



Nr. 7 – OKTOBER 1991 – 19. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Vegvesen-arbeidarar på Rennfast. Frå venstre: Kjell Solheim, Ommund Feed, Sverre Hellenen, John Nesse og Tor Klausen. Reportasje i bladet.



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

- FOR BETRE TRANSPORT

AV INNHALDET

- Rennfast i dagen
- 75 turar rundt ekvator
- Reparasjon av bru-skader
- Vedlikehaldsfolk på grønt-kurs
- NVVP 1994–97



Nr. 7 - oktober 1991

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Njål Hanasand
Irene Stangeland
Kjell Einar Tronstad
Rosalyn Wiik
Solveig Yndesdal

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1650 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...



Vårt store organisasjonsutviklingsprosjekt - PPP-90 - nærmer seg nå sin avslutning. Det som står igjen er selve gjennomføringen av de endringsforslag som nå er godkjent både sentralt i Vegdirektoratet og av våre personalorganisasjoner.

Gjennomføringen vil stort sett bestå i flytting av medarbeidere til nye avdelinger/seksjoner og til dels også til nye arbeidsoppgaver. I tillegg til nye arbeidsoppgaver, vil flere medarbeidere også få andre romplasseringer og andre overordnede og samarbeidspartnere enn de har i dag.

For mange kan dette bli den vanskeligste delen av hele omorganiseringen. Det som til nå har fortonet seg som en mulighet (og en trusel?), er plutselig blitt ramme alvor.

Til alle dere som nå vil oppleve større eller mindre forandringer i arbeidssituasjonen vil jeg si:

Ta imot utfordringen. Se på endringen som en tillitserklæring og en mulighet for personlig utvikling og en mer innholdsrik jobb.

Endringene blir ellers ikke så store denne gangen, - vi har faktisk opplevd større turbulens og flere overføringer før.

Alle former for endringer skaper uro og usikkerhet. Men dersom vegvesenet skal kunne møte en usikker framtid med nye utfordringer og nye krav, så må vi alle være innstilt på forandringer og fleksibilitet.

Rennfast og busspassasjer-kostnader

Forslaget om bompengar for busspassasjerar på Rennfast har ført til sterke reaksjonar. Sjølsagt gjeld dette i første rekke frå folket på Rennesøy, men også eit samla Fylkes-samferdselstyre stiller seg negativ til at busskostnadane til og frå Rennesøy kommune skal bli meir enn dobbelt så høge som det ferjebilletten kostar.

Ingen kan undrast på at protestane blir sterke, når f.eks. busskostnadane mellom Vikevåg og Stavanger er berekna til å bli kr 53 (biletpris kr 31 + bompengar kr 22), mot ein ferjepris på kr 23 i dag.

Denne saka viser det meiningslause i at eit sentralt prosjekt i Kyststamvegen (frå 1. juni 1992, Rv.1), og der-

med også eit viktig nasjonalt prosjekt, skal finansierast med nesten 100% bompengar. Difor bør det også vera ei nasjonal oppgåve å finna fram til ei ordning der busspassasjerar ikkje blir belasta med bompengar. Det kan f.eks. skje ved auka statleg overføring til subsidiering av bussrutene til og frå Rennesøy.

Høge kostnader for busspassasjerar til og frå Rennesøy er elles ikkje berre eit spørsmål om den økonomiske byrden dette er for folket på Rennesøy. Urimeleg høg buss-takst er også i strid med vår nasjonale miljøpolitiske målsetting om utflating av privatbiltrafikken og større satsing på kollektivtransport.

Harald Sel

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Rennfast og busspassasjer-kostnader	2
Er vi på rett veg ?	3
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97	4
Eigerøy bru og Risøy bru utbedret	5
Ferjesamband Hjemmeland - Nesvik - Ombo ..	6
Likestillingskonferanse	6
Vegvesenøt på banen i Jærbane-prosjektet	7
Storby-transportplanen	7
Mange besøk på Rennfast	7
Færre lønnstrinn	7
Nedgang i ferjetrafikken	7
Kantstein eller syklistar på g/s-vegane	8
Dugnad på g/s-veg i Øvre Vats	8
Georg Aasen - 3 mill. km utan uhell	9
Vegvaktarrolle i Rennfast-tid ..	9
Rennfast i dagen på Rennesøy	10
Jesper Vaula - pensjonert vegvaktar på Mosterøy	12
Miljøtips	13
Anleggskontor på Hove	13
Vedlikeholdsfolk på grønt-kurs	14
Vakre vegers pris 1991	14
Striper malt, - og frøst bort igjen	14
1001 - 1002 - 1003	15
Gir salting miljøskader	15
Vern og helse	15
Vegmesterskapet i orientering	16
Vegmesterskapet i presisjonskjøring	16
Kryssord	17
Organiseringen ved vegkontoret	18
Personalnytt	19
Andakt	19
Tillitsvalgte spalte	19

Er vi på rett veg?

Av vedlikeholdssjef Olav Øyvind Hamre

For 12 år siden var jeg så heldig at jeg fikk delta på PIARC's verdenskongress i Wien. Jeg fulgte spesielt med på temaet vegvedlikehold og de anbefalinger den tekniske komitéen for dette fagområdet la fram.

Etter såpass lang tid synes jeg det er både artig og nyttig å ta en solhøyde og se på noen av de konklusjoner for utviklingen i vegvedlikeholdet som den gang ble gjort og sammenholde det med hvor vi står idag og de nye ting vi jobber med å innføre.



"Skal en på nasjonal basis forbedre styringen av vedlikeholdsdriften, må en først og fremst få en gjennomgåelse av vedlikeholdsaktivitetene, beslutningsprosessene og utførelsen av arbeidene. Analysen må stadig revurderes og forbedres."

Til dette punktet vil jeg stikkordsmessig nevne målstyring, kvalitetssikring, forbedring av driftsplaner, tilbakerapportering om utført arbeid og vegtilstand, utvikling av materialer og maskiner og vårt arbeid med organisasjonsplaner som eksempel på at vi stadig jobber og gjør framskritt på disse områder.

"Et ensartet vedlikehold og riktig fordeling av midlene krever en vedlikeholdsstandard."

Vi har i Norge forlenget fått en vedlikeholdsstandard som forhåpentlig er gått inn i blodet på alle som jobber i vedlikeholdet. Vi har foretatt et omfattende registreringsarbeide som skal gi bedre grunnlag for tildeling av vedlikeholdsmidler fylkene og områdene imellom.

"Standarden for det bygningsmessige (strukturelle) vedlikehold må fastsettes ut fra teknologiske, økonomiske og sikkerhetsmessige kriterier, mens standarden som henspeiler på komfort, omgivelser og service (trafikkrettet) også må ta den offentlige opinipn med i betraktning."

Vi har som kjent tatt i bruk spørreundersøkelser blandt våre kunder, vegbrukerne, for å kartlegge om de er fornøyd med vårt vegvedlikehold og på hvilke områder de helst ser at vi bør yte mer innsats.

Jeg vil benytte denne anledning til å takke alle for den innsats som er gjort for at Rogaland kom i toppskiktet når det gjaldt vegbrukernes bedømmelse av standarden på vintervedlikeholdet.

"Trafikantene bør bli informert om veg- og kjøreforhold."

Idag er ordet bør skiftet ut med skal. Som kjent tar vi i bruk ny teknologi for overvåking og styring av våre tekniske installasjoner. Metrogrammer og etablering av værstasjoner vil hjelpe oss til å ta bedre beslutninger om tiltak i vintervedlikeholdet. Dette sammen med at det forhåpentlig ikke vil gå alt for lang tid før vi har opprettet en vegtrafikksentral i Rogaland, vil gjøre oss i stand til å yte ytterligere service i trafikantinformasjonen. Slik kunne jeg fortsette å ta for meg anbefaling etter anbefaling som den internasjonale komitéen for ledelse og drift av vegvedlikeholdet kom med for 12 år siden.

I all hovedsak har utviklingen hos oss gått i de spor som den gang ble anbefalt og jeg mener at vi er på rett veg. Noen synes kanskje forandringer kommer brått og at alt for mye nytt er på gang, men 12 år er nå tross alt noen år. For vedlikeholdsdriften vil nok det gamle ordtak også ha sin gyldighet: "Vi du være med så heng på."

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97

Miljøspørsmål vil få en bredere plass

Av Georg Ullenes

Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1994-97; fase 2, er nå påbegynt ved vegkontoret. Strateginotatet som ble ferdig omkring årsskiftet 1990/91 utgjorde 1. fase i NVVP-arbeidet. Vegkontorets forslag skal sendes Vegdirektoratet innen 2.mars 1992.

Etter lokal høring med sluttbehandling i fylkestinget i juni 1992, vil fylkets forslag til NVVP inngå i Samferdselsdepartementets forslag til Stortingsmelding om NVVP 1994-97. Denne forutsettes behandlet av Stortinget våren 1993.

I tiden fram til mars 1992 skal vi vurdere en rekke konkrete tiltak såvel innenfor planlegging, utbygging og drift av vegnettet som innenfor Biltilsynets ansvarsområde. Dette vil være bestemmende for vår virksomhet og transportmønster; ikke bare for 1994-97, men inn i neste århundre. Planprosessen styres av Vegdirektoratet gjennom retningslinjer, økonomiske rammer og annet informasjonsmateriale.

Rammer

Rogaland har fått statlige planleggingsrammer på 640 mill. kr til investeringer og 560 mill. kr til vedlikehold. Av investeringsrammen er 130 mill. kr øremerket storbyområdet (Stavanger/Sandnes/Sola) og 60 mill. kr til Rv.13 Oanes-Botne m/bru over Lysefjorden. Dessuten vil en større del av rammen være bundet opp til refusjoner samt fullføring av prosjekter som er startet opp.

Satsingsområder

Vegdirektoratet har pekt ut fem satsingsområder:

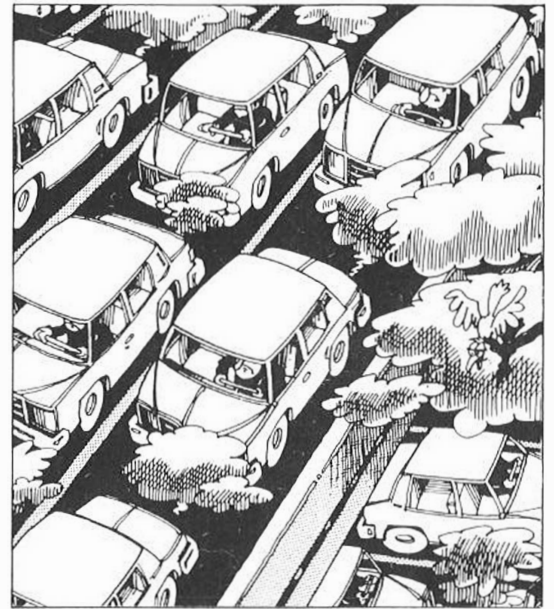
- Storbyområdet (Stavanger/Sandnes/Sola)
- Stamvegnettet (dvs. for Rogaland E18, E76 og Rv.14)
- Miljøatsing
- Fylkesvegnettet
- Ferjetilbudet

Miljøspørsmål vil få en bredere plass i denne vegplanen enn tidligere. Målet med utarbeidelse av transportplaner for de 10 største byområdene var å bidra til helhetlige transportløsninger som ivaretar hensynet til framkommelighet for alle trafikantgrupper, trafikkikkerhet samt miljø og helse. De anbefalinger som er gitt i Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola vil inngå som viktige innspill til NVVP-arbeidet.

Miljøatsingen ellers vil gå på tiltak for å bedre bomiljø (støy, luftforurensning), estetikk, miljørettet vedlikehold av bilpark og vegnett samt at miljø blir prioritert ved vurdering/valg av nye vegprosjekter.

Minimumsmål

Vegdirektoratet har stilt krav om at fylkene i NVVP 1994-97 sørger for å innfri følgende minimumskrav:



Hvordan kan vi unngå en sterk trafikkvekst, som gir køproblemer og store miljømessige ulemper? Dette er en sentral problemstilling i arbeidet med NVVP 1994-97.

- * **Trafikkikkerhet** : Antall skadde og drepte i vegtrafikken skal reduseres med 10% i 1998 i forhold til gjennomsnittet for årene 1984-86.
- * **Miljø** : 10% færre personer skal være plaget av vegtrafikkstøy i 1998 enn i 1991. 30% færre personer skal være utsatt for konsentrasjon av No_2 og Co utover anbefalte grenseverdier i 1998 enn i 1991. 10% av registrerte problemsoner i fylket skal omgjøres til miljøsoner.
- * **Framkommelighet** : Tillatt akseltrykk skal være 10 tonn på hele riksvegnettet innen 1.1.98.
- * **Vedlikeholdstandard** : Trafikkrettet vedlikehold skal utføres til standard 50 for hele riksvegnettet.

En del områder skal vurderes uten at det fra sentralt hold er utformet konkrete mål. Dette gjelder bl.a.

- * gang-/sykkelveger
- * høydebegrensninger
- * miljøprioritert veg
- * rassikring
- * rasteplasser

Vegkontoret blir også bedt om å vurdere om reiseliv bør tas opp som eget problemområde.

Minst to alternative investeringsstrategier skal legges fram for fylkespolitisk behandling. Det ene skal minst oppfylle minimumskravene mens det andre alternativet skal vise en sterkere miljø- og trafikk-sikkerhetsprofil.

Fylkesvegnettet

Også fylkesvegproblematikken skal tas opp i tilknytning til NVVP 1994-97. Vegdirektoratet foreslår at følgende satsingsområder på fylkesvegnettet får statlige tilskudd også i neste periode:

- Forsterkning av fylkesveger
- Tilskudd til store fylkesvegprosjekter
- Tilskudd til Aksjon Skoleveg

Korrosjonsskader på bruer

Eigerøy bru og Risøy bru utbedret

Tekst og foto: Magne Langeteig

Flere av betongbruene her i landet er påført skader, hovedsaklig ved at armeringen rustet og betongen forvitret. Inntrenging av saltvann er en viktig årsak til skadene, særlig for de bruene som ligger ved kysten eller krysser fjorder.

I Rogaland er det påvist betydelige skader på Eigerøy bru i Egersund og Risøy bru i Haugesund. På begge disse bruene er det nå utført et betydelig reparasjonsarbeid.

Eigerøy bru

Eigerøy bru er 260 meter lang og består av 14 spenn. A/S Betong hadde arbeidet med brua, og den sto ferdig i 1951.

Rehabiliteringsarbeidet er utført av Bergens-firmaet Betong Rehab A/S. Arbeidet har kostet 3 millioner kr.

Eigerøy bru er fullt rehabilitert. All løs betong rundt korrodert armering er meisla og sandvaska vekk. Skadene er reparert og hele undersiden av brua med pilarer er malt med spesialmaling.

Under reparasjons-arbeidene er det tatt ut prøver (klorid-profiler) for å fastslå i hvor sterk grad betongen er angrepet av salter. Det er også boret inn 10 referanseclektroder for etterkontroll av betong og armering i årene framover.

I tillegg til reparasjonsarbeidet, er hovedspennet på brua forsterket med 4 stag (Dywidag-stag). Dette vil sikre bruas bæreevne.

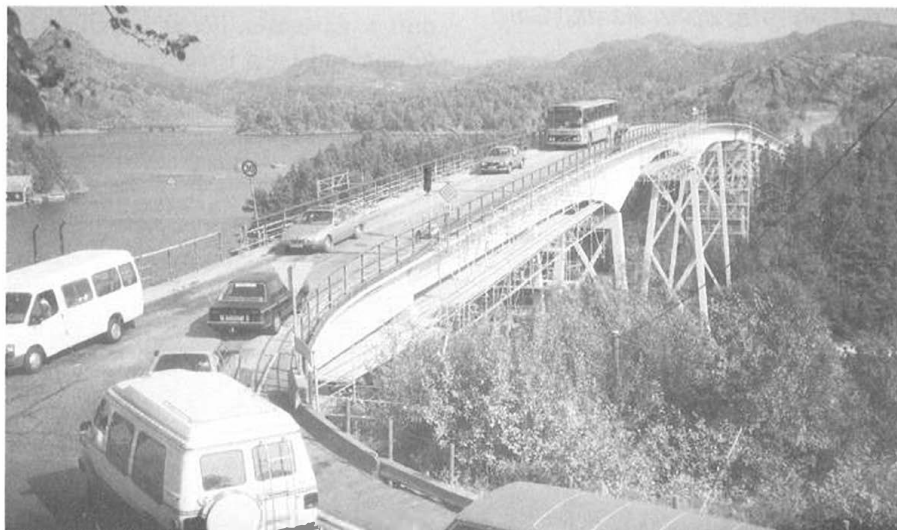
Også fortau og rekkverket har fått en ansiktsløftning, med ny netting og maling av rekkverk. Fortauet er dessuten rengjort og impregneret.

Etter arbeidet som nå er utført burde Eigerøy bru være like god og fin som da den var ny i 1951.

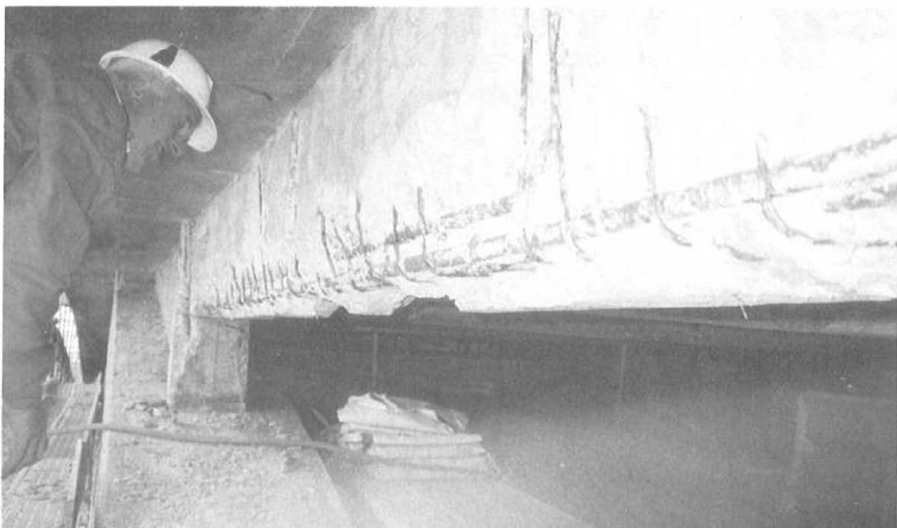
Risøy bru

Risøy bru er en armert betongbue-bru med en total lengde på 361 meter. Den sto ferdig i 1938, og ble bygd av Stoltz & Røthing.

Reparasjonsarbeidene, som har kostet 3,3 millioner kr, er utført av Selmer Vest. De største skadene på betongen var hovedsaklig i hovedspennet på de



Arbeidet på Eigerøy bru er på gang, og dette ble vanskeliggjort på grunn av stor trafikk. Brua har stått i 40 år, og etter reparasjonene bør den kunne tjene vegfarende i enda mange år.



Skadene på Risøy bru er til dels store. Det ser en på dette bildet, der store deler av hovedarmeringen kommer fram.

langsgående bjelkene under brudekket. Her er løs betong og gamle reparasjoner fjernet, og sårene er fylt igjen med sprøytebetong.

Under arbeidets gang ble det foretatt tilstandskontroll på betongen (EKP-målinger og kloridprofiler). Dette danner grunnlaget for den framtidige beskyttelsen (på fagspråk: katodisk beskyttelse). Katodisk beskyttelse av betongen mot korrosjon i armeringen går kort ut på at en borer inn anoder og setter strøm til betongen via anoden og

armeringen. Fungerer dette rett blir anoden langsomt brukt opp og armeringskorrosjonen stopper.

For å ha kontroll med brua framover, skal det monteres 10 referanseclektroder. I tillegg skal hovedfugene skiftes, for å tette mot nedrenning av saltvann på konstruksjonene.

Risøy bru blir nok ikke på langt nær så fin som Eigerøy bru, men en håper med dette arbeidet at bruas levetid skal kunne forlenges i minst 10 år.

Klart for ferjesamband Hjelmeland - Nesvik - Ombo

Tekst og foto: John Reidar Gard

En drøm som er gått i oppfyllelse, kaller Ombobuer det nye ferjeleiet som settes i

drift 1. november. Ferjeleiet muliggjør trekantsambandet Hjelmeland - Nesvik - Ombo og åpner videre for et tverrsamband i Ryfylke.

For Hjelmeland kommune, som ca halve Ombo tilhører, får også ferjeleiet stor betydning.

Ferjeleiet med tilstøtende veg vil koste ca 6 millioner kr. Hjelmeland kommune bidrar med 1,5 mill. i rent tilskott og videre med 1 million i forskottering.

Anlegget ble påbegynt 1. april i år, og skulle egentlig vært ferdig til ferien. Men en del uforutsette vansker førte til forsinkelser. For det første bad entreprenøren, Ryfylke Maskin A/S, om å bli løst fra kontrakten. Samtidig viste det seg at fjellet "forsvant" og dårlige jordmasser med stort grunnvannsig kom fram i stedet.

Problemet med entreprenøren ordnet seg med at firmaet G.B. Aukland overtok kontrakten. Grunnproblemet løste vi ved å legge om hele traséen. Hjelmeland kommune står som byggherre av veganlegget, men oppfølging, kontroll og driftsledelse utføres av vegvesenet. Det samme gjelder arbeidet med bærelag og asfaltering.

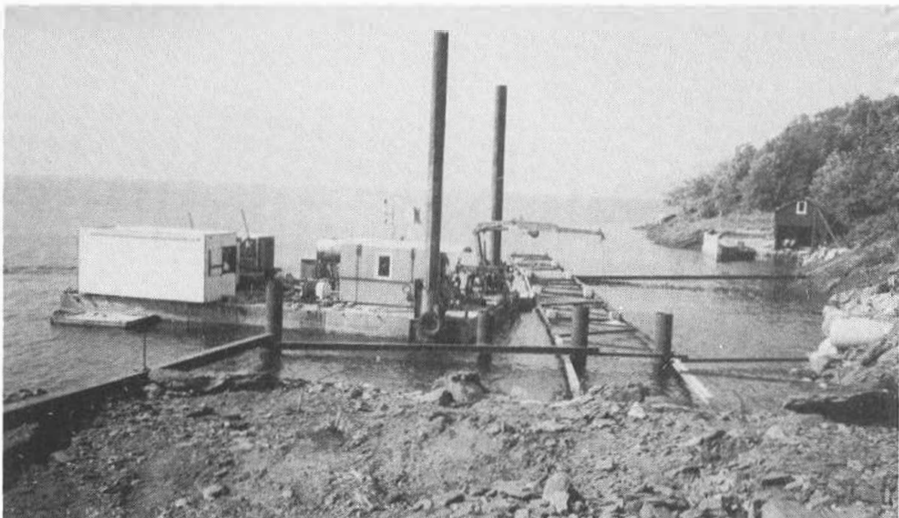
Selmer Vest A/S er entreprenør for ferjeleiet. For å kunne ta imot store ferjer, er den utført med en forlengelse, slik at total lengden på konstruksjonen er 70 meter.

Heller ikke denne entreprisen har vært problemfri. Det viste seg at gravemassene i sjøen inneholdt rullesteiner, som førte til en del utrasing.

Selv om vi og entreprenøren ikke er helt enige, mener vi at kalkylen på 2,8 millioner skal holde.



Fra arbeidet med vegen og oppstillingsplassen. I bakgrunnen ser vi Randøy.



Her skal ferjekaia monteres. I bakgrunnen skimter vi munningen av Jøsenfjorden.

Likestillingskonferanse

Etatens første likestillingskonferanse ble gjennomført i Bergen i september. Det var i alt 41 deltakere fra vegkontorene og Vegdirektoratet. Fra Statens vegvesen Rogaland deltok Marit R. Øverland og Finn D. Eriksen.

Formålet med konferansen var å sette fokus på likestillingsarbeidet i

etaten og danne grunnlag for likestillingsarbeidet i de nærmeste årene framover.

Under konferansen etterlyste departementsråd i Samferdselsdep. Karin Bruzelius den første kvinnelige vegsjef. Hun håpet at denne kunne utnevnes før landets første kvinnelige biskop.

Likestillingsombud Ingse Stabel tok i et innlegg utgangspunkt i to begrunnelser for likestilling; lik rett til representasjon for kvinner og menn og at likestilling først og fremst er et spørsmål om rettferdighet og respekt for kvinner og menns valg og prioriteringer.

Vegvesenet på banen i Jærbane-prosjektet

Den nye satsinga på Jærbanen mellom Stavanger og Egersund engasjerer mange nå i tilretteleggingsfasen. Det gjeld også Statens vegvesen.

Frå 2.januar blir det sett inn nye togsett på Jærbanen. Dette vil redusera reisetida mellom Stavanger og Egersund med 20 minutt, frå 1 time og 20 minutt til 1 time.

Samtidig vil det bli mange fleire togavgangar, spesielt mellom Stavanger og Sandnes. Med denne satsinga vil toget bli eit enda betre alternativ til privatbilkjøring enn i dag, f.eks. ved reiser til og frå arbeid.

I tilretteleggingsarbeidet for omlegginga har det mellom anna vore ei gruppe i arbeid for etablering av innfartsparkering langs Jærbanen. Her har Statens vegvesen vore representert med Kjell Øwre frå Trafikkteknisk seksjon.

Oppgåver vegvesenet har utført er skilting frå hovedvegnettet til dei ulike



Ved Øksnevadporten har vegvesenet bygt rampe frå gang- og sykkelvegen ned til stasjonsområdet. Her er arbeidet nesten ferdig. Bare asfalten manglar.

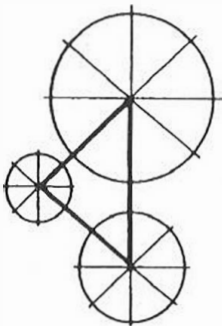
stasjonane og asfalteringsarbeid på parkeringsområde.

Ved Øksnevadporten har vegvesenet bygt rampe frå eksisterande gang-og sykkelveg ned til stasjonsområdet. Her

er det mellom anna brukt naturstein på muren ned mot stasjonen. Noko som tar seg svært fint ut.

Tekst og foto: Harald Sel

Storby-transportplanen



Forslag til Transportplan for storbyområdet Stavanger, Sandnes, Sola er nå ute til høring med høringsfrist 25. oktober.

(LO): Age Haver. Fra Næringslivets hovedorganisasjon (NHO): Bjørn Stangeland.

Den endelige og reviderte planen vil bli vedlagt forslaget til revidert Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, som skal sendes ut på høring våren 1992.

Etter at uttalelsene er kommet inn vil Styringsgruppa gi sine endelige anbefalinger overfor Fylkestinget, som skal behandle planen i begynnelsen av desember i år.

Styringsgruppa har følgende sammensetning: Fra Rogaland fylkeskommune: Fylkesordfører Arne Rettedal (formann), fylkesvaraordfører Kjell Erfjord (nestformann), Aud Haukland, Unn Aarrestad, Svein Ivar Langhelle, Arne Sandnes. Fra Stavanger kommune: Ordfører Tore Nordtun. Fra Sandnes kommune: Ordfører Geir Mykletun. Fra Sola kommune: Trygve Ersland. Fra Landsorganisasjonen

Mange besøk på Rennfast

Interessen for informasjon om Rennfast-prosjektet og omvisning på dei ulike anlegga er svært stor, fortel info.ansvarleg Torleiv Haugvoldstad. På ei veke midt i september f.eks. hadde han orientering og omvisning for tilsaman ca 160 personer. Mellom desse var Fylkessamferdselsstyret i Aust Agder og ei gruppe frå vedlikeholdsavdelinga i Statens vegvesen Vestfold.

Færre lønstrinn

Hovedlønstabellen for statstilsette har fått færre trinn. Det har kanskje dei fleste lagt merke til frå og med lønnsavrekinga for september. Endringa består i at dei 10 første trinna er tatt bort. Dersom ein tidlegare f.eks. var lønna etter trinn 25 har ein frå 1. sept. fått trinn 15.

Nedgang i ferjetrafikken

Det har vore ein klar nedgang i ferjetrafikken i Rogaland i år. Unnatak er trafikken over Boknafjorden som har auka kraftig etter at det nye sambandet over Boknafjorden blei opna 26. juni.

På alle dei andre sambanda i fylket er det ein markert nedgang. Dette kan tyda på at det nye Boknsambandet tar trafikk frå andre samband. Det gjeld mellom anna Midtsambandet Stavanger - Nedstrand. Også Tau-sambandet har hatt sterk nedgang i trafikken i andre halvår. Dette tyder på at også Ryfylkevegen taper trafikk til sambandet Mekjarvik - Arsvågen

Kantstein eller syklistar på g/s-vegane

Når ein bygger gang- og sykkelveg, er formålet innlysande. Ein ønsker å få gang- og sykkeltrafikken bort frå bilvegane. Dette skal føra til både betre miljø og tryggare trafikk.

Med denne målsettinga i tankane, må ein ofte undra seg over at det ikkje blir satsa meir på å gjera gang- og sykkelvegane meir attraktive og tryggare.

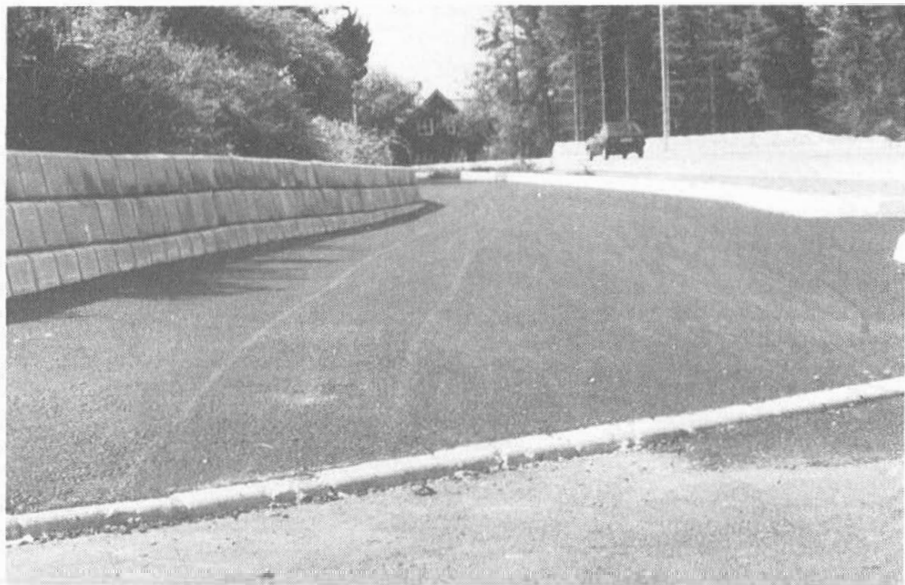
Det er ei kjent sak at det spesielt i undergangane skjer mange ulykker og uhell. Andre trafikkfeller er bilveg som kryssar g/s-vegen, og der sikten (hekkar f.eks.) for både bilførarar og syklistar er dårleg.

Mange av ulykkene på g/s-vegane blir ikkje registrerte, men tannlegane kan f.eks. fortelja om mange tannskader.

Bruk av kantsteinar på g/s-vegen, der denne kryssar bilveg, er også ein svært tvilsom praksis. Det viser seg at slike hindringar for syklistane gjer gang- og sykkelvegane lite attraktive.

I den grad det er meint som eit fartsdempande tiltak for syklistane, før dei kryssar bilvegen, fungerer det ikkje.

For barna, som er den mest utsette gruppa, virkar det ofte stikk motsatt. Dei tar god fart og gjer eit skikkeleg hopp, når kantsteinane skal forserast.



Ny flott og dyr g/s-veg ved Bryne. Men veggen synes ikkje å vera attraktiv nok for syklistane. Stor bruk av kantstein kan vera grunnen til at mange, truleg dei fleste, sykklar på bilvegane.

Blir det i stor nok grad vurdert om fartsdempande tiltak for biltrafikken, der bilveg kryssar gang- og sykkelveg, er betre miljø- og trafikksikringstiltak enn å leggja kantstein over g/s-vegen?

Eit nytt eksempel på "kantsteinmanien" kan me nå finna langs Rv. 506 ved Bryne. Nyleg er det bygt ein ny flott og dyr g/s-veg frå Bryne sentrum mot Kvernaland/Undheim. Her er det ikkje

spart på kantstein. Syklistane må "hoppa" fram frå den eine hindringa etter den andre. Og her som elles, der kantstein-manien har gripe om seg, ser me resultatet. Svært mange syklistar, truleg dei fleste, brukar bilvegen. Det er synd. Me bør ikkje byggja dyre, flotte gang- og sykkelveg for at dei skal liggja til stas.

Harald Sel

Dugnad på gang- og sykkelveg i Øvre Vats



Eit stort skilt i vegkanten fortel trafikantane om dugnadsarbeidet med gang- og sykkelvegen.

I Vindafjord kommune, er arbeid i gang med å byggja 550 meter g/s-veg etter den såkalla Håmodellen. Veggen går langs E 76 i Øvre Vats. Arbeidet er kostnadsrekna til ca 600.000 kr.

Av dette dekker Statens vegvesen 300.000,- til bærelag, fast dekke, rekkverk og til betongbru (Alseike bru). Kommunen sine kostnader er ca 250.000,-. Resten av arbeidet, verdsett til ca 50.000,-, blir utført av bøndene i området.

Arild Urdal, som er dugnadsansvarleg, seier at i alt er ca 50 personar med på dugnadsarbeidet. Mange av dei har maskinar, og arbeidet går greit unna.

Tekst og foto: Harald Sel

75 turar rundt ekvator utan uhell

Og 30 år utan sjukefråver

Tekst og foto: Harald Sel

Georg Aasen passerte i sommar 3 millionar km kjørt distanse med Statens vegvesen Rogaland sine lastebilar. Og ikkje nok med denne nesten ufatteleg lange kjørestrekningen. Georg har attpåtil kjørt alle desse kilometrane utan uhell.

Distansen 3 millionar km seier oss kanskje ikkje så mykje. Meir forståeleg blir det truleg når ein høyrer at dette tilsvarar 75 turar rundt ekvator.

Georg kjem frå Åsen i Gyadalen og er busett på Helleland. Han tok til i vegvesenet i 1952. Bortsett frå ein kort periode som lastemaskinførar, har han heile tida vore sjåfør.

- Første turen gjekk frå Vikeså til Veen med vegskrape. Bak på Odinhøvlane sto Bjarne Svela og Herman Hovland, fortel han.

For tida er Georg sjåfør på Rennfast-anlegget. Dei store kjørelengdene har

han ikkje her, så det går litt smått på vegen mot 4 mill. km. Men om dagleg kjøredistanse på Rennesøy ikkje er så imponerende lang, tek han det att på kjøring til og frå arbeid. Ca 180 km dreg godt opp i km-talet for privat kjøredistanse. Heller ikkje den er kort, og også den har skjedd utan uhell.

Tar me i tillegg med at Georg rett over nyår kan sjå tilbake på 30 år utan å vera borte frå arbeidet ein einaste dag, kan det vel også henda at ein må leita lenge for å finna ein friskare mann i Statens vegvesen. Berre ein gong har han vore sjuk i dei snart 40 åra han har arbeidd i vegvesenet.

Det var vinteren 1962, då han måtte på sjukehuset for blindtarmoperasjon.

Og Georg er berre 58 år. Så om han framleis blir mellom dei heldige som

får ha ei god helse, kan det enno bli mange skadefrie km for Statens vegvesen Rogaland.



Georg Aasen

Vegvaktarrolle i Rennfast-tid

Store anleggsmaskinar buldrar på Rennesøy, både under og over jorda. Det er verksemda på Rennfast-anlegget interessen er knytta til for tida, meir enn noko anna Statens vegvesen Rogaland driv med.

Men på det gamle fylkesvegnettet på øyane går vegvesen-livet også sin gang, langt borte frå media og folk flest sin interesse.

Men for dei som brukar desse vegane er det så visst ikkje likegyldig at etaten ivaretar sin gamle vegvaktarrolle på ein god måte. Og det gjer vedlikehaldsarbeidarane på ein framifrå måte, så langt pengane rekk.

Her ser me Øystein Austarå i arbeid med å "lappa" holer i vegen mellom Mortavika og Sørbø på Rennesøy. Rett så fredeleg og reine idyllen på ein varm og solrik haustdag, særleg når ein kjem direkte frå anleggsområdet i Mortavika med øyredøyvande bråk og maskinar i arbeid nær sagt kor ein snur seg.

Øystein Austarå

Tekst og foto: Harald Sel



Rennfast i dagen på Rennesøy

Arbeidet med Rennfast går sin gang så det forslår, både under jorda, under sjøen og på landjorda. I

denne fotoreportasjen gir me nokre glimt frå det som foregår under open himmel på Rennesøy.

Den nye veggen over Rennesøy tek til å ta form. Her kan det synast som om det kan bli stygge inngrep og "sår" gjennom det idylliske landskapet. Men når det heile er ferdig pynta og planta vil nok også denne veggen føya seg fint inn i terrenget.

At alle dei tusen, som kvart år frå 1993 skal reisa Kyststamvegen over Rennesøy, vil kunne beundra vakker natur og frodig kulturlandskap, er i alle høve sikkert. Og når ein kjem sørfrå, etter mange kilometer i stort sett tunnelar både under hav og land, kan det vel henda at dei fleste set ekstra stor pris på Rytylkes opne øy- og fjordlandskap.



Aktiviteten på anlegget er stor. Somme stader skal ein sprenga seg igjennom fjellknausar. Andre stader må ein, som her, grava bort jorda i djupe blautmyrer før "vegkroppen" kan byggast opp med stein, pukk og grus.

Og så må sjølsagt dreneringa vera i orden, blant mange andre ting som moderne vegbygging omfattar.

Dyktige fagfolk, kvar på sine område, sørger for at alt blir som det skal vera. Her er 3 av dei. Frå v.: Pål Thornes, Morten Ullenes og Torleif Samsonsen.





Store mengder stein skal til for å byggja opp vegen. Steinen som blir tippa her er kjørt frå Mortavika, og er ein del av massen etter utsprenginga av ferjeleie-området.

I gravemaskinen sit Erik Fjermestad og jamnar ut steinen slik at massen ligg som han skal. Mange bilar er med på transporten, så han har full jobb, og stundom vel så det.



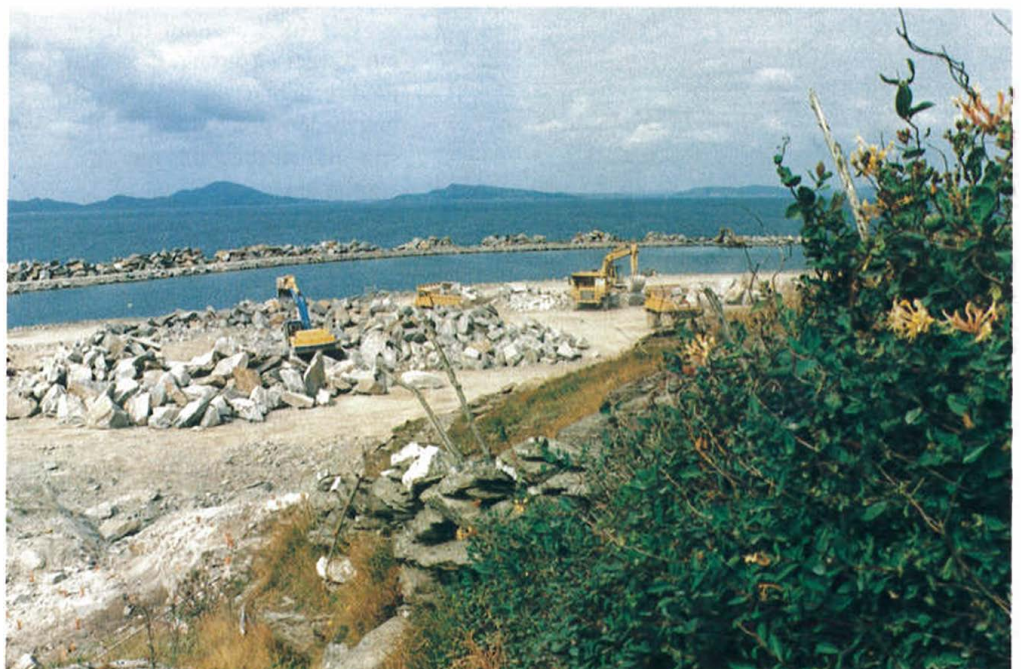
Roy Johannesen arbeider på ein av boreriggane i Arsvågen. Her skiftar han bor-krone, før ei ny økt med riggen.

Fotoreportasje: Harald Sel

Ved ferjeleieområdet i Mortavika er det bulder og brak, masse folk, maskinar og lastebilar i arbeid. Bare til den 400 meter lange moloen går det f.eks. med 380.000 kubikk-meter stein - eit nesten ufatteleg volum.

Men i kort avstand frå anleggsområdet blomstrar kaprifolen og framleis står litt av eit steingjerde igjen. Kanskje er dette eit godt grunnlag når det ferdige ferjeleiet skal plantast og pyntast til å ta imot ferjetrafikken over Boknafjorden.

Og Arsvågen, der ferjene skal gå til og koma frå til Mortavika, ligg rett over fjorden på Vestre Bokn, øya som me skimtar i bakgrunnen til venstre på fotoet.



Pensjonert vegvaktar på Mosterøy, Jesper Vaula

- Eg slapp å bruka bomull i øyrene

Intervju og foto: Harald Sel

Han har ikkje problem med å få tida til å gå, den tidlegare vegvaktaren på Mosterøy. Jesper Vaula er ein nevenyttig mann, og han veit av å bruka evnene sine. I verkstaden hans fins det ein uendeleg mengde av verktøy og ting han har laga. Han lagar til og med sine egne fiskekrokar. Han driv med dreining og med rosemåling, for å nemna noko. Og så er det drivhuset. Den haustdagen me var hos Jesper var f.eks. mange og tunge drueklasar i ferd med å mognast.

Jesper Vaula var bortimot 40 år før vegarbeidar-livet hans tok til først på 1960-talet. Før den tid hadde han mellom anna vore dreng på Jæren, forpaktar på eit par gardar og kommunearbeidar på Mosterøy.

Jesper fortel at vegvesenet skulle byggja ein såkalla sjøbygdveg til

Hodnefjell på Mosterøy. Desse prosjekta blei finansierte ved at staten skaut til midlar mot at oppsittarane utførte ein del arbeid på veganlegget.

Til dette skulle dei ha ein formann. Jesper søkte og fekk jobben, men det var med ei viss otte og uro han gjekk til verket, fortel han.

Halv times opplæring

- Eg gløymmer aldri første dagen. Eg hadde aldri hatt befatning med vegarbeid. Eg var jo først og fremst gardbrukar og jordmann.

Robin Kleiberg, som var syning, tok imot meg. "Har du vore borte i dette før", spurde han. "Nei", svara eg. "Då må me setja oss her i bakken", sa Kleiberg.

Me sat ein halvtime, og på den tida følte eg nesten at eg lærte å byggja veg. Kleiberg var så roleg og flink til å forklara. Så det gjekk greit.

Snø på smøret

Det var andre tider på eit veganlegg i 60-åra enn i dag, på nær sagt alle område. Jesper minnes mellom anna dei kalde og sure dagane, når ein ikkje hadde så godt som ei brakke å krypa inn i for å eta nista.

- Her for litt sidan traff eg ein av dei eg arbeidde saman med i denne tida. "Kan du hugsa den gongen det la seg snø på smøret då me åt?" spurde han.

"Han som er Karl"

Jesper Vaula overtok som vegvaktar på Mosterøy i 1964, etter Karl Klausen. Klausen hadde vore vegvaktar i nære på eit par mannsaldrar og knapt nokon var meir kjent på øya enn han. Jesper fortel:

- Eg hugsa ingen andre vegfolk enn han på Mosterøy så lenge eg hadde levte. Og i den første tida etter eg overtok, kunne eg høyra ungene sa når



Dreining og rosemåling er to av Jesper Vaula sine hobbyar. Her ser me han med ting han har dreia og rosamala.

dei såg meg på vegen: "Der er han som er Karl".

Kammerat med alle

Forholdet til ungene på Mosterøy er elles noko av det Jesper ser tilbake på med størst glede frå åra som vegvaktar. Han var kammerat med alle. I det heile må han nok vera ein annan type enn forgjengaren sin, legendariske Karl Klausen.



I verkstaden fins det ein uendeleg mengde av verktøy og ting. Jesper lagar til og med sine egne fiskekrokar.

Framhald neste side

Miljøtips

De fleste av oss vil gjerne være med på å ta vare på miljøet rundt oss. Her er gode tips for hvordan du kan gjøre det. Både for deg selv som sjåfør og for bilen din.

Miljøvennlig bil:

- * er ikke større enn eierens kjørebehov
- * har lav egenvekt
- * har drivstoffgjerrig motor
- * har kontrollert og eventuelt justert tenning og forgasser (lavt utslipp av HC og Co)
- * bruker blyfri bensin eller høykvalitets diesel

Miljøvennlig sjåfør:

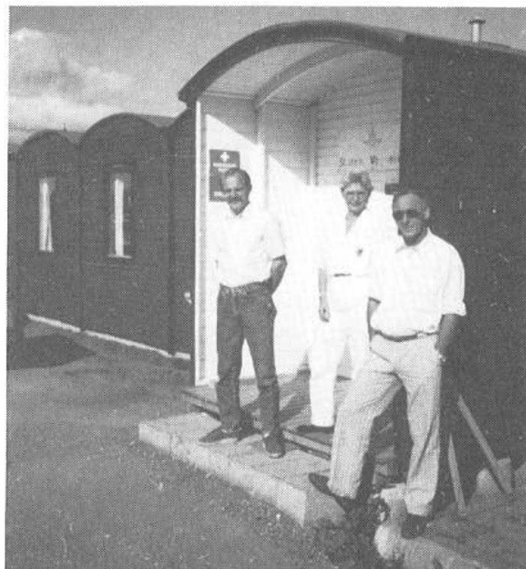
- * bruker bilen minst mulig
- * kjører med moderat bruk av gass og brems
- * holder bilen i orden (regelmessig service/ettersyn)
- * kaster ikke søppel, tomflasker m.v. ut av bilvinduet. Plasser det i søppelboks eller ta det med hjem

Anleggskontor på Hove

Administrasjonen for anleggsområde Nord-Jæren har skilt lag med vedlikeholdet på Bærheim vegstasjon og etablert seg på Hove i Sandnes.

Her er det sett opp kontorbrakker som også har kapasitet til E 18-administrasjonen, når arbeidet med videreføring av motorvegen frå Hove til Osli tek til.

- Her er det skikkeleg bra. Me trivs godt, seier anleggsledar Arvid Eide. Og kontorfullmektig Berit Thornes nikker samtykkande.



John R. Gard, Berit Thornes og Arvid Eide framfor kontorbrakka på Hove. I tillegg til dese har Agnar Aasheim og Marius Ørnes kontor her. Seinare flytter også anleggsadministrasjonen for E 18 inn.

Framhald frå forrige side

Det meiner me å kunne slutta av det Jesper her fortel:

- Då eg overtok etter Klausen, sa han til meg: "Eg har ikkje så mange råd å gjc deg. Men eg har eit. Ha alltid med deg litt bomull i lomma." "Korfor det", spurde eg. "Til å stappa i øyrene når nokon tek til å skrika og skjella", svara Klausen. Men eg slapp å bruka bomull i øyrene. Eg kom svært godt ut av det med folket på Rennesøy dei åra eg var vegvaktar.

- Vil det seia at du alltid er roleg og beherska ?

- Nei, eg kan tenna eg og. Men eg tenkjer meg om før eg tek til motmæle i saker der sterke meiningar står imot kvarandre.

Elles er miljøet på Mosterøy veldig godt. Gamlelensmannen sa ein gong: "Her på øya er de som ein stor søskenflokk. De kan ryka saman, men til kvelds et de likevel same maten". Eg syns det er godt sagt.

Dessert til Chester

Å vera vegvaktar på ei øy kunne nok vera eit einsomt arbeid i tidlegare tider. I dei siste åra har dette endra seg mykje. Men Jesper seier at han nok følte seg litt isolert mange gonger. Han levde sitt eige veg-liv på Mosterøy og hadde lite føling med det som hende elles i Statens vegvesen.

- Det gjekk f.eks. mange år før eg traff Chester Danielsen. Vegsjefen var liksom berre ein person me hadde høyrte om og som heldt til ein stad på eit kontor inne i Stavanger.

Så var eg på eit formanns-kurs på Sola. Ved middagen sat eg attmed ein kar. Då det var tid for desserten, spurde eg denne sidemannen min: "Skal ikkje du ha dessert? Det skulle han, og eg tok med dessert til han også. Han åt denne, og så gjekk han. Så sa Markus Wiik, som sat rett attmed: "Det er ein kjekke mann han Chester". Du all verda tenkte eg, var det vegsjefen eg henta dessert til.

Stor hjelp frå kona

Jesper understreker den store hjelpa han har hatt av kona Aslaug.

- Det var f. eks. først i dei siste åra eg hadde telefon i bilen Før det var det Aslaug som var telefonvakt og tok imot beskjeder. Det fall mykje på henne, og det får ho ikkje pensjon for. Vintrane kunne vera harde, både for henne og for meg. Me hadde sjeldan svære snøvintrar, men på grunn av vinden skal det lite til før snøen ryk ihop i fenner. En gong sat eg 18 timar samanhengande i brøytebilen.

Rennfast

- Når du nå som pensjonist er vitne til Rennfast-utbygginga og den svære samferdselsmessige omveltinga den vil føra med seg, kva tenkjer du då ?

- Då arbeidet på Rennfast starta kribla det litt og eg tenkte at det hadde vore moro å vera med på dette. Men eg er slik laga, at når det er noko som ikkje lenger vedkjem meg så koplur eg det ut.

Men elles ser eg fram til å få fastland-samband. Den utviklinga kan me ikkje setja oss imot. Det er ein fordel å vera landfast. Eg har mange nok gonger stått igjen på kaia fordi det er fullt på ferja, seier Jesper Vaula.

Vedlikeholdsfolk på grønt-kurs

I september var 26 av vegvesenet sine vedlikeholdsfolk på grønt-kurs. Lærer

var kommunegartner i Klepp Odd Andersen. Også i fjor haust hadde han

cit kurs for vegvesenet om planting og stell av tre og andre vekster i rabattar, rundkjøringar og andre stader langs vegane våre.



Kommunegartner i Klepp, Odd Andersen, underviser i korleis trea skal bindast opp. Frå v.: Martin Gilja, Nils Roar Holgersen, Jan Vidar Maningsdal, Torbjørn Hogstad, Ingvar Reime, Sigmund Helleland og Odd Andersen. (Foto: Reidun G. Undheim, Stavanger Aftenblad)

Elles går kurset ikkje berre ut på å planta tre og fargerike blomsterbed. Blomsterbedda høyrer heime i tettstader og sentra. Langs dei mange mil av landeveg er det ville vekster og markblomar som skal rå grunnen.

Nå skal det gro lågtveksande plantar med fin blomstring i vegkantane. Får ein det til, er det ikkje berre uaktuelt med sprøyting. Også maskinklipping og manuell rydding kan redusereast betrakteleg.

På kurset tok Odd Andersen også opp den rolla jordkvaliteten spelar, om ein skal få til den vegetasjonen ein ønsker. Dette er noko som ein må tenkja på alt under anleggsperioden for nye grøntareal i tilknytning til vegsystemet. Derfor er det aktuelt med grønt-kurs også for anleggsfolka i Statens vegvesen. Kanskje vil det skje i 1992.

Harald Sel

Vakre vegars pris til Vest-Agder - Ros til Kvelluren bru

Vakre vegars pris, også kjent som Vegdirektørens pris, tilfalt i år grannane våre i sør, Vest-Agder. Prisen gjekk til

Liknes sentrum i Kvinesdal og den miljøprioriterte gjennomkjøringa som her er utbygt og gjennomført. To

prosjekt fekk dessutan hederleg omtale, det eine var Kvelluren bru ved Ganddal (E 18).

Vegvesenets "hender"

Striper malt, - og frest bort igjen

"Veit ikkje den eine handa (i vegvesenet) kva den andre gjer?" spør Bygdaposten for Hjelmeland i bladet for 20. sept.

Og bakgrunnen er denne: På seinsommaren blei Rv.13 gjennom deler av Hjelmeland stripemalt. "Fine, gule, breie striper - av det slaget dei har på motorvegen i byen og andre viktige vegar", skriv Bygdaposten.

Men kort tid etter kom vegvesenet tilbake, denne gongen med asfaltfresmaskin. Og den nye fine stripe-malinga blei fresa bort saman med asfalten.

Vegmeister Kåre Høyland gir denne forklaringa til Bygdaposten: Vegvesenet har lenge hatt planar om å friska opp stripemalinga etter Rv.13. Kort etter arbeidet var gjort fekk me heilt uventa midlar frå vegkontoret til opprustning av vegen. Desse pengane brukte me til mellom anna å fresa bort asfaltvalker på Rv.13. Slike asfaltvalker gjer at vatn blir liggande i vegen og dermed aukar faren for trafikkulykker.

Forklaringa er vel grei nok den. Men det er ikkje svar på Bygdaposten sitt spørsmål: "Veit ikkje den eine handa kva den andre gjer?"

Liknes sentrum var tidlegare prega av tett og uryddig trafikk, men er i dag eit eksempel på "miljøprioritert gjennomkjøring" der området er tilrettelagt for å ta vare på alle trafikantgrupper, heiter det i premissane for prisutdelinga.

Mange av dei same prinsippa og løysingane som er nytta i Liknes er også lagt til grunn for Statens vegvesen Rogaland ved den miljøprioriterte gjennomkjøringa som er gjennomført på Rv.44 gjennom Kleppekrossen.

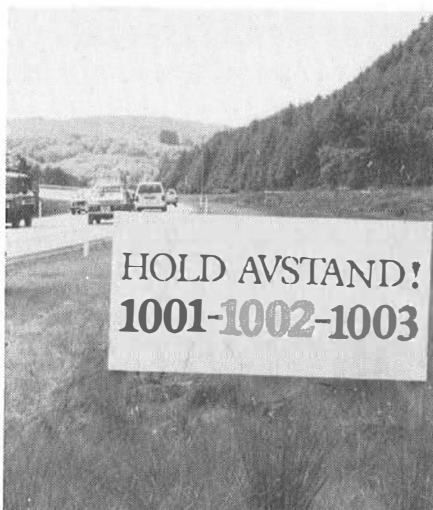
Vakre vegers pris i år er den fjerde som blir utdelt. I fjor gjekk prisen til Rogaland for gang- og sykkelveg-systemet på E 18 anlegget i Kannik, Stavanger.

1001 - 1002 - 1003

Denne sommaren har det vore ein landsomfattande aksjon som fokuserer på skader ved påkjøring bakfrå. Det er særleg nakkesleng eller whiplash-skader som er eit alvorleg helseproblem på grunn av slike ulykker. Talet på ulykker ved påkjøring bakfrå har vore sterkt aukande dei siste åra, og Rogaland er eit av dei fylka som kjem verst ut.

For å minna folk om kor viktig det er å halda avstand til bilen framfor, er det sett opp ei rekke skilt med budskapet: Hold avstand! 1001 1002 1003.

I aksjonen er det mellom anna også informert om betydningen av høgt-sittande bremselys, rett innstilte nakkestøtter og bruk av bilbelte.



Påminning til trafikantane om å halda avstand er sett opp mange stader i Rogaland. Her frå E 76 ved Tosketjønn utanfor Haugesund.

Gir salting miljøskader?

Statens Forureiningstilsyn (SFT) ser på dei miljømessige konsekvensane av saltbruk som relativt ufarleg.

Salting av vegar gir ikkje skadelege saltmengder i jorda når avrennings-tilhøva er normale. Saltsiget til overfla-tevatn er lite, viser målingar.

Saltet kan skada vegetasjonen langs vegane, men berre innanfor eit belte på 10 meter frå vegen. Her er det særleg nåltre som er utsette.

Vi starter vår egen bedriftshelsetjeneste

Bemanning og kontorlokaler

Fra 1. oktober er det full bemanning på verne- og helseskantoret.

* Verneleder	S. Næsheim
* Bedriftslege	F. Størseth
* Bedreftssykepleier	K. Moe
* 1. kontorfullm.	T. Nordbø

Lokalene i 1. etasje på vegkontoret i Stavanger er bygget om. Helse-tjenesten har fått egen inngang fra husets nordside.

Nærmest vernekontoret er sykepleier-/undersøkelserom, dernest ekspedisjon og til sist legens kontor nærmest utgang nord.

Forebyggende arbeid

Som dere vet, er hovudmålet med en bedriftshelsetjeneste (BHT) å forebygge helseskader på arbeidsplassen. Vi håper å få kalt inn alle til rutineundersøkelse innen slutten av 1992. Vi vil også diskutere arbeidsforholdene og eventuelle problemer på arbeidsplassen.

Kartlegging er en viktig oppgave. Til dette arbeidet får vi EDB-programmer som vil være til uvurderlig hjelp. Med god oversikt

kan vi på en raskere måte avdekke dårlige arbeidsforhold og hjelpe med nødvendige forbedringer.

En annen del av oppgaven vår blir å reise ut til de forskjellige arbeidsplasser, samt betjene satellittkontorene i Haugesund, Sand og Eggersund.

Legetilbud

Det kan nevnes at bedriftslegen har 3/5 stilling. Utenom dette er det mulig for vanlig legetilbud i BHT sine lokaler. For de ansatte i staten, dekkes legetilbudene av vegvesenet.

Vi ber de som ønsker time ringe og avtale på forhånd. I størst mulig grad vil vi prøve å unngå kø.

Jeg og mine medarbeidere gleder oss til å begynne og ser fram til et godt samarbeid.

PS! Hvis noen har spørsmål, er det bare å spørre. Vi bistår så gjerne med råd!

Med vennlig hilsen

Francoise Størseth
Bedriftslege

Høst og vinter = Mørke og fare Bedre føre var, ...!

Høsten og spesielt i vinterhalvåret øker antall ulykker. Vær- og lysforhold i denne årstiden er med på å skape farlige situasjoner.

Det er så uendelig trist når ulykker eller skader rammer våre ansatte! Pass på, vis omtanke i det daglige arbeid, ha sikre og gode arbeidsrutiner. Følg vernereglene og bruk vernetøy slik at du er godt synbar i trafikken.

Vi oppfordrer med dette alle til en helhjertet innsats for å forebygge ulykker og unngå skader.

Turid Nordbø



VM i orientering Største tropp - Bjørn til topps

Av Kari Smådal Turøy

Helga 6. - 8. september gikk VM i orientering av stabelen i Tromsø. Arrangementet gikk knirkefritt og O-terrenget på Kvaløya er nesten god nok grunn til å flytte nordover.

145 deltakere var påmeldt. Av disse hadde Rogaland også i år den største troppen med 15 stk. Desverre gjorde vi ikke tilsvarende innhogg i premiebordet. Den eneste som tok for seg var Bjørn Alsaker i klassen M2, og han tok like godt første plass.

Andre prestasjoner som fortjener omtale er bl.a. Helen Lomelands nest beste etappetid på stafetten og Kjell Husebøs fullførelse av 6,7 harde O-km.

Neste gang skal VM arrangeres i Buskerud. Forhåpentligvis blir det i -92. Da satser vi på å bedre både innsats og prestasjoner.... Og så håper vi det blir like kjekt i Drammen som i Tromsø!



Bak fra venstre: Kari Smådal Turøy, Helen Lomeland, Aina Solheim, Helge Nessa, Tor Geir Espedal, Agnar Aasheim og Sveinung Espedal.

Framme fra venstre: Finn D. Eriksen, Elin Fjetland, Njål Hanasand, Bjørn Alsaker, Kjell Husebø og Margot Aasheim. Thore Eilertsen som var på hjemlige trakter, var ikke til stede da vi ble forevige.

Vegmesterskapet i presisjonskjøring

Vegmesterskapet i presisjonskjøring for 1991 er arrangert i Telemark. Statens vegvesen Rogaland hadde 6 deltakere, 2 i kvar av klassane STOR LASTEBIL, LITEN LASTEBIL og VEGHØVEL.

Det blir meldt om eit særst høgt nivå i konkurransen. Det var små marginar som skilte mellom 1 plass og ein plass langt nede på resultatlista.

Best av våre var Jon Holmebakken med 12 plass i kl. Liten lastebil. Her blei Tor Hetland nr. 31. Det var 39 deltakere. To telemarkingar gjekk til topps på heimebane, Jan Petter Lyng nr. 1 og Jon A. Gollemogen nr. 2.

I klasse Stor lastebil plasserte Ted Slettebø seg som nr. 22 og Sigvart Rinden som nr. 33. Trettini deltok og Telemark hadde bestemannen også her. Olav Veslestaul vann med Åsmund Kleiven, Hordaland som nr. 2.

I presisjonskjøring med veghøvel blei Tor Skårland nr. 24 og Norleiv Undheim nr. 31. Best av dei 37



Rogalandsdeltakarane + lagleder Terje Årdal klar til innsats. Frå v.: Ted Slettebø, Terje Årdal, Jon Holmebakken, Tor Skårland, Sigvart Rinden, Norleiv Undheim og Tor Hetland.

deltakarane var Oddbjørn Østensen, Oppland med Johan Skinderhaug, Sør-Trøndelag på 2 plassen.

I lagkonkurransen plasserte

Rogaland seg som nr. 15 av dei 20 fylka. Telemark vann lagkonkurransen med Møre og Romsdal og Hordaland på dei neste plassane.

Kryssord nr. 7/91

VANNRETT

1. Tankeoverføring
8. Uidentifisert objekt
11. Overraskende
12. Hermer
13. Tjære
14. Oppdrett
15. Nevnte
16. Vulkan
20. To like
21. På biler i Tunisia
22. Trafikkselskap
23. Vegvesenanlegg
26. Karl Eide
27. Bibelsk navn
29. Plante
32. Forkortelse
33. Kjemisk symbol
34. 6490
35. Spill
36. Redningsjeneste (fork.)
37. Vikle
39. Vei
41. Stramme
43. Utrop
44. Yrke
46. Pronomen
47. Far
48. Skip
49. Konjunksjon

1	2	3	4	5	6	7		8	9	10
11							12			
13							14		15	
16			17	18	19		20		21	
22			23			24		25		
26							27			28
29				30	31			32		
33			34				35			
36						37	38			
39		40		41	42				43	
		44	45						46	
	47						48		49	

LODDRETT

- | | | |
|---------------------|----------------------|-----------------|
| 1. Sykdom | 9. Holdes på 17. mai | 28. Kvinnenavn |
| 2. Dyr (virvelløst) | 10. By | 30. Pronomen |
| 3. Spille | 12. Mannsnavn | 31. Strev |
| 4. Pronomen | 14. TV-figur | 35. Forside |
| 5. Forkortelse | 17. Einer | 38. Ion |
| 6. Anne Eliassen | 18. Vokaler | 40. Hær |
| 7. Seksjon | 19. Tinn | 41. Forstavelse |
| 8. Politi | 24. Nebbet | 42. Belegg |
| | 25. 4909 | 43. Kvinnenavn |

**Premien er et
FLAX lodd**

Løsning nr. 6/91

1	M	A	S	T	R	A	F	6	S	P	O	R
	U	K	R	A	S	J	E	12	A	R	E	
13	S	P	R	A	K	11	O	L	R	T		
	I	E	5	V	R	11	G	H	E	T		
19	K	I	D	R	E	D	10	L	E	D	E	
23	A	N	D	E	R	L	E	D	E	S	S	
	N	E	T	E	21	N	A	T	T	E	N	
	T	R	I	T	33	T	E	K	O			
33	E	N	E	S	34	T	E	N	O	R		
35	R	A	N	K	31	I	N	G	38	E	R	
	T	L	E	N	S	10	E	11	N	U		
43	A	P	P	L	E	R	U	L	E	R		

Vinnere av kryssord nr. 6/91 ble:

Egil Ødegård
SOT, Treskeveien 5
4042 Hafslund

Astrid Herredsvela
4363 Brusand

Løsningen på kryssord nr. 7/91 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 8. november 1991

Innsendt av:

Adresse:

Brikkene faller på plass -

Omorganiseringen ved vegkontoret

Av Svein Magne Olsen

Arbeidet med omorganiseringen går nå over i en ny fase. Utredningsarbeidet er slutt, de fleste beslutningene truffet, - forslaget vårt er vurdert, og Vegdirektoratet har gitt sin tilbakemelding.

Vårt forslag hadde få avvik i forhold til innstillingen fra Bjørvig-utvalget, men et av forslagene gikk på at vi skulle etablere to serviceenheter: en administrasjonsavdeling og en avdeling for maskin- og teknisk service. Vi mente dette var en logisk oppfølging av de tanker som var nedfelt i Bjørvig-utvalgets forslag om å skille mellom resultatenheter, serviceenheter og styringsenhet.

Egen maskinavdeling

Vegdirektoratet har likevel tatt det standpunkt at maskinavdelingen skal rendyrkes. Vi har derfor funnet en ny plassering for grunnervverksksjonen, oppmålingsfunksjonen og distriktslaboratoriet.

Grunnerverv- og oppmålingsfunksjonen blir lagt til planavdelingen og distriktslaboratoriet legges under administrasjonssjefen.

Ut over dette vil tilbakemeldingen fra Vegdirektoratet ikke føre til prak-

tiske endringer i oppgavefordeling eller bemanning.

Gjennomføring fra 1/12

Arbeidet konsentrerer seg å om å få gjennomført endringene. Dette innebærer flytting av oppgaver og medarbeidere mellom avdelingene slik som skissert i forrige nummer av Rygjavegen. Videre vil man drøfte en omdisponering av kontorlokalene slik at disse tilpasses den nye organisasjonen.

Vår tidsplan innebærer at den nye organisasjonen, med tilhørende bemanningsforflyttinger, skal være gjennomført innen nytt budsjettår starter, dvs. 1. desember 1991. Slik situasjonen er i dag, ser vi ikke noen større problem med å holde denne tidsplanen.

Investeringer og resultater

Om man studerer endringene, kan man med god grunn spørre om resultatene står i forhold til investeringene. Det er m.a. gått med et betydelig antall arbeidstimer til både formelle og uformelle drøftinger. Om man prissetter dette, er investeringene store.

Jeg tror ikke denne omorganiseringen i seg selv representerer det

store framsteget, - rammene ble etter hvert for trange - .

Vi har likevel fått en grundig gjennomgang av organisasjonen både for utdriften og ved vegkontoret. Vi har fått fokusert på noen forbedringer som vi tror skal gi positive resultat på noe sikt.

Uten å gå i detalj, kan man nevne at den grensegang som er gjort mellom resultatenheter, serviceenheter og styringsenhet, gir et bedre grunnlag for å praktisere målstyring. Fokuseringen på resultatansvar for ledere på alle nivå, er også et viktig ledd i arbeidet med å gjøre etaten mer effektiv.

Vi har videre fått et klarere skille mellom forvaltning og produksjon, noe som m.a. kan føre til større prisbevissthet, økt motivasjon og mulighet for bedre dokumentasjon av vår konkurransevne.

Økt ledermobilitet

Videre har vi tatt et nytt steg når det gjelder å skape økt ledermobilitet. Flere av våre ledere, både på avdelingsnivå og seksjonsledernivå, får nye utfordringer, dels som følge av røkeringer, dels som følge av nyttilsetninger.

Det viktigste med denne omorganiseringen er likevel at vi gjennom prosessen har klart å skape økt forståelse mellom ledelse og tillitsvalgte.

Det har vært et stort engasjement fra alle parter, og arbeidet har gitt økt samhold, slik at vi nå er en sterkere etat utad. Vi har felles interesser av å vise at vi både har stor faglig dyktighet og høy konkurransevne. Det er derfor god grunn til å glede seg over dette resultatet av prosessen, og å ta fatt på utfordringene framfor oss med optimisme.

I neste nummer av Rygjavegen vil vi detaljert gjøre rede for den nye organisasjonen med tilhørende bemanningsplan - da vil alle vedtak være truffet.

Vegdirektoratet har talt:

Nei til Teknisk serviceavdeling og kombinasjon ass. vegsjef/adm.sjef

Vegdirektoratet har nå tatt standpunkt til Statens vegvesen Rogaland sitt forslag til organisasjonsplan.

To av de organisatoriske endringene som var foreslått, ble ikke godtatt.

- 1) Etablering av "Maskin- og teknisk serviceavdeling" ble ikke akseptert grunnet prioritering av "ren" Maskinavdeling.
- 2) Kombinasjonen av assisterende vegsjef og administrasjonssjef ble ikke godkjent. Adm.sjef blir likevel fast stedfortreder for vegsjefen og skal ivareta de oppgavene som var tiltenkt ass. vegsjef.

Administrasjonssjef Svein Magne Olsen gir her en orientering om hvordan arbeidet med organisasjonsplanen står nå og om slutføringen av arbeidet.

Personalnytt



Katja Olven Moe tok til som sjukepleiar ved bedr.helsekontoret 1. okt.

JUBILANTAR

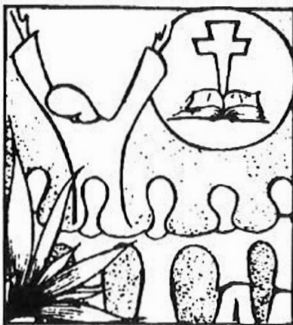
- 50 år

Olaf Dugstad
Anlegg, Stvgr - 14. november

Arvid Høtland
Anlegg, Eggrs. - 5. desember

- 60 år

Ommund Feed
Anlegg, Stvgr. - 23. november



Blodets rensende makt!

Jesu Kristi, Guds Sønn, blod rensar oss fra all synd.

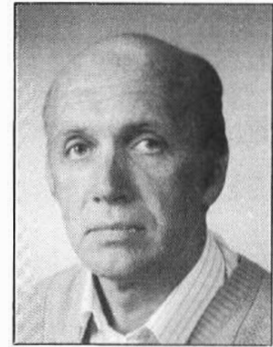
1. Joh. 1.7

Dyrebare kilde mot all synd og all urenhet, mitt salige hvilested. Der får jeg daglig hvile med all min usselhet. Der forsvinner hver plett og rynke for Guds øle, og sjelen blir hvitere enn snø! Mine synder er som sand ved havets breidd, de går over mitt hode, men Lammets blod er som havets bølger, de overskyller meg! På dette blod alene vil jeg grunne mitt håp, når du ser blodet, da vil du jo gå forbi. Derfor er de frelste evig for din trone, de har tvøttet sine klær og gjort dem hvite i Lammets blod.

Kjell Dalaker

TILLITSVALGTES SPALTE

Denne høsten og vinteren skal vi forhandle om og gjennomføre vegvesenets nye organisasjonsplan. Gjennomføringen vil stille krav til både fleksibilitet og omstillingsevne/nytenking. For noen vil det bli stilt krav til utdanning, og ledelsen har gitt positive signaler om at forholdene vil legges til rette for de som vil videreutdanne seg. Jeg har derfor tro på at organisasjonsplanen kan gjennomføres uten de store "rystelsene".



ELF har fått medhold i å beholde regnskap som egen seksjon i stedet for å bli en del av en større økonomiseksjon. Likevel vil regnskapsseksjonen stå foran store utfordringer når Krøsus tas i bruk. Ifølge de signaler som kommer fra Vegdirektoratet vil innføringen av Krøsus berøre minst 75% av de ansatte innen regnskap. Dette vil stille store krav både til ansatte, tillitsvalgte og ledelsen.

Rogaland har sammen med 13 andre fylker anbefalt å beholde kontorseksjonen i biltilsynet som egen seksjon. Dette viser at det er en massiv motstand mot Bjørvigutvalgets forslag om å legge kontorseksjonen under de to andre seksjonene. Likevel vil to-delning innføres som en forsøksordning i de resterende fylkene og det er grunn til å tro at vi bare har fått utsatt spørsmålet om to- eller tre-delning i biltilsynet. Vi i ELF mener at tre-delning er mest hensiktsmessig og vil benytte "prøveperioden" for å vise at vi har rett.

Vi skal også gjennomføre normeringsforhandlinger denne høsten. Det er ennå ikke avklart om stillinger lønnet over administrasjonsbudsjettet kan forhandles lokalt. Etter drøftinger med lokale tillitsvalgte kommer ELF Rogaland til å gå inn for lokale forhandlinger. Vi har gode erfaringer fra tidligere lokale forhandlinger, og vil tro at lokal- og personalkjennskap vil gi et bedre resultat enn sentrale forhandlinger kan gi.

Noen biltilsynsstasjoner skal delta i et prøveprosjekt med bonuslønn. Dette er helt nytt og det skal bli spennende å følge prosjektet. Bonusordningen vil stille krav til tverrfaglig samarbeid og best mulig utnyttelse av stasjonens samlede ressurser. Det er viktig å merke seg at en ikke skal ha en vurdering av enkeltpersoner, men en samlet stasjon.

I diskusjonen om arbeidsledighet og sysselsetting er det forstemmende å høre at offentlig virksomhet ikke skal brukes/utvides fordi vi ikke er effektive og produktive nok. Vi som arbeider i offentlig sektor vet at dette ikke er sant. Det er også fullt mulig å opprette flere arbeidsplasser innen offentlig sektor og derved kunne tilby mange ledige meningsfylt arbeid. Det som imidlertid er viktig er at dette må komme i tillegg til dagens bemanning med utvidelse av virksomheten og oppgavene. Dersom sysselsettingsmidler brukes som budsjettsparing er dette en undergraving av sysselsettingstiltakene og vi må være bevisste i bruken av midlene. Riktig brukt vil sysselsettingsmidler være til fordel for vegvesenet.

Gunnar Magnussen
Hovedtillitsvalgt ELF

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Store anleggsmaskiner buldrar på Rennesøy, men på det eksisterande fylkesvegnettet skal også vegvesenet sin gamle vegvaktarrolle ivaretas. Her er Øystein Austerå i arbeid med «veg-lapping» på vegen mellom Voll og Særbø. (Side 9.)