



Nr. 6 – DESEMBER 1992 – 20 ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Også nissen har hatt ein førejulstur gjennom Rennfast-tunnelane. Og det kan sjå ut som han har møtt Galtamannen, –han som levde 5000 år før Kr. og som arkeologane grov fram i vegtraseen.

Men om nissen aldri så mykje stiller seg opp med varselskilt i tunnelmunningen, frå 30. nov. har trafikken gått som han skal på den nye Kyststamvegen gjennom Rennesøy.

Frå opningsseremonien s. 4.



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

*God Jul
Godt nyttår*



Nr. 6 - desember 1992

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Halvor Folgerø
Njål Hanasand
Reidun Lanne
Irene Stangeland
Kjell Einar Tronstad
Solveig Yndesdal

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsideteikning
Toril Haugland

Baksidfoto
Harald Sel

Opplag
1700 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...

Jeg vil benytte denne anledning til å ønske alle ansatte i vegvesenet en riktig god jul. Jeg vil takke dere alle for helhjertet innsats i dette året og ønske dere vel møtt til ny innsats i året som kommer.

Jeg vil også sende en spesiell hilsen med gode ønsker til alle våre pensjonister. Dere er fremdeles en stor ressurs for vår etat som vi i ledelsen setter stor pris på. God jul til dere og deres familier!

1992 har vært et godt og et begivenhetsrikt år for oss. Vi har bl.a. avsluttet et stort prosjekt, Rennfast, og vi har kommet i gang med en av våre neste store utfordringer, Høgsfjordprosjektet. Vi har avsluttet et omfattende planarbeid for vegplanperioden 1994-97, der konturene av vår virksomhet framover i 90 årene begynner å ta form. Det ser ut til at vi fortsatt vil gå spennende og utfordrende tider i møte.

Et av de forhold som det kanskje knyttes mest spenning til, er hvilket forslag Holler-utvalget vil komme med om vår framtidig organisasjon. Personlig håper jeg at Holler-utvalget er tilstrekkelig oppmerksom på at vegvesenet er en tradisjonell vegbyggingsetat og at bygging av vegger fremdeles bør bli en vesentlig del av vår virksomhet.

Vegvesenet er i dag landets største anleggsbedrift, og vi har på en overbevisende måte, synes jeg, vist at dette er noe vi kan bedre enn noen andre. Jeg håper at vi fortsatt får lov til å vise dette.

"Sykkelbyveg" Stavanger - Sandnes

Sykelbykonferansen 1992 i Sandnes blei ein suksess. Ikkje ofte høyrer ein så mange gode og konkrete innlegg som under denne konferansen. Og storparten av det som blei sagt, gleda nok dei mange sykkelfrelse konferansedeltakarane.

Ikkje minst var vår nye vegdirektør, Olav Søfteland, klar, konkret og positiv til ei sterkare sykkelsatsing frå Statens vegvesen si side.

Vegvesenet i Rogaland har bygt fleire km gang- og sykkelveggar enn noko anna fylke, og har fått mykje ros for dette. Likevel. Det prosjektet, som meir enn alle andre, vil kunne føra til at sykkelen blir eit meir brukt transportmiddel i fylket, står igjen: Ein god og lett framkommeleg gang- og sykkelveg mellom Stavanger og Sandnes.

Med dagens gode og raske sykklar, er avstanden mellom dei to byane (ca 15 km) akseptabel, f.eks. ved arbeidsreiser. Og me veit at det er mange tusen pendlarar - begge vegar - mellom dei to byane.

Eit gang- og sykkelvegprosjekt Stavanger - Sandnes vil vera midt i blinken som eit hjelpemiddel for å nå Vegvesenets fire hovudmål, slik som vegdirektøren la vekt på i foredraget på Sykkelbykonferansen.

Og dessutan: Det vil gje stor sysselsettingseffekt. At sysselsettingsmidlar bør brukast til bygging av g/s-veggar, tok ein annan sentral deltakar på Sykkelbykonferansen opp, formannen i Stortinget sin samferdselskomité, John Tveit.

Harald Sel

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
"Sykkelbyveg" Stavanger - Sandnes	2
Etter Rennfast	3
Opning av Rv.1 Kyststamvegen Randaberg - Bokn	4
Sykelbykonferansen '92	5
- Sykkelbyprosjektet og sykkelbykonferansen	5
- John Tveit: Meir pengar og større satsing på sykkeltiltak	5
- Olav Søfteland: 90-års satsing på sykkel	6
- Sykkel og tog i sykkelbyen	6
- Kvinner og sykkelhjelm	7
- Sykkelanlegg i by	7
- Vedlikehald frå kommune til stat?	7
Anleggsdrifta i 1993	8
Tungland - Botne offisielt opna ..	10
Ny veg mellom Oanes og Botne	11
Svivande og svingande med Martin	12
Kvalitetsikring av Vegdatabanken	14
Kryssord	15
Oppvask i vegvesenet	16
Julekveldeviser	16
Rygjamat	17
Tunnel eller trafikkrestriksjoner i Østre bydel, Stavanger	17
Sikring av mineralfunn	17
Nytt fra Bedriftsidrettslaget	18
- La oss reisa til Sogn!	18
- Kjente fjes i Stavanger maraton	18
- Hallingkastet	19
- Bedriftsfotball	19
Gang- og sykkelveg gjennom Hå, Klepp og Time	20
Redusert fylkesveg-vedlikehald .	20
Sagt på sykkelbykonferansen ...	20
Forberedelse til pensjonistalderen	21
Personalnytt	21
Overvåking fra Bærheim vegstasjon	22
Tillitsvalgte spalte	23

Etter Rennfast

Av anleggssjef Lidvard Skorpa

Vi har nettopp opna Rv.1 frå Harestad til den nye ferjekaia i Mortavika for trafikk. Med det er det største vegprosjektet i Rogaland gjennom tidene teke i bruk.

Rennfast har vore ein betydningsfull epoke i Statens vegvesen Rogaland si historia. Sidan oppstarten av anleggsarbeidet for omlag 3 år sidan og fram til i dag, har prosjektet prega arbeidet i etaten.

Prosjektet er gjennomført på ein måte som alle kan vere stolte av. Det gjeld ikkje berre sjølve anleggsdrifta, men også alle andre sider som knyttar seg til gjennomføring av eit så stort prosjekt. Dette trur eg har betydd svært mykje for oss som har vårt arbeid i etaten, og for etaten sitt omdømme hos publikum.

Rennfastprosjektet har vist at vi har folk som både kan og vil. Det viser det faktum at vi nesten utan unntak har gjennomført prosjektet ved hjelp av folk som vi hadde i etaten. Vi har gjennomført prosjektstyring og byggeleiling på ein profesjonell måte som eg trur har gitt oss respekt og tillit hos alle entreprenørane som har arbeidd for oss. Vi har også sjølv gjennomført arbeid på ein utmerka måte. Vi har gjennomført tunneldrifta på Mastrafjord II parallelt med private entreprenørar på dei andre stufane, og har vist at vi er like gode som dei.

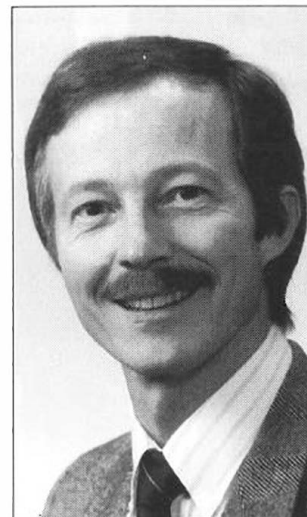
Berre framtida kan vise om prosjektet vil svare til forventningane med tanke på regional og lokal effekt når det gjeld næringsliv, busetnad o.l. Vi har i alle fall gjort vår del av jobben på ein god måte.

Den viktigaste problemstillinga for oss alle "etter Rennfast" er korleis vi skal klare å dra nytte av den erfaring vi har frå dette prosjektet til stadig å bli bedre. Vi må ikkje berre vere gode til å gjennomføre store prosjekt, men vi må løyse alle oppgåver på ein effektiv måte.

Fylket har idag topp kompetanse frå A til Å når det gjeld tunnelbygging, og denne kompetansen er det viktig at vi prøver å utnytte fullt ut.

Kva andre områder enn tunneldrift kan vi utvikle kapasitet og kompetanse på? Kva med f.eks. betong-konstruksjonar? Her har vi kompetanse på prosjektering og byggeleiling, og vi har dyktige folk når det gjeld utførelse av arbeidet. Det som skal til for å løfte oss eit hakk er å gjennomføre oppgaver som er større enn dei vi har teke på oss i eigenregi til no.

Gjennomføringa av Rennfastprosjektet har vist at vi kan når vi satsar 100% på ei oppgåve. Denne erfaringa må vi ta med oss vidare, - vi må sjå oss om etter nye oppgåver og ta dei som ein utfordring til å vise at vi har evne til å tilpasse oss og vekse med dei oppgåvene vi tek på oss.



STORSTILT RENNFEST-OPNING

30. november 1992



Den store festdagen - med silregn og storm

- Ei storhending, ikkje bare for Rennesøy og Rogaland, men for heile landet - og spesielt for Vestlandet. Slik karakteriserte kommunalminister Gunnar Berge Rennfast-prosjektet sin betydning, før han klippa over den offisielle snora. Det gjorde han med ei heimesmidd sauesaks frå Rennesøy.

Det måtte bli noko ekstra, når det største vegprosjektet i Rogaland gjennom tidene skulle opnast. Og opningsseremonien på

Mortavikaferjeleie blei minnerik på mange måtar - også på måtar som ein gjerne kunne klart seg utan.



Kommunalminister Gunnar Berge med sauesaksa, rett etter snorklippinga som markerte den offisielle opninga av Rennfast. Til venstre for statsråden står ordførar i Rennesøy Svein Helgesen, til høgre vegsjef Chester Danielsen og vegdirektør Olav Sæfteland.

Eln hutrande prosjektleiar, Tor Geir Espedal, avslutta seremonien i Mortavika med å overrekka blomster og helsing frå Vegsjefen til den første bilisten på det nye ferjesambandet Rennesøy - Bokn. Den heldige var Geir Rommetveit frå NRK Hordaland. Også han ser blaut og forblåst ut, der han gjer seg klar til reportasjearbeidet på Rennesøy.



Regnet sila ned - like mykje horisontalt som vertikalt i stormkasta. Likevel var svært mykje folk - både frå Rennesøy og tilreisande - møtt fram.

Alle ville sjå statsråden under snorklippinga. Dermed blei det trengsel og nær på kaotiske forhold. Desverre reiste nok mange heim att blaute, forblåste og forfrosne - og utan å ha sett den historiske opningsmarkeringa.

Men trass alt. Kanskje var eit uver som dette den rette ramma rundt ei novembervegopning av Kyststamvegen gjennom ein øykommune på Vestlandet?

Me er ikkje ukjende med den slags forhold, og festdagen blei like fullt den storstile markeringa som eit prosjekt av Rennfast sitt format skal - og må ha.

Vegsjef Chester Danielsen kalte Rennfast og gjennomføringa av prosjektet for ei ingeniør- og anleggsbragd. Få vil nok seia seg uenige i det.

Nesten alter imponerande. To undersjøiske tunnelar, den eine verdas lengste og djupaste. To fine bruer. Eit ferjeleie, som bør vera ein sterk kandidat til Vakre Vegars pris 1993. Over 20 km nye vegar, som glir fint og estetisk inn i kystlandskapet. Alt dette er bygt for 770 millionar kroner - 110 millionar mindre enn kalkylen. Og ikkje minst; arbeidet - som utgjer ca 600 årsverk - er utført utan alvorlege uhell.

*Rennfast-reportasje:
Harald Sel*

(Rygjavegen kjem tilbake til Rennfastprosjektet og opningsfesten i eit ekstranummer av bladet. Om julefeiringa ikkje fører til forsinking, skal dette vera klart tidleg i januar 1993.)

SYKKELBYKONFERANSEN '92

Sandnes 27., 28. og 29. oktober

Sykkelenbyprosjektet og sykkelbykonferansen

Sykkelenbyprosjektet er sett i gang av- og blir styrt sentralt av Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. Hausten 1990 peika Miljøverndepartementet ut to "pilotbyar" for prosjektet, Sandnes i Rogaland og Tønsberg-Nøtterøy i Vestfold.

Siktemålet med Sykkelenbyprosjektet er å overføre trafikk frå bil til sykkel og ved dette gjera byane meir miljøvennlege.

Som eit av oppfølgingsiltaka i prosjektet, bleiden første sykkelbykonferansen arrangert i Tønsberg hausten 1991, med ca 120 deltakarar. Under årets konferanse i Sandnes var deltakartalet auka til 220. Mellom andre var mange kommunar representert.

Også neste haust blir det arrangert sykkelbykonferanse. Då i OL-byen Lillehammer, som også satsar på å bli sykkelby.



I Sykkelenby Sandnes har Statens vegvesen Rogaland brukt over 19 millionar kroner dei siste par åra til bygging av sykkelveggar og tilrettelegging for sykkelbruk. Til vidare utbygging er det foreslått 10 millionar på 1993-budsjettet.

Til markering av sykkelvegane i byområdet, er det brukt raud asfalt. Her er ein del av deltakarane på Sykkelenbykonferansen på tur i byen for å orientera seg om sykkelveg-satsinga.

Reportasje frå Sykkelenbykonferansen: Harald Sel

Leiaren i Stortinget sin samferdselskomité, John Tveit:

- Meir pengar og større satsing på sykkeltiltak

Leiaren i Stortinget sin samferdselskomité, John Tveit, var særskild klar og konkret, i sitt inlegg under Sykkelenbykonferansen. Og reaksjonane frå salen var tydelege. Konferansedeltakarane likte det dei høyrde

Gang- og sykkelveggar og tilrettelegging for sykkelbruk er for lågt prioritert i samfunnsplanlegginga, sa Tveit. Som eksempel på sykkelens låge status, nemnde han Statens vegvesen - Vegdirektoratet - si årsmelding for 1991. Den inneheld 2 linjer om gang- og sykkelveggar.

Tveit sa vidare at han var forbausa over dei låge måltala for sykkeltiltak som ligg inne i fylkesplanane til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97. Blir desse lagt til

grunn, fører det til ei klar nedtrapping i forhold til den planperioden me er inne i, 1990-93.

- Eg stiller meg tvilande til at Samferdselsdepartementet vågar å leggja fram ein plan med så låge måltal. Ei nedtrapping i arbeidet for å auka sykkelbruk, må vera heilt uaktuell. Tvert om, må det leggjast langt større vekt på dette, sa John Tveit.

Sjansane for større sykkel-satsing og meir midlar til å fremja sykkelbruken er gode, meinte han.

- Sysselsettingsmidlar bør brukast til gang- og sykkelvegbygging. Også ein del av midlane frå bompengeringane bør gå til sykkel- og miljøtiltak. Så planleggarane må liggja i forkant, slik at det fins prosjekt



Leiari i Stortinget sin samferdselskomité, John Tveit.

å gå laus på straks pengane kjem, sa leiaren i Stortinget sin samferdselskomite.



Sykkel og tog i sykkelbyen

Frå 1. januar i år har NSB gjennomført ei storsatsing på Jærbanen mellom Stavanger og Egersund. I Sykkelbyen Sandnes er det mellom anna bygt ny stasjon i sentrum, og NSB satsar på kombinasjonen sykkel og tog.

NSB tilbyr mellom anna rimeleg leige av "togsyklar" på stasjonane og det er bygt sykkelparkerings-anlegg.

På sykkelbykonferansen orienterte markedsdirektør Øyvind Rørslett, NSB, om satsinga på "Sykkel-kollektiv-transport". Han konkluderte med at satsinga i Stavanger/Sandnes har vore ein stor suksess.

Sidan årsskiftet er togtrafikken på Jærbanen meir enn dobla, det er venteliste for å leiga "togsyklar" og sykkelparkeringsanlegga er ofte overfylte.



NSB satsar på kombinasjonen sykkel/tog i sykkelbyen Sandnes og på Jæren. Her frå sykkelparkeringsanlegget ved den nye togstasjonen i Sandnes sentrum.

Samandrag av vegdirektør Olav Søfteland sitt foredrag: 90-års satsing på sykkel

Før 1960 hadde vi få bilar og kortare daglege arbeidsreiser enn i dag. Den lokale persontransporten skjedde stort sett ved å gå, sykla eller ved å ta bussen.

Etter 1960 fekk vi fleire bilar og meir bruk av bil, meir spreidd utbygging og auka lengder for arbeidsreiser og andre reiser. Vi vart meir mobile, men gange og sykling vart ein relativt liten del av folks reisemåte.

Meir biltrafikk førte til større konkurranse om vegareal, miljøulemp, kompliserte trafikksystem og utryggleik. Det vart vanskelegare for dei som framleis ville sykla, noko som igjen førte til mindre bruk av sykkel.



ingen realitet, jfr. utviklinga for kollektivtrafikken. Det er nødvendig med stor innsats frå fleire partar, for at det skal bli ein realitet.

Vegvesenets si satsing

I Statens vegvesen ønskjer vi å yte ein sterk innsats for at sykkelen skal bli eit meir brukt transportmiddel. Vi har mange entusiastar og haldningar i etaten som gjer at eg føler meg trygg på å gi ei programerklæring. Føresetnaden for at vi skal lukkast, er at vi får til ei felles satsing med kommunane.

Statens vegvesen kan i sitt arbeid leggja større vekt på:

- planleggja for meir sykkelbruk
- gi betre plass og kortare veg for syklistane
- arbeida for betre vedlikehald av sykkelvegane
- vurderer regelverket, gi meir informasjon om kvasom er forsvarleg sykkelbruk og leggja større vekt på bruk av sykkel i trafikkopplæringa
- høgare prioritering av sykkelvegane
- rettleiing i bruk og vedlikehald av sykkelen (biltilsynet)
- arbeida for meir samanheng i sykkelvegnettet

Sykkelen og hovudmåla våre

Det er fleire grunnar til at vi bør arbeida for at sykkelen blir eit meir brukt transportmiddel.

Meir bruk av sykkel vil kunne vera eit hjelpemiddel i arbeidet for å nå Vegvesenets fire hovudmål:

- God framkommelegheit
- Høg trafikktryggleik
- Godt miljø
- God publikumsservice

Føresetnaden er at vi gjer det lett og trygt å bruka sykkel.

Positive sider ved sykkelbruk

Det er helsesamt og moro å bruka sykkel. Bruk av sykkelen er eit viktig sosialt element. Tilrettelegging for sykkelbruk gjer det lettare for folk å trefast. Barn kan koma seg meir ut på eiga hand. Det vil ikkje bli like nødvendig som i dag å frakta barn med bil mellom ulike aktivitetar.

Prat og realitet

Ønske om å satsa meir på sykkelen som transportmiddel kan lett bli berre prat og

Kommunane

Kommunane sin innsats er heilt sentral. Sykkelvegnettet er eit lokalt vegnett som mest mogleg bør frigjerast frå bilvegnettet. Som ansvarleg planmyndighet er difor kommunane sin innsats, for å få eit tilfredstillande sykkelvegnett, heilt avgjerande.



Kvinner og sykkelhjelmer

Chris Heymans i Rogaland Syklistforening kom i sitt innlegg med ein

peikefinger mot moralisering og påbod overfor syklistar. Han viste til at sykkelbruken viste stor nedgang i Australia, etter at hjelmer blei påbudt, og heldt fram.

- Hjelmer er ein avvisningsfaktor. Trygg Trafikk har for tida ein kampanje overfor kvinner med dette budskapet: "Kvinner med hodet til pynt, bruker ikkje sykkelhjelmer." Kampanjen kan føra til at mange kvinner sluttar å sykla, meinte Chris Heymans.



Fører kampanjen overfor kvinner om å bruke sykkelhjelmer til at færre kvinner sykklar? Det trur Chris Heymans i Rogaland Syklistforening. Conny Tandrevoll i Trygg Trafikk, her ved organisasjonen si utstilling under konferansen, har delmott tru på kampanjen.

Politikarane

Politikarane sin innsats må først og fremst gje seg uttrykk gjennom kommunane sitt arbeid. Elles er det viktig at både sentrale og lokale politikarar stiller krav til planlegging for sykkelbruk, og løyver pengar til gode og brukbare sykkelanlegg.

Syklistane

Syklisten er ein smidig og ubeskytta trafikant. I samanstyrt med bil vert syklisten den tapande parten. Men det er svært vanskeleg for ein bilist å forholde seg til ein udisiplinert syklist. Det er nødvendig med meir disiplinert og korrekt oppførsel frå syklistane si side, for at sykkelanlegget skal bli eit meir anerkjent transportmiddel.

Politiet

Politiet har ei viktig overvakingsoppgåve for å få betre sykkeltrafikk. Eg vonar at politiet kan få tid til dette arbeidet, men at behovet minkar, slik at dei får meir tid til rettleiing om trafikkreglar og sykkelatferd.

Vegdirektoratet sine strategiske mål

Vegdirektoratet har nyleg revidert sine strategiske mål, og her heiter det mellom anna:

"Riks- og fylkesvegnettet skal ha eit tilferdstillande tilbod for gåande og syklande" og vidare:

"Gåande og syklande skal ha ein større risikoreduksjon enn andre grupper."

Initiativ og tiltak

Dette er noko å strekka seg etter, og eg veit eg har mange gode medarbeidarar både her i salen og rundt om på vegkontora, som gjerne arbeider for desse måla.

Dersom vi no kan få meir fart i planlegginga av gode tiltak for sykkeltrafikken, bør vonene for endå større innsats på litt lenger sikt vera gode.

Presentasjon som engasjerte Sykkelanlegg i by

SYKKELANLEGG I BY, eit hefte utarbeidd av representantar frå Statens vegvesen, Miljøverndepartementet og Syklistenes Landsforening, blei lagt fram på Sykkelbykonferansen.

Heftet gir råd om utforming av sykkelanlegg i by. Stoffet skal vidare bearbeidast av Vegdirektoratet, som vil koma med endeleg tilråding om framtidige løysingar.

Heftet inneheld mellom anna resultat frå studier som TS-Consult, ved Brit Heiberg Lykke og Bjørn Dietrichs, har gjort i 16 byar i 5 europeiske land.

Heiberg Lykke og Dietrich presenterte sine tilrådingar om utforming av sykkelveggar, basert på sine "Europa-studier".

Presentasjonen engasjerte konferansedeltakarane på ein måte som ein ikkje opplever ofte. Kommentarer og tilbakemeldingar var nokså cintydige. Her har Statens vegvesen fått eit materiale på bordet, som vil vera eit viktig bidrag for større- betre- og rettare sykkelveg-satsing.

Satsningsområde

Rådgivar Kjell Spigseth, Miljøverndepartementet, la vekt på at sykkelanlegget er det mest miljøvennlige framkomstmiddelet.

- Sykkelen er både støyfri og røykfri, sa han.

Spigseth sa seg glad for den store interessen for Sykkelbykonferansen.

Vedlikehald frå kommune til stat?

Politisk rådgivar i Samferdselsdep. Gisle Handeland sa i sitt foredrag at departementet vurderer om ikkje vedlikehaldet av gang- og sykkelveggar langs riksvegane bør overførast frå kommunane til Staten.

Eit klarare ansvarsforhold for gang- og sykkelvegssystemet kan vera eit tiltak for å snu den negative ulykkesutviklinga for syklistar, meinte Handeland. Han sa at Samferdselsdep. ser med stor uro på auken i sykkelulykker. Vidare tilrettelegging av gang- og sykkelvegssystem og adferds-påvirkning er difor prioriterte oppgåver.

Anleggsdrifta i 1993

Stortinget skal i desember ta stilling til riksvegbudsjettet for 1993. Dersom forslaget i Stortingsproposisjon nr.1 blir vedteke, får Rogaland ei ramme på 156,9 mill. kroner til anlegg, og dette vil bli den største statlege anleggsløyvinga fylket nokon gong har fått. Tek vi med ekstra finansiering (bompenger etc.) vil den totale summen til anlegg bli ca. 330 mill. kroner. Dette er ein nedgang i forhold til 1992 på grunn av at Rennfast stort sett er avslutta, men det vil likevel ikkje føre til problemer med tanke på sysselsettinga i fylket.

Av Lidvard Skorpa

Av løyvingane vil det gå 54,5 mill. kroner til refusjonar og ca. 20 mill. kroner til grunnverv, planlegging, EDB o.l. Vidare vil det gå med midlar til sluttoppgjør for entreprisar på Rennfast, slik at det reelle beløpet som vil bli brukt til anleggsdrift i 1993 truleg vil ligge opp mot 200 mill. kroner.

Også i 1993 vil anleggsdrifta bli prega av nokre få store prosjekt, E18 Hove - Oslø, Rv.1 i Stavanger (XE18 - XRv.44), Rv.13 Oanes - Botne, og Rv.519 Nordbø - Hanasand. Når det gjeld tiltak innan trafikkikkerhet går 10 mill. kroner, eller bortimot halvparten av midlane, til sykkelbyen Sandnes.

E18 Hove - Oslø

Arbeidet på den siste parsellen av motorvegen utanom Sandnes starta opp i år, og det er forslag om ein bevilgning på 13 mill. kroner i -93. Framdrifta på dette anlegget er forsinka i forhold til det som var tenkt tidlegare.

Så langt vi kan sjå no vil anlegget tidlegast kunne opnast for trafikk i slutten av 1995, eller kanskje først til sommaren 1996. Dersom vi på eit seinare tidspunkt får reduksjon av riksveg-midlane i 1993 vil det råke dette anlegget.

Rv.1 Rennfast

Rv.1 frå Harestad til Mortavika blei opna 30. november, og med det var det meste av anleggsarbeidet på dette rekordstore prosjektet i Rogaland ferdigstilt. I tillegg

er det bygd brusaband til Vestre Åmøy. Arbeida i 1993 vil vere fullføring av veganlegget Rv.519 Nordbø - Hanasand, og bygging av ny ferjekai på Hanasand. Når denne delen er ferdig i juni 1993, vil "Midtsambandet" ende her, og trafikken bli ført vidare over Rennesøy til Rv.1.

Rv.1 Stavanger (x E18 - x Rv.44)

Dette anlegget vil få ein bevilgning på 33,3 mill. kroner i 1993. Arbeidet på den vel 500 m lange tunnelen frå Sentralsjukehuset fram til Rv.44 i Hillcvåg vil venteleg starte opp i januar, og drifta i 1993 vil konsentrere seg om denne tunnelen som vil bli bygd som ein såkalla "cut-and cover" tunnel.

Det kan nemnast at anlegget er utnemnt som demonstrasjonsprosjekt på den såkalla miljømenyen Vegkontoret satsar på, og det vil fylgjeleg bli lagt ekstra stor vekt på miljømessige omsyn med tanke på utforming og gjennomføring av prosjektet.

Rv.11 Gang- og sykkelveg Kvitanes - Våg

Det er inngått finansieringsavtale med

Tysvær kommune om tilskott/forskott på 6,5 mill. kroner for bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Kvitanes - Våg. Arbeidet vil starta opp tidlig i 1993. Kommunen har stilt krav om at arbeidet skal lysast ut på anbud.

Rv.13 Oanes - Botne

Denne parsellen inngår som ein del av finansieringsavtalen med Forsand kommune, "Forsandpakken", og er ein fortsetjing av arbeidet på strekningen Tungland - Jøssang som vart opna for trafikk i sommar. I tillegg inngår bru over Lysefjorden som er planlagt starta opp i løpet av 1994.

I og med at ein har fått gjennomslag i Hølleslitunnelen vil anleggsdrifta på strekningen Botne - Høllesli kunne drivast frå begge endar. Større krav til miljøsyn sidan detaljplanen vart godkjend i 1979, har medført justering av veglinja langs Botnevatnet, og bygging av ein ca. 200 m lang tunnel. Arbeidet med utviding av eksisterande veg mellom Oanes og Høllesli vil også starte opp.

Til saman er det rekna med å bruke ca. 35 mill. kroner i 1993 som vil bli dekkja av midlar (tilskott) frå Forsand kommune

Rv.13

Bratlandsdalen
Vi vonar å få til finansieringsavtale med Ryfylkevegen A/S for dette prosjektet med det første, slik at arbeida kan startast opp i 1993.

Ryfylkevegen A/S vil i 1993 ha disponibelt vel 12 mill.

BUDSJETTFORSLAG ANLEGGSMIDLAR TIL RIKSVEGAR 1993

Parsell	Statlege midlar	Bompengar, tilskott, forskott
E18 Hove - Oslø	13,0	
Rv.1 Stavanger (X E18-X Rv.44)	33,3	
Rv.1 Rennfast		106,0
(Inkl. Rv.519 Rennesøy)		
Rv.11 Isvik - Skjold krk.	2,0	
Rv.13 Oanes - Botne		35,0
Rv.45 Hunnedalsvegen	7,1	4,5
Rv.519 Ladstein - Judaberg	15,8	
Sykkelbyen Sandnes	10,0	
Gang- og sykkelveger	5,2	
Spes. trafikkikker tiltak	6,6	2,0
Tiltak for kollektivtrafikk	-	
Spes. miljø- og servicetilt.	1,8	
Planlegging		
Til disposisjon	7,6	
Refusjoner	54,5	
Andre aktuelle prosjekt		
Rv.13 Bratlandsdalen		12,0
Rv.504 Osland - Bue		7,0
Rv.11 G/S-veg Kvitanes - Våg		6,5
Sum	156,9	ca. 173,0
Totalt	ca. 330,0 mill. kroner	



Rv.1 frå E18 - Motorvegen til Rv.44 i Hillevåg blir det største anlegget i 1993, finansiert med statlege midlar. Her frå arbeidet ved Sentralsjukehuset i november 1992. (Foto: Synnøve Helland)

kroner til prosjektet, og vi reknar med at det vil bli sett av 4 nye millionar i 1994, og kanskje også i dei etterfylgjande åra.

Totalt er parsellen som blir kalla Bratlandsdalen I og II 2,9 km lang og kostnadsoverslaget er på ca. 24 mill. kroner. To tunnelar på 230 og 395 m inngår i parsellen.

Rv.45 Hunnedalsvegen

Arbeidet på anlegget vil vere stoppa i vinter og ta til att når snøen er borte. Frå vintersesongen 1993/94 skal vegen haldast open som heilårsveg.

I tillegg til den statlege bevilgninga på 7,1 mill. kroner skal Sirdal kommune yte 4,5 mill. kroner som forskott i 1993.



Her i Bogafjell er arbeidet så vidt i gang på den nye motorvegen - E18 Hove - Osil. Frå 1993 startar anleggsarbeidet for fullt. (Foto: Terje Børsheim)

Rv.504 Osland - Bue

Det vert arbeidd for å få til ein finansieringsavtale med berørte kommunar for utbedringstiltak for i alt 14 mill. kroner på strekningen. Anleggsarbeidet kan kanskje starta opp i 1993.

Rv.519 Ladstein - Judaberg

Dette anlegget fekk bevilgning i 1992 og vil få ytterlegare 15,8 mill. kroner i 1993. På grunn av problemar med å få hovedplanen godkjent har oppstarten blitt svært forseinka. Vi reknar med at arbeidet ikkje vil komme i gang før mot slutten av 1993.

Sykkkelbyen Sandnes

Sykkkelbyen Sandnes vil i 1993 få bevilga 10 mill. kroner frå Staten, slik at arbeidet med å få til gjennomgåande gang- og sykkelvegakser nord-sør og aust-vest gjennom Sandnes sentrum kan vidareførast. Mellom anna vil utbygginga i St. Olavsgate bli vidareført nordover for ca 3 millionar kroner.

Fylkesveganlegg

Det har vore smått med midlar til anleggsdrift på fylkesvegar dei siste åra. I 1993 vil det bli ein oppsving.

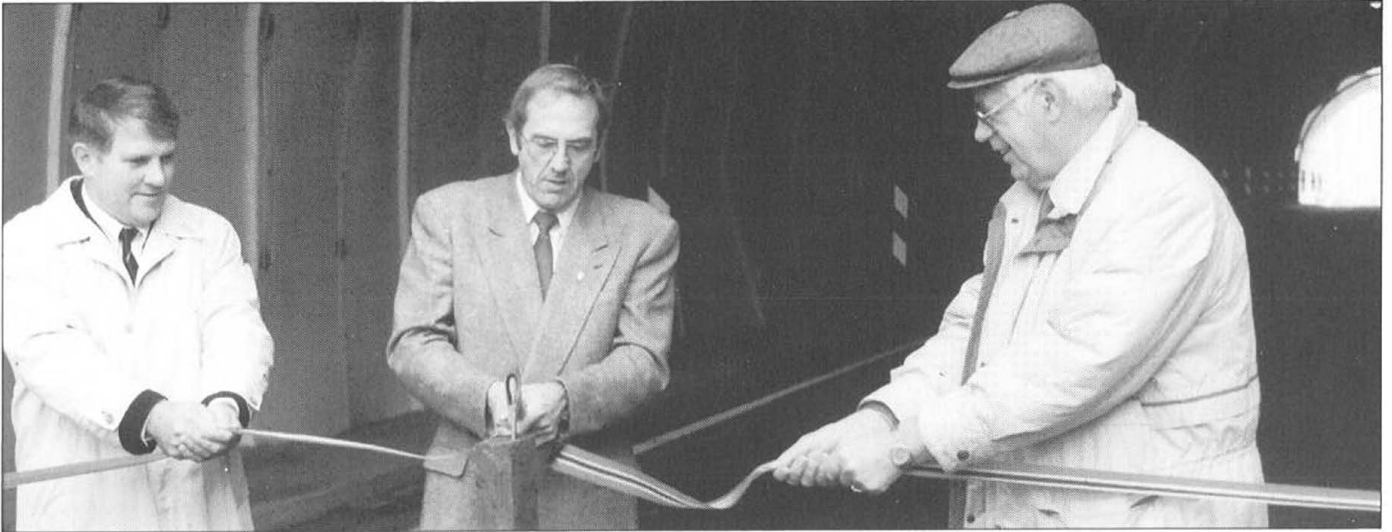
Det er foreslått bevilga 7,5 mill. kroner til ny ferjekai på Talgje, og venteleg vil det også bli ført opp bevilgning til Fv. 117 slik at arbeidet med å sikre vegen langs Austrumdalsvatnet kan fortsette. Vi vonar å komme i gang med ein tunnel på vel 250 meter.

Venteleg vil det også bli bevilga ca. 2 mill. kroner til gang- og sykkelveger/trafikk-sikkerhetstiltak.

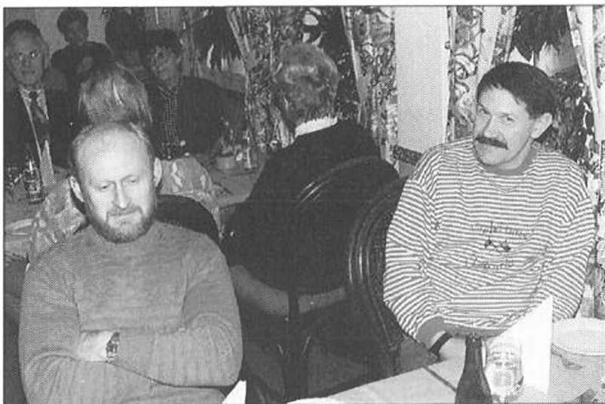
Det er også å vone at arbeidet med ny Grannesveg vil komme i gang. Stat/fylke har tilsaman bevilga 2,7 mill. kroner for 1992, og venteleg vil det komme meir midlar i 1993.

Valg av driftsform

Med tanke på å sikre full sysselsetting av arbeidsstyrken i åra framover, har vi lagt opp til at vi primært skal drive med egenregi-drift på alle anlegg, bortsett frå Rv.1 i Stavanger og Rv.13 Oanes -Botne. På desse anlegga vil vi rekne ERK på alle anbud som blir utsende, og vi bør ha gode sjansar til å få noko arbeid (ERK) på desse prosjekta.



- Dette er ein stor dag for Strand og heile Ryfylke, sa ordførar i Strand, Tormod Nag, og hogg over snora for å markera den offisielle opninga av vegen Tungland - Botne. Nag blir assistert av formann i Høgstfjordbruene A/S, Roald Bergsaker (t.v.) og vegsjef Chester Danielsen.



Frå lunsjen på Vågen Fjordhotell. På bildet øverst ser me Torleif Samsonsen og Tore Stangeland. I midten, Sveinung Marvik og Olav Stokkenes. Nederst: Unni Helgeland og Magne Hove.

"Nye Rv.13" Jørpeland - Oanes:

Tungland - Botne offisielt opna

Tekst og foto: Harald Sel

Første delen av den nye vegen mellom Jørpeland og Oanes (Rv.13) blei offisielt opna av ordførar i Strand, Tormod Nag, i slutten av oktober. Markeringa skjedde ved munninga på Notvik-tunnelen. Utstyrt med øks, hogg ordføraren over bandet.

4,2 km er den nye vegstubben, og standarden er framifrå. Litt av ei forbetring når ein tenkjer tilbake på denne strekninga av gamle Rv.13.

Etter seremonien ute, var dei som hadde arbeidd på anlegget og andre innbedne gjester samla til lunsj på Vågen Fjordhotell på Jørpeland.

Mellom talarane var ordførar Nag. Han hadde ein svært interessant gjennomgang av samferdsels-historiske milepelar i Strand kommune.

- Opninga av parsellen Tungland - Botne er ein ny milepel i denne historien. Og me har meir i vente om ikkje så lenge. Me ser fram til ein endå større milepel, når den nye Rv.13 kan opnast heilt fram til Oanes, sa Tormod Nag.

Det var statsråd William Engseth som løyvde dei første 3,5 millionane i sysselsettingsmidlar til denne vegstrekninga i 1989. Seinare tilgodesåg statsråd Lars Gunnar Lie prosjektet med einlike stor sum i 1990.

Seinare har det kome meir sysselsettingsmidlar i tillegg til ein del ordinære midlar, slik at arbeidet kunne fullførast. Totalt har den nye vegen kosta vel 25 mill. kr.



Formannen i Høgstfjordbruene A/S, Roald Bergsaker.

Ein del av Forsandpakken:

Ny veg mellom Oanes og Botne

Arbeidet med ny Rv.13 mellom Oanes og Botne er i gang. Dette vil, når arbeidet er ferdig, ha redusert kjørelengda frå 18,7 til 9,7 km. Totalt vil vegen kosta ca. 73 mill. kr og den er planlagt ferdig til fellesferien i 1994.

Av Solveig Yndesdal
Kart: Bodil Dam Bustad

Veganlegget er ein del av Forsandpakken som og omfattar bru over Lysefjorden. Totalt er prosjektet kostnadsrekna til ca 180 mill. kr. Av desse er 62 mill. kr tilskot frå Forsand kommune. Pengane frå Forsand kommune får vi i perioden 1992 - 1994, medan dei statlege bevilgningane kjem i perioden 1994 - 1997.

Traséen

Frå Oanes til Havn vil vegen fylgja eksisterande fylkesveg. Den eksisterande vegen tilfredsstillar ikkje krava til bredde og kurvatur og må derfor utbetras vesentleg.

Frå Havn til Botne skal det byggast ny veg i eit til dels bratt fjellterreng. Ein vesentleg

del av anleggsarbeidet vil derfor bli sprengning og masseflytting. Det skal byggast 2 nye tunnelar, ein på 780 m ved Høllesli og ein på 210 m langs Botnevatnet.

Tunnel i eigenregi

Anleggsarbeid har pågått sidan april, då arbeidet med anleggsveg opp til tunnelen i Høllesli starta. Arbeidet med tunnelen har pågått sidan mai, med gjennomslag i slutten av november. Ved årsskiftet vil tunnelen vera permanent sikra.

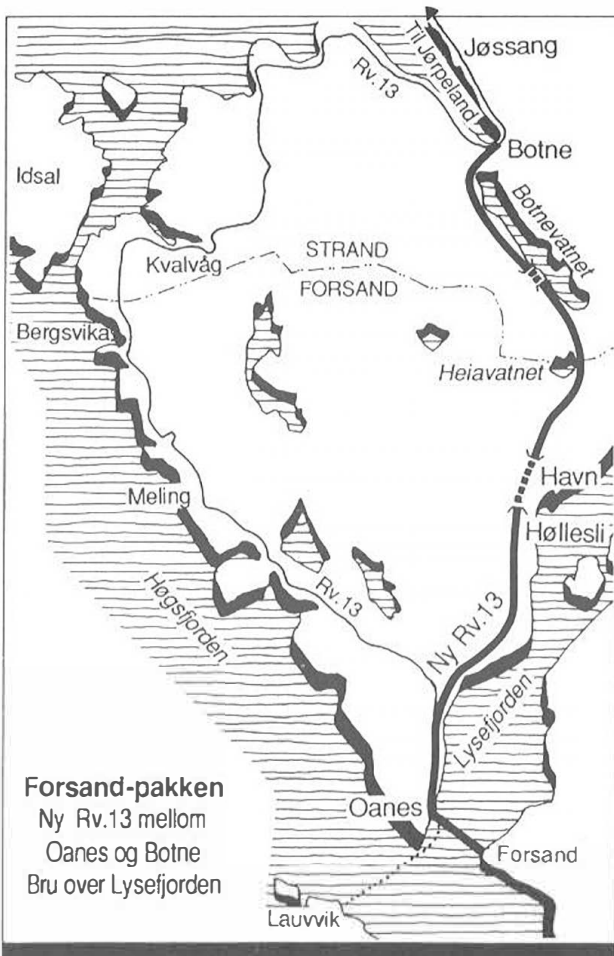
Desse førstarbeida er utført av vegvesenet i eigenregi. Resten av arbeidet skal ut på anbud.

Statens Vegvesen vil truleg rekna eigenregi-kalkyle på delar av dette arbeidet.

Miljøhensyn

I haust er det og blitt utført eit omfattande arbeid med å revidera detaljplanen som er frå 1978. Langs heile Botnevatnet er linja flytta inn. Dette fører til at vegen vil ligga meir skjult i terrenget, samtidig som linjeføringa blir betre. Elva frå Botnevatnet og ut i fjorden var opprinneleg planlagt å leggas i røyr med over 20 m fylling over. Her vil vi av miljøhensyn i staden bygge ei 60 m lang bru.

Planarbeidet er no kome så langt at det første anbudet frå Høllesli til Heiavatn vil bli sendt ut i desember. Anbudspapir frå Botnesida vil vi ha klar i februar.



I slutten av oktober rydda ordførar i Strand, Tormod Nag, bort den første krattskogen der vegen frå Botne til Oanes skal gå. Han markerte med dette at anleggsarbeidet er i gang.

Bak Tormod Nag ser me frå v.: Direktør for Ryfylkevegen A/S, Ivar Bjerkeland, Tor Oskar Walskaar, vegvesenet, Roald Bergsaker, Høgsfjordbruene A/S, Bjørn Alsaker, vegvesenet og Ola O. Ingvalstad, Hovedutval for samferdsel.

Svivande og svingande med Martin

Han likar det som sviv, - Martin Nødland. Og så likar han å svinga seg sjøl, - i dansen.

I det daglege arbeidet sviv og svingar det nok mindre. Men han rullar mykje rundt i heile fylket, - med bil. Tilknytt Dekkeseksjonen, driv han med oppmåling av vegane - lengder, breidder, tunnelhøgder. Og så reknar han ut kor mykje asfalt som blir brukt ved legging av nye dekke.

Intervju og foto: Harald Sel

Martin bur i Dirdal, ca 50 km frå Stavanger, der han har bygt hus på heimegarden Nødland.

Med fast stasjon på Vegkontoret i Stavanger og mykje reising i heile fylket, kan dagane bli lange frå han forlet Dirdal om morgonen til han igjen er heime. Ein skulle ikkje tru at han får mykje tid til hobbyar og fritidssyslar. Men somme får til det utrulege. Martin er ein av dei.

Vasskvern

Me brukte orda sviv og sving for å karakterisera Martin sine interesser. Og me skal ikkje gå langt frå huset hans i Dirdal, før me kjem til det eine svivande vidunderet han har laga, - ei vassdrevne kvern med kvernhus av det gamle slaget.

- Det fasinerer meg korleis ein i tidlegare tider fekk det til med mekaniske innretningar drevne av vasskraft, fortel han.

- Heime på garden låg eit par kvernsteinar, og eg leika lenge

med tanken om å byggja opp ei kvern her ved bekken. Så, i 1977, fekk eg med meg Magnus, bror min, og me begynte med kvernkallen. Seinare bygde me det andre som skulle til. Alt blei gjort nøyaktig etter gamlemetoder. Hausten 1978 prøvекjørde me kverna. Det gjekk over all forventning. Alt fungerte, og seinare har kvema svive slik som ho skal.

Sjå og læra

- Men hadde du kunnskap om bygging- og bruken av ei slik vasskvern, før de gjekk i gang med arbeidet? - Eg visste ingenting. Men før eg var ferdig, fans det knapt eit kvernhus i Rogaland og ikkje hadde vore innom. Særleg i Suldal fins det fleire kverner. Og det var så menn mange ting å læra. Svært mange detaljar skal stemma for å få ei vasskvern til å fungera.

Kverna i sjøbergings-samfunnet

At kverna til Martin fungerer, fekk me så vist syn for, då me var med han på maling av haustens havrekom. Ein må bli imponert over effektiviteten. I mjølkista auka det

jamt og trutt. Det ein tidlegare har lese og fått fortalt om - den livsviktige plassen kverna hadde i det norske bondesamfunnet like inn i dette århundret - blir her levandegjort. Skjært korn og godt mjøl var viktig livberging gjennom ein lang vinter. Særleg var det slik før ein tok til med potetdyrkinga frå ca 1750.

“Levande” historie

Kverna er både lokalhistorie, nærings- og kulturhistorie. Dette har skulane i Gjesdal nytta seg av. I fleire år nå har 8. og 9. klassingane i kommunen vore på Nødland kvar haust for å vera med på kornmaling. - Det er gildt å sjå korleis dette slår an mellom ungdomsskuleelevene. Dei er så interesserte. Og så får dei litt mjøl med seg heim, fortel Martin.

Graut og flatbrød

Og havremjølet, det er velsmakande, og det kan brukast til både graut og bakst. Mest vanleg er det nok å baka flatbrød av mjølet. Det har vore ein sunn og god “grunnstein” i tradisjonell norsk kosthald.

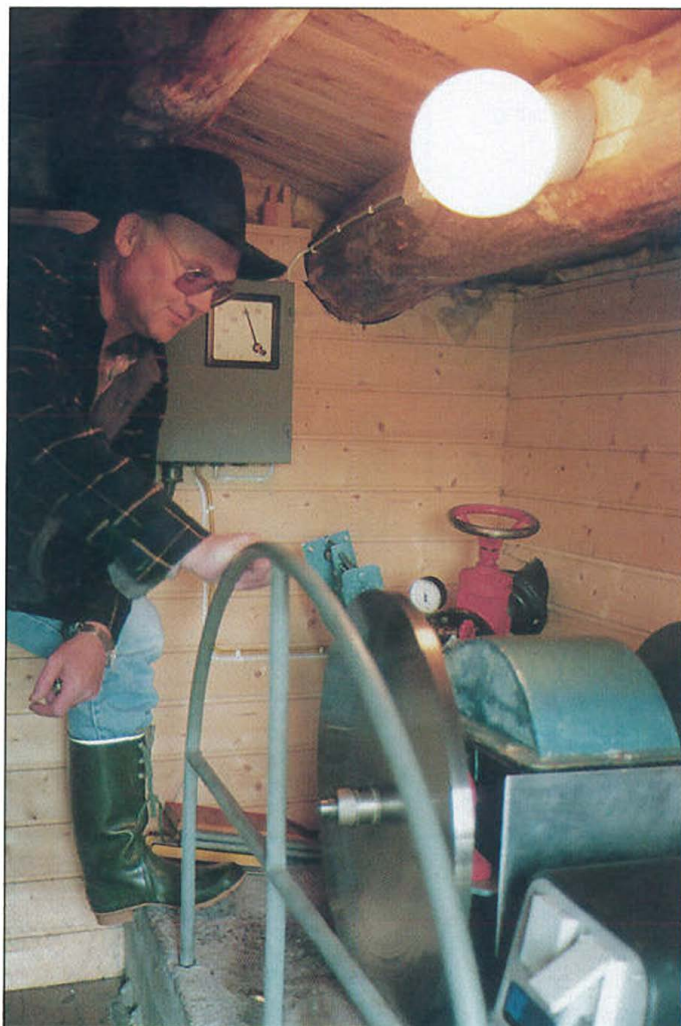
Sjøler Martin einivrig flatbrødbakar. Han plar å ha dottera med seg på bagedagane, fortel han. Og då er det ikkje få leivar dei kjevlar ut og steiker.

Hytta

Enkelte har ikkje berre evne til å få gjort mykje, dei har også evne til å gjera så mange slags arbeid. Dette får me eit godt døme på når me er på den stilfulle hytta til Martin ved Rossavatnet i Nødlandsmarka, ca 1 times gange frå heimen hans. Her har han nær på gjort alt sjøl, frå dører til treskjerigar. Ja, til og med tømmeret til hytta har han hogd - på garden til vegvesenmannen Alv Moi i Kvinesdal. Seinare brukte han 2 vintrar på å frakta byggematerialet med snøscooter frå Giljastølen til hyttetomta, før sjølve bygginga tok til.

Hytt-kraftverk

Då hytta var ferdig, kom han på ny i tankar om vasskraft og det som sviv. Skulle det ikkje vera råd å byggja eit kraftverk, slik at han fekk lys og varme i hytta?



Martin ved kraftverket som han har bygt. Her produserer han si eiga kraft til lys og varme i hytta si. - Med smøring av lagra kvart halvår, kan maskinen produsera kraft i 50 år, seier Martin.



Martin utanfor hytta ved Rossavatnet i Nødlandsmarka. Han har gjort så godt som alt sjøl, like frå han hogg tømmer i Kvinesdal på garden til Alv Moi (pensjonert veg-ingeniør).

Han fekk tak i eit turbinhjul, bygde sjøl maskinen og det vesle 220 volts kraftverket. I 1989 hadde han sjølprodusert straum i hytta. - Korleis fekk du dette til, når du ikkje er utdanna i elektrikarfaget? spør me.

- Det er løye med det når interessen er der. Eg lånte nokre lærebøker og fann ut av det eg måtte finna ut av for å få det til. Og det gjekk bra. Eg måtte ha kraftverket godkjent av kraftverksmyndighetane. Dei fann alt i orden. Ja, eg fekk til og med litt skrøyt, smiler han.

- Kor lenge reknar du med at kraftverket kan sviva? - Når eg ser over og smører lagra kvart halvår, bør det kunna sviva i 50 år. Og vatnet - det renn der og kostar meg ingenting.

Basseng

Me har ein strålende haustdag saman med Martin. Førstkværnhuset. Så turen til hytta, der me mellom anna får sjå og oppleve kraftverket. Vatnet som skal driva turbinhjulet kjem frå eit lite basseng, med ein kunstferdig dam bygt av kila stein. Også kilinga og muringa har han gjort sjøl. - Her er det vatn nok til å klara lange turkeperiodar, som f.eks. den me hadde på føresommaren i år, seier han.

Folkedans

- Kva blir det neste, undrast me. Martin ler. - Eg trur eg har nok med det som alt sviv, kverna og e.verket, - og så gammaldansen. Gammaldansen ja. Han er ein ivrig dansar i Gjesdalringen. Veka etter at Rygjavegen var på besøk, skulle dei på ei veka danseturné til Slovakia. Gjennom dei 15

åra han har vore med i Gjesdalringen, har han reist og dansa i dei fleste landa i Europa.

Danseturar

- Den sværaste turen var vel den til Irak, seier han.

- Dette var ca eit halvt år før Kuwaitkrigen. Me reiste rundt i 10 dagar og dansa mellom anna i Bagdad og Babylon. Og turen - den betalte Saddam Hussein. Me fekk til og med lomme-pengar. Irak var eit av dei frodigaste landa eg har sett og Bagdad var ein flott by. Så når ein nokre

Malinga er på gang. Frå kornkassen over kvernsteinane, renn ein jamn straum av korn ned i kvernsteinholet. Kvernkallen driv steinane rundt i stor fart, og kornet blir til fint mjøl. Og mjølkista fylles opp, jamt og trutt.



månader seinare såg på fjernsynet korleis dei herja under krigen, så er det umåteleg trist. Elles kan eg nemna at me var i Polen under untakstilstanden. Rciulf Steen fekk ikkje innreiseløyve, men Gjesdalringen fekk det.

- Kva gir dansen deg?

- Godt sosialt samhald. Det er ein flott hobby, som også gir god trim. Så kjem ein i så utruleg god kontakt med dansarar i andre land, og dei kjem på gjensitt til oss.

Lat

- Korleis får du tida til å strekka til? Me stiller spørsmålet enno ein gong, etter at me erkomne tilbake frå hytta og ser oss om i verkstaden hans. Også der har han "fleire jern i elden".

- Me får i grunnen tid til det me vil, berre ein har interesse for det ein driv med. Men kona seier eg er lat, - og det kan det vel vra noko i, ler han.

Kvalitetssikring av Vegdatabanken

Artikkelen om Vegdatabanken i forrige nummer av Rygjavegen summerte opp innholdet og bakgrunn for VDB-plan 1992-93. Planen er nå distribuert internt sammen med en nylig utgitt brosjyre om Vegdatabanken. I denne artikkelen skal vi orientere videre om det arbeidet som pågår med å kvalitetssikre VDB.

Av Thorvald Kåre Lone

Under utarbeidelsen av en samlet plan for Vegdatabanken kom det fram at mange hadde et uklart bilde av Vegdatabanken og hvilke data som der finnes. Ikke minst var det påfallende liten tillit til at bankens data holdt mål og uklart hva disse data kunne brukes til.

Dette avdekket et behov for å utvikle et kvalitetssikringssystem for Vegdatabanken. Man så for seg at et kvalitetssikringssystem skulle kunne ut i håndterlige og brukervennlige håndbøker (manualer), hvilket også ofte blir etterlyst i VDB-sammenheng.

Lokal arbeidsgruppe

Det konkrete arbeidet med utarbeidelse av et kvalitetssikringssystem for Vegdatabanken startet den 2. juli 1992. Arbeidet organiseres og utføres ved Driftsavelingens stabsseksjon.

En tar sikte på at deler av systemet skal kunne tas i bruk i løpet av 1993.

Kvalitetssikring - strategisk mål

I en tidlig fase av planleggingsprosessen, vedtok Leder møtet strategiske mål for Vegdatabanken (se VDB-plan kap. 2.3 pkt. 3-4.). Stikkordene her i denne sammenheng "Kvalitetssikring" og "Samspill".

Det er mange brukergrupper som nå etterhvert viser interesse for våre data. For å nevne noen: Trafikanter, miljøorganisasjoner, politikere og samfunnsplanleggere er slike grupper som stadig etterspør Vegdatabankens data i tillegg til våre egne interne brukergrupper.

Den tiden da data fantes i forskjellige personlige skrivebords-arkiver er snart forbi. Flere og flere data lagres nå i elektroniske arkiver og brukes gjentatte

ganger av mange forskjellige personer, grupper og databehandlingssystemer.

Samspillet mellom forskjellige systemer er derfor under stadig utvikling. Dette medfører også at kvaliteten på data i stadig større grad etterspørres og må dokumenteres.

Hvorfor kvalitetssikring

Til en viss grad er det innebygget en viss form for kvalitets-sikring i de forskjellige datasystemenes konstruksjon. Imidlertid kan vanskelig krav til oppdatering, nøyaktighet og metodikk i forvaltning og ajourføring av data ivaretas i systemutviklings- og konstruksjonsprosessen. Hvorvidt det f.eks. slurves med målinger, tidspunkt for ajourføring, manuelle rutiner mv., fanges til vanlig ikke opp av systemkonstruksjonene.

Disse forhold har til nå vært lite påaktet. Det finnes derfor liten erfaring med denne type kvalitetssikring både i og utenfor etaten. Arbeidet har derfor karakter av utviklingsarbeid, og er tildels meget tids- og resurskrevende.

Når vi etterhvert får brikkene på plass, håper vi å ha konturene av et system som skal kunne dokumentere hvilke krav som påhviler ansvarlige forvaltningsinstanser og hvilke krav de enkelte data i Vegdatabanken oppfyller. Brukere av VDB-data skal dermed kunne føle seg trygg på at den

informasjon som kommer ut av systemet, er til å stole på.

Kvalitetssikringsmanualer

Konkret utarbeides et system med kvalitetssikringsmanualer som samtidig tjener som brukerhåndbøker. Systemet vil i første omgang bestå av minst 2 forskjellige håndbøker i 2 nivåer. Disse lages for forskjellige målgrupper.

Dette betyr at når noen logger seg inn på VDB eller noen av dens systemer, så skal de finne de nødvendige beskrivelser av operasjoner, rutiner og krav i kvalitetssikringsmanualene. Det vil også være gitt eventuelle henvisninger til annen litteratur, rundskriv, brukerbeskrivelser mv. som er nødvendige for å gjennomføre operasjonene.

I praksis betyr dette å gi brukeren oppdatert informasjon om hvor nødvendige detaljkunnskaper og/eller instruksjoner for den aktuelle aktivitet er å finne for å gjøre pålagte oppgaver, innhente informasjon osv.

Oppbygging

I Statens vegvesen er de fleste mer eller mindre kjent med kvalitetssikringsbegrepet. Ved de fleste avdelinger pågår arbeid med kvalitetssikring av vår virksomhet.

Kvalitetssikring er etter hvert blitt et kundekrav både for produksjons- og tjenesteytende bedrifter.

Utviklingen av kvalitetssikringssystemet vil på sikt pågå i samarbeid mellom de forskjellige forvaltningsinstanser (jfr. VDB-plan) i Vegdatabanken, Vegdirektoratet og aktuelle brukergrupper. En viktig del av kvalitetssikringsarbeidet vil i så måte kanskje være denne samarbeidsprosessen i seg selv.

Kvalitetssikring er også å samle og systematisere de erfaringer som den enkelte VDB-bruker gjør og formidle disse til andre.

Ved å lage et praktisk og brukervennlig kvalitetssikringssystem for Vegdatabanken, kan vi kanskje bidra til å nå våre etatsmål og bidra med vår del av samfunnets totale informasjonsbehov til beste for alle.



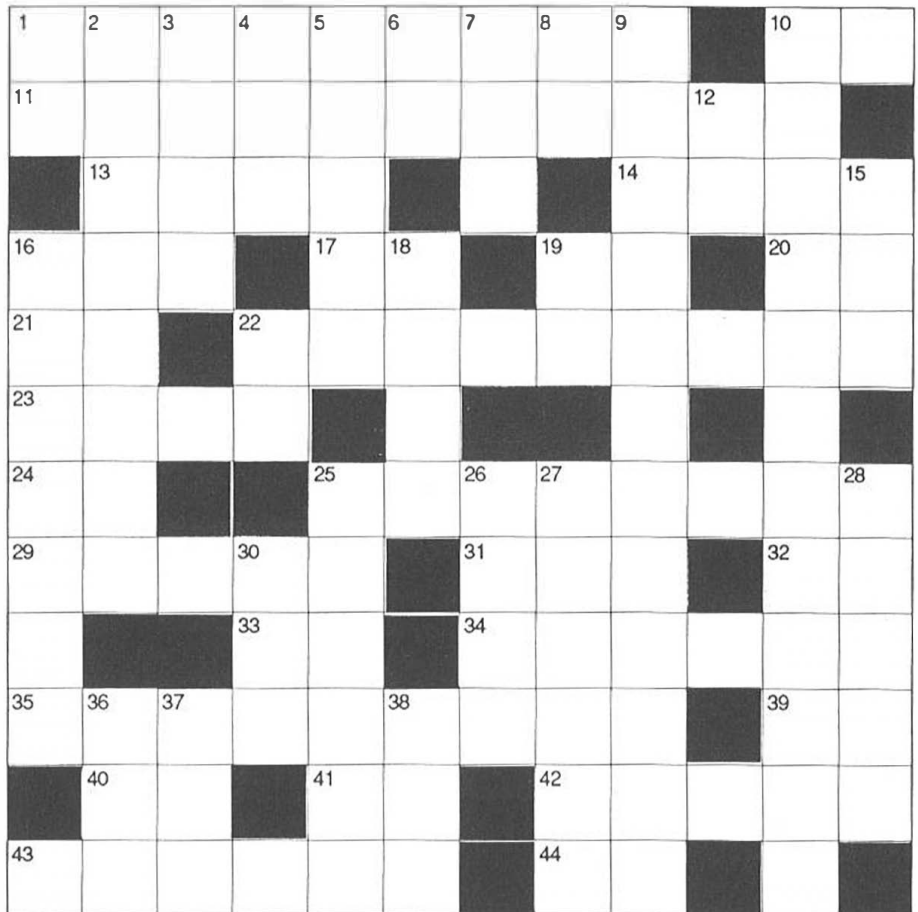
Kryssord nr.6/92

VANNRETT

1. Sans
10. Drøvtygger
11. Synsbedrag
13. Navn
14. Himmellegeme
16. Fork.
17. Sport
19. Hvis
20. Prinsesse fork.
21. Fred
22. Viser
23.patra
24. Tall
25. Dal
29. Null
31. Utvalg
32. Dyrelåt
33. Spørreord dial.
34. Lurer
35. Sunt og godt
39. Tone
40. Dyrk
41. Treslag
42. Høytiden
43. Ventetid
44. Mesterskap

LODDRETT

1. På finsk bil
2. Instrument
3. Partikkel
4. Fyr
5. Lur
6. Dyr
7. Gave
8. Karakter
9. Rot
10. Lysestaken
12. Rekke
15. Belegg
16. Nordlig
18. Hage
19. Vokaler
22. Tone
25. Stokken
26. Beholder
27. Belegg
28. Teorien
30. Forhenv.
36. På rekke og ...
37. Rovdyr
38. Bilde



Løsningen på kryssord nr. 6/92 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 25. januar 1993

Innsendt av:

Adresse



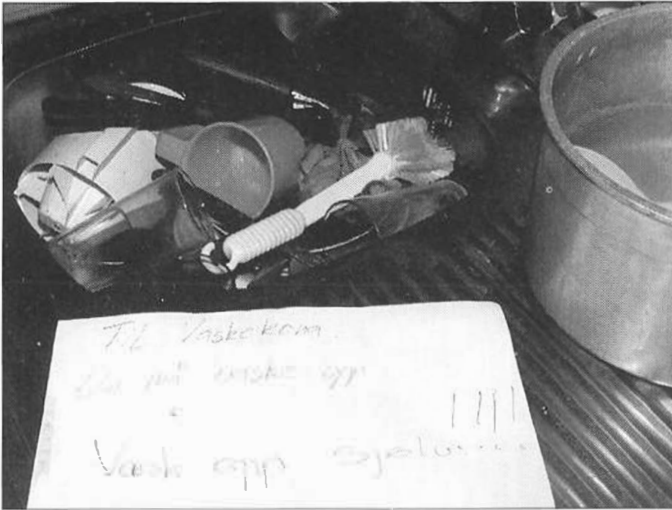
Rett løsning nr. 5/92

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

VINNERE:

Elin Fjetland
Vegkontoret

Helge Bakka
Sand vegstasjon



Oppvask i vegvesenet

Av og til trengs det oppvask - til og med i Statens vegvesen. I prinsippet er alle enige, men i praksis er det ikkje så enkelt. Spørsmålet er nemleg: Kven skal utføra dette skitarbeidet?

Eigentleg burde svaret vera enkelt, i ein mannsdominert etat som Vegvesenet. Vaskekona, så klart!

Men tidene er ikkje som dei ein gong var, iallfall ikkje i dette brakkekjøkkenet ved eit anlegg i Rogaland. Vaskekoneene har ikkje lenger respekt for ingeniørar og trauste vegarbeidarar. Vask opp sjølv !!!!, er vaskekona sitt svar til pålegget om at ho skal vaska opp. -

Og der står saka - for ikkje å seia oppvasken.

Ialffall gjorde ho det den dagen i november då Rygjavegmedarbeidaren snoka rundt i brakka.

Julekveldsvise

Nå har vi vaske golvet
og vi har børi ved,
og vi har sett opp fuggelband
og vi har pynta tre.
Nå sett vi øss og kvile
og puste på ei stund,
imens je rugge vogga,
så bror din får en blund.

Dra krakken bortåt glaset,
så sett vi øss og ser,
og prøve finne leia
der julestjerna er,
den blankeste ta alle,
hu er så klar og stor
- du ser a over taket
der a Jordmør-Matja bør.

Hu er så snill den stjerna,
hu blonke, kan du sjå?
- og nå ska je fortælj
og du ska høre på.
Den fyrste gong hu skinte
så laga hu ei bru
immilla seg og himmeln og ei
krubbe og ei ku.

I krubba låg en liten gutt
så fresk og rein og go,
og mor hass dreiv og stelt'n
og far hass sto og lo,
og gjetergutta deromkring
dom kute tel og frå
og bar med seg små lam-onger
som gutten skulle få.

Og tel og med tre vise menn
- dom rei i flere da'r
og ingen visste vegen
og itte hen det bar,
men stjerna sto og blonka
på himmelhvelven blå
så ingen ta dom gikk bort seg
og alle tre fekk sjå.

Ja det var fyrste gongen
som julestjerna brann,
men sea har å brønni
i alle verdens land,
og såmmå å som hende
er stjerna like stor
- du ser a over taket
der a Jordmør-Matja bør.

Alf Prøysen



RYGJAMAT

Reidun Lanne, seksjonsleder ved Biltilsynet i Stavanger og medlem av redaksjonsrådet i Rygjavegen, er første kvinne i Rygjamat-spalten.

For ikke å få påtale for kjønnsdiskriminering, fant redaksjonen at det var på høy tid at ei kvinne slapp til. Og hva var da mer naturlig enn å vende oss til Reidun, etter som hun også er leder i Likestillingsutvalget ved Statens vegvesen Rogaland ?

Hun "serverer" oss noen oppskrifter, som skulle være aktuelle i en førjulstid.

SURSILD

Lake:
3 dl. sukker
2 dl. eddik
4 dl. vann
Hel pepper
Fersk dill

ca 4 sildefiléter (vanlige)
Løk etter behov

TOMATSILD

Lake:
1 dl. tomatpuré
2 1/2 dl. sukker
1/2 dl. olje
1/2 dl. eddik
Litt vann
(laken skal være fyldig)

Laurbærblad
ca 4 kryddersildfileter
Løk etter behov

Silda må trekke minst 1 døgn.

Her er en god kake til kaffien:

VERDENS BESTE

125 gr margarin
125 gr sukker
4 eggeplommer
125 gr hvetemel
1/2 ts bakepulver
3 ss melk

4 eggehviter
200 gr sukker
100 gr mandler

1 pose vaniljekrem
3 dl kremfløte

Smør og sukker røres hvitt. Rør i eggeplommene - en om gangen. Ha til slutt i mel og bakepulver og melk. Hell røren i langpanne.

Eggehvitene piskes stive med 200 gr sukker og smøres oppå deigen. 100 gr mandler hakkes og strøs oppå.

Stekes ved 180 grader i 20 min.

Lag vaniljekrem etter anvisningen på posen og bland den med pisket krem

Kaken deles og kremen has mellom lagene



Delegasjon fra Østre bydel, Stavanger

Tunnel eller trafikkrestriksjoner

Tekst og foto: Harald Sel
Kart: Sissel Nortland

En delegasjon fra Østre bydel i Stavanger har vært hos Vegsjefen og lagt fram sitt syn på trafikkproblemene i bydelen.

Hovedbudskapet var:

Bygg ny tunnel så fort som råd og før firefelts motorveg Hinna - Forus.

Inntil det kan bygges tunnel, bør det bygges innsnevring med bare en kjørefil i hovedtraseen gjennom Østre bydel og det bør innføres 30 km. fartsgrense. Eventuelt bør det innføres envegskjøring.

Hvis det ikke bygges ny tunnel, må det innføres et generelt gjennomkjøringsforbud.

Fra delegasjonen ble det påpekt at den hadde store forventninger om at Bergjelandstunnelen skulle føre til en vesentlig reduksjon i trafikken gjennom bydelen.

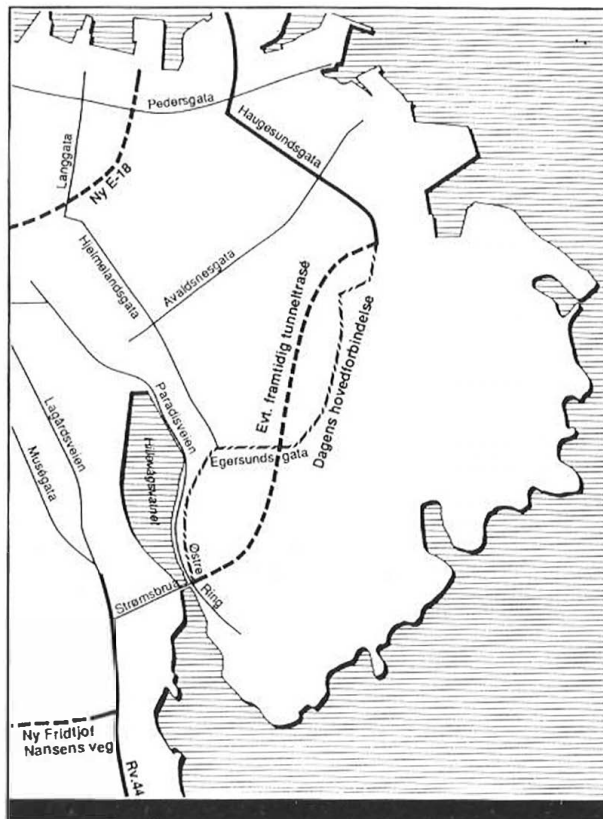
Tunnelen har imidlertid ikke ført til

den reduksjonen i trafikken som en hadde forventet. Fremdeles er døgntrafikken ca 10000 kjøretøy. Dette er bare 3000 færre enn før Bergjelandstunnelen ble bygt.

Beboerne i Østre bydel er dessuten redd for at den nye forbindelsen mellom Motorvegen og Rv.44 i Hillevåg skal føre til større gjennomgangstrafikk. Derfor ba de om at tiltak blir satt i verk før den nye forbindelsen blir åpnet.

Vegsjef Chester Danielsen sa i sitt svar til delegasjonen at det i fylketsitt forslag til investeringsprogram for planperioden 1994-97 ikke er ført opp midler hverken til tunnel i Østre bydel eller til firefelts motorveg. Det en kan håpe på er andre finansieringsmåter.

Arbeidet med å finne en løsning for trafikkproblemene i Østre bydel har høy prioritet, sa Vegsjefen.



Kartet viser dagens hovedforbindelse fra Strømsbrua gjennom Østre bydel, samt trasé for evt. framtidig tunnel.

Sikring av mineralfunn

I Sogn og Fjordane er det inngått eit samarbeid mellom fylkeskultursjefen, fylkesgeologen, Sunnfjord Geologiforening og Statens vegvesen om oppbygging av ei fylkesomfattende geologisamling. Formålet er mellom anna å sikra at mineralfunn ved tunnel- og vegarbeid blir tatt hand om på ein forsvarleg måte.

I seinare år har det vore stor interesse for mineralfunn, med tanke på vidareforedling. Verdifulle mineralfunn blir frakta ut av landet i Sogn og Fjordane har til og med utanlandske profesjonelle oppkjøparar kjøpt opp verdifulle steinfunn for svært rimeleg pris. Det er mellom anna for å sikra slike funn for lokale interesser at samarbeidet i Sogn og Fjordane er oppretta. Kan noko liknande vera aktuelt i Rogaland?



Delegasjonen fra Østre bydel legger fram sine synspunkt for vegsjefen og plansjefen. Fra venstre rundt bordet: Gunnar Roaldkvam, Eivind Thorsen, Bitten Gillje, vegsjef Chester Danielsen, Kjell Reidar Tjemsland, Hallvard Bergevik og plansjef Halvor Folgerø.

Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Etatsmesterskapet i landevegsløp: La oss reisa til Sogn!

Tekst: Harald Sel

Foto: Oddleiv Apneseth

Landevægsløper siste tilveksten mellom Statens vegvesen sine etatsmesterskap. Sogn og Fjordane er fast arrangør, og løpa blir arrangert i Hermansverk og Balestrand.

Den kortaste distansen, 4,2 km, går frå Leikanger til Hermansverk fredag-ettermiddag. Langdistansen - halvmaraton, 21,1 km - går frå Balestrand til Dragsvik og tilbake til Balestrand laurdags-ettermiddag. Denne distansen er innlagt i Vikingløpet, som er eit av dei største, gjævaste og best arrangerte halvmaratonløpa i Norge.

Som for dei andre etatsmesterskapa, er det også ved landevægsløpet stor og festleg bankett etter slitet.

Til nå har Rogaland berre stilt med 4 deltakarar totalt (på 2 år) i landevægsløpet. Det bør det bli ei endring på i 1993. I år hadde dei fleste fylka ein bra flokk på startstreken. Vestfold f.eks. hadde over 30 deltakarar. Noko liknande skulle ikkje vera utenkeleg for Rogaland.

Personleg er eg ikkje i tvil om kva eg vil prioritera, om valet står mellom Holmenkollstafetten og landevægsløpet i Sogn. Det blir



Frå Vikingløpet 1990. Otto Helge Reiten frå Vegvesenet i Sør-Trøndelag i fylgje med 2 olympiske meistarar i maraton. Frank Shorter (t.v.) og Joan Benoit, mens verdsmelster Grethe Walts er tilskuar

Sogn - utan tvil. Der bør ingen vera reddde for å stilla opp. På den korte distansen, 4,2 km, stiller massevis av mosjonistar.

Kjente fjes i Stavanger maraton

Fire vegvesenløparar stilte opp i Stavanger Maraton 24. oktober, og dei gjennomførte halvmaraton-distansen (21,1 km) i fin stil.

Raskast var Tor Geir Espedal. Så fort passerte han Rygjavegen sin fotograf, at me ikkje fekk stilla inn apparatet før han

var borte. Tor Geir fekk tida 1,34,39 i kl. 35-39 år. Maratonløypene går som kjent på asfalt. Med trening stort sett frå terreng og o-løp, er 1,34,39 ei god halvmaratontid.



Til venstre på fotomontasjen ser me Sverre Andersen. Han er framleis rask i løypa, trass i at ein akillesseneplaga han denne gongen. 1,42,16 var Sverre si tid i kl. 55-59 år.

Magne Goa smiler, sjøl om han eigentleg har liten grunn til det. Han var så uheldig å koma ca 15 minutt for seint til start. Registrert tid blei 1,51,29 i kl. 50-54 år, men han sprang dei 21,1 km på ca 1,36.

Til høgre, Njål Hanasand. Han karakteriserer seg sjøl som mosjonist. Og tida 1,54,11 lar seg høyra for ein mosjonsist. Njål spring i kl. 45-49 år.

Tekst og foto: Harald Sel

Hallingkastet

Gutta til finalen

Tekst: Lise Bruder

Foto: Inge Fossell

Rogaland deltok også i år med dame- og herrelag under den årlige handballturneringen på Gol. Målsettingen for turen var som tidligere: En koselig tur med litt håndball og masse "lått og løye".

"Den harde kjerne" reiste allerede torsdag. Fredag middag var alle samlet på Gol.

Kampene startet tidlig fredag ettermiddag. Jentene åpnet med klar seier over Troms. Men dette ble desverre etterfulgt med to hårfine tap mot Vestfold og Nord Trøndelag. Dermed var laget, noe skuffende, ute av turneringen.

Dermed hvilte et stort ansvar på gutta. Og god kjemping både på banen og tribunen, førte laget fram til en ny finale.

Finalemotstander var Finnmark. Topp skjerping og god jobbing gjorde kampen spennende. Men selv for en rogalending kan kreftene ta slutt. Dommeren blåste av med stillingen 10-8 til Finnmark. Gutta fikk dermed sitt andre finaletap på to år.

Resten av helga ble det tradisjonelle med Tropicana-besøk og bankett. Det var tydelig



Finalelaget i herre-turneringen. Bak fra v.: Geir Gudmestad, Tor Oskar Walskaar, Jostein Lindholm, Ernst Walskaar og Rune Larsen. Framme fra v.: Agnar Aasheim, Ernst Owe Strøm, Tor Skårland og Arild Volden.

flere som hadde krefter igjen, for dansen gikk livlig til tidlig på morgenen.

Vi reiste hjem på søndag. Kombinasjonen fly/tog ga en rask og behagelig reise. Vi ankom Stavanger om kvelden, slitne og

med mange hese stemmer etter alle heiaropene, og vi kunne se tilbake på en kjempekoselig tur.

Vi gleder oss allerede til neste års Hallingkast.

Bedriftsfotball:

Jentene debuterte med 5. plass

Fotballjentene har tilbakelagt første sesong med svette, slit og kav på banen. Vi har for første gang vært med i bedriftserien for 7-er fotball. Det ble til slutt en 5. plass i serien - en bra innsats.

Av Mona Vareberg

Vonde og ødelagte bein har det blitt litt av, men ellers har sesongen vært positiv og inspirerende på samme tid.

Vi startet med trening en gang pr. uke. I tillegg har vi hatt et tettepakket program med kamper.

Vårsesongen var kanskje litt preget av usikkerhet og nervøsitet på laget. Men jammen skal en si at det lot seg knekke.

Positive jenter visste hva de ville og hva de kunne. Resultatene kom også etterhvert, samt at samspillet på laget ble bedre for hver kamp.

Som de fleste også vet, var vi med på Vegcupen for 3. gang, hvor vi tok sølvmedalje. Dette var en vitamininnsprøyting og skapte selvsikkerhet som gjorde at vi så lyst på høstsesongen.

Høstsesongen ble en travel tid for spillerne. Flere var skadet,

noen går på skole og ingen nyrekruttering fantes. Men alle slet det de kunne.

Innsatsen og viljen var på topp. Takk for det alle jenter, og lykke til neste år.

Tabell - pulje Damer 1

Lag	Kamper	Vunnet	Uavgjort	Tapl	Mål	Poeng
Statoil	18	14	3	1	65-19	45
Philips	18	13	1	4	51-26	40
Telesport	18	11	2	5	50-24	35
ELF	18	10	0	8	44-35	30
Vegvesenet	18	9	2	7	49-43	29
Norw. Contractors	18	6	5	7	45-29	23
Posten	18	5	3	10	29-48	18
BP Troll	18	5	1	12	20-54	16
Åna	18	5	0	13	33-73	15
Agro	18	3	1	14	18-53	10

Gang- og sykkelveg gjennom Hå, Klepp og Time

I november kunne nye 2,7 km gang- og sykkelveg føyast til dei ca 390 kilometrane, somersamlalengde for gang- og sykkelveg-nettet i Rogaland. Strekninga langs Rv.44 frå Krossen kafe i Hå kommune til Re i Time var då ferdig.

Med opninga av denne gang- og sykkelvegstrekinga er detsamanhengandegang- og sykkelveg frå Grødaland i Hå til Re utanfor Bryne, ei strekning på 11 km. Med

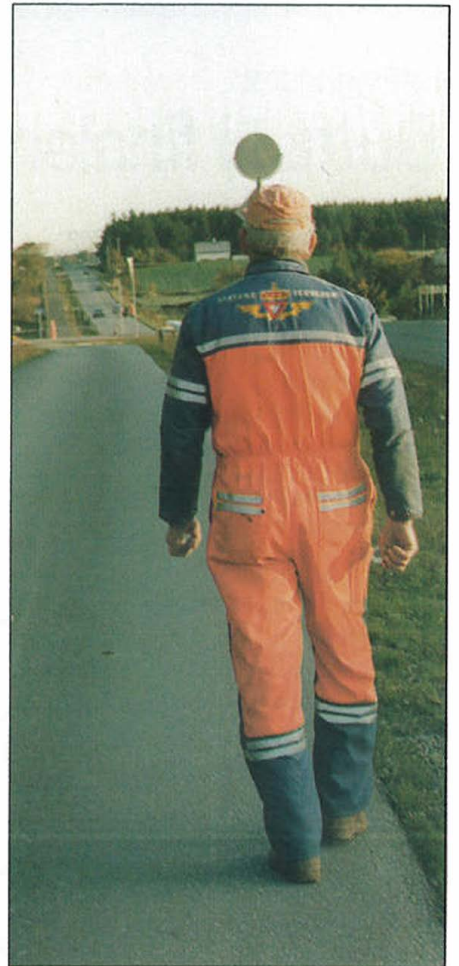
berre få manglande ledd, er det også samanhengande g/s-veg vidare nordover frå Bryne til Sandnes.

Bygginga av gang- og sykkelveggen mellom Krossen kafe og Re er samordna med senkinga av Saltebakken.

Totale kostnader for både Saltebakken og g/s-vegen er ca 7 millionar.



Gaute Vigre i arbeid med finpusseren på den nye gang- og sykkelvegen.



Rasmus Rasmussen på Saltebakken, der han kan beundra den nye gang- og sykkelvegen mot Bryne.

Også i vinter:

Redusert fylkesveg-vedlikehald

Også i vinter har Statens vegvesen Rogaland innført innstrammingsiltak i vintervedlikehaldet på fylkesvegane. Dette av budsjettmessige grunnar.

Gjennom ei årrekke har Rogaland hatt desidert jumboplass mellom fylka, når det gjeld løyvingar pr. km veg til fylkesvegvedlikehaldet. Dette har ført til eit stort etterslep og udekkja behov for vedlikehald. Særleg gjeld dette fornying av vegdekker. For å kunne utføra det mest nødvendige generelle vedlikehaldet, blir det for knappe midler igjen til f.eks. brøyting og strøying.

For vinteren 1992/93 gjeld desse innstrammingsiltaka:

Brøyting

Det blir ikkje utført brøyting mellom kl. 22 og kl.05.

Desse vegane, der det ikkje er fastbuande, blir stengt ved eventuelt store snøfall og kostnadskreivande snø- og isrydding:

Fv.1, Navrestadkrossen - Årsvoll i Lund/Sokndal

Fv.3, Rusdal - Vest-Agder grense i Lund

Veg til Lyngsvatnet i Hjelmeland

Veg til Preikestolhytta i Strand

Strøying

Strøtencesta blir avgrensa. Vegvesenet vurderer behovet for strøying basert på eigen inspeksjon og meldingar frå andre. Trafikantane må rekna med at det trengst skikkeleg vinterutstyr, om nødvendig kjettingar, når veret er slik at vegane kan bli glatte.

Sagt på sykkelbykonferansen

- Me kjører ikkje sykkel til eit kjøpesenter som ligg 15 km unna og handlar. Då brukar me bil.

Vegdirektør Olav Sjøteland

- Bilen blei prioritert og sykkelen var ste-barnet i 60- og 70åra. I dag kjører mor barna til barnehagen på vegar som far har planlagt.

Rådgiver Kjell Spigseth, Miljøverndep.

- Målet er: Flere som sykler. Færre som kjører bil. Og dette ønsker vi å oppnå uten at det oppstår flere ulykker. Vi vet at dette er mulig. Atten europeiske byer, der vi har studert sykkelveger og sykkelbruk, har klart det.

Sivilingeniør Bjørn Dietrichs, Statens vegvesen

Trafikkreglene må snarlig revideres. Spesielt viktig er det å få innført vikeplikt for biler som kjører inn på sykkelveg.

Chris Heymans, Rogaland Syklistforening

Forberedelse til pensjonistalderen

Tekst: Olav Aardalsbakke
Foto: Torleiv Haugvalstad

En glad gjeng vegvesen-tilsatte og ektefeller har vært på "kurs i forberedelse til pensjonistalderen".

Kurset gikk i Skipper Worse sin regi, og da naturlig nok på Lindum i Suldal.

Vi var 24 personer fra forskjellige avdelinger. 11 av oss hadde ektefelle med, slik at vi i alt var 35.

Temaene på kurset var: Om å planlegge pensjonisttilværelsen, Pensjonist økonomi og Aldring - utvikling. Dessuten var vi innom litt jus og betydningen av fysisk aktivitet.

En busstur til Kvildal kraftstasjon ble det også tid til.

Noen av oss som deltok på kurset, har kort tid igjen til vi blir pensjonister. Andre skal jobbe i flere år. Jeg tror likevel at alle hadde utbytte av oppholdet på Lindum.

Takk for et nyttig og godt kurs.

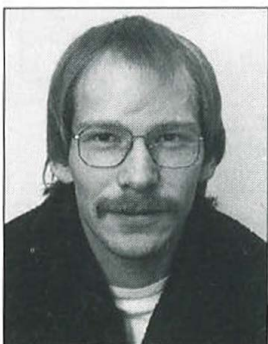


Her er kursdeltakerne samlet. Framme fra venstre: Oline Hamre, Sonja Aasland, Aud Michelsen, Magnar Michelsen, Karl Tjelta, Aslaug Marie Gjedrem, Marta Aardalsbakke, Olav Aardalsbakke, Åse Dyngen og Vally Vik.

Bak frå v.: Einar Skåtevik, Ivar Eikehaug (delvis skjult), Liv Skåtevik, Thorstein Thorsen, Kristian Nybø, Johanne

Skogerbø, Olav Øyvind Hamre, Tormod Langseth (delvis skjult), Kristian Tjelta (delvis skjult), Ola Sandvik, Harald Haugland, Tora Gilja, Gunnar Gjedrem, Ingrid Danielsen, Martin Gilja, Jørgen Lund, Berger Sørheim, Petter Vik, Magnhild Ødegård, Chester Danielsen, Gerd Lund, Erling Årdal og Bjørg Bilstad.

Nye medarbeidarar



Arvid Kåre Seldal
Engasjert
avdelingsing. ved
planavdelingen,
Grunnseksjonen
- fra 4. januar



**Sigrid Hågensli
Lyngholm**
Engasjert avdelingsing.
ved
administrasjonsavd.,
EDB-seksjonen
- fra 11. januar



Svein H. Storli
Engasjert
avdelingsing. ved
planavdelingen,
Storbygruppa
- fra 11. januar

Jubilantar

- 50 år

Magne Goa
Vegkontoret
- 22. desember

Per Bastild
Sand
- 30. desember

- 60 år

Jon G. Husveg
Nærbø
- 13. desember

Overvåking fra Bærheim vegstasjon

Fjernkontroll av tunneler og trafikkinnretninger

Den 30. november ble Rennesøy fastlandsamband - Rennfast - åpnet. I den forbindelsen kan det være på sin plass å fortelle om arbeidet med fjernkontroll og overvåking. Både undersjøiske tunneler, ferjeleier og variable skilter i forbindelse med Rennfast, blir overvåket og styrt fra Bærheim vegstasjon. Arbeidet foregår fra en driftsentral utstyrt med høyteknologiske dataanlegg.

Av Torbjørn Hogstad

Ikke bare Rennfast overvåkes fra driftscentralen. Flere andre tunneler, ferjeleier, trafikklys og variable skilter er tilkoppelt fjernkontrollanlegget.

Driftscentralen er klargjort for framtidige oppgaver. Det gjelder f.eks. Hillevåg

tunnel, ei eventuell Høgsfjord rørbru, værstasjoner og andre mindre stasjoner i Stavanger, Sandnes, Forsand og Bokn, etter hvert som disse blir utbygt.

Kommunikasjon

Kommunikasjonen mellom Bærheim og de enkelte utestasjonene går vesentlig i jordkabel. I samarbeid med Stavanger kommune og IVAR (Interkommunalt vann-avløps- og renovasjonsverk) har vi utnyttet etablerte kabelforbindelser.

Mednyllegging på enkelte korte strekninger er forbindelsen både til Rennfast, brannvesenet og eksisterende anlegg komplettert til gjensidig nytte for våre etater.

Fra Mortavika til undersentral (bomstasjonen) på Søk og fra Sandnes til Bærheim (lyskryss) er det leid linjer av Televerket. Til planlagte værstasjoner må det leies samband. Fra Bærheim til vegkontoret nyttes eksisterende datasamband.

Overvåking og styring

Ute i anleggene er det installert 21 PLS-er (Programmerbar logisk styring). Disse er oppbygd med microprosessorer og kan i grove trekk sammenlignes med en datamaskin.

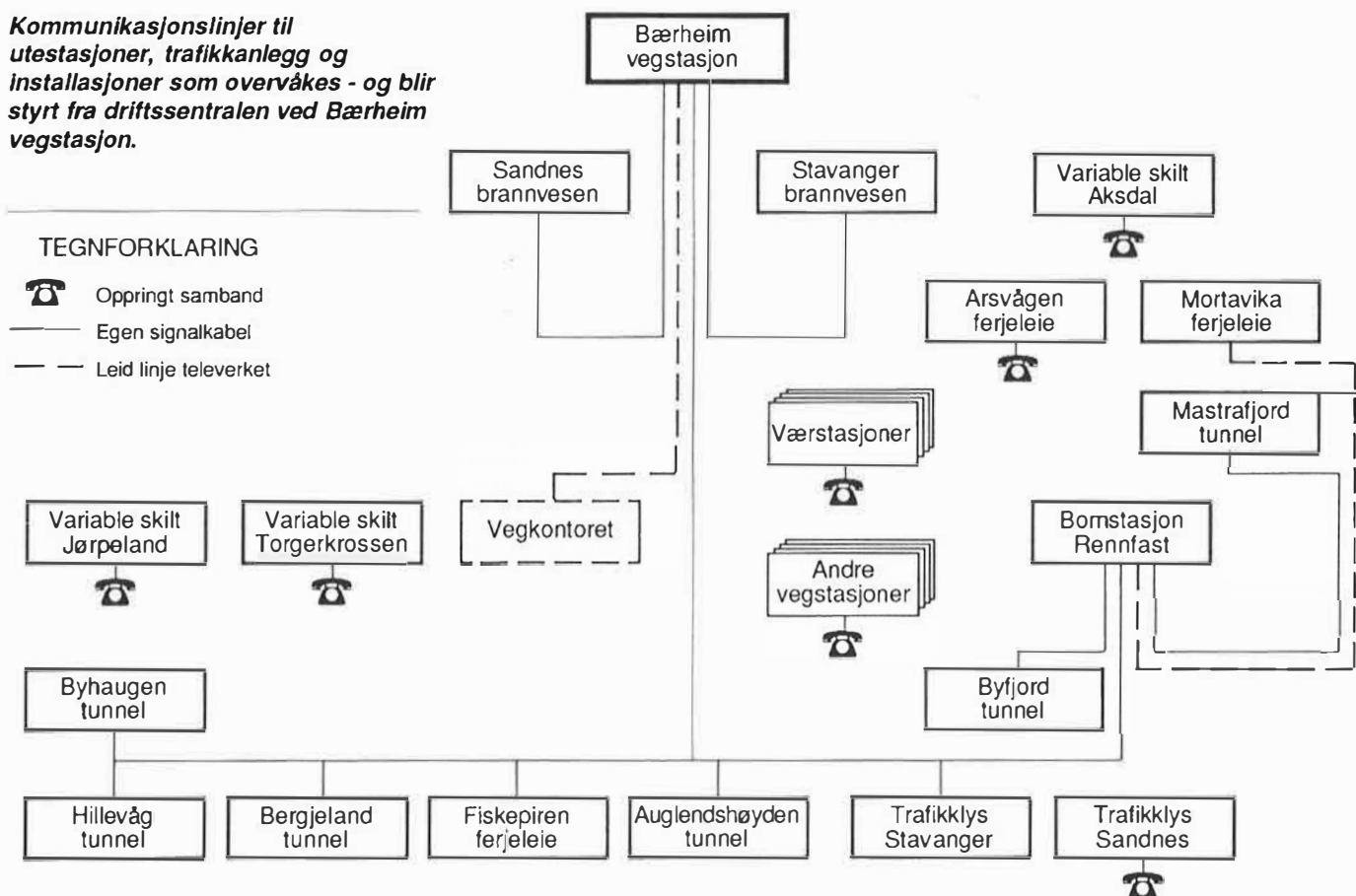
PLS-ene styrer all automatikk i tunnelene. Dessuten sendes og mottas det signaler mellom Bærheim og det enkelte punkt ute i anlegget.

Det gjelder f.eks. alarmer om tekniske feil, målinger, forurensninger, vannstand i pumpeumpene, styring av variable skilt, ventilasjon, pumper m.v.

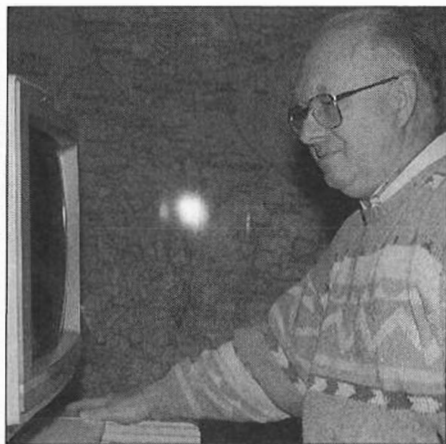
Ved driftscentralen på Bærheim vegstasjon kan målinger, data m.v. leses av på skjerm.

Hovedbildet på skjermen er bygd opp som et kart over området med symboler for hver tunnel, ferjeleie m.v.

Kommunikasjonslinjer til utestasjoner, trafikkanlegg og installasjoner som overvåkes - og blir styrt fra driftscentralen ved Bærheim vegstasjon.



TILLITSVALGTES SPALTE



Odd S. Sivertsen ved skjermen på driftssentralen.

Hovedbildet på skjermen er bygt opp som et kart over området.

Alarm

På den nederste delen av bildet er alarmlista lagt inn. Alarmer vises med blinkende rødt trekantsymbol på hovedskjembildet. Symbolet vises på den aktuelle understasjon. Det kommer også en tekst i rød skrift som beskriver mer detaljert om hva alarmen gjelder.

Operatøren (den som mottar alarmen) kvitterer for mottatt alarm. Teksten på alarmlista skifter farge fra rødt til grønt. Når reparasjonen er utført, forsvinner alarmen fra alarmlista og logges inn i historiske data.

Alle alarmer går til driftssentralen på Bærheim. I tillegg går alarmer fra SOS-kiosker og brannskap (NØD) til Stavanger brannvesen. Fra SOS-kiosker er det egen talclinje til brannvesenet, som også setter i verk tiltak på grunnlag av nødalarmer.

Tiltak i forbindelse med tekniske alarmer og driftsalarmer utføres av Vegvesenet.

Det er utarbeidet instruks for behandling av alle alarmtyper. I denne skilles det mellom tiltak i ordinær arbeidstid og utenom ordinær arbeidstid.

Vegtrafikksentralene

Det legges opp til et nært samarbeid med lokal og regional vegtrafikksentral. Samarbeidet gjør det mulig med oppdatering hele døgnet. Dette gjeldet blant annet opplysninger som har betydning for publikum og trafikanter, som vegarbeid, stengte ferjeleier, lyskryss som er ute av drift og uhell av tunneler.

Etter hvert som vegtrafikksentralene bygges ut, vil de bli tilkoplede driftssentralen på Bærheim og selv kunne hente ut aktuelle opplysninger.

Urolige tider - oppgaver framover

Det er urolige tider i bedriften Statens vegvesen Rogaland. Vi er knapt ferdige med omorganiseringen PPP-91, så skal det innføres nytt regnskapssystem "KRØSUS".

Videre kjenner vi til at Hollerutvalget er i arbeid. Derfor kan det skje forslag til store omlegginger eller forandringer.

Alt ukjent skaper frykt for arbeidsplasser. Skal Vegvesenet, som hittil har vært en god og trygg arbeidsplass, forandres til en utrygg etat? Vi får håpe i det lengste at så ikke blir tilfelle. Usikkerhet skaper uro og nedsetter effektiviteten. Og effektivitet trenger vi sårt for å kunne hevde oss i konkurransen.

Skille mellom produksjon og forvaltning vil komme. Det ser jeg på som en fordel. Jeg er for at det regnskapsmessig skal komme fram, hva de forskjellige foretak i virkeligheten koster. Er ledelse/administrasjon for stor, så må denne reduseres.

Jeg har lenge hatt mistanke om at ledelsen/administrasjonen er for stor, uten at det har vært mulig å dokumentere dette.

Fra nå av regner jeg med at vi må dokumentere det absolutte minstekrav som må til. Dette for at produksjonskostnadene nå også skal omfatte ledelse og administrasjon, og da må også dette ned på et bestemt nivå, slik at vi i sterk konkurranse med andre er konkurransedyktige.

Den første tanken som da slår meg, er spørsmålet om vi ikke i Vegvesenet litt etter litt har bygget opp et altfor stort kontrollapparat. Vi har folk som skal kontrollere de som skal kontrollere o.s.v. Er dette nødvendig når vi har fastlagte standarder og kvalitetskrav som skal følges og dokumenteres?

Vi ønsker å ha arbeidsplasser og helst skape flere, men dette må skje utfra et opplegg der effektivitet er satt i høysete. Lykkes vi med dette, har jeg enda tro på at vi i Vegvesenet kan se framtiden lyst i møte.

Organisasjonene blir i dette arbeidet en viktig ressurs, som sammen med ledelsen må få dette til.

Den ansvarsfølelse og samarbeidsvilje, som er mellom organisasjonene og også mellom organisasjonene og ledelsen, gir godt håp om at vi i fellesskap skal mestre de oppgavene vi står framfor.



Asbjørn Oddane

Leder Rogaland Vegteknisk forening

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Foredragshaldarar og sentrale deltakarar
på Sykkelbykonferansen 92 i Sandnes.

Frå venstre: Politisk rådgiver Gisle
Handeland, Samferdselsdep., teknisk sjef
Asbjørn Nordbø, Sandnes kommune,
vegsjef Chester Danielsen og vegdirektør
Olav Søfteland.

Reportasje side 5 - 7.