



Nr. 4 – OKTOBER 1989 – 17. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Arbeidarar på Ropeid-
anlegget i Suldal.
Frå venstre: Jørgen Tveit (bak),
Erik Littlehamar, Svein
Gjuvsland, Halvar Jordbrekk,
Magnus Weltzin, Georg Aasen,
Helge Valskår, Kjetil Nordbø,
Jon Haugslund, Sveinung
Marvik og Jan Rossabø.
(Sjå side 6.)



STATENS VEGVESEN

125 ÅR

-FOR BETRE TRANSPORT

AV INNHALDET:

- Intervju med Alv Moi
- Vår mann på Kvitsøy
- Eit år med Askøy–Bergen
- Motorvegopning i Sandnes
- Anleggsdrift på Ropeidhalvøya



Nr.4 - Oktober 1989

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Georg Eie
Tormod Nag
Irene Stangeland
Ole Tamburstuen
Solveig Yndesdal

Layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Torvald Kåre Lone

Opplag
1500 eksemplar

INNHALD

- 3 Målstyring i maskindriften
- 4 Ny E 18 Sandved - Hove
- 5 Bruopning i Suldal Stordrift på Ropeidhalvøya
- 6 Biltilsynskontor på Nærbø
Forpliktende Sofuspris
Utdanningsstipend for kvinner
- 7 Utbetring av rv 13 på Tau
Storlygaren
Sysselsettingssituasjonen
- 8 Transport og miljø
- 10 Vår mann på Kvitsøy
- 11 Norsk vegmuseum tar form
- 12 Mindre køar og kortare ventetid i Skudenessambandet
- 13 Mi meining
- 14 Alv Moi går frå borde
- 15 Kongens fortенestmedalje til Alv Moi
- 16 Nye vegnormalar
- 18 Mindre biltrafikk
- 19 Vegvesenets sykkeldag
- 20 Da vegvesenet fikk bedriftsidrettslag
- 21 Eksklusivt skilt til Preikestolen
- 22 Valget 1989, det viktigste for Finnøy?
- 23 Vern og helse
- 24 Samarbeidet vegvesen - politi
- 25 Trafikksikring på Karmøy
Hjelmen sprakk, men hodet holdt
- 26 Erfaringer fra hospitering ved NTH
- 27 Betongdekke i Bergjelandstunnelen
Vegvesen-barnehage
- 28 Intervju med radioservice-mann Meling
- 29 Kryssord
- 30 Avvikling av vegsenteret i Kongeparken
Bygging av Tengs bru i 1953
Karl Støle - til minne
- 31 Tillitsvalgtes spalte
Frelse ved tro uten gjerninger

"Dansen gjennom skuggeheimen"

Statens vegvesen sitt jubileumsår går mot slutten. Til eit jubileum høyrer det med å sjå seg tilbake. For vegvesenet sin del, kan ein ikkje gjera det utan at vegarbeidaren står sentralt. Rallar, slusk blei dei gjerne kalla. -

I norsk litteratur er ein viktig periode - ca 1880-1920 - av anleggsarbeidaren si historie omhandla i eit av våre mektigaste og mest omfattande roman-epos, "Dansen gjennom skuggeheimen" av Kristofer Uppdal. Eg brukte ein del av ferien til å pløya igjennom dei 10 binda. Det tok si tid, men det gav opplevingar som truleg blir mellom dei eg hugsar lengst frå vegvesenets sitt jubileumsår.

Kristofer Uppdal sine bøker er ikkje av dei lettast tilgjengelege. Språket hans, i all sin rikdom og saftige replikk-kunst, kan vera tungt. Men dei fleste som gir seg tid, og i første omgang er tolmødige, vil utvilsomt ha glede av å lesa denne vår fremste rallar-diktar. Så kanskje det kan vera ein tanke å nytta nokre av dei lange haustkveldane til å lesa ei eller fleire av bøkene i roman-syklusen "Dansen gjennom skuggeheimen", f.eks. "Stigieren", "Kongen" eller "Trolldom i lufta". Det kan bli ei fin avslutning på 125-årsjubileet. Og bøkene, dei får du på biblioteket.

Harald Sel

Målstyring i maskindriften

Av leder for maskinavdelingen:
Audun Løken



I Stortingsmelding nr. 32 Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990 - 93 står det følgende:

"Vegvesenet skal ha egen maskinpark av hensyn til: Beredskap, konkurransemessige grunner, intern produktivitet og effektivitet, kompetanse, teknisk utvikling av maskiner, utstyr og metoder. Vegvesenets maskinforvaltning skal ha som mål å bidra til en effektiv og konkurransedyktig egenregidrift, og være en lønnsom servicefunksjon til Statens Vegvesen."

Det er av flere nevnt at driftsavdelingenes hovedmål er:

- Bedre service i staten
- Best mulig utnyttelse av statens ressurser.

For å nå disse mål, har vi innført målstyring.

Målstyringens 4 sentrale elementer er:

1. "Planlegging og oppfølging." Her har vi systemer som kvalitetssikring og virksomhetsplanlegging som viktige brikker.
2. "Beslutningsdyktig ledelse på alle nivåer." Her har vi delegering av myndighet og ansvar, slik at alle beslutningene kan bli tatt på lavest mulig nivå og der de hører hjemme.
3. "Organisering og ressursbruken." Rett mann på rett plass og med riktig utstyr vil bli vegvesenets styrke i konkurransen om jobbene.
4. "Motivasjon av medarbeidere." Her er det mye upløyd åker på alle nivåer. En som vet hva han er ansvarlig for og hva han skal gjøre, er som regel en tilfreds arbeider som utfører en god jobb.

Det nye styringssystemet som nå skal innføres, gir oss hånd om de ressurser vi har fått tildelt. Det er opp til oss selv å bruke ressursene på en slik måte at vi kan ta opp konkurransen med private entreprenører, og vise at vegvesenet er liv laga.

Ny etappe av E18 klar for trafikk

Tekst og foto: Eva Vivoll

Det var stor festivitas da den nye parsellen Sandved - Hove ble åpnet for trafikk fredag 23. august 1989, en måned tidligere enn opprinnelig planlagt. Den offisielle åpningen foregikk på Kvelluren bru, og det var fylkesordfører Arne Rettedal som fikk bruke øksa på det røde silkebåndet.



Fylkesordfører Arne Rettedal plasserte et velrettet hogg på det røde silkebåndet, og parsellen Sandved-Hove var klar for trafikk.

Den nye parsellen er på i alt 1,3 km, derav Kvelluren bru på 340 m, og har en samlet kostnad på 43 mill. kr. Konstruksjonsmessig føyer brua seg fint inn i terrenget ved den fine Sandvedparken langs Storåna. "-Et mykt og estetisk samspill," som ordfører Roald Bergsaker sa.



Ordfører Roald Bergsaker overrakte blomster til første trafikant på den nye vegen.

Videreførelsen av E18, Hove - Osli er fra vegvesenets side antatt ferdigstillet i 1993, noe både Bergsaker og Rettedal sterkt beklaget. En framskyndelse til 1991 er nødvendig mente begge.

Etter åpningen var det overrekkelse av blomster til første trafikant, før fylkesordfører, ordfører og vegsjef kjørte i spissen for en lang bilkortesje til Sandnes rådhus og bevertning til alle innbudte gjester.

Prosjektleder Thorvald Kåre Lone viste video og gav en fin orientering om anlegget, fra de første planer til vegen nå står ferdig, og alt ligger til rette for en betydelig bedring av trafikkforholdene i Sandnes.

Bruopning i Suldal

Tekst og foto: Knut Utaaker



Den nye Littlehaga bru i Suldal blei opna 31. august av formannen i fylkes-samferdselstyret Arne Sandnes.

På bildet er arbeidsgjengen for brubygginga, med unntak av formannen Øystein Austarå og Leif Einar Aarhus, samla under opningsseremonien.

Frå venstre: Hallvard Jordebrekk, Jacob Tednes, Rune Nærheim, Kristen Landsnes, Magne Tveit og Nils Krokedal. Framme: Sigmund Vårvik

Stordrift på Ropeidhalvøya

Tekst og foto: Harald Sel

Går alt etter planen vil Ropeidhalvøya ha fast vegsamband innan eit år. 13. september 1990 skal den nye traseen av framtidig Rv.13 frå Ropeid til Øvrabø og den ombygde fylkesvegen frå Øvrabø til Marvik opnast for trafikk

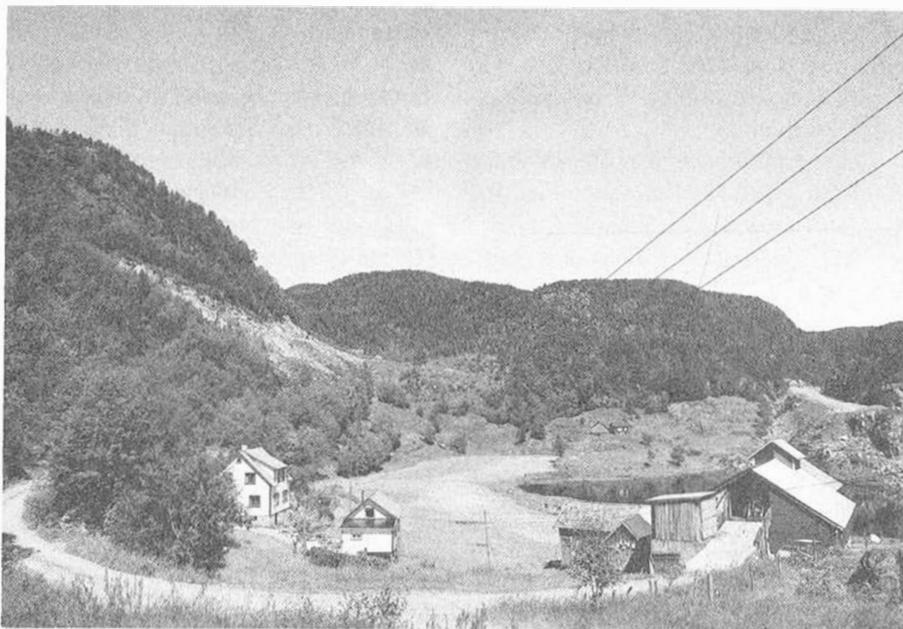
Arbeidet for å få vegutløysing for Ropeidhalvøya skal ha pågått i omlag 50 år. Etter kvart som bilen og landtransport har fått stadig meir å seia, er vegsaka meir og meir blitt ei avgjerande sak for lokalsamfunna på halvøya og for dei omlag 500 menneska som bur der.

Det er omlag 14,5 km ny veg som i denne omgangen blir bygt og som må til for å gje Ropeidhalvøya vegsamband. Men prosjektet er ikke avslutta med det. Når det ein gong, kanskje midt på 90-talet, blir pengar på statsbudsjettet, skal den nye riksvegen kryssa Sandsfjorden og koplatt til den gamle ved Lovraeid.

Arbeidet på Ropeid-anlegget tok til i august 1986. Store delar av riksvegen til Øvrabø, som blir 8930 meter, er nå grovplanert. Den eine av dei 2 tunnelane, Drenstigtunnelen på 1250 meter, er på den næraste ferdig. Og nå i oktober blir det gjennomslag i den andre tunnelen, Almeningen tunnel på 660 meter.

På fylkesveg 681 frå Øvrabø til Marvik, som blir 5,5 km, har det vore arbeid i gang sidan tidleg i vår med sprenging og masseflytting.

Det er for tida ei ganske intensiv drift ved anlegga på Ropeidhalvøya. Takka vera tildeling av ekstra sysselsettingsmidlar for 1989 på 10 mill. kr, blir prosjektet forsert betrakteleg fram. Mens tunneldrifta i Almeningen tunnel har pågått med 2 skift i sommar, har i alt 26 vegvesenfolk vore sysselsette. Utanom tunnelen har det då vore arbeid både på riksvegtraseen og fylkesvegtraseen.



Frå Øvrabø.

Til venstre på biletet, oppe i lia, ser me den nye fylkesvegtraseen frå Øvrabø mot Marvik. Til høgre i bakgrunnen, ser me litt av vegen nordover mot Ropeid.



Hans Leværskjær i arbeid med bore-riggen ved fylkesveganlegget Øvrabø - Marvik.



Oppsynsmann Tormod Steine og mekanikar Kjell Egil Sandvik ved anlegget sør for Almeningen tunnel. Med den intensive drifta som er ved anlegget, blir det harde økter for alle, også oppsynet og dei som skal halda maskinparken i orden.

Når Ropeidhalvøya får vegutløysing neste haust, vil det vera utført arbeid for omlag 100 millionar kr. Av denne summen vil nesten 76 millionar gå med til rv 13, Ropeid - Øvrabø og fylkesvegen Øvrabø - Marvik vil kosta ca 24 mill. kr.

Utdanningsstipend for kvinner

Av Marit Garborg

Ved årsskiftet 1988/89 fikk vi den gledelige melding om at Forbruker og administrasjonsdepartementet hadde bevilget ekstra midler til opplærings-tiltak for kvinner.

I Vegdirektoratets handlingsplan for likestilling, hadde VD avsatt midler til 2 Utdanningsstipend for kvinner.

Ved tildeling av FAD's ekstraordinære midler på kr. 100.000,- kunne stipendantallet for kvinner øke fra 2 til 16 stipend.

På landsbasis var det 35 søkere til kvinnestipendene og 16 kvinner som fikk tildelt stipend. Blant disse er undertegnede, som skal bruke stipendet til å studere voksenpedagogikk ved Universitetet i Oslo.

Forpliktande Sofuspris

"På to hjul", bladet til Rogaland Syklistforening, nr 2 1989, har kommentert tildelinga av Sofus-prisen (politikar-prisen) til Statens vegvesen Rogaland. Bladet skriv mellom anna:

Vi stiller oss i gratulantenes rekke, prisen er vel fortent.

Rogaland har gjennom en årrekke vært et foregangsfylke på gang- og sykkelvegsektoren. Vi regner derfor med at denne prisen vil bidra til at dette arbeidet prioriteres opp igjen etter å ha lidt en heller ublid skjebne i den nylig framlagte Veg og vegtrafikkplan for perioden 1990-93.

Vi oppfordrer særlig Vegsjefen til å gå aktivt inn i en vurdering av syklisten som transportform i byområdene på Nord-Jæren. Her ligger et stort potensiale for overføring av trafikk fra bil, noe som er nødvendig både ut fra et miljøhensyn og økonomiske hensyn.

Rogaland Syklistforening vil gjerne bidra til å dra igang et slikt arbeide. En slik satsing ville dannet grunnlag for flere Sofuspriser og miljøpriser i framtiden.

Biltilsynskontor på Nærbø

Tekst og foto: Harald Sel

Den første kunden kom frå Klepp kommune, då biltilsynet hadde sin første kontordag på Nærbø vegstasjon. Rett nok er det berre Hå kommune som er overført frå Stavanger til Egersund biltilsynsdistrikt. Men også for ein stor del av folket i Time og Klepp er det utvilsomt meir lageleg å få utført biltilsyns-tenester på Nærbø enn i Stavanger eller Sandnes. Biltilsynet har nå kontordag kvar onsdag på Nærbø. Men dersom pågangen blir stor, er det ikkje utenkeleg med ein kontordag til pr. veke. Verken biltilsynssjef Svein Dahle eller stasjonsjef i Egersund, Leif Ødegård, ser bort frå at det kan bli aktuelt.

Tilbod i nærmiljøet

Den offisielle opninga av biltilsynskontoret ved vegstasjonen på Søyland var ved ordførar i Hå, Kjell Lund. Han takka vegvesenet for dette nye servicetilbodet til jærben.

Vegmeister Per Skårland var i sin tale også opptatt av det utvida service-

tilbodet som vegstasjonen nå kan yta, og biltilsynssjef Svein Dahle sa at eit stort mål er nådd ved opninga av biltilsyns-kontor i Hå.

Kapasitet

I første omgang vil kontoret på Nærbø bli bemanna med 2 personer. Ein av desse vil i hovudsak ta seg av kjøretøykontrollane. Ein reknar med å kunne kontrollera 13 bilar pr dag. Den andre personen vil betjena andre kundar. Dei tenestane som nå blir utført på Nærbø er kontroll av lette kjøretøy, etterkontroll og avlesing av kilometertellrar. Dessutan vil kontoret kunne svara på spørsmål vedr. kjøretøy og kjøretøyforskrifter.

Registrering og utskriving av førarkort kan stasjonen førebels ikkje ta seg av. Men desse tenestane bør koma, helst så snart som råd. Det er ialfall ikkje stasjonsjef Leif Ødegård og staben hans ved biltilsynstasjonen i Egersund i tvil om.



Johannes Lokøy frå Klepp var første kunden i den nye kontrollhallen, og bilen hans kom så godt som feilfri gjennom kontrollen. Kontrollen blir utført av ingeniør Ola Undheim. I bakgrunnen til venstre ser me ordførar Kjell Lund, som foretok den offisielle opninga av kontoret, i samtale med biltilsynssjef Svein Dahle.

Ein flaskehals er borte

Av Tormod E. Nag



*Kjell Johan Vigane
i arbeid
med boreriggen.*

Så er det fjerna endå ein flaskehals på rv. 13, Ryfylkevegen. Denne gong mellom Tau og Bjørheimsbygd, eller nærare bestemt rett nedanom Tau vegstasjon

Det var ei bergnibbe som stakk ut i Bjørheimsvatnet som nå er borte. Nå ligg den nye vegen rett og fin - der ein tidlegare måtte krølla seg rundt berget.

Det har opp gjennom åra skjedd ein del uhell og samanstøytar på denne plassen. Det som strandbuen likevel minnest mest er ein motorsyklist som fauk ut i vatnet etter eit samanstøyt med bil. Til alt hell kom ein forbipasserande som hadde mot til å hoppa i vatnet. Han greidde å berga den skamfarne syklisten til lands.

Det var på høg tid at det vart gjort noko med denne strekningen. Betongrekkverket langs vatnet hadde med tida fått ei linjeføring og ein hellingsvinkel

som kunne gjera kvar vegmann uroleg. Her kunne ein for alvor snakka om at vegkanten stod av "gamal vane."

Det er oppsynsmann Arne Dahle, Tau vegstasjon som har leia arbeidet. Han fortel at det har vore med ei viss spenning ein har utført fyllinga i vatnet. På førehand hadde laboratoriet utført boring i vatnet og funne ut at den faste botnen var dekkja med 3 - 6 meter laus gjørme. Denne gjørma er så laus at sjølv sprenging ikkje gav noko resultat. Sjølv om ein del steinlass har reist avsted ut i det djupe og uvisse, har utfyllinga stort sett gått greit. Skråningane ser nå ut til å liggja stabilt.

Kostnadane for arbeidet er rekna til 1,1 mill kroner og dette skal halda, seier Arne Dahle. Det er i alt 0,45 km som er utbetra.

Bortsett frå montering av rekkverket vart arbeidet ferdig til ferien.



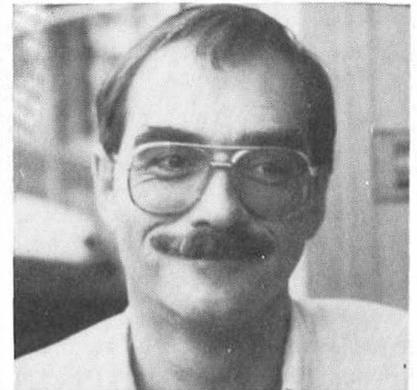
*Seksjonsleder
Jon Nesheim (t.v.)
og oppsynsmann
Arne Dahle
inspisierer anlegget.*

Syssettings- situasjonen

Av Johan Lund

Det vil i vinter bli problem med å finne arbeid for en gruppe vedlikeholdsfolk på 10 - 11 mann. Vi har vært i kontakt med kollegaer i Hordaland for å få klarlagt om de kan skaffe jobb. Kontakten er skjedd i forståelse med vår hovedtillitsmann Ole Tamburstuen. Hans kollega i Hordaland er også inne i bildet, idet det kan bli en viss forskyvning av personell i Hordaland. Uten at noe i skrivende stund er avgjort, er det en viss grunn til optimisme i saken og vi ønsker de som arbeider med problemene lykke til!

Storlygaren



I disse finaltidene kan det kanskje være aktuelt med en kort en fra fotballbanen.

Det var fotballkamp på stadion. På tribunen satt Jensen og protesterte på de fleste dommeravgjørelsene, som etter hans mening gikk i favør av feil lag.

Til slutt ble dommeren irritert, stoppet kampen og spurte: "Er det De eller jeg som dømmer denne kampen?"

"Ha, ha, hør på han, han vet ikke det en gang!" ropte Jensen.

Jeg utfordrer Karl Arne Egeli.

Kjell Nymark

Vegtrafikkens verknader på daglegliv, helse og trivsel

Tekst og foto: Kirsti Sandved

Trafikkulukker er eit lett synleg resultat av den veksande biltrafikken. Men den sterke konsentrasjonen av skadelege kjemiske stoff i lufta gjev også plager som hovudverk, kvalme og luftvegsinfeksjonar, samtundes som han verkar nedbrytande på helse over lengre tid. Og det er ikkje berre menneske som "lir". Bygningar og andre kulturminne forvittrar av luftforureininga som bileksosen har storparten av skulda for.

Men det er ikkje berre den direkte luftforureininga folk er plaga av i byar og langs sterkt trafikkerte vegar. Ei undersøking frå Drammen i Buskerud fylke seier noko om korleis vegtrafikken verkar inn på folk sitt daglegliv, helse og trivsel. Undersøkinga vart gjort i 1986 av Transportøkonomisk institutt (TØI). Det viste seg der at det var av vegtrafikk folk var mest plaga, på ulike vis, meir enn til dømes av industri.

Til samanlikning kan det nemnast at Drammen har om lag to tredjedelar så mange innbyggjarar som Stavanger, og at forureiningsnivået er mykje lågare.

50 prosent meir hoste

Folk som budde i dei sentrale bydelane i Drammen, der nivået av SO₂, NO₂ og sot var karakterisert som høgt, (men lågare enn i Stavanger), var meir plaga av hoste/luftvegsinfeksjonar, hovudverk, kvalme og forkjølning/influenza enn dei som budde i mindre sentrumsnære område, og der forureiningsnivået var lågare. Faktisk var det om lag 50% fleire av dei som budde i sentrale strok i byen som idet siste halvåret hadde vore plaga av desse lidingane. Langsiktige verknader av forureininga, som til dømes kreft, var ikkje med i undersøkinga.

Sjukdommane/plagene som vart nemnde i undersøkinga, kan verka lite dramatiske, men ser ein på verknadene for heile samfunnet, er det lettara å sjå alvoret. Når folk i sentrale bystrok er 50% meir sjuke enn folk i utkanten av

byen - kva får ikkje dette å seia for utgifter/tap av inntekter for helsevesen og arbeidsplassar?

Det kan verka kynisk å måla helseplager i kroner og øre, men kanskje kronene heller kunne vore brukte på ein annan måte, som i tillegg kunne skapa litt trivsel?

Skitne bustader

Det var likevel ikkje helseproblem folk i Drammen oftast trekte fram som ulempe av vegtrafikken - det var nedsmussing. Særleg i sentrale område av byen meinte folk at vindaug, karmar, gardiner, bilar og uteområde vart meir nedsmussa enn utanfor sentrum. Dette førte til at dei måtte vaska oftare, og at dei ikkje kunne nytta uteareala sine så mykje som dei ville. Dei som budde i nærleiken av hovudveg, var mest plaga. Mange meinte at dei heller ikkje kunne lufta i husværa.

350 000 sterkt støyplaga

Støy vart og trekt fram som eit problem av folk i Drammen. Ei gransking utført av SFT i 1984 viste at om lag 350 000 menneske i Noreg var utsette for støy frå biltrafikk over 65 dBA - dette er eit nivå som er klassifisert som sterkt plagsamt. Heile 1,3 millionar menneske i Noreg var på same tid utsett for meir enn 55 dBA frå biltrafikk, og dette nivået er rekna for å vera lettare plagsamt. Det er rimelig å tru at dei som var mest plaga av støy var busett i trafikkbelasta område i byane.

I tillegg kjem dei som er plaga av støy frå fly. Dette gjeld truleg færre menneske, men dei er til gjengjeld sterkt plaga

Støy er i seg sjølv eit stressmoment, som over tid kan føra til nerve-og søvnproblem, og med det nedsett arbeids- evne.

Kampen mot ulukker

Drepne og skadde i trafikken er av dei mest direkte og tragiske verknadene av biltrafikken. Ulukkestala har svinga

noko dei siste åra, og på slutten av 70-talet var tendensen positiv. Dette var truleg delvis av di det vart gjort mykje nyttig trafikksekringsarbeid. Men no er talet på drepne og skadde i trafikken på veg opp att.

Likevel må ein slå fast at ulukkesrisikoen generelt aukar med auken i trafikken, og at auka trafikk stadig krev fleire ressursar for å halda ulukkestala nede. Eit fakta ein heller ikkje kan sjå utanom, er at trafikkulukker med motorkjøretøy er den viktigaste einskildårsaka til at barn og unge mellom 7 og 24 mistar livet (1986-tal). Av dei "mjuke" trafikantane som vert drepne, er om lag tre fjerdedelar barn og eldre.

Ein konsekvens av trafikkulukkene er at redsla for trafikken fører til at mange, særleg barn og eldre, får avgrensa rørslefridom og aktivitetsnivå. Mange eldre er redde for å ta seg fram i trafikkerte område, og småbarnsforeldre tør ikkje sleppa ungane ut for å leika.

Usoziale bilar

Dei som brukar bil mest, er yngre og middelaldrande vaksne med middels eller god inntekt. Dei som vert sterkt ramma, er barn, eldre og folk med låg inntekt. Ein tendens er nemleg at det er dei minst ressurssterke som bur i dei mest trafikkbelasta områda, og med det får alle ulempene som støy, forureinig, helseplager og redusert livskvalitet. Fordelane, med auka rørslefridom, får dei ressurssterke med bustad utanfor sentrum.

Vegen over dyrka jord

Vegbygging gjer kvart år krav på om lag 1000 mål dyrka mark. I byar og tettstader tek vegar og parkeringsplassar opp 30% av det samla arealet. Offentlege parkar tek til samanlikning opp 1% av arealet.

Dette går ut over miljøet i byen, og då ikkje berre med tanke på forureining og støy. Det er få stader barn kan leika

TRANSPORT OG MILJØ - TRANSPORT OG MILJØ - TRANSPORT OG MILJØ

der, og der bilane først har fått fotfeste, har dei ein tendens til å fortregja fotfolket.

Køkjøring

Det er likevel ikkje berre for andre at bilistane gjer livet surt. Også for seg sjølv skapar dei verre tilhøve di fleire det er av dei. Vi tenkjer då på køkjøring, særleg i rushtida, og på mangel på parkeringsplassar. Dersom talet på bilar kjem over eit visst nivå, vert det så vanskeleg å ta seg fram, at ein kan undra seg over kvifor folk gjer det. Ei av årsakene til at folk likevel tek bilen, er at det kollektive tilbodet mange stader både er for dyrt og for dårleg. Og når også bussen sit fast i trafikken, ja då er det ikkje mykje hjelp i han heller.

Luftåtak

I det siste har ein i Noreg blitt kjend med endå ein type skade som i hovudsak skuldast for mykje trafikk. Bygningar, og då særleg gamle kulturminne, er i ferd med å bli øydelagde på grunn av luftforureininga i byane. Dette problemet har lenge vore ei hovudpine for byar som Athen og Roma, der ein har mange svært gamle minnesmerke å ta vare på. I Roma tok ein alt for fleire år sidan til å pakka inn kjende kulturminne som triumfbogar og statuar for å verna dei mot luftåtak i form av skadelige kjemiske stoff. Turistane vert møtte med grønne pakkjar i staden for dei kjende antikke kunstverka dei var komne for å sjå. Men til ein har funne ein metode til å ta vare på kunstverka, må dei stå innpakka for ikkje å gå tapt for alltid.

Ei utstilling i Trondheim i sommar viste korleis kunstskattar er blitt øydelagde av forvitring. I samband med utstillinga har SINTEF sett i gang eit prosjekt der dei måler skade på kulturminne i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Det vart raskt funne skade på fleire bygningar som eit resultat av sur nedbør og forureina luft.

At økonomiske prioriteringar også er noko som svingar med tidene, kan ein få ei aning om når ein les at styresmakterne i Roma no skal bruka tre milliardar kroner på å leggja ned ein av dei største hovudfartsårene gjennom byen for at fem gamle torg skal fram i lysset att!



Det er ikkje dei same gruppene som har dei største fordelane og dei verste ulemperne av biltrafikken. Dei som vert sterkest ramma, er barn, eldre og folk med låg inntekt. Yngre og middelaldrande vaksne med middels eller god inntekt er dei største brukarane av privatbil.



Skal Stavanger Domkyrkje og andre verdifulle kulturminne verta øydelagde på grunn av bileksos? Kampen mellom bilen og kulturminna vert i dag utkjempa i byar over heile verda

Kjelder:

Statistisk Sentralbyrå: Statistisk årbok 1988, Statistisk Sentralbyrå: Miljøstatistikk 1988
 Norges offentlige utredninger: Luftforurensing fra vegtrafikk (NOU 1983: 40), Universitetsforlaget
 Randi Hjorthol og Marika Kolbenstvedt: Virkninger av luftforurensing på folks dagligliv, helse og trivsel. Transportøkonomisk institutt, 1987.
 John Hille: Melding om rikets avstand. Framtiden i våre hender, 1988.
 Audun Rosland: Trafikk og luftforurensning. Statistisk sentralbyrå, 1988.
 L. O. Hagen: Rutineovervåking av luftforurensning. Norsk institutt for luftforskning, 1988.

Vår mann på Kvitsøy

Tekst og foto: Harald Sel

Klokka var 8,20 då me møtte Odd Torleif Høie ved ferjekaia på Kvitsøy. Då hadde han alt vore ute på Skudelfjorden og dratt ei garnlenke på 800 meter. Nå skulle eg vera med ut på fjorden og dra den andre garnlenka. Me var i land att i 12 tida. Ca 180 kilo fisk kunne leverast på fiskemottaket.

Dermed var fiskar-delen av Odd Torleif Høie sitt yrkesliv unnagjort for denne dagen. Etter ei matøkt tok vegarbeidar-delen til. Me drog ut på fylkesvegvedlikehald. I den vesle Kvitsøy kommune, med sine omlag 500 innbyggjarar, er heller ikkje fylkesvegnettet så langt - bare 6 km. Men det er mange bilar i kommunen, og han har nok å gjera. Klokka 5 (17) tok me kveld. Då var det 12 timar sidan vegvesenet sin mann på Kvitsøy tørna ut for å dra på fiskefeltet.



Odd Torleif Høie i arbeid med å dra garnlenka på ca.900 meter. Denne dagen blei det ein brukbar fangst. Mellom anna var ein del stortorsk gått i garnet, som f.eks. denne ruggen på bortimot 15kg.

Det er gjerne slik dagen artar seg for Odd Torleif Høie. I vegvesenet er han tilsett i halv stilling. I kombinasjon med fiske-yrket, vil dette stort sett innebera at han er fiskar frå klokka 5 til 12-13 tida, og deretter vegarbeidar til ca kl. 17,-. Men dagen kan gjerne bli enda lenger, fortel han. - Det er vanskeleg å berekna tida som går med på sjøen. Kjem eg seint til land hender det at eg strekker dagen til kl. 8 om kvelden. Dessutan består ikkje fisket bare av å vera på sjøen. Til vedlikehald av reidskap og båt reknar eg mellom 4 og 500 timar i året, noko som tilsvarar ca 3 månaders arbeid. Dette arbeidet tar eg

gjærne om kvelden, etter at vegarbeidet er unnagjort. Men eg må også bruka ein del helger. Og så er det ruskeversperiodane då, når det ikkje er ver til å koma på sjøen.

Tråling

Odd Torleif Høie er 45 år og ekte Kvitsøy-bu. Då han fekk mange nok år på nakken, var det liksom ikkje snakk om anna enn å fylgja opp den mest vanlege yrkestradisjonen på øya. Rett etter framhaldskulen, 16 år gammal, mønstra han på som brislingfiskar. Året etter, i 1962, blei han mannskap på ein rekruttlar. Og rekruttlar heldt han fram med

like til 1980, frå 1966 som 50 % cigar i fartøyet. Men så fann han ut at det var på tide med forandring.

Fiskeoppdrett

- Eg selde min halvdel i trålaren og begynte i arbeid på oppdrettsanlegget Kvitsøyfisk. Og så kjøpte eg ein sjark, og dreiv litt fiske ved sida av, fortel Odd Torleif.

Men arbeidet med oppdrett av laks kom bare til å bli eit mellomspel. I 1980 blei den halve stillinga som vedlikehaldsarbeidar for Statens vegvesen på Kvitsøy lyst ut. Birger Hemmingstad, som skulle pensjoncrast, hadde hatt full stilling for vegvesenet, men nå blei denne redusert til det halve. - Eg lurte på koss denne halve jobben ville passa inn i kombinasjon med fiske, fortel Odd Torleif. -Litt skeptisk var eg, men eg søkte allikevel, og fekk jobben. Det har eg ikkje trega på.

Vegarbeidar og fiskar

Nå er 9 år gått, og kombinasjonen som halv fiskar og halv vegarbeidar har fungert greit. 6 km veg kan virka lite for å sysselsetta ein mann i halv stilling. Men her må ein vera klar over dei spesielle problema ved å driva maskinelt vedlikehald på ei så lita øy. For 6 km veg kan ein ikkje ha stasjonert maskinar. Å frakta maskinar fram og tilbake for så kort vegstrekning blir også dyrt. Odd Torleif Høie utfører difor svært mykje av arbeidet manuelt. F.eks. er han truleg den siste vegarbeidaren i Rogaland som brukar langorv og ljå når gras skal bort. Og nettopp dette med rydding i siktsoner er han svært opptatt av. -Når små ungar kjem springande, treng ikkje gras set vera så høgt før me har ei trafikkfelle. Difor brukar eg ljåen mykje. Å få bort trafikkfeller, er i det heile den delen av vegarbeidet som eg er mest opptatt av, seier han.

Kan bli einsamt

Er så alt bare fryd og glede? Det kan bli einsamt av og til, eg saknar miljø, medgir Odd Torleif. - Når me av og til har hatt mindre anlegg på gang, og eg har hatt ein mann med meg, er det straks trivelegare. Elles er dei enormt greie på Tau vegstasjon. Dei står opp om meg når eg treng det, men elles kan det nok gå månader mellom kvar gong eg er i kontakt med vegstasjonen, dersom det ikkje er noko spesielt eg treng hjelp til.

Her ute må eg i det heile basera det alt vesentlege på å vera sjølhjulpen. - Og i den samanhengen er vel fiskaryrket ein god bakgrunn? - Ingen tvil. Når du er åleine i sjarken nyttar det ikkje å stå fast. Like lite som det nyttar å ropa frå Kvitsøy til Tau vegstasjon, nyttar det å ropa på nokon når du er ute på havet. Så ein fiskar av det gamle slaget, blir nok ganske allsidig og sjølhjulpen.

Ingen lettvent leveveg

Etter å ha fylgt Odd Torleif Høie gjennom det meste av ein arbeidsdag, synes citt å vera klart. Kombinasjonen fiskar og vegarbeidar er ingen lettvent leveveg. Det blåste friskt då me var ute på Skuddefjorden, og veret var heller surt til å vera midtsommar. Men når garnar skulle dras, og det tok si tid, var det ikkje lite sveitte som sila. Seinare når han gjekk laus på graset i ein steinute og vrang vegkant med orv og ljå, låg han heller ikkje på latsida.

Det er veldig stressande av og til, medgir Odd Torleif. - Men når det likevel går så godt er det avdi eg er uavhengig av klokka. Eg kan strekka dagen slik som det passar best for å kunna gjera ein skikkeleg jobb både som vegarbeidar og fiskar.

Økonomien

Kva så med inntekta ved denne yrkeskombinasjonen? Det kan variera mykje, fortel Odd Torleif. - I lange periodar kan det vera lite fisk, og dermed dårleg inntekt. På grunn av at eg har halv jobb utanom fisket, får eg dessutan svært lite fiskeristøtte. I særleg grad har minstelotten betydning her. Denne ordninga, som vil seia at ein får ei garantert minsteinntekt når fisket sviktar, omfattar bare heiltidsfiskarar.

Men totalt sett er det nok ein økonomisk fordel for meg å vera fiskar i kombinasjon med halv stilling i vegvesenet, seier han.

Kvitsøy er bra

Det leid mot kveld då me tok farvel på ferjekaia, og eg drog tilbake med ferja over fjorden. Ein opplevelsesrik dag i denne vakre og livskraftige øykommunen var til ende. Det er då ein får seg til å stilla det banale spørsmålet: Er det bare fordelar ved å bu på Kvitsøy? Vår mann treng ikkje lang tid for å svara.

- Det er iallfall mange fleire fordelar enn ulemper. Og her ute treng ein iallfall ikkje ha fritidsproblem. Når ein så av og til skal bort frå kommunen, går det ferje til Mekjarvik annan kvar time. Det er ofte nok.



Vegarbeidet tar Odd Torleif Høie som regel om ettermiddagen. Rydding av siktsoner er eit arbeid han legg stor vekt på. Og når graset blir så høgt at det hindrar sikten, må han bruka orv og ljå. Med berre 6 km fylkesveg, svarar det seg ikkje å ha stasjonert maskinelt utstyr på Kvitsøy. Det meste av vedlikehaldsarbeidet må utførast manuelt.

Norsk vegmuseum tar form

Tekst og foto: Harald Sel

Arbeidet med Norsk vegmuseum ved Hundsfossen i Gudbrandsdalen går sin gang. Museet skal opnast for publikum i 1992, i god tid før verdenseliten innan vinteridrett samlast til dyst i Lillehammer, som ligg 12km sør for Hundsfossen.

Biletet viser ein gammal skysstasjon frå Ådalen i Buskerud, som ein nå driv og gjenreiser på vegmuseet.

Alt i alt teiknar museet til å bli eit flott og representativt anlegg. Dugande fagfolk står i spissen for arbeidet med å skapa levande historisk dokumentasjon for norsk veghistorie.



Skudenessambandet:

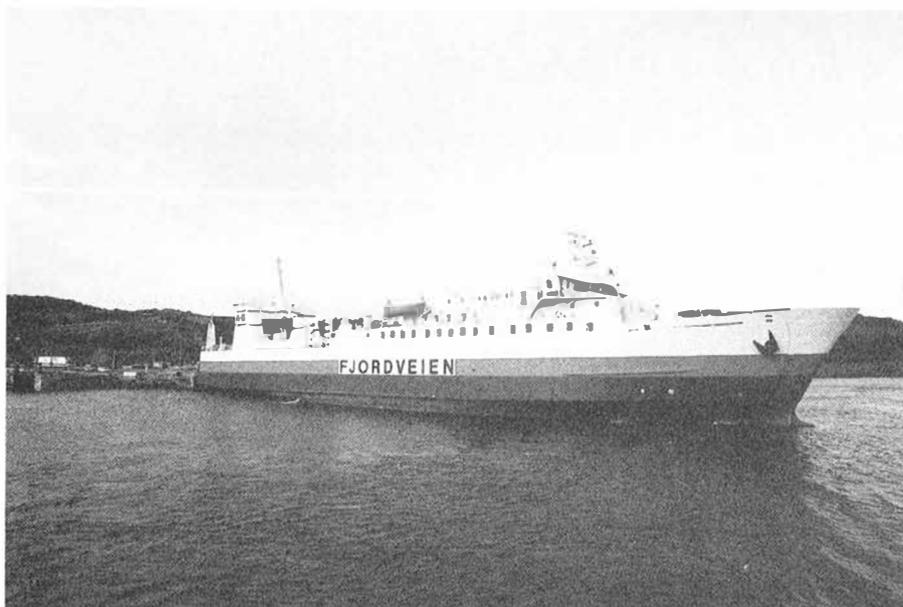
Mindre køar, kortare ventetid

Tekst og foto: Harald Sel

1. juli 1988 var det eit år sidan Rute-
laget Askøy-Bergen overtok konse-
sjonen for ferjetrafikken på
Skudenessambandet. Etter hard

kamp med Det Stavangerske
Dampskibsselskap overtok
bergensarane dette problem-
sambandet. Askøy-Bergen fekk ein

tøff start, ved at dei på kort varsel
skulle starta trafikkinga av
sambandet samtidig med at
fellesferien starta. Nå er
sommarsesong nummer 2 unnagjort.
Og som hovudkonklusjon må me
kunna slå fast: Dette har gått bra.



"Fjordveien" og "Stamveien" er dei to ferjene som blir brukt fast i Skudenessamban-
det. Her er "Fjordveien" på veg ut frå Mekjarvik.

Tøff start

Askøy-Bergen, gjennom dotter-
selskapet Rogaland kystferjer A/S,
hadde betraktelege problem å stri
med den første tida. Selskapet fekk
ikkje kjøpa "Ulsnes" frå DSD. I
staden blei problemferja "Skudenes"
leigd i 3 månader. I denne perioden
var det driftsproblem med ferja i 23
døgn. Den nye ferja "Fjordveien"
hadde også problem den første tida.
I tillegg var ferja "Herdla", som
selskapet brukte i ein overgangsperi-
ode, ubrukeleg i sambandet straks
bølgene blei litt høge

RANDABERG - SKUDENESHAVN							
MÅNED	Fraktede biler		Prosentvis økning	Gjenstående biler		I prosent av fraktede	
	1988	1989		1988	1989	1988	1989
Januar	34.433	37.857	9,94	2.204	445	6,4	1,2
Februar	37.376	38.717	3,58	3.717	947	9,9	2,4
Mars	43.084	48.521	12,6	6.588	2.042	15,3	4,2
April	44.537	48.630	9,2	11.973	1.063	26,9	2,2
Mai	48.730	52.582	7,9	10.506	3.432	25,8	6,5
Juni	53.390	57.669	8,01	21.502	2.903	40,2	5,0
Juli	64.647	65.771	1,74	1.208	1.095	1,8	1,6
Sum Jan. - Juli	326.197	349.747	7,22	57.698	11.927	17,7	3,4
Sum 1. halvår -89	261.550	283.976	8,6	56.490	10.832	21,6	3,8

Tabellen viser tal
for frakta bilar og
gjenstående bilar i
perioden jan. - juli i
1988 og 1989.

For første halvår i
år var det ein auke
på 8,6% i talet på
frakta bilar, mens
talet på gjenstående
bilar gjekk ned frå
21,6% til 3,8%.

MI MEINING

Rogaland kystferjer A/S (Rutelaget Askøy-Bergen) har nå hatt ansvaret for ferjetrafikken på Skudenessambandet i vel 1 år. Selskapet overtok konsesjonen etter DSD, som dei siste åra hadde stridd med kapasitetsproblem og lange ventekøar. Kva meiner du om den måten Rogaland kystferjer har drive sambandet på etter at dei overtok?

Større kapasitet

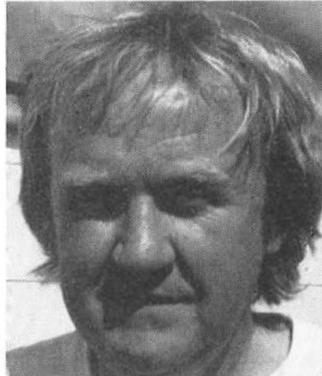
Men trass i visse vanskar, tala for trafikkavvikling og bilar som har stått over (gjenstående bilar) er klare. Ventetida har blitt kortare, talet på gjenstående bilar er kraftig redusert, trass i ein forholdsvis sterk trafikkauke. Me viser til tabellen.

Ei av innvendingane mot Askøy-Bergen sin måte å driva sambandet på, er rutefrekvensen. DSD hadde 4 ferjer, Askøy-Bergen har 2. På den andre sida brukar Askøy-Bergen kortare overfartstid enn DSD. Likevel er det nære på dobbel så lang tid mellom kvar ferjeavgang nå. Men dei fleste har klart å tilpassa seg dei nye rutene. Og når ein først er komen fram til oppstillingsplassen, kan ein som regel rekna med å få plass på første ferjeavgang.

Ingen subsidiar

Ein av grunnane til at Askøy-Bergen fekk overta Skudenessambandet var at rutelaget ville klara seg utan statssubsidiar. DSD mottok ca 15 millionar kr i statssubsidiar pr år, og med selskapsskiftet har staten dermed spart mykje pengar. Og det ser ut til at Rogaland Kystferjer klarer seg rimeleg bra utan subsidiar. Bortimot 10 millionar har selskapet rett nok tapt, men ein reknar med at 1989 totalt sett vil gå i balanse. Frå 1990 reknar selskapet med overskot.

Rogaland Kystferjer har arbeidd aktivt med rasjonaliseringstiltak. Eit av dei er bilettbuer ved innkjøringane til oppstillingsplassane. Dermed unngår ein bilettsal og lettar kontrollarbeidet ombord på ferjene.



Reidar Fyglestad, trailersjåfør, Bjerkreim.

Etter å ha kjørt ruta regelmessig i fleire år, har eg bare positive erfaringar. Det var atskillig irritasjon mens DSD trafikkerte. Askøy-Bergen yter betre service, f.eks. ved å ha kafeteriaen open mens ferja ligg ved kai, slik at ein unngår kø ved disken. Vesentleg er det også at dei kan driva sambandet utan offentlege subsidiar.



Øyvind Tveit, sjåfør og lagerarbeidar, Stavanger.

Det har blitt betre, både med mindre venting og god service. Dei siste åra DSD dreiv, gjekk alt på gamal vane. Askøy-Bergen har fått for mykje dårleg omtale, f.eks. i massemedia, etter at dei overtok. Selskapet, som til og med driv utan subsidiar, fortener støtte og honnør for innsatsen.



Jon Albert Sørensen, kaibetjent for A-B (tidlegare for DSD), Skudeneshavn.

Eg hadde eit godt forhold til alle i DSD, og eg har eit godt forhold til alle i Askøy-Bergen. Men det er ikkje tvil om at trafikkavviklinga er enklare nå. Dei store ferjene har fått bort det meste av køane og ventetida er nesten borte, trass i at trafikken har auka.



Gunhild Mydland, teknisk teiknar, Kopervik.

Eg reiser bare sporadisk med Skudenessambandet, så for min del er det liten forskjell. Askøy-Bergen hadde vel ein del kluss i begynnelsen, men eg har inntrykk av at det fungerer betre nå. Det er vel ei ulempe at sambandet bare har 2 ferjer nå, men så går jo desse fortare enn dei 4 DSD hadde. Så fordeler og ulemper går nok opp i opp.

Ein veteran trekker inn årene Moi'en går frå borde

Av Johan Lund

I fleire år har overingeniør Alv Moi vore eldstemann på vegkontoret, samstundes som han har hatt lengst tenestetid av dei i jobb. Han må ha vore tidleg ute. Ja, han var så tidleg ute at han vart jaga heim frå sin første jobb i vegvesenet i august 1940. Han mangla ein dryg månad på 18 år, som var aldersgrensa. Arbeidet var å lessa lastebil med grus for hånd. Månaden etter byrja han i NSB si anleggsdrift på Sørlandsbanen og arbeidet var tunneldriving. Her var det kun manuelt arbeid, det mest avanserte utstyr dei hadde var steinbukk til å lessa stor stein med, samt hest til å trekka steinvaggane i skinnegangen. Ellers var feisel og bor, krafse og brett dei viktigaste redskapa.

Tunneldrift med variasjonar

-Du må fortelja litt om tunneldrift frå den tid.

-I tunneltraseen var det på førhand sprengt ut ein stoll på 2x2 meter, denne låg langs ytre side av profilet. Arbeidet gjekk på å bora og sprenga ut resten av profilet. Dei borhola som vart nytta hadde ulike namn alt etter kva retning dei gjekk i. Borhol rett ned vart kalla standar, vassrett hol var ein liggjar, skråna holet svakt oppetter var det ein tørring, gjekk holet 45 grader oppover hadde ein med ein halvgjelling å gjera, gjekk holet rett opp var det ein engelskmann. Boringa var mykje einmanns jobb, men kunne 2 mann sleppa til, slo dei båe på boret, annan kvar gong. Dei slo "på klunsen", som det heitte, og då dansa boret rundt av seg sjølve. Denne metoden vart nytta på standarar og liggjarar.

Med vegmann i blodet

-Det var flust med arbeid på jernbaneanlegget, men i byrjinga av 1942 var du attende i vegvesenet.

-Far min var bas på veganlegg og det må ha freista å fylgja i hans fotefar. Frå då av hadde eg ikkje meir med NSB å gjera anna enn å gå utkommandert borgarvakt på ei jernbanebru i bygda etter



I typisk positur.

Frå stikking av vegen Brokke-Suleskard, ein ekstrajobb Moi hadde saman med dåverande avdelingsingeniør Chester Danielsen.

at Sørlandsbanen var opna i 1944, tyskarane var redd sabotasje.

Eg heldt fram med anleggsarbeid til hausten 1945, då eg byrja på mellomteknikken i Stavanger. Etter eksamen byrja eg som tekniskar på Buskerud vegkontor sommaren 1947.

5 år i Buskerud

-Med bakgrunnen som anleggsarbeidar var det vel på anleggsdrift du vart sett?

-Nei, det gjekk helst på stiknings- og planleggingsarbeid. Mest var det i Numedal og Hallingdal. Me låg ofte heimanfrå i fleire veker i slengen. Eg jobba mykje i lag med dåverande avdelingsingeniør Gimnes. I 1952 kom

eg til Rogaland, 4 år før Gimnes.

-Var det serlege grunnar til at du søkte deg vestover fra Buskerud?

-Eg likte tilhøva godt i Buskerud og det var gode tilhøve for skigåing m.a. Men eg hadde kjenningar i Rogaland og så hadde eg treft ho som skulle verta min livsledsagar. Såleis havna eg i Stavanger og har aldri angra på det. (Moi skreiv i eit brev til ein ven at han hadde valt ein historisk dag for giftermålet, nemleg 9. april, "for å markera den store krigens igangsettelse". Dette var i 1949, og dei 40 år som er gått syner at det ikkje kan ha vore mykje tess i dei krigshandlingane. J.L.)

Dei første åra i Rogaland

Dei første åra arbeidde eg med vegstikking og planlegging, særleg i Ryfylke. På den tid var vegfolk velkomne i bygdane, folk var glade for vegutlysing og var lite opptekne av eventuelle skadeverknader. Me fekk godt husvære og stell elles, og det kunne vanka ein eplekasse eller eit fenalår eller eit knippe fisk eller noko anna når me var ferdige med jobben.

-Det var vel skralt med tekniske hjelpemiddel den gong?

-Det er rett, men det me hadde var godt. Vreden var det viktigaste instrumentet. Med den fann me stigninga for veglina i det me kalla for rundstikking. Ein hjelpemann gjekk føre med eit siktemerke og stoppa med visse mellomrom og ropa attende til ingeniøren: Ser du meg? Svara ingeniøren ja, sette hjelparen eit merke i terrenget og gjekk vidare, og me fekk ei samanhengande vegline til slutt. Ein gong var det ein hjelper som var uheldig og glei sidelengs mange meter på sleipt underlag, og han havna i vatn til under armane. Men han var trugen mot jobben og som den humorist han var rekte han siktemerket i været og ropa frå sidelinja: Ser du meg nå? Slikt kveiker.

I vanskeleg terreng

-I det ulendte terrenget i Ryfylke kunne det vel gå på liv og lemmer laus?

-Det er rett det er mye vrient terreng i Ryfylke, men det er utruleg kva trening har å seia. Det kunne nok henda ein måtte "løysa ut" ein kollega eller hjelpemann som bleik om nebbet hadde klynga seg fast til ein granlegg på stupet. Og stavsprangteknikken kom vel med når eit gjel på meir enn ein steglengde skulle forserast. Det kunne vera verre på flate brakkegolvet. Eg braut foten ein gong eg skulle læra ein av kokkane gamaldans, og det var attpåtil om morgonen.

Med vedlikehaldet i hjarta

-Det er som vedlikehaldsmann dei fleste kjenner deg i dag?

-Det skjønar eg godt. Eg var heldig som saman med dåverande avd.ing Danielsen fekk vera med på arbeidet med innføring av funksjonsdeling mellom anleggs- og vedlikehaldsdrifta. Nyordninga kom frå 1961. Fylket vart delt i 3 distrikt med i alt 7 oppsyns-områder. Denne omorganiseringa er

nok det mest omfattande vegadministrasjonen har hatt nokon gong. Det var vinninga ved spesialiseringa som talde mest, me fekk høve til rasjonell drift innan dei ulike funksjonane.

Byggematerialer og vegdekker

-Mange vil ha det til at materialproduksjon, transport og dekkelegging er ditt hjartebam.

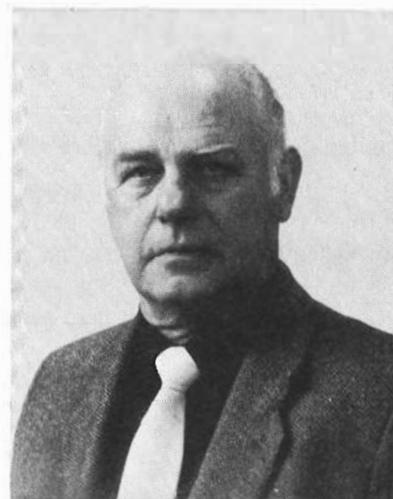
-Me hadde altfor lenge nytta lite tenlige massar i vegbygginga og det har gått ut over vedlikehaldet. Først då me fekk tidhøvelege analysemetodar vart det skikk på materialproduksjon og -bruk. Naturgrus er mangelvare, difor trong me knuseverk for å få nytta stein og fjell. I byrjinga satsa me mest på transportable verk og dei måtte plasserast slik at transportkostnadane ikkje drepte lønsemda. Seinare peika Dirdal og Lundernes seg ut for stasjonære verk, idet sjøtransport er billigast. Anlegget av dei stasjonære verka utgjer ein eigen fase i drifta som me har grunn til å vera stolte av, om me skal seia det sjøl, og kvifor skulle me ikkje det. Men me har vore heldige som har hatt dyktige og motiverte medarbeidarar både inne ved grus/dekkeseksjonen, ute på verka og i drifta elles.

Nå også med asfaltverk

-Etter at mange skjær i sjøen, både interne og eksterne, er passert går det mot eige asfaltverk. Kvifor skal me ta frå pionerane på området, dei private asfaltverka, ein spesialfunksjon der me har liten erfaring?

-Då me tidleg i 1960-åra starta oljegruslegging gjekk me over til noko nytt. Men erfaringa syner at me beherska dette feltet. Dekkeleggarane våre har gjort ein framifrå god jobb. Det er ingen grunn til å tru at dei ikkje vil meistra asfaltlegginga. Det er i dag for liten konkurranse i denne funksjonen, dei store firma har så og seia delt landet seg imellom og har monopol på kvar sine stader. Det er me ikkje tent med, me skal gjera jobben like godt og mykje billigare. Det kan gå lenge før me får betongdekker i nemnande grad, trafikkmengda vil auka anten me likar det eller ei, og det er lite som tyder på at asfaltslitasjen vil minka. Asfaltverket skulle vera liv laga i overskueleg framtid.

Kongens fortjenestemedalje til Alv Moi.



Like før bladet gikk i trykken kom det melding om at overingeniør Alv Moi er tildelt Hans Majestet Kongens fortjenestemedalje i sølv.

Overrekkingen ble foretatt av vegsjef Chester Danielsen på avskjedstilstelning for Moi på KNA-hotellet 29. september.

Moi har arbeidet i statens tjeneste i 47 år (inkl. 2 års skolegang). Han har herunder hatt en rekke verv som tillitsmann innen Norges Ingeniør- og Tekniker-organisasjon, NITO.

Nye vegnormalar

Av Halvor Folgerø

VEG & GATE UTFORMING

Vegdirektoratet har nyleg lagt fram forslag til reviderte normalar for vegutforming. Forslaget er for tida ute til ein omfattande høyringsrunde og vegkontoret har fått frist fram til 1. oktober 1989 for å koma med merknader til dette.

Det nye normalforslaget er utarbeidd av eit fagleg utval i Vegdirektoratet, leia av overing. Egil Lundbrekke. Dei tidlegare håndbøkene 017 Vegutforming, og 019 Vegutforming i byar og tettstader, vert erstatta av det nye normalforslaget som av praktiske og faglege grunnar no er samla i ei bok.

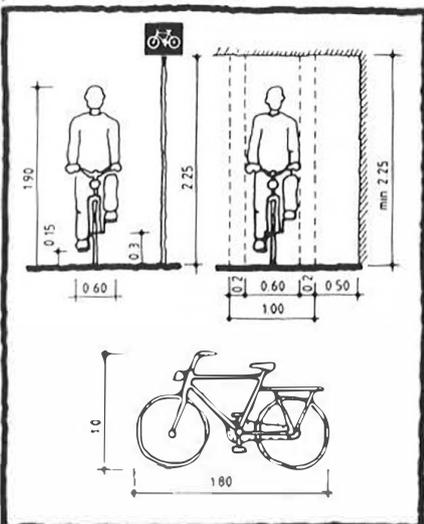
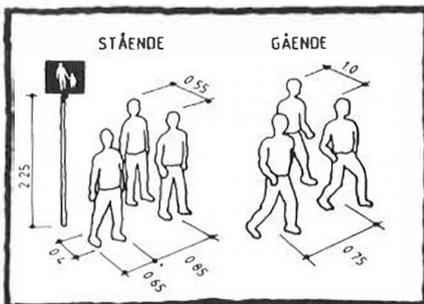
Normalane inneheld 4 hovuddelar: 1. Dimensjoneringsgrunnlag 2. Vegsystem og vegstandard 3. Detaljkapittel 4. Særskilte emner

Dimensjoneringsgrunnlag

Del 1 definerer verdiar for ulike storleikar som vegen/gata skal utformast for. Som eksempel kan nemnast kor stor plass som trengst for å sikre nok rom for gåande, syklande, personar med barnevogn, spark og rullestol.

Fig. 1 viser t.d. kva for mål som normalen legg til grunn for personar som står/går eller sykklar.

Fig.1 Dimensjonerande mål for gåande og syklande



Vidare finn vi standardmål for kjøretøytype og sporingsegenskapar for dei enskilde kjøretøya. Ved dimensjonering av vegsystemet skal arealbruken og vegfunksjonen vurderast i ein tidshorisont på 20 år. Som eit heilt nytt tema inneheld vegnormalen eit avsnitt om arealbruk og turproduksjon. Dette vil gjera det mogleg for planleggjarane å rekna seg fram til omtrentleg storleik av trafikken som ein kan venta frå planlagde utbyggingsområde.

Fig. 2 viser kva turproduksjon pr døgn som ein eining av ulike former for arealbruk kan føra til. Som tabellen syner er det store variasjonsområde.

Fig.2 Turproduksjon pr. eining og døgn.

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Billturer	Variasjonsområde
BOLIG - Eget eller andres hjem	pr. bolig		3.5	2.5 - 5.0
	pr. person		1.0	0.5 - 1.5
INDUSTRI - Fabrikk - Lager - Verksted - Engros	pr. ansatt		2.5	1.5 - 5.0
	pr. 100 m ²		3.5	2.0 - 6.0
HANDEL - Butikk - Kiosk - Apotek - Frisør - Bensinstasjon	pr. ansatt		25.0	10.0 - 45.0
	pr. 100 m ²		45.0	15.0 - 105.0
KONTOR - Post - Bank - Lege - Offentlig og privat kontor	pr. ansatt		2.5	2.0 - 4.0
	pr. 100 m ²		8.0	6.0 - 12.0
	pr. ansatt	4.0		2.0 - 6.0
	pr. 100 m ²	12.0		5.0 - 20.0

Normalen seier derfor at ein ikkje må bruka desse verdiene ukritisk.

Vegsystem og vegstandard

Del 2 er den viktigaste delen av vegnormalen. Her er det gitt prinsipp for oppbygging av vegnettet og sett verdiar for standardkomponentar for dei ulike vegklassane. Utgangspunktet for planlegging og bygging av vegar vil ifølgje normalforslaget vera val av standardklasse. Ordet standardklasse er nytt og har ikkje vore med i tidlegare vegnormalar. Val av standardklasse vil igjen vera avhengig av kva vegtype og område-type ein står overfor. Samanhengen framgår av fig. 3.

Fig.3 Prinsipp for valg av standardklasse

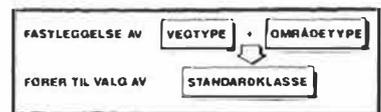


Fig.4 Inndeling i standardklassar

	UREBYGD EL. SPREDT BEBYGGELSE	MODELS TETT BEBYGGELSE	TETT BEBYGGELSE
HOVEVEG	H1	H2	H3
SAMLEVEG	S1	S2	S3
ADKOMSTVEG	A1	A2	A3
GS-VEG	GS1	GS2	GS3

I denne normalen beskrives 12 standardklasser

Normalen opererer med desse veg-
typane:

- Hovudvegar
- Samlevegar
- Tilkomstvegar
- Gang/sykkelvegar

Av områdetypar fins det tre:

- Område med spredt/ingen busetnad
- Område med middels tett busetnad
- Område med tett busetnad

Denne inndelinga i vegtypar og områ-
detypar gir 12 standardklassar. dei ulike
standardklassane framgår av fig. 4, og
kvar standardklasse er omhandla for seg
i vegnormalen.

Normalen tilrår at det ikkje bør nyt-
tast for mange sprang mellom standard-
klassar langs ein veg. Ved spredt rand-
busetnad bør det ikkje skiftast oftare
enn for kvar 2-3 km. Ved passering av
ein by eller ein tettstad kan nedtrapping
og opptrapping t.d. verta gjort slik:
H1-H2-H3-H2-H1 eller H1-H3-H1.

Stamvegane har fått spesiell omtale
i normalen. M.a. bør bredda av stamve-
gane ikkje vera mindre enn 8,5 m, til-
svarande den tidlegare vegklasse IIc.
Ein bør ellers merkja seg at dei tidlegare
vegklassenemningane ikkje lenger er i
bruk. Nye klassifiseringar er no t.d. H1
som tilsvarar hovudveg gjennom spredt
busetnad eller H3 som er hovudgate i
tett busetnad.

Vidare inneheld normalen tabellar
over viktige storleikar for tverrprofilen
for dei ulike standardklassane. Fig. 5
viser ein slik tabell for stamvegane.

Det er også sett opp tabellar for lin-
jeføringsparametrar for kvar einskild
standardklasse.

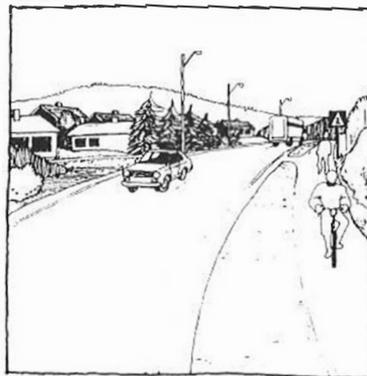
Fig.5 Viktige størrelser i tverrprofilen
for stamvegar

Viktige størrelser i tverrprofilen – stamvegar

ÅDT	<5000	5-10.000	10-15.000	>15.000
Antall felt	2	2	2	4
Feltbredd (m)	3,25	3,5	3,5	3,5
Skulderbredd (m)	1	1,5	3	3
Midtdeler (m)	-	-	-	7
Skulder mot midtdeler (m)	-	-	-	1
Vegbredd (m)	8,5	10	13*	29
Adskilt gs-veg	Se teksten	Se teksten	Se teksten	Se teksten
Adskillelse (m)	>3	>3	>3	>3
Breidd gs-veg (m)	2,5-3	2,5-3	2,5-3	2,5-3
Skulderbredd gs-veg (m)	0,25	0,25	0,25	0,25

*)Kan bygges som tofeltsveg med forbikjøringsfelt og skulder på 1,5 m. det vil si 3,5x3 + 1,5x2 = 13,5 m breidd

Fig.6 Eksempel på hovudveg i middels
tett busetnad



Normalforslaget inneheld dessutan
skisser som illustrasjon på dei ulike
standardklassane. Fig. 6 viser eit slikt
eksempel på hovudveg i middels tett
busetnad - H2.

Detaljkapittel

Del 3 inneheld ei rekkje delkapittel som
omhandlar detaljutforming av vegen og
vegnettet. Følgjande delar er omhandla
Tverrprofiler - Linjeføring - Forbikjø-
ringsfelt - Vegkryss - Fartsdempende til-
tak - Parkering - Kollektivtrafikk - Vare-
levering - Rasteplasser - Veglys - Veg-
rekkverk - Leiegjerder - Kantstein -
Vegetasjon - Tiltak mot trafikkstøy.

Det er berre aktuelt å ta med nokre få
utdrag frå alle desse underkapitla.
Normalforslaget peikar på at forbikjø-
ringsfelt bør nyttast særleg på H1- og
H2-vegar. I prinsippet kan slike felt nyt-
tast i tre tilfelle:

- * i stigning, tilsvarande dei tidlegare
krabbefelta
- * sikra mogleg forbikjøring på flat
veg, som alternativ til forbikjørings-
sikt
- * som samanhengande forbikjørings-
felt på 13 m brei veg

Under avsnittet om vegkryss er rund-
kjøringar tatt med som eit fullgodt
kryssalternativ. Rundkjøringar kan nyt-
tast i kryss mellom vegar av same type,
dvs. i kryss mellom hovudvegar, i kryss
mellom samlevegar og i kryss mellom
tilkomstvegar. Rundkjøringar kan også
nyttast i kryss mellom hovudveg og
samleveg, og mellom samleveg og til-
komstveg når den lågaste vegtypen har
stor trafikk.

Tilråingar om oppsetting og krav til
veglys skal gjerst ut frå vurderingar
om trafikktryggleiken. Det vil seia at
veglys bør setjast opp når innsparte
ulykkeskostnader oppveg kostnaden til
anlegg og drift av veglyset. Ellers er det
gitt reglar for kva tid veglys skal setjast
opp i tillegg til dei strekningar og veg-
kryss der behovsvurderingar tilseiar slik
bruk.

Vegetasjon er eit viktig hjelpemid-
del for å setja i stand landskapet ved
vegbygging utanfor byar og tettstader.
Her er det viktig å skapa naturleg vege-
tasjon som ikkje skil seg ut fra omgivel-
sane.

I ein tett by skal det derimot ikkje ska-
past natur. Her skal vegetasjonen som
regel utformast ut frå ein arkitektonisk
synsvinkel. Normalforslaget inneheld
retningslinjer for vegetasjon i tett by,
område med spredt busetnad og område
med middels tett busetnad. Fig. 7 viser
ei skisse som eksempel på at vegetasjo-
nen er gitt ei arkitektonisk utforming i
samspel med bygningsarkitekturen
rundt.

Forts. neste side..

Fig.7 Eksempel på bruk av vegetasjon
i tett busetnad



I tett by skal vegetasjon gis ein arkitektonisk
utforming i samspel med bygningsarkitekturen
rundt.

Forts. fra side 17

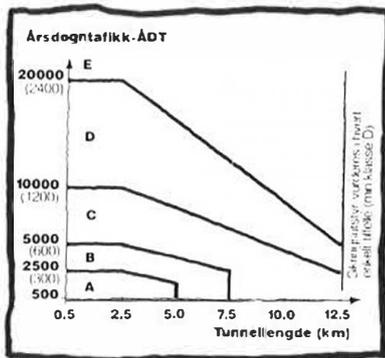
Spesielle emner

Del 4 tek opp følgjande spesielle emner:

- * bruer
- * tunnelar
- * kablar og ledningar

Eg vil her avgrensa merknadene til tunnelavsnittet som er vesentlig omarbeidd i høve til eksisterande vegnormal. Dette kjem særleg av at utforming av undersjøiske tunnelar no er med i normalforslaget.

Fig.8 Inndeling av tunnelane i risikoklassar



Tallene i parentes angir største timetraffikk for de enkelte risikoklasser.

Fig.9 Sikringsutstyr og risikoklasser

RISIKOKLASSER						
UTRUSTNING	A	B	C	D	E	
BELYSNING	•	•	•	•	•	BELYSNINGSNIVÅ, JFR. AVSN. TUNNELBELYSNING
RØMMINGSLYS		○	○	•	•	CA. 50 M AVSTAND
BRANNSLUKNINGS-APPARAT	•	•	•	•	•	KLASSE A, B: FOR HVER CA. 250 M. C, D: FOR HVER CA. 125 M. E: FOR HVER CA. 50 M
BRANNHYDRANT		○	○	○	○	VURDERES I SAMARBEID MED LOKALT BRANNVESEN
NØDTELEFON	○	•	•	•	•	KLASSE B: FOR HVER CA. 500 M. C, D: FOR HVER CA. 250 M. E: HVER CA. 100 M
GJENNOMGANGER MELLOM TUNNELRØR		○	•	•	•	CA. 250 M FOR GANGBARE OG CA. 750-1000 M FOR KJØRBARE
SNUNISJER	○	○	○	○	○	VURDERES AVHENGIG AV TUNNELLENGDE
SKILT SOM VISER NÆRMESTE NØDUTGANG/UTGANG	•	•	•	•	•	FOR HVER CA. 50 M. SAMT VED NØDSTASJON
INFORMASJONSTAVLER NÆR INNKJØRINGEN	○	•	•	•	•	JFR. AVSNITT TRAFIKKREGULERING OG TRAFIKKOVERVÅKING
VARIABLE TEKSTSKILT			○	•	•	"
TRAFIKKLYS FØR INNKJØRINGEN (RØDT BLINK)		○	•	•	•	STYRES AV CO-MÅLER ELLER AV TUNNELBETJENING
BOMMER FOR STENGING (MANUELLE)	○	•	•	•	•	AUTOMATISKE BOMMER VURDERES VED ÅDT OVER 20 000
HAVARILOMMER/MØTEPLASSER						JFR. AVSNITT TVERRSNITT
TV-OVERVÅKING				○	○	VURDERES SPESIELT
RADIOSAMBAND REDNINGSKANAL	○	○	•	•	•	SYSTEMET SKAL KUNNE BRUKES TIL Å GI MELDINGER TIL TRAFIKANTENE
MOBILTELEFON	○	○	○	○	○	AVKLARES MED TELEVERKET
NØDSTRØMSFORSYNING	○	○	○	○	○	VURDERES SPESIELT
VARSLING AV HØYE KJØRETØY	○	○	○	○	○	BØR OGSÅ MONTERES DER TEKNISK UTSTYR (VENTILATOR, LYS, ETC.) ER LAVERE PLASSERT ENN 4,5 M OVER KJØREBANEN

• = krav
○ = vurderes

Ved prosjektering av tunnelar må det leggjast vekt på dei tilhøva som trafikantane opplever forskjellige frå kjøring i dagen. Det er i alt omtala 7 tunnelprofil nemde som T4-T5-T8-T9-T10-T11 og T12.

For lange tunnelar (som ofte er tilfelle når det gjelder undersjøiske tunnelar) er det naudsynt med spesielle vurderingar av tverrsnittet. Ellers kan det no nyttast større stigning for vegtunnelar enn for veg i dagen. Den maksimale stigningsgraden er såleis sett til 10%. Normalen tillet også at det kan byggjast kryss inne i fjellet, både x-kryss, T-kryss, rundkjøringar og toplankryss.

I norske vegtunnelar er behovet for sikringsutstyr til vanleg undervurdert. Når trafikken i vegtunnelane aukar, må det gjerast ei eiga vurdering av behovet for sikringsutstyr. Eit slikt opplegg er nærare omhandla i normalforslaget. Som døme på slik utrustning kan nemnast:

Lys - rømmingslys - naudtelefon - gjennomgangar mellom tunnelrør - snunisjer - radiosamband - TV-overvåking.

Fig. 9 viser ein samla oversikt over sikringsutstyr innan dei einskilde risikoklassane. Det vert skilt mellom utstyr som skal vera med, og utstyr som kan vurderast i det einskilde tilfelle. Ellers er det gitt reglar for dimensjonering av lys- og ventilasjonsanlegg.

Sluttmerknader

I dette innlegget har eg gitt ei kort orientering om det nye forslaget til vegnormalar for veg- og gateutforming. Det vil seinare verta halde kurs der dei ulike delane vert gjennomgått meir i detalj. Som tidlegare nemnt har vegkontoret nyleg fått normalforslaget til uttale. I denne høyringsprosessen er det viktig å få innspel frå flest mulige i vegvesenet, og då særleg frå "brukarane".

I oversendingsbrevet frå Vegdirektoratet er det sagt at normalen i hovudsak skal gjelda inn i neste århundre. Dette m.a. fordi forslaget har større fleksibilitet enn tidlegare normalar, ved at vegstandarden kan differensierast meir enn tidlegare ut frå vegfunksjon, omgivelser, trafikkmengde og andre tilhøve.

Illustrasjonane er hentet fra Vegdirektoratets forslag til revisjon av vegnormalene "Vegutforming" og "Vegutforming i byer og tettsteder"

Mindre biltrafikk

For første gong på svært lenge blir det kjørt mindre på norske vegar. Vegvesenet sine trafikkteilingar viser ein reduksjon på 1 % i trafikkmengden frå mai til august.

Sett frå ein mellom anna ein miljø- og helsemessig synsvinkel, er dette tal som gleder mange. Ikkje minst frå politisk hald, er det ei uttrykt målsetting at biltrafikken bør flatast ut og helst reduserast.

Til Jæren med tog og sykkel Vegvesenets sykkel dag

Tekst og foto: Harald Sel

Somme lurte kanskje på om det var eit av våre politiske parti, som skulle synleggjere miljøprofilen sin, då dei få dagar før Stortingsvalet møtte ca 60 syklistar på riksveg 44 mellom Nærbø og Varhaug. Men denne gongen var det Statens vegvesen Rogaland som markerte at vegtrafikk og transport kan vera miljø-vennleg. Med hjelp av tog og sykkel som transportmidlar, fekk vegvesenfolk frå vegkontoret, biltilsynet og vegstasjonane på Bærheim og Nærbø ein svært triveleg og opplevelsrik dag. Og det skjedde utan det minste utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksid, karbondioksid eller andre miljøskadelege gassar og partiklar.



Toget er framme på Nærbø stasjon, og avlastinga av syklane er i full gang.



Stopp ved Vigre, der ordførar Kjell Lund orienterer om den nye gang- og sykkelvegen som er bygt etter den såkalla Hå-modellen.

Miljø

Når vegvesenet sin sykkel dag blei så vellukka, er det grunn til å gje NSB takk. Med stor velvilje, sette jernbanen opp ekstra sykkeltoget mellom Stavanger og Nærbø om morgonen med retur frå Varhaug om ettermiddagen.

Men i særleg grad er det Hå kommune ved ordførar Kjell Lund å takka når sykkel dagen i alle måtar blei så vellukka. Ordføraren møtte oss på Nærbø stasjon. Saman med vegsjefen losa han den store flokken fram til riksvegen og vidare på den nybygde Håmodell-sykkelvegen fram til Grødaland bygdetun.

Kultur

På Grødaland hadde Hå kommune ved kulturkontoret lagt opp eit framifrå program. Medlemmer i Hå historie- og ættesogelag gav ei interessant orientering om bygdetunet og livet i- og rundt dei gamle bygningane i tidlegare tider. Me fekk demonstrert sevskofletting og karding og spinning av ull. Og så vanka det skikkeleg gamal Jærkost, syrekake, lefse, sur mjølk og kaffi. Det var mat som smaka for hungrige syklistar.

Natur

Frå Grødaland gjekk turen vidare til Hå gamle kyrkjegard, som ligg heilt ute ved havet. Å oppleve denne kyrkjegarden i kombinasjon med havet og landskapet er ei mektig oppleving. Mektigast er det nok i ruskever, når skumsprøyten står inn frå havet. Men også i godver, slik som me hadde på sykkel dagen, er det ei heilt spesiell stemning ved denne hav-kyrkjegarden.

Meirsmak

Avslutninga på turen gjekk om Odland og Varhaug kyrkje, og vidare til Varhaug stasjon. Nå viste det seg at vegvesenfolk flest er sprekare enn me hadde rekna med, så det blei ei stund å venta på sykkel-toget. Trass i at me hadde tatt eit par ekstra avstikkarar i forhold til den opprinnelege ruta, kom me fram til stasjonen tidlegare enn planlagt. Det viste seg at 20 km på sykkel er lite å rekna for friske folk. Turen kunne godt vore lenger, var vanleg oppfatning. Kanskje kan denne erkjenninga vera ein inspirasjon for fleire av oss til oftare å ta fram sykkelkelen. F.eks. at me brukar sykkelkelen til og frå arbeid, og lar bilen stå. Det kan vera ein god måte å leva opp til i praksis eit av vegvesenet sine 4 hovudmål, **GODT MILJØ.**

Da vegvesenet fikk bedriftsidrettslag

Av Sigve Næsheim

Det har ved flere anledninger vært spørsmål om hvordan bedriftsidrettslaget kom i gang, hvem som var med, og om det er noen bilder fra den tiden. Undertegnede som var sterkt engasjert i idretten på den tiden, både sportslig og administrativt, ble forespurt om jeg ville stå for oppstartingen av bedriftsidrettslaget. Det var stor interesse for å få i gang et bedriftsidrettslag, både på vegkontoret og ute i driften. Spesielt tidligere aktive fotballspillere var ivrige. Einar Andersen som da arbeidet ved verkstedet i Hillevåg (nå laboratoriet), bør spesielt nevnes i denne sammenheng.

Etter endel forarbeide, ble det innkalt til konstituerende generalforsamling i Tinghuset i Stavanger, hvor vegvesenet da hadde sine kontorer. På møte redegjorde undertegnede for det som var gjort, hva som måtte gjøres og hvilken målsetting det burde legges opp til. De fremmøtte gikk enstemmig inn for å etablere bedriftsidrettslag. Bedriftsidrettslaget ble således stiftet 19. november 1964. Bedriftsidrettslaget ble tilsluttet Norges Idrettsforbund, Norges Bedriftsidrettsforbund og Rogaland Bedriftsidrettskrets. Bedriftsidrettslaget kunne herved starte i alle idrettsgrener. På møtet ble det valgt styre og en del komiteer

Det ble bestemt på møte at medlemskontingenten skulle være 10 kr. for aktive, og 5 kr. for passive. Bedriftsidrettslaget skulle være åpent for alle ansatte ved Statens vegvesen i Rogaland, og det var ønskelig at flest mulig ble medlemmer. Det ble utarbeidet et skriv til oppslag på vegkontoret og vegstasjoner. Den første tiden var det bare fotball som ble drevet. Utvalgskomiteen hadde en lett oppgave i begynnelsen. Styremedlemmer og endel tidligere aktive fotballspillere dannet laget. Senere ble treningen mer systematisk og det ble mer kamp om plassene på laget. Spillemateriellet var såpass godt at laget årvisst rykket oppover i divisjonene.

På laget spilte de fleste stillings-

kategoriene innen vegvesenet: Avdelingsledere, kontorassistenter, oppsynsmenn, verkstedsarbeidere osv. Dette betydde meget for det sosiale samværet, også i arbeidssituasjonen. Det ble diskutert fotball som aldri før. Flere ansatte gikk for å se kampene våre, de

mente dette var god underholdning.

Hvem var så med på fotballaget fra begynnelsen av? Her er tatt med et bilde som viser det første fotballaget som representerte vegvesenet i serien, og som gjorde livet surt for ethvert bedriftsfotballag i 60-årene.



Det aller første fotballaget som representerte vegvesenet i serien, med opplysninger om hvor de arbeider pr. i dag.

Fra venstre bak: Einar Andersen (verkstedsformann Bærheim) død, Magne Goa (konsulent vedlikehold), Sigve Næsheim (verneleder), Bjørn Skaare Botner (driftssjef Vest-Agder), Olav Ø. Hamre (vedlikeholdssjef), Tor Frøland ((maskinoppsynsmann) Fra venstre foran: Kjell Dalaker (avdelingsingeniør TI), Jan Undset (arbeidsformann Arbeidstr.verkstedet), Henry Risberg (sjåfør vedlikehold) pensjonist, Harald Hansen (sluttet på vegkontoret), Markus Wiik (vakimester vegkontoret)

Styret valgt 1964:

Formann	Martin Aske	(Konstruktør anlegg)
Varaformann	Magne Goa	(Assistent vegkontoret)
Sekretær	Sigurd J. Seglem	(Konstruktør anlegg)
Oppmann	Tor Frøland	(Verkstedarbeider vegkontoret)
Kasserer	Kjell Dalaker	(Assistent vegkontoret)
Styremedlem	Sigve Næsheim	(Maskinkyndig oppsynsmann)
Varamann	Markus Wiik	(Sjåfør vedlikehold)
	Sigurd J. Seglem	er sluttet på vegvesenet.

Valgkomite

Einar Andersen	(Verkstedsarbeider Hillevåg) død
Jan Undset	(Verkstedsarbeider Hillevåg)
Adolf Schei	(Sjåfør vegkontoret) død

Utvalgskomite

Audun Løken	(Avdelingsingeniør maskin)
Tor Frøland	(Verkstedsarbeider Hillevåg)
Sigve Næsheim	(Maskinkyndig oppsynsmann)

Vi har også med et annet bilde fra den første tiden, med endel forandringer på laget.



Bedriftsidrettslaget har nå vært drevet siden 1964, og er i dag med i forskjellige idrettsgrener. Bedriftsidrettslaget blir drevet rutinemessig og de sportslige prestasjonene har vært gode. Vi får håpe at fremgangen vil fortsette i fremtiden.

Lag fra den første tiden etter at idrettslaget var kommet i gang.

Fra venstre bak: Einar Andersen (verkstedsformann Bærheim) død, Alf Steinskog (sluttet i vegvesenet - sønn til pensjonert vegmester Bjarne Steinskog), Sigve Næsheim (verneleder), Bjørn Skaare Botner (driftssjef Vest-Agder), Jan Undset (arbeidsformann arbeidstreningsverkstedet), Tor Frøland (maskinoppsynsmann)
Fra venstre foran: Berger Sørheim (overingeniør vedlikehold), Harald Hansen (sluttet i vegvesenet), Magnus Sønstabø (sluttet i vegvesenet - sønn til pensjonert overingeniør på planavd., Johs. Sønstabø), Markus Wiik (vaktmester vegkontoret), Olav Ø. Hamre (vedlikeholdssjef).

Det første i Rogaland!

Eksklusivt skilt til Preikestolen

Tekst og foto: Tormod Nag



Sjølv om trykken ikkje viser det så har skiltet ein heilt spesiell farge: Det er raud-brunt.

Skiltet er plassert på Rv. 13 aust for Jørpeland, og skal sjølvstøtt visa turistar til Preikestolen.

Etter det avd.ing Øveland kan fortelja så er dette skiltet eit av dei aller første i landet som er oppsett permanent. I Telemark er det tidlegare sett opp skilter, men det var i forsøksamanheng

Det er nokså strenge reglar for bruk av desse skilta. Dei skal berre brukast for å visa reisemål som er av spesiell nasjonal eller internasjonal interesse.

I Ryfylke er vi stolte av nyskiltinga, og mange sender takksame tankar til dei som har vore med slik at dette er gjennomført.

Og turistane strøymar til - meir enn nokon gong. At dette skuldast skiltinga skal ein ikkje påstå. Men nå kan ingen ha vanskar med å finna fram til Preikestolen.

Valget 1989, det viktigste for Finnøy?

Tekst: Leif Lindefjell

Tegning: Sissel Norland

Mange mener at årets stortingsvalg blir både spennende og viktig for alle kommuner. For Finnøy kommune er det et helt annet valg enn stortingsvalget vi har i tankene under denne overskriften. Til høsten vil Finnøy kommune måtte velge hvilken kommunikasjonsutvikling de skal bygge videre på i mange stortingsperioder framover.

Rennesøys fastlandsforbindelse vil være satt under trafikk i 1993. Dette prosjektet er som kjent et bærende element i Transportplanen for Ryfylke, og er starten på en helt ny og framtidsrettet utvikling i transportsektoren for hele Ryfylke-bassenget. De uttalelser som Finnøy

kommune avgir til Hovedplanen for rv 519 Rennesøy - Finnøy, vil uten tvil få avgjørende betydning når disse planer endelig skal godkjennes i Vegdirektoratet og Rogaland fylke.

Hovedplanen for Finnøys tilknytning til Rennfast, ble utlagt til ettersyn våren 1989. Merknadene som hittil har kommet inn etter vegsjefens foreløpige anbefaling om delt Finnøysamband, går i hovedsak på at forholdene vil bli dårligere for persontransport internt i kommunen og til Stavanger. Det har også blitt reagert negativt på de økte private kostnader som påføres i den perioden bompenger blir innkrevd på Rennfast. Fordeler som økt

frekvens og kapasitet har blitt vektlagt i vesentlig grad.

Nye hurtiggående ferjetyper er det andre som har blitt etterlyst i hovedplanen for rv 519 Rennesøy - Finnøy.

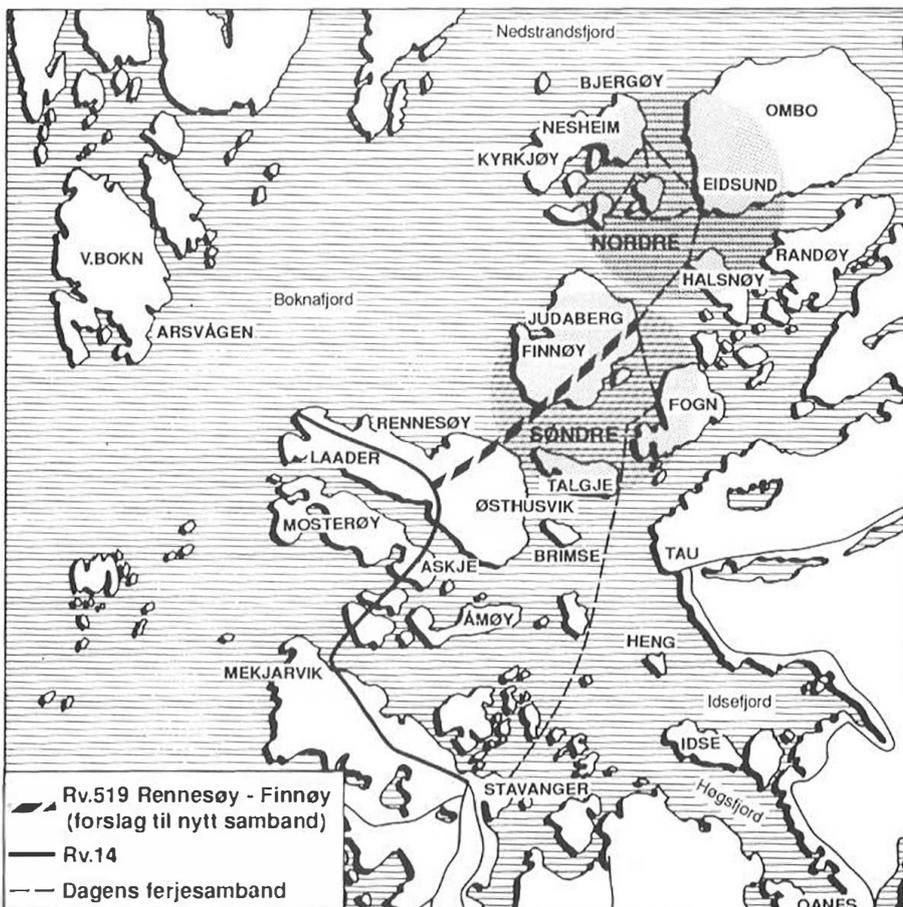
Vegsjefen har vurdert disse spørsmål som så viktig å avklare, at arbeid med en revidert konsekvensvurdering er gjennomført. Her er det medtatt hvilket samlet tilbud alle trafikkantgrupper, også passasjerer uten bil, får i de forskjellige ruteopplegg. Nye trimaranferjer er en annen viktig del i disse beregningene.

Hovedpunkter i den nye rapporten er sammenfallende med det som tidligere er konklusjonen når utgangspunktet er pendelferjer:

- * Tre ferjer i dagens samband er meget kostbart i forhold til transportarbeidet.
- * Et nytt delt Finnøysamband med endepunkt på Rennesøy, vil være mest fleksibelt og gi best frekvens og kapasitet.
- * Styrking av kollektivtilbud tenkes løst ved flere hurtigbåtaganger og bussopplegg over Rennesøy til Stavanger (ikke primært sentrum, men mer de ytre deler av byen).

Med det klare forbehold om at trimaranferjer vil bli anbefalt av staten v/Vegdirektoratet, til dette samband, kan følgende hovedpunkter trekkes ut av beregningene:

- to nye trimaranferjer vil kunne tilby samme frekvens som tre konvensjonelle ferjer i dagens samband.



VERN OG HELSE

- to trimaranferjer i dagens samband vil være samfunnsøkonomisk likeverdig med et alternativt nytt Finnøy-samband.
- kapasiteten i rushperiodene morgen og kveld samt i enkelte helger, vil med nye 50 bils trimaranferjer i dagens samband der endepunktet er Stavanger, allerede om kort tid medføre problemer.
- nye trimaranferjer kan med fordel brukes også i nytt Finnøysamband der Rennesøy er endepunktet i sør
- med trimaranferjer i nytt Finnøy samband kan nordre del av kommunen få direkte ferje forbindelse med Rennesøy, samtidig som kapasiteten og frekvensen blir bedre.
- søndre del av kommunen vil med dette siste opplegget få betydelig frekvens og kapasitetsforbedring.

Før hovedplanen sendes til Finnøy kommunestyre for uttalelse, vil de nye ferjekonseptene bli diskutert med sentrale myndigheter. Deretter ønsker vi å utarbeide en enkel brosjyre der hovedkonsekvensene blir vist. Også de framtidige vegforbindelser og det positive resultat som de etappevise løsninger kan få for alle øyene i Ryfylke, vil her måtte komme mer fram enn det som tidligere var tilfelle.

Deretter mener vegsjefen at det foreligger tilstrekkelig med opplysninger slik at det viktige valget for Finnøy kommune kan gjøres i løpet av høsten.

Hjartesyjukdom vert i dag oppfatta av dei fleste som eit resultat av gal livsstil, der manglande mosjon er ein risikofaktor, men der andre faktorar som kosthald, tobakk og "stress" osv. inntar ein viktig plass. Når interessen for fysisk trening i fritida i dag er sterkt aukande, er ei av årsakane utvilsomt kunnskap om at idrettsaktivitet, og då spesielt kondisjonskrevande aktiviteter som løping og langrenn, beskytter mot hjarte-/karsjukdom. Dette er og grunnen til at vi i samband med helseundersøkingane ved bedriftshelsekontoret legg vekt på nytta av å ha regelmessig fysisk trening.

Det er ikkje heilt klart korleis aktivitet verkar førebyggjande mot hjartefarkt, men ein har målingar som viser at ein som trenar betrer opptaket av surstoff i muskulaturen, reduserar blodtrykket og elles påverkar vekt, kvilepuls og lungekapasitet i gunstig lei. Ein får og ein positiv effekt på blodfettet, slik at ein aukar den "gode kolesterolen" (HDL-Kolesterol) og reduserar såleis den uheldige verknaden av eit høgt total kolesterol. Ikkje berre friske, men og hjartesjuke vil kunne dra nytte av dei positive effektane som den fysiske aktiviteten gjev. Hjartesjuke bør likevel driva fysisk trening i samråd med eigen lekjar, og elles vera vår for varselteikn som kroppen gjev, til dømes nyoppstått eller forverra hjartekrampe.

Aktivitet, utanom trening, spelar sjølvst og ei positiv rolle. Undersøkingar gjort for meir enn 30 år sidan viste at hjartesyjukdom var lågare hjå konduktørar enn hos dei stillesitjande sjåførane på London-bussane. Det same har ein funne ved studiar av andre yrkesgrupper i seinere tid. Kort sagt; stillesitjande kontoristar har større trong til fysisk trening enn aktive kroppsarbeidare

Det er vanskeleg å seia kor mykje ein bør trene for å vera best mogleg verna mot hjartesyjukdom. Studiar anbefaler alt frå 1/2 time - 5 timar kvar veke. Dette vil nok i stor grad vera avhengig av kva ein gjer og korleis ein driv sin form for mosjon. Det viktigaste målet bør vera det fysiske velvære ein kan kjenne når ein har funne eit treningsprogram ein trivest med. Det må ikkje vera eit mål i seg sjølv å stadig trene meir. Overtrening kan vera direkte farlig, og lettare føre til at ein gjev opp den fysiske aktiviteten. Husk at det er viktig å halda aktiviteten ved lag dersom det skal vera eit vern mot hjartesyjukdom.

GOD TRIM!

Bedriftslegen
Ansgar Hatteland

Forts. fra side 15:

Moi'en går frå borde

Løn som fortent

-Me veit at du har vore oppteken av ordningar med produksjonspremiar eller resultatbonus. Men det har vore ei seig sak å få gjennomslag for. Syns du tanken har aktualitet ennå.

-Då me for nokre år sidan fekk fastlønnsordning i drifta, fråsett tunnelarbeid, mista me høvet til å premia god innsats. Me hadde før ordning med øretillegg pr. tonn produsert og utlagt masse. Den ordninga er eit sagn i dag. Me har vore inne på tanken om å gjeva arbeidarane i dekkfunksjonen tilskot til Syden-ferie om vinteren hvis dei vil korta ned ferien om sommaren, som er beste leggetida, men her er det og skjær i sjøen.

-Har du meiningar om tilhøva til fagorganisasjonane?

-Det var nok klårt hardare miljø tidlegare. Det hugsar eg frå far min si lange tid som fagforeningsmann. Det foreningane før måtte kjempa for går i dag inn i samfunnsordninga. Foreningane har nå ei viktig rolle som samarbeidspartnarar. Leiinga må bruka dei som medarbeidarar avdi dei kan bidra positivt til å nå det felles mål.

Er du budd på pensjonisttilværet?

Når du nå sluttar i stillinga, er du ferdig med etaten? Eller kjem du att i ekstrajobb, som ei rekkje andre før deg?

-Det er eg usikker på. Eg hugsar vegsjef Ødegård såg seg ferdig med etaten då han gjekk av. Etter tre kvart år var han av på midten og måtte søka seg attende som ekstramann. Då livna han til att. Eg har i dag ikkje noko særskilt ønske om å koma attende, men vågar ikkje spå.

Tidtrøyte i rikt monn

-Me veit du har småbruk på Moi i Kvinesdal (heimegarden), med noko skog, jaktterreng og at du dyrkar poteter og grønnsaker til eige bruk og litt til. Kjem du til å trappa opp verksemda der borte?

-Ja, det gjer eg. Eg vil bruke meir tid på skogskjøtsel og vil nok nytta meir av den dyrka jorda. Kanskje vil eg bu like lang tid av året der borte som i Madlmarka. Eg har godt om husvære der borte og ser gjerne at folk ikkje reiser forbi. Eg kjem til å sakna kollegaene i vegvesenet, og ynskjer å halde kontakten.

Grip fartssynderne!

Om samarbeidet vegvesen - politi

Av Arne G. Vasbø

De siste tre årene har vi i økende grad drevet med fartsmålinger på vegnettet vårt. Dette er en følge av stadig bedre utstyr og bedre bemanning på jobben.

Slike målinger samler informasjon om trafikken 24 timer i døgnet. De kan foregå inntil 2 uker sammenhengende. All informasjon om trafikken henter vi ut på oversiktelige EDB-lister.

Opplysningene gir oss muligheter til et utstrakt samarbeid med politiet. Vegvesenet vil bidra til at politiet kan gripe de som misbruker vegen til råkjøring og derved setter eget og andres liv i fare.

Før sto radaren en dags tid, gjerne manuelt betjent. Etter hvert har vi fått radarer med innebygget EDB-maskin. De kan alene og i det skjulte samle opplysninger. Registreringene kan vi behandle slik vi ønsker. Denne informasjonen brukes nå mer målrettet internt.

Vi ble nokså overgitt over hva vi lærte om trafikk og hastigheter på vegen da vi kikket nærmere på listene.

Vi fant store variasjoner i fartsnivået over døgnet og på de forskjellige uke-dagene. De ga ofte et helt annet inntrykk enn det vi leste om i avisene fra politiets kontroller.

Dette er helt forståelig. Politiets strategi er ofte å opptre i full åpenhet. Det faktum at politiet observeres på vegen har en dempende effekt på trafikken. Dette er i seg selv positivt. På grunn av denne synligheten, og av den varslingen som foregår om politiets kontroller, kan politiet få et litt for godt inntrykk av trafikkforholdene. Politiet registrerer fartsovertredelsene i forhold til den sikkerhetsmargin deres egen radar står på. Dette gir også et hyggeligere resultat enn vårt. Vi mente at politiet på grunnlag av våre målinger kunne skaffe seg større innsikt i trafikkforholdene på døgnbasis. De kunne se når fartsovertredelsene fant sted og hvor høye de var. Men på bakgrunn i vårt materiale

kunne de legge opp strategier som kunne lette deres kontrollvirksomhet. Kanskje var det f.eks. mulig i større grad å være på rett sted til rett tid?

Til å begynne med sendte vi EDB-listene til de tre politimestrene i fylket. De ble sett på som nyttige, men kanskje lite brukervennlige. Etter hvert har vi kommet til at lensmennene er rette mottakerne. De er mer i linjen. Kopler vi deres lokalkunnskaper med opplysninger, får vi en god plattform for videre samarbeid. Lensmennene er også kontaktleddet i UP.

Det har vært svært hyggelig å merke den store interessen vi har blitt mottatt med. Vi har inntrykk av at dette som regel er dokumentasjon på forhold der lensmennene har hatt sine bange anelser. Radarmålinger kan også gi tilbakemelding til politiet om effekten av den kontrollinnsatsen de gjør. Vi opplever stadig oftere at det er politiet selv som oppgir steder der de ønsker radar oppsatt.

På vegkontoret har vår innsats dette siste året gått på å gjøre tallkolonnene mer tilgjengelige og oversiktelige. På vårt EDB-utstyr har vi vurdert materiellet for å se etter tendenser for å gi politiet tips om når fartssynderne er ute. Vi har utarbeidet en presentasjonsform som vi tror på en enkel måte gir de opplysningene politiet har bruk for. Tiden er en minimumsfaktor også for oss. Det krever 3 - 5 timer å bearbeide hver fartsmåling slik vi ønsker. Dette betyr at vi må begrense oss til de stedene der målingene viser at det er mest å hente.

Trafikksikkerhetssekretariatet regner med å bruke en del tid i de neste to årene til, sammen med trafikksesksjonen (TT), å pleie den gode kontakten vi etter hvert har fått med politiet. Blant annet vil dette bety å bruke tid overfor de enkelte lensmannskontorene for å gi dem en grundig innføring i fartsmålingsresultatene slik at de selv kan trekke opplysninger direkte ut av EDB-listene.

G/s-veg og krysskanalisering Trafikksikring på Karmøy

Tekst og foto: Harald Sel

Karmøy er i ferd med å få eit godt gjennomgåande gang- og sykkelvegnett. Først i september blei ein ny parSELL på ca 1 km langs riksveg 14 mellom

Bygnes og Vorrå opna. Med dette er det samanhengande gang- og sykkelveg frå Karmsund bru til Kopervik, ein lengde på ca 12 km.



Her er vegvesen-folka som i løpet av 4 månader har bygt 1 km gang- og sykkelveg, delvis lagt om vegen i ein lengde på 1,2 km og kanalisert 3 kryss. Biletet er tatt i Bygneskrossen, ved avkjørselen til Statoil, rett før den offisielle opninga. Frå venstre: Geir Steine, Helge Kallevik, Lars Simonsen, Asgeir Nortveit, Edvin Skjøllingstad og Olav B. Kallevik.

Samtidig med bygginga av gang- og sykkelvegen, er også riksvegen delvis omlagt og 3 kryss er kanaliserte. Eit av desse kryssa er ved avkjøringa til Statoil sitt administrasjonsenter for transportdivisjonen, som ligg på Bygnes.

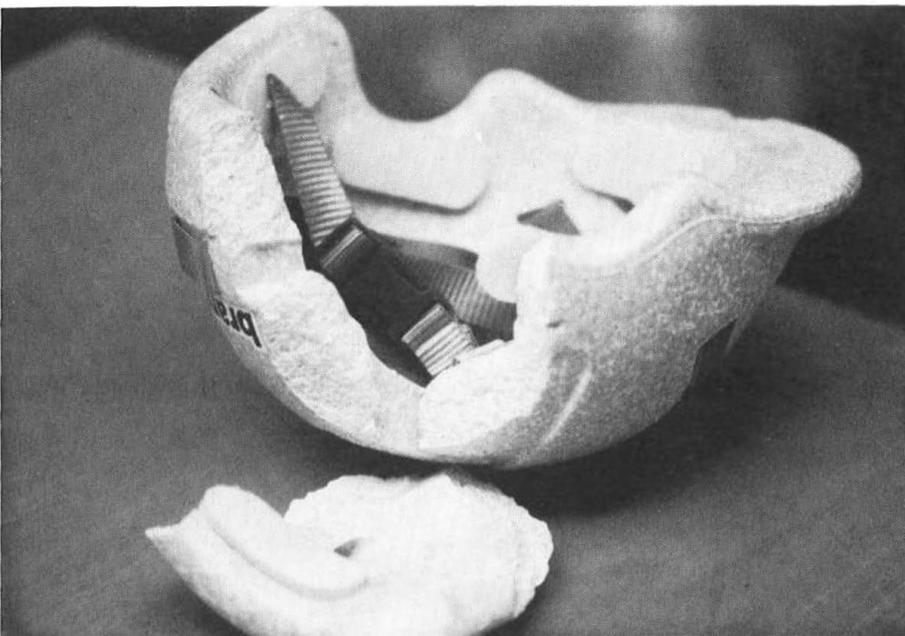
Til kanaliseringa av krysset på Bygnes har Statoil ytt eit særbidrag på 375.000 kr og Karmøy Winch eit særbidrag på 25.000 kr.

Ved den offisielle opninga av anlegget var Statoil vertskap, og arbeidarane, administrasjon og representantar frå Karmøy kommune var innbedne. Det var også ein Statoil-representant, Magne Haukeliseter, som foretok snorklippinga. Haukeliseter var mannen som først målbar tanken internt i Statoil, at selskapet burde engasjera seg økonomisk for å sikra krysset og avkjørselen ved Bygnes.

Total kostnad for anlegget er 3,3 millionar kr. Av denne summen har altså Statoil ytt kr 375.000 og Karmøy Winch kr 25.000. Resten er finansiert ved bompengemidler (Skudenes-sambandet) og trafikksikringsmidler.

Anlegget blei oppstarta i april, og Statens vegvesen har utført alt arbeid i eigen regi.

Hjelmen sprakk, men hodet holdt "Litt hodepine og noen skrubbsår"



Ole Karsten Abotnes fra Sauda kan takke sykkelhjelm for at det gikk bra i fjor høst da han falt av sykkel og slo hodet i asfalten.

Litt hodepine og noen små skrubbsår ble det, men uten hjelm hadde han nok sannsynligvis pådratt seg større hodeskader, sier Ole Karstens mor, Laila Abotnes.

Slik så hjelmen til Ole Karsten Abotnes fra Sauda ut etter rundvelten på sykkel. Hjelmen sprakk, men Ole Karsten slapp unna med litt hodepine og noen skrubbsår.

(Foto: Knut Dahl, Trygg Trafikk).

Erfaringar frå studier (hospitering) ved NTH

Tekst: Solveig Yndesdal

Dei 2 siste semestra har eg delteke på den hospiteringsordninga ved NTH som Vegdirektoratet har fått i stand. Eg er blitt bedt om å meddela litt av erfaringane mine frå opphaldet.

Ordninga med hospitering for vegvesenansatte har med den forma det har idag vart i 3 år. Det er meininga at tilbudet vil vera der i minst eit år til dersom interessa er stor nok.

Alderen på hospitantane frå vegvesenet den tida eg var der var frå 23-55 år. Stillingane til deltakerane var heile spekteret frå oppsynsmenn til anleggssjef, og deltakerane kom frå plan, anlegg og vedlikehaldsavdelingar. Alle grupper gav uttrykk for at dei hadde fått fagleg utbytte av opphaldet.

Vegkontoret i Sør-Trøndelag har sett opp ein brakkeleir til oss med plass til 20 studentar. På dei 2 semestra eg var der var dei fleste vegkontor representert med frå 1 til 3 deltakerar. Eg har derfor skaffa meg kontaktar frå mange vegkontor. Miljøet på brakka var fint, og eg hadde inntrykk av at dei fleste trivdes med å bu der.

På skulen deltok vi i undervisninga på lik linje med dei ordinære studentane. Vi fekk sjølv velja faga, einaste kravet var at vi kunne dokumentera tilstrekkelege ferdighetskunnskaper. Faga som er mest aktuelle for oss å ta, er fag som dei ordinære studentane vel 4. året, dei er forholdsvis praktisk retta og nyttige i vår arbeidssammenheng.



Undervisningsforma ved NTH er forelesingar og sjølvstudier. Det er og lagt inn mykje oppgåveløysing som må vera godkjent for å kunna få ta eksamen. Her kjem ein av fordelane med å bu på brakkeleiren inn, nemleg at vi kunne hjelpa kvarandre med oppgåveløysing. For mange av oss var oppgåveløysinga den delen av studiet vi hadde størst utbytte av. Det var alltid ein eller fleire på brakka som konkret hadde vore borti den aktuelle problemstillinga, og vi fekk derfor ofte fleire innfallsvinklar til oppgåvene enn storparten av dei ordinære studentane.

NTH er inndelt i institutt. Institutt for veg- og jernbanebygging og institutt for samferdselsteknikk var der vi tok dei fleste faga våre (vegplanlegging, vegbygging,

trafikkplanlegging og trafikkteknikk). Ein del av oss tok og fag på institutt for anleggsdrift og geologisk institutt.

Eksamen var noko som i starten skremde mange, særleg dei som ikkje hadde vore borti det dei siste 20-25 åra. Men det viste seg at praktisk erfaring kombinert med god jobbing gav gode resultat for alle oss frå vegvesenet.

Under opphaldet ved NTH fekk vi behalda den ordinære lønna vår. Vi fekk i tillegg ei opphaldsgodtgjersle til å dekkja meirutgifter til kost og losji. Dei som hadde lønn på B-regulativet eller andre midler tidige godtgjersler fekk behalda det i 3 månader. Vi fekk dekkja turen opp til Trondheim og ned att (tog/fly) + 2 tur-retur i løpet av semesteret.

Interessa for å delta på hospitering har det siste året vore dalande. Det er ingen søkerar frå Rogaland til haustsemesteret og Vegdirektoratet har enda ikkje fått nok søkerar til å fylle opp dei 20 hyblane på Heimdal. Eg trur ikkje at årsaken til dette er at vegkontoret har meir enn nok av den kompetansen vi kan tileigna oss ved NTH. Det er vel heller ein kombinasjon av at mange er redde for å setja seg på skulebenken att, eller ikkje har anledning til å bu vekke i 3-4 månadar og at mange ikkje trur at skuleinnsatsen dei gjer vil bli belønna med tanke på arbeidsoppgåver og lønn.

Mi oppfordring blir likevel: Søk om å få hospitere ved NTH. De vil få utbytte av det.

Betongdekke i Bergjelandstunnelen

Meir betong som vegdekke i framtida

Av Harald Sel

På den nye E18 gjennom Stavanger er det lagt nesten 1 km betongdekke. Dette gjeld 700 meter gjennom Bergjelandstunnelen og vidare på brua over Kongsgata og nesten fram til teatret. Ein reknar med at betongdekket vil ha ei levetid på bortimot 30 år. To gonger i denne perioden, etter ca 10 og 20 år, må dekket nedslipast. Kostnadane til legging av betongdekket er ca 1,5 mill.kr (kr 200 pr kvm). Ein reknar med 20.000 kjøretøy som gjennomsnitts døgntrafikk (ÅDT) i 1990 på E18 gjennom Stavanger.

Samanlikna med vanleg asfaltdekke på ein tilsvarande veg, er investeringskostnadane for betongdekke meir enn det doble. Mellom 600 og 700.000 ville eit asfaltdekke ha kosta. Kalkulerer ein inn levetida, vil likevel betongdekke

vera økonomisk gunstig. På ein veg med den trafikken som E 18 gjennom Stavanger har, me ein rekna med reasfaltering ca kvart 4 år.

Kvalitetsheving

Tidlegare er det brukt betong på dekket gjennom Auglendstunnelen på E18 (motorvegen). Dette hadde ei levetid på 10 år, frå 1974 til 1984. Då var dekket nedslite, og det blei lagt asfalt til erstatning for betongen. Sidan 1974 har ein på den andre sida utvikla langt høgare kvalitet på betongen, slik at desse dekka er meir aktuelle.

Meir betong

Vegdirektoratet går inn for å bruka meir betong som vegdekke i framtida. Stor trafikk, meir tungtrafikk og krav til miljø og trygg trafikk, stiller store krav til dagens vegdekker og til sjølve oppbygginga av vegkonstruksjonen. Sett på bakgrunn av desse krava, kan betong ha visse fordeler framfor asfalt. På sterkt trafikkerte vegar er betong dessutan meir økonomiske på lang sikt.

Vidareutvikling

Vegdirektoratet arbeider med å vidareutvikla teknologi og utstyr for betong i veg. I dei komande 4-5 åra er det på landsbasis planar om å leggja mellom 25 og 30 km betongdekker kvart år. Dess utan vil cementstabilisering bli brukt på minimum 50 km veg årleg.

Vegvesen-barnehage

Tekst og foto: Harald Sel

Arbeidet med å få til ein bedriftsbarnehage for tilsette i Statens vegvesen Rogaland har foreløpig ikkje ført til resultat. Behovet er klart dokumentert, men vanskaner med å få tanken realisert

har vist seg å vera fleire og til dels store

I denne situasjonen kan det vera interessant å sjå korleis vegvesenet i Oppland har klart å oppretta ein barnehage for sine tilsette.

Barnehagen som Statens vegvesen Oppland driv saman med Televerket og Lillehammer kommune er imponerende flott og praktisk. Legg merke til vegvesen-brakka, som er plassert på tomte og som blei flittig brukt.



Den flotte, tidsmessige barnehagen blei opna nå i haust, og har plass til 54 barn. Det er avdelingar for alle aldersgrupper, frå 0 til 7 år.

Barnehagen er bygt av Statens vegvesen, Televerket og Lillehammer kommune i fellesskap. Vegvesenet og Televerket disponerer 20 plassar kvar og kommunen 14 plassar.

Foreldrebetalinga er kr 2.000 pr barn pr månad (kost inkludert), uansett om barnet er 0 eller 7 år. (Dette er det same som i reint kommunale barnehagar.) For vegvesenet fører tiltaket til ei utgift på ca kr 300.000,- pr år. Dette er både til subsidiering av barnehageplassane og til kapitalkostnader for barnehagen, der altså vegvesenet er medeigar.

Etter å ha besøkt barnhagen, må me berre slå fast. Dette var flott. Måtte bare andre fylke som manglar barnhage-tilbud, kunne ha tiltak og ressurser til å gjera som Statens vegvesen Oppland.

Sambandstjenesten

Mobilkommunikasjon viktig for effektiviteten

Tekst og foto: Johan Lund

Ikke alle jobber figurerer like dominerende i produksjonsstatistikken. Men de kan ha stor betydning for effektiviteten for det. En av disse går på å holde sambandet i orden mellom de ulike ledd. Tjenesten omfatter drift og vedlikehold av våre sendere i VHF-sambandet, våre radiotelefoner, mobiltelefoner, interkommunikasjon innendørs og spesialtjenester for tunneler. Tjenesten, som er enmannsbetjent, ligger administrativt under maskinlederen på Bærheim vegsentral. Stillingen innehas av Carl Gustav Meling, i personaloversikten kalt radioservice-mann.



Radioservice-mann Meling i sitt verksted. Lite rom med sterk konsentrasjon av apparater.

Rygjavegen har oppsøkt Meling i hans kryp-inn i kaldt lageret på Bærheim, der det er innredet et kombinert kontor- og verkstedrom samt lager.

Vi spør Meling om hvor mange tilsatte som blir direkte berørt av hans funksjon.

- Vi har i dag ca. 300 radiotelefoner i bruk i lastebiler, pick-uper, personbiler, veghøvler, gravmaskiner, snøfresere og andre maskiner. Hertil kommer de stasjonære radiotelefonene på vegstasjonene. Dessuten har vi ca. 40 mobiltelefoner.

Det må bli kø i luften med så mange brukere?

- Dette fungerer bra. Aktiviteten er spredt på 6 kanaler i VHF-sambandet, fordelt på like mange sendere. Senderen på Rennesøy er vår egen, mens vi for de øvrige har samarbeid med andre etater, i det vesentlige Televerket. De andre er plassert slik: Haugesund (Steinsfjellet), Ropeid, Sola (Kjærberget), Bjerkreimsenderen og Moi.

Hva er konkret din jobb i disse saker?

- Å holde senderne i drift samt holde de mobile og stasjonære radiotelefonene i orden til enhver tid. Det meste av arbeidet gjør jeg selv på stedet eller på eget verksted. Strekker min kompetanse ikke til går utstyret til verksteder utenom etaten, men dette utgjør ikke stor del

av de årlige kostnader. De fleste i etaten arbeider i nært samarbeid med andre.

Hvordan er det å ha enmanns-jobb?

- Jeg liker jobben. Det aller meste går på elektronikk og da må en konsentrere seg. Da er det ikke behov for nærkontakt. Senderen på Ropeid ligger en times gange fra bilveg. Jeg har hatt mange fine turer dit.

Hva er din faglige bakgrunn for jobben?

- Jeg har jobbet som bilelektriker i vegvesenet i noen år, hatt kurs i elektronikk, jobbet i lag med min forgjenger Ernst Aardal i ca. 5 år, og har også lært meget på egen hånd.

Hva med mobiltelefon?

- Mobiltelefon er effektivt, men den er dobbel så dyr i drift som radiotelefon. Med den utbygging vi etterhvert har fått er det ikke mange steder i fylket hvor radiotelefon ikke fungerer. Alle brukerne vet om de svarte felt senderne ikke når, og kan innrette seg deretter i tide.

Hva med internkommunikasjon innendørs?

- Det hører med til jobben å vurdere endringer i telefonsentralene, person søkeranlegg og de såkalte calling-systemer.

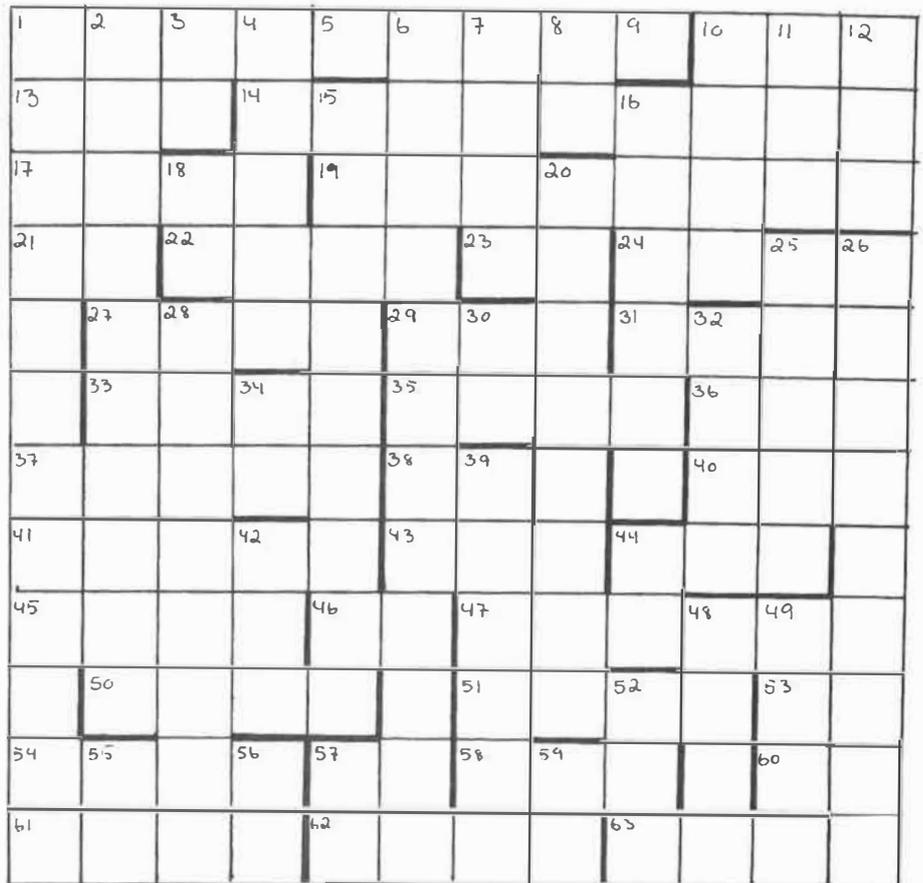
Er det noe nytt på gang?

- Radiosambandet for utrykningskjøretøy (brann-, politi- og ambulanse-biler) ved kjøring i tunnel ser ut til å bli vegholderens ansvar. Etterhvert som vi får de store tunneler i bruk vil dette bli en ekstra belastning. For Bergjelandstunnelen ser opplegget ut til å bli montering av en kabelantenne som sikrer kontinuerlig radiokontakt. Prisantydning 0,5 mill. kr. med tillegg for årlig vedlikehold.

Kryssord nr. 4/89

Vannrett

- 1. Byråkratisk
- 10. Lyskilde
- 13. Treslag
- 14. Sammensvergelsene
- 17. Haster
- 19. Høydene
- 21. To like
- 22. Sporte
- 23. Øyeblikk
- 24. Organer
- 27. Tidlig
- 29. Styre
- 31. Blomst
- 33. Fugler
- 35. Ramme
- 36. Drikk
- 37. Uekte
- 38. Musikkinstr.
- 40. Vind
- 41. Kvinnenavn
- 43. Pron.
- 44. Svigersønn
- 45. Feste
- 46. Mesterskap
- 47. Båthavn
- 50. Navn
- 51. Vesen
- 53. Ikke inne
- 54. Adv.
- 57. Tid
- 58. Tøys
- 60. Tine
- 61. Imot
- 62. Utett
- 63. Bolig



Loddrett

- 1. Slagferdige
- 2. Klokt
- 3. Hast
- 4. Vital/mandig
- 6. Arvinger
- 7. Land
- 8. Tall
- 10. Profet
- 11. Arbeid

- 12. Røre
- 15. Land
- 16. Søle
- 18. Finnes
- 20. Erstatning
- 25. Ripe
- 26. Yrke
- 28. Rest/antydning
- 30. Olav Andersen
- 32. Adv.
- 34. To like

- 39. NB!
- 42. Titter
- 44. Mister fork.
- 48. Kjertel
- 49. Topp
- 52. Sår
- 55. Ukjent
- 56. Vokaler
- 57. Fisk
- 59. Hest

Løsning nr. 3/89



Vinnere av kryssord nr.3/89 ble:

Randi Knutsen Halvor Folgerø
Haugesund vegstasjon Vegkontoret

Løsningen sendes: Ryggavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
 Innen 3. november

Innsendt av:

Adresse:

Avvikling av vegsenteret i Kongeparken

Av Johan Lund

Ikke uten vemod må vi konstatere at det er ugjenkallelig slutt etter årets sesong. En nøktern økonomisk vurdering munnet ut i erkjennelse av at driften ble for dyr.

Det har under forberedelsene av vegsenteret, og også i driften, vært nedlagt så meget godt arbeid, og vist så stor entusiasme for å vise vegvesenet i fortid, nåtid og framtid, at 4 års driftstid er altfor lite. Heldigvis blir noe stående igjen permanent,

f.eks. den vakre steinhvelvbrua. Den vil få et skilt som angir byggeår og at det er vegvesenets verk.

Videre er det godt å vite at det meste av utstyr som er brukt har sin fulle verdi

og kan nyttes andre steder. Dette gjelder gamle redskaper, fotomontasjer, montere, modeller m.v.

Innsatsen for å presentere vegvesenet kan nå konsentreres om f.eks. trafikktorget på vegkontoret og mer aktiv deltakelse på utstillinger, messer.

Når det nå går mot slutten av en epoke i vegvesenets informasjons-tjeneste er det grunn til å takke de som har stått i fremste rekke i arbeidet med vegsenterets utforming og innhold, maskinsfører Pål Undheim med god støtte av vegmester Per Skårland, samt informasjonsgruppen for vegsenteret med overing. Arne Vasbø i spissen.

Bygging av Tengs bru i 1953

Av Asbjørn Oddane jr.

Jeg har fått tak i en del navn fra brubyggingen på Tengs bru. Byggingen skjedde i 1953, og ikke i 43, som det ble skrevet i Rygjavegen nr. 3.



Bakerste rekke nr. 1 fra venstre: Vesthovda, han var lastebilsjåfør. Midterste rekke nr. 2 fra venstre: Martin Fuglestad, nr. 5 - Johan Hasselquist, nr. 8 - Ole Tengs. Forreste rekke fra venstre: Asbjørn Oddane, Erling Ege, Sigvart Tengs, Peder Leidland.

Disse var også med på bygginga, men kunne ikke gjenkjennes på bildet: Rusdal, (han ble skadet på brua, og døde siden.) Leif Torgersen, Bjarne Johannesen, Bjarne Gåsland, Børild Skåra, Sigurd Jakobsen, Adolf Øksnabø (han falt i elva, og slo seg ihjel i brukarene.)

Den faste gjengen på brua var: Arb. form. Martin Fuglestad, Ole Tengs, Sigvart Tengs, Leif Torgersen, Johan Harry Hasselquist, Erling Ege, Sigurd Jakobsen og Peder Leidland.

Karl Støle til minne

Karl Støle døde 24. juni 1989, han ble 63 år gammel. Vi visste at han led av en hjertesykdom, men da han døde kom det som et sjokk på alle oss som stod ham nær. I det daglige hadde han fortsatt sitt gode humør slik at vi som arbeidet sammen med han merket lite til hva han bar på. Hans latter og gode humør vil vi alltid huske.



Karl hadde mange interesser. Han spilte gitar, han hadde landsted på Bjoa ved Ålfjorden og var ivrig sportsfisker, men mest av alt hadde han omtanke for sin familie.

Karl Støle var også ivrig fagforeningsmann og påtok seg i den anledning mange tillitsverv. Han arbeidet alltid for å bedre oppsynsmennenes arbeidssituasjon. Han la ned et stort arbeid med prøveprosjektet som ble satt i gang. Gjennomføringen fikk stor betydning.

Vi husker Støle som en dyktig og kunnskapsrik vegmann, som ikke var redd for å si sin mening.

Vegvesenet har mistet en dyktig medarbeider, og vi som arbeidet sammen med han i utdriften, en god venn og forståelsesfull arbeidskamerat.

Vi lyser fred over hans minne.

Halvor Frøiland.

Frelse ved tro uten gjerninger

Av Sveinung Espedal

Mange sier de tror på en gud. Muhammedanerne tror på sin gud, Allah. Noen lager sitt eget gudebilde de tror på. Mange tror på Gud som Bibelen forteller om. For å oppnå frelse og samfunn med sin gud må menneskene prestere gode gjeminger i de ulike religioner. Det finnes et unntak for dette.

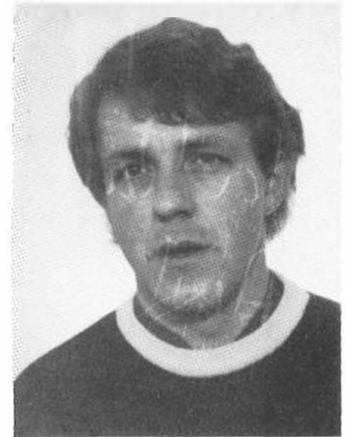
Bibelen lærer oss at gode gjerninger ikke er en betingelse for frelse og samfunn med Gud. Det ligger imidlertid i den menneskelige natur en trang til å hjelpe til å prestere noe selv. Derfor har det til sine tider innenfor kristendommen også blitt krevet gode gjeminger for å få frelse. Men i Efeserbrevet 2,8 kan vi lese: "For av nåde er dere frelset, ved tro." Det er troen som frelser og ikke gjerningene.

I begrepet frelse som her er brukt ligger det at Gud gir oss medlemskap i sitt evige rike. Alternativet for den som velger å ikke tro på Gud og hans sønn Jesus Kristus er atskillelse fra Gud og hans samfunn i dette liv og etter døden. Det kan nok tilsynelatende gå greit så lenge en fortrenker tankene om liv etter døden. Men kun ved tro på Jesus Kristus gis visshet om evig samfunn med Gud.

Du som ikke tror, du som tviler, les i Bibelen, be til Gud om at han må gi deg troen, ta kontakt med personer du vet er kristne! Når du får ta i mot troen får du samfunn med Gud og et trosfelleskap med andre kristne. Da får du frelsen. Gud vil at du skal gjøre gode gjeminger og elske din neste som deg selv, ikke for at du skal bli frelst, men for at vi skal få det bedre sammen.

TILLITSVALGTES SPALTE

Vi har vært gjennom en tid med store oppgaver innen anleggssektoren, spredt rundt i hele fylket. Denne tid ser nå ut til å være forbi. Riktignok øker fortsatt anleggsbevilgningene, men de blir konsentrert om store og forholdsvis kompliserte anlegg. Dette vil stille krav til oppsynet og andre om å være mobile både når det gjelder sted og tid på døgnet en arbeider. Oppsynet har en svært dårlig særavtale for arbeid under slike forhold, noe som vi har oss selv å takke for. Arbeid er nå i gang sentralt for å bedre på dette, blant annet er kompensasjonsavtalen sagt opp, og det skal være forhandlinger mellom kartellet og FAD.



Lokalt håper vi det blir lagt opp til arbeidstidsordninger som passer for folk som må bo borte. Dette skal selvfølgelig ikke gå ut over effektiviteten, men støtte opp under mottoet at de som påtar seg de vanskeligste oppgavene og er villige til å være mobile skal bli belønnet for dette. Anleggskontoret i Vegdirektoratet har også påpekt dette i notat av 7.7.89, til anleggs sjefene i Rogaland og Hordaland, der de går inn for lokale forhandlinger.

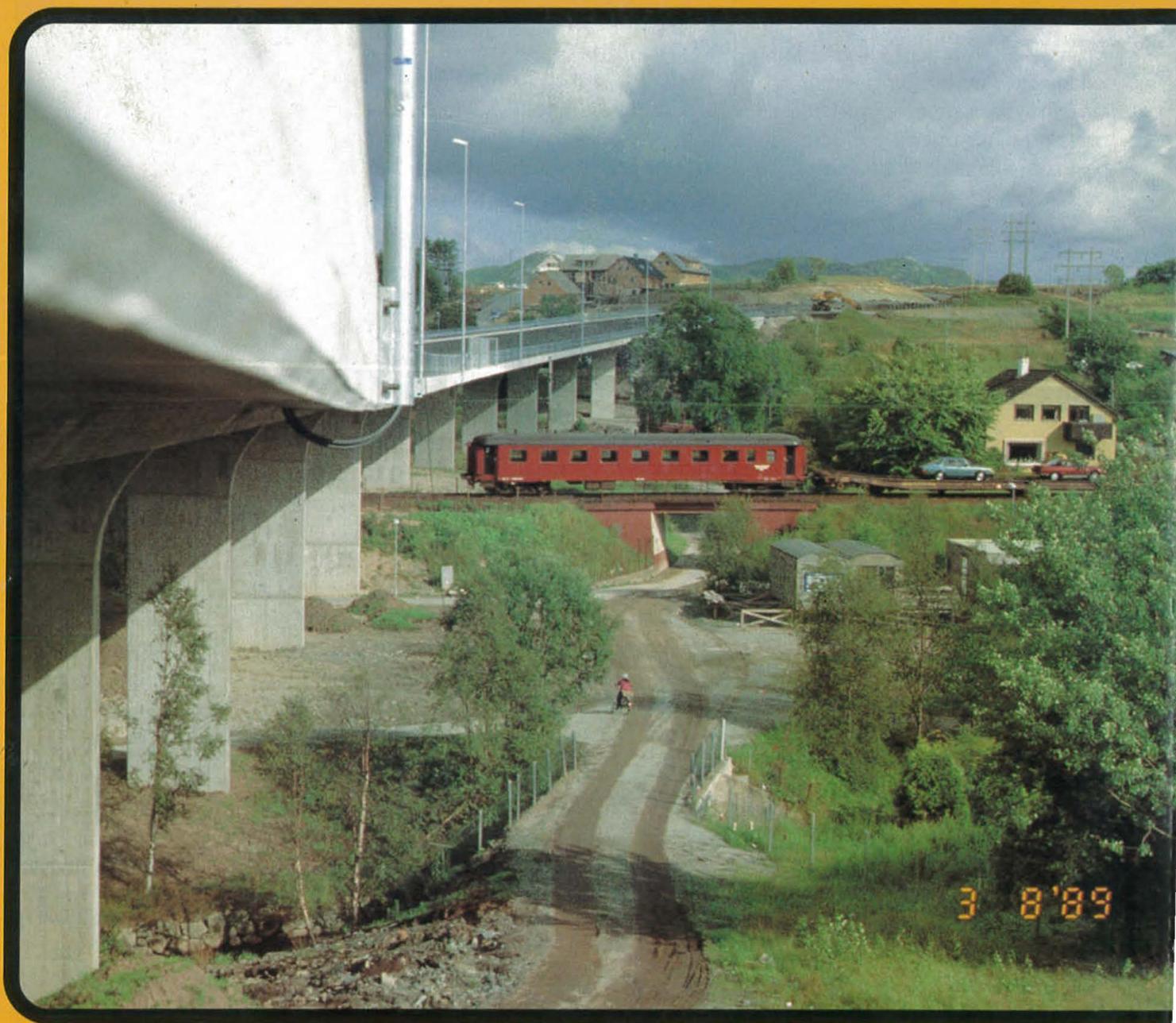
Forhandlingene om utdelegering i forbindelse fase 2 i vedlikeholdet er nå slutført. Det er å håpe at overføringen av oppgavene fra vegkontoret til vegstasjonene vil foregå på en grei og smidig måte. Den lokale befolkningen vil nå få en mye bedre service på vegstasjonene enn vi har kunnet gi dem hittil.

Til slutt vil jeg ønske våre I.T.T. medlemmer til lykke med den første landskonferansen som blir holdt for dem. Håper dette kan være med på å heve statusen og belønningen for den

Tor Kåre Austrheim

Leder Rogaland Vegtekniske Forening, RVF

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Kvelluren bru.
Brua er ein del av ny motorveg
forbi Sandnes og kryssar
Ganddal.
(Repotasje frå opninga
på side 4.)



RYGJAVEGEN