

# Ryggjavegen



## Av innhaldet:

- Motorvegopning Stangeland - Sandve
- Revisjon Norsk vegplan 1990-93
- Ny vegstasjon i Egersund
- Symposium on Strait crossings



Nr. 5 — desember 1986  
13 årgang

# Ryggjavegen

Bedriftsorgan for Statens vegvesen  
i Rogaland.

Ansvarleg: Harald Sel.

Redaktør: Kenneth Vikse.

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

Opplag: 1600.

## INNHALD:

Aktuell kommentar	..... s.	2
Motorvegopning	..... s.	3
Norsk vegplan 1990-93	.... s.	4
Kurs i forberedelse til pensjonsalderen	..... s.	6
Storlygaren	..... s.	6
Ny vegstasjon i Egersund	.. s.	7
Symposium on Strait crossings	..... s.	8
«Mønster for livet»	..... s.	9
Fellesmøte for bil- tilsynet	..... s.	10
Pensjonist-årsmøte, Tau	.. s.	11
Intervju med Adolf Schei	s.	12
Hilsen fra Kenya	..... s.	13
Kryssord	..... s.	14
Nye pensjonistar	..... s.	15
Gamle bilder forteller veghistorie	..... s.	16
Veteranbilar på Rogalandsvegane	.... s.	17
Bedriftsandakt på vegkontoret	..... s.	17
Teknisk spalte	..... s.	19
Høg «strykprosent» i Strand	..... s.	20
Andakt	..... s.	21
Mi mening	..... s.	21
Gjeste kommentaren	..... s.	22
Minneord: Sverre Bilstad	..... s.	23
Tillitsmannsspalte	..... s.	23

### Forsidefoto:

Siste finpusser på ny veg gjennom Koper-  
vik fra Sveinvollgjordet til Stølebukta, før  
asfaltering og åpning i november. Fra ven-  
stre: Steinar Rullestad, Ingvar Johnsen og  
Harald Nordnes. (Foto: Harald Sel).

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

Ettertrykk er tillatt når kjelde blir oppgitt.

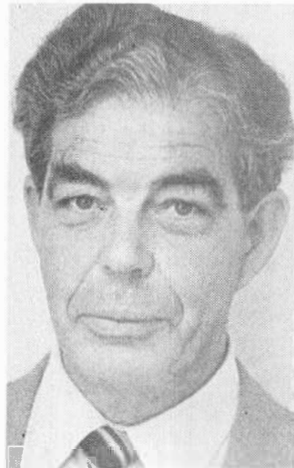
Sats og trykk: Allservice A/S

Layout: Kenneth Vikse.

## Aktuell kommentar:

# Mopedførerbevis fra 1. januar

Av biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen



Fra 1. januar 1987 vil det kreves mopedførerbevis for førere av moped.

Kravet gjelder for alle som fyller 16 år 1. januar 1987 eller senere, men som ikke er fylt 20.

De som har førerkort for bil, motorsykkel eller traktor, behøver derfor ikke å tenke på mopedførerbevis.

For andre som allerede er i alderen 16-20 år og som derfor ikke omfattes av kravet, gjelder det at de må medbringe aldersbevis. Slikt aldersbevis kan utstedes av biltilsynet, men legitimasjonskort med foto utstedt av f.eks. postverket eller bankkort godtas.

For å få mopedførerbevis kreves gjennomgått obligatorisk opplæring.

Vegdirektoratet har fastsatt normalplan for opplæringen og krav til arrangør og undervisningspersonell.

Mopedførerkursene skal godkjennes av biltilsynet.

Hvem kan så undervise ved mopedførerkurs?

Godkjente kjøreskoler kan tilby slik undervisning hvis nødvendig utstyr anskaffes. Kursarrangør må nemlig være i besittelse av et visst antall mopeder og en motorsykkel til lærer.

Det har vært en forutsetning at kostnadene ikke skal gjøre det umulig for ungdom flest å få slik opplæring.

Hittil har derfor kjøreskolebransjen stillt seg avventende. Vi antar at det kan bli vanskelig for de private kjøreskolene å tilby en pris som kan aksepteres.

Kirke- og undervisningsdepartementet har pekt på at mopedføreropplæringen kan integreres i skoleverkets valgfag-opplegg.

Mopedføreropplæring i ungdomsskolen må være en riktig veg å gå. Her støter vi imidlertid på store vanskeligheter i øyeblikket. En lærer med pedagogisk utdannelse som tilsvarer kravene for lærer i det offentlige skoleverket kan virke som mopedinstruktør, dersom han har førerkort for motorsykkel, og 3 års kjørepraksis.

Hvor mange av lærerne har det?

Her bør det bli adgang til å gi lærerne kompetanse gjennom spesielle kurs.

Et annet stort problem er skolenes muligheter til innkjøp av nødvendig undervisningsmaterieil.

Vi er nå kommet så langt ute i skoleåret at det neppe vil være mulig å få midler i inneværende år.

Norges Automobilforbund har engasjert seg i mopedføreropplæringen og har noen steder kjøpt inn mopeder som er stillt til skolenes disposisjon. I fremtiden kan vi ikke basere dette helt og holdent på frivillige organisasjoners velvilje.

Midler til utstyr må derfor inn i budsjettene. Vi har tidligere reist spørsmål om overføring av midler til trafiksikringstiltak kan brukes til dette. Den eneste mulighet vi ser for en tilfredsstillende løsning i nærmeste framtid er at det inngås et samarbeid mellom det offentlige skoleverket og private kjøreskoler og NAF.

Vi tenker oss da en modell hvor teoriundervisningen forestås av lærere som i dag underviser i trafikk valgfag, mens skoleverket engasjerer godkjente kjørelærere til å forestå den praktiske delen av opplæringen.

NAF bidrar med anskaffelse av mopeder.

I vår høringsuttalelse til forskriftene om mopedføreropplæringen, advarte vi mot å sette ordningen i verk før det var klart at nødvendige resurser ville foreligge.

Med tanke på forventet engasjement fra det offentlige skoleverket er 1. januar et uheldig tidspunkt for ikrafttredelse.

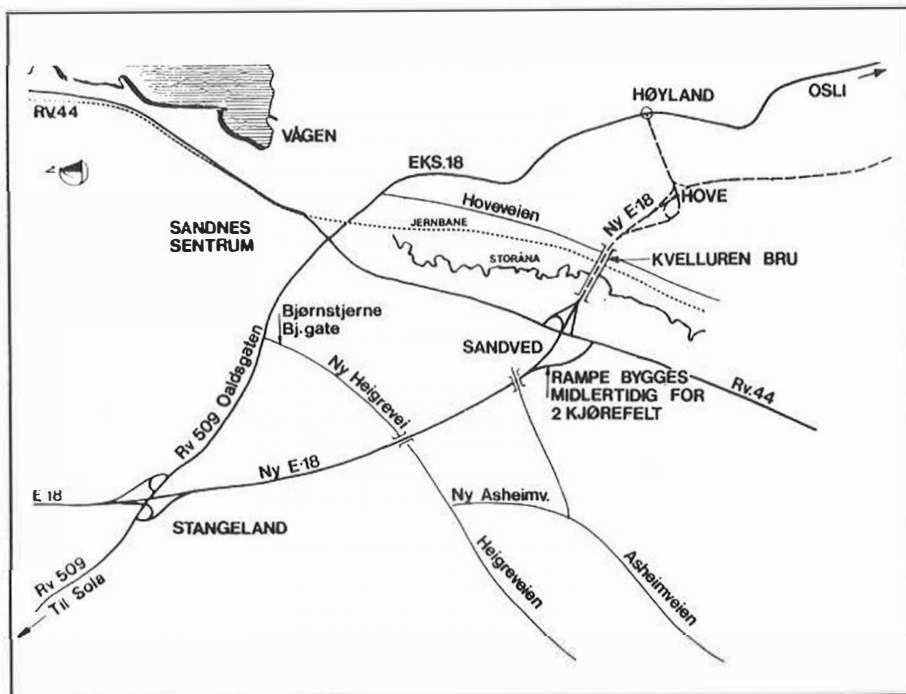
En dato i begynnelsen av skoleåret ville vært gunstigere.

Det blir spennende å se om det blir mulig for 16-åringer å få sitt mopedførerbevis etter nyttår.

Spørsmålsteget i overskriften var satt der med vilje!

# Motorvegen, Stangeland — Sandved åpnet

Av: Thorvald Kåre Lone Foto: Bjørn Kåre Torkildsen



I midten av november 1986, omkring et halvt år før opprinnelig planlagt, åpnet vi den nye motorvegparsellen mellom Stangeland og Sandved i Sandnes.

Det har tatt vel 2 år å bygge den nye 2 km lange parsellen mellom rv 509 på Stangeland og rv 44 på Sandved.

De nærmere 50 millioner kroner som parsellen har kostet hittil vil utvilsomt gi avkastning slik at trafikforholdene for Sandnes sentrum blir merkbart bedre.

## Trafikksituasjonen i Sandnes

Parsellen åpner opp for å lede gjennomgangstrafikken mellom Stavanger/Forus/Luraområdet og en del av Jærregionen som er knyttet til Rv 44 utenom Sandnes sentrum.

Dersom man ser bort fra trafikk som skal fra/til områdene ved Hana og videre østover, utgjør gjennomgangstrafikken mellom Lura-/Forus-/Stavangerområdet og Rv 44 ca 60 %, mens ca 30 % av trafikken nordfra går sørover eksisterende E 18.

Ut fra dette må vi anta at Oalsgata får en vesentlig avlastning når den nye parsellen åpnes.

For åpninga nedre del av Oalsgata i overkant av 20 000 kjøretøyer pr. dag. Vi venter en reduksjon på 6000 - 8000 kjøretøyer pr dag ved åpningen av ny veg. Avlastningen er også me-

get merkbart for Rv 44 mellom det nye Sandvedkrysset og Oalsgata.

Den nye parsellen er skiltet som E 18 helt fram til krysset på Sandved for begge kjøreretninger. Dette betyr at trafikk som skal gjennom Sandnes og videre sørover E 18 får en liten omvei via Rv 44. De fleste trafikantene vil være så lokalkjent at de velger å kjøre av i Stangelandskrysset og gjennom Oalsgata.

For trafikanter som kommer sørfra vil Oalsgata fortsatt være skiltet som E 18 gjennom Oalsgata.

I krysset på Sandved er avkjøringsrampen nordfra mot Rv 44 bygd ut for 2-vegstrafikk inntil vi får bygget Sandvedkrysset fullt ut. Vi får derfor kanskje noe kø ut og inn på rampen til/fra Rv 44 i rushtimene.

I løpet av sommeren 1987 vil Sandvedkrysset være fullt utbygd, og avkjøringsrampen nordfra vil bli stengt for trafikk som skal nordover.

## Planleggingen

Planleggingen har vært tidkrevende fordi parsellen går gjennom tildelt tett boligbebyggelse. Planområdet dekket av 2 reguleringsplaner. Parsellen er regulert til 2-felts motorveg fra Stangelandskrysset.

Planleggingen er gjennomført av motorveggruppen i samarbeid med Sandnes kommune. Det har også vært benyttet en del konsulenthjelp både på detalj- og byggeplansiden.

I alt er det bygd/er under bygging, 10 større eller mindre bruer/underganger til en verdi av ca 14. mill. kr.

Det er innløst 9 boliger og tilsammen er ca 60 grunneiere berørt av skjønnnet.

Det har vært nødvendig å gjennomføre skjønnnet i 2 omganger av hensyn til omfanget.

For å kunne holde anleggsdriften igang, har det vært nødvendig å søke Fylkesmannen om å få forhåndstilrede av grunn for begge reguleringsplanene.

Siste skjønn er avholdt nå senest i oktober for strekningen mellom Heigreveien og Sandved.

Forts. side 9



# Revisjon av Norsk Vegplan 1990 - 93 er startet opp

Av Tor Geir Espedal

Revisjon av Norsk Vegplan for perioden 1990-93 er nå startet opp. Det første dokument i forbindelse med revisjonen foreligger allerede. Det er arbeidsdokument nr. 1. STRATEGI-NOTAT, oktober 1986.

Det betyr at arbeidet med Norsk Vegplan nå så og si er blitt en kontinuerlig prosess. Norsk Vegplan for 1986-89 ble godkjent i Stortinget i mars 1985, mens arbeidet med revisjonen av Norsk Vegplan 1990-93 ble startet opp i vegdirektoratet allerede høsten 1985.

Det endelige forslag til Norsk Vegplan 1990-93 for Rogaland skal oversendes Vegdirektoratet i mars 1988.

Det strateginotatet som nå foreligger inneholder bl.a.

- kartlegging av behov og kostnader for utbygging av riksvegnettet.
- grunnlag for å vurdere forslag til hovedprioriteringer.
- grunnlag for å trekke opp langsiktige mål for utbyggingen av de ulike deler av riksvegnettet.
- grunnlag for vegkontorets bidrag til fylkesplanen.
- grunnlag for politiske drøftinger av hovedprinsippene for den videre utbygging av riksvegnettet i fylket.

## Problemanalyse

Antallet registrerte kjøretøyer har økt med 25 % i de fire siste årene. Det er rimelig å anta at transportarbeidet på vegene har økt tilsvarende. Dette tilsvarer en årlig prosentvis økning av trafikken med 5,7 %.

Dette gir spesielt store utslag i fylkets by- og tettstedområder som merker økende problemer med kapasitet og fremkommelighet.

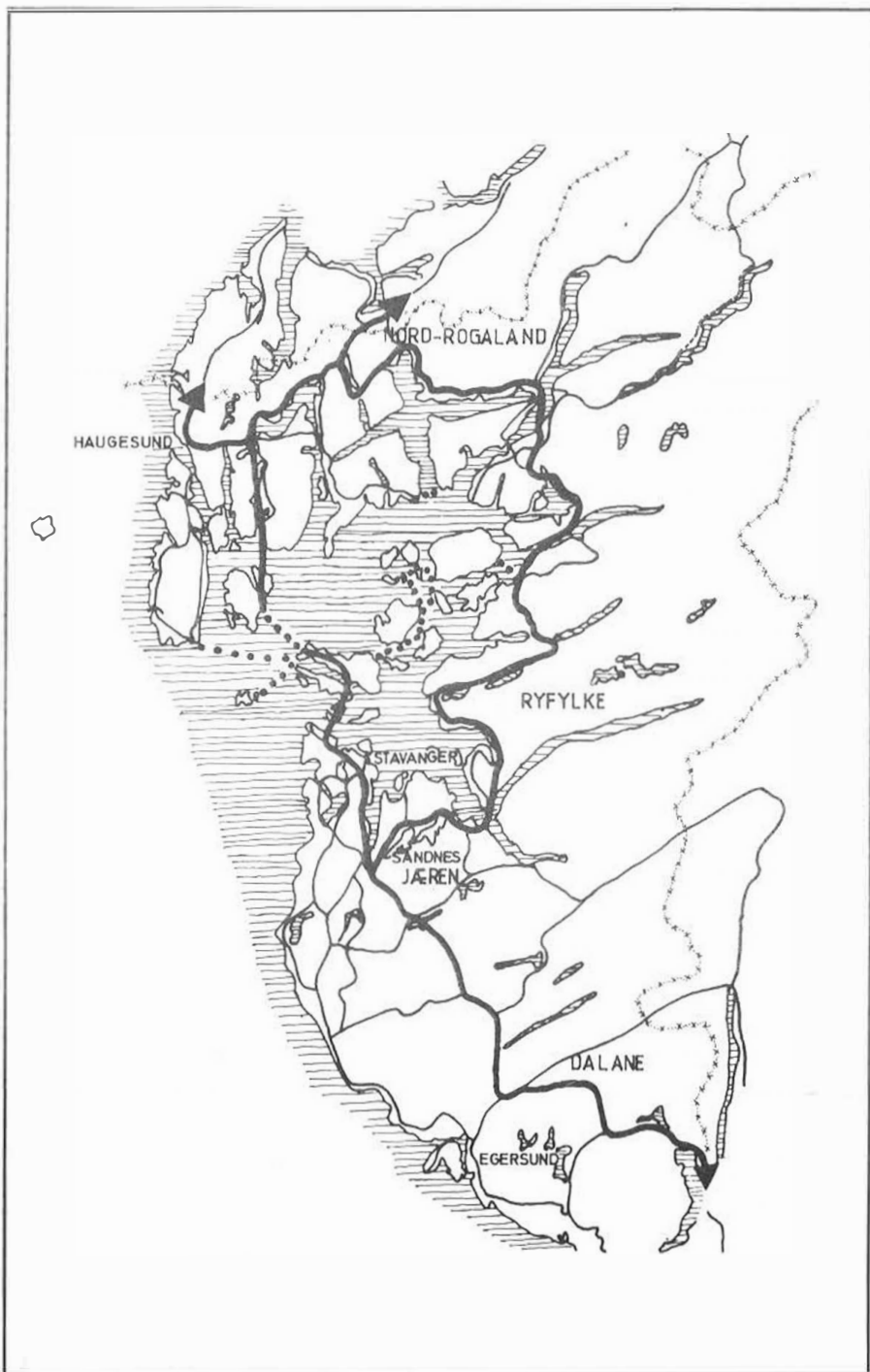
Også på trafiksikkerhet og vedlikehold merkes den økende trafikken i form av økende antall ulykker og sterkere slitasje på vegnettet.

Standarden på riksvegnettet i Rogaland er varierende. Bare ca. 22 % av riksvegnettet har f.eks. 10 t akseltrykk hele året. Likeens er fremdeles 17 % (eller 178 km) av riksvegnettet smalere enn 5 meter. Det finnes ennå 6 underganger/bruer med mindre enn 4 m fri høyde. Derimot har nå alle tunneler i Rogaland mer enn 4 m fri høyde.

## Behov for investeringer

I Rogaland er det totalt beregnet et behov på ca. 3,3 milliarder kr. i investeringer for å få vegnettet opp på nærmere definert standard. Med dagens investeringstakt vil dette ta omlag 33 år. Imidlertid vil nye behov oppstå

i løpet av disse 33 årene slik at det aldri vil være noen fare for at vegvesenet står uten oppgaver på anleggsektoren. Tvertom er det grunn til å regne med at behovet for investeringer øker raskere enn bevilgningene som blir gitt, slik at gapet mellom det reelle behovet og det som blir bevilget stadig blir større.



Forslag til fremtidig stamvegnett og forslag til framtidig ferjemønster i Rogaland.

### Langsiktige mål

Som utgangspunkt for arbeidet med revisjonen av vegplanen er det definert en del langsiktige målsettinger.

I tidligere langtidsplaner, bl.a. samferdselsplaner og fylkesplaner, er det gitt uttrykk for at hovedmålsettingen for hovedvegnettet i fylket bør være en best mulig forbindelse nord-syd i fylket.

Disse to hovedmålsettingene gir seg bl.a. utslag i det stamvegnettet som er fastsatt for Rogaland der E 18 og E 76 gir fylket de viktigste forbindelser utad (mot Østlandet) mens rv. 14 Kyststamvegen, binder fylket sammen og gir forbindelsen nordover. Skal vi få til en framtidig ferjefri nord-syd forbindelse i fylket, må disse tre stamvegene suppleres med rv. 13 Ryfylkevegen og deler av rv. 46 (Knapphus-Ropeid). Ferdig utbygd vil disse fem vegrutene tilsammen kunne gi fylket et internt stamvegnett som vist i figuren.

Etter at dette vegsystemet er etablert vil vi få ialt seks ferjesamband mot ti dag.

### Økonomiske rammer

De økonomiske rammer vi skal planlegge ut fra vil være sammensatt av

- ordinære bevilgninger
- tilskott, forskott fra kommuner og andre instanser.
- bompenginntekter.

Fra Vegdirektoratet har vi foreløpig fått antydning et rammebeløp på 400 mill. kr i fireårsperioden til investeringer. Dette er 3,6 % av den totale investeringsramme som Vegdirektoratet har forutsatt på landsbasis. I gjeldende NVP (1986-89) er Rogalands andel 4,0 %, og i 1982-85 var den 4,1 %.

I perioden 1986-89 vil Rogaland totalt ha 615,8 mill. kr til disposisjon for utbygging av riksvegnettet. Av dette vil ca. 430 mill. kr være ordinære bevilgninger, mens resten er forskotteringer, særbidrag og bompenger.

Dersom man ikke får istand avtaler om tilleggsfinansiering utover det som allerede er vedtatt (Boknprosjektet), vil man ha til disposisjon 325,3 mill. kr for utbygging i perioden 1990-93, dvs. en reduksjon på hele 47 % i forhold til forbruket i inneværende periode. Det er tatt utgangspunkt i at rammen for ordinære bevilgninger i 1990-93 vil være 400 mill. kr.

Dette er et altfor lavt beløp til behovet og man må forvente et økende gap mellom behovet for riksveginvesteringer og de beløp som faktisk blir

bevilget ordinært. Vi ser oss derfor nødt til å arbeide intensivt med å få istand avtaler om tilleggsfinansiering (forskotteringer, særbidrag, bompenger, ekstraordinære bevilgninger) på alle plan for sånn noenlunde å holde tritt med behovet for utbygging av riksvegnettet.

### Strategi

Valg av strategi vil i virkeligheten være valg av tiltak og rekkefølgen av disse for å nå fram til et overordnet mål. Strategien vil i særlig grad være bundet opp av hvilken investeringsprofil man har valgt i foregående perioder og av hvor stor del av de totale investeringsmidler som er bundet opp i igangsatte prosjekter. Dette siste er avgjørende for hvor stor grad av frihet man har til å velge, idet det i praksis bare er de ubundne midlene som utgjør det virkemiddel man har til disposisjon for å bestemme en ny strategi.

Konklusjonen på dette blir at endring av utbyggingsstrategi er en langsiktig affære. Det vil kun bli marginale forskjeller mellom de alternative strategier man kan tenke seg å gå inn for.

På bakgrunn av dette har vi definert et basisprogram som på en måte danner rammebetingelsene for investeringene i perioden 1990-93. Basisprogrammet består av refusjoner, bundne prosjekt og prosjekt som er felles i alle strategier. Basisprogrammet er vist i tabell 1.

Tabell 1. Basisprogram for investeringer i perioden 1990-93

	1990-93	DELSUM	SUM
Trafikksikkerhetstiltak	40		
Støy, kollektivtrafikk, til disposisjon	5	45	45
<b>Refusjoner:</b>			
Rv. 14 Ytre Ringveg vest	24,5		
E-18 Stavanger sentrum	54		
Andre (bundne)	14,5	93	138
<b>Bundne prosjekt:</b>			
E-18 Hove - Osli	40		
Rv. 13 Ropeidvegen	15		
Rv. 46 Suldalsvegen	10		
Rv. 512 Bokn-prosjektet	57	122	260
<b>Fellesprosjekt</b>			
Rv. 13 Ropeidvegen	10		
Rv. 45 Gaudøy - Øvstabøstølen	10		
Rv. 46 Iglatjønn - Ropeid	10		
Rv. 504 Moi - Bue	10	40	300
<b>Gjenstår til fordeling</b>			<b>100 mill. kr.</b>

Totalsummen for det som inngår i basisprogrammet er 300 mill. kr. Det betyr at det bare er 100 mill. kr. igjen å «fordele fritt», dvs. 25 mill. kr. pr. år.

Det er denne «beskjedne» sum som egentlig er hovedsaken med strateginotatet, nemlig drøfting av alternative strategier for bruk av investeringsmidler i perioden 1990-93.

Vi har definert tre ulike strategier for bruk av disse 100 mill. kr.

Det er:

- stamvegsstrategi
- by/tettstedsstrategi
- strategi regionale sambindingsveger.

Som utgangspunkt for diskusjon har vi foreløpig foreslått at følgende prosjekter inngår i de alternative strategier, se tabell 2.

Noen entydig konklusjon når det gjelder valg av strategi ønsker vi ikke å trekke nå. Valg av strategi vil nødvendigvis bli påvirket av form og omfang av tilleggsfinansiering. Det vil også være mulig å kombinere noen av strategiene. Eventuelt kan man trekke inn viktige andre prosjekter som ikke har fått plass i noen av strategiene.

Vi vil likevel antyde at dersom man gjennom tilleggsfinansiering kan bygge ut de viktigste prosjektene innenfor «stamvegsstrategi» og

Forts. side 22

## Kurs i forberedelse til pensjonsalderen

Av: Karl Støle

Kurset ble avholdt på Farsund Fjordhotell i tiden 16. - 19. september 1986, og hadde 29 deltakere.



### Storlygaren

Det er tydelig at det finnes krefter innen biltilsynet som virkelig kan dette med å grave fram morsomme historier. Sist var det Torstein Thorsen, denne gang er det Ivar Eikehaug som har fått sjansen, og tatt vel vare på den:

Lille ingeniør Hansen fra planavdelingen ble utpekt til å ta seg av en «blærete» representant fra Vegdirektoratet som var utsendt for å kikke vegkontoret litt nærmere etter i kortene.

Osломannen la ut i det vide og det brede, og i baren på Atlantic om kvelden, fant Hansen ut at det var på tide å teste gubben litt. «Skal vi vedde», spurte Hansen, og allviteren slo til straks.

— «Jeg vedder en drink på at jeg skal klare å bite meg selv i høyre øye», sa Hansen.

— «Ja så gjerne, flirte Oslo-karen, for det lar seg nok ikke gjøre, må du vite!»

Hansen tok da ut glassøyet og bet i det, og satte det tilbake på plass. Gjesten måpte: «Det var da som bare pokker!», og måtte betale drinken.

Etter en stund med «aktiv lytting» syntes Hansen det var på tide å på ny tale Rogalands sak: «Skal vi vedde om den neste drinken og?», spurte Hansen.

«Kom igjen», svarte gjesten kjekt.

«Da», sa Hansen beskjedent, «vedder jeg på at jeg skal klare å bite meg i det venstre øyet også:»

Å nei, den går ikke tenkte den andre, han kan umulig ha to glassøyne, og svarte:

«OK, det vil jeg se!» hvorpå Hansen tok ut gebisset og bet seg i det venstre øyet.

Oslo-mannen måpte og måtte på ny betale drinkene. Litt av selvsikker-

reisen til Farsund startet fra Stavanger den 16. september klokken 13.30 med toetasjes Solabuss og fint vær. Driftssjef Njå var med under turen til fylkesgrensen og ga en god orientering om steder, vegbygging og

heten forsvant, men det varte ikke lenge, og Hansen bestemte seg da for å sette inn det avgjørende støtet:

«Skal vi vedde enda en gang?» spurte han. Gjesten ble en smule betenkt, men nysgjerrigheten tok overhånd — her er kanskje flere triks å lære tenkte han, og svarte, «OK».

«Da», sa Hansen, «skal jeg vedde på at jeg kan tisse på deg uten at du blir våt i det hele tatt!»

Dette syntes gjesten var noe drøyt, men nå hadde han faktisk fått tiltro til den lille «dæver'n» fra Stavanger, og svarte nok en gang OK.

«Da må vi nok ut på toalettet», sa Hansen og steg opp på do-lokket og tisset ned på Oslo-mannen som med stigende forundring ble våtere og våtere.

«Jammen, stammet han», du sa jo at jeg ikke skulle bli våt!??»

«Ja», svarte Hansen det er riktig det, men du kan da ikke vente at jeg skal vinne hver gang vel!»

(Dette til advarsel for tilreisende fra Vegdirektoratet)

Neste gang er det Reidun Lanne som skal varte opp med en vits og bringe Stafettpinnen videre, faktisk som første kvinne.

Vi venter i spenning!



andre ting. Ved utsikten Hotell hadde vi kaffe-pause og fikk nyte noe av den flotte utsikten dette stedet har.

Fremme ved Farsund Fjordhotell fikk vi tid til å stille oss litt, og så var det middag klokken 18.00. Åpningen av kurset startet samme kveld kl. 19.30 ved adm.sjef Lund og kursleder M. Garborg. For de fleste ble nok denne innledningen noe for lang. Dette skyldes nok at det ble en lang dag og lang reise for endel av deltakerne. (Reiser kan jo være ganske trettede). Så utbytte av denne innledningen ble vel ikke av det helt store.

Emnene de andre kursdagene:

1. Juridiske spørsmål.
2. Aktivitet og helse.
3. Kosthold og helse.
4. Planlegging av pensjonisttilværelsen.
5. Boligen i eldre år.
7. Aldring og personlighet.
8. Intervju med erfaren pensjonist.
9. Kontakt og samhörighet.
10. Fra yrkesinntekt til pensjon.

Alle emnene var meget interessante og aktuelle, noen kanskje bedre enn andre, men helheten var meget bra.

Foreleserne på de forskjellige emnene var av topp kvalitet, vil sågar påstå at jeg ikke tidligere har vært på kurs med bedre forelesere. Dette viste forøvrig spørsmålene som ble stillet, ja tildels haglet nedover enkelte av foreleserne, og besvarelsene hadde de stort sett ingen problemer med. Her vil jeg gi ros til kurslederen for det arbeid hun har nedlagt for å få så jevne og gode forelesere.

Kurset for øvrig var lagt opp med ett tidspres, altfor kort tidsplan, slik at enkelte forelesere fikk alt for kort tid på seg. Her spiller selvfølgelig den økonomiske rammen inn, men at behovet var tilstede for å ha en dag lengre tid på dette, er det ingen tvil om. Jeg og flere med meg følte dette som ett stressopplegg som nok hadde passet bedre for en yngre garde enn for foranstående pensjonister. Men jeg skal allikevel gi all honnør til kursleder som på en utmerket måte greide å holde tids-skjemaet, det kan nemlig være meget vanskelig, når man har så dårlig tid.

Men om tiden var knapp greide kursleder likevel å ordne med en kort busstur rundt Lista bla. fikk vi sett Aluminiumsverket og selvsagt stopp ved Lista fyr, hvor også endel av deltakerne var oppe i tårnet. Tilbakturen gikk gjennom selve Farsund.

# Ny vegstasjon i Egersund

Tekst og foto: Kenneth Vikse

**Fredag 10. oktober ble den nye vegstasjonen på Slettebø i Egersund avlevert. Bygget har en golvflate på 1430 m<sup>2</sup>, og har kostet ca. 12. mill. kroner. Brødrene Reme, Sør Audnedal har vært hovedentreprenør. Byggearbeidet tok til i april 1985, og bygget stod ferdig i juli i år.**

Den gamle vegstasjonen på Slettebø ble bygget i 1951, og sto ikke lenger i stil med dagens krav til standard.

I 1979 startet den første planleggingen av en ny vegstasjon, men på grunn av manglende bevilgninger den gang måtte arbeidet avbrytes.

I 1983 kom imidlertid arbeidet i gang igjen, og i april 1985 ble det første spadestikket tatt.

Bygget som nå er tatt i bruk har en golvflate på i alt 1430<sup>2</sup> og i tillegg

kommer møterom, kantine og diverse lager. Det er også satt av rom til EDB-utstyret.

Avleveringsseremonien begynte med en omvisning rundt om i det nye bygget, og i området rundt.

Så ble alle benket til bords og en ordentlig middag for vegfolk, rykende varm lapskaus.

Etter middagen skjedde den offisielle avleveringen og representanten fra teknisk konsulent Bjørn Bjørnsen A/S og hovedentreprenør, Brødrene Reme fra Sør Audnedal takket for tilliten som var blitt vist ved at de hadde fått oppdraget. Det vanket gaver og lovord til vegvesenet for godt samarbeid.

Ordstyrer for dagen var Thorleif Haugvaldstad, og han kunne fortelle om den gamle vegstasjonen at han, da den ble bygget, hadde fått i oppdrag å tegne stasjonen. Daværende vegmester Alfred Lillehammer hadde imidlertid ikke tid til å vente, og vegstasjonen stod ferdig før tegningene!

Vegsjef Danielsen har nå, etter den siste åpningen i Egersund, vært med på å åpne alle dagens vegstasjoner. Han var imponert over det nye bygget, men mente likevel det var litt vemodig å måtte rive den gamle vegstasjonen. «Noen bygg har sjel, og det synes jeg vi må si om den gamle vegstasjonen. En får en helt spesiell følelse av, å gå i de bratte trappene, de smale gangene og den lave takhøyden.»

Den gamle vegstasjonen skal imidlertid rives for, med tid og stunder, å gi plass til Biltilsynet i Egersund.

Området vegvesenet disponerer på Slettebø er på 17.5 mål og for å få til en best mulig utnyttelse av arealet, skal blant annet et halvtak settes opp, inntil bergveggen bak den nye vegstasjonen. Her blir det plass til lagring av f.eks. maskiner.

Denne turen var en avveksling som vi alle satte stor pris på. Kurset fortsatte etter denne turen. Om kvelden (dette var torsdag) hadde vi samlet oss til en riktig kosekveld. Først middag i Rødsalen etterpå kaffe og kaker, sang og musikk, gjettekonkurranser og til slutt hela i taket med fugledansen. Dette foregikk i TV-salongen. Etter dette var vi i Restauranten og svinget både beger og oss selv.

La meg tilslutt nevne at erfaren pensjonist som ble intervjuet av kursleder, var tidligere adm.sjef Per Hole, som for de fleste var godt kjent. Intervjuet med ham var også meget interessant og godt. Hole og frue var også med på kosestunden og svingomen etterpå. Så der fikk man bevist at om man er pensjonist går det fortsatt an og Leva Livet (som Åge Alexandersen synger).

Så til alle som nærmer seg pensjonalderen, om du får tilbud om et lignende kurs. MELD DERE PÅ.



Symposium on Strait crossings: —

## Ingeniører fra hele verden møttes i Stavanger

«Jeg er sikker på at vi i løpet av de to eller 3 neste generasjonene vil oppleve store forandringer på vegnettet i Norge, i det det blir opprettet permanente forbindelser over fjorder og sund.

Jeg er fascinert av de mulighetene dagens og morgendagens teknologi vil gi oss.

Når vi i framtida skal velge de riktige løsningene ut i fra mange alternativer, kan vi ganske enkelt ty til de enkleste.

Dere som sitter her i dag, arbeider på grensen av det menneskelige kunnskap og teknologisk utvikling kjenner til. I dag finner vi løsninger som var utenkelige for 10 år siden. Om ti år vil vi finne løsninger som er umulige i dag.

Om 20 år .... ?

Med disse ordene ønsket Vegdirektør Eskild Jensen de 250 deltagerne velkommen til «Symposium on strait crossings». Representanter for 17 nasjoner var samlet i Stavanger Forum i tidsrommet mellom 7. og 9. oktober.

De fleste områder innen nyere bro- og tunnelteknologi ble berørt under det tre dager lange møtet, og det var stor enighet blant deltagerne om at verdien av å kunne møtes for å utveksle ideer og erfaringer var stor.

Symposium on Strait Crossing ble med andre ord en suksess.

Etter at Eskild Jensen hadde holdt åpningstale, var det bl.a. Kaare Flaate fra Vegdirektoratet som orienterte om forholdene for vegbygging i Norge.

Knut Tovshus fra Selmer-Furuholmen var en av representantene fra entreprenørstanden, og kom i innlegget sitt blant annet inn på risikofaktoren i fjordkryssinger.

«Fjord-kryssingspunkter er ofte ved fjordens smaleste punkt. Dette kan medføre svært dypt vann, dårlige grunnforhold og høy belastning fra vind, bølger og strøm.

Sistnevnte gjelder spesielt for brofundamentering under vann. Entreprenørens erfaringer tilsier at en på grunn av dårlig vær, kan få få arbeidsdager i løpet av et år.

Ofte må det flere forsøk til, før en

lykkes med en operasjon under vann. Det må brukes mye tid på planlegging.

Tovshus avsluttet med følgende konklusjoner sett fra en entreprenørs synsvinkel.

- \* Utviklingen i arbeidsutstyr og metoder i de senere årene har gjort det mulig å ta på seg atskillig større oppgaver enn tidligere.
- \* Risiko-faktoren er en viktig del av fjord-kryssings prosjekter. En rettferdig deling av ansvarsforhold mellom oppdragsgiver og entreprenør, er viktig for å komme fram til en rettferdig prosjektkostnad.
- \* For å oppnå et best mulig resultat burde også entreprenøren få lov til å legge fram et forslag til prosjektløsning.

Av Kenneth Vikse

Fritz Leonhardt, medeier i et av verdens mest anerkjente ingeniørfirmaer, Leonhardt, Andrä und partner fra Stuttgart i Vest Tyskland, orienterte om det aller ypperste når det gjelder brobygging, og sa blant annet det at når kravet om økt framkommelighet stadig blir større, håpet han at innlegget hans kunne være med på å underbygge noen av de fordelene og finessene, bro-ingeniørers arbeid kunne tilby.

Forandringene som har skjedd på vegsektoren i Norge over de 25 siste årene er formidable. De største forandringene har nok også skjedd langs kysten.

Likevel finnes det altså fortsatt 163 steder der ferjer benyttes. Mange av disse strekningene vil også i framtiden bli betjent av ferjer, men noen vil kunne bli byttet ut med permanente løsninger.

Dette vil imidlertid avhenge av videre forskning og utvikling i årene som kommer.

Kaare Flaate fikk på en meget grei måte fram hvilke problemer og utfordringer vegbyggerne i Norge står overfor i årene som kommer.

«Norskekysten kan best beskrives som et land fullt av fjorder og øyer. Hovedbestanddelen av Norges befolkning er også bosatt nær kysten.

Denne kombinasjonen gjør at vegnettet i Norge i stor grad er stykket opp av mange fjordstrekninger, som blir forsert ved hjelp av broer, tunneler og ferjer.

Det finnes faktisk 163 ferjesamband langs norskekysten. Disse betjenes av 248 ferjer.

Mange av disse strekningene vil også i framtiden være avhengig av ferjer.

Den økte satsingen på transport langs vegen har ført til økte utfordringer for vegbyggerne i landet. Høye fjell og dype fjorder må forseres.

I mange tilfeller kan dette bare skje til meget høy pris.

Strekningen mellom Stavanger og Kristiansund har 11 ferjesamband. Denne strekningen tar det ca 2 dager å tilbakelegge. Det vil igjen si at en får en gjennomsnittsfart på 18 km/t.

Den norske kysten er 3650 km lang, fra Sverige i sør til Sovjet i nordøst.



En del av hovedtalerne under Symposium on Strait crossings, samlet utenfor konferanse-senteret, Stavanger Forum. Som nr. 6 og 7 fra venstre sees Fritz Leonhardt V-Tyskland og Kåre Tovshus, Selmer-Furuholmen, direktøren for kanal-prosjektet mellom England og Frankrike, Colin J. Kirkland og prof. Ben Gerwick fra Berkely universitetet i California, USA.



## «Mønster for livet» — en dekkaksjon

Tekst: Ola Undheim Foto: Georg Eie



Det var stor interesse fra publikum om å få prøve sin egen bil på «glattisen».

Det viser seg hvert år at når høsten kommer, så blir dekkene dårligere og dårligere. De fleste statser på at dekkene holder frem til vinterdekkene skal monteres. Dermed blir det ikke så rent få som kjører med dekk som har mønsterdybde under 1 mm, ja kanskje nærmest blankslitte dekk. Og ofte kommer vinteren så pass sent

som i november og desember her på Vestlandet, og dermed fortsetter man å kjøre på disse nedslitte dekkene.

Denne høsten ønsket flere organisasjoner å gjøre noe med dette. Det ble opprettet et samarbeid mellom Trygg Trafikk, NAF, Bilgummiverkstedenes landsforbund og Biltilsynet. Disse ble så enige om å arrangere en



To av de aktive deltakerne på dekkaksjonen. fra v.: Ola Undheim, Bilt-

tilsynet Egersund, og Kåre Skailand, NAF Avd. Egersund.

landsomfattende aksjon som fikk navnet «Mønster for livet». Hensikten var å demonstrere sammenhengene mellom dekkens mønsterdybde, vannplaning og bremselengder. Aksjonen ble derfor lagt til NAF's øvingsbaner, og den ble utført søndag 14. og 21. september. Her ble det kjørt demonstrasjoner med 3 like biler med dekk på 1 mm, 3 mm og 8 mm mønsterdybde, og det kom frem en ganske markant forskjell i bremselengdene for disse 3 bilene.

Bileierne fikk også anledning til å prøve sine egne biler på glattkjøringsfeltet. Ellers ble det målt mønsterdybde og dekktrykk på alle bilene, og dette ga et heller nedslående resultat. hele 24 % av bilene hadde dekk med under 1 mm mønsterdybde, den første dagen. Utenom dette var det også en dekk-kastingskonkurranse, samt at biltilsynet ga publikum anledning til å få prøvd sine trafikkunnskaper på en teori-prøve. Tilsammen møtte det opp 442 besøkende på de to søndagene, og det er et resultat man må se seg fornøyd med.

### Motorvegen —

Forts. fra s. 3

#### Anleggsdriften

Anleggsarbeidene har vært drevet i Vegvesenets egen regi med en bemanning på 12 - 14 mann i utedriften.

De større bruene er utført som entrepriser, mens vegvesenet har bygd undergangene i egen regi.

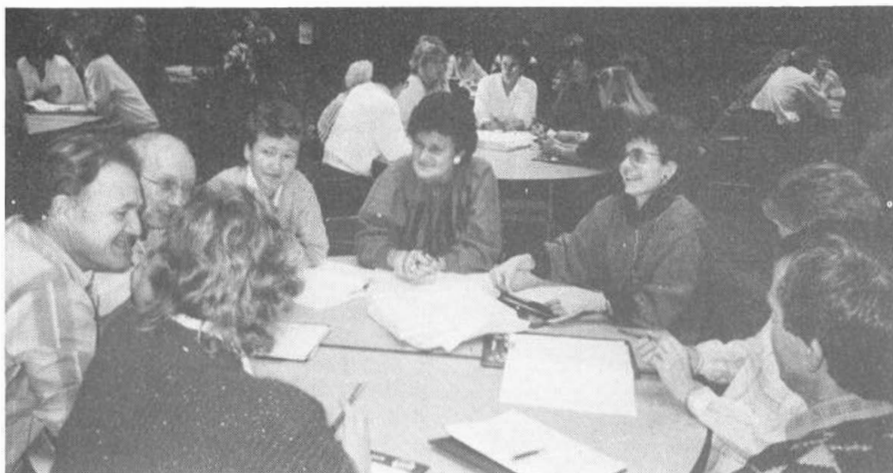
I tillegg til annet vegnett, er to større fylkesveger, Heigreveien og Asheimveien omlagt og ombygd for ca 10 mill. kr. tilsammen. Dette arbeidet sammen med bygging av hovedtraseen for E 18 er også utført i egen regi.

Når hele parsellen og alt tilstøtende vegnett er opparbeidet vil kostnadene beløpe seg til nærmere 70 mill. kroner.

I Stangelandskrysset og Sandvedkrysset er det tilsammen flyttet ca 160 000 m<sup>3</sup> løsmasser av silt og leire. Disse arbeidene har stillt store krav til både planlegging og gjennomføring av driften. Spesielt siltmassene var meget vannømfindtlige, men takket være god driftsplanlegging og godt utstyr fikk vi utkjørt ca 80 000 m<sup>3</sup> løsmasser på Sandved i den korte perioden vi hadde med godvær på forsommeren i år. Uten denne fullklaffen og den gode innsatsen av våre mannskaper ute i driften hadde vi neppe kunnet åpne parsellen allerede nå i november.

## Fellesmøte for biltilsynet i Haugesund

Tekst og foto: Georg Eie



Gruppearbeid i personalsamarbeid. Det ser ikke ut til å være de helt store konflikter i denne gruppen. Fra v. Sigbjørn Eggebø, Harald Bådsvik, Anne Marie Torsvik, Torhild Rypestøl, Liv Rettedal.

Kontaktutvalget for biltilsynsstasjonene i Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane hadde i år lagt fellesmøtet til hotel Maritim i Haugesund i tiden 17. -19. oktober 1986.

Vegdirektoratet var representert med vegdirektør Eskild Jensen, trafikkdirrektør O. Søfteland, avdelingsdirektør A. Bruun, underdirektør I. Tenold, kontorsjefene O. Barstad, P. Sitje og T. Skjerpung.

Vegsjefer og biltilsynssjefer for alle tre fylker var til stede.

Øvrige gjeste- og foredragsholdere var direktør Leif A. Ellefset, Trygg Trafikk og organisasjonspsykolog Tor Ødegård, ISV.

Formann i kontaktutvalget, Oddvar Sørensen, åpnet møtet og ønsket deltakerne velkommen til det 12. møte i kontaktutvalgets regi.

Årets program hadde som hovedemner: Personalsamarbeid og Trafikksikkerhet.

Personalsamarbeid var et emne som også var med på programmet under forrige års møte. Fra flere stasjoner var det kommet ønsker om å videreføre dette emne som viste seg å ha bred interesse, sa Sørensen.

Trafikksikkerhet er biltilsynets primær oppgave, og kontaktutvalget fant det derfor naturlig å ha dette som eget emne.

Sørensen kom videre inn på hva biltilsynet måtte forvente i økningen av arbeidsoppgaver, fram mot 1990 årene bl.a. som følge av den sterke økning i antall kjøretøyer. Det vil lett føre til konflikter når vi på den ene siden skal oppfylle publikums ønsker og krav om rask betjening, når arbeidsmengden stadig øker uten at vi får tildelt flere stillinger, sa Sørensen.

La oss håpe at vi kan få noe av svarene på alle de spørsmål som melder seg, under dette fellesmøtet, sa Sørensen og erklærte møtet for åpnet.

Psykolog Tor Ødegård kom inn på konfliktsituasjoner i hjem og på arbeidsplassen. Hva fører til en konflikt og hvordan skal vi løse problemet? Samarbeid og åpenhet er nøkkelord for trivsel på arbeidsplassen, sa Ødegård i et interessant foredrag.

Vegdirektøren kom i sitt foredrag inn på den vanskelige arbeidssituasjonen i biltilsynet. Han berømmet de ansatte som hadde klart å ri stormen av, til tross for en sterk økning i arbeidsmengden.

Han kom ellers inn på trafikksikkerhetsmeldingen som samferdselsdepartementet vil legge fram for Stortinget nå i høst.

Meldingen inneholder en rekke konkrete tiltak som både går på bedre føreropplæring, forsterket tilsyn med kjøreskoler og opplæring generelt. Ulykkesstatistikken viser at opplæringen langt fra er god nok. Vi må også bestrebe oss på å få endret holdninger i trafikken. Av statistikker kan vi se at uerfarne bilister i Norge oppfører seg dårligere i trafikken, og er ofte innblandet i uhell enn tilsvarende bilister i andre nordiske land,

uten at vi kan si at disse land har en bedre opplæring enn hos oss, sa Jensen.

Kjøretøykontroller blir også viet spesiell oppmerksomhet. Er kanskje tiden inne til endring i rutiner og kontroller, bør vi velge en ny kurs i trafikksikkerhetsarbeidet, sa Jensen.

Han mente for øvrig at meldingen kan bety en interessant utvikling for biltilsynet.

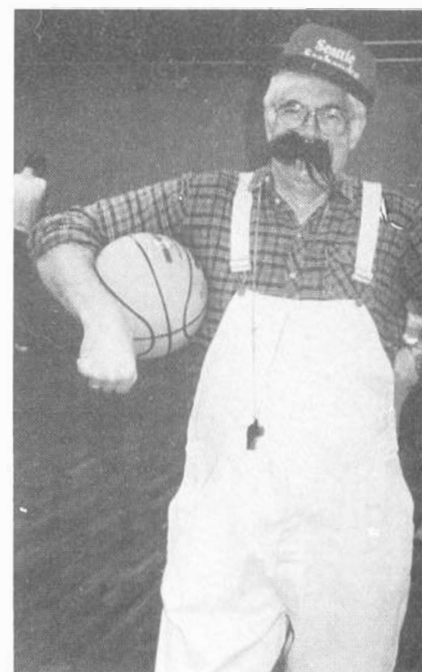
Biltilsynet vil også i årene framover bli stilt overfor publikums krav til rask og god service. Det er hyggelig å kunne gi god service, men vi må også få tildelt nødvendige ressurser for å kunne yte denne service.

Selv om det i stortingsmeldingen er forutsatt at biltilsynet skal få tildelt nye stillinger, vil disse i det alt vesentlige gå til styrking av arbeidet med utekontrollen, sa Jensen.

Kontorseksjonen har en meget utstrakt kontakt med publikum, og denne seksjonen vil bli stilt overfor store utfordringer i tiden fremover.

Ved hjelp av ny teknologi vil bli i stand til å betjene publikum på en raskere og mer rasjonell måte. Vi må også se på den praktiske organisering, utforming av lokalene o.s.v. om vi kan forebedre dette.

Bilbransjen har gitt uttrykk for at når det gjelder faglig innsikt og dyk-



De som gjetter på at bak denne velvoksne barten skjuler seg vegsjefer Chester Danielsen, gjetter helt riktig. Han var kurvballturneringens myndige dommer.

# Årsmøte i vegvesenets pensjonistforening, Tauområdet

Av Alfred Rake

Vegvesenets pensjonistforening, distr. 3, Tau-området, hadde sitt årlege medlemsmøte 17. sept. d.å. på Tau Vegstasjon. — Vi starta presis kl. 12.00. — Formannen, Alfred Rake, ynskte alle velkommen, med særleg helsing til dei to innbedne hjelpesmenn, lærar Magnus Strøm frå Årdal, og konsulent/pensjonist Per Hole frå Stavanger.

Vi vil gjerne minnast desse: Hans L. Steinsland, Hjelmeland, og Einar Gabrielsen, Jørpeland, og heidre deira minne med eit halvt minutt stillestående pause....

Lærar og Kyrkjelydsangar/Pensjonist Magnus Støm heldt så ei vel gjennomtenkt og tankevekkande andakt, og glede oss alle etterpå med vellydande solosang. — Den nye Vegmeistaren på Tau Vegstasjon,

Tormod Nag, helste frå Vegvesenet og var glad for å få kontakt med oss gamle utransjerte kongstenarar som her var samla. — Dykkar erfaring og ekspertise frå eit langt liv i Vegvesenets teneste, kan sikkert også kome oss nye og urøynde til stor nytte, sa han. Han tok oss med på ein interessant rundtur omkring i Distr. 3, og let oss få høyre om Vegvesenets planar og om ferdige og igangverande arbeid. — Han ynskte oss tilslutt til lukke med trivsel og mange gilde år som pensjonistar, og velkommen skal de vere til Tau Vegstasjon ved seinare slike gilde samkomer som denne. —

Nå kjende vi kaffilukt i huset, og langbordet vart nå dekket med herleg innbydande smørbrød frå Ansgar Daglegvare på Tau. — Den Velsmakande maten og god kaffi sette oss 34 halvgamle kongstjenarane i ungdommeleg og godt humør. - Vi kom i godt

pratelag og det vart liv og fart i utlodninga av ei kransekake, gåve frå ein anonym gjevar. Men dette var ikkje alt. Våre 2 kvinnelege styremedlemmer bar også fram 2 herlege sjølvлага bløtkaker, som vi alle fekk forsyne oss rikeleg av.

Nettogevinsten på utlodninga av kransekaka gav oss kr. 600,- som kass. O. B. Dyvik takka den anonyme gjevaren hjarteleg for. — Formannen opplyste også om, at den herlege og godsmakande maten og kaffien var gratis, betalt av oss sjølve frå vår sollide bankkonto i Strand Sparebank!! — Den godsmakande og mettande maten, etterfylgd av gode historier, vart så avløyst av, at Magnus Strøm tok oss med på ei levande innteressant reise til Israel sist sumar. Vi fekk her eit levande inntrykk av Det Heilage Landet! — Israel i krig og Israel i fred og Israels evigvarande kamp for liv og fridom. — Magnus Strøm avslørte seg som ein framragande ambassadør for Israel, og fekk stor og velfortjent fagning og applaus for sitt aktuelle og lærerike kåseri. —

Men vi måtte tilbake til kvardagen, og få føtene ned på heimleg grunn, og konsulent Per Hole er på heimebane når han orienterer om Pensjonistane sine problemer og vilkår innan det offentlige lovverket. — Vi er diverre ein liten minoritet i samfunnet, med for liten kraft til å presse våre krav frem. — Men vi er og vil framleis vere aktivt med, og kan med sterk organisering vinne forståelse. — Han takka for innbydinga til denne koselege samkoma her på Tau Vegstasjon, og ville gjerne ta med helsing ut til dei andre lokallag, og gi dei det gode råd med døme frå Tauområdet.

Både Strøm og Hole fekk velfortjent takk og blomster for sin gode innsats denne dagen for oss pensjonistane.

Det nåverande styret må visst ha gjort ein god jobb. Det vart gjenvalgt med akklamasjon. - Men vår nestformann, Olaug Sveta, måtte diverre be seg fritaken på grunn av ein lei og varig sjukdom.

Slike ting må ein godta, men segje oss indarleg lei for. — I hennar stad vart Fru Marta Tysdal, Sørbø foreslegen og valgt med akklamasjon. Det vart valgt ein varamann til styret, og etter forslag frå formannen vart Ola Vasstveit, Tau, valgt med akklamasjon.

tighet, så er biltilsynet på topp. La oss derfor bestrebe oss på å utnytte våre resurser best mulig, sluttet direktør Jensen.

Direktør Leif A. Ellefseth hadde som tittel på sitt foredrag «Spiller biltilsynet i det hele tatt noen rolle i trafiksikkerhetsarbeidet i dag,?»

Han besvarte selv dette spørsmål med et klart «ja», men ga uttrykk for at vi trenger et biltilsyn som må være sterkere og mer offensivt enn i dag. Den gamle «fighter-ånden» er blitt borte, og jeg merker en viss resignasjon, sa Ellefseth.

Biltilsynet må markere seg på en bedre måte ved bl.a. å bruke egne uniformerte tjenestebiler i f.eks. gult og hvitt.

Han etterlyste øket innsats vedrørende tilsyn med kjøreskoler og opplæring generelt. Også de offentlige skoler må kontrolleres i forbindel-

se med mopedopplæring, sa Ellefseth.

Han mente for øvrig at det måtte etableres et skikkelig reaksjonsapparat for å muliggjøre mer effektive adferdskontroller. Dessuten måtte biltilsynet gis mulighet til å kunne ilegge gebyr i forbindelse med utekontroll for manglende førerkort, kjøreløys, bilbelte og hjelm.

Ellefseth ville også frita biltilsynet for arbeidet med en del avskiltningsbegjæringer, som han mente måtte kunne overlates til inkassofirmaer.

Fra Vegdirektoratet orienterte Tore Skjerping om «Trafiksikkerhetstiltak rettet mot trafikant og fører», mens Per Sitje tok for seg «Trafiksikkerhetstiltak rettet mot kjøretøysiden», og Odd Barstad til slutt orienterte om «Tiltak på kontorsiden».



En blid gjeng fra Vegdirektoratet selv om de ble slått ut i kurvballturneringen. fra v.: Per Sitje, Odd Barstad, Ingar Tenold, Axel Bruun og Tore Skjerping.

Adolf Schei

## Allsidig veg-mann

Tekst og foto: Kenneth Vikse

«Eg har likt det arbeidet eg har holdt på med, og gjort det så godt eg kunne», Slik oppsummerer Adolf Schei sine 44 år i vegvesenet mellom 1933 og 1977, i et intervju med Per Hole, tatt opp på bånd for noen år tilbake.

Rygjavegen har møtt «Scheien» 10 år etter at han avsluttet sin yrkesaktive karriere, og dels gjennom dette møtet og dels gjennom Per Hole's intervju, vil vi prøve å danne et bilde av en mann som i alle fall ikke har manglet allsidighet opp gjennom årene.

Anleggsarbeider, lastebilsjåfør, budsjsjåfør, grunnborer og vaktmester. Joda, Schei fikk med seg det meste.

Da han begynte i arbeidet på Ryfylkevegen i 1933 overtok han der faren hadde vært før ham. Senere har også sønn, og sønnesønn fulgt i de samme fotsporene, slik at det nå er 3dje og 4de generasjon av Schei-familien som er i ferd med å føre tradisjonen videre.

Det var som 12-åring at Adolf Schei begynte å jobbe, ikke i vegvesenet, men i «hermetikken».

— Vi var en stor familie og det var ikke råd til noen videre skolegang. Jeg var 12 år da jeg fikk arbeid på hermetikk-fabrikken første gang. Ikke fast selvfølgelig, men inn imellom skolegangen.

Vi var jo egentlig altfor unge, slik at når fabrikktilsynet kom på for å sjekke forholdene, måtte alle barna inn i heisen og opp på loftet for å gjemme seg.

Når så tilsynsfolka skulle opp, for vi ned igjen for å fortsette arbeidet.

Han smiler og rister på hodet. Det er ikke på tale med å spare på kruttet når han forteller.

Språket er sterkt.

### Ungdomshjelpen

I 1931, 20 år gammel, giftet han seg med Alvhild.

— Det var omtrent på den tiden jeg kom med i noe som ble kalt Ungdomshjelpen.

Som navnet tilsier var det for å avhjelpe situasjonen til unge som ikke hadde annet arbeid.

Vi drev bl.a. med planting, men det største prosjektet var da vi bygget veg fra Madla til Ullandhaug.

I begynnelsen tjente jeg 10 kr i uka. Så fikk jeg formannsjobben, og da skjøt lønna opp til 75 kr i uka.

Det var kommunen som betalte oss.

Tiden i Ungdomshjelpen ble lærerik. da vi var ferdige med vegarbeidet, ble det holdt avslutningsfest. Der ble noen av oss plukket ut til arbeid i vegvesenet.

Jeg tenkte med meg selv, «Hva i heiteste....», der hadde jeg vært formann på vegen opp til Ullandhaug, og nå så det ikke ut som om

navnet til Adolf Schei ble nevnt i forbindelse med jobben som brakkesjef.

### Bjørheimsbygd

— I desember 1933 reiste jeg til Bjørheimsbygd, sammen med kona og datteren.

Kona mi, Alvhild skulle være kokke for vårt brakkelag. Da de andre arbeiderne, tilsammen 10 mann, kom til Bjørheimsbygd rett over nyttår, skulle de dele et rom.

Jeg og kona og ungen fikk vårt eget. Der bodde vi i 4-5 måneder, men det var så fullt av lus at det var uutholdelig.

Han tar seg en pause og skjenker i mer kaffe — før han slår det ettertrykkelig fast:

— Vi måtte flytte.

— Dermed leide jeg et hus for 25 kr. i måneden. En vegslusk kom så og ville leie av meg igjen, og det fikk han — for 15 kr. Da ble det jo bare 10 kr i måneden å betale for meg.... han lener seg godt tilbake i stolen og ler ved tanken på forretningssansen.

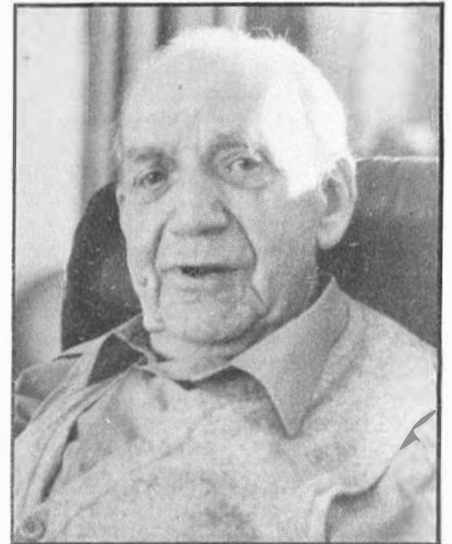
Tilsammen ble det 7 måneder med arbeid i Bjørheimsbygda. Jord —, steinarbeid, planering og pukking.

Så bar det tilbake til Stavanger.

— I årene fra 1934 var jeg formann på Tanangervegen. Da dette anlegget var ferdig i 1939, fikk jeg ikke vegvokter-jobben med en gang. I 1940 ble det imidlertid min tur.

### Lastebilsjåfør

— Det gikk bare to år før jeg bestemte meg til å skifte jobb. Vegsjef Ødegård sa at jeg skulle snakke med Dahle i Hillevåg, som måtte lære meg å kjøre bil. Etter en rask opplæring, et par uker, bar det til Gyadalen, uten kona og ungen.



Adolf Schei er frisk og rask snart 10 år etter at han gikk over i pensjonistenes rekke.

Da jeg så vegen i dalen den kvelden jeg kom opp, hadde jeg mest lyst til å snu og kjøre hjem igjen.

Jeg ble imidlertid, og den første tiden bodde jeg hos Harald Gjederø. Han hadde vært på islandsfiske og kunne koke, mens jeg holdt huset. Det ble kjøring både dag og natt — anlegg om dagen og vedlikehold om natten.

Jeg tjente i alle fall bra i den tiden.

Da en av ingeniørene fikk se timetallet mitt en gang sa han, «Nei nå Schei, nå tjener du mer enn meg!»

«Men så arbeider jeg mer enn du gjør også», var svaret han fikk. Igjen skjenker han i mer kaffe.

### Illegalt arbeid

— En gang i måneden måtte jeg inn til Stavanger for å hente bensin.

Det bar med seg mye illegalt arbeid samtidig. Enten var det melk eller kjøtt som skulle leveres.

En gang hadde jeg med meg en kar som hadde tillatelse til å slakte 20 lam. Selve slaktingen var ikke noe problem, men det å få levert kjøttet i Stavanger var atskillig verre. Vi fylte opp lasteplanet med knott for å skjule slaktet. Slik klarte vi å komme oss inn i byen.

### Budsjsjåfør

I 1944 returnerte så Adolf Schei til Hillevåg og vedlikeholdet. Et år senere, i 1945, ble han sjåfør for personbil.

— Det var et varierende arbeid. Jeg kjørte rundt med oppsynsmenn, fylkesmannen skulle kjøres, og det hendte at jeg kjørte lønningene. I den tiden lærte jeg dessuten mye om stikning og oppmåling.

Da det skulle lages ny veg i Lund, fikk jeg en helt ny mann i bilen.

Han var litt fortvila, idet han mente at han ikke kunne stikke godt nok. Jeg hjalp ham med de kunnskapene jeg hadde, og jeg tror han ble fornøyd.

### Grunnboring

I 1958 begynte et nytt kapittel i historien om Adolf Schei og vegvesenet. — Grunnboring.

— På den tiden hadde ikke vegvesenet i Rogaland noe laboratorium. Vi måtte derfor sende resultatene av prøvene til Oslo.

Opplæringen i grunnboring fikk han av Plogstrøm fra Vegdirektoratet. Etterhvert ble 6-7 mann lært opp.

— Det var forresten et tungt arbeid. Vi måtte bære lodder på mangfoldige kilo opp i heiene.-

Når vi skulle foreta grunnundersøkelser der det var vann, måtte vi lage flåtene selv. 6-9 tønner med en treplattform på toppen. I den tiden jeg var alene måtte jeg gå til oppsynsmennene for å låne folk. Dersom dette ikke var mulig, måtte jeg videre ut på bygda, for å spørre.

Selv om det var hardt trivdes jeg veldig godt. Turene i marka var flotte.

Selv etter at jeg ble pensjonert har jeg kjent hvordan det kribler i kroppen når sesongen for stikning og grunnboring nærmer seg.

### Vaktmester

— De siste årene i vegvesenet var jeg imidlertid ikke ute i marka.

## Hilsen fra Kenya

Vi bringer her en hilsen til alle som kjenner Jarl Honore. Brevet som han har sendt fra Nakaru i Kenya burde imidlertid være interessant for andre av vegvesenets folk også.

Kjære venner!

Det har tatt litt tid å komme igang med brevskrivningen igjen nå etter ferien. Men vi så jo de fleste av dere i sommer, så vi fikk jo snakket en del sammen da. Vi må også få takke alle dere som tok så godt imot oss.

Vaktmesterjobben i Hillevåg var en fin nedtrapping.

Der ble det mest vedlikehold av utstyret til grunnborene. Selv den dag i dag er jeg ofte ute i Hillevåg og hilser på folket.

Etter så mange år i etaten var det ikke enkelt å plutselig en dag være ferdig med jobben.

Miljøet i dag er like fint, men utstyret har forandret seg mye. Arbeidsforholdene var noe helt annet for 30-40 år siden.

Verneutstyr for eksempel fantes ikke, men da jeg var tillitsmann i vegarbeiderforeningen tenkte vi heller ikke så mye på slikt. Alt dette har kommet i de senere årene.

Han tar seg en liten pause og tømmer kaffekoppen — sikkert den 8. under samtalen.

— Uansett arbeidsforhold, miljøet var flott og jeg har alltid likt det arbeidet jeg har holdt på med i vegvesenet og gjort det så godt jeg kunne.-

Det ser ut til at forlengelsen av kontrakten er gått i orden, så vi kommer til å bli her til neste sommer. Vi er visst blant de heldigste, for det er ganske mange nå som har fått beskjed om at de ikke får forlenge. Det er myndighetene her som ikke er interessert i oss, bare pengene. Einar f.eks. får ikke forlenge utover 9. april og tilbudene i Embu og Kakamega er trukket tilbake inntil videre. Danida har prosjekter som for øyeblikket går på tomgang. Og Australia har bestemt seg for å trekke seg helt ut. Så noe er i gjære.

I Sudan er situasjonen fortsatt fastlåst. Det er enda ikke enighet om å starte flyging av mat til de sulterrammede. De verst rammede områdene er Bahr-el-Gazal og Upper Nile. Malakal sies å være tredoblet i innbyggertall, og har ikke motatt mat siden februar. Situasjonen i Juba ser heller ikke lys ut. Det skal være svært vanskelig å ferdes landvegen, og flyplassen har jo vært stengt i perioder. SPLA har ogsaa beskutt: Yei, som jo er en viktig matkilde for Juba, så det er tydeli at SPLA er ute for å utnytte den vanskelige matsituasjonen for om mulig å ramme hæren. I de siste ukene har det også gått rykter om nytt militærkupp. Ja, det var det jeg hadde å berette denne gang. Vel møtt neste gang. Forresten, vi har fått telefon, så skulle det friste noen er nummeret: (037) 45975, og så vidt jeg vet kan en nå Kenya ved å slå: 095 254 2. HA DET GODT ALLE SAMMEN!

JARL

### Kapasitets- og frekvensauke Rennesøy-sambandet

Ved at «Eidfjord» med plass til 50 p.b.e. er sett inn i Rennesøy-sambandet denne sommaren, og ved at også dette sambandet har fått kveldsferjer alle dagar i veka, er kommunikasjonssituasjonen blitt langt betre for alle oss som bur i Rennesøy kommune.

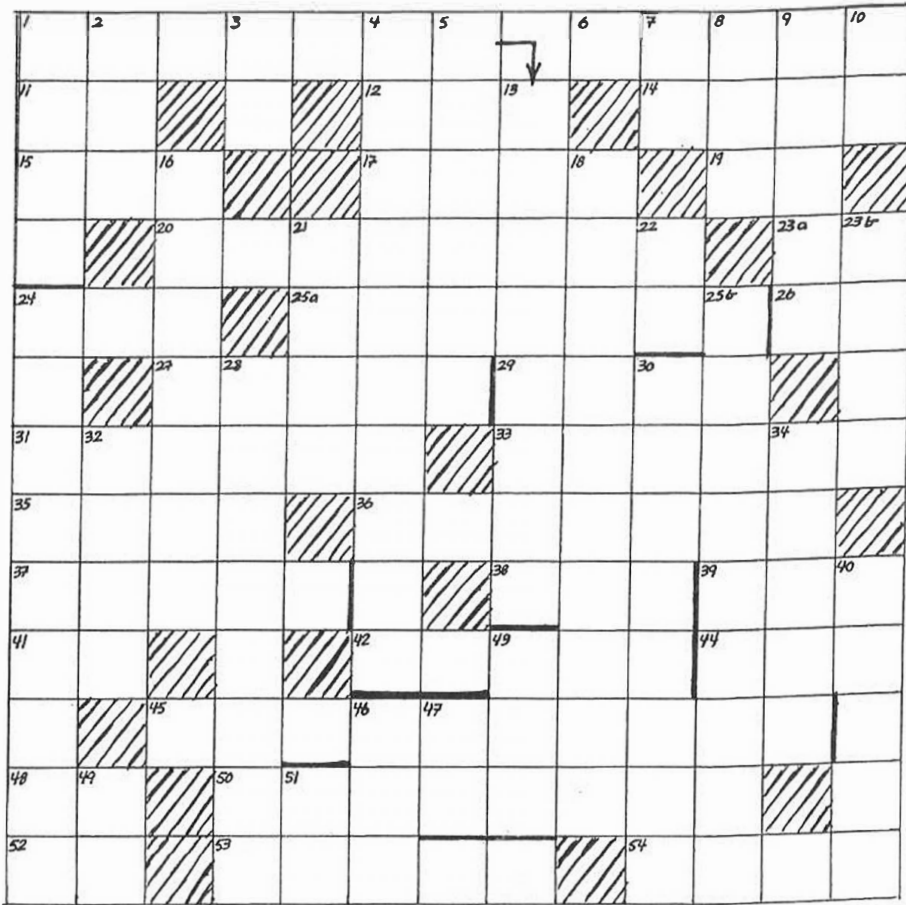
Vi finn derfor grunn til å takke alle som har gjort sitt til at dette kunne bli ein realitet.

Med helsing  
Lars Sogn  
Ordførar



Dette bildet er tatt i midten av 1950-åra, og viser den siste av bilene Adolf Schei kjørte for vegvesenet, før han startet med grunnboring i 1958.

## Kryssord



## Vannrett

1. Stats-etat
6. Vingene i emblemet
11. Flatemål
12. Rennende vann
14. Angrep (nn)
- 15..... som kan velte stort last
17. Smerter
19. Fellessammenslutning
20. Maten
- 23a. Verb
24. Insekt
- 25a M.navn
26. Dessert
27. Einar Lunde var der
29. Kv.navn
31. Betingelsen
33. Middagshvil
35. Bunn (nn)
36. Ruby ..... Gml. slager fra The Rolling Stones
37. Sint
38. Retn. adverb
39. Skru
41. Nederland
42. Retning (litteratur)
44. Fisk
45. Vegvesenet bruker den
48. Elektrisitetsverket
50. Atskiller

## 52. På hesteryggen

53. Vektenhet
54. Legemsdel

## Loddrett

1. Verb (imp)
2. Tro (nn)
3. Legemsdel
4. Hendig
5. Verktøyet
7. Uhøvlet
8. Agn
9. Drikk (nn)
10. Arne Karlsen
- 13 l. vannrett forts.
16. Dyr
18. Virkeligjør
21. Fiskeredskap
- 22b. Kv. navn
24. Gml. yrkestittel
- 25b. Ta avstand fra
28. Tilbakesatt
30. Penge.....
32. Loop
34. Oksen
40. Kv.navn.
43. Norges Vassdrags- og Energiverk
46. Prostitusjon
47. Drikk
49. Pronomen
51. Verb (imp)

## Løsning

## Kryssord nr. 1. 86

U	H	Y	G	G	E	L	I	G	S	O	T
U	N	E	N	S	L	U	T	T	E		
U	N	D	E	R	S	Ø	K	E	U	E	R
T	D	I	D	E	R				D	R	A
F	E	I	D		L	E	S	E	I	P	
O	R	K	E	R	I		M	A	S	E	R
R		K	R	I	G	V		M	P	E	U
V	E	I	K	L	O	S	V	U	L	S	T
N	E	K		O	K		Æ	A	U		
A	G	N		F		S	K	R	I	N	L
R	E	G	N	E		E	S	E	L	E	T
R	R		B	R	O	R		T	A	N	A
E			E	L	D	O	R	A	D	O	E

Det virker som om kryssordoppgaven vi slo til med forrige nr. av Rygjavegen slo an blant leserne. Til tross for litt kort innleveringsfrist, fikk vi en god del løsninger som stort sett var riktige.

Vi prøver oss igjen, denne gang med frist for innlevering satt til 15.01.87.

Vinner av årets første og nest siste oppgave ble Mette Skjerve, 4270 Åkrehamn, og Bjørn Alsaker. Vegkon-toret.

## Personallytt

## Nye medarbeidere

Else Tolo Kont.ass. (vikar)  
Biltils. Haugesund.

Eli Kvalavåg Kont.ass. (vikar)  
Biltils. Haugesund.

Bjørg Esther Hansen  
Ingeniør engasjert  
Planavd.

## Takk for samarbeidet

Kjell Dybdahl  
Anlegg, Haugesund.

Tollef Hølland  
Anlegg, Stavanger.

Marita Håland  
Biltils. Stavanger.

Ove Frøytlog  
Vv 7.

Karsten Karlsen  
Vv 7.

Kenneth Vikse  
Info.

## Nye pensjonister i vegvesenet

Tekst og foto: Tormod E. Nag



*Bak:* Erling Frafjord (27 år i vegvesenet) Karl Taksdal (23 år) Vegsjef Chester Danielsen, Ingleif Pedersen (40 år) Leif Kvæstad (17 år) Einar Støle (34 år), Arne Bjørheim (23 år) Harry J. Helgeland (32 år).

*Framme:* Hans Bakken (31 år) Audhild Eide (31 år) Alfred Lillehammer (49 år), Ansgar Trodahl (38 år) Selmer Littlehei (33 år).

*Desse var ikkje med:* Kristian Torvestad Brekke, Johannes Urdal, Robin Kleiberg, Jan Hamre, Einar Hellenen.

I det siste året er det 17 av våre kollegaer som har slutta i aktiv teneste, og gått over til å vera pensjonistar.

Desse var, saman med sine ektefeller, invitert til ei tilstelling på KNA-hotellet i Stavanger.

Før sjølve tilstellinga, vart det arrangert tur med buss i området Stavanger — Sandnes — Ålgård. Her fekk dei 12 frammøtte gjestene mellom anna omvising og orientering om motorvegutbygginga og ny rv 509 til nytt terminalbygg på Sola flyplass.

Gjestene fekk også eit møte med fortida då turen vart lagt til vegmuseet i Kongeparken. Det var mange av

dei trugne tenarane som hugsar tida, og hadde minne frå tida då vaggan, steinklypa og steinbukken var eit aktuelt redskap i vegbygginga.

Jo — tida har endra seg!

I sin tale til dei avtroppa vegfolka var også vegsjefen inne på tilhøva som mange arbeide under då dei hadde si første tid i vegvesenet. Men vegsjefen såg det likevel som positivt og gledeleg at dei fleste vegfolka har fått vegar og vegbygging som livsinteresse.

Mot slutten av tilstellinga fekk pensjonistane og ektefellene òg til- delt gåver og blomar.

## Kongar og ryfylkingar

Denne historia som følgjer her har me fått av Alfred Rake.

Det viser i allefall at folk frå vegvesenet i Rogaland set spor etter seg kvar dei enn kjem.

Om nokon andre skulle ha liknande små historier å fortelja er det fritt fram for å senda dei til oss.

*Vi tok oss en lang feriereise nordover Vestlandet, vegvokter Knudt Driftland og eg.*

*Eg skulle vel vera godt kjent både i Sogn og Nordfjord, og vidare nordover og austover, dermed oppførte eg meg som reiseleder.*

*Alt ordna seg etter programmet.*

*Då vi kom til Romsdalen tok vi austover frå Eidsdal mot Dombås.*

*Inne på fjellet mot Trollstigen står det oppsett to store minnesteinar med innhogga skrift:*

— Olav den Heilage gjekk denne veg, år 1028.

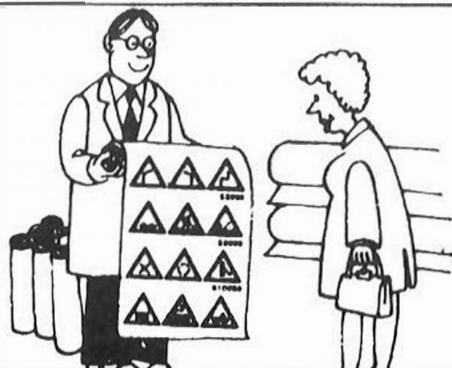
— Kong Håkon 7, bilte denne veg år 1936.

*Vi stoppa og tok matpause her og Knudt vegvoktar vart ståande og lese det som var hoggd inn i desse steinane.*

*«Dette er utruleg», sa han, «1000 år, og berre desse to har reist denne vegen!»*

*Ja, dette måtte me gjere noko med vart me samde om. Då me reiste stod det ei ny minnetavle, Knutenko Driftlandikus og Alfredo Rakensky, stogga her den 20. juli 1977!*

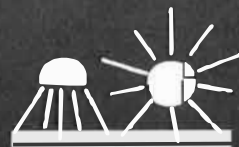
### TAPET



— Ja, det er nok et mønster min mann vil like, han er jo bilsakkyndig.

## LYS

Er lykteinnstillingen i orden?



SJEKK LYSENE- med jevne mellomrom!

## Gamle bilder forteller veghistorie!



*Dette motivet viser Gya bru, Heskestad etter at den er blitt sterkt ramponert av en flom i 1898.*

De fleste av oss stanser opp og undrer over hvor fort tiden går når vi ser gamle fotografi. Når våre pensjonister forteller fra unge dager ute på anleggene eller bak vegvokterbåra er det vanskeleg å forstå den omfattende utviklingen som har skjedd bare de siste 40-50 årene.

For å kunne dokumentere fortida vår har vi samlet inn redskap, maskiner og vi forsøker å restaurerer og bevare bruer og vegmerker osv. I tillegg har vi i den senere tid begynt å bygge opp en fotosamling. Bilder forteller ofte mer enn mange ord og levendegjør ofte både miljøskildringer og byggeteknikk/konstruksjoner.

Vi vil i denne sammenheng oppfordre til et samarbeid med alle interesserte vegfolk, slik at vi kan få dokumentert flest mulige sider ved Vegvesenets virksomhet.

Praktisk vil vi ordne det slik at vi låner inn gamle foto for avfotografering og returnere originalen til långiver, mens kopien inngår i vår samling. Norsk Vegmuseum vil bære utgiftene til avfotograferingen.

Vi ber derfor om at alle som har gamle bilder, bilder fra tiden før 1960, kontakter oss eller låner oss bildene ved å sende de til oss for vurdering og eventuell avfotografering. Vi er interessert i alle slag motiv som har tilknytning til vegvesenet, herunder også Biltilsynet, og også til den transport som gikk på vegene. En

spesiell oppfordring går til de som har bilder av arbeidslag ute på anlegget eller i vedlikeholdet.

For at bildene skal få større verdi, ønsker vi også opplysninger om tid, sted, navn på personer etc. som knytter seg til bildene og gjerne også navn på fotografen.

Vi ser så frem til å motta mange bilder for avfotografering og kontaktpersoner ved Vegkontoret vil være M. Garborg eller S. M. Olsen.

## Gangfart i gågater

Kjørende i gågate eller gatetun har vikeplikt for gående, og det er forbudt å kjøre fortere enn i gangfart på slike steder. Dette følger av de nye trafikkreglene som trådte i kraft 1. oktober i år. Det innføres også vikeplikt ut fra gågate. Både denne vikeplikten og vikeplikt for gående, gjelder allerede for gatetun.

- Varetrafikk er tillatt visse tider av døgnet i mange gågater, og i gatetun er det lov å kjøre, sier kontorsjef Johan Mellbye i Vegdirektoratet. De nye reglene strammer inn på kjøretøyenes forhold til fotgjengerne, det er jo først og fremst de gående slike anlegg er bygget for.

Et annet nytt punkt er generelt parkeringsforbud i gågate. I gatetun er det ofte oppmerkede parkeringsplasser, og forbudt også i de gamle reglene å parkere utenfor disse.

GÅGATE kan være skiltet enten med «Forbudt for alle kjørende», eller «Forbudt for motorkjøretøyer». GATETUN er merket med eget skilt, og er ofte opparbeidet med kantstein og annen fysisk merking, som benker, blomsterkasser m.m.

## «Ukjente personer»



I det intervjuet me hadde med Alfred Lillehammer i siste nummer av Ryggvegen, var det og eit bilete av det arbeidslaget som Alfred Lillehammer

var med i under anlegget av brua over viadukta i Suldalsporten, 1938.

Fem av dei som var med på dette biletet kunne me dessverre ikkje identifisera og me oppfordra derfor dei som kunne det, om å skriva inn til oss og fortelja kven dei fem ukjente var.

Nils Moe frå Suldalsosen har gjort nettopp det, og her følgjer den fullstendige biletteksten:

*Første rekkje frå v., Gunnar Kvamme, Erik Helganes, Olav Vinje, Alfred Lillehammer, Nils Moe, Lars Lillehammer, Tor Djuvik og Odd Tveit. Andre rekkje: Magne Ås, Aslak Brustveit, Johan Andersen (frå Fyresdal), Rasmus Steine, Odd Bjerga, Sakkestad, Jonas Sivertsen, og Georg Førre. bak: Leiv Mehus, Martin Bratland. Takk Nils Moe!*



## Ulovlig reklame

Ulovlig oppsatte reklameskilt distraherer trafikantene og reduserer trafikksikkerheten. De stjeler oppmerksomheten og fører til flere ulykker.

### Reklame på løsfot

Den typiske reklame på vegområdet er plakater/tafler o.l. plassert på løsfot og transpantener over vegen. Det er også et typisk trekk at den ulovlige reklamen til dels er av kort varighet.

### Nødvendig regelverk

Skal det bli slutt med denne reklamen, så er det nødvendig med et regelverk som gir adgang til en rask reaksjon fra Vegvesenets side, og dette regelverket har Vegvesenet. I lovverket er det flere bestemmelser og de privatrettslige reglene om en eiers rådgighet over egen grunn (vegområdet) og veglovens § 33.

§ 33 Reklameskilt o.l. må ikke plasseres slik at de kan forveksles med trafikksignal, vegskilt eller vegmerking, eller hindrer den frie sikten langs vegen eller til trafikksignal, vegskilt eller vegmerking. Reklameskilt o.l. virker distraherende ved at det trekker trafikantens oppmerksomhet bort fra vegen med tilhørende trafikksignal, vegskilt eller vegoppmerking.

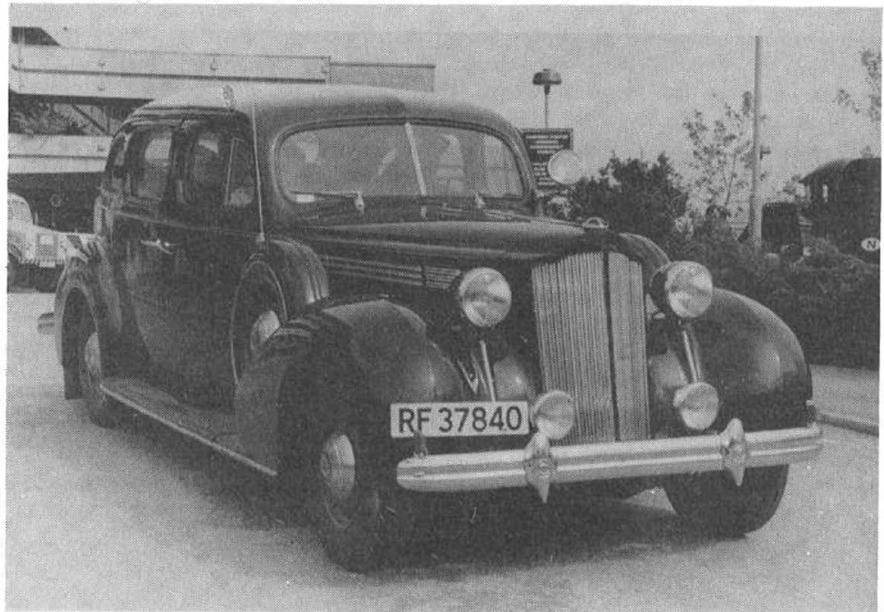
§ 33 2. ledd: Utenfor tettbygde strøk må reklameskilt og liknende innretning ikke uten spesiell tillatelse plasseres nærmere offentlig veg enn 30 m. fra midtlinjen – målt vannrett. Skilt m.m. som viser navnet til en bedrift eller hva slags bedrift det er, eller på annen måte reklamerer for bedriften, kan likevel plasseres på bygningene til bedriften.

Ulovlig reklame plassert på eiendomsområdet til offentlig veg, kan fjernes uten forhåndsvarsel og uten klagerett.



## Veteranbilar på Rogalandsvegane

Tekst og foto: Torleiv Tveit



Packard var ein av dei fine amerikanske bilane. Produksjonen starta i 1899 og stoppa i 1958.

Den første serieproduserte bilen i verda med 12- sylindra motor kom i 1916 og sentralmørjing kom alt i 1925. Spesialkarosserier på Packard chassi kom alt i 1925. Spesialkarosserier på Packard chassi var «in» hjå pengefolk og filmskodespelarar over heile verda og befasta den posisjonen Packards hadde fått som statussymbol.

Etter siste verdskrig klarte ikkje Packard å leva opp til sitt rykte og misste etter kvart fotfestet. Under krigen vart presseutstyret selt til Sovjet, og resulterte i 1945- modellen av den russiske Zim.

Moro er det likevel å sjå at nokre av desse «gigantane» framleis eksisterar i beste velgåande. Biletet viser ein Packard Super Eight, 1939 modell. Bilen var tidlegare eigd av sangarinna Kirsten Flagstad.

For omkring 10 år sidan kjøpte Sverre Pettersen frå Hinna bilen.

Den er i original stand og er herleg å kjøra.

Med dette set me sluttstrek for serien «Veteranbilar på Rogalandsvegane» i denne omgang.

Viser det seg at det er interesse for det, er det ingenting i vegen for å ta opp att tråden seinare.

## - Hold skikkelig avstand!

- En god del bilister synder mot trafikreglens bestemmelse om å holde tilstrekkelig avstand mellom kjøretøyene.

Dette slår kontorsjef Johan Mellbye, Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling fast: - Alle vet at det lett kan hende at bilen foran må bråbremse fordi et eller annet uventet plutselig dukker opp. Men likevel er dessverre ikke avstanden alltid så

stor at du selv kan stanse. Like viktig er det å holde sikker avstand selv om du forbereder forbikjøring.

Og når det gjelder forbikjøring, er kontorsjef Johan Mellbye forundret over at mange bilførere aldri synes å lære at det bare er sekunder å vinne ved å bryte ut av en bilkø: - Uforsvarlige forbikjøring kan være årsak til alvorlige ulykker. Og det er vel bedre å komme fram enn ikke å gjøre det?

## Bedriftsandakt på Vegkontoret

Tekst. Kjell Dalaker Foto: Kenneth Vikse



*Kjell Dalaker fra gruppa for andakt på Vegkontoret, sammen med biskop Bjørn Bue.*

Etter at vegkontoret ble samlet under «ett tak» har vi igjen startet opp med bedriftsandakter.

Frekvensen på andaktene blir imidlertid noe skjeldnere. Første tirsdag i hver måned, i mot hver mandag tidligere. Klokkeslettet er satt til 10.30 - 11.00.

Første samling ble avholdt i auditoriet i oktober, og der var vi så heldige å få biskop Bjørn Bue som taler. Ca. 50 personr hadde møtt opp for å høre på en engasjerende og tankevekkende tale med innslag fra Sør-

Afrika.

Biskopen var nylig kommet tilbake fra dette landet hvor han hadde vært Norges representant under innsettelsen av Desmond Tutu.

Etter andakten ble biskopen vist rundt på vegkontoret og det hele ble avsluttet med en kopp kaffe på vegsjefens kontor.

De siste to andaktene i denne termin blir holdt;

Tirs. 2.12 v/Kirsten Pallesen

Tirs. 6.01.87 v/ Jakob Middelton

## Tunnelen under den engelske kanal nærmere en realitet.

Etter mer enn et århundre med diskusjoner, planlegging og utredninger, har nå Frankrike og Storbritannia undertegnet en avtale om fastlandsforbindelse over den engelske kanal. Avtalen ble undertegnet den 20. januar i år og går ut på å bygge verdens lengste undervannstunnel.

Prosjektet er antatt å koste 6.600 millioner dollar. Det vil bli en dobbel-tunnel hvor hver av tunnelene får en diameter på 7 meter. Den er beregnet å skulle sørge for frakt av passasjerer, gods, tunge og lette kjøretøy ved hjelp av spesialtog i høy hastighet mellom landsbyene Cheriton i England og Frethun i Frankrike.

Kanalen er 35 kilometer bred og tar i dag 75 minutter å krysse med ferge. Med tunnelen vil tiden bli 30 minutter.

Tunnelens totale lengde vil bli 50 km., med 37 km. under vann. Den vil ligge 40 meter under sjøbunnen. Anleggstid er antatt til 7 år, og tunnelen skal stå ferdig innen århundreskiftet.

En ordinær vegtunnel var en av alternativene, men i diskusjonen omkring alternativer, valgte man den ovennevnte. Det er nemlig antatt blant fysiologer at kjøring i tunneler, særlig av en viss lengde, påvirker mennesket. Tunnelen er monoton, uten særlige referansepunkter og man får en egen, spesiell følelse til endret kjøreadferd og med det ulykker. Kjøring i lange tunneler er, i følge eksperter, en egen kjøreepplevelse som den vanlige bilist ikke har erfaring med. Derfor har man valgt at eget personell forestår kjøringen av de nevnte spesialtogene.

Kilde: World Highways.

Bjørn Erik Sem-Jacobsen.



*Dette ser du med nærlys.*



*Og dette er skjult av mørket.*

# TEKNISK SPALTE

## Drenering

Av: Karl Støle

I håndboka Vegbygging nr. 018 er kaspitelet om drenering det nest største, men vi skal her bare i korthet ta for oss endel viktige faktorer som må tas hensyn til ved planlegging av drenering og overflatevann.

Med drenering menes bortledning av vann fra vegen og dens tilstøtende områder. Hensikten med dreneringen er å hindre skader på vegen og vegtrafikken.

Viktige faktorer er f.eks.

Man må se på det naturlige system som er før vegen anlegges, slik at man ikke unødig forandrer den vannstand, fall og vannføring som er i de naturlige systemer.

Nedslagsfeltets areal (det areal som fører vann inntil vegen).

Nedbørsmengde.

Oppsamling og bortledning av vann.

Forholdet til nabogrunn.

Hensyn til om vegen ligger i tettbygd eller bymessig strøk.

Beregning av dimensjonering av rørledning.

Åpen eller lukket drenering.

Kummer, sluk, rister og sandfang.

Overvannsledninger.

Dette er noen av de viktigste faktorene man må ta hensyn til ved plan-

legging, men i håndboka nr. 018 er det enda flere.

Planlegging (byggeplaner) for drenering bør foregå på et så tidlig stadium, at dette er klart samtidig med de andre detaljplanene og må være klare før et anlegg igangsettes.

Drenering/overflatevann er vel det element i vegbygging som er mest forsømt i planleggingen. Jeg vil påstå at i mange tilfeller går dette med drenering på rene tilfeldigheter, endel planlegging blir utført under arbeidets gang av oppsynstjenesten, men dette er ikke tilfredstillende. Eksempler på dette er mange. Drenering, bortledning blir lagt uten at dette avmerkes på kart-profiler, dette kan vanskeliggjøre vedlikeholdsarbeidet.

Der føres større vannmengder til nabogrunn, dette har i mange tilfeller ført til erstatningskrav, kanskje ett år og to etter at anlegget er ferdig.

Det hindrer driftsplanleggerne i å lage tilfredstillende planer. Kostnadmessig blir det også dyrere.

Byggeplaner har vært omsnakket i mange år, men lite har skjedd på dette området. Vi ligger fortsatt på et lavnivå, det er vel ikke blitt stort bedre enn det var i 1960 årene. Eksempler på dette er nyoppstartet anlegg som det er all grunn til å kritisere for mangelfulle byggeplaner.

Ville det ikke nå være på tide for driftsledelsen til å få fortlgang i dette arbeidet. Med gode byggeplaner ville

man spare utedriften for mange errelser og man ville også ha det igjen på økonomiske besparelser.

Så til slutt litt om bruk av betongrør/plastrør.

Betongrør er det man har brukt til både drenering, overvann, stikkrenner o.s.v., og det er vel også det man bruker mest idag. Plastrør (anlegg-rør) er godkjent til bruk også i vegvesenet, men har vel enda ikke fått noe stort innpass her. I mange tilfeller tror jeg man ville kunne få besparelser i bruk av plastrør, som f.eks. til overvannsledninger, bortledning av vann hvor man må gå over hager, jorder o.l. Rørene er lette og transportere og håndtere, og man vil kunne unngå bruk av store maskiner til transporten og nedleggingen. Dette vil spare oss for endel utgifter til maskinarbeid og ryddingsarbeid. Man kan også gå ned i dimensjon da plastrørene er glatte innvendig. En annen viktig faktor er at arbeiderne ville spare seg for en god del slit, og sikkerheten for ulykker ville også bli bedre.

I innkjøpspris for drens og overvannsledninger vil de også bli noe billigere. For dobbelveggede armerte plastrør som brukes som stikkrenner vil bli en god del dyrere enn betongrør.

Neste nr. skal vi se litt på utvidelsen av eksisterende veg og forsterkning.

De nye trafikkreglene:

## Valgfrihet for syklende

Plikten for syklende til å ta «stor venstresving» er borte i de nye trafikkreglene som trådte i kraft 1. oktober. Syklende kan nå velge vanlig venstresving, som andre trafikanter, der dette er mest hensiktsmessig. De nye trafikkreglene gir også syklende valgfrihet mellom sykkelveg/bane og kjørebane.

- Tross muligheten til å velge, oppfordrer vi de syklende til fortsatt å bruke de anleggene for syklende som finnes, sier kontorsjef Johan Mellbye i Vegdirektoratet. - Det er det sikreste for dem selv.

Adgangen til å bruke kjørebane er aktuell først og fremst for racer-syklister og andre som har så stor fart at de ville volde fare eller ulempe for andre på sykkelvegen. Det er jo heller ikke alltid at sykkelveg/bane går korteste veg dit en syklende skal.

### Forbudt på trafikert fortau

- Eldre og synssvekkede har hatt en del innvendinger mot at syklende har lov til å bruke gangveg og fortau, sier Mellbye. - Det er grunn til å understreke at syk-

ling på slike steder bare er tillatt når gangtrafikken er liten, og de gående må ikke hindres eller forstyrres.

### Definisjoner

De nye trafikkreglene definerer sykkelbane som anlegg merket med skilt, og adskilt fra kjørebane med oppmerking. Sykkelveg er også skiltet, men adskilt fra kjørebane med gressplen, grøft, gjerde eller på annen måte. På sykkelbane er det bare lov å sykle i trafikens fartsretning, mens det på sykkelveg er tillatt å sykle i begge retninger.

Etter anmodning fra Trygg Trafikk er øvre aldersgrense for å være sykkelpassasjer hevet fra 7 til 10 år. Dette gjelder også for moped. Denne regelen står i kjøretøysforskriften. ■

# Høg «strykprosent» i STRAND

Tekst og foto: Tormod E. Nag

«Strandadagane 1986» vart arrangerte på Jørpeland i september. Også denne gongen var vegvesenet der med sin stand — midt mellom bankar og salslystne forretningsfolk.

På utstillinga vår vart det bl.a. vist ein fotomontasje om utforkjøringsulykker, modell av røybrua over Høgsfjorden og sist, men ikkje minst: Her fekk strandbuane høve til å testa kunnskapane sine i trafikkreglane.

Det var Svein Dahle, som til dagleg steller med opplæring hjå biltilsynsjefen, som hadde hovudansvaret for utstillinga. Til å hjelpa seg hadde han med folk frå biltilsynet og vegstasjonen på Tau.

Når det gjeld trafikkoppgåvene så viste resultatata at svært mange bilførarar har mangelfulle kunnskapar om trafikkreglane. Berre ein av dei ca. 200 som prøvde seg, hadde alt rett. Viss me legg førarprøvevurdering på resultatata, ville minst halvparten av kandidatane fått ikkje be- stått.

— Står det så dårleg til med trafikk-kunnskapane hjå strandbuane at 50 % ville stroke dersom det hadde vore ein verkjeleg prøve?

— Nei, eg vil ikkje sei det så sterkt. men eg vil likevel ikkje leggja skjul på at eg er noko betenkt over resultatet sjølv om eg eigentleg ikkje er overraska. Eg fekk bekrefte noko eg had-

de mistanke om. Det er klart at dette er lærdom som lett går i gløymeboka om me ikkje sjølv aktivt passsar på å halda oss ajour.

— Kven hadde laga spørsmåla?

— Spørsmåla var henta frå vanlege teoriprøvar som biltilsynet nyttar i samband med førarprøven. Forskjellen var berre at ein vanleg prøve har 50 spørsmål, medan me berre hadde 20 på det skjemaet som vart brukt under Strandadagane.

— var det nokre av oppgåvene som gav fleire feil enn andre?

— Ja, heilt klart. Nokre av spørsmåla fekk rett svar av alle, medan andre sjeldan og aldri blei rett. Dessverre var fleire av dei oppgåvene som fekk mest feil knytta til aktuelle og sentrale ting for den vanlege bilføraren. Svara viser f.eks at det er stor forvirring når det gjeld vikeplikt for buss som skal ut av busslomme. Regelen er klar og seier at me har vikeplikt for bussen viss fartsgrensa er 60 km/t eller lågare. Eit anna spørsmål som viste manglande viten var korleis me skal kjøra i eit vegkryss der trafikken blir dirigert av ein politikonstabel. Nemnast kan også at det er svært mange som ikkje er klar over at var-seltrekanten skal plasserast minst 150 meter frå bilen ved driftsstans eller uhell.

— Eg hadde inntrykk av at folk var ein del reserverte overfor testen

dykkar. Var dei redde for biltilsynet?

— Kanskje ein kombinasjon av det og redsle for å avsløra svakheter. Det er i grunnen trist at folk ofte oppfatar biltilsynet sin rolle feil. Biltilsynet er på same måten som heile vegvesenet ein serviceetat. Dei tilsette i biltilsynet vil gjerne hjelpa og rettleia publikum. Biltilsynet er eit svært viktig element i arbeidet for eit betre og tryggare trafikkmiljø for alle.

— Kan resultatata brukast til noko vidare?

— Ja, eg har nokre tankar. Kva om me neste haust går ut med eit kurstilbud i friundervisninga regi der strandbuane kan få friska opp og justera trafikk-kunnskapane. Eg har lyst å prøva for å sjå om me får nokon respons.

— Du Svein kjem nyleg frå arbeid i skulen. Har du på denne tida gjort deg opp tankar om korleis ein kan nå ut til folk med informasjon og viten om desse spørsmåla?

— Eg har ikkje noko oppskrift på eit så omfattande spørsmål. Det finst likevel område der det etter mitt syn bør satsast ekstra. Eg er ein del opteken av oss som har kjørt bil ein del år. Korleis oppfører me oss i trafikken? Kva respekt viser me overfor grenser og reglar? Er me klar over at me representerer eit eksempel på godt og vondt i trafikken? Eg trur eit skritt i rett lei ville vera om me alle tok opp til kritisk vurdering vår eigen daglege kjørestil. Mange har tilsynelatande store problem med å innsjå at trafikkmonsteret har forandra seg og blitt meir komplisert dei siste 10-20 åra. Dette må f.eks. få følger for kjøreopplæringa i form av fleire timar og dyrare førarkort. Eg synest det er gledeleg når kjøreskulane kan fortelja at folk kjem og ber om oppfriskningskurs i både teori og praksis.

— Til slutt — Kva med helgeulyk- kene?

Kjenner du kva forskning kan fortelja om årsaker til alt det tragiske som skjer?

— Det synest som om to faktorar stadig går igjen — nemleg fart kombinert med alkohol. Me har klare tal som fortel oss at ved minst kvar tredje alvorlege trafikkulukke er bruk av alkohol ein medvirkande årsak. Alle veit at fart og promille er livsfarleg, men likevel er det lite som tyder på at folk verkeleg vil ta konsekvensen av dette. Det er beklageleg at det stort sett er ved bruk av overvaking og straff at me kan ha håp om å endra folk sine kjørevanar. Me må hugsa at vegane våre er ikkje tryggare enn det den einskilde trafikanten gjer dei til.



*Kven er vel den beste av kvinne og mann?» Her ser det ut til å vera mannen, Ola Lekvam, som treng rettleiing av Svein Dahle. Kona, Ingrid, konsentrerer seg om spørsmåla.*



## Gjør rede til å møte din Gud

Amos 4:12

Når en eller annen av oss har planer om å reise til et fremmed land for å oppholde seg der en tid, er det vanligvis slik at det legges meget grundige planer for reisen.

Dag for dag vokser forventningene og tankene om alt det nye, han eller hun vil komme til å oppleve, får begeistringen til å strømme over.

I sammenligning med dette kan det derfor se merkelig ut, at et menneske som regner med at hans livs reise ender i himmelen, aldri snakker om dette eller søker opplysninger om landet eller veien dit, i Guds veiledende bok, Bibelen.

Å gjøre seg rede til å møte sin Gud har først og fremst noe å gjøre med å finne inn på den rette vei, som fører til Himmelen.

Jesus sier: «Jeg er veien» Joh. 14.6, og det er derfor nødvendig å følge ham. Vi må vende oss bort fra fortapelsens vei, og til Jesus, idet vi i tro tar imot ham.

Er vi først kommet inn på himmelveien, vil det kjennes på at vi forteller andre om det vidunderlige som venter forut.

Uansett hvilken veg vi befinner oss på, vil den dag komme da vi skal møte vår Gud. Hvordan vil dette møtet bli?

Skal vi høre disse velegnede ord av hans munn?

«Vel, du gode og tro tjener, du har vært tro over lite, Jeg vil sette deg over meget, gå inn til din herres glede». Matt. 35.21.

Eller skal vi være blant dem, til hvem det blir sagt: «Sannelig sier jeg dere, jeg kjenner dere ikke». Matt. 25.12.

Har vi nå truffet de nødvendige forberedelser til vår siste reise?

**Kjell Dalaker**

# MI MEINING

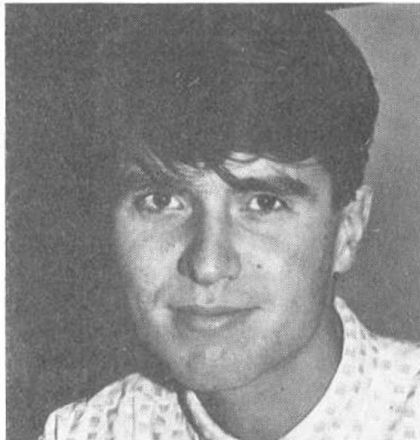
## Nye trafikkregler

1. oktober ble det innført nye trafikkregler. Meningen er å forenkle de allerede eksisterende og gi større valgfrihet.

Nå har de nye reglene vært ute i praksis i et par måneder. Så er

spørsmålet: «Er de blitt noe enklere?»

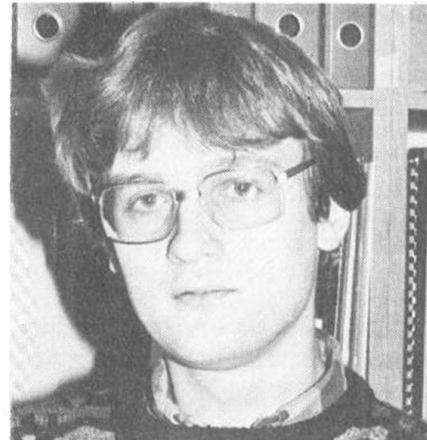
Vi spurte fire ansatte ved vegkontoret om deres mening om de nye trafikkreglene.



**Endre Surnevik**  
Økonomiseksjonen

Jeg kjører veldig lite bil, men uansett har jeg merket liten forandring.

Fletteregelen skaper vel muligens noe bry, men dette er vel fordi de nye skiltene ikke kom samtidig med reglene. Det skapte nok litt usikkerhet.



**Kjell H. Husebø**  
Planavdelingen

De nye reglene gjør det enklere. Fletteregelen kan vel muligens virke litt vanskelig i begynnelsen, men det kommer seg nok snart.

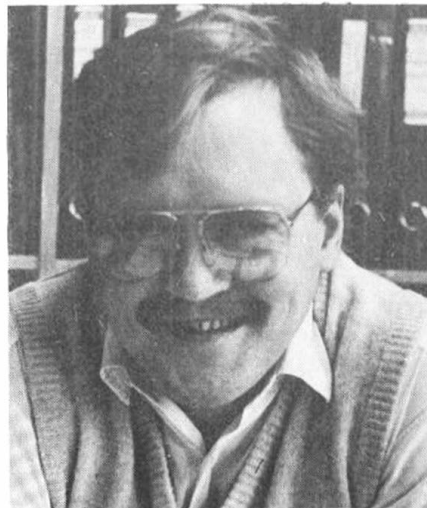
Ellers merker jeg liten forandring.



**Marita Folkvord**  
Trafikkteknisk seksjon

Fletteregelen har vel alltid fungert, men nå er skyldspørsmålet ved en eventuell kollisjon et større problem.

Ellers har jeg sett liten forandring, men den nye parkeringsregelen for avstand foran og ikke bak gangfelt er «håll i håve». Den gamle regelen skulle aldri vært forandret.



**Kjell W. Utvaag**  
Biltilsynets stab

Forandringene har nok skapt en del uklarhet. Den nye parkeringsregelen er ikke bra.

Fletting har vel alltid fungert. I det hele tatt er det egentlig bare et spørsmål om tid til å omstille seg fra trafikantenes side.

# GJESTEKOMMENTAREN

## Trafikken i Kleppekrossen

Trafikkforholdene i Kleppekrossen er uholdbare både for bilister og myke trafikanter.

De siste årene har det vært en enorm trafikkøkning, og det har tidligere vært gjort forsøk på å få til en eller annen form for sikring. Undertegnede har derfor igjen tatt initiativet til å få gjort noe.

I mars måned dette året inviterte jeg forskjellige personer fra skolene, vellagene og kommunen, for å sette i gang en diskusjon om dette problemet. Vi kom da fram til endel mulige løsninger, som vi sendte til drøfting i teknisk etat.

Vi fikk medhold fra kommunen, og dette er oversendt til Statens vegvesen for vurdering. Vi håper på et positivt svar og en snarlig løsning.

Befolkningen i Klepp er bekymret for trafikken. Spesielt skolebarna er hardt utsatt p.g.a. skoleveien, siden vi har skole på begge sider av riksveggen. Også vanlige myke trafikanter synes dette er et problem så lenge

vegen deler sentrum i to og det er bukker på begge sider.

På grunn av den økende trafikken ser foreldrene seg nødt til å kjøre og hente sine barn på skolen og til fritidsaktiviteter på ettermiddagstid da trafikken er enorm på grunn av arbeidsdagens slutt. Vi har hatt en del påkjørsler og nesten-ulykker og vi håper på en snarlig løsning med en eller annen form for trafiksikring, før det skjer en alvorlig ulykke, hvor gjerne et barn blir offeret.

Likevel er det ikke bare de små som har problemer. De fleste påkjørsler har skjedd med voksne. For en kort tid tilbake var det en dame på 70 som ble påkjørt og brakk lårhalsen. Bilistene har også et stort problem da det omtrent er umulig å komme seg fram i den verste rush-tiden. En kan oppleve å risikere å måtte stå og vente opp til et kvarter før en får en anledning til å krysse veien.

Vegvesenet er i gang med trafikk-



**Grete Hansen**

Kleppe

analyser for bl.a. å telle fotgjengere. Vi har tidligere fått avslag på forslag til løsning fordi det var for få fotgjengere i forhold til biler. Dette er jo nettopp fordi foreldrene ser seg nødt til å kjøre barna sine da de ikke tør å slippe dem ut i trafikken alene.

Jeg vet med sikkerhet at når en skal ut og handle, så reiser en som regel til Bryne eller Sandnes fordi en der kan gå mer trygt enn i Kleppekrossen. Vi håper og tror derfor på et positivt svar fra vegvesenet.

## — Revisjon av norsk vegplan

*Forts. fra side 4*

**Tabell 2. Spesifikasjon av prosjekter som inngår i de foreløpige forslag til alternative strategier**

Prosjekt	Stamvegstrategi	By/tettstedsstrategi	Strategi regionale sambindingsveger
E-18 Omkj. Ålgård	33 mill. kr.		
E-18 Topl.kryss Lura	6 mill. kr.	6 mill. kr.	
E-76 Kvitanes-Våg	10 mill. kr.		
E-76 Isvik-Skjoldavik	14 mill. kr.	14 mill. kr.	
Rv. 13 Kleppa-Pundsnes	8 mill. kr.		
Rv. 14 Eskelandsv.-Høye	11 mill. kr.		
Rv. 44 Omkj.veg Klepp	18 mill. kr.	30 mill. kr.	
Rv. 13 Hove-Vatnekrossen		50 mill. kr.	
Rv. 13 Oanes-Jørpeland			50 mill. kr.
Rv. 13 x rv. 517-Øvrabø. (bru over Sandsfj.)			50 mill. kr.
<b>Sum</b>	<b>100 mill. kr.</b>	<b>100 mill. kr.</b>	<b>100 mill. kr.</b>

«by/tettstedsstrategi», bør de ordinære riksvegmidler brukes på strategi «regionale sambindingsveger».

### Prosjekt for tilleggsfinansiering

Det er ialt fire prosjekt eller prosjektområder som er aktuelle for tilleggsfinansiering.

#### 1. BOKN-PROSJEKTET

Prosjektet er allerede vedtatt og man regner med at ca. 35 mill. kr finansieres ved hjelp av bompenger i perioden 1990-93.

#### 2. RENNESØY-PROSJEKTET

Det arbeides nå ut fra en tidsplan som tilsier byggestart i 1990 og ferdigstillelse innen utgangen av 1993. Prosjektet er i sin helhet basert på bompengefinansiering og er foreløpig kostnadsregnet til ca. 450 mill. kr.

#### 3. HØGSFJORD-PROSJEKTET

Selve byggingen av rørbru (evt. andre løsninger) kan neppe skje før etter 1993. Derimot bør bru over Lysefjorden (50 mill. kr.) kunne bygges før 1993, ved hjelp av forskotteringer og særbidrag. I tillegg vil forskottsbompenger på

## MINNEORD



Sverre Georg Bilstad

Overingeniør Sverre Georg Bilstad begynte som ingeniør ved Rogaland vegkontor i 1958. Han hadde sitt virke ved vedlikeholdsavdelingen som distriktsleder for søndre del av Rogaland. Han var tilknyttet vedlikeholdsavdelingen helt fra den ble opprettet i 1961 og fram til sin død den 21. september 1986.

Sverre G. Bilstad var en usedvanlig dyktig fagmann på sitt område. Han var en av veteranene innen vedlikeholdet og han medvirket til å utvikle denne avdelingen til en moderne og effektiv etat. Hans kjennskap til vegenettet på Jæren og i Dalane var legendarisk.

Likevel minnes vi Sverre Bilstad mest for det han var som menneske, — hans rolige og vennlige vesen, hans styrke og livsmot etter at han ble rammet av sykdom.

Sverre Bilstad var en hedersmann vi er stolte og glade for å hatt som venn og medarbeider.

Vi lyser fred over hans minne.

Chester Danielsen

Tau-sambandet og Høgsfjord-sambandet kunne gi opp mot 18 mill. kr i perioden 1990-93.

#### 4. BOMPENGERING-FORSKOTTERINGER-EKSTRAORDINÆRE RIKSVEGBEVILGNINGER TIL NORD-JÆREN

Det arbeides nå med en skisse til bompengering rundt Stavanger og ekstraordinære riksvegbevilgninger vil kunne gi ca. 200 mill. kr ekstra i perioden 1990-93 til riksvegutbygging på Nord-Jæren.

#### Konklusjon

Profilen på riksveginvesteringene i

## TILLITSMANNENS SPALTE

*Jeg vil denne gang ta for meg forskjellige ting av det som blir diskutert i utedriften.*

*Det som det snakkes mest om nå for tiden er den reduksjon av arbeidstida som skal skje pr. 1.1. 1987.*

*Der er det kommet en klar tale fra nesten samtlige ute om at reduksjon må skje på ettermiddagen. Det har blitt sagt så sterkt at hvis reduksjonen blir lagt om morgenen så vil det bli alvorlig uro ute og fare for store konfrontasjoner (streik, gå sakte o.s.v.)*



Hovedtillitsmannen i NAF  
Ole Tamburstuen.

*Vi mener jo det at skal det bli noen produktivitetsøkning må forholdene legges til rette for det, og at det er et godt miljø på arbeidsplassene er jo en av tingene som må nevnes i så tilfelle.*

*Gang på gang har vi tatt opp dette med lik arbeidstid sommer og vinter, men vi har blitt blankt avvist av ledelsen i denne sak. Vi foretok en undersøkelse om arbeidstida for en stund siden der vi sendte ut skjema til samtlige ansatte i driften + oppsyn, og av svarene som kom inn (ca. 92 %) gikk hele 79 % inn for at vi skulle få lik arbeidstid (begynne kl. 07.00) hele året. Dette er jo nokså klar tale, men likevel sitter ledelsen der på sin «høye hest» og sier nei.*

*Hvor er medbestemmelsen i slike tilfelle?*

*Skulle nå reduksjon av arbeidstida være med på å forverre dette enda mere, er det ikke så klart at det blir reaksjoner.*

*En annen sak som blir diskutert ute er jo den stadige reduksjon av bevilgninger til vegetaten. hadde ikke kommuner og næringsliv vært med på forskuddteringer til endel vegprosjekt ville det sett ille ut. Men det er jo ikke bare goder ved slike ting heller. Midlene skal jo betales tilbake engang og for oss i utedriften er dette med på å skape usikre arbeidsplasser. Det har jo vist seg mang en gang at dette med å leve på forskudd kan straffe seg.*

*Etter at jeg har vært på brakkebefaring i år, må jeg si at vedlikeholdet og rengjøringen av brakke har bedret seg siden i fjor. Jeg håper dette er en trend som fortsetter.*

*Det får være nok for denne gang.*

#### Fly

Hun var 92 og på sin første flytur. De fløy om natten og hun var meget urolig:

«Hvordan kan flyveren se at flyve nu da der er så mørkt?»

Flyvertinnen ba henne se ut av vinduet til venstre.

«Ser De det blinkende lyset ytterst ved vingespissen?» Joda, hun så det.

«Se nå ut på den andre siden. Ser De at det er et tilsvarende lys der?»

Jo, hun så det også. Og falt meget til ro da flyvertinnen fortalte at flyveren hele tiden fløy nøyaktig midt i mellom.

Rogaland er ikke i så stor grad lenger bestemt gjennom fordeling av ordinære bevilgninger. Det vil i perioden 1990-93 i høy grad være omfang og form av tilleggsfinansiering som vil være bestemmende for profilen. Man kan stille spørsmål ved om dette er en riktig utvikling. En ting er i alle fall sikkert: framveksten av alle former for tilleggsfinansiering viser at når staten ikke klarer å skjytte sin oppgave når det gjelder utbygging av vegenettet, vil andre krefter straks forsøke å overta. Så viktig er nemlig vegbyggingen!

C



*God jul  
og Godt Nytt År!*