



Nr. 6 – DES. 1994 – 22. ÅRGANG

# RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Feststemte ungar frå Veslelia barnehage på Finnøy går i land frå ferja «Utstein» på den første turen til Ladstein ferjeleie. Barnehagebarna var gjester på ferja då det nye ferjeleiet og den nye riksvegen mellom Ladstein og Judaberg blei offisielt opna 31. oktober. (Reportasje side 10 og 11.)

*God Jul  
og  
Godt Nyttår*



**Statens vegvesen**  
Rogaland

# Vegsjefens 3 minutter..

## RYGJAVEGEN

Nr. 6 - DESEMBER 1994

**Redaktør**  
Harald Sel

**I redaksjonen**  
Eva Vivoll

**Redaksjonsråd**  
Halvor Folgerø  
Lewy Dalen  
Reidun Lanne  
Sigurd Sæland  
Kjell Einar Tronstad  
Reidun Vehus

**Sats/layout**  
Bodil Dam Bustad

**Trykk**  
Allservice A/S

**Forsidefoto**  
Eva Vivoll

**Baksidefoto**  
Harald Sel

**Opplag**  
1800 eksemplar

*Vi går mot slutten av enda et travelt og utfordrende år i vår etat.*

*Det gir ny anledning til å takke dere alle for innsats, engasjement og godt arbeid i dette året og å ønske dere alle en riktig god jul.*

*En spesiell hilsen til årets pensjonister, - det var riktig trivelig å være sammen med dere på Byrkjedalstunet.*

*Det har vært et spennende og turbulent år, - men på mange måter også et godt år for vegvesenet.*

*Vi har markert oss med flere store vegåpninger, - Oanes - Botne på Ryfylke-vegen, - Miljøtunnelen i Hillevåg og ny riksveg på Finnøy. Og stadig får vi ros for fint arbeid. Jeg gjentar gjerne min takk og ros til dere som gjør denne fine jobben.*

*Nå er vi alle spent på hva Det nye Vegvesenet vil bringe oss av nye utfordringer og forandringer.*

*Jeg tror det vil gå bra, - kanskje meget bra. Og det skyldes ikke minst den måten dere hittil har taklet oppgavene med omorganiseringen på. Jeg merker samarbeidsvilje i alle ledd, - og vilje til å finne gode løsninger som hele etaten er tjent med.*

*Jeg har en optimistisk, men også en ydmyk holdning til den prosessen som vi nå går inn i. Hvis vi lykkes, og det er jeg sikker på at vi gjør, - så vil det være fordi alle har vært med på å dra lasset.*

*God jul alle sammen!*



## Tid for kvarandre

Når dette nummeret av Rygjavegen når fram til lesarane, er dei fleste av oss inne i ei meir eller mindre forkava førejulstid

Som regel er det ikkje før på sjølve julafta at ein får tid til å roa seg ned. Familiemedlemmer samlast. Ein får meir tid for kvarandre. Iallfall er det nok det ein gjerne prøver på: Å vera meir saman, visa omsorg og omtanke for kvarandre.

Lukkast det? For mange lukkast det nok. For andre lukkast det ikkje. Kanskje bør me også bruka litt av jula til å tenkja over korleis me kan få meir tid for kvarandre, også utanom dei store høgtidene? Det er gjerne i kvardagen, som kan vera både triviell og alt for hektisk, at me treng kvarandre mest. Har me tid for kvarandre då, vil me truleg få det betre med kvarandre også gjennom juledagane.

**Harald Sel**

# Veg i dagen eller tunnel

Av plansjef Halvor Folgerø



Vegsjefens 3 minutter .....	2
Tid for kvarandre .....	2
Veg i dagen eller tunnel .....	3
Anleggsdrifta i 1995 .....	4
Ny veg frå Nesflaten til Hordaland grense .....	6
Intervju med Leif Georg Romslo .....	7
Fylkeskommunen sin miljøpris til Vegsjefen .....	7
Rasproblem ved Solheimsvik på Suldalsvegen .....	8
Intervju med Udmund Nybø .....	8
Intervju med Gunnleiv Mehus .....	9
Veg- og ferjeleieopning i Finnøy ....	10
Ny riksveg, delt ferjesamband i Finnøy .....	12
Saltoppløysing for isfrie vegar i Dalane .....	13
Eldste kjøretøy i bruk .....	14
Ola Rosså - vegarbeidar på Ombo i 50 år .....	14
Kryssord .....	15
Må vi bruke piggdekk i Rogaland? ...	16
Personalnytt .....	17
Innføring av sikkerhetskort i Statens vegvesen Rogaland .....	17
Tryggare veg til butikken på Helleland .....	17
Prolog ved opninga av Ladstein ferjeleie og Rv 519 i Finnøy .....	18
Tillitsvalgtes spalte .....	19

Denne problemstillingen er blitt et diskusjonstema i forbindelse med reguleringsplanene for ny Rv 13 fra Vatnekrossen til Hove og ny Rv 44 forbi Klepp sentrum.

Flere alternativer for ny Rv 13 er vurdert, bl.a. kulvert og tunnel, men den endelige løsningen ble veg i dagen gjennom Austrått. For Rv 44 ble det ikke vurdert tunnelloesninger i hovedplanen. Vegkontoret har i ettertid foretatt en enkel konsekvensvurdering av tunnel gjennom Kleppevarden som viste at denne løsningen ikke er gunstigere enn dagløsningen, og dessuten betydelig dyrere.

I Rogaland er det flere eksempler på gode tunnelloesninger i by- og bynære områder; jeg tenker da på den nylig åpnete tunnelen på Rv 1 forbi Sentralsykehuset. Også tunnelen gjennom Auglendshøyden har vært skånsom mot omgivelsene. Spørsmålet som det derfor er nærliggende å stille seg er om tunnelalternativet er den optimale løsningen ved bygging av hovedveger i byer og tettsteder.

Ved planlegging av veger lages det en konsekvensanalyse av de aktuelle alternativene. Gjennom denne prosessen belyses følgene av de ulike løsningene og analysen danner grunnlag for valg av alternativ. Noen konsekvenser kan uttrykkes i kroner, mens andre må beskrives med ord. I noen tilfeller vil kun en tunnelloesning være aktuell, f.eks. når vi skal gjennom områder med eksisterende tett bebyggelse. Men oftest er det flere mulige løsninger som blir sammenlignet.

Vanligvis vil en tunnelloesning gi små støyulempere for tilstøtende områder. Det kan imidlertid oppstå problemer ved tunnelmunningene. Som oftest vil tunnelloesningen komme best ut når det gjelder barriere, men ikke alltid. På arealsiden vil tunnelloesningen oftest score flest poeng. Tunnelpåhuggene er oftest de elementene som er vanskeligst å løse. Den største ulempen er anleggskostnadene. I anleggsperioden kan det dessuten oppstå problemer på nærliggende eiendommer p.g.a. sprengningsarbeid og som følge av senket grunnvannstand.

Et annet forhold er at tunneller ikke vil være tillatt for gående og syklende og kan derfor begrense framkommeligheten for disse trafikantgruppene. En tunnelloesning vil redusere opplevelsene av natur og landskap for de vegfarende og redusere mulighetene for byer og tettsteder å få vist seg fram for de vegfarende.

Min konklusjon er at det ikke er gitt at tunnel vil løse alle problemer. Vi må dokumentere virkningene av de ulike alternativene og gi dem karakterer på de enkelte områdene. Noen områder vil nok veie tyngre enn andre. Så gjenstår det å velge den løsningen som oppnår best hovedkarakter. Og det vil ikke alltid være tunnelen som gjør det best til eksamen.

Rogaland vil i 1995 få ei total ramme på 171.0 mill. kroner når det gjeld riksvegbudsjettet. I tillegg er det venta omlag 74 mill. kroner i ekstra midlar, slik at det totalt blir ei budsjettamme på omlag 240 mill. kroner.

Ikkje alt vil gå direkte til vegproduksjon. Også i 1995 vil eit stort beløp, 37,8 mill. kr, bli utbetalt i refusjonar, og i tillegg skal vi tilbakebetale 20 mill kr som vart lånt frå andre fylker i 1994 for å dekke opp meirforbruk/kostnadssprekk på ein del prosjekt.

TEKST: LIDVARD SKORPA

FOTO: ODD FURENES

Heldigvis ser det ikkje ut til at vi skal få problemer med sysselsetjinga av eigne styrkar. Den skeive fordelinga av investeringane til nord- og sør fylket vil bli endå sterkare enn i 1994, og det vil medføre at både fagarbeidarar og oppsyn frå nord-fylket vil måtte pendle over Boknafjorden.

Anleggsdrifta vil bli prega av tre store prosjekt: E18 4 felt Forus - Hinna, Rv 13 bru over Lysefjorden, og E18 Hove - Oslø.

Når det gjeld tiltak innan gang- og sykkelveg, og miljøtiltak, så vil ein stor del av midlane gå til tiltak innan Stavanger og Sandnes.

Som tidlegare år, reknar vi med å få ekstra løyvingar til kollektivtiltak i storbyområdet. Det vil kunne dreie seg om i storleiken 15 mill. kr, og kjem i tillegg til dei ordinære løyvingane.

### **E18 4 felt Forus - Hinna**

Ein avtale med Motorvegen - Stavanger - Sandnes A/S gjer det mogeleg å starte i anleggsarbeidet med 4 felts motorveg fram til Forus. Planlegging og grunn-ervert er alt godt i gang, og det er venta at arbeidet i marka vil kunne ta til i mars.

Det vil vere 32 mill. kr til disposisjon, og arbeidet vil komme i gang både på ny Hinna bru og vegarbeida vidare til Forus.

Frå Hinna bru til Forus skal det byggjast to kjørefelt for nordgåande trafikk aust for eksisterande veg. Sørgåande trafikk vil når anlegget er ferdig gå over den nye Hinna bru og vidare på dagens motorveg fram til Forus. Prosjektet skal opnast for trafikk hausten 1996.



# ANLEGGSDRIFTA I 1995

### **E18 Hove - Oslø**

Dette er siste parsellen av motorvegen utanom Sandnes. Arbeidet i 1994 har gått godt, og det vert no lagt opp til at parsellen skal opnast for trafikk til sommarferien 1995. Dette blir ei forsering i forhold til tidlegare tenkt opning hausten 1995.

### **Rv 1 Rennfast**

Det viste seg like etter opninga av Rennfastprosjektet at ein del av platene i taket i Bylfjord- og Mastrafjordtunnelane ikkje heldt mål. Arbeidet med å skifte ut platehvelvet vert omfattande, og vil truleg ikkje bli ferdige før ved påsketider. For at ikkje trafikken skal bli hindra vert arbeidet utført om natta.

### **Rv 1 I, toplanskryss ved Våg**

Dette er eit viktig anlegg som det desverre har vist seg vanskeleg å skaffe midlar til så snart som vi hadde vona. Ved bygging av gang- og sykkelvegen frå Kvitanes til Våg vart overskotsmassar deponerte i rampane til det nye krysset, slik at ein for så vidt kan seie at anleggsarbeidet er starta opp.

Det var i budsjettforslaget for 1995 frå vegsjefen lagt opp til ei løyving på 10 mill. kr, men dette har på sentralt hald blitt redusert til 5 mill. kr.

Anleggsdrifta i 1995 vil fylgjeleg bli mindre enn tidlegare planlagt, og arbeidet vil ikkje kunne bli ferdig før i 1996.

### **Rv 13 Nesflaten - Tysdal - Hordaland grense**

Strekningen Nesflaten - Tysdal vart gjort ferdig i 1994, og løyvinga som er førd opp i 1995 vil gå med til å dekkje overskridingar på anlegget. Parsellen vidare til Hordaland grense vil vere ferdig til våren.

Med det vil heile Rv 13 gjennom Bratlandsdalen vere utbetra på Rogaland-sida, bortsett frå ein kort tunnel akkurat på grensa.

### **Rv 13 Oanes - Botne, og bru over Lysefjorden**

Løyvinga til parsellen Oanes - Botne vil gå med til å dekke meirforbruk i 1994.

Det vert løyvt 21,3 mill. kr til bru over Lysefjorden med tilstøytande veg på

**Motorvegen Hove - Osli blir opna for trafikk til sommarferien 1995. Fotoet viser Hove i framgrunnen og den nye veggen fram til Osli. I høgre bildekant, Stokkelandsvatnet.**

løyving i 1994, og det er no utarbeida eit finansieringsopplegg for anlegget som ser ut til å gå i orden. Arbeidet vil derfor starte opp i 1995. Statleg løyving i 1995 er på 4,1 mill. kr.

### Rv 519 Ladstein - Judaberg

Anlegget er opna for trafikk, og løyvinga på 4,1 mill. kr vil gå med til å dekke planlagt meirforbruk i 1994.

### Gang- og sykkelvegar

Det blir i 1995 løyvt 8,4 mill. kr til opprustning av eksisterande gang- og sykkelvegar som fylgje av at staten skal overta ansvaret for desse. Midlane vil bli overført til driftsavdelinga.

Dei ordinære løyvingane til bygging av gang- og sykkelvegar er på 13,0 mill. kr. I tillegg vil det kome ekstra midlar i storleiken 10,5 mill. kr, først og fremst som fylgje av avtaler med Sandnes og Stavanger. Dette medfører ein opptrapping av innsatsen på dette området.

Det er venta at vi i løpet av 1995 skal byggje tilsaman 18 - 19 km gang- og sykkelvegar.

### Trafikksikringstiltak

Det er løyvt 6,0 mill. kr, og det er like mykje som i 1994.

### Kollektivtiltak

Ordinær løyving er 4,0 mill. kr. I tillegg kjem event. ekstraordinære midlar til kollektivtiltak i storbyområdet.

Dei største tiltaka er kollektivfelt langs Rv 44 frå Haugåskrysset og fram til Kongsgata i Stavanger.

### Mindre utbetringar

Her er det løyvt 4,0 mill. kr. Desse midlane er tenkt å gå til montering av lys i eksisterande («mørke») tunnelar på Rv 520 (Hogganvik og Varstad) og Rv 13 (tunnelar på Suldalsvegen).

### Miljøtiltak

I tillegg til statlege løyvingar på 6,0 mill. kr er det venta 5,5 mill. kr i ekstra midlar (avtaler med Stavanger og Sandnes).

Ein del av midlane vil gå til støy-skjermingstiltak i Stavanger/Sandnesområdet og fasadetiltak langs Rv 47 i Haugesund.

Arbeidet med gang- og sykkelveg/«strandpromenade» langs Fv 382 mellom Madlalia og Møllebukta vil bli sett i gang i 1995 ved hjelp av midlar frå «miljøavtalen» med Stavanger.

### Planlegging og til disposisjon

Til planlegging er det løyvt 8. mill. kr og «til disposisjon» 2,0 mill. kr. Desse beløpa er alt for låge til å dekke dei reelle utgiftene på postane.

### Arbeid i andre fylker

Også i 1995 skal datariggen og tunnelgjengen til Vest-Agder. Der har vi i samarbeid med Vest-Agder drive to tunnelar på ny E18 utanom Flekkefjord. Den tredje tunnelen på E18, Austad-tunnelen er ca. 950 m lang. Vi reknar med å starte opp i mai og vere ferdige i oktober.

### Fylkesveganlegg

Det største fylkesveganlegget er Fv 117 Austrumdalsvegen. Her vil staten løyve eit tilskott på 15 mill. kr, og vi vonar at fylket i tillegg vil bevilge 8 mill. kr, slik at vi totalt får 23 mill. kr.

Dette vil gjere det mogeleg å gjere ferdig Stolpen tunnel (ca. 1635 m lang) slik at han kan opnast for trafikk før vinteren 1995/96.

Røyksund bru på Fv 831 vil med slutt-løyving på 0,7 mill. kr bli opna for trafikk.

Anleggsarbeidet vil bli starta oppatt på Fv 395 Grannesveien i Stavanger. Vi prøver å få til ein finansieringsavtale mellom fylkeskommunen, og Stavanger og Sola kommunar om fullfinansiering av heile anlegget mellom E18 motorvegen og Hafsrfsjord.

Det er usikkert kor mykje vi vil kunne disponere i 1995, men vi satsar på i det minste å få sette trafikk på parsellen mellom motorvegen og Kristine Bonnevievei.

I tillegg til dei nemde fylkesveganlegga er det venta at fylket vil løyve midlar til gang- og sykkelvegar/trafikksikringstiltak i Storleiken 3,5 mill. kr.

Ut frå dette vil det bli fleire store vegopningar også i 1995. På riksvegsida vil dei største anlegga vere E18 Hove - Osli, og Rv 13 Bratlandsdalen (Nesflaten - Hordaland gr.), og på fylkesvegsida Røyksund bru.

Forsandsida. I tillegg vil Forsand kommune forskottere omlag 7 mill. kr slik at vegarbeida mellom Liahammaren der brua kjem i land og Bergekrossen kan bli ferdigstilte før sjølve bruarbeida startar opp. Dette vil redusere ulempene i byggeperioden for brua.

Bruarbeida vil starte opp hausten 1995, og etter planen skal brua opnast for trafikk hausten 1997.

### Rv 504 Osland - Bue

Dette er eit prosjekt som vert finansiert ved lokale forskottingar i tillegg til dei statlege midlane. Anlegget fekk statleg

## RIKSVGBUDSJETTET FOR 1995 (KAP 1325, og ekstraordinære midlar)

Parsell	Statleg løyving *)	Bompengar, tilskott forskott **)
E18 4 felt Forus - Hinna		32,0
E18 Hove - Osli	29,5	
Rv. 1 Hilllevåg	1,0	
Rv. 1 Rennfast (utskiftn. platehvelv)		5,0
Rv. 11 Toplandskryss Våg	5,0	
Rv. 13 Nesflaten - Tysdal	3,6	
Rv. 13 Tysdal - Hordaland		5,0
Rv. 13 Oanes - Botne	12,7	
Rs. 13 Bru over Lysefjorden	21,3	7,0
Rv. 504 Osland - Bue	4,1	3,0
Rv. 519 Ladstein - Judaberg	4,1	
Opprusting eks. g/sv.	8,4	
Gang- og sykkelveger	13,0	10,5
Trafikksikkerhetstiltak	6,0	
Kollektivtiltak	4,0	
Mindre utbedringar	4,0	
Miljøtiltak	6,0	5,5
Servicetiltak	0,5	
Planlegging	8,0	
Til disposisjon	2,0	
Refusjonar	37,8	
<b>Sum:</b>	<b>171,0</b>	<b>ca. 68</b>

\*) Løyving i 1995. (Meir eller mindre forbruk i 1994 må trekkest frå eller plussast på for å finne disponibelt beløp i 1995.)

\*\*\*) Ein del av tala er usikre



**Anlegget i Bratlandsdalen blir utført i regi av vegvesenet, men det blir nytta innleigta bilar og maskinar med førarar. Her ser me nokre av dei som har arbeid på anlegget. Frå v.: Johan Kvitanes og Odd Inge Bådsvik frå Sakarias Nesheim AS, Lars Fisketjøn, Birger Stålevik og Berner Eikesdal frå Ola Fisketjøn, Daniel Danielsen frå Vassbakk & Stol AS og Kåre Søiland frå Ola Fisketjøn.**

Ferdig til sommaren

Til sommaren vil vegen gjennom Bratlandsdalen, frå Nesflaten til Hordaland grense, vera opparbeidd til fullgod riksvegstandard. Nå i haust fekk ei ny strekning på 1,6 km fast dekke. Dermed er 4,4 km ny veg ferdig. Sommaren 1995 blir den siste biten, på 2,6 km, fram til fylkesgrensa ferdigstillt.

# NY VEG FRÅ NESFLATEN TIL HORDALAND GRENSE



**Kjell Kvestad er ein av Statens vegvesen sine oppsynsmenn på anlegget.**

**AV HARALD SEL**

På den ferdige vegstrekninga er det to tunnelar. Kjeldehamartunnelen har påhogg heilt nede ved Nesflaten og er 240 meter lang. Djupedalstunnelen er 400 meter. Den går gjennom fjellet innfor dei velkjente skarpe svingane med kort tunnel, som nå har gjort si teneste som hovudferdselsåre.

## Eigenregi med innleigemaskinar

Heile anlegget i Bratlandsdalen blir utført i regi av Statens vegvesen Rogaland. Så godt som alle maskinar og lastebilar med sjåførar og førarar har derimot vore innleigde hos private entreprenørar. Heile anlegget er kostnadsrekna til 40,7 millionar kroner. Til nå er det brukt ca 24 millionar, og oppsynsmann Kenneth

Rott seier at ein skal klara å fullføra arbeidet innanfor ramma på vel 40 millionar.

## Anleggspause i vinter

Anleggsarbeidet i Bratlandsdalen held fram i år til snøen kjem. Til våren reknar ein med å starta opp att i april, dersom det ikkje blir ein ekstraordinær snøvinter. I så fall kan det bli seinare, før arbeidet kjem i gang. Skulle det skje, kan det også

bli vanskeleg å bli ferdig med heile vegen før ferien neste år, slik planen er.

## Hordaland-sida

Når Rogaland har bygt ferdig sine 7 km ny veg mellom Nesflaten og Røldal, står det framleis 17 km gammal og smal veg att på Hordaland-sida. Kor tid det blir gjort noko med denne strekninga er uvisst. Så inntil vidare får ikkje denne snarvegen frå Ryfylke til riksveg 11 og austover fullgod standard, sjøl om Rogaland har gjort sin del av jobben.



**Frå Bratland, ca 2 km frå Hordaland grense. Arbeidet er kome langt på dei neste 2.6 km fram til fylkesgrensa, og den nye vegen skal vera ferdig til sommaren.**

# Frå bergverksarbeid på Stord og Knaben til vegoppsynsarbeid i Dalane

Han hadde arbeidd ved to bergverk, Stordø kisgruver og Knaben molybdengruver, før han kom til Egersund i 1974 som oppsynsmann i Statens vegvesen. Dei likte seg i Dalane, og Egersund blei heimstaden for familien Romslo, Leif Georg, Bjørg og dei to gutane deira.

Når han nå er blitt pensjonist, har han både barn og barnebarn rundt seg. - Eg er bestefar til ei jente på ni år og ein gut på tre år. Det er stor stas å vera saman med dei. Ofte både leverer eg og hentar treåringen i barnehagen. Det er ei stor glede, seier Leif Georg Romslo.

AV HARALD SEL

Leif Georg Romslo er fødd og oppvaksen på Litlabø på Stord, tett ved Stordø kisgruver.

- Far arbeidde i gruva all sin dag, så det var naturleg at me ungane begynte i den bransjen. Sjøl blei eg tilsett på oppretningsverket i 1954, då eg var 20 år, seier han.

## Statens bergskole

I 1961 begynte Leif Georg på Statens bergskole i Trondheim. Det er ei toårig utdanning, og han tok dessutan eit tilleggskurs på eit halvt år. Då han kom tilbake til Stord i 1964, gjekk han inn i ei stilling som formann ved bergverket.

## Frå Stord til Knaben

I 1968 blei Stordø kisgruver nedlagt. Gruva var ikkje drivverdig lenger. Leif Georg blei ikkje gåande arbeidsledig, men familien måtte bryta opp frå heimemiljøet på Stord, der også ektefellen er fødd og oppvaksen. Dei reiste til eit nytt gruve-samfunn, Knaben i Kvinesdal kommune.

- Den tidlegare direktøren ved Stordø gruver hadde overtatt som direktør ved molybdengruvene på Knaben. Han tilbød meg jobben som oppretningsingeniør ved bergverket. Slik hamna me på Knaben. Det var ein grei arbeidsplass. Me budde i eit av gruveselskapet sine hus, og me likte oss veldig godt.

## Til Egersund

Men i 1973 blei det slutt med gruve-drifta også på Knaben. Leif Georg søkte fleire jobbar. Ei tid var han ved eit sand- og pukkverk i Hurum. Mens han var der, søkte han jobb i Statens vegvesen Rogaland. Og ein dag kom brevet, fortel han.

- Det var underskrive av driftssjef Arne Njå. Han kunne melda at eg var tilsett som oppsynsmann i vegvedlikehaldet i



Dalane og med kontor på Egersund vegstasjon. Kort tid før jula i 1974 flytta me til Egersund.

## Arbeids glede og sjukdom

- Eg har likt meg veldig godt i Statens vegvesen og i Dalane, seier Leif Georg Romslo. - Det har vore ei glede for meg å

gå på arbeid kvar einaste dag.

For ein som er glad i å arbeida og trivst på arbeidsplassen er det vondt å merka at helsa sviktar, slik at det først blir vanskelig og seinare uråd å makta oppgåvene. For omlag tre år sidan kjente Leif Georg at noko var gale. Det tok ei tid før diagnosen blei stilt, og legen slo fast at han hadde Parkinsons sjukdom. Han måtte førtidspensjoneraast, 60 år gammal.

- Eg saknar arbeidet og vegvesenet, men det var ingen annan utveg enn å slutta. Eg er plaga med skjelving og er uroleg i heile kroppen, slik at eg ikkje kan sitja i ro. Men i den grad eg orkar, styrer eg rundt dørene. Og så har me hytte på Knaben, der me alltid har likt oss veldig godt. Der reiser me framleis, når eg føler meg frisk nok, og jobbar det eg orkar, seier Leif Georg Romslo. Og så understreker han ennå ein gong kor stor glede det er å vera bestefar og ha to barnebarn rundt seg.

## Fylkeskommunen sin miljøpris til Vegsjefen

Vegsjef Chester Danielsen har fått Rogaland fylkeskommune sin miljøpris for 1994.

Fylkesordførar Odd Arild Kvaløy delte ut prisen på Fylkestinget 6. desember. Denne seremonien kjem me tilbake til i neste nummer av Rygjavegen.

Vedtaket om å tildela prisen til Vegsjefen blei gjort i Hovudutval for miljø- og regionalpolitikk.

Eit mindretal i utvalet røysta for å gje prisen til arkitekt Per Line.

Prisen er på 25.000 kroner og eit kunstverk.

Tidlegare miljøpris-vinnarar er Ruth og Harald Herredsvela i 1988, Aksjon Skjoldafjord i 1989, Fretex i 1990, Rolv Egelandsdal i 1991, Bjørn A. Stangeby i 1992 og Sykkelbyen Sandnes i 1993.

# Berre tunnel kan gjera vegen trygg

AV HARALD SEL

Delar av Suldalsvegen mellom Solheimsvik og Nesflaten er rasfarleg. Det har både suldlølar og andre fått merka, ikkje minst det siste halvåret.

Det er strekninga mellom Solheimsvik og Djupevik som er spesielt utsett. Ved Ivarsflaten tunnel gjekk det først eit større ras i slutten av juli. Då var vegen stengt i ca tre veker, mens det blei utført eit omfattande sikringsarbeid. Likevel gjekk det eit nytt stort ras først i oktober.

Geolog frå Vegdirektoratet har undersøkt området og det er klart at det framleis er ganske stor rasfare.

For å få vegen her trygg, må det byggjast ein ca 900 meter lang tunnel forbi den utsette strekninga, frå Ivarsflaten til Djupevik. Ein slik tunnel vil truleg kosta mellom 14 og 22 millionar. Og kor tid ein kan finna plass til ein så stor sum på budsjetten, er høgst usikkert.

I mellomtida må både fastbuande, trafikantar på gjennomreise og ikkje minst vedlikehaldsfolka i Statens vegvesen leva med rasfaren og utføra små og lite kostnadskrevande sikrings tiltak. Det er ein vanskeleg situasjon for alle.



Ivarsflaten tunnel.

Udmund Nybø, leiar i Øvre Suldal Grendautval:

## - Solheimsvik - Djupevik må sikrast snarast råd

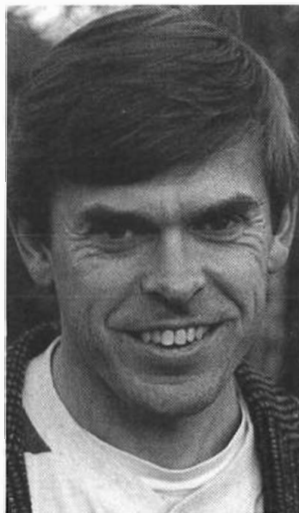
Udmund Nybø er leiar for Øvre Suldal Grendautval. Han bur på Nesflaten og reiser difor ofte på Suldalsvegn mellom heimstaden og Sand.

- Særleg når det er mykje nedbør og i teleløysinga om våren, likar eg dårleg å kjøra vegen, seier han. Han legg til at han er heldig som har arbeidet sitt på Nesflaten, slik at han slepp å pendla. Mange, både arbeidsfolk og ikkje minst skuleungdom, reiser dagleg denne vegen.

### Store og små ras

Øvre Suldal Grendautval har mange gonger diskutert den rasfarlege vegen. Det gjeld ikkje minst etter dei store rasa i sommar og i haust mellom Djupevik og Solheimsvik, seier Udmund Nybø.

- Me meiner det er svært nødvendig at vegstrekninga blir sikra før det skjer ei alvorleg ulukke. Mest dagleg går det ras og steinsprang, som kvar for seg er like farlege for trafikantane. Dette fører til at ein med god grunn føler seg utrygg ved passering.



Me veit at det har vore fleire nesten-ulukker, og me må kalla det eit stort hell at det ikkje har vore personskader.

### Turistveg og lokalveg

Udmund Nybø viser også til at Ryfylkevegen, som Suldalsvegen er ein del av, blir marknadsført som ein turistveg. I den samanhengen er ein lite tent med ein rasfarleg veg, særleg når ein opplever stenging over dagar

og veker. Dette fører til problem både for turisme og næringslivet elles. Men viktigast er det at dei fastbuande skal kunne føla seg rimeleg trygge, meiner Nybø.

- Me er avhengige av Suldalsvegen for å koma til kommunesenteret; dette gjeld både offentlege kontor, vidaregåande skule, handelssenter og dagleg arbeidskjøring. I tillegg er det ein del kjøring blant ungdommane i bygda på kveld og nattetid. Dette fører til mykje angst og uro mellom foreldre, når ein veit kor farleg vegstrekninga er, seier leiaren i Øvre Suldal Grendautval.



# - Ei forferdeleg strekning

**Gunnleiv Mehus kjørte rutebussen frå Sand, som korresponderte med ferja «Suldalsporten», då båten gjekk siste turen frå Solheimsvik til Nesflaten. Dagen etter kjørte han den første direkte rutebussen frå Sand til Røldal, etter at Suldalsvegen var offisielt opna av dåverande samferdselsminister Ronald Bye. Det var i slutten av oktober 1980. Seinare har han heile tida vore ein av dei faste sjåførane på denne ruta.**

AV HARALD SEL

- Ja, eg hugsar første turen på den nye Suldalsvegen som om det var i går. Første passasjereren var jordmor Ellen Hovtun. Ho gjekk av ved vegen til Hamrabø, fortel Gunnleiv Mehus.

## Nifse opplevingar

Men om den første historiske turen med rutebussen er eit godt minne, så vil han helst gløyma ein del av dei turane han har hatt i åra som følgde. To gonger har han fått ras over bilen. Verst var det den gongen han fekk isras over bussen utanfor Djupså-tunnelen på Nesflaten-sida.

- Raset kom rett over front-ruta og isen rasa også ned gjennom takluka. Eg hadde mange passasjerer. Heldigvis blei ingen skada, men det var ei forferdeleg oppleving. Den lyden når isen traff bussen, den var grusom. Tankane rasa gjennom hovudet. Ansvarer for passasjerane var verst, seier Gunnleiv Mehus.

## Steinsprang og ras

Det er strekninga mellom Solheimsvik og Djupevik som

er farlegast. Om det er ikkje veteranen i Suldal Billag i tvil.

- Dette har vore ei forferdeleg strekning i alle år. Så snart det kjem nedbør, så rasar det stadig ut stein. Og inn i mellom kjem det større ras.

Bussen har aldri blitt truffen, men eg har meir enn ein gong sett at stein har rasa ned på vegen framfor bilen.

Heile lia her er farleg. Eg kjenner godt folk som er oppvaksne på Ivarsflaten. Dei

fortel at då dei var barn, fekk dei aldri lov til å gå i lia der vegen er bygt, fordi det så ofte rasa stein her.

## Oppreinsking?

Gunnleiv Mehus meiner dessutan at det er sterkt påkreva med portaler på Djupså-tunnelen på Nesflaten sida, der han fekk isras over bussen. Her er det ofte store problem på vinterstid.

Han meiner elles at det bør koma ei oppreinsking langs

heile Suldalsvegen. Han trur at det i fjellsidene er ein del laus stein, etter at det snart er 15 år sidan vegen blei sett under trafikk.

## Uferdig veg

- Eg veit at også mange andre vegar er rasfarlege, men Suldalsvegen er mellom dei verste og han er vel eigentleg ikkje ferdig ennå, seier Mehus og held fram.

- Dette gjeld også andre ting enn rassikring, som t.d. lys i tunnelane. Eg legg merke til at stadig fleire sykklar Suldalsvegen. Det er farleg, når ein ikkje har lys på sykkelen. Eg har hjulpet mange fortvila syklistar i tunnelane. Stundom har eg tatt dei opp i bussen og andre gonger har eg kjørt bak dei og lyst dei igjennom mørket.

Det burde vore opplysnings-skilt i Røldal og på Sand om at syklistar som vil fara Suldalsvegen må ha skikkeleg lykt på sykkelen.



**Gunnleiv Mehus på tur med rutebussen på Suldalsvegen. Han har kjørt ruta Sand - Suldal heile tida sidan Suldalsvegen blei opna i oktober 1980.**

Ordførar i  
Finnøy skjer  
over snora,  
godt hjelpt av  
Kjell Ruben  
Naaden frå  
Utsyn  
barnehage og  
Kristine  
Joachimsen frå  
Veslelia  
barnehage.  
Nils Krokedal  
og Petter Vik  
frå Statens  
vegvesen  
Rogaland heldt  
og eit godt tak  
i snora.



# FINNØY SIN FØRSTE RIKSVEG RUNDKJØRING OG NIANDE

Finnøy kommune har fått sin første riksveg. Han går mellom Ladstein og Judaberg, og dei som brukar vegen har forkjøringsrett. Det er også nytt i Finnøy. Tidlegare gjaldt regelen om vikeplikt frå høgre for alle vegane i kommunen. For øya Finnøy er også rundkjøringa i Kvamekrysset den første i sitt slag. Men i kommunesamanheng er det rundkjøring nummer to; den første blei bygt på Talgje. Når det gjeld ferjeleier derimot, stiller Finnøy sterkt. Nå har kommunen fått ferjeleie nummer ni, på Ladstein. I heile Rogaland er det 29 ferjeleier med ordinær riksferjetrafikk.

Måndag 31. oktober blei alt saman, både riksveg, med rundkjøring og det heile, og Ladstein ferjeleie offisielt opna av Finnøy-ordførar Jorunn Strand Vestbø.

I talen sin, då ho opna anlegget, understreka Jorunn Strand Vestbø betydningen

av god kommunikasjon og samferdsel, ikkje minst for ein øykommune som Finnøy.

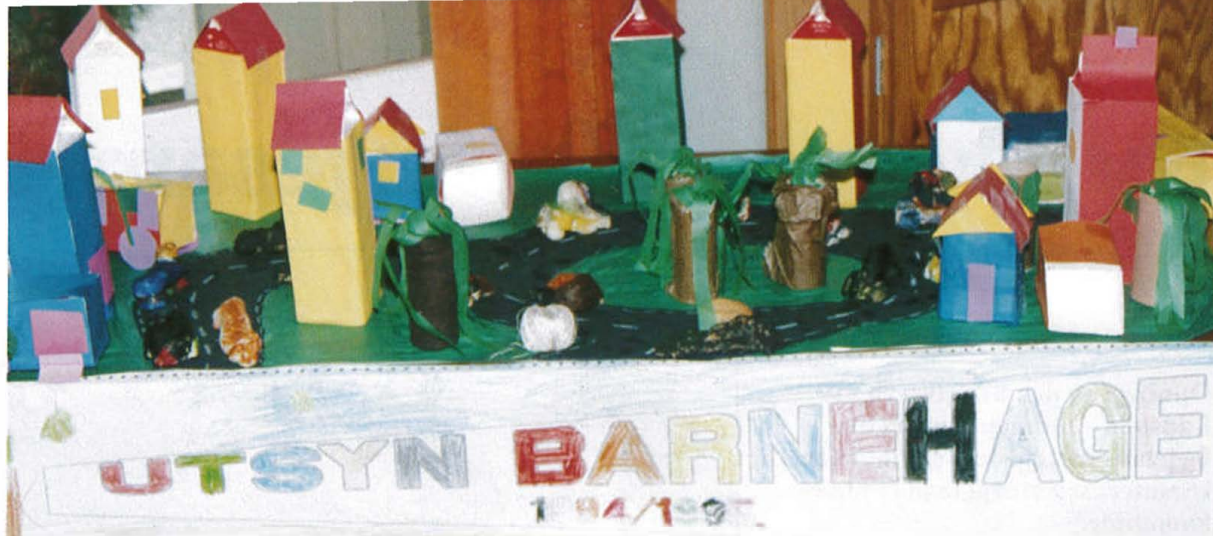
- Den nye vegen og ferjeleiet er eit viktig distriktpolitisk tiltak, som vil medvirke til ei god framtid for Finnøy kommune og

*Ein kvar kan bli ein smule betenkt av å skulle handtere både flagg og snor under ei høgtidsstemt vegopning.*

*Ryggjåbø vidaregåande skule stod for både matlaging og servering på festen.*



Inspirert av den nye vege hadde barnehagen i Finnøy pynta festlokalet med både rundkjøring, bilar og hus.



## I, ANDRE FERJELEIE

heile Rogaland, sa ordføreren mellom anna.

### Billig for barnehagebarna

Vegsjef Chester Danielsen tala også under opningsseremonien på Ladstein ferjeleie. Spesielt vendt mot alle barnehagebarna, som var gjester under opninga, sa Vegsjefen: - Når de blir så gamle at de får førarkort, blir det billig å reisa via Ladstein ferjeleie til Stavanger. (Då vil Rennfast vera nedbetalt og utan bompengar.)

Under seremonien på ferjeleiet var det også musikk ved Finnøy skulekorps, både før og etter den offisielle opninga.

### Ordførarar og samferdsel

Etter opninga var det lunsj før omlag 130 innbedne gjester på Utsyn. Mellom gjestene var heile seks tidlegare Finnøy-ordførarar til stades, i tillegg til nåverande ordførar.

Vegsjef Chester Danielsen karakteriserte dette som «ei samanhengande kongerekke» frå 1950-åra til i dag. Dei seks tidlegare ordførarane er: Nils Ladstein Vestbø, Petter Nærland, Johannes Løyning, Reidar Bjørkvik, Kjell Vastveit og Sigurd Risa.

- Alle dei seks har gjort ein innsats for denne kommunen som er heilt eine-

stående. og alle har vore interesserte i samferdsel, sa Vegsjefen då han helsa dei under lunsjen.

Til det siste hadde ordførar Jorunn Strand Vestbø fylgjand kommentar i sin tale:

- Om ikkje alle Finnøy-ordførarane er interesserte i samferdsel før dei blir ordførar, så blir dei det iallfall etter ei tid i ordførarstolen.

### Ros til vegvesenet

I talen sin roste dessutan Jorunn Strand Vestbø Statens vegvesen og vegarbeidarane for godt arbeid.

- De har mellom anna blitt utruleg flinke med landskapsvern og det estetiske. Det er verkeleg fine anlegg de byggjer. Det skal ikkje stå på oss for å få i gang nye prosjekt og nye vegopningar, sa ordføreren.

### Betre tilgang til «kakepynten»

Mellom dei andre talarane under lunsjen var leiaren i Hovudutval for samferdsel, Johan Kåre Gjølme. Han framførte ei lovprising av Finnøy og av Ryfylke, og sa mellom anna:

- Fjordane i Ryfylke er «kakepynten». Det er dei som gjer at Ryfylke er det det er. Han sa seg glad for den samferdsels-

messige nyvinninga som det nye ferjeleiet og den nye riksvegen representerer, slik at Ryfylke med sin «kakepynt» blir lettare tilgjengeleg.

### Prolog, underholdning og mat

Under lunsjen på Utsyn var det elles både prolog og underholdning. Prologen var ved tidlegare skulesjef i Finnøy, Tor Sveinsborg. (Prologen er gjengitt på side 18.) Underholdninga sørga elevlar og lærarar ved Musikkskulen i Finnøy for.

TEKST: HARALD SEL  
FOTO: BÅRD ASLE NORDBØ  
OG EVA VIVOLL

Og så var det maten og serveringa. Den tok elevlar ved Ryggjabø vidaregåande skule seg av. Den oppgåva løyste dei framifrå, slik at alle kunne eta seg mette med velsmakande lammelår med kålrabistappe og moltekrem til dessert.

Petter Nærland og Nils Ladstein Vestbø i triveleg passiar. Dei var dei to eldste av dei i alt seks Finnøy-ordførarane som var tilstades under opninga.



# Ny riksveg, delt ferjesamband i Finnøy

Opninga av den nye riksveg 519 Ladstein - Judaberg og det nye ferjeleiet på Ladstein er ein milepel i Samferdselsutbygginga i Finnøy kommune.

Vegen og ferjeleiet er finansiert med ordinære midlar over statsbudsjettet og har kosta omlag 38 millionar kroner. Statens vegvesen Rogaland er byggherre og anleggstida har vore omlag 12 månader.

AV HARALD SEL

Vegen er delvis bygd i eigenregi og delvis som entreprise. Hovudentreprenør for entreprisedelen har vore Vassbakk & Stol A/S. Selmer A/S var entreprenør for bygging av ferjekai og ferjebrau. Heile konstruksjonen blei produsert i Stavanger og deretter frakta som ferdigelement til Ladstein for montering.

## Innkorting av ferjestrekningar

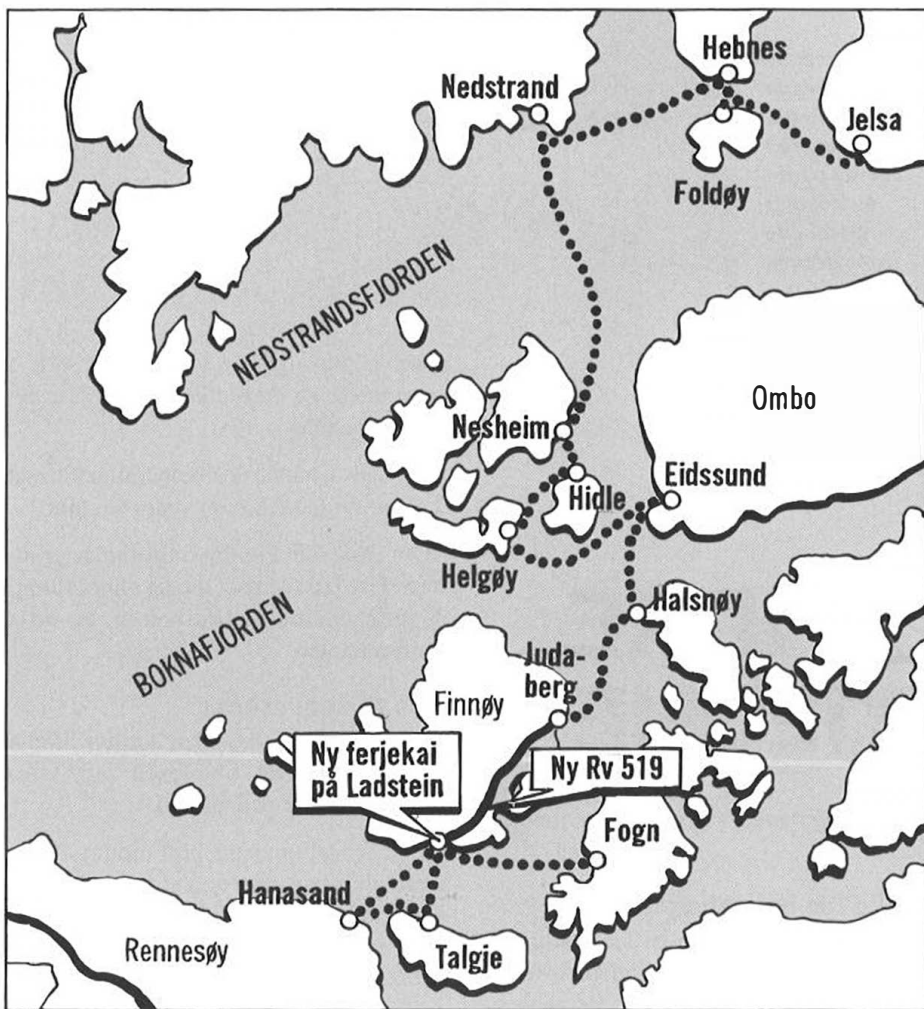
Innkorting av ferjestrekningar er eit overordna mål med den nye vegen og det nye ferjeleiet.

Finnøysambandet er nå delt. Ferja «Tau», som kan frakta 90 personbilar, går i det søndre sambandet og trafikerer Hanasand - Talgje - Ladstein - Fogn. Ferjene «Solbakk» og «Utstein», som begge kan frakta inntil 70 personbilar, går i det nordre sambandet som trafikerer Judaberg - Halsnøy - Eidssund - Helgøy - Nord-Hidle - Nesheim - Nedstrand - Hebnes - Foldøy - Jelsa.

## Ny og «gammal» riksveg

Riksvegen frå Ladstein ferjeleie til Judaberg er 5,8 km. 3,8 km av strekninga, frå Ladstein til Få er ny veg.

Frå Få til Judaberg er den gamle fylkesvegen omklassifisert til riksveg. Ein reknar med at trafikken på riksveg 519 vil variera mellom 600 til 1.400 bilar i døgnet.



Vegsjef og anleggssjef på synfaring under innspurten i arbeidet på Ladstein ferjeleie. Frå v.: Ivar Seime, Steinar Rullestad, vegsjef Chester Danielsen og anleggssjef Lidvard Skorpa.





«Ny» saltingsmetode også ved Egersund vegstasjon

# Saltoppløysing for isfrie vegar i Dalane

*Vegmeister Lewy Dalen ved den nye tanken for saltoppløysing ved Egersund vegstasjon. Tanken har ein lagringskapasitet på 300 kubikkmeter.*

**Frå i vinter blir saltoppløysing tatt i bruk i arbeidet for isfrie vegar, også i Egersund vedlikehaldsomsråde. I oktober blei tanken montert på tomta til Egersund vegstasjon. I den kan det lagrast 300 kubikkmeter saltoppløysing, fortel vegmeister Lewy Dalen. Kor mange kilometer veg ein kan salta med den mengden er han litt usikker på. - Svært langt, eg trur me skal klara ei helg under nokså vanskelege verforhold, seier han.**

**AV HARALD SEL**

Det blei i si tid bestemt at ein skulle ta i bruk saltoppløysing ved vegstasjonane i Haugesund, Bærheim. Nærbø og Egersund. I vedlikehaldsomsråda til Sand og Tau, med meir snø og mindre traffikerte vegar, er saltoppløysing mindre tenleg.

## Nærbø var først ut

Vinteren 1991/92 tok vegstasjonen i bruk saltoppløysing i kampen mot isglatte vegar på Jæren. Seinare er metoden også tatt i bruk i vedlikehaldsomsråda til vegstasjonane på Bærheim og i Hauge-

sund. Og nå kjem altså Egersund, som den siste av dei fire stasjonane.

## Hovedvegar og byvegar

Det er i første rekke hovudvegar og sterkt trafikerte vegar som blir sprøyta med saltoppløysing. Lewy Dalen seier at i Dalane vil ein for det første i mest mulig grad bruka saltoppløysing på E18, der vegstasjonen har ansvaret for vedlikehaldet frå Bue til Vest Agder grense - ei strekning på ca 65 km.

I kor stor grad ein kan bruka saltoppløysing er avhengig av snøfallet. På strekningar der det normalt fell mykje snø, må ein nok framleis rekna med å bruka ein god del tørrsalt. Andre vegar der ein tek sikte på å bruka saltoppløysing i vinter er Egersund - E18 ved Krossmoen og Tengs - E18 i Bjerkreim i tillegg til nokre fylkesvegstrekingar i Egersund.

## Egersund - Sokndal

Det er også målet at riksveg 44 mellom Egersund og Sokndal skal saltsprøytast, men det blir nok ikkje i vinter, seier Lewy Dalen. Ein viktig grunn til at denne vegen i første omgang truleg fell utanfor saltprogrammet, er at vegstasjonen berre har eit saltapparat. Dermed vil ein

vanskeleg ha kapasitet til også å salta dei omlag 30 km mellom Egersund og Hauge i Dalane.

## Økonomi og miljø

Saltoppløysinga inneheld 25 prosent salt (såkalla metta saltoppløysing). Denne blandinga er meir effektiv enn tørrsalt. Utsprøytinga skjer helst prevantivt, det vil seia under verforhold der det er fare for isdanning og underkjølt regn. Ved snøfall er metoden mindre effektiv.

Ein fordel ved saltoppløysing er at saltmengda kan reduserast med minst 50 prosent. Ved tørrsalting forsvinn opptil 85 prosent av saltet alt etter 100 bilpasseringar. Salting er skadeleg for miljøet, både ved avrenning og langs vegen. Bruk av saltoppløysing har såleis både økonomiske og miljømesige fordelar.

## Raskare spreing

Det går også mykje raskare å spreia saltoppløysing enn tørrsalt. Farten kan aukast frå omlag 30 km/t til mellom 55 og 60 km/t. Dermed er også saltbilane til mindre hinder for trafikantane.

Historien om 510-20

# Eldste kjøretøy i bruk

TEKST: EVA VIVOLL  
FOTO: HARALD SEL

Det var en gang en gul bil, innkjøpt til Statens vegvesen Rogaland og første gang registrert 11. mars 1977. Den store gule bilen ble de to første årene brukt på Bærheim vegstasjon i lagerdriften, til man i 1979 fant ut at den kunne brukes til andre ting.

I mars 1979 ble bilen omregistrert, og i hele fem år slepte vår store gule bil på malemaskinen og laget flotte gule og hvite



Jakob Taksdal og Oddvar Skjørestad fra merkegjengen foran 510-20.

striper i vegen. Det ble etterhvert tungvint, både for merkegjengen og vår store gule bil.

Så høsten 1984 ble bilen ombygd til plastbil slik som den går i dag. Merkearbeidet ble effektivisert og de gule og hvite striperne om mulig enda rettete.

Ansiktsløftningen ble fullført da vi fikk vår nye visuelle profil. I dag fremstår vår store gule bil nesten som ny, med dekorbånd, logo og det hele. Med skilting i front (kunne vi fått vegmerking med g), og lyssignal bak, skal ingen være i tvil. Merkegjengen fra Statens vegvesen Rogaland er i sving!

## Vegarbeidar på Ombo i 50 år

Ola Rosså var vegarbeidar i 50 år, og i alle disse åra hadde han arbeidet sitt på Ombo. Nå er han 78 år og har vore pensjonist i 11 år. Helsa er ganske god, etter at han var igjennom ein stor hjarteoperasjon i 1983, rett etter at han hadde slutta i Statens vegvesen.

AV HARALD SEL

Ola Rosså var 17 år, då han i 1933 fekk arbeid på veganlegget mellom Skår og Aukland på Ombo. Seinare arbeide han på den nye vegen mellom Rosså og Flåtene. Så godt som alt blei gjort med handamakt den gongen, så det tok si tid, sjøl om det ikkje var lange vegstubbane.

### Enkle hjelpemiddel

Etter kvart fekk Ola oppgåver innan vegvedlikehaldet på Ombo. Frå 1950 til han blei pensjonist i -83 hadde han ansvar for ein stor del av vegane på Ombo.

- Dei første ti åra hadde eg ingen andre hjelpemiddel i det daglege arbeidet enn skuff, spade og hjulbåre. Når noko skulle sprengjast, måtte eg kvessa mineboren og finna fram feiselen. Skulle eg ha bort store steinar, hadde eg også tilgang på ein steinbukk, minnes Ola.

### Traktor i 1960

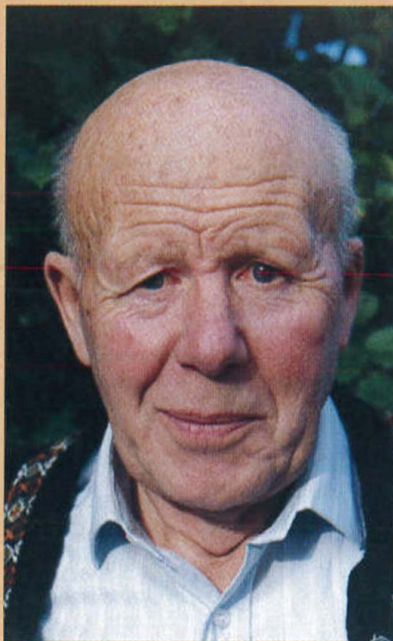
I 1960 fekk han traktor. Det letta arbeidet på ein måte som det i dag er vanskeleg å skjøna. Seinare blei det lettare og lettare. Det var ei utruleg utvikling frå 1960 og fram til eg slutta i vegvesenet, seier han.

### Folk, drøs og kalde dagar

- Men det kunne vel vera einsamt å arbeida på dei same vegane år ut og år inn, og attpåtil vera stasjonert på ei øy?

Ola ristar på hovudet. - Einsomt, nei. På vegen var det ikkje einsomt, mykje folk, både å sjå og å treffa. Og så stoppa dei og ville drøsa, omtrent alle. Det kunne helst bli i meste laget. Eg måtte jo få gjort arbeidet. Men elles brukte eg den tida eg måtte, for å gjera arbeidet skikkeleg.

- Men det kunne vel ofte vera kaldt og surt, å måtta vera ute på vegen i all slags ver?



- Det var nå det av og til, ja. Men då eg fekk traktor, var det godt hus på den. Då kunne eg sitja lunt og godt, både når eg høvla og når eg brøyttte.

### Pensjonist-samvær

Etter at Ola blei pensjonist, har han hjelpt bror sin litt med arbeid på garden heime på Rosså. Nå har han flytta frå Ombo, og busett seg på Pundsnes i Hjelmelandsvågen. Dagen før me besøkte han, hadde han vore på tur til Songesand

saman med ein tidlegare vegarbeidar-kollega, Bjarne Bjelland, som også bur i Hjelmelandsvågen.

- Det var gildt å sjå- og kjøra på den nye vegen, og så er det greit å vera saman med tidlegare arbeidskamerater. Eg har vore med på fleire turar for vegvesen-pensjonistar og deltatt på pensjonistmøte på Tau vegstasjon. Det har eg sett stor pris på, seier Ola Rosså.

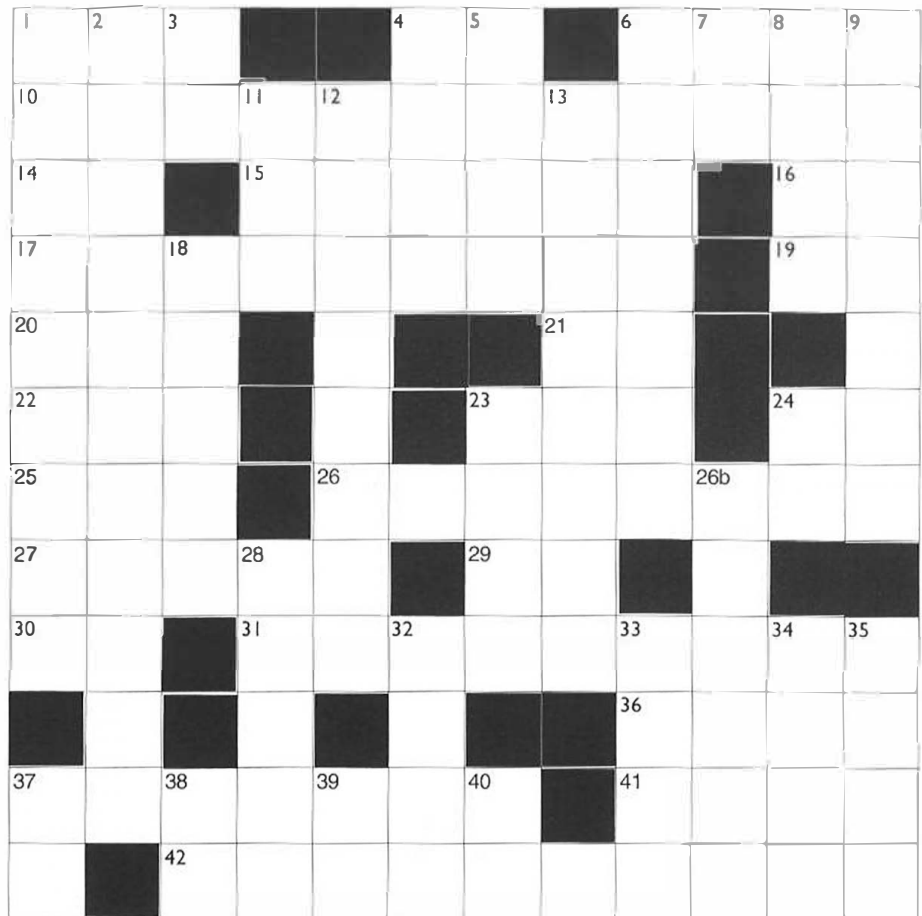
# Kryssord nr.6/94

## VANNRETT

1. Hav
4. Mesterskap
6. Oppdage
10. Atmosfære
14. Oppdrett
15. Slyngplanter
16. Samt
17. Gi opp
19. Rydde
20. Langtidsplan
21. Sjarm
22. Papegøye
23. Spist
24. Forsikring
25. Oppfører
26. Skjelv
27. Dyrene
29. Titte
30. Ubrukt
31. Irriterende
36. Hage
37. I toppen
41. Langsomme
42. Fengslar

## LODDRETT

1. Bedrager
2. Stas
3. Drikk
4. Gass
5. Anta
6. Dekke
7. Tall
8. Bånd
9. Utfordrende
11. Navn
12. Underskriver
13. Bedrifter
18. Rasjonere
23. Ildsted
24. Voks
- 26b Stige
28. Hender
32. I munnen
33. Tyde
34. Besvær
35. Vinner
37. Nest
38. Bekreftelse
39. To like
40. Voks



Løsningen på kryssord nr. 6/94 sendes til:

**RYGJAVEGEN**

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 23. januar 1995

Innsendt av: .....

Adresse: .....



**Et FLAX-lodd til de to første løsningene som trekkes ut.**

Åshild Moe  
Sand vegstasjon

Ivar Fett  
Tk  
Vegkontoret

**Rett løsning nr. 5/94**

# MÅ VI BRUKE PIGGDEKK I ROGALAND?

Ett av miljømålene til Statens Vegvesen Rogaland er å redusere piggdekkbruken, først og fremst fordi det gir en miljøgevinst i form av redusert mengde svevestøv. I tillegg så gir redusert piggdekkbruk også en liten gevinst i forhold til vegtrafikkstøyen.

TEKST: OLA UNDHEIM  
FOTO: EVA VIVOLL

Svevestøv er et alvorlig helseproblem for mennesker med luftveislidelser, og vinterstid så er det først og fremst asfaltstøvet som

slites opp av piggdekkene som gir svevestøv. Dette er først og fremst et storbyproblem, og i Trondheim og Bergen har man begynt å ta dette problemet på alvor.

I tillegg så har asfaltslitasjen som piggdekkene utfører et økonomisk aspekt. Det anslås at piggdekkene er årsaken til at omtrent 300 000 tonn asfalt blir til støv hvert år i Norge, og det er klart at det koster enorme summer å reasfaltere dette.

## Piggfritt-kampanje

Trafikant- og kjøretøyavdelingen ville sammen med Driftsavdelingen i høst gjøre et forsøk på å dra dekkbransjen mere med i en kampanje for å få folk til å kjøre piggfritt.

Tanken bak dette var at dekkbransjen har en stor påvirkningskraft på kundene som kommer for å kjøpe nye vinterdekk. Ved å få denne bransjen mere motivert for et piggfritt alternativ, så ville disse i neste omgang påvirke kundene til i større grad å velge piggfritt.

## Seminar for bildekk-bransjen

Vi arrangerte derfor et seminar for hele dekkbransjen i Rogaland den 18. oktober. Til å hjelpe oss med dette fikk vi med oss to forskere fra SINTEF som foredragsholdere.

Terje Giæver tok for seg emnet «Forbru-



Forelesere på piggdekkseminaret. Fra v.: Terje Giæver, Sintef, Terje Handeland, Rogalandsforskning og Lars Erik Bønå, Sintef.

kernes erfaringer og valg av vinterdekk» utfra en undersøkelse som ble gjort i fjor vinter i Trøndelag. Lars Erik Bønå har forsket endel på ulike typer friksjonsdekk, og han tok for seg emnet «Friksjonsdekket for fremtiden».

## Friksjonsdekk

Hovedkonklusjonene fra seminaret er at forskningen viser at de som har gått over til friksjonsdekk/piggfrie vinterdekk, er langt mere positive til disse dekkene enn de var før de fikk montert slike dekk. De aller fleste vil bytte til friksjonsdekk også neste gang de skal ha nye vinterdekk.

Fremtidens dekkutvikling vil skje på det piggfrie dekket fordi det er og vil bli piggdekkforbud i det meste av sentraleuropa, og dekkprodusentene vil ikke videreutvikle piggdekket videre for et så lite marked som det nordiske.

Utviklingen av friksjonsdekk har også «tatt av» i Japan på grunn av piggdekkforbud der, og det er kanskje herfra vi vil få de største nyhetene i fremtiden.

Nå var vi så uheldige at akkurat forut for dette seminaret så hadde vi en kuldeperiode, og vi fikk signaler fra endel av bransjen om at de faktisk ikke fikk tid til å delta da kundene stod i kø for å få lagt om til vinterdekk. Dette førte til at seminaret ikke ble så godt besøkt som vi hadde håpet.

## Kjører «vegvesenet» piggfritt?

Når vi nå går ut med en slik kampanje, så er det viktig for troverdigheten at vi også selv i størst mulig grad følger opp våre egne intensjoner. Det gjelder både vegvesenets egne kjøretøy og det gjelder vel også i stor grad de ansattes private biler. Jeg tror vi har vært for lite flinke til å motivere innad i organisasjonen om nettopp dette.

Kanskje kunne vi også lagt forholdene bedre tilrette for å få flest mulig innad i organisasjonen til å kjøre piggfritt. Jeg tenker da på felles gode rabatter - eller endog tilskudd - på kjøp av piggfrie vinterdekk.

Mange har aldri prøvd å kjøre med friksjonsdekk på glatt føre, og her kunne vi kanskje også lagt tilrette for at flere internt kunne fått prøvd dette. Det viser seg nemlig at de aller fleste som prøver å kjøre med friksjonsdekk på glatt føre blir imponert av disse.

## Piggdekkforbud?

Det er lite trolig at vi i nær fremtid vil få et piggdekkforbud i Norge, særlig om vi kan få ned bruken av piggdekk frivillig. Kanskje nettopp derfor bør vi bruke større ressurser på å motivere folk til å kjøre piggfritt.

Rogaland er vel kanskje et av de fylkene som er best egnet for å kjøre piggfritt i. Så la mottoet bli: «Kjør piggfritt hvis du kan!»



50 år

**Arne Dahle**

Vegkontoret - 17. desember

**Asbjørn Bakkevik**

Haugesund - 12. februar

**Ali Faal**

Bærheim - 14. januar

60 år

**Astrid Olsen**

Biltilsynet Stavanger - 12. desember

**Odd Helleren**

Egersund - 30. januar

**Arne G. Vasbø**

Vegkontoret - 8. februar

**Sigurd Samsonsen**

Biltilsynet Stavanger - 13. februar

**Rasmus Rasmussen**

Egersund - 27. februar

## INNFØRING AV SIKKERHETSKORT I STATENS VEGVESEN ROGALAND

**Statens vegvesen Rogaland**

**SIKKERHETSKORT**

for

Navn: \_\_\_\_\_

Virksomhet: \_\_\_\_\_

Arbeidsplass: \_\_\_\_\_

Gyldig fra dato: \_\_\_\_\_ til dato: \_\_\_\_\_

Dette kortet gjelder innenfor alle arbeidsområder hvor vegvesenet er hovedbedrift etter AM-loven. Kortet er en dokumentasjon på at nødvendig informasjon/opplæring er gitt om de punktene som er angitt på baksiden.

\_\_\_\_\_ dato \_\_\_\_\_ arbeidsgiver

Nr.	Punkter	Sign
1	Organisasjon, ansvar og myndighet	
2	HMS - målsetting	
3	Miljø- og sikkerhetsbestemmelser * Bruk av personlig verne- og sikringsutstyr * Arbeidsvarsling * Øvrige bestemmelser Risikoark: 1 - 0, 6 - 0, 7 - 0, 13 - 0, 18 - 0, 46 - 0, 61 - 0, 64 - 0, 69 - 0 Instruksjer: 1 - 13 - 25 - 37 - 41 - 42 - 48 Retningslinjer: 10 - 12 - 17 - 21	
4	Brudd på miljø- og sikkerhetsbestemmelser	
5	Ulykkesberedskap	

Jeg erkjenner å ha fått informasjon knyttet til ovenstående punkter og vil forholde meg i samsvar med dette.

\_\_\_\_\_ dato \_\_\_\_\_ Maskinfører/sjåfør

Målet med kortet er å «synliggjøre» vårt HMS-system og på den måten skjerpe vår aktsomhet slik at vi sikrer et trygt og godt arbeidsmiljø uten personskader med fravær.

Maskinførere og sjåfører skal under utførelse av arbeid for Statens vegvesen Rogaland fra januar 1995 ha gyldig sikkerhetskort. Dette kravet gjelder også for ansatte i etaten.

Ansvaret for informasjon/opplæring og utstedelse av kort er tillagt de som er delegert myndighet til å opptre i arbeidsgivers sted.

Anleggsleder Odd Magnar Nerland, vegmester Lars Eide, maskininstruktør Paul R Stranden og hovedverneombud Arnt Svanes har sammen med verneleder Olav Kleven utarbeidet rutiner/instruksjer for bruk av kortet.

**VERNELEDER**

## Tryggare veg til butikken på Helleland

Frå gang- og sykkelvegen på Helleland. Til muringsarbeidet langs vegen er det brukt kilt naturstein.

På Helleland er det bygt 350 meter gang og sykkelveg langs riksveg 42 frå krysset med E18 til det gamle meieriet, som nå blir brukt til daglegvarebutikk og landbrukssenter.

Statens vegvesen og Egersund kommune har delt utgiftene, som kom på 530.000 kroner. Denne vegstrekninga var tidlegare uoversiktleg og spesielt dårleg for fotgjengarar.

Etter at meieriet blei tatt i bruk som butikksenter blei vegen brukt av enda fleire mjuke trafikantar enn tidlegare. Dermed auka trafikkfaren og trafikkproblema. Men nå kan alle ferdast rimeleg trygt, enten ein skal til butikken eller er ute i anna ærend.

**HARALD SEL**



## Opninga Ladstein ferjekai og parsell av Rv 519 Ladstein - Judaberg 31. oktober 1994

Frå Talgje i sør til Ombo i nord  
på begge sider av vår breie fjord  
ligg dei, øyane, store og små,  
Halsnøy, Byre, Måløy, Bokn og Fogn i austleg lei,  
mot vest Sjernarøyane me kan sjå,  
og Finnøy, nokså rund og brei.  
Eit øyrike med ulemper, ja, men rikelig med føremoner.  
Til framtida for desse bygdene våre har me store voner.

Sjøen som skil oss, skal binda oss saman, betre enn før,  
men kva med nokre bruer her og der, er det mange som spør.  
Og taparen då, for han finst vel og i trafikkomleggingstider?

Og dei tenkjer og studerer,  
drøfter og vurderer,  
vil så inderleg vel gjera rett og skjel til alle sider.  
Det er me alle samde om, sant og visst.

Kanskje blir løysinga til sist  
tunnellar og bruer til å ferdast i og på?  
Det gamle ordet seier: Den som lever, får sjå!

Framsyn og arbeidsinnsats er kjende omgrep i våre bygder.  
Nye generasjonar kjem til og tar over desse dygder.

Med stå-på-mot dei si framtid byggjer  
og vår bygdeutvikling og busetnad tryggjer,  
men ikkje åleine og kvar for seg,  
me dreg lasset i lag, steg for steg.

Og når fylket og Staten så hjelper litt til,  
kan det smått om senn,  
og helst i kvar grend,  
bli slik som me både tenkjer og vil.

Gode kommunikasjonar er for Finnøy alt og eitt.

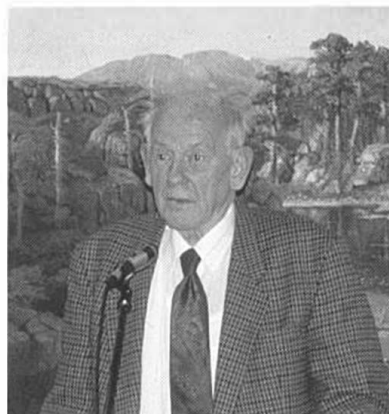
Ikkje berre for næringslivet her,  
men og for buplassen til Kari og Per.  
For dei har det etter kvart blitt nokså greitt  
å pendla hit eller pendla dit  
til skule eller arbeidsstad.

For kvart nytt tilbod har dei blitt gla',  
om betre det kan bli, er det likevel bra.'

Etter skule- og arbeidsdagar lange  
kjem dei heim til øyane mange,  
og hentar seg styrke til ny arbeidsdag  
i samvær med sine og i venelag.

Ein storfelt trafikkøkonomisk plan av 1969  
la grunnen for ei stor utbyggingstid,  
som seinare med fleire planrevisjonar  
gir større og større ambisjonar,  
og med perspektiv langt ut over desse farne 25 år.

Men kanskje me på neste steg nå ei ventetid får.  
Me får ta fram optimismen og stå på  
for det me ikkje ennå kunne få.



**Tor Sveinsborg les  
prologen ved  
festmiddagen på Utsyn.**  
(Foto: Bård Asle Nordbø)

Men i dag er det vel stort på Finnøy å bu,  
mest ikkje til å tru.

Ein riksvegstubb 519 for alle med bil,  
med midtstrek og førerrett og rundkjøring til  
og ny ferjekai, stor og svær  
er opna med snor og musikk.

Nå skal det bli retteleg skikk  
på Finnøy sin eksterne og interne trafikk.  
Så kom berre hit, frå fjern og nær,  
me skal visa fram mangfaldet på øyane her,  
med sogesus frå fortid og kulturminne i fleng,  
skal du få med alt, du jamen god tid treng.  
For me vil og syna fram dagens bygdeliv  
visa at næringslivet har fått ein ny giv,  
med nye tiltak og utbygging av gamle,  
at øybuane står på, det skal du sanne.

Eit arbeid er ferdig, og det er gjort godt.

To anlegg av finaste slag har me fått.

Naturinngrep er gjorde, det er vel så,  
men skadeverknadene er små og få.

Derfor er det rett å yta honnør  
til planleggingsfolk og vegkonstruktør.

Men like mykje skryt mange andre av oss får,  
nemleg dei som gjorde jobben det siste år.

Eit imponerande arbeid med mange slags maskinar,  
med handemakt du kunn'kje fått gjort det finar '.

Eit Finnøy-samband er delt frå i morgon av,  
mange gamle reisemonster er lagde i grav.

Klart det er spenning om koss det vil bli,  
når me igjen er inne i ei ny ferjetid.

Å få til eit tenleg og best mogleg rutenett,  
det veit me av røynsle ikkje er lett.

Likevel håpar me at me royna vil,  
det skal bli bra når det nye får gå seg til.

Og når Staten dette på oss vil spandera,  
me kvarandre med dagen og framtida vil gratulera!

# Aksjon Menneskeverd 1994

Det var stor oppslutning fra de ansatte i Statens vegvesen Rogaland da vi omtrent på sparket gikk i gang med loddsalg for å støtte årets store innsamlingsaksjon. Det var Norsk Folkehjelp som i år stod for TV-aksjonen som gikk under mottoet «Menneskeverd».

Det hele begynte med en faks fra Statens vegvesen Nordland der de utfordret alle vegvesenfylker til å samle inn penger til TV-aksjonen.

Tanken på både å kunne gjøre en innsats for en god sak, og kanskje også bli det beste vegvesenfylke i giverglede, fikk oss til å sette i gang umiddelbart.

Vegsjefen stilte opp med to bilder av Benny Motzfeldt som han hadde hengende på sitt kontor. Undertegnede dro sporenstreks ut for å få tak i loddbøker, og kontaktpersoner på alle vegstasjoner og biltilsynsstasjoner ble opprettet.

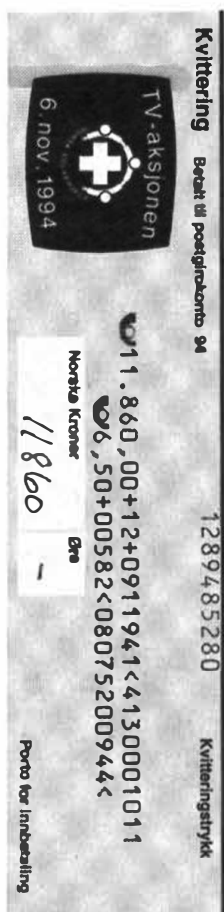
I løpet av en kort uke hadde vi klart å få inn hele 11 860 kroner!

Hva andre vegvesenfylker gjorde i forbindelse med TV-aksjonen vet vi ikke, men Nordland har opplyst at de fikk inn 14 666, så pr. ansatt (de er ca 900 ansatte, vi 640) slo vi i alle fall utfordrerne.

En stor takk sendes herved til alle som var med og støttet aksjonen, til alle ute som hjalp til med loddsalget og til Vegsjefen som tente på idéen og ga bort bildene.

Neste års innsamlingsaksjon er det Frelsesarméen som har, skal vi gjøre oss klar?

Eva



### Det nye Vegvesenet

Den 4. oktober 1994 var en merkedag i arbeidet med Det nye vegvesenet. Da ble de sentrale forhandlinger sluttført og hovedtrekkene i den nye organisasjonen ble lagt på plass.

Nå er ballen spilt over til fylkene for å tilrettelegge den nye organisasjonen lokalt. Her i Rogaland er 8 arbeidsgrupper i full gang med dette arbeidet. Avdelingslederstillingene er lyst ut og tilsetting skal være klar til 15. desember 1994. Det er klart knyttet stor spenning til hvem som skal bekle de forskjellige lederstillingene.

Sammenlignet med omorganisering i andre etater/bedrifter står vi i utgangspunktet i en særstilling. Statens vegvesen skal beholde de samme arbeidsoppgavene og ingen faste medarbeidere skal sies opp. Mange ansatte vil imidlertid få endring i sine arbeidsoppgaver ved at avdelinger faller bort og nye blir opprettet.

I de sentrale forhandlingene ble partene enige om at den enkelte ansatte skal gis anledning til å diskutere sin innplassering i ny organisasjon med den nærmeste foresatte eller med personalsiden i DnV-prosjektet. Her har vi som tillitsvalgte en viktig jobb med å følge opp og ivareta våre medlemmers interesser.

Omorganisering har både negative og positive sider. Det har vært gitt mye informasjon vedrørende Det nye Vegvesenet, men det er fortsatt en del usikkerhet ute og går.

Bekymringene går bl. a. på:

- Eventuell flytting av arbeidssted
- Vil arbeidsplassene forsvinne i framtiden?
- Personen «jeg», tilfredsstillter jeg den nye jobben?
- Har jeg nok kompetanse til å takle nye oppgaver?
- Vil det bli tatt medmenneskelige hensyn?

Det er viktig at det blir vist forståelse for disse bekymringene. Det jobbes for tiden med en kartlegging av dagens



kompetanse i Statens vegvesen. Når de nye avdelingene er i «boks», vil en gå i gang med å tilføre den kompetansen som da mangler.

Jeg ser positivt på en «opprusking» i organisasjonen. Det kan gi oss nye muligheter og utfordringer. Vi har ellers lett for å gro fast i gamle vaner.

Tidligere omorganisering har medført få endringer. Denne gang tror jeg det vil være få som ikke vil bli berørt. Sammenslåing ute av biltilsyn og vegstasjon under en distriktsleder er spennende. Biltilsynet har ofte følt seg som et «stebarn» i vegvesenet. Full integrering ser jeg på som positivt. Det vil blant annet være med å styrke etatsfølelsen.

Nytenking og helhetstenking er viktige stikkord i denne omorganiseringsfasen. Statens vegvesen skal bli en etat som det skal være enkelt for publikum å forholde seg til. Alle ansatte har anledning til å være med på å forme den nye organisasjonen lokalt. Tenk nytt, prøv å finne nye løsninger, og kom med innspill til arbeidsgruppene.

Til slutt en oppfordring til hver enkelt:

**PRØV Å SE MULIGHETER I  
PROBLEME OG IKKE  
PROBLEMER I MULIGHETENE**

**Nora B. Rygg**

Hovedtillitsvalgt ELF



Statens vegvesen  
Rogaland



RETURADRESSE:  
POSTBOKS 197  
4001 STAVANGER

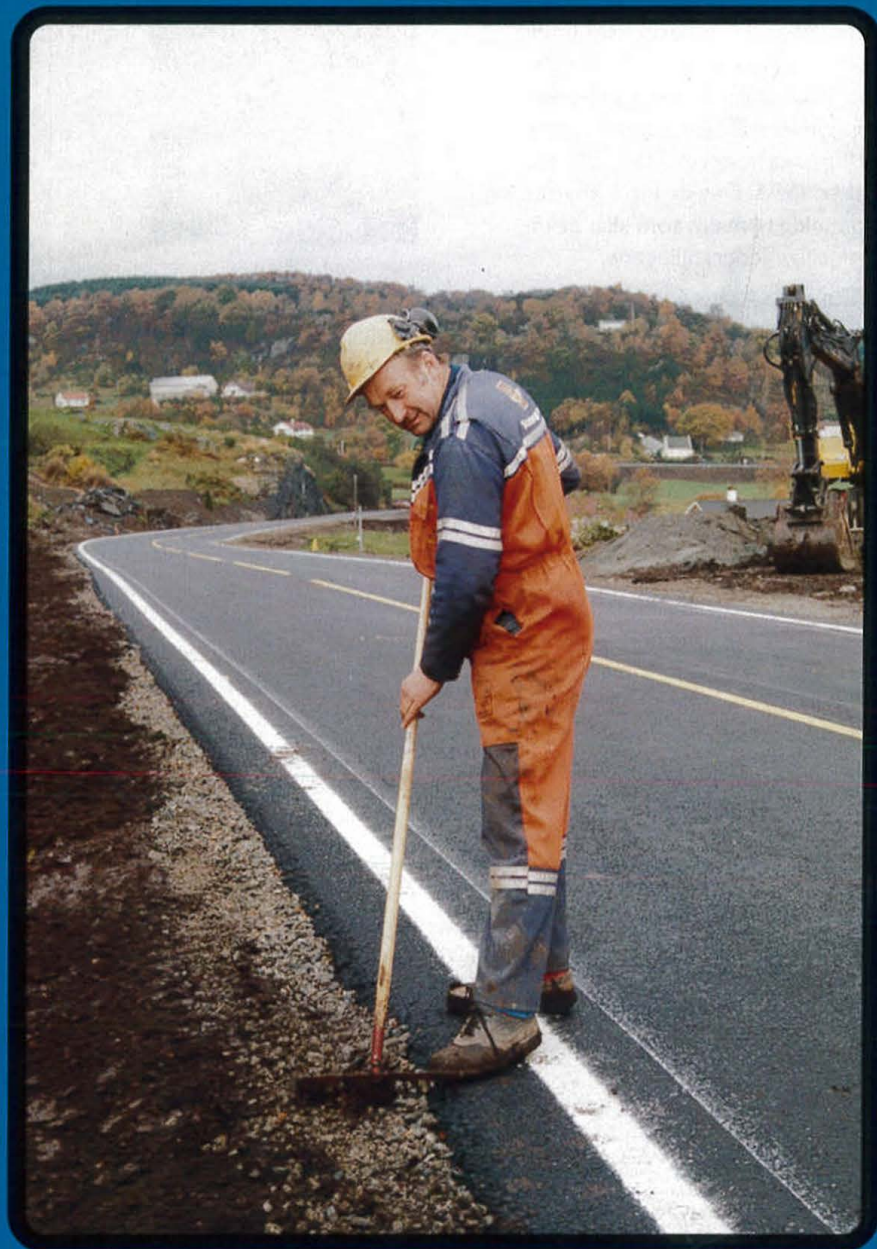
## FINNØY

Smilande som unge møya  
ligg du midt i Boknafjord.  
Ryger kjenner vel den øya  
med si grøderike jord.  
Her er bakkar, daler, lier,  
berg og kollar, vatn og skog.  
Ven du er frå alle sider.  
Her er rom for horv og plog.

Gardane, dei ligg i rader  
langs med stranda, tett i tett.  
Slike fagre, vene stader  
så du snauvt kan sjå deg mett.  
Jorda gjev så rik ei grøda  
når ho stell og vyrdsling fær.  
Rikeleg ho løner møda,  
store avlingar ho ber.

Høgdene, dei er 'kje store,  
men frå dei ein vidsyn hev,  
og om dit ei ferd du gjorde,  
fekk du løn med lite stræv.  
Nord og aust ein høgfjell skodar,  
og i sør ein Jæren ser,  
vestom hav med øyar, båar.  
Blidt og storfelt alt seg ter.

Frå: «Songen til Finnøy»,  
av Lars Ådna



Av og til får maskinane «kvila», som t.d. når siste finpussen skal tas.  
Her er Olav Tørresdal i arbeid med riva langs vegkanten på den nye riksveg  
519 på Finnøy, kort tid før vegen blei opna 31. oktober.



RYGJAVEGEN