

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND

God Jul!



Med lite pengar til vedlikehald av fylkesvegane, kan det bli ein hard vinter for vegvesenet, dersom det blir kulde og snø. I denne situasjonen bør kanskje vegsjefen og etatsjefane dra til fjells i jula, - på beredskapsøving.



## AV INNHALDET:

- Opning av ny E 18 gjennom Stavanger
- Fellesmøte for biltilsynet
- Vegvesenets lys-spesialist
- Transportplanlegging med miljøstrategi



Nr.5 - Desember 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

**Forsidetegning**

Helge Steinnes

**Baksidefoto**

Knut Opeide

**Opplag**

1500 eksemplar

## INNHOLD

- 3 Lojalitetshensyn og lojalitetskonflikter
- 4 Ny metode for kant- og grøftrensk  
Vinterdekk utan piggar
- 5 Opning av Gyatunnelen
- 6 Fellesmøte 1989 for biltilsynet på Vestlandet
  - Miljøarbeidet - eit satsningsområde
  - Ei servicebedrift i 1. divisjon
  - Stivbeint regelverk og god service
- 10 Transport og miljø
  - Transportplanlegging med miljøstrategi
- 11 - Miljøutfordringen - hvordan vil vi møte den?
- 12 - Samfunnet subsidierer privatbilismen
  - Sats på kollektivtrafikken
  - Mi meinung
- 13 Trafikklys og tunnelbelysning som spesialfelt
- 14 Åpning av E-18 gjennom Stavanger
- 16 Meir effektivt med mindre salt
- 17 Strengere krav til sikring av last  
Hva forteller vegvesenets fartsradar
- 18 Vegmesterskapet i orientering
- 19 Hallingkastet 1989
- 20 Vegbyggingsmaterialer - 10-års jubileum for befraktningsavtalen
- 22 Tilbakeblikk - Verkstedet i Hillevåg
- 23 Kryssord
- 24 Armering av asfaltveger
- 25 Ti bud for en mann som vil fram i verden  
Hvorfor arbeider vi i vegvesenet?  
Rygjavegen - Sats og utforming
- 26 Personalnytt  
Tormod Nag ordførar i Strand  
Biltilsynet i Haugesund på tokt
- 27 Storlygaren  
Tillitsvalgtes spalte

## Samanbrot i vintervedlikehaldet på fylkesvegane?

*Når dette blir lese, har me kanskje alt hatt snøfall og glatte vegar. Eller kanskje vil me også denne vinteren ha vergudane på vår side, med mildt ver og lite snø.*

*Tanken på ein hard og snørik vinter er alt anna enn lysteleg for dei som har ansvaret for fylkesveg-vedlikehaldet. Med det budsjettet ein har til disposisjon, og med den sterkt svekka beredskapen som budsjett-reduksjonane har tvinga fram, er me därleg rusta til å møta vinteren. Uforsvarleg därleg rusta, vil mange hevda. At me har ressursar til forsvarleg vedlikehald på riksvegane men ikkje på fylkesvegane, er ei side av saka. Dette fører mellom anna til at mange som bur i utkantane blir særleg hardt ramma i forhold til dei som bur sentralt.*

*Vegvesenet veit at vintervedlikehaldet av fylkesvegane kan bryta saman, om me får ein hard vinter. Politikara-ne, som har vedtatt fylkesvegbudsjettet, veit det også. Skulle galt skje, håper me å unngå ukvensord og usakleg kritikk mot våre vedlikehalds-folk, slik som det var eksempel på vinteren 1988/89. Me veit at folka våre ikkje sparar seg, og at dei gjer ein kjempeinnsats for å få fylkesvegane maksimalt framkommelege for dei få kronene dei har til disposisjon. Dei fortener ros og stor takk, ikkje ukvensord og usakleg kritikk.*

Harald Sel

# Lojalitetshensyn og lojalitetskonflikter

Av vegsjef Chester Danielsen

En episode i høst der to av våre lastebilsjåfører protesterte på å bli hjemsendt fra et anlegg mens private lastebiler fortsatte å arbeide, fikk meg til å tenke på dette med lojalitet.

Vi har alle mange forskjellige lojalitetshensyn som vi må ta. Vi skal være lojale overfor arbeidskamerater, overfor underordnede og overordnede. Vi skal være lojale overfor den avdeling, den seksjon og den arbeidsplassen der vi arbeider. Men vi skal også være lojale mot hele etaten, -dvs. mot hele vegvesenet.

Oftest kan vi komme opp i lojalitetskonflikter, dvs. hvis vi er lojale mot det ene, kan vi være illojale mot det andre. Slike konflikter opplever vi ofte når interessene til vår egen arbeidsplass og vårt eget ansvarsområde kommer i konflikt med hele etatens interesser.

Skal vi kjøpe materialer og tjenester fra våre egne som er dyrere enn private ytelsjer, når hensynet til etaten som helhet og vår egen sysselsetting tilsier det? Skal vi ikke bare gjennomføre, men faktisk også forsvere og gå aktivt inn for, avgjørelser som er tatt av vår ledelse og som vi egentlig er uenige i?

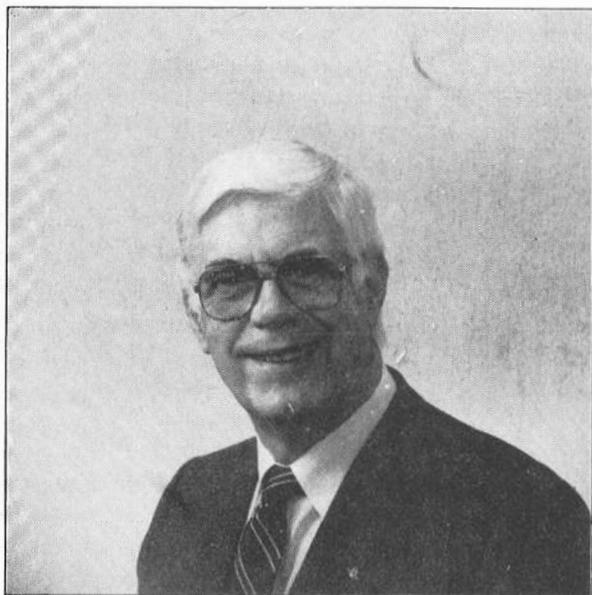
Jeg ville vel svart ja på begge disse spørsmålene, og etterpå ville jeg skynde meg og ta visse forbehold. Det er således grenser for hva vi skal betale for egne tjenester, - vi kan ikke holde kunstig liv i virksomhet som ellers ikke har livets rett. Og avgjørelser må ikke være i strid med grunnleggende verdinormer vi måtte ha.

Statoil har laget et lite hefte om mål, verdier og ledelse i Statoil som alle ansatte har fått. I dette heftet står det om lojalitet:

*"Å være lojal betyr å si fra hva man mener, argumentere for sine standpunkter og deretter aktivt støtte og gjennomføre avgjørelsene."*

*Lojalitet til Statoil er en forutsetning.*

*God ledelse fremmer lojalitet."*



I vårt Manifest er vi adskillig kortere, der står det ganske enkelt at vi vil gå inn for å være lojale mot etatens mål, rammebetinger m.v.

Det er en lykke for vår etat at vi har lojale medarbeidere som vi kan stole på, og som vi vet setter hele etatens mål foran mer snevre mål som gjelder bare for deler av etaten.

Selv om vi ikke snakker så mye om lojalitet, så har vi utallige bevis på at vegvesenets ansatte er lojale overfor vår etat i sine kontakter utad.

\* \* \* \*

Vi nærmer oss slutten på et begivenhetsrikt og spennende jubileumsår i vegvesenet. Jeg vil derfor benytte denne anledningen til å takke dere alle for helhjertet og lojal innsats i 1989 og ønske dere en riktig god jul.

## Skårland-idé vekker oppmerksomhet Ny metode for kant- og grøfterensk

Tekst og foto: Njål Hanasand

Det er i sommer utviklet og tatt i bruk en ny metode for rensk av vegkanter og grunne grøfter. En freseenhet med mateskrue er bygget inn i en hjullaster-skuff. Denne blir drevet av en oljemotor tilkoplet hjullasterens hydraulikk-system. Hjullasteren kjører langs vegkanten og torvmassen blir frest løs og skrudd inn i skussen. Når skussen er full blir massen tippet i lastebil på vanlig måte.

### Flere fordeler

Dette er en meget effektiv, billig og renslig måte å gjøre jobben på, og er til minimal sjenanse for trafikken på vegen.

Tidligere er det brukt forskjellig utstyr til å renske veggant med. Det er for eksempel brukt gravemaskin, veggħovel med påmontert skjære-/lastutstyr og veggħovel som graver massen inn på vegen for opplasting med hjullaster eller traktor. Her måtte en i tillegg sope vegen etterpå.

### Fleksibel

En av fordelene med fres, i motsetning til skjæretstyr, er at den er effektiv både der det er låg og høy kant, og den etterlater hele tiden en jevn, fin kant uten rivesår.

Freeseenheten kan også vippes opp og ned hydraulisk i forhold til skussen, og kan derfor også brukes til grøftekrensk i grunne grøfter.



"Prototypen" kjørt av Fred Harald Gilje.

### Fra idé til maskin

Det er Per Skårland ved Nærø vegstasjon som er mannen bak ideen. Han laget en grovskisse av prinsippet og la denne fram for en arbeidsgruppe i Vegdirektoratet. Sammen med Skårland, tok gruppen kontakt med Tonstad Maskinfabrikk, Tonstad, som laget maskintegninger etter Skårlands skisse. De laget deretter en prototype som ble bygget inn i en gammel snøskuffe.

### Billig metode

Prototypen ble i høst utprøvet langs riksvegene på Jæren, med godt resultat. Da en var kommet godt i gang, ble jobben fulgt opp kostnadsmessig over en strekning på 33 km. veggant. For

hele operasjonen ble enhetsprisen pr. meter veggant kr 1,57. Dette er ca halv pris i forhold til andre metoder.

### Landsomfattende utprøving

Metoden har vakt stor oppmerksomhet, og det har vært folk fra Vegdirektoratet og flere fylker for å se på utstyret. Det ble også demonstrert for deltakerne på driftsjefskonferansen, som ble holdt i Stavanger i september.

Prototypen går nå rundt i flere fylker til utprøving.

En spesialbygget enhet ble levert til Statens vegvesen Rogaland fra Tonstad Maskinfabrikk i november. Denne er kjøpt inn og skal brukes i flere vedlikeholdsområder i fylket.

## Vinterdekk utan piggar

Vegdirektoratet har gitt ut ein brosjyre med nøktern informasjon om bruk av vinterdekk, med eller utan piggar. Brosjyren er lagt ut på biltilsynstasjonane.

Årsaka til at det nå blir fokusert meir på vinterdekk-bruk har to sider. Statens vegvesen ønsker å redusera asfalt-slitasjen. Men dette må sjølsagt ikkje gå ut over trafikk sikkerheten.

I dag er det utvikla vinterdekk utan piggar med langt betre feste enn tidlegare på glatt føre.

I delar av landet, som f.eks. kystdistrikta i Rogaland, er kjøreforholda store delar av vinteren slik at piggfrie vinterdekk kan vera eit alternativ. Eventuelt kan bruk av piggfrie dekk kombinerast med kjettingar. Farten skal dessutan alltid tilpassast føreforholda.

For mange kan det elles vera eit godt alternativ å rett og slett la bilen stå den dagen, eller dei få dagane føreforholda er vanskelege eller utrygge.

# Opning med smell

## Bløtkake, trekkspelet og dans i Gyatunnelen

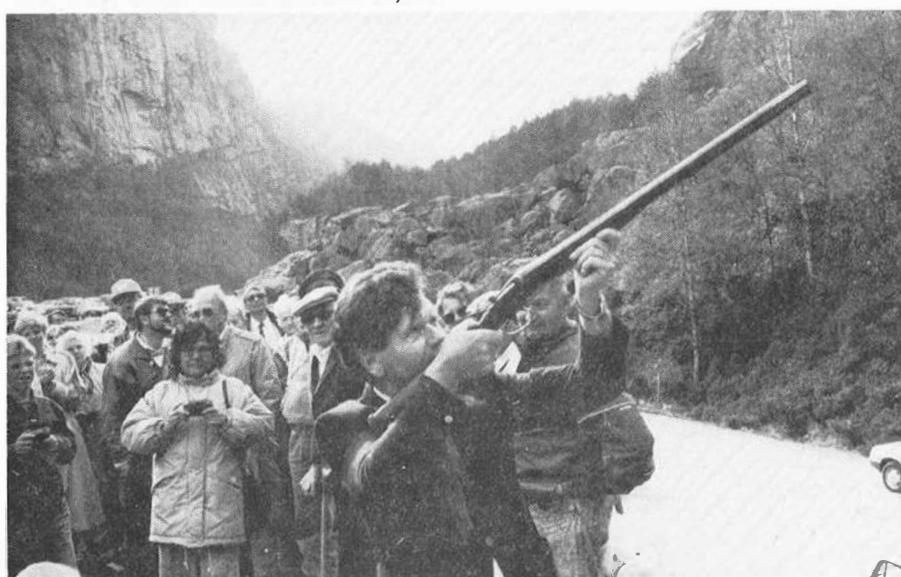
Tekst: Harald Sel

Foto: Oddvar Lavold

Kuling med storm i kasta, var ramma rundt tunnel- og vegopninga i Gyadalen tidleg i oktober. Til tider sto vasspruten frå Gyavatnet, så ein kunne tru det var rennafokk. Ei påminning til nokon kvar om at her er det ingen spøk for vegvesenet sine vedlikehaldsarbeidarar, når

vinteren brusar og det er snakk om verkeleg rennafokk.

Men om det sto eit friskt ver omkring opninga, inne i tunnelen var det nokonlunde live. Og her samlast bortimot eit par hundre menneske.



*Georg Aasen, ein av vegvesenet sine veteranar i Dalane, markerte opninga ved å skyta 2 skot med rifle. Dette var også ei markering av at det nå er slutt med å skyta ned is frå brattengen ovanfor den gamle vegen*



*Det stod eit friskt ver rundt opninga ute, men inne var det triveleg med både bløtkake, kaffi og brus. Og anleggsveteranen Laurits Slettebø drog opp ein ekte rallarvals på trekkspelet. Då baud 81-årige Mikal Egelandsdal opp søster si Gudrun Thorsen til dans.*

Først og fremst var dette dalen sine eigne folk, i tillegg til vegvesen-folk, representantar for Egersund kommune og fylkessamferdselsstyret. Dessutan var omlag 50 skulemusikantar frå Husabu skole i Egersund med og varta opp med feiande korpsrytmer.

### Tunnelfest

Alle saman kunne eta så mykje bløtkake dei lysta, attåt kaffi og brus. Og då anleggsveteranen Laurits Slettebø drog opp med smektande valsetakter på trekkspelet, baud 81-årige Mikal Egelandsdal opp søster si Gudrun Thorsen til dans. - Mindre kan det ikkje vera, når ei storhending som dette skal feirast, sa Mikal Egelandsdal. Han mintest mange nisje turar forbi brattengen ved Gyavatnet, når isras truga.

### Opninga

Men nå er dette farlege punktet på riksveg 9 mellom Helleland og Tonstad borte. Ein av vegvesenet sine veteraner i Dalane, Georg Aasen, sto for den offisielle opninga av Gyatunnelen, som skal erstatta den 900 meter lange vegstuppen forbi brattengen.

Georg Aasen markerte opninga ved å skyta 2 skot med gevær. Dette var også ei markering av at det nå er slutt med å skyta ned is frå uframkommelege stader i fjellsida ovanfor den gamle vegen.

Etter skota blei sperringane fjerna av ordførar i Egersund Olaf Aurdal, driftsjef i vegvesenet Arne Njå og formann ved anlegget på Gya Asbjørn Oddane jr. Deretter kunne første bilen kjøra gjennom tunnelen. Og føraren av denne fekk blomar av anleggsledar Asbjørn Oddane.

### Kostnader

Gyatunnelen er 500 meter lang. I tillegg er vegen lagt om på begge sider av tunnelen. Arbeidet har kosta 10,5 millionar kr, som er i samsvar med kalkylen.

Det er meinings å utbetra vegen på austsida av tunnelen vidare fram til Skinnelv bru. Dette arbeidet er kostnadsrekna til 430.000 kr. Dessutan vil det om ikkje så lenge bli montert lys i tunnelen. Under opninga var tunnelen opplyst med faklar, men driftsjef Arne Njå kunne forsikra befolkninga i Gyadalen om at dette bare var ei høgst midlertidig belysning.

## FELLESMØTE 1989 FOR BILTILSYNET PÅ VESTLANDET

Det årlege fellesmøtet for biltilsynet på Vestlandet (Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane) var i år lagt til Ullensvang.

Deltakarane fekk vera med på 2 dagars tettpakka program. Og ved dette høvet var programmet ikkje berre tettpakka, det var også framifrå godt. Dette gjeld såvel fagleg innhald som innsatsen til innleiarane og engasjementet hos deltakarane.

Møtet hadde 3 hovedemne: Krav til biltilsynet og korleis ein skal møta krava. Framtidas biltilsyn. Publikumsbehandling og helsemessige (psykososiale) problem knytta til behandling av "vanskelege kundar".

Og innimellan alt dette faglege, volleyball-turnering, der Rogaland sjølsagt vann, all den tid Chester Danielsen var overdommar. Det sosiale samværet er viktig ved kurs av dette slaget. Biltilsynet har funne ei form for desse fellesmøta, der kombinasjonen av det faglege og sosiale fungerer godt.

**Tekst og foto: Harald Sel**



### Miljøarbeidet -eit satsingsområde

Kven skal utføra miljøkontroll på kjøretøyparken, - biltilsynet, Statens forurensningstilsyn (SFT) eller politiet? Stortingsrepresentant Marit Vikholm sa at ho hadde gått ut frå som gitt at biltilsynet blir hovedansvarleg for denne kontrollen i samarbeid med SFT og politiet. Men både biltilsynsjef Hasselgren i Hordaland og biltilsynsjef Odd i Sogn og Fjordane meinte å ha fått signal om at dette slett ikkje er så sjølsagt.

#### Kvalifisert

I ulike innlegg og replikkar under møtet var synspunkta eintydige:

Biltilsynet er kvalifisert til arbeidet og det er mest rasjonelt at etaten utfører miljøkontroll samtidig med teknisk kontroll.

Driftsjef Knut Sjånes (Sogn og Fjordane) sa at ein betydeleg del av biltilsynet si arbeidskraft i framtida må settast inn i miljøarbeidet. Til dette kom det fram få motforestillingar. Men fleire, deriblant stasjonsjef Olav Aardalsbakke, peika på at etaten dermed måtte få fleire tilsette, dersom ikkje andre oppgåver skal nedprioriterast.

#### Hovudansvaret til biltilsynet

Avdelingsdirektør i Vegdirektoratet Ingar Tenold slo fast at miljøarbeidet blir eit satsingsområde for biltilsynet i tida framover. - NVVP 1990-93 slår fast at vegvesenet ved biltilsynet skal ha hovedansvaret, sa han, og la til: Dermed stenger me ikkje ute andre gode kontroll-instanser.

Tenold var elles ikkje så redd for at den auka aktiviteten på miljøområdet skal gå ut over andre oppgåver. Alt i år får ein del biltilsynsstasjonar tilbod om nytt utstyr, kunne han opplysa. Han hadde også tru på ei betydeleg tilføring av nye stillingar i etaten, øyremerka til miljøarbeid.

**Stortingsrepresentant Marit Vikholm:**

#### - *Meir engasjement i miljøarbeidet*

- Bilen er ei kjelde til glede og nytte, men også eit av våre største miljøproblem, spesielt i byar og tettstader. I tillegg kjem mellom anna alle trafikkulykkene. Biltilsynet er ein viktig samarbeidspartner og bidragsytar i arbeidet for betre miljø og reduksjon av ulykkene.

Dette sa stortingsrepresentant Marit Vikholm i innleiinga si om krav til biltilsynet, sett frå ein politikar sitt synspunkt. I innlegget sitt la ho hovedvekta på dei store miljøproblema

bilismen fører med seg. Ho slo fast at dette krev nyttenking og mot. Ikke minst gjeld dette hos politikarane sjøl, som blir nøydde til å treffa upopulære vedtak

Marit Vikholm sa at ho ønskte meir engasjement frå biltilsynet og resten av vegvesenet i miljøarbeidet. Mellom anna etterlyste ho meir haldnings-skapande arbeid overfor ungdom. Dette bør i større grad med i føraroplæringer, sa ho, og stilte vidare spørsmålet: Kva med ein "La bilen stå-kampanje"?

**Trafikkdirktør Olav Søfteland:**

#### - *Me må skjerpa oss i miljøarbeidet*

- Gjennom Norsk veg- og vegtrafikkplan har me fått klar beskjed om å skjerpa oss i miljøarbeidet. Denne delen av arbeidet vårt må bli meir synleg. For å oppnå miljøforbetring må utsleppa av farleg gass bli redusert og trafikken må bli mindre. Begge delar er nødvendig.

Slik starta trafikkdirktør Olav Søfteland sitt innlegg om den sida av framtidas biltilsyn som gjeld miljøarbeidet. Han sa at biltilsynet må bli meir pågående på dette området, og ikkje berre påpeika problema, men også gjera noko med dei. - I miljøarbeidet er det spennande oppgåver som ligg føre oss.

Trafikkdirktøren kom vidare inn på dei spesielt vanskelege forholda ein har for kollektivtrafikken mange stader her i landet, med spreidd busetnad og lite trafikkgrunnlag. Store delar av landet er avhengig av privatbil. Dette gjer arbeidet med miljøforbetring av bilen desto viktigare.

Søfteland hadde tru på at også bilbransjen kom til å leggja seg i selen for å få bilane meir miljøvenlege, og sa:

- Kva om bilbransjen får beskjeden: Enten må skadelege utslepp reduserast med 20 %, eller så må bilparken reduserast med 20% ? Bilforhandlarane er uhyre klar over denne problemstillinga.

## FELLESMØTE 1989 FOR BILTILSYNET PÅ VESTLANDET

### Ei servicebedrift i 1. divisjon

Krav til biltilsynet, sett frå næringslivet, menigmanns og distrikta sitt synspunkt. Dette var det omfattande temaet som rådmann Øyvind Bergøy skulle greia ut om. Og Strand-rådmannen var ikkje skoren for tungebandet. I eit engasjerande innlegg fekk han i løpet av ein halv time lagt fram massevis av tankar og synspunkt.

Bergøy gjorde samanlikningar mellom Strand kommune og biltilsynet, når det gjeld målsettingar for dei to "bedriftene".

Strand kommune ønsker å vera ei servicebedrift. I det interne arbeidet fokuserer ci på bedriftskulturen. Den enkelte tilsette skal ha ei positiv oppfatning av den situasjonen dei skal arbeida- og fungera i, og dei skal ha utviklingsvilkår. Det skal også vera ei sterk delegering av ansvar. Alle skal ha for auga ønsket om-, og arbeida mot, at Strand skal vera i 1. divisjon mellom norske kommunar.

Bergøy rekna med at målsettingane for Strand stort sett kunne vera samanhængende med dei ein bør ha i biltilsynet.

#### Øvrighets-greie

Korleis er så situasjonen i biltilsynet? Og kanskje endå meir: Korleis blir etaten oppfatta av folk flest? Kanskje ikkje som den service-bedriftena i 1. divisjon som biltilsynet bør vera, var Øyvind Bergøy sitt inntrykk. - Folk oppfattar biltilsynet som noko øvrighets-greie. Og øvrighets-greie er ikkje det mest populære blant

publikum. Som service-bedrift har ikkje biltilsynet det beste omdømmet, sa han.

#### Hovedkrav

Bergøy hadde mange tankar om korleis biltilsynet kunne profilera seg sterke og bli meir publikumsvenleg, og han stilte 4 hovedkrav til etaten.

1. Godt og profesjonelt arbeid på alle område.
- Å vera profesjonell til ci kvar tid er vanskeleg. Det er ikkje nok for 40 års yrkeskarriere å ha eit opphold på NTH eller ci annan utdanningsinstitusjon.
2. Respekt for publikums tid og pengar.
- I større grad betena publikum der dei bur, slik at folk i distrikta tapar mindre i form av reisekostnader og reisetid.
- Kort ventetid.
3. Skikkeleg service i alle samanhengar.
4. Tidsmessig informasjon.
- Folk aksepterer ikkje alltid at det er slik på grunn av reglane, dersom dei ikkje forstår korfor reglane er- eller må vera slik.



Rådmann Øyvind Bergøy i Strand hadde eit engasjerande innlegg.

#### Oppfylling av krava

Øyvind Bergøy kom vidare inn på det møysommelege og kompliserte arbeidet med å få omsett dei 4 hovedkrava i praksis. Han lista opp ei rekke mål og tiltak, som han mente er aktuelle for etaten:

1. Biltilsynet må bli meir marknadsorientert. Kunden må alltid vera i fokus.
2. Etaten bør tona ned øvrighetsmarkeringa.
3. Større satsing på positive virkemiddel for å få publikum med på tiltak som fører til ein betre kjøretøy-park og flinkare sjåførar.
4. Aktivt organisasjonsarbeid internt med sikte på å nå dei mål som blir sette.
5. Smilekurs.
6. Flytta på folk som ikkje gjer ein skikkeleg jobb (omrokking).
- Nødvendig medisin, om ikkje den sotaste.

#### Resultat

Kva kan ein så oppnå av resultat, ved satsing på desse hovedkrava, måla og tiltaka? Øyvind Bergøy meinte at resultata ville bli merkbare og vesentlege, og han summerte dei opp i følgjande 3 punkt:

1. Betre standard på kjøretøy og sjåførar.
2. Fornøgde kundar.
- Folk set pris på offentlege kontor og etater som står på og gjer sitt beste for kundanc.
3. Fornøgde medarbeidarar, som gjer godt arbeid.



Forsamlinga er på plass, og praten går før neste innlegg. På fremste benk ser me frå v.: vedlikeholdssjef Olav Øyvind Hamre, biltilsynssjef Svein Dahle, avd.ingeniør Sigbjørn Eggebø, avd.ingeniør Kjell W.Utvaag og konsulent Georg Eie. Elles finn me rogalendingar rundt om i heile salen

## FELLESMØTE 1989 FOR BILTILSYNET PÅ VESTLANDET

### Ein vanskeleg kombinasjon: Stivbeint regelverk og god service

Korleis praktisera eit regelverk, som til tider kan vera stivbeint og lite fleksipelt, og samtidig yta fullgod service overfor kundane? Dette er ikkje alltid like lett. Konfliktane som oppstår i skjeringspunktet mellom regelverk og service, var ved jevne mellomrom framme under heile møtet. Mange hadde synspunkt, - og hjertesukk.

Problemet er vel uløyseleg, men i den grad det lar seg løysa, var det nok trafikkdirektør Olav Søfteland som kom nærmast løysinga: - Det er lov å bruka hovudet. Bruk gjerne litt dristighet. Det kan vera med på å endra firkanta reglar. Men tenk også på kva som er ånda bak reglane, var hans budskap.

#### Uforuretta sak

Eit eksempel på kva firkanta praktisering av reglane kan føra til, fekk møtet presentert av rådmann Øyvind Bergøy. Dotter hans brukte ein dag til å reisa frå Hjelmeland og heim att, for å få avgjort den teoretiske førarprøven. Ille nok i seg sjøl å måtte bruka ein heil dag til dette. Verre var det at ho måtte reisa heim att med uforretta sak. Gebyret, som var innbetalt i posten dagen før, var ennå ikkje registrert hos biltilsynet. Etter reglane er det ikkje godt nok å leggja fram kvittering for betalt gebyr. Når då heller ikkje jenta hadde pengar med seg til å betala gebyret ein gong til, kontant, måtte ho gjera vendereis utan å få avgjort prøven den dagen.

Mellan dei som kommenterte denne spesielle saka var trafikkdirektør Olav Søfteland, som ordla seg slik:

- Det måtte kunna gå an å finna ei løysing, slik at jenta slapp å reisa tilbake til Hjelmeland med uforretta sak.

#### Paradoks i EDB-alderen

Mellan dei som elles var inne på vanskane ein kan stå overfor når ein skal praktisera god publikumservice ut frå eit firkanta regelverk var Georg Eie,

#### Bedriftskultur

- Biltilsynet har ein sterk og god bedriftskultur. Ein sterk bedriftskultur er gjerne lukka, - ein klarer seg sjøl. På dette området er det stor forskjell på biltilsynet og resten av vegvesenet. Mellom anna er biltilsynet meir regelstyrt og mindre målstyrt.

(Vegsjef Chester Danielsen,  
i eit innlegg.)

Biltilsynet i Egersund. Han sa det slik: - Det er ikkje så enkelt med god service når ein har dagens tungvinte og tungrodde regelverk, f.eks. ved betaling av avgifter. Det er eit paradoks i EDB-alderen at ein framleis må kreva ei kvittering - til og med orginalkvittering, når ein bil skal registrerast.

#### Gode - men kan bli betre

Sigbjørn Eggebø, Biltilsynet i Stavanger, stilte spørsmålet om kor langt ein skal gå for å yta god service.

- Det fins eit skjeringspunkt mellom service og effektivitet. Me skal prøva å bli betre, men eg syns me har kome eit godt stykke alt, sa han.

Som ein konklusjon på alle innlegg og synspunkt om regelverk, god og därleg service, får me tru at avdelingsdirektør Ingar Tenold, Vegdirektoratet, var inne på det rette, då han sa til forsamlinga: - Biltilsynet har frå 1,2 til 1,5 millionar publikumskontakter i året. Eg kan tella på ei hand dei klagene eg har fått på etaten. De har grunn til å vera stolte over den servicen de yter. Men la oss også få bort dei uheldige episodane og dei få eksempla på därleg kundebehandling som enno fins.

#### Fornying i offentleg sektor

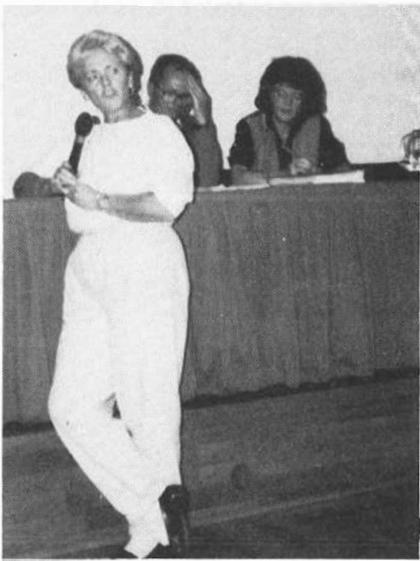
- I det offentlege må me heile tida skjerpa oss for å oppnå allmenhetens gunst. Elles kan me lett bli sittande igjen med bare dei sektorane som privat sektor ikkje er interesserte i.

(Stortingsrepresentant Marit Vikholm,  
i eit innlegg.)

#### Politimyndighet?

Skal biltilsynet ha politimyndighet, slik at ein f.eks. kan inndra førarkort og ileggja gebyr? Spørsmålet blir stadig reist, og rimeleg nok blei det også reist i Ullenvang.

Trafikkdirektør Olav Søfteland sa at det i prinsippet er rimeleg at den som har ansvaret også skal ha kontrollmyndighet. Han sa at han ikkje såg problem med å konstruera eit system, der Statens vegvesen har ansvar for all kontroll ute på vegane. - Men, la han til, - det har sin pris og det krev ei omfattande opplæring og skulering.



Karin Granberg

#### Forskrifter ut i god tid

La oss få forskriftene i god tid før dei blir sett i kraft, slik at me har rimeleg sjanse til å setta oss inn i dei. Dette hjartesukket kom frå Karin Granberg, Biltilsynet i Stavanger (Sandneskontoret). Ho viste til at nye forskrifter som blei sett i verk frå 1. oktober, kom personalet i hende 2 dagar før. - Me hadde ingen sjanse til å setta oss inn i dei. Og det er me som sit i fremste rekke, ved skranken, som får skyllebøttene, når me ikkje kan svara skikkeleg og gje god publikumservice. Etterpå går me inn til sjefen og er snille og greie, sa ho.

Avdelingsdirektør Ingar Tenold svara at så sein utsending som Karin Granberg nemnde, ikkje bør skje. - Det er nærmast ein skandale, sa han, og lova å gjera alt som står i hans makt for at situasjonen skal bli betre.

## FELLESMØTE 1989 FOR BILTILSYNET PÅ VESTLANDET

### *For egen regning*

#### **Teoriopplæring i grunnskulen**

Kan dagens opplegg for teoretisk trafikkopplæring vera rett? Kan det f.eks. vera nødvendig å reisa frå Randøy i Hjelmeland til Stavanger for å få avgjort den teoretiske førarprøven?

Rådmann Øyvind Bergøy tok opp dette spørsmålet. Han meinte at trafikkopplæringa på ein eller annan måte bør inn som fag i grunnskulen, og med skikkeleg eksamen.

I kommentarane til Bergøy sitt innlegg, kom det tydeleg fram at tanken hans og problemstillinga hans er kjent i etaten. I særleg grad var fleire opptatt av at trafikkopplæringa blir sterkt opprioritert i grunnskulen.

Med positiv innstilling dro jeg avsted til det årlige møte. Bussturen fra Stavanger var behagelig, og vi hadde noen fine timer sammen underveis. En stor takk til Dybdahl. God mat og gode senger var også med til å gjøre oppholdet til en glede. - Men, - og her kommer jeg til poenget! Kan ikke de som svarer "JA" til å forelese være litt mer engasjerte?

Det er ikke til "å stikke under stolen" at Øyvind Bergøy reddet første dag. Han brant for saken.

Jeg er ikke like imponert av alle. Stoler de "gamle ringrevene" litt vel mye på sin rutine? Noe virket hurtig og dårlig sammensatt.

Bergøy sa noe om at vi skulle ikke undervurdere kundene. Til våre fore-

lesere vil jeg si: Undervurder ikke publikum, - det er ikke bare å holde hjulenc igang, - det trengs smøring! Hva om det ble satt av noen midler til et kurs i møte- og taleteknikk. (Alle stemmenc bar ikke like godt.)

Så en liten bønn, sånn helt på tampen: Kan vi slippe disse "Reperbanevitene"? Noen av historiene hørte mer hjemme i en guttekubb enn til en festmiddag med damer. Det var ikke akkurat med på å høyne nivået.

Men en ting er helt sikkert. Disse møtene må vi ha. Det ble ei hyggelig og fin helg med kollegaer og venner, rent faglig men også sosialt.

Takk for laget.  
**Turid Ånonsen**

#### **Tungvint avgiftsinnkreving**

Tunge og vanskelege rutiner for avgiftsinnkreving, er eit tema som år etter år er drøfta og arbeidd med i biltilsynet. Det gjeld også på fellesmøta for biltilsynet på Vestlandet. Det er ei utbreidd oppfatning at ein får lite gjennomslag for problema og framlegg til forbetringar i Toll- og avgiftsdirektoratet.

Reidun Lann, Biltilsynet i Stavanger, beklaga at avgiftsinnkrevinga ikkje fungerer betre og at biltilsynet sjøl kan gjera lite med dette, utan godkjenning av Toll- og avgiftsdirektoratet. Ho forsllo at Vegdirektoratet set ned cit utval saman med Toll- og avgiftsdirektoratet for å ordna opp i det ho kalla avgiftsjungelen.

Både trafikkdirektør Søsteland og avdelingsdirektør Tenold sa at Vegdirektoratet er pinleg klar over problema, og at arbeidet med endringar og forbetringar har høg prioritet. Mellom anna er det å håpa at ordninga med oblat til å festa på bilen som bevis for betalte avgifter og forsikringar, snart kan bli sett i verk.



Eg vil ikkje ha ansvaret for at dirigenten, Gunnar Brodahl t.v. legg beina på bordet og vippar på stolen, sa Harald Baadsvik.

#### **Ansvar for konsekvensar**

Bedriftslege Carl Fredrik Bassøe kom med ein liten "brannfakkel" i sitt innlegg, då han stilte spørsmålet om ikkje den enkelte biltilsyn-tilsette burde få større ansvar for konsekvensane av det ein gjer.

Slik er det f.eks. hos legane, som er ansvarlege ved feilbehandling av ein pasient, sa han. Når ein person får førarkort og deretter kjører grassat, bør ikkje då sensoren ha eit ansvar. Eller ein godkjent bil viser seg å vera trafikkfarleg, skal då kontrolløren stillast til ansvar? spurde Bassøe.

Mellan dei som imøtegjekk Bassøe, fikk særleg Harald Baadsvig, Biltilsynet i Haugesund, applaus.

Vendt til dirigenten, sa han: Når du har den vanen å slenga beina på bordet og vippa med stolen, så er det farleg. Når du sit her og er dirigent, er du danna nok til ikkje å slenga beina på bordet. Det er difor uråd for meg å irttesetta deg. Så sjøl om eg veit at du slenger beina på bordet og vippar med stolen straks du kjem heim, nektar eg å ta på meg ansvar, dersom du ramlar bakover med stolen og skamslår deg.

## TRANSPORT OG MILJØ - TRANSPORT OG MILJØ - TRANSPORT OG MILJØ

# Transportplanlegging med miljøstrategi

Artikkelen er skrevet av Sidsel Hatleskog som er avdelingsingeniør hos Fylkesmannen i Rogaland, Miljøvernavdelingen



**Nå er det sagt!** Samferdselsdepartementets egne folk er på banen og forlanger - nei, la oss heller si forventer - at lokale politikere skal finne fram til transportløsninger som tar et stort jafs av de utslippsredusjoner lille Norge har satt seg som mål.

### Transportplanarbeid og miljøforbedringer

I de 10 største byområdene i landet, inkl. Stavanger/Sandnes, skal man eller er man allerede igang med transportplanarbeidet som skal sikre at transportsektoren virkelig tar sin del av kaka. Mange og til dels konfliktfylte målsetninger skal forenes. De ideelle målsetningene er:

- framkommelighet for alle grupper
- trafikksikkerhet
- helse og miljø

Når disse skal forenes med god samfunnsøkonomi, privatøkonomi og økonomi for næringslivet, blir det tydelig at lokale politikere står overfor utfordringer som ikke er dagligkost. De lokale miljøutfordringene er store nok, både hva angår luftforurensing, støy, barrierefrekvenser og sikkerhet. Likevel er det trolig de nasjonale målsettingene om utslippsredusjoner som vil kreve mest fantasi og nytenking.

### Motforestillingene og mulighetene

Pessimistiske røster er kanskje allerede igang med å formulere motforestillinger og innvendinger: "Det nytte ikkje å prøva å få folk te å kjøra mindre bil. Korsor ska me redusera det utsleppet litla Norge bidrar med ? o.s.v.

Vi som har miljøvern som levcbrød og hovedarbeidsfelt, er nærmest programforpliktet til å være optimister. Det har nok røynet hardt av og til, men - heldigvis - det blir stadig lettere å være optimist. Vi registrerer at mye positivt skjer i distriket på mange sider innen miljøvernet.

Vårt samarbeid med vegkontoret tok for alvor til i 1986, og vi er ikke skuffet. Miljøvernnavdelingen ble møtt med åpenhet og det vi formidlet fikk raskt fotfeste og ble lagt til vegkontorets eget erfatingsgrunnlag. Rennfast er et av flere eksempler på prosjekter der vi har latt oss imponere av viljen og evnen til å trekke med andre fag- og forvaltnings- miljøer.

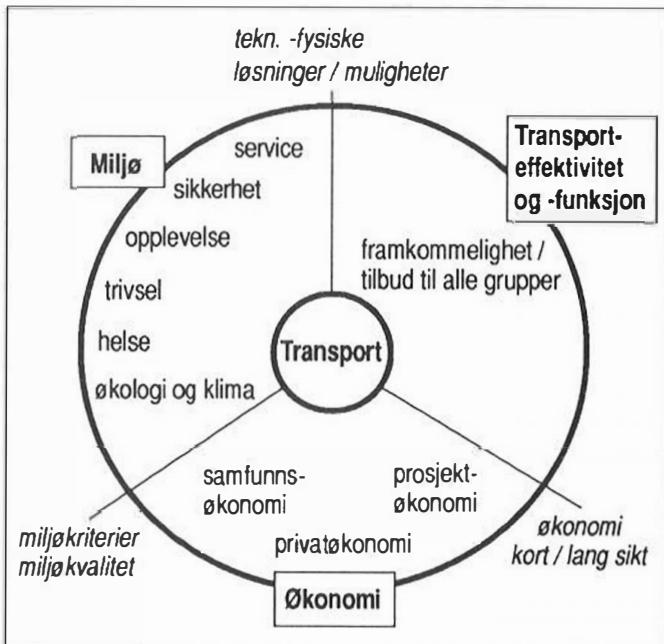
Til tross for store motsetninger, evnet vegkontoret å skape en god planprosess som gav gode helhetsløsninger og hindret de skarpe interesse- og kulturkonflikter. Et stykke god planleggingskunst, som vi må håpe kommer til nytte også i transportplanarbeidet.

### Plan eller prosess?

Som den oppmerksomme leser har notert, bruker jeg konsekvent uttrykket *transportplanlegging* eller *transportplanarbeid* og ikke transportplan. Selvsagt skal dette arbeidet munne ut i en plan, som etterpå skal gjennomføres. Det aller viktigste etter mitt syn, er likevel den tenkning og de initiativ konsekvensutrednings- og planfasen utløser. For ikke å nevne nye konstellasjoner hva angår samarbeid på tvers av både faggrenser og interesseområder. Næringsliv og energiprodusenter, ideelle organisasjoner innen miljøvern, trafikksikkerhet o.a., er her like viktige og nødvendige medspillere som det etablerte plan- og forvaltningsapparatet, slik vi ser det.

God styring er en forutsetning. Får prosjektet i tillegg en god start der åpenhet, samarbeid og medvirkning står i høysetet, ser vi gode muligheter til å gjøre pessimistenes spådommer til skamme, og istedet forene gode krefter i distriket til å skape en prosess og et resultat som gir gjenklang og skaper muligheter.

Forventninger og ambisjoner - unrealistisk tankespinn? Nei,-tvertimot, en helt nødvendig forutsetning for å lykkes. Og lykkes ikke vi mennesker i å snu utviklingen, er det desverre ingen andre som tar hanskene opp.



*I helhetlig transportplanlegging må mange, og tildels konfliktfylte mål forenes. Politikere og planleggere stilles derfor overfor store utfordringer f.eks. i arbeidet med ny og samordnet transportplan for Stavanger / Sandnes.*

## TRANSPORT OG MILJØ - TRANSPORT OG MILJØ - TRANSPORT OG MILJØ

# Miljøutfordringen - hvordan vil vi møte den?

**Av vegsjef Chester Danielsen**

Vegtrafikken er en av de store støy- og luftforurensningskildene både lokalt og globalt. Selv om det faktisk er vegvesenet som i dag kanskje gjør mest for å redusere disse ulempene, så blir vi likevel ofte gjort til syndebukk og ansvarlig for denne store miljøutfordringen.

Vi står her oversor to store utfordringer. Den første, og antagelig den enkleste, er å gjøre publikum og våre kritikere oppmerksomme på at vi faktisk tar miljøproblemene på alvor, og at vi i motsetning til mange miljøforkjemperne også faktisk gjør noe konkret og ikke bare snakker om problemene. Dette er et informasjons- og profileringssproblem som vi bør kunne løse.

Den andre utfordringen går selvfølgelig på det at vi likevel gjør så altfor lite.

### Miljøprofil

Vegvesenet har ikke noen markert miljøprofil, hverken utad eller hos oss som arbeider i etaten. Det er ikke slik at miljøhensynet på samme måte som f.eks. hensynet til trafikksikkerhet, på en måte gjennomsyrer og ligger bak praktisk talt alt det vi foretar oss. Dette

må vi gjøre noe med, og dette er vi allerede i ferd med å gjøre noe med.

### Utvidet miljøvurdering

Vegdirktørens utspill med oppfordring til vegsjefene om å se med kritiske øyne og faktisk også gripe inn overfor utbyggingsprosjekter, f.eks. kjøpesenter, som fører til økt behov for privatbil, møter begge disse utfordringene. Vi skal være aktive, vi skal markere oss og vi skal arbeide for et bedre miljø ikke bare innenfor vårt eget snevre ansvarsområder, men også innen andre sine områder.

### Aktiv miljøinnsats

Jeg oppfatter dette bare som begynnelsen på vegvesenets aktive miljøinnsats i årene framover. Det vi nå skal gjøre er å bygge opp vår kompetanse på dette

området, både med hensyn til miljøskader og ikke minst med hensyn til hva som kan gjøres for å redusere og begrense skadene.

Vi skal ikke bli en ensidig miljø-etat, og vi bør etter min mening heller ikke opprette egne miljøenheter i vår organisasjon, hverken lokalt eller sentralt. Miljø skal være et linjeansvar som alle våre avdelinger og seksjoner både ute og inne skal gjøre noe med hver på sin plass.

### Tiltak og mål

La meg nevne noen tiltak og områder der vegvesenet bør kunne gjøre en innsats direkte eller indirekte:

- **Reduksjon og kontroll av kjøretøyenes utslipp av farlige gasser.**

Vi bør være aktivt med i forskning og utvikling av alternative drivstoffkilder:

Biltilsynet må utvikle måle- og kontrollmetoder.

- **Reduksjon av det totale transportvolum.**

Her kommer kollektivtrafikk og fordeling av godstransport på andre transportmetoder enn veg inn i bildet. Bygging av gang- og sykkelveger er også en viktig miljøoppgave her. En annen viktig oppgave er selvfølgelig fortsatt utbygging av et tilfredsstillende hovedvegnett, ikke minst i våre byer.

- **Flytting og skjerming av trafikk og av virksomhet som får miljøulemper på grunn av trafikk, f.eks. støyutsatte boliger.**

- **Reduksjon av barriereeffekter.**

- **Unngå bruk av helseskadelige og miljøskadelige materialer både i vegbyggingen og vegvedlikeholdet.**

Vårt langsigte mål, - eller skal vi si vår visjon, - må være å utvikle et transportsystem som er forenlig med gode livsbetingelser både for mennesker og naturen.



*Store trafikkskapande kjøpesentre er eksempel på etableringer med miljømessig negative konsekvenser. Av den grunn har vegvesenet gått imot bygging av et nyt kjøpesenter utenfor Oslo. Det samme kan være aktuelt i Rogaland.  
(Bildet er fra Kvadrat i Sandnes)*

## TRANSPORT OG MILJØ

### Samfunnet subsidierer privatbilismen

Privatbilismen kostar samfunnet 4,3 milliarder kroner året i miljøskader. Dette viser ei granskning utført av ein forskar ved Statistisk Sentralbyrå på oppdrag av Norges Naturvernforbund.

Tar ein med dei samla offentlege utgifstene ved privatbilismen, er utgifstene større enn den summen samfunnet tar inn i avgifter.

Frå mellom andre Norges Automobilforbund blir det hevda at privatbilismen, gjennom avgiftspolitikken, er ei betydeleg inntektskjelde for staten.

Berkningane som forskaren ved Statistisk Sentralbyrå har gjort, konkluderer med det stikk motsette.

### Sats på kollektivtrafikk

Samfunnet har råd til å satse litt mer på kollektivtrafikken for å spare enorme summer til veier, ulykker, miljø-ødeleggelsjer m.v. Om nødvendig kan man ta pengene rett ut av lommen på personbileierne ved å øke bensinavgiften. Da blir virkningen dobbel. Dessuten er det ikke sikkert at trafikkreformen blir så dyr, folk vil jo reise mer kollektivt.

Dette skriver Hans Eide i bladet Transportforum, som er organ for Norsk Rutecbilciersforbund. Eide viser til at kollektivtrafikken er inne i en vond sirkel. I 1980-årene har prisen på privatbil-bruk gått ned i forhold til prisen på kollektivtransport. Samtidig har takstene i kollektivtrafikken steget vesentlig mer enn konsumprisindeksen.

Eide kritiserer politikerne for talemåter og lite handling når det gjelder tiltak for å styrke kollektivtrafikken, og han skriver mellom annet: Særlig i den valgkampen vi har lagt bak oss har de fromme ønsker og fagre løfter om styrking av kollektivtrafikken kommet fram. Nå er den grå politiske hverdagen her igjen. Vil det visc seg at de som vil målne også vil midlene?

### MI MEINING

*Godt miljø er eit av vegvesenet sine 4 hovedmål. Miljøproblema knytta til vegtrafikken er fleire. Mellom anna gjeld dette luftforureining, der vegtrafikken står for ein betydeleg del av dei miljø- og helsekadelege utsleppa. Kva meiner du bør vera vegvesenet sitt viktigaste bidrag i arbeidet for godt miljø?*

#### Inger Langvik

##### Avdelingsingeniør, anlegg

Eg trur ikkje me er på linje med store delar av samfunnet, i å ta miljøproblema på alvor, og me må engasjera oss mye meir. Det må satsast på betre tilrettelegging for kollektivtrafikk. I byar og tettstader må dette prioriterast høgare enn bygging av vanlege bilvegar. Ved alle prosjekt må det utarbeidast miljø-konsekvensanalyser.



#### Milly Buch

##### Førstesekr., Biltilsynet i Haugesund

1. Større satsing på g/s-vegar og trygge skulevegar. 2. Pådrivar for tiltak som reduserer utslepp og privatbilisme, som utvikling av nye energiformer, meir miljøkontroll og nytt avgiftssystem der bilane er billigare å kjøpa men dyrare å bruka. 3. Arbeid for overføring av transport, særleg tungtransport, frå veg til jernbane og båt.



#### Tor Hetland

##### Sjåfør/vedlikehald, Bærheim

I vårt grisgrindte land er mange avhengige av bilen, så det er nok vanskeleg å redusera privatbilismen. Men me må gå inn for at det blir lettare og billigare, ja nesten gratis, å reisa kollektivt. Dessutan må me støtta opp om arbeidet med å utvikla nye typer drivstoff. Og så må me halda fram med å byggja vinar, så det blir mindre køkjøring.



#### Halvor Folgerø

##### Plansjef

Eg vil som planleggjar peika på 3 område: 1. Planleggja vakre vinar, tilpassa omgivelsane. 2. Samarbeid med kommunane, utarbeida samla transportplanar for dei store byområda, med særleg vekt på å styrka kollektivtransport og g/s-vegnettet. 3. Påvirka arealplanlegginga med sikte på å redusera transportbehovet og skjerma bustadområde mot trafikkstøy.



# Trafikklys og tunnelbelysning som spesialfelt

**Tekst og foto: Johan Lund**

På vegcentralen på Bærheim er det innredet et rom inne i varmlageret for en spesialfunksjon som er lite synlig for omverdenen og også for etatens folk for den saks skyld. Men for våre hovedkunder, trafikantene, har den avgjørende betydning. Vi sikter til arbeidet med å holde trafikklysanleggene, samt tunnelbelysningen i Stavanger/Sandnes-området i orden.

Stillingen er administrativt underlagt vegmesteren i området. Fagarbeider Per Georg Schutz, elektriker av utdanning, har det faglige ansvar for drift av lysanlegg, tunnelbelysning, opplyste trafikkskilt og tunnelventilasjon. Sistnevnte funksjon gjelder foreløpig bare for Byhaugtunnelen (Rv. 14) og Bergjeland-tunnelen i Stavanger (E18). Fra ca. 1993 vil funksjonen få vesentlig betydning for tunnelene i Rennfast.

Rygjavegen har besøkt Schutz i hans redde på Bærheim.

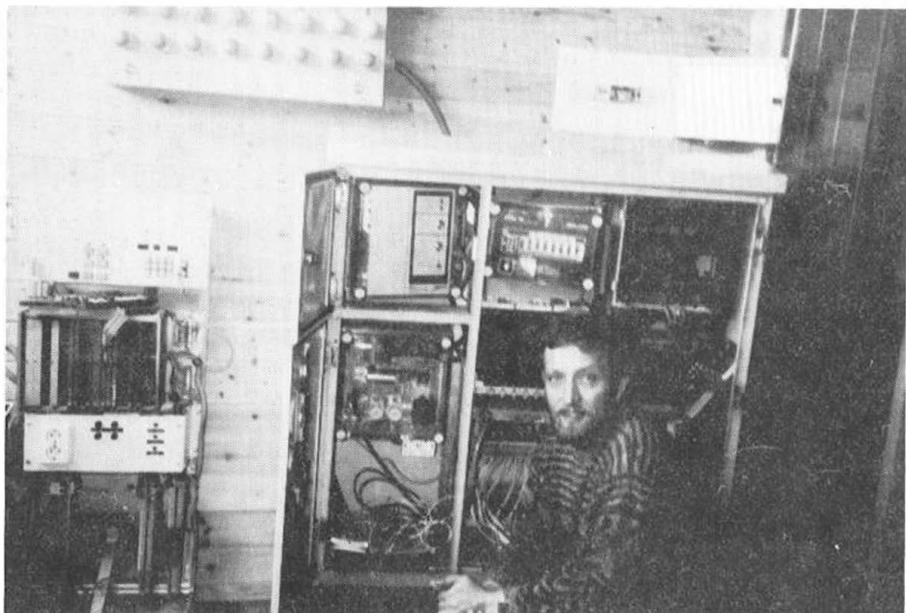
## Lysregulerte kryss

Arbeidsmessig dominerer de lysregulerte kryss, det er ca. 30 av dem på de vegene der vegvesenet har ansvaret i Stavanger/Sandnes-området. Dette er alle veger der kommunene ikke har ansvaret. Av kryssene er 8 rene fotgjengerkryss.

Det er skjedd en rivende utvikling på området trafikklysregulering. På de eldre typer anlegg skjedde oversikt av signal manuelt (ved reller) med fare for funksjonssvikt på grunn av f.eks. støvdannelse. Nå brukes styringskort, som er basert på elektronikk.

## Fjernstyring

I dag kan anleggene kontrolleres og styres pr. telefon fra et hvilket som helst sted inne i området, f.eks. vegkontoret eller vegcentralen. Slik er ordningen for anleggene i Sandnes. Dette sparer manuell inspeksjon. For de øvrige anlegg er en avhengig av egeninspeksjon eller



Elektriker Per Georg Schutz i sitt lille verksted med testeapparatur.

melding fra trafikanter eller andre for å bli klar over feil.

For anleggene i Stavanger har en i lengre tid forberedt overgang til fjernstyring/kontroll. For alle lyskryss gjelder at det er dobbelt sett lys for alle felt, slik at hvis ett lys faller ut er det ett tilbake. Skulle begge lys for et felt falle ut, settes hele lysanlegget ut av funksjon. Vi får da blinkende gult lys i alle retninger, såkalt rødlyskontroll. Det betyr at vikepliktreglene gjelder for trafikken.

## Feil

Den alvorligste feil er fysisk skade, noe som kan skje ved sporslitasje. Asfalt-slitasje ved lyskryssene vil derfor måtte overvåkes.

Det kunne i og for seg vært ønskelig med slitesterk asfalt over detektorene. Ryker først detektorene er det ingen vei utenom utskifting. I så fall må asfalten skjærs ut, detektorkabel legges ned og ny asfalt på plass.

I påkommende tilfelle kan anleggene manuelt koples ut og settes på blinkende gult. Dette skjer f.eks. ved reparasjoner. Det samme kan politiet gjøre i bestemte trafiksituasjoner.

Politiet kan også styre fasene i akutte situasjoner. Skal f.eks. 3000 biler sør over Madlavegen etter en Viking-triumf på Stadion kan det være lurt å tøye grønn fase, selv om de fra sidevegene da får litt ekstra ventetid.

## Kostnader

Det var tidligere ulike fabrikat på markedet for lysanlegg. Dette voldte hodebry for anbudsnehda, som pliktet til hensyn til såvel pris som fornuftig arbeidsordning. Idag er det bare ett fabrikat, alle andre er kjøpt opp. Det er godt både for lagerhold, erfaring og samkjøring.

Av tekniske finesser kan nevnes at det nå brukes lavspenning, 12 volt mot før 220 volt, og lavwatt, 27 watt mot før 70 watt. Strømkostnaden gikk dermed ned fra ca. 4000 kr. pr. kryss til ca. 1500 kr. pr. kryss. Totalt er driftskostnadene ca. 20 000 kr. pr. kryss i året.

Det var vegdirektør Eskild Jensen og ordfører Leif Måsvær som fikk æren av å knytte opp det nasjonalfargede båndet og dermed erklære ny E18 gjennom Stavanger sentrum for åpen. Vegsjef Chester Danielsen bivåner det hele.



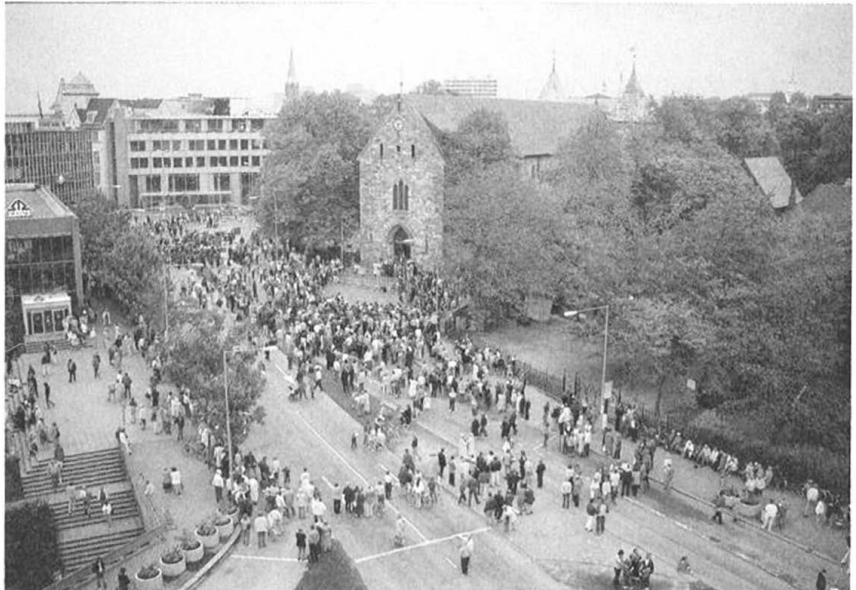
Mange skuelystne hadde møtt fram for å være med på åpningen. Her et glimt fra kunstnerduoen Myrvold/Naylor's kunstperformance, "Riders of Art", der 10 betongbiler og 7 dansere medvirket.

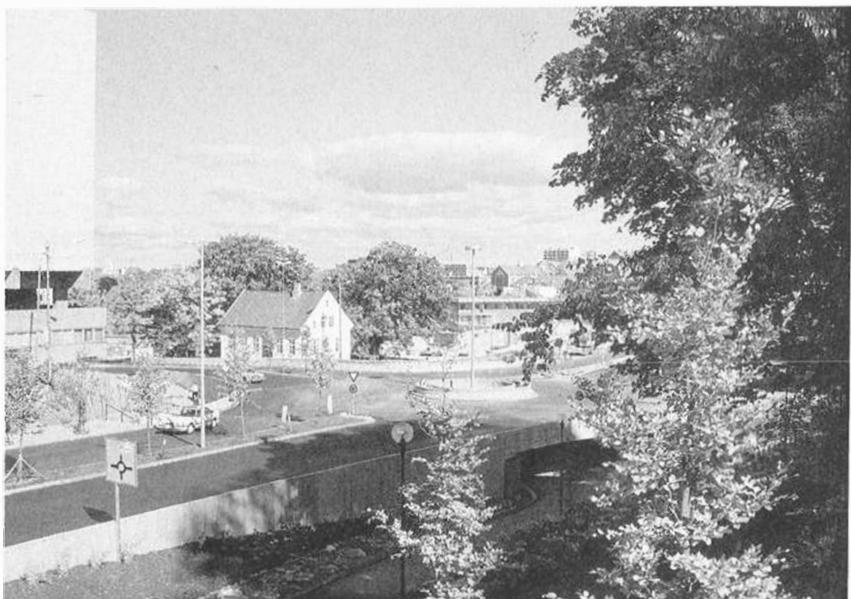
Etter åpningen strømmet forsamlingen til Haakon VII's gt der sløyfen ble knyttet igjen for å markere stengingen. Her underholdt Cantemus med sir vakre korsang.

# Åpning gjen Stavanger 22.september

---

Tekst: Eva Vivoll

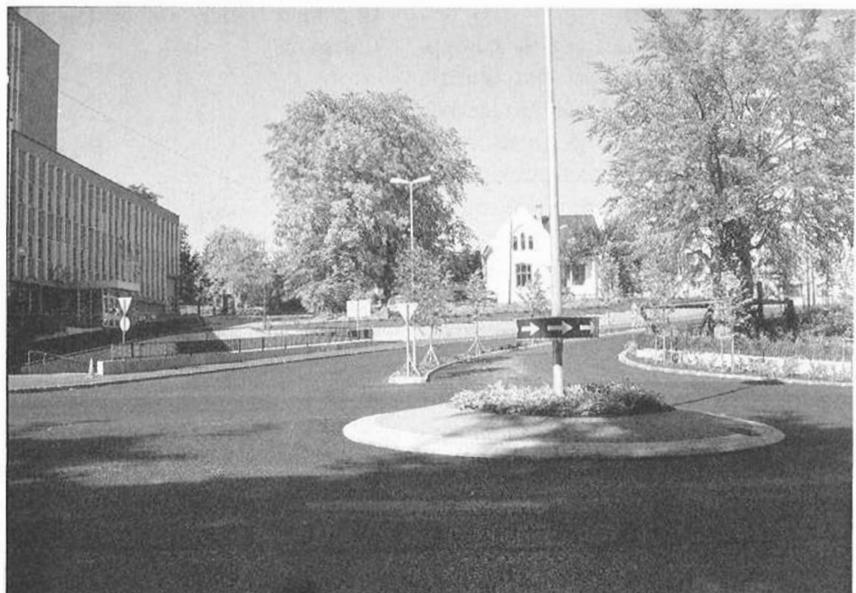




En av de mange nye rundkjøringene. Dette bildet er tatt fra sykhusparken, og midt på bildet ser vi det gamle prestegårdshuset hvor Stavanger Turistforening nå har sine kontorer.

# av E-18 nom sentrum über 1989

Foto: Bård Asle Nordbø



Det er lagt stor vekt på beplantningen. Og i stedet for en grå asphaltjungel står nå den nye E18 fram som en "grønn oase" midt i sentrum.



Bergjelandstunnelen sett fra Verksalmnenningen. Tunnelen er totalt 705 m lang, og med denne er trafikken gjennom Storhaug bydel blitt betydelig redusert.

# Meir effektivt med mindre salt

## Ny saltingsmetode på Jæren

Tekst: Harald Sel

Foto: Njål Hanasand

Ein del av riksvegane på Jæren skal i vinter vera med i eit prøveprosjekt med ein ny saltemetode. Dei vegane det gjeld er riksveg 44 mellom Kleppkrossen i Klepp og Tengs i Eigersund, delar av riksveg 505 og 506 i Hå og Time og riksveg 507 i Klepp.

Utanom Jæren er ein del vegstrekningar i Akershus, Buskerud og Telemark med i prøveposjetet.

Den nye metoden går ut på å bruka ei metta saltoppløysing på 25 % i staden for vanleg tørt salt. I Sverige er metoden prøvd ut i 2 år, og med gode resultat.

### Rask virkning

For det eine viser det seg at saltopploysing er meir effektiv enn tørrsalt. Opploysinga av salt og vatn blir sprøyta direkte ut på vegbanen frå spesialbygde spreiarar, og virkar dermed straks mot f.eks. is og underkjølt regn. Derimot er ein meir usikre på korleis virkninga er ved kraftig snøfall. Men i kystdistrikta, som på Jæren, plar snøfall vera eit lite problem i forhold til is.

### Mindre salt

Den andre fordelen med å bruka saltopploysing er at saltmengden kan reduserast med minst 50 %. Ved tørrsalting forsvinn 85 % av saltet frå vegen alt etter 100 bilpasseringar. Med den nye måten blir det meste av saltet liggande på vegen.

### Raskare spreiling

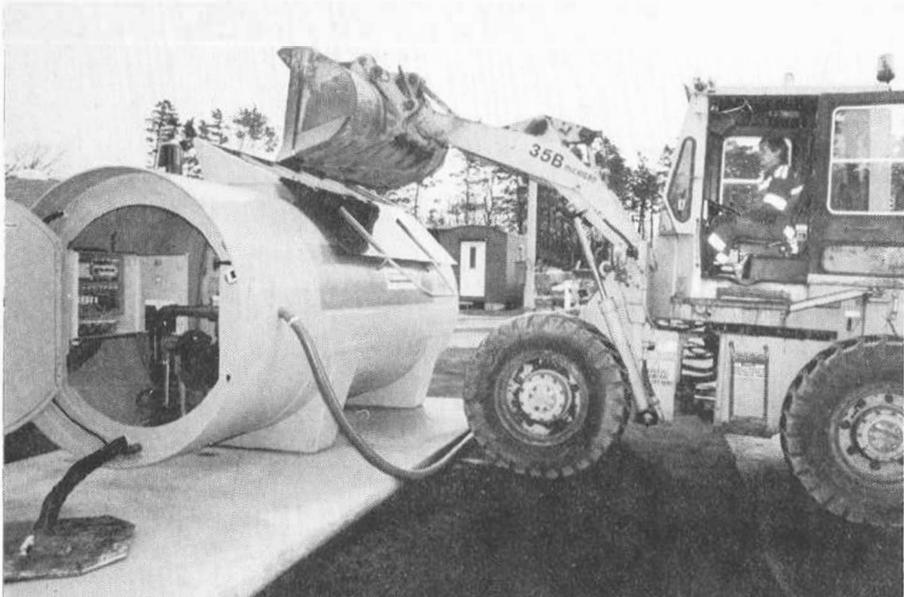
Ved den nye metoden kan ein salta lengre distanse på kortare tid. Farten under spreilinga kan aukast frå 30 km/t til 55 km/t. Derved vil saltbilane vera til mindre hinder for trafikantane enn tidlegare.

### Miljø

Det er delte meiningar om kor stort miljøproblem saltinga er i dag.

Problemet er størst for tre i byar og tettstader. I alle fall må ein rekna med at ei halvering av saltmengden er miljømessig gunstig.

Det er også uklart kva ein reduksjon av saltmengden vil ha å seiia for rustangrep på bilen. Dette er mellom dei tinga ein vil prøva å finna ut ved prøveprosjektet på Jæren.



Salt blir fyllt i blandetanken med hjullastar.

Tanken rømmer 8000 liter og har innebygde pumper og styreenhet.



Spreieutstyret blir prøvekjørt. Dysene er innstilt slik at heile vegbanen blir overrisla.

## Strengere krav til sikring av last

Av Ola Undheim

Fra 1. oktober i år trådte de nye forskriftene om sikring av last i kraft. Disse forskriftene har vært etterspurtt i mange år, og vi er nå glade for å ha fått noe mer "håndgripelig" når det gjelder å sikre last.

Tidligere var det stort sett bare § 141 i "Kjøretøyforskriftene" som regulerte dette med sikring av last, og denne var så rund og generell at det var vanskelig å gi noen konkrete råd eller pålegg om ikke lasten holdt på å falle av.

De nye forskriftene som er tatt inn i "Bestemmelser om kjøretøy", har blitt mye mør konkrete og utfyllende. I stor grad bygger de på de samme bestemmelserne som svenskene har hatt i flere år. Bestemmelserne gjelder for alle kjøretøy unntatt motorsykkel og innvendig i personbil, og i store trekk kan de sammenfattes til at enhver form for last skal sikres med kraft tilsvarende hele

lastens vekt forover og halve lastens vekt til sidene og bakover.

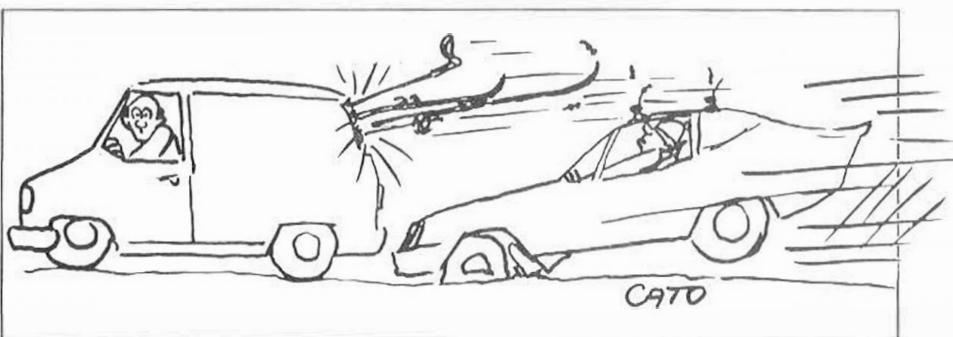
Dette skal skje ved låsing, stenging eller surring, eller annen metode dersom det kan godtgjøres at den tilfredsstiller kravene.

Videre er det krav til at takgrind, skistativ og alle andre typer taklastbærere som selges etter 1. oktober skal være merket med fabrikant/leverandør og max. tillatt last.

Vegdirektoratet og Norges Lastebileierforbund (NLF) har gått sammen

om å utgi en utfyllende veiledning om de nye forskriftene. Denne veiledningen er blitt instruktiv og nyttig for såvel brukerne som for kontrollpersonellet. Den er også krydret med en rekke praktiske eksempler og illustrasjoner som gjør den til interessant lesing. I tillegg er det også tatt med de nye bestemmelserne om krav til lastsikringsutstyret på kjøretøyene som skal tre i kraft fra 1. oktober 1990.

Så gjenstår det å se om transportbransjen i større grad enn tidligere vil sikre den lasten de transporterer, og ikke minst om vi privatpersoner er obs. på at bestemmelserne også gjelder oss når vi er ute med personbilsplankestabelen eller med den berømte plankestabelen på skistativet. For biltilsynet vil det i alle tilfeller være en prioritert oppgave at bestemmelserne følges opp.



## Hva forteller vegvesenets fartsradar

Av Arne G. Vasbø

**Vegvesenets radarutstyr gir gode opplysninger om fartsnivå der vi har behov for det.**

**Ønsker om fotgjengerfelt, fartssone eller ønske om klarhet i fartsnivået på vegen, er grunner for å sette opp radar.**

Der vi stiller opp, kan registreringen vare fra få timer til et par uker. Alt avhenger hva vi skal måle for. Det er også mulig å avlese resultatene "manuelt", fortløpende for hvert enkelt kjøretøy.

Som regel står radaren ute en uke om gangen. Da har vi sikret oss opplysninger om de fleste kjøretøyene som har passert, i begge retninger.

Registreringene lagres fortløpende på radarens datamaskin. Utskriftprogrammet henter dem frem igjen og kan stille opp mange interessante opplysninger for oss. Vi får metervis av

utskrifter som gir en hel del faktaopplysninger om tid og sted, tillatt hastighet og i hvilken retning farten er målt.

Døgnet blir delt opp i 24 timer. For hver enkelt time er antall kjøretøy angitt i sum. Videre får vi en prosentvis fordeling av hvor stor del av dem som har passert en viss hastighet.

For hver time regner programmet ut gjennomsnitt hastighet, den hastighet 85% av de som passerer ligger under, det samme for 95% av trafikantene. Den oppgitte spredningen i hastighetsnivået sier noe om køer og forbikjøringer.

Disse opplysningene gruppertes også i tidsintervaller og skrives ut i egne tabeller. Vi kan kalle intervallene natt, morgen, dagtid, ettermiddag og kveld. Her er fordelingen på hastighetene oppgitt både i prosent og virkelig antall kjøretøy.

I tillegg skriver radaren ut de 5 høyest målte hastighetene og klokkeslettet de ble målt.

Vi får kurver som viser resultatet

samlet for begge retningene på døgnbasis, en egen for tidsrommet 12 - 14.

Ved første øyekast kan disse tallkolonnene virke noe kaotiske. Likevel kan den som vil fort hente seg god innsikt i fartsnivået på stedet, selv med hurtig gjennomsyn.

Virkeligheten på vegnettet vårt kan være bekymringsfullt anderledes enn det vi forventer etter den satte fartsgrensen. Vi har målt hastigheter over 200 km/t, det er steder der 9 av 10 sjåfører overtrer fartsgrensen.

Mesteparten av fartsskiltene våre står på steder der folk flest forstår at en fartsgrense er på sin plass. Men det finnes også steder der vi skilter ned hastigheten fordi det er farlig, uten at folk umiddelbart kan forstå, eller vil erkjenne dette. Her har vi tydelig et kommunikasjonsproblem.

Inntil vi oppnår å formidle våre krav om nedsatt hastighet tydeligere enn skiltene alene kan klare det, må vi stole på politiets overvåking. Denne overvåkingen er billig i forhold til trafikk-sikkerhetsgevinsten.

Det finnes steder i vårt fylke hvor en konsekvent gebyrlegging av all overskredet hastighet ville innbrakt flere millioner kr. pr. uke.

# Vegmesterskapet i orientering

Av Kari Smådal Turøy

Helga 16. og 17. sept. gikk Vegmesterskapet i orientering av stabelen i Trondheim.

Fra Rogaland var vi 17 som deltok. I alt ca. 90 deltagere fra 17 fylker var påmeldt, og alle ble innkvartert på Scandic Hotell.

Det faglige innholdet var omvisning på anlegget Ny E6 Øst lørdag formiddag. Dessverre var det begrenset plass i bussen, slik at bare noen få kunne være med, men det var ikke vanskelig å få tiden til å gå. Trondheim viste seg fra

sin beste side. Strålende høstvær og god stemning på Nordre gate gjorde at formiddagen fløy.

Om ettermiddagen begynte alvoret med individuelle løp. De ble arrangert i Leinstrandsmarka like ved Granåsbakkcn.

Innsatsen til "Rogalandsbenken" var upåklagelig, men resultatene ble bare så som så. Beste plasseringen sørget Margot Aasheim for med en sikker 1. plass, og Bjørn Alsaker kom på en nesten like sikker 2.plass.

Etter en lang varm (cvt. en kort kald) dusj på hotellet, var det bankett på Royal Garden. Maten smakte utmerket etter dagens strabaser. Naturfotografen, Jon Østeng Hov, viste fantastiske lysbilder fra Alaskas villmark til livfulle kommentarer på klingende rørosmål. Utover kvelden gikk praten livlig på tvers av fylkesgrensene. Bl.a. ble dagens løypevalg og morgendagens strategi inngående diskutert. Det ble en riktig koselig kveld.

Søndagen våknet vi til strålende sol. Da var det tid for stafett, også den i søndre del av Bymarka. Det viste seg at taktikken som ble valgt på lørdagskvelden var midt i blinken for oss, og resultatet ble en 3.plass både for damer og (yngre) herrer.

Til tross for det noe uvante terrenget med store bløte trøndermyrer og dype, mørke skoger, fant de fleste fram i tide.

Neste år blir terrenget mer kjent. Da er det nemlig vår tur til å arrangere VM i orientering. Det skal bli litt av et arrangement!

VI GLER OSS !!!

Fra venstre:

Nils Heskestad, Bodil Heskestad, Margot Aasheim, Magne Goa, Randi Nesdal, Bjørn Alsaker, Kari Smådal Turøy, Thore Eilertsen, Nidunn Sandvik, Agnar Aasheim, Synnøva Gausel, Elin Stueland, Aina Solheim, Tor Geir Espedal, Magne Bjelland, Sveinung Espedal og Gudmund Gausel.



Klar for start på stafetten



Forts. fra side 13:

## Trafikklys og Tunnel...

# Hallingkastet 1989 Jentene var best

Tekst: Per Kydland

Foto: Lise Bruder



"SUPERGUTTA" Foran fra venstre: Bjørn Egil Goa, Geir Gudmestad og Tor Skårlund. Bak fra venstre: Tor Frøland, Ernst Walskaar, Arild Volden og Tor Oskar Walskaar. Keeper Per Eikemo var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Etter flere års fravær fant Rogalands jenter og gutter ut at det var på tide å ta turen til Gol igjen, for å delta i den årlige håndballturneringen for vegvesenet. Den ble i år avholdt i helgen 29. september - 1. oktober.

Det ble skrapt sammen både dame- og herrelag, men enkelte forfall på herresiden gjorde at laget nok ikke hadde de helt store forhåpningene om å gå til topps. Damelaget derimot var optimistiske og mente de kunne nå langt.

Desverre er det ikke lenger den oppslutningen fra supportere som det var før i tiden. Mens vi før kunne fylle opp en hel buss, var det i år bare to supportere med. Det er i grunnen synd, for opplegget på Gol er helt ypperlig, samtidig som prisen er overkommelig.

Avreisen var grytidlig fredag morgen med halvstor buss og Bjørn Egil Goa på grunnseksjonen som utmerket sjåfør. Ankomst Gol på ettermiddagen med Pers Hotel som base for de videre aktiviteter.

Begge lagene måtte spille kamper sent fredag kveld og grytidlig lørdag morgen.

Herrelaget gikk det ikke så bra med resultatmessig. Det ble tre tap i innledende runde, men i betrakning av at det var et par debutanter på laget var det ikke så ille. Damelaget greide seg bedre. Laget vant begge de innledende kampene, den ene storsifrene 15 - 2 mot Troms. I kvalifisering for semifinale mot Sør-Trøndelag ble det imidlertid tap. Innerst inne hadde nok damene ventet å komme noe lenger, så de var nok litt skuffet. Vegdirektoratet stakk av med seieren for damene, mens Finnmark vant på herresiden.

Tapene la ingen demper på humøret senere på dagen og kvelden. Banketten huset over 400 deltakere og var som vanlig veldig godt. Rogaland bidro med "bølgen" med vekslende hell. Ellers fortsatte festen inn i de små timer, og det var en trøtt forsamlings som dro hjemover søndag formiddag.

Hvorvidt det blir ny tur neste år er vel avhengig både av idrettslagets økonomi og interessen, men at det er et arrangement som er liv laga og som betyr mye sosialt innen vegvesenet er det liten tvil om.

### Framtidsvyer

Utviklet bruk av ny teknikk vurderes stadig.

Ved Byhaugtunnelen er satt opp skilt som går på forurensing av lufta i tunnelen. Gult blinkende lys angir klarbane, blinkende rødt lys angir fare og kjøreforbud ifølge undertekst.

Dette siste overser trafikantene. Fysisk sperring synes påkrevd. Slikt system vil bli montert ved Bergjelandstunnelen, hvor det også kommer automatisk orienteringstavle, variable skilt, som angir omkjøringsveg.

Automatikken er på veg inn på så mange felt. På samme måte som i forsøksfylket i Telemark er det ønskelig å få værstasjoner på kritiske steder. På disse kan det foretas automatisk registrering og videremelding av trafikk-aktuelle moment, som temperatur, luftfuktighet, isvarsel, anbefalt fart, alt med variable skilt ved vegen. Vakt-havende strøtjeneste får signal over radio/telefon til tjenestedsted, bil eller bopel.

### Tunnelfunksjonen.

Her gjelder det lys og ventilasjon. Ulempene ved utsiktstning av armatur eller lysstøffrør er så store, og lyspunktene er så mange at det ikke er nødvendig med løpende reparasjon. Det blir derfor til at de samler opp jobbene i en viss grad, og så tar en hovedsjekk en gang i året.

Luftforurensing i tunnel vil alltid være et problem. Naturlig eller kunstig avtrekk er eneste løsning (utenom trafikkstopp). Kunstig avtrekk har den ulempen at den virvler opp asfalt- og/eller betongstøv. Dette har det kommet mange klager på. Mange oppfatter dette som gassforurensing og det er uheldig, fordi det er feilaktig.

Et botemiddel mot dette er å soppe støvet bort (kombinasjon feiring / støvsugning). Dette må skje hyppig. I planen for Bergjelandstunnelen er foreløpig satt soping annen hver måned.

Oppgavene i tunnelene blir etterhvert så omfattende at bemanningen bør økes med en tilsatt i den funksjonen. Schutz har ansvaret for.

# Vegbyggingsmateriale - 10-års jubileum for befraktningsavtalene

## Trass vegbygging - sjøtransporten sentral

Av Johan Lund

**Det er i år 10 år siden vegvesenet befrakta båtar til massetransport. Mens me tidlegare betalte for den masse som blei ført med båtane, gjekk me i 1979 over til å betale for den masse båtane kunne frakta og det anten mengda som blei frakta var stor eller lita. Vegvesenet disponerte båtane i avtaleperioden og det var opp til oss å få optimal utnytting av kapasiteten. Me tek her eit tilbakeblikk på utviklinga som førte til endringa.**

### Sjøen skiljer - sjøen bind saman

Då landet vart delt i administrative einingar som herad og fylke (amt) vart det lagt avgjerande vekt på kommunikasjonane. Sjøen var den gongen særskilt viktig for sambandet mellom einingane. Strok som sokna til same del av sjøen vart gjerne ein eining. Difor vart samanhengande landområde i ei rekke tilfelle splitta opp.

I Rogaland har me klare døme på dette på Ombo, som vart delt på 3 herad, Jelsa, Stjernarøy og Hjelmeland. Vikeidal herad fekk landområde ved alle fire armar av Krossfjorden. Andre døme er Sand som fekk areal på både sider av Sands-, Sauda- og Hylsfjorden, og Hjelmeland som fekk land på både sider av Jøsenfjorden, halvparten av Randøy og vel tredjedelen av Ombo. Grensa mellom Rogaland og Hordaland vart sett omlag midt etter Haugarlandet/Sunnhordalandet.

### Vegutbygginga endrar biletet

Etterkvart som vegane vart utbygde fekk den landvert baserte trafikk større betydning. Dette førte til at sjøen nå etterkvart meir føltes som eit skilje enn som ei binding. Dei geografiske grensene, som var dei same som dei administrative, mista vekt og vart i einskild høve oppheva. Døme på dette innan samferdsle er postverket og televerket sine områdinndelingar, idet Sunnhordland mellom Stord og Odda sorterer under Haugesund.

Frå eigen etat kan nemnast at for kommunane Sveio, Ølen og Etne i Hordaland har biltillsynet sine gjeremål vore tatt hånd om av biltillsynet i Haugesund. Folk i desse kommunane kan få ordna sakene sine på kontordagar i distriktet eller på biltillsynsstasjonen.

Døme på ikkje-formalisert grensekryssing er vegmerking og asfaltfresing i Agder-fylka utført av vegfolk frå vårt

fylke. Styringssystemutvalet for vegvesenet har vore inne på tankar om å administrera anleggsvirksemdu fra nabofylket der dette er hovudfylke for eit felles anlegg, sjøl om det nok er mangt å seia om slik løysing.

### Vegbyggingsmateriale som transportobjekt

Til vegbygging går med store mengder stein, grus mv. Er det ikkje material i eller ved veglina, må massar tilførast.

Men transport er kostbar, difor gjorde ein kva ein kunne for å få nytta massar på staden. Det var god planlegging å leggja veglinja der ein kunne finna brukbar vegmasse, eller i verste fall ei sidetak. Om det ikkje lukkast måtte ein ty til tilførsle utanfrå.

Einskilde stader fantes det morenemassar i slike mengdar at dei rakk til for både eiga og andre bygder. Til dømes i Sandeid kan ein sjå merke etter masseuttak i stor stil, drive av eit Bergens-firma.

Då ein fekk augo opp for kva kvalitet har å seia for vegmaterialar og tok laboratorieteknikk i bruk vart Sandeid-massane vraka. Men det vart nytta masse frå dette uttaket til langt ut i 50-åra. Med dagens kunnskap kan ein trygt seia at slikt aldri skulle ha skjedd. Massane inneheldt både silt og humus i langt for stor grad.

### Ny driftsform trengjer seg på

Når først kvalitetskravet hadde slått gjennom var det om å gjera å finna brukbare massar. Telefri grus i rimeleg avstand frå bruksstaden gjev billeg, men ressursøydane løysning, idet transporten vart kort. Transportable knuseverk vart tatt i bruk. Desse hadde si avgrensing i kapasitet både i produksjonsmengd og andsynes storleiken på stein som kunne knusast, og dei kravde flytting av både maskinar og folk frå anlegg til anlegg. Like fullt var dei særstilte for etaten.

Ei ny tid tok til då vegvesenet tok i bruk stasjonsnære knuseverk på stader



der det var rikeleg tilgang på fullverdige massar. Slike verk vart sett opp på Lundernes i Jøsenfjorden og i Dirdal.

På bæde desse stader overtok vegvesenet verk og gruskontraktar med grunnigarar frå private som hadde drive i mindre målestokk frå før. Verka vart utskifta i større.

Grus- og annan masseproduksjon frå desse verka utgjer eit viktig kapittel i vedlikehaldsavdelinga sitt liv i desse åra, den fortener eigen omtale og det får me kome attende til. Her skal seiast noko om transporten.

#### Sjøverts transport får meir å sia

Sentralisering av masseproduksjonen utløyste eit transportbehov ein tidlegare ikkje hadde. Dernest oppsto eit koordineringsbehov ein var ukjent med før.

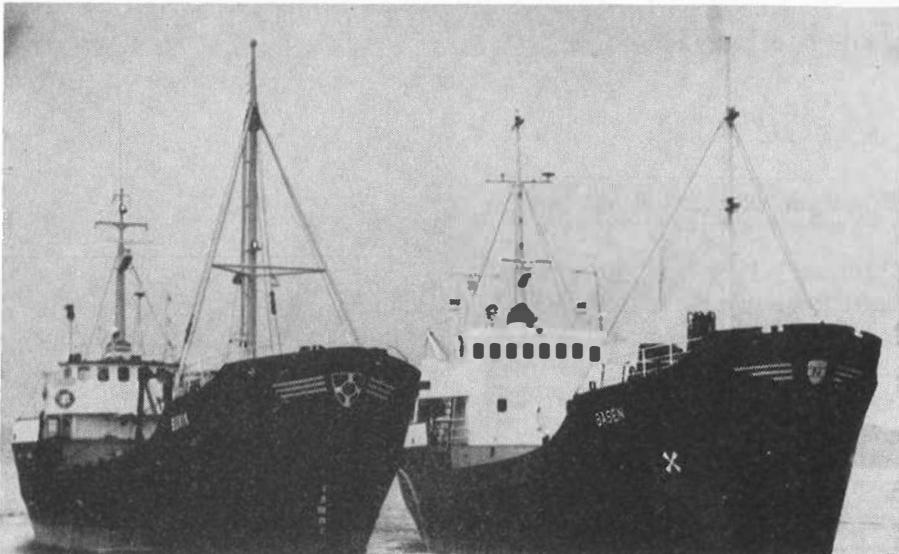
Ettersom sommarhalvåret var den beste arbeidstida var det ofte kjø blant brukarane etter massane frå Dirdal eller Lundernes. Alle anleggsleiarar skulle ha massen levert på dagen, for ikkje å sia på timen. Ei spredning av leveransane var naudsynleg. Ein hadde ikkje den gong tanke for samordna driftsplanning. På grunn av opphopinga av leveransane kunne ein oppleva å ha opptil 11 fraktebåtar samstundes til massetransport.

Dette måtte det vera vondt å handtera, og det hadde heller ikkje gått godt om me ikkje hadde hatt dei med-hjelparane me hadde, brødrene Bjørn og Peder Jakob Nilsen frå Visnes på Karmøy. Dei hadde sjøl fraktebåtar i vegvesenet si teneste, men i tillegg tok dei på seg å administrera alle dei andre. Dei var bindeleddet mellom dei som skulle ha massane, anlegga, dei som leverte massane, knuseverka, og transportørane. Det var likevel ikkje alltid lett å samordna produksjon, lagring, opplasting og transport.

#### Befraktningsavtale i staden for tonnpris

Problemet med masseleveransar som fall saman i tid sette grå hår i hovudet på dei som skulle forvalta produksjon og transport eller på dei som måtte venta på tur for å få massane på plass. Brødrene Nilsen gjorde framlegg om at vegvesenet gjekk over til å befrakta båtar på årsbasis.

Enkelt sagt vil det sia at vegvesenet



Til venstre: "Buvik", 420 tonn, grabblossing

Til høgre: "Basen", 580 tonn, gravemaskinlossing.

betalte eit fast beløp for å ha full disposisjonsrett over båtane i avtaleperioden. Kunne vegvesenet planlegga drifta slik at massane vart ført jamnast mogleg på årsbasis, ville båtkapasiteten verta best utnytta og dermed tonnprisen verta gunstigast for massemottakarane (av praktiske grunnar skjer internavrekninga etter tonnpris).

Dei som stelte med grusproduksjon fall for tanken som var framsatt av brødrene Nilsen og fekk vegsjefen med på eksperimentet.

Nyordninga var ei stor utfordring. Innleigd tonnasje låg klårt i underkant av den topp ein hadde hatt tidlegare år. Massemottakarne måtte finne seg i å strekka sesongen utover. Ein føresetnad for å lukkas var nok at mottakarane måtte innsjå at etaten er ein, og ikkje ha tanke for at kvart anlegg er seg sjøl nok.

Befraktningsavtale ble inngått for sesongen 1979 -80.

#### Erfaringane med befraktningsavtalen

Første halvår vart det frakta meir masse enn noko år før eller seinare, vel 330000 tonn. Tonnprisen var då noko over 11 kr/t. Etter eit par prøveår med god erfaring la me saka fram for Vegdirektoratet som gjekk med på at me skulle gå ut med offentleg tilbuds-kunngjering om 4-årig befrakting.

Seinare har Vegdirektoratet gått ut til alle vegkontor med anmodning om å bruka langsiktige føringssavtalar, utan å nemna befrakting som avtaleform.

Dette heng og saman med investering i dyrt laste/losseutstyr.

Då oljeprisane tok til å svinga mykje vart partane einige om å trekka olja ut av kontrakten, me betalar nå etter aktuell pris med maksimal rabatt. I de seinare åra har transportkostnadene låge på ca. 22 kr/t, som er godt under prisen i andre fylke.

#### Asfaltverket på plass

Når dette vert lese er asfaltverket på Lundernes montert. Transportprisen frå leverandøren i Rouen, Frankrike var høg. Befraktningsavtalen gjorde at me fekk minimal kostnad. Me disponerer båtane også til slik frakt, vi betaler berre for driftstid utanom føresetnadene for massetransport.

Eit anna fylke får også nyta godt av dette for sitt nye asfaltverk frå samme leverandør.

#### Redusert anleggsdrift

##### - mindre massetransport

Nedtrappinga, for ikkje å sia avsluttinga av anleggsverksemد på fylkesvegar, får store sylgjer for masseproduksjon og transport. For inneværande år er mengda for heila drifta berekna til vel 60% av fjordåret som var eit botnår.

I befraktningsavtalen er dette regulert ved at innleigd driftstid er redusert fra 16 til 9 månader på 2 båtar. Me har altså funne det betre med redusert befraktningsavtale enn oppgjer etter tonnpris.

# Tilbakeblikk: Verkstedet i Hillevåg

Tekst og foto: Sigve Næsheim

Vegsentralen (VS) ved Statens vegvesen i Rogaland, ble opprettet i 1963. Tidligere var navnet maskinsentralen (MSR). Maskinsentralen holdt til i Hillevåg, hvor laboratoriet og arbeids treningsverkstedet holder til i dag.

Verkstedet i Hillevåg var hoved verkstedet vårt, helt frem til Bærheim vegsentral overtok høsten 1970.

Verkstedet i Hillevåg var ikke stort, men det er utrolig hvor mange forskjellige arbeidsoppgaver som ble utført her i årenes løp.

Utenom maskinverkstedet var det smic og sveiseverksted, snekkerverksted og eget dieselverksted, som over halte diesselutstyret og drev systematisk vedlikehold på maskinparken.

Statens vegvesen i Rogaland, hadde en allsidig maskinpark, som det kan være en viss interesse for å ta med her.

## Maskinpark i 1964

33 lastebiler (32 Volvo og 1 Opel),  
10 varebiler (5 Volvo og 5 Ford),

3 tilhengere,

2 motorsyklar,

3 motorbåter,

16 motorveghøvler,

1 grøftcrensemaskin,

8 vibrasjonsvalser,

1 oljegrusverk,

5 snøfresere (Øveråsen),

3 trafikkmerkemaskiner,

1 feimaskin (Brodway),

4 gravemaskiner

(2 Brøyt og 2 Ruston wiremaskiner)

2 bulldozere (Caterpillar),

3 hjulshovler (Caterpillar),

37 hjultraktorer (herav 20 Bolinder)

2 traktordumpere (Bolinder),

62 kompressorer

(hovedsakelig Hydor og Atlas),

3 motorkraner,

24 betongblandere

(hovedsakelig Winget),

1 betongsprøyte

2 strømmagregater

10 motorpumper (hovedsaklig Winget)

8 wossevinjer.



Det var i 60-årene en rivende utvikling når det gjaldt maskiner og utstyr. Det var derfor av stor betydning at verkstedfolkene våre fikk den nødvendige opplæring. Bildet ovenfor viser deltakerne på et Hydor kompressorkurs, som ble avholdt på verkstedet i Hillevåg.

Bak fra venstre: Tom Høyland (verkstedformann Slettebø, Egersund), Hans Svanes (verkstedarbeider Slettebø), Halvard Hopland (verkstedarbeider Saudasjøen), Nicls Kjær (maskininstruktør fra Hydorfabrikken i Danmark), Lars Svhuis (verkstedarbeider Hillevåg, død), Berge Torvestad (verkstedsformann Haugesund, pensjonist),

Ansgar Trodahl (verksmester Hillevåg, pensjonist).

Sittende fra venstre: Knut Ness (verkstedsarbeider Haugesund, død), Walde mar Lillhammer (verkstedarbeider Vikedal, pensjonist).

Når det gjelder huset i bakgrunnen, så var dette smie og sveiseverksted på den tiden. Foran huset står en av våre Volvo lastebiler, som skal få ny lasteplan. Sjåføren av lastebilen Henry Risberg, sitter oppå lasteplanen. Smed og sveiser Sigfred Handeland, som skal utføre arbeidet, står ved siden av lastebilen. Begge disse to er pensjonister i dag.



Et annet bilde som har tilknytning til Hillevåg. Det viser en av lastebilene til Torstein Oftedal fra Sola, som skal transportere en av våre Øveråsen beltefresere til Hunnedalen våren 1968.

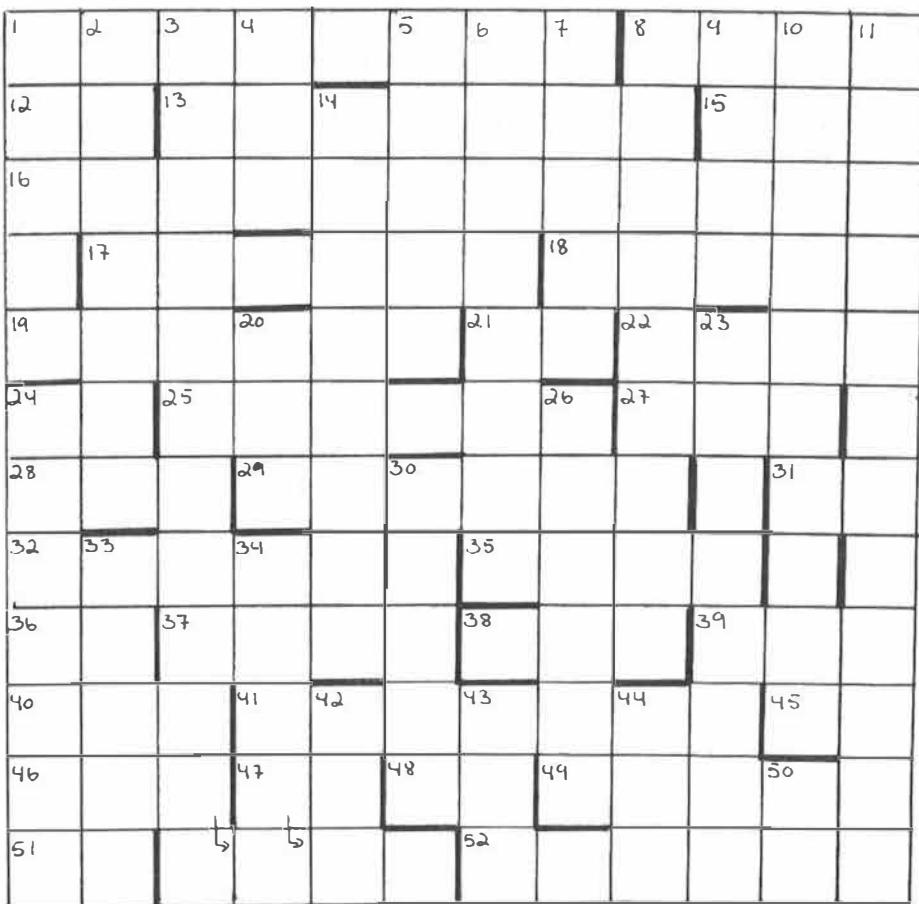
Fra venstre oppå tilhengeren: Eieren Torstein Oftedal som ser at alt er i orden, Roman Pickart (verkstedsarbeider Hillevåg) og ved siden av tilhengeren står sjåføren av lastebilen. Som bildet viser, var det på den tiden direkte utkjørsel til Hillevågsvegen.

# Kryssord

## nr. 5/89

**Vannrett**

1. Sport
8. Ikke vinne
12. Drikk
13. Fortere
15. Plante
16. Bar
17. Dårlig
18. Kv.navn
19. Se
21. Kjent firma (fork.)
22. Hodeplagg
24. Ukjent
25. Bakterie
27. Retning
28. Redsel
29. Vansklig
31. Parti
32. Var 1989
35. Varmekilde
36. Hast
37. Opera
38. Vokse
39. Tøv
40. Stoff
41. Mett
45. To like
46. Frø
47. Karakter
48. Ole Olsen
49. 8390
51. Konsonanter
52. Fest

**Loddrett**

1. Kjent "brikke"
2. Kor
3. Nytt på førerkort
4. Skogsgud
5. Skulderen
6. Avslag
7. Gripeanordning

8. Apparat
9. Sal
10. Krevende
11. Avsetning
14. Minister
20. Feste
23. Rar
24. Styr
26. Bygning

30. Gudinne
33. Signal
34. Skillevegg
42. Lokkemat
43. Konj.
44. Landområde
40. Månefase

**Premien er et lodd  
i pengelotteriet**

**Løsning nr. 4/89**

### Vinnere av kryssord nr.4/89 ble:

Anna Klungveit  
5567 Skjoldastrauen

Gudrun Haraldseide  
Ishallveien 20  
4021 Stavanger

**Løsningen på kryssord nr. 5/89 sendes:**

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger  
Innen 4.januar 1990

**Innsendt av: .....**

**Adresse: .....**

# Armering av asfaltveger

Av Jens O. Aanderaa

**De fleste vegmyndigheter kjenner til problemet med oppsprukne og krakelerte asfaltdekker.**

Det kan være flere årsaker til problemet, men ofte er det snakk om sviktende bæreevne som følge av vanntilgang til bærelagene.

Statens vegvesen har siden 1983 forsøksvis armert ca. 40 000 m<sup>2</sup> asfaltdekker med armeringsnett og fiberduk.

På disse strekningene er det hittil ikke registrert skader, så den foreløpige konklusjonen er at asfaltdekkets levetid i visse tilfeller kan forlenges ved bruk av armering.

For vegmyndighetene er det et problem at asfaltdekkene på en del gamle veger sprekker opp relativt kort tid etter asfaltering. Det er flere årsaker til dette, noe som bl.a. viser seg i det sprekkmønster som dannes i asfalten. Langsgående sprekker kan f.eks. skyldes svake kanter, tidligere breddeutvidelser av vegen eller spesielle forhold i forbindelse med teleløsningen. Enkelte steder er det imidlertid mest alminnelig at asfalten sprekker opp i et uregelmessig mønster, såkalt krakelering. Dette skjer når det underliggende grusbærelag mister sin opprinnelige bæreevne. Resultatet er ofte en hurtig nedbryting av vegen.



Uitleggning av duk på Dalevegen ved Sandnes

## Hvorfor mister bærelaget bæreevne?

Når vanntilgangen er større enn avrenningen vil bærelaget til sist bli mettet med vann. Den indre friksjonsvinkel i grusen blir kraftig redusert og bærelaget blir ustabile. Krakelerte dekker finner man ofte der hvor grunnen er svak, hvor man har benyttet uegnede materialer i bærelaget eller hvor dreneringen er defekt. Alminnelig reasfaltering løser ikke alltid problemet tilfredsstillende, da sprekkmønsteret etter en tid også slår gjennom det nye dekket.

Da reasfaltering av oppsprukne og krakelerte dekker er en stor utgiftspost, har Statens vegvesen Rogaland satt i gang forsøk med forskjellige typer armering av asfaltdekker. Forsøkene har pågått siden 1983, og det er benyttet både asfaltarmeringsnett og alminnelig fiberduk. Hittil har man i Rogaland armert ca. 40 000 m<sup>2</sup> asfaltdekker. På de armerte strekningene har vi hittil ikke registrert skader. Vi må derfor foreløpig konkludere med at forsøkene er positive og at samtlige produkter som er benyttet tilfredsstiller våre krav. Det blir derfor et økonomisk spørsmål hvilke produkt vi skal velge, og her viser fiberduken seg som den gunstigste.

Det understreses at de beskrevne forsøk er utført med de klimatiske, trafikale og vegtekniske forhold man har i Rogaland. Duken vi har benyttet, har vært i bruksklasse II, nålet og termisk behandlet på en side.

## Metoden

Armering skjer ved at man først sprøyter en bitumenemulsjon på det oppsprukne dekket. Duken rulles ut og strammes opp, deretter sprøytes duken med bitumen før avretting og asfaltering. Det er helt avgjørende for et godt resultat at den bitumenmengden som benyttes ligger innenfor visse grenser.



Langsgående sprekker og krakelering kan skyldes svake kanter, vegutvidelser eller manglende bæreevne i grusbærelaget

Både for mye og for lite bitumen vil resultere i glidninger der hvor dekket blir utsatt for store horisontale krefter. Gjennom forsøk er vi kommet frem til den optimale mengde bitumenemulsjon. Det antas imidlertid at mengden av bitumen vil variere med duktype og fabrikat. Videre må det regnes med at valg av duktype er avhengig av hvilken temperatur duken kan utsettes for uten å ta skade.

Da mye tyder på at fiberduken har armerende effekt, kan man spørre seg hvordan et elastisk materiale som fiberduk kan ha denne egenskap. Betrakter man fiberduken gjennom et mikroskop vil man se at duken består av enkelte fibre i alle retninger. Mellom fibrene er det tildels store hulrom sett i forhold til fibrene diametrer. Disse hulrommene blir så fylt med bitumen. En mulig forklaring på den armerende effekten kan være at hvert enkelt fiber blir innstøpt og derved kan oppta strekk-krefter i lengderetningen. Dukens elastisitet er derfor uinteressant i denne forbindelse. En annen årsak kan være at duken som er mettet med bitumen danner et plastisk/elastisk skikt slik at man ikke har samvirke mellom gammelt og nytt dekke.

Som antydet kjenner vi ikke årsaken til at asfaltdekker armert med fiberduk synes å holde lengre enn uarmert. Det som er viktig for brukerne er imidlertid å forlenge dekkets levetid uten vesentlig økning av omkostningene.

## Ti bud for en mann som vil fram i verden

En av våre store moderne forfattere har skrevet følgende bevingede ord.

1. Det første bud er ganske lett. De som er flest har alltid rett.
2. Tenk alltid på hva folk vil si. Og ta den sterkestes parti.
3. Og tviler du, så hold deg taus - til du ser hvem som får applaus.
4. Tenk nøye ut hva du bør mene. Det kan bli dyrt å stå alene.
5. Følg ingen altfor høye krav - men si, hva du har fordel av.
6. Si til alle hva de gjerne hører. Gå stille gjennom alle dører.
7. Gå aldri oppreist. Snik deg frem - og gjør deg varm i alle hjem.
8. Husk: Ingen mann kan roses nok. Slik bygger man en venneflokk.  
(Og i et brødre-paradis har du din beste llivspolis).
9. Av sladder husker du hvert ord - til bruk i ditt neste sjefskontor.  
(Men ingen taktfull sjel forteller et ord til ham som ryktet gjelder).
19. Hvis siste bud blir respektert - da er din fremtid garantert! Følg dristig med i kamp mot troll, men vis fornuftig måtehold.  
Skrid tappert frem i livets strid - en time forut for din tid.

Oddvar Sværen, revisor

## Hvorfor arbeider vi i vegvesenet?

Følgende tekst er hentet fra Niels Vogels bok "Du er også min sønn, Brutus", med perler fra skolebarns stiler.

### Vær og vind

Været er det samme som atmosfæren. Er atmosfæren fin, så får vi fint vær, og omvendt hvis det regner.

Sola har også mye å si for været. Har den ikke stått opp, eller er den gjemt bak dis og tåke, så er det som regel heller ikke fint vær.

Hvis det er mye vind, kan det også bli dårlig vær. Vinden oppstår når jorden kretser rundt seg selv. Hvis det går for fort, kan vinden bli for sterk.

Været her i landet er veldig forskjellig fra årstid til årstid, men det skal vi ikke være så lei for i lengden. Hvor ofte hører vi ikke om folk fra Ekvator som går rundt med høy feber hele dagen på grunn av den sterke sola?

Vi skal være glade for at vi har, for eksempel regntunge skyer som scier innover fjordene, og snøkav og fokk som gjør fjellfolk og fiskeres liv spennende. Og så gir det arbeidsplasser i vegvesenet.



## Sats og utforming (Layout)

Året som går mot slutten, 1989, har vore eit satsingsår for Rygjavegen.

For det første er redaksjonen styrka. I større grad enn tidlegare får me tid til oppsökande arbeid for å få tak i- og produsera stoff.

Frå og med nr. 4/89 blei det gjennomført ei omlegging på den tekniske sida. Rygjavegen blir nå produsert på vegkontoret heilt fram til sjølve trykkeprosessen. Unnataket er reproduksjon av foto og illustrasjonar, som trykkeriet , Allservice A/S, framleis tar seg av.

Ansvarleg for sats og utforming (layout) av bladet er Bodil Dam Bustad, som arbeider ved Tegnesalen på vegkontoret.

Arbeidet gjer ho med hjelp av datamaskin og skjerm. Desk top publishing, blir utstyrt kalla. Det blir i tillegg til Rygjavegen, brukt til mange andre arbeidsoppgåver ved vegkontoret.

Me ønsker Bodil velkommen i Rygjaveg-teamet. Å produsera bladet, er eit lag-arbeid, og me er glade for å ha henne med på dette laget.



Til slutt, bare eit lite hjaretsukk, slik at ikkje nokon skal tru at alt er bare fryd og glede.

Statens vegvesen Rogaland lagar eit bedriftsblad som kostar lite å produsera, samanlikna med mange av dei andre bedriftsblada i etaten. Dette er bra. Det er eit mål for oss alle å vera økonomiske og få mest råd ut av dei ressursane me disponerer.

På den andre sida. Med betre økonomi, ville me fått eit betre blad på vesentlege område. Særleg kunne mykje vore gjort når det gjeld bilet-kvalitet. Og det er i første rekke eit økonomisk spørsmål.

Harald Sel

## Personalnytt



**Gerd Eide**  
Rengjøringsbetjent  
v/ Sand vegstasjon fra 4.10.89



**Kitty Marie Klever**  
Praktikant på Tegnesalen  
v/ Vegkontoret fra 23.10 89



**Oddmund Vestly**  
Fagarbeider som elektriker  
v/ Bærheim vgsentral fra 2.1.90

### JUBILANTAR

**50 år** Karin Granberg  
Biltilsynet Stavanger  
7.november

**60 år** Halvard Hopland  
Saudasjøen  
11.november

Birger Raugstad  
Vedlikeholdet Egersund  
23.november

## Tormod Nag ordførar i Strand

Vegmeister Tormod Nag er valt til ordførar i Strand kommune for åra 1990-91. I denne perioden har han permisjon frå arbeidet sitt i Statens vegvesen.

For Rygjavegen sine leesarar vil Tormod Nag også vera kjent som ein god bidragsytar i bladet sine spalter. I dei siste 4 åra har han dessutan vore med i Redaksjonsrådet for bedriftsbladet.

Redaksjonen takkar for godt og samvetsfullt arbeid så langt, og me håpar du kjem tilbake med like stor styrke når tida di i ordførarstolen er over.

Me ønsker deg all lukke i det ansvarsfulle vervet.

Red.



## Biltilsynet i Haugesund på tokt



Biltilsynet i Haugesund valgte i år legge sitt "velferdsarrangement" ombord i den gamle seilskutten "Johanne Karine", som tok oss med på tokt med innlagt strandhugg på øysamfunnet Espevær.

Selv om værgudene var mot oss hele formiddagen med tordenvær og regnsskylle kom sola som bestilt ca: 1/2 time før avreise.

Ombord i "Johanne Karine" fikk vi en innføring i seilingens finesser.

Mens vi nøt sjølivets glede hygget vi oss med reker med tilbehør i rikelige mengder. For oss med en motorisert hverdag var det en fin avveksling å være på sjøen og forflytte oss bare ved hjelp av seil og vind.

Opplegget var så vellykket at mulighetene for en tradisjon er til stede, selv-følgelig noe avhengig av de neste års velvillige tilskudd.

## Takk til Rygjavegen

Min ektefelle, Peder Risa, døde desverre den 17. august, 78. år gammel. Han arbeidet i vegvesenet fra 1930 til 1971.

I alle år har han fått tilsendt Rygjavegen, og jeg vil på hans vegne takke for dette. Han las bladet fra perm til perm, og satte stor pris på å følge med i hva som foregikk etter at han sluttet. Peder var glad i arbeidet sitt i vegvesenet.

Jeg vil også takke for bøkene han fikk. Han syntes det var så kjekt at dere husket på de gamle arbeiderne.

Så hjertelig takk!

Anna Risa

\* \* \*

## STORLYGAREN



En historie fra anlegg må det bli. Heldigvis har vi ikke så mange ulykker i dag, men alikevel hadde det skjedd en sprengningsulykke, og en sprengningsbas hadde mistet et øye.

Etter en tid hadde han fått seg glassøy. Dette ble diskutert i nabolaget, og det var ei kjerring som spurte: "Ka trur du det e' laga av eit slikt aua?"

-- Det e' sjølsagt laga av glass det, sa mannen hennes.

-- Å ja, ja klart det, elles hadde han ikkje greid å se gjennom det, konstaterer kjerringa.

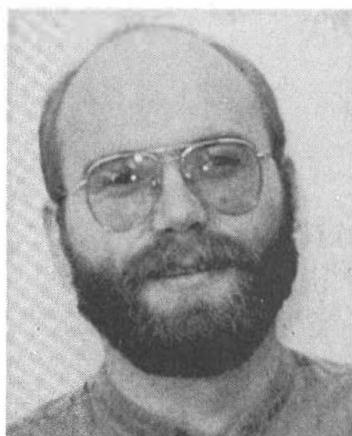
Jeg sender vitse-stafetten videre til Egersund, og utfordrer Asbjørn Oddane.

Karl A. Egeli

## TILLITSVALGTES SPALTE

Vi har de siste to årene vært gjennom en periode som har gitt en betydelig reduksjon i reallønnen for de fleste, både i det offentlige og det private.

Mange NIF/SVE-medlemmer har relativt stor nødvendighetskjeld fordi vi i tillegg til boliglån har betydelige studielån. Derfor har beskjedne flate kronetillegg, økt bruttoskatt, ekstra bruttoskatt på inntekter over ca 180.000,- og økte rentesatser gitt spesielt store negative utslag for vår gruppe.



I det private har man hatt noe større muligheter for å kompensere for manglende lønnsutvikling ved hjelp av ulike andre ordninger. Dette har medført at forskjellen i godt gjørelse mellom langtidsutdannede i det private og offentlige har økt de siste årene. For å kunne opprettholde et høyt kompetansenivå er det viktig at også det offentlige kan tilby konkurransedyktige lønnsforhold, både for å rekruttere nye og å beholde høyt kvalifiserte medarbeidere, slik at vi har en faglig sterkt etat som best mulig kan skjøtte de viktige arbeidsoppgavene vi er satt til å utføre.

Den store lønnsforskjellen mellom privat og offentlig virksomhet har gjort det vanskelig å rekruttere sivilingeniører til vegvesenet på hele 80-tallet. Lavkonjunkturen vi har opplevd de siste to årene har gitt forventninger om bedre søker til ledige stillinger i det offentlige. Til tross for dette fikk vi kun to søker med relevant fagkrets til en stilling som ble lyst ut ved siste årsskifte.

Enkelte andre vegkontor på sør- og østlandet har hatt mindre problemer med å rekruttere kvalifiserte sivilingeniører. Dette illustrerer behovet for at hvert enkelt vegkontor i større grad bør gis anledning til å fastsette lønningene selv for bedre å kunne løse lokale rekrutteringsproblemer.

Ved lønnsoppgjøret til våren håper vi på prosentvise tillegg med en romslig justerings-/hormeringspott for å kunne heve de gruppene som har kommet spesielt skjevt ut. I forhold til andre etater og sammenlignet med prosjektledere, mellomledere og saksbehandlere i vegvesenet er det avdelingsledere og høyere som har kommet dårligst ut, og det er denne gruppen som fra vår side vil bli prioritert ved det kommende lønnsoppgjøret.

Jeg vil benytte anledningen til å takke for meg som formann i NIF-gruppen og ønsker påtroppende formann Ivar Hebnes lykke til.

Eddie Westad  
NIF / SVE Rogaland



RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER



# RYGJAVEGEN

Vinteren, slik vegvesenet håper at han ikke blir, men som ein alltid bør ha god nok beredskap til å møta. På grunn av pengemangel i Rogaland fylkeskommune, er vinterberedskapen på fylkesvegane ikkje lenger god nok. Får me slikt ver som biletet viser, kan det i verste fall bli mange stengde vegar i vinter.