjartans dør vidare enn før,
slepp den Herre Jesus inn,
lat han evig vera din.
Alltid må du honom hylla,
heile hjarta han kan fylla.
Kvifor har du ikkje før
opna hjartans dør?*

Svein Dahle

til Hovda gård, der det ble tid til en prat over en kopp kaffe i hagen. Alle slappet av og hygget seg, og noen prøvde badevannet. I en såpass stor etat som vegvesenet er en slik tur med på å sveise de ansatte sammen.

På bildet ser vi: Hege Aas Nielsen og Erling Aardal ombord på Clipper.

Tekst og foto: Anne Kristine Klausen.

GJESTEKOMMENTAREN

Den økonomiske politikken må legges om

Arbeiderpartiregjerings hovedoppgave i tiden framover blir å få landet ut av det økonomiske uføret som den forrige Regjeringen brakte oss inn i. Under de siste årene med borgerlig styre skjedde det en dramatisk forverring av norsk økonomi. Den valgårsvekten Regjeringen Willoch slapp løs har ført til at økningen i privatforbruket er ute av kontroll. I april/mai i år var varekonsumet hele 15–20 prosent høyere sammenliknet med tilsvarende måneder for to år siden. Et resultat av dette er at importen har steget betydelig. I første halvår kjøpte vi 40 prosent mer varer fra utlandet enn for to år siden. Samtidig har eksporten av tradisjonelle varer bare økt med to prosent. Dette skjer mens oljeprisene har rast nedover. I løpet av kort tid har vi mistet milliarder av kroner i oljeinntekter. Ifjor var det overskudd i utenriksøkonomien på 25 milliarder kroner. I år kan dette bli snudd til et underskudd på rundt 30 milliarder. Dette viser hvor alvorlig situasjonen i virkeligheten er. I en tid da det hadde vært riktig å bruke bremsepedalen for å dempe privatforbruket kjørte den forrige Regjeringen videre som om ingenting var hendt.

Store omlegginger

Regjeringen ønsker å skape orden i norsk økonomi, og vi står foran store utfordringer. For å rette opp den vanskelige situasjonen, er det nødvendig med store omlegginger i den økonomiske politikken. Budsjettopplegget for neste år

kommer derfor til å bli meget stramt. De fleste områder kan ikke regne med reell økning i bevilgningene. Regjeringen vil likevel prioritere helse- og sosialvesenet og tiltak som kan føre til økt vekst i næringslivet. Disse to feltene blir ikke gjenstand for de samme innstramningene som store deler av det øvrige budsjettet.

Når det gjelder samferdselsbudsjettet spesielt, må også det holdes innenfor de samme stramme rammer som resten av det økonomiske opplegget. Det er ikke rom for store påplussninger, men Regjeringen vil legge vekt på å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.

Et rettfærdig skattesystem

Skal vi få til en omlegging av den økonomiske politikken er det påkrevet med et nytt og mer rettfærdig skattesystem. For å få redusert nettoskatten og ryddet opp i fradragreglene er det nødvendig å øke bruttoskatten. Det er her viktig å være klar over at nettoskatten, som en del av den samlede skattereformen, skal settes ned minst like mye som økningen i bruttoskatten. Finansdepartementet arbeider samtidig med flere forenklinger i fradragreglene. Reiseradraget skal legges om og reglene for beskatning av firma-biler endres.

Det nye skatteopplegget skal ha en sosial profil. Folk med normale inntekter og fradrag vil ikke få økt skatt. Derimot må de som i dag har store inntekter og høye fradrag regne med å betale noe mer til statskassa. Det er et mål for



Gunnar Berge
Statsråd
Finans- og tolldepartementet

denne Regjeringen at alle skal bidra til fellesskapet etter evne. Ved å endre skattereglene slik vi nå legger opp til, blir det vanskeligere å opptre som «nullskatteyder». Det nåværende skattesystemet er nærmest en oppfordring til å ta opp store lån til luksusformål. De nye reglene gjør det mindre attraktivt å låne penger samtidig som det blir mer lønnsomt å spare. Jeg vil likevel understreke at vi ikke ønsker å ramme dem som låner penger for å kjøpe seg en normal bolig.

Vårt nåværende skattesystem er antikvarisk og overmodent for endringer. Jeg håper også at de andre partiene i Stortinget tør ta opp denne utfordringen, og bli med på reformene. Selv om vi er uenige om skattenivået bør det kunne gå an å enes om å forandre et system som i dag fører til store skjevheter.

Bibliotekstjenesten

Tekst: Marit Garborg

Foto: Kenneth Vikse

Biblioteket ved Vegkontoret har nå fått egne lokaler og holder til i 5 etg. i Lagårdsveien 80. Det disponeres ca. 45 m² til dette formål, inkludert leseplass for besøkende. Boksamlingen utgjør ca. 2000 eksemplarer og i tillegg til dette kommer vegvesenets håndbøker. Foruten bøker finnes det rapporter, referater og ca. 100 forskjellige tidsskrifter.

Bruken

Vegvesenets bibliotek er beregnet på vegvesenets tilsatte, men vi gir også assistanse vedr. faglitteratur til andre institusjoner. De tilsatte får utlånt

bøker og tidsskrifter av interesse, og holdes orientert om hva biblioteket anskaffer av litteratur.

Biblioteket er åpent i kontortiden.

Låntakere kan komme når det passer eller de kan ringe.

Opgaver

Bibliotekets oppgave er å formidle litteratur:

- kjøpe inn
- registrere
- låne ut og gi oversikt over litteraturen
- låne faglitteratur fra andre biblioteker
- abonnere og holde orden på tidsskrifter
- skaffe kopier av tidsskriftsartikler og bøker

Bokstamme

Samlingen av bøker og tidsskrifter omfatter fagområder som har tilknytning til vegvesenets arbeidsområder og er i hovedsak systematisert etter arkivnøkkelen som har følgende hovedinndeling:

- administrasjon
- personell
- økonomi
- laboratorium
- materiell - innkjøp
- veganlegg og bruer
- vegvedlikehold
- trafikkteknikk - ferjedrift
- motorkjøretøyer og førere

Stoff om disse emnene vil bl.a. være tilgjengelig i form av håndbøker, lover, lærebøker, rapporter, referater, stortingsmeldinger og tidsskrifter.

Katalogene

Katalogene er det viktigste hjelpemidlet til å finne frem i bibliotekets boksamlinger. Det finnes både bokkataloger og kortkataloger over bibliotekets litteratur. Bokkatalogene består av 4 typer, en for håndbøkene, en for boksamlingen, en for den verneverdige litteraturen og en for tidsskriftene. Kortkatalogene står i kassetter og er oppdelt i en alfabetisk del og en del etter arkivnøkkel. På kortene finner en bl.a. opplysninger om forfatter, utgivningsår, forlag m.v.



Fra de nye lokalene til biblioteket på Vegkontoret. Vi ser Marit Garborg, som har ansvaret for bibliotekjenesten, og Tor Geir Espedal, som er aktiv bruker.

Servicetilbud

Litteraturbestillinger går via biblioteket. Alle tilsatte har anledning til å foreslå innkjøp av litteratur, men bestillingen må vurderes ut fra behov og budsjett.

Litteratur som ønskes raskt eller det ikke er nødvendig å kjøpe, kan vi

TILLITSMANNENS SPALTE

VANSKELIG LØNNSOPPGJØR

Av Øyvind Førland, tillitsvalgt i Norsk tjenestemannslag (NTL)

Når dette leses er vårens Lønnsoppgjør vel i havn og vi har etter hvert fått etterbetaling for mai og juni og lønnstrinnsopprykk fra 1. juli.

Imidlertid var opptakten til lønnsoppgjøret i Staten dramatisk. Utover våren fikk vi et dramatisk fall i råoljeprisen noe som førte til at viktige statsinntekter forsvant i det blå. Oppgjøret i privat sektor endte i lock out fra arbeidsgiversiden, et våpen som ikke hadde vært i bruk på 50 år. Dette skapte et vanskelig forhandlingsklima videre og virket til å sveise sammen arbeiderbevegelsen.

Midt i statsoppgjøret fikk vi også regjeringskrise som endte opp med at de statstilsatte fikk nye «arbeidsgivere». Forhandlingene måtte utsettes slik at de nye «arbeidsgivere» kunne sette seg inn i kravene, og komme med akseptable tilbud.

Under de rådene forhold fikk vi et brukbart oppgjør med en sosial profil og ramme på 8,35%. Etterat det viste seg at enkelte frittstående organisasjoner fikk noe mer fikk vi «ekstraomganger» i forhandlingene, dette førte til 1% ekstra som skal brukes til justeringsforhandlinger pr. 1/1.87. Dette vil føre til at hver 4 statstilsatt kan vente tillegg.

Mens Kartellet og YS godtar forhandlingsresultatet, tar AF og Lærerne brudd på statens oppgjør. I det parallele Kommuneoppgjøret tar kommuneforbundet brudd mens YS og AF godtar forhandlingsresultatet. Dette skapte en meget uoversiktlig situasjon. I ekstraomgangene får også Kommuneforbundet så mye at lønnsnemdbehandling unngås, mens AF medlemmer totalt er oppgjørets tapere og får sitt oppgjør avgjort av lønnsnemda. Denne delen av oppgjøret er enda ikke klart.

Det som kan sies å være gledelig i Vegetaten er at samtlige tilsatte nå får ens arbeidstid i prinsippet fra 1/1.87. Det har i lengre tid undret mange at tilsatte i utedrift og administrasjon på flere felt skulle forskjellsbehandles. Dette oppgjøret har medvirket til å viske ut en del forskjeller. Imidlertid synes ikke oppgjøret til tross for prosjekter med innebygde løfter og forventninger å ha ført integreringen særlig lenger for Biltilsynets del. Biltilsynet er på mange måter fremdeles en jolle på slep i det store Vegvesenet. Kanskje neste oppgjør vil endre denne situasjonen?



få lånt fra andre fagbibliotek.

Nye bøker

Denne informasjon sendes ut en gang i kvartalet til avd./seksjoner og biltilsynsstasjoner og gir oversikt over nye håndbøker fra Vegdirektoratet samt nyanskaffelser i biblioteket. Biblioteket mottar også tilvekstlister fra Vegdirektoratet og disse blir sendt rundt til avdelingene. Tilvekstlistene kan forøvrig også studeres i biblioteket.

Biblioteksutvalg

Vegkontorets biblioteksutvalg fungerer som et rådgivende organ for bibliotekjenesten. Utvalget har for tiden følgende medlemmer:

- Adm. sjef. J. Lund (formann)
- Overing. S. Espedal
- Konsulent H. Sel
- Sekretær for utvalget er f.sek. M. Garborg

Vi vil i forbindelse med denne orientering få ønske både nye og gamle låntakere velkommen til biblioteket.

Returadresse: Postboks 197
4001 Stavanger

C

