



Nr. 3 – MAI 1993 – 21. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Kva var vel 17. mai utan musikkorpsa?
Malvin Hegdal er ein av dei mange
tusen som er med på å skapa
feststemning på nasjonaldagen.
Det har han gjort i over 40 år,
som musikanter i Sokndal Musikkorps.
Nesten like lenge har han vore
vegarbeidar, først for
Sokndal kommune og sidan 1964 for
Statens vegvesen.
Me ønskjer både Malvin og alle andre
GOD 17. MAI!



AV INNHALDET

- Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97
- Terland klopp – unikt kulturminne
- Eg takkar livet – og har kutta røyken
- Miljøproblema skal tas på alvor



Nr. 3 - mai 1993

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Halvor Folgerø
Njål Hanasand
Reidun Lanne
Sigurd Sæland
Kjell Einar Tronstad
Reidun Vehus

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1800 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...

Hittil i år har vi i vårt fylke opplevd en tragisk økning av dødsulykker i trafikken, og det er naturlig at vi i vegvesenet spør oss selv om det er noe vi kan gjøre med det, ut over det vi allerede gjør.

Jeg har nettopp vært på vegsjefenes årlige konferanse på Voksenåsen, og der ble dette spørsmålet tatt opp.

La meg nevne noen av områdene der det ble sagt at vi gjerne kan få "en ny giv":

Vi er alle TS-arbeidere

Alle som er ansatte i vegvesenet og ikke minst de som har den mest direkte kontakt med trafikanter og publikum,- biltilsynet, oppsynet og våre utarbeidere må kunne drive aktivt TS-arbeid. Hva om vi setter igang en omfattende opplæring av hele vårt personale, og alle sammen, uansett stilling i etaten så det som en viktig oppgave å oppdage og få utbedret trafikkfeller, å oppdra trafikantene, i det hele tatt være aktive TS-arbeidere?

Vekk med all båstenking

Selv om vi i dag samarbeider adskillig bedre enn tidligere, så har vi vel fremdeles for mye båstenking også på TS- området. Og det gjelder både internt i vegvesenet og i vårt forhold til andre som også er opptatt av dette viktige arbeidet. Konkurransen og det å være "best" kan være vel og bra. Og hvis vi kan kombinere dette med større romslighet, godvilje og aktivt samarbeid, så er vi kommet langt på veg.

Kvalitetssikring (KS)

Vi må få gode og brukervennlige kvalitetssikringssystemer for å sikre trafikkikker-

heten i all vår produksjon enten det dreier seg om nye veganlegg, drift og vedlikehold av vegene eller biltilsynets publikumsservice.

I første omgang kan vi f.eks. ha et eget KS-opplegg for ferdige veganlegg.

Aktive politikere

TS- arbeidet bør fram på den politiske dagsorden igjen. Fylkestrafikkikkerhetsutvalgene (FTU) bør enten få høyere status og mer myndighet eller så bør de kanskje omorganiseres, f.eks. slik at arbeidsutvalget for fylkessam ferdselsstyret også blir FTU.

Desentralisere

TS vil alltid være et viktig nasjonalt anliggende, og sentrale myndigheter vil alltid ha et overordnet ansvar for dette arbeidet. Men jeg er overbevist om at også de små lokale enhetene, lokalmiljøene har store muligheter for å gjøre en innsats.

Vi har klare eksempler på hva lokale engasjement på skolekrets og grendeplanet kan føre til i det omfattende dugnadsarbeidet for bygging av gang- og sykkelveger som er kommet i stand her i Rogaland. I flere kommuner er det nå i gang slik dugnadsarbeid, og jeg vil i den forbindelse gjerne framheve lokale krefter i Vindafjord kommune som gjør en kjempeinnsats. Det er i sannhet en ny giv i trafikkikkerhetsarbeidet som andre kommuner og andre fylker kan lære av.

Mortavika og massemedia

Etter snau 2 måneders drift blei det nye ferjeleiet i Mortavika på Rennesøy karakterisert som ubrukeleg av yrkessjåfører, havnesjef Odd Michael Odland og andre "ekspertar".

Dette var under den ekstreme stormperioden i januar, då mange ferjeleier på Vestlandet - mellom dei Mortavika - i dagevis var heilt eller delvis stengde. Seinare har det gått rimleg godt med regulariteten i ferjetrafikken mellom Mortavika og Arsvågen/Skudeneshavn.

Ennå er det alt for tidleg å dra slutningar om kor god eller dårleg Mortavika er for ferjetrafikk. Nå som før, har Statens vegvesen tru på at ferjeleiet vil vera godt tenleg, men me skal vakta oss vel for dei raske konklusjonane.

Når ferjecooppstillingsplassane står fulle av bilar og vanskane tårnar seg opp, er det forståeleg at det kan koma lite gjennomtenkte ord og ytringar. Desto gledelegare er det å kunne slå fast at massemedia i Rogaland dekkja ferje-problema på ein god og profesjonell måte. Ulike partar og ulike syn fekk spalteplass og sendetid. Me opplevde lite av ein-sidede, sensasjonsprega oppslag. Her vil me særleg dra fram den informasjonen som NRK formidla, både lokalt og på riksnettet, då det storma som verst i januar. Radio er eit "raskt" medium, og ved hjelp av denne fordelen er NRK vår beste informasjonskanal under vanskelege og skiftande verforhold.

Harald Sel

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Mortavika og massemedia	2
I startblokkene	3
Stortingsmeldinga om NVVP 1994-97	4
Ulykkespunkter på riksvegnettet	5
Terland klopp: Veghistorisk kulturminne	6
Reiselivssatsing langs Ryfylkevegen ..	7
Rennfast: Trafikkmengde som venta	7
Ted Ove Slettebø: Eg takkar livet	8
Ny veg mellom Oanes og Botne	9
Kvalitetssikring er ingen spøk	9
Sykkel-Rogaland blir sakte "tråkla" saman	10
Sandnes - den syklende byen	11
Når arbeidsdagen blir vond	12
Motorvegen mot Osli	13
Vegsjefen og Arbeidstilsynet på HMS-synfaring	14
Finnøy-trafikken over Rennesøy	15
Miljøproblema skal tas på alvor	16
Kryssord	17
Ny Rv. I mellom Hillevåg og Motorvegen	18
Trafikkdøden	19
Alfred Godeseth: Lokal krigshistorie	20
Lövenstrasse - mellom flyplassene Sola og Forus	21
Vegmesteren har ordet: Dalane - ei perle på jord	22
Fotball-vegcup i Trondheim	23
Nybygg for Biltilsynet i Haugesund	23
Bedriftskunstforeningens salgsutstilling	24
Vegmuseet i museumsstafetten	24
Personaltytt	25
Rygiamat	25
Andakt	25
Rundt i 100 for Statens vegvesen ...	26
"Miljø-asfaltverk" i Vadla	26
Bernt Øye Larsen til minne	27
Tillitsvalgtes spalte	27

I startblokkene - men hvilket løp skal vi løpe?

Av biltilsynssjef Ivar Fett



"Vi ligger klare i startblokkene, men vi vet ikke helt sikkert hvilket løp vi skal løpe!"

Jeg har ved et par anledninger brukt dette bildet for å beskrive TK-avdelingens situasjon i 1993. Og det er selvsagt myntet på situasjonen som vil oppstå når EØS-avtalen trolig blir undertegnet, og vi må tilpasse oss EF's direktiver.

Helt blanke er vi imidlertid ikke. Vi vet at det er særlig 2 direktiver som spiller inn: Alle tunge kjøretøy (over 3,5 tonn) skal kontrolleres i hall hvert år. Det andre gjelder kontroll av kjøre- (arbeids) og hviletider, der kontrollomfanget er bundet til 1 % av alle sjåførarbeidsdager.

Usikkerheten er knyttet til rammebetingelsene for dette arbeidet, og særlig i forbindelse med hallkontrollene. Pr. i dag har nemlig ikke biltilsynet på landsbasis kapasitet til å kunne utføre dette arbeidet. Det er derfor en forutsetning at enten må private kontrollmyndigheter inn i bildet eller så må vår kapasitet økes.

Dersom det første blir tilfelle, begynner spørsmålene virkelig å "stille seg i kø": Hvem skal betale for disse kontrollene? Skal bileieren betale? I tilfelle er det eneste naturlige at det også skal betales til biltilsynet. Skal vi i så fall konkurrere om oppdragene? Hvem bestemmer prisen? Hvis vi skal konkurrere med private verksteder, hva da med verkstedtilsynet? (Skal biltilsynet ha tilsyn med sine egne konkurrenter?)

Det er altså en rekke både praktiske og formelle problemstillinger som må avklares. Vi vet at Vegdirektoratet arbeider intenst med spørsmålene. Når dette leses, har vi nettopp avviklet biltilsynssjefkonferansen. Forhåpentligvis får vi i hvert fall noen avklaringer da. Så følg med!

Utenfor vinduene er det vår og dagene er blitt lengre og lysere. Utdfordringene er mange, og av og til kan de virke nesten uovervinnelige. Men jeg vet at vi i fellesskap skal klare dette - skritt for skritt. Og underveis skal vi ikke glemme å nyte denne deilige årstiden!

Stortingsmeldinga om NVVP 1994 - 97

Firefelts motorveg, bru over Lysefjorden og miljøsatsing

Positiv omtale av røyrbu over Høgsfjorden

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om ei investeringsramme på 710 millionar kr for Rogaland i stortingsmeldinga om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, som blei lagt fram i april. Dette er 40 millionar meir enn den statlege investeringsramma, som Vegsjefen var pålagt å halda seg innanfor i sitt framlegg til investeringsprogram (sjå tabell).

Tekst: Harald Sel

Foto: Stavanger Aftenblad

Røyrbu over Høgsfjorden

Om røyrbu over Høgsfjorden heiter det at ein treng større konsentrerte investeringar for å realisera prosjektet enn det ein har funne plass til for perioden 1994-97.

Men Departementet stiller seg positiv til prosjektet. Prosjektet er mellom dei som kan vera aktuelle, dersom det blir satsa 3 milliardar ekstra på veg- og vegtrafikk i planperioden, slik Regjeringa si målsetting er.

I Vegsjefen sitt investeringsframlegg var det ført opp 35 millionar til oppstarting av røyrbu-prosjektet. I NVVP 94-97 foreslår Departementet at desse midlane blir brukt til å auka postane til gang- og kollektivtrafikktiltak, og dessutan til å dekkja auka behov for midlar til E 18 Hove - Osli.

Bru over Lysefjorden

I stortingsmeldinga går Samferdselsdepartementet inn for at bru over Lysefjorden skal fullførast i perioden 1994-97.

Det blir også vist til at hovudplanen for brua nå er oppe til ny utgreiing og at hengebruløysing ved Nibå inngår i denne nye vurderinga.

Ut frå dette, kan ein rekna med at det blir bygt hengebru over Lysefjorden.

Firefelts motorveg Forus - Hinna

Dette prosjektet, som er kostnadsrekna til 62 mill. kr, er oppført med 36 mill. kr. Det er då føresett at restbehovet, 26 mill. kr, blir løyvd i 1998, slik at anleggsperioden blir frå 1996 til 1998.

Framlegget frå Departementet er ikkje i samsvar med Fylkestinget i Rogaland si innstilling. Fylkestinget gjekk inn for å prioritera 19 mill. til Rv.47 i Haugesund, 7 mill. til gang- og sykkelveg og 10 millionar til kollektivtrafikk, i staden for midlar til firefelts motorveg.

Transportplan for Stavanger, Sandnes og Sola

I samband med utgreiingsarbeidet til Norsk veg og vegtrafikkplan 1994-97, blei det utarbeidd transportplanar for 10 storbyområde, - mellom desse Stavanger/Sandnes/Sola-området.

I samsvar med tilrådingane i transportplanen og Vegsjefen si innstilling, går Departementet inn for å bruka 300 millionar kr. i storbyområdet. Av dette er 206 øyremarka til vegføremål, i hovudsak E 18 og Rv.1 i Stavanger og Rv.13 i Sandnes. Vidare er 16 mill. ført opp til kollektivtrafikk-tiltak, 18 mill. til trafikksikring, 23 millionar til miljøtiltak og 37 millionar til gang- og sykkelveg.

Austrumdalsvegen

I programmet for tilskot til store fylkesvegprosjekt er Austrumdalsvegen i Bjerkreim ført opp med 31 mill. kr, som er 60 % av totalkostnaden på 52 millionar kr. Dette er 7 millionar meir enn det tilskotet som var berekna ut frå gjeldane reglar om maksimalt tilskot pr. innbyggjar. Dep. meiner at ein i dette tilfellet bør gjera unntak frå denne regelen, på grunn av stor trafikk i vinterseongen då rasfaren er størst.

Miljøsatsing

I framlegget til NVVP 1994-97 er miljøtiltak oppprioriterte. På landsplan er auken

på 15 % for miljø- og trafikksikringstiltak og 31 % for midlar til bygging av gang- og sykkelveg.

For Rogaland er det framlegg om løyvingar på 163 mill. kr til ulike miljø- og trafikksikringstiltak, mot 110 i planperioden 1990-93. Dette er ein auke på ca 48 %. Av denne summen er det ført opp 52 millionar til gang- og sykkelveg, 24 millionar til trafikksikringstiltak, 18 millionar til kollektivtiltak, 31 millionar til miljøtiltak og 38 millionar til andre tiltak.

Sykkelvegvedlikehald frå kommunane til Staten

Statens vegvesen bør overta vedlikehaldet av gang- og sykkelveg langs riksvegane. Det foreslår Samferdselsdepartementet i stortingsmeldinga om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97.

Dersom Stortinget sluttar seg til dette, vil staten få det fulle ansvaret for bygging av gang- og sykkelveg frå 1. januar 1994, og ansvaret for vedlikehald blir overtatt frå 1. januar 1995.

I dag har kommunane ansvaret for grunninnløysing ved bygging av gang- og sykkelveg. Vidare overtar kommunane vedlikehaldet, etter at Statens vegvesen har finansiert og hatt ansvaret for bygginga.

Når det gjeld vedlikehald, er det retta kritikk mot ein del kommunar for dårleg vedlikehaldsstandard. Dessutan opplever ein ofte at standarden kan variera mykje på same gang- og sykkelveg, når ein passerer ei kommunegrense.



Skal barn få veksa opp i eit trygt trafikkmiljø utan helsefare på grunn av forurensing, støy og andre trafikkkulempar? Stortingsmeldinga om NVVP 94 - 97 legg opp til større satsing på miljø- og trafikksikringstiltak.

I Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994 - 97 blir det gjort framlegg om løyvingar til fylgjande riksveg-prosjekt i Rogaland

E 18	motorvegen Hove - Osli	65	mill. kr
E 18	utviding til 4 felts motorveg Hinna - Forus	36	mill. kr
E 18	Drangsdalen i Lund	13	mill. kr
Rv.1	Hillevåg - x E 18 i Stavanger	27	mill. kr
Rv.1	Toplanskryss vest for Karmsund bru	14	mill. kr
Rv.11	nytt kryss ved Våg i Tysvær	7	mill. kr
Rv.13	Hove - Vatnekrossen i Sandnes	68	mill. kr
Rv.13	Oanes - Botne og bru over Lysefjorden	168	mill. kr
Rv.13	Bratlandsdalen i Suldal	8	mill. kr
Rv.45	Øvstabøstølane - Gaudøy (Hunedalsvegen) ..	4	mill. kr
Rv.46	Ropeid - Iglatjønn	11	mill. kr
Rv.47	toplanskryss vest for Karmsund bru	15	mill. kr
Rv.504	Moi - Bue	8	mill. kr
Rv.509	Arabergv. - Skiljaberget (Solatangenten)	10	mill. kr

Ulykkespunkter på riksvegnettet i Rogaland

En av de mange oppgavene Trafikk- og Miljøseksjonen på planavdelingen har, er å føre statistikk over personskadeulykkene på vegnettet. Denne statistikken bruker vi bl.a. til å gi ut en årlig oversikt over ulykkespunktene:

”Et ulykkespunkt er en strekning på 100 m der det har skjedd minst 4 personskadeulykker siste 4-års periode”.

Av Arne Kallelid

I februar i år gikk vi gjennom ulykkespunktene for perioden 1989-92. Vi fant da 38 punkt på riksvegnettet som per definisjon er ulykkespunkt. Vi finner naturlig nok de fleste av disse punktene i tettbygd strøk der trafikken er høyest.

En oversikt på kommuner gir denne fordelingen:

- Stavanger:	16 punkt
- Haugesund:	7 punkt
- Sandnes:	5 punkt
- Karmøy:	4 punkt
- Klepp:	2 punkt
- Sola:	2 punkt
- Time:	2 punkt
- Sauda:	1 punkt

Vi bruker mye ressurser på å redusere antall ulykkespunkt. De siste årene har vi utbedret 2 til 3 punkt i året. Utbedring omfatter alt fra full kryssomlegging til 2 millioner, til å flytte et trafikkskilt som hindrer sikten i et kryss.

- Rv.44, Øksnevad, Klepp kommune: Bygging av venstresvingefelt og kanalisering av kryss med Fv.253
- Rv.11, Haugesund: Justering av rundkjøringer i Spannavegen
- Rv.47, Haugesund: Venstresvingeforbud og fjerning av to gangfelt i kryss med Stavangergata.

I 1993 har vi til nå 3 punkt som er under ombygging eller som skal bygges om:

- Rv.1, Fartein Valens veg X Tjensvollkrysset, Stavanger: Rundkjøring
- Rv.47, Vistnes, Karmøy: Rundkjøring og undergang
- Rv.520, Sauda: Rundkjøring i krysset med Kyrkjegata

I tillegg har vi flyttet et trafikkskilt i Eidekrysset, Rv.47 på Karmøy. Dette vil forhåpentligvis redusere antall ulykker i dette krysset.



Terland klopp på "Verdas natur- og kulturvernliste"?

Veghistorisk kulturminne av internasjonal interesse

Terland klopp vil kanskje koma med på FN/UNESCO si liste over dei mest verneverdige natur- og kulturhistoriske minnesmerka i verda. Terland klopp ligg tett ved Rv.42 (tidlegare Rv.9) i Eigersund, 6 km frå Helleland på veg mot Tonstad. Den lista det gjeld har namnet World Heritage List.

Framlegg om at Terland klopp skal koma med på lista, blei sett fram på Den internasjonale komiteen for vern av tekniske og industrielle kulturminne (TICCIH) sitt møte i Roma 12. februar i år. Mellom dei 120 forslaga til nye verneobjekt var også ei anna norsk bru, Visdalsbrua i Lom - ei utkraga tømmerbru.

Tekst: Harald Sel
Foto: Torstein Rein Larsen

Tre norske kulturminne er frå før funne verdige til ein plass på World Heritage List, Urnes stavkyrkje, Bergstaden Røros og helleristingsfeltet i Alta.

"I godt selskap"

Dei to små norske bruene er i "godt selskap" mellom dei nye listekandidatane. Mellom forslaga er f.eks. Brooklyn bridge, The Forth Bridge (England) og andre store monumentale byggverk.

Forslaga på Terland klopp og Visdalsbrua er mottatt med interesse i komiteen.

Sjøl om desse brutypene nok har vore i bruk tidlegare mange stader, er dei temmelg eineståande i verda i dag.

Ekspert-utgreiing

Det er nå sett ned eit ekspertutval som skal laga

utgreiingar og leggja fram tilrådingar om dei to norske bruene. Førstearkivar Ola Øveraas hos Riksantikvaren vil truleg representera dei nordiske landa i "bruutvalet".

Ola Øveraas er godt kjent i Rogaland og han har vore rådgivaren vår i samband med restaurering av fleire tre- og steinbruer her i fylket, mellom dei Terland klopp.



Terland klopp er ei steinhelle-bru på 60 meter fordelt på 21 spenn. Ho er ca 200 år gammal, og den lengste steinhellebrua som er bevart i Norden. Brua representerer ein enkel, men solid byggekunst som blei mykje brukt i tidlegare brubygging.

Gledeleg for Rogaland

Ansvarleg for det museale arbeidet i Statens vegvesen Rogaland, administrasjonssjef Svein Magne Olsen, er svært glad for at Terland klopp har kome med på den eksklusive "kandidatlista".

- Det er motivrande å sjå at vårt ønske om å bevare denne gamle brua nå kanskje resulterer i at ho skal representera Norge på World Heritage list, seier Olsen.

Olsen understreker elles at Rogaland har mange fine steinbruer. Av desse er ca 40 truleg sikra for framtida gjennom den verneplanen som Statens vegvesen Rogaland har utarbeida og fått aksept for hos kommunar og kulturvern-styresmakter.

Fleire av dei 40 bruene er alt restaurerte, og andre står for tur.

Reiselivssatsing langs Ryfylkevegen

Ryfylkevegen går ein spennande sommar i vente. Etter Rennfast-opninga kan Kyststamvegen trekka til seg bilistar som elles ville kjørt Ryfylkevegen. Det nye er alltid spennande og interessant.

- Rennfast er ei klår utfordring for oss, seier leiaren i marknadsføringsutvalet til Ryfylkevegen A/S, Njål Tjeltveit.

Tekst og foto: Geir Wigstrand

Ryfylkevegen A/S gjekk i tenkeboksen då brosjyre-samarbeidet mellom Ryfylke-kommunane slo sprekkar i fjor. Det enda med at Stavanger og Sauda lagde ein felles brosjyre. Ryfylkevegen A/S skipa etter dette til eit utval som skulle marknadsføre Ryfylkevegen. Arbeidet i utvalet er i full gang, med to representantar frå kvar kommune.

Profileringsområde

- Me arbeider med ein plan for å marknadsføre Ryfylkevegen på ein slagkraftig måte, fortel leiaren i utvalet, Njål Tjeltveit til Rypress.

- Alle kommunane langs vegen skal peika ut to profileringsområde i sin krins. Desse skal utvalet ta stilling til når me lagar ein felles brosjyre for 1994. Variasjon vil vera stikkordet for brosjyren.

To hovudveggar

Tjeltveit fortel at utvalet arbeider med profileringstiltak også for sommaren 1993.

Han trur ikkje på ein beinhard konkurranse om turistane mellom Ryfylkevegen og Kyststamvegen.

- Me må ikkje overdriva. Det er ikkje noko nytt med to hovudveggar gjennom Ryfylke. Det nye er Rennfast, presiserer han. - Alt nytt er spennande for

turistar, og det er difor me må på banen. Ryfylkevegen er eit framifrå alternativ, smiler Njål Tjeltveit.

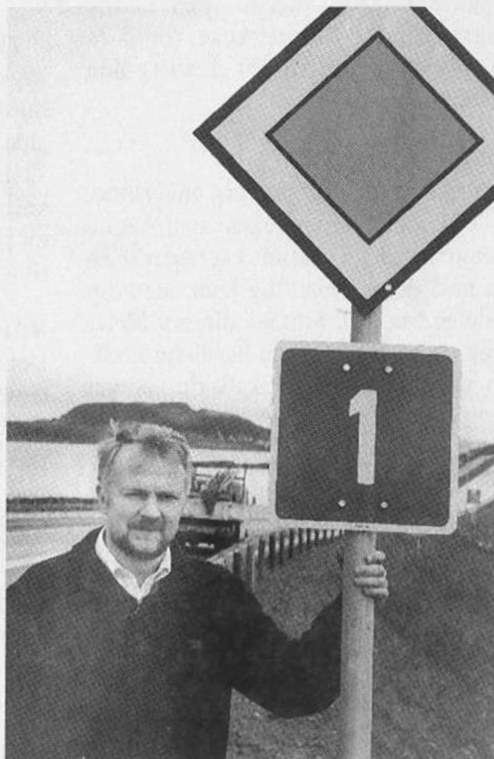
Båt- og bilturistane

Utvalet Tjeltveit leiar vurderer også meir generelt den framtidige satsinga av reiselivsnæringa langs Ryfylkevegen.

- Turist-Ryfylke er ikkje berre ein ting. Eg finn det naturleg å dela turistane i to grupper, båtturistane og bilturistane. Eller om ein vil, Ryfylkefjorden og Ryfylkevegen.

Ryfylke - ein region

Det er klart at ulike tiltak må til for å marknadsføre dei to områda, meiner Tjeltveit. Men på ei anna side er Ryfylke ein region. Eg ser det difor som naturleg og positivt med ei koordinering av reiselivstilboda i Ryfylke, slik som Ryfylkerådet arbeider for, seier den optimistiske marknadsføraren.



Illustrerer dette kampen mellom David og Goliat? Med eit godt grep om Rv.1 (Kyststamvegen) lovar Njål Tjeltveit fredeleg men proff kamp om turistane.

Første Rennfast-vinteren Trafikkmengde som venta

Trafikken over Rennesøy, frå opninga 30. nov. og fram til nå, er nesten i samsvar med - eller litt over trafikprognosen for Rennfast-prosjektet. Denne prognosen har ein gjennomsnittstrafikk pr. døgn, fordelt over heile året, på 2.390. Ein opererer også med prognoser for gjennomsnittstrafikk pr. døgn for dei enkelte månadane, på grunn av store sesongvariasjonar i trafikken.

I desember 1992 var gjennomsnittstrafikken pr. døgn (ådt) 2.265 kjøretøy. Dette talet er litt over prognosen, som er 1.780, og skuldast mange skuelystne og festivitas i samband med opninga av Rennfast.

I januar var trafikken 1.783 ådt, som er nesten heilt i samsvar med prognosen. Det var i januar ein hadde den lange storm- og uversperioden, som førte til problem med ferjetrafikken. Slik sett, er 1.783 ådt eit godt trafikktal.

Februar-trafikken var 1.964 ådt. Prognosen er 1.930. I mars var tilsvarande tal 2.131 og 2.110. Dei foreløpige tala for april tyder på at trafikken også i denne månaden låg litt over prognosen.

Prognosen, som ein her samanliknar trafikktala med, føreset ei nedbetalings-tid for Rennfast-prosjektet på 16 år. Om trafikken så langt er positiv, ut frå denne målsettinga, er det mange usikre faktorar som har betydning for nedbetalingsplanen.

Renteutgiftene for lånegjelda svingar i takt med marknadsrenta. Sidan opninga 30. november har marknadsrenta gått merkbar ned. Dette slår gunstig ut.

Prisutviklinga i nedbetalingsperioden spelar også inn. Eventuell prisstigning fører til kortare nedbetalingstid, på grunn av at bompengesatsane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Ein anna usikker faktor er rabattordningane. Dersom fleire enn det ein har rekna med, kjører med rabatt gjennom bomstasjonen, blir sjølsagt inntektene mindre enn berekna. Så langt reiser litt fleire enn det ein rekna med i prognosen, med rabatt.

- Eg takkar livet og har kutta ut røyken

- Livet har fått eit nytt perspektiv. Særleg set eg pris på alt det positive - slikt som eg før såg på som sjølsagt og la lite vekt på. Her jagar me i veg - slik er samfunnet blitt i dag. Me kan irritera oss over småting, og så gløymer ein så lett dei nære og daglege gledene. Som for min del, at eg har 4 friske ungar, er frisk sjøl og har ein god heim.

Dette seier 37 årige Ted Ove Slettebø, sjåfør for Statens vegvesen i Dalane-området. For eit års tid sidan fekk han beskjed om at faren var stor for at han hadde strupekreft. Så viste det seg at dei alarmerande symptomona likevel var godarta. Stemmen, som han nesten hadde mista, er i dag normal igjen, og han er den gamle, friske og spreke Ted.

Ei gladhistorie - som me høyrer så alt for få av.

Text og foto: Harald Sel

Ted er betenkt over å la seg intervjuva i Rygjavegen om dei alvorlege sjukdomssymptomona, den vonde usikre tida som fylgde og den utralege gleda då det viste seg at han ikkje hadde kreft. Men han har kome til at det kan vera verdifullt å dela historien sin og tankane sine med andre.

- Eg kan bli misforstått, seier han. - Om eg hadde det vondt mens det sto på, er ikkje dette verdt ein tanke i forhold til alt det vonde som er i verda. På den andre sida høyrer me stadig om så mykje elendighet. Det kan vera godt å få fram meir av det positive og ting som me kan gleda oss over. Det er me ikkje flinke nok til, så lenge me er friske og har det godt.

Fare for kreft

Det var på vårparten i fjor at Ted fekk problem med stemmen. Først la han lite vekt på det, men vanskaner med å snakka blei verre og verre. Ein dag hadde kjøreoppdrag i Stavanger, stakk han innom bedriftshelsekontoret. Bedriftshelsesøstera sende han direkte til lege.

Etter grundig undersøking, fekk han beskjeden: Du må vera forberedt på det verste. Faren for at du har kreft er 50%.

Tanken på kreft hadde nok streifa meg, men legen sine ord sette meg nære på i ein sjokk-tilstand, fortel Ted.

- Eg tenkte på ungene, som den gongen var frå 1 til 8 år. Alt var grusomt. Eg såg i beste fall for meg ei framtid utan strupe. På grunn av den vonde halsen, hadde eg kort tid i førevegen slutta å røyka. Nå for eg rett ut og kjøpte tobakk att. Eg følte at eg ingenting hadde å tapa.

Dårlege prognose

Han blei straks sett på venteliste for å koma til spesialist på Sentralsjukehuset i Rogaland. Halvanna veke måtte han venta, og ventetida var fæl. Og då han blei innlagt, var ikkje legen sin første reaksjon oppløftande: Dette såg ikkje godt ut. "Forbered deg på strålebehandling ved Haukeland sjukehus i Bergen. Men dersom du har kreft, er det på så tidleg stadium at du sikkert vil sleppa operasjon", trøysta legen. Eit lite inngrep under full narkose for å ta celleprøver måtte til for å stilla den endelege diagnosen.

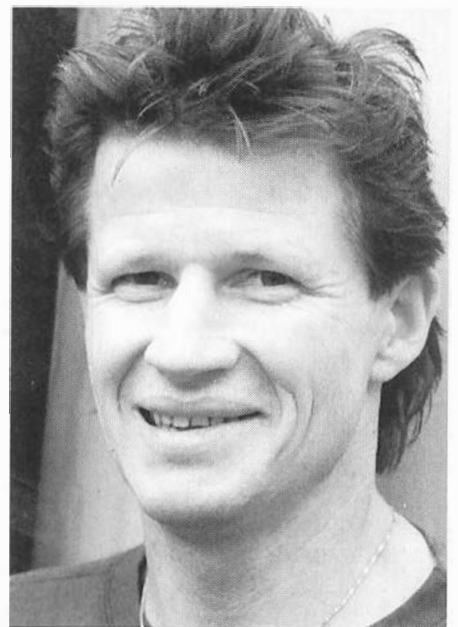
Gledeleg beskjed

Tre dagar seinare var prøvene analyserte, og Ted møtte igjen legen som hadde foretatt inngrepet i halsen. Og legen helsa han med desse orda: "Eg kjem med ein gledeleg beskjed. Strupen din er ruflete, stygg og betent, men du har ikkje kreft. Ein operasjon må du kanskje likevel igjennom."

- Eg kan ikkje setta ord på det eg følte, seier Ted. - Etter dei dårlege prognosene eg var forespeilt, kunne eg nesten ikkje fatta innhaldet i legen sine ord. Men etter ei stund fekk eg på ny ein utrygg følelse. "Må eg gå rundt resten av livet og vera redd for å få strupekreft", spurde eg. "Nei", svara legen, "dersom du held deg borte frå røyken, skal dette gå bra."

Frisk

Nå nærmar det seg 1 år sidan Ted fekk høyra det gledelege budskapet frå legen. Han har vore på 4 kontrollar. Etter den fjerde, fekk han beskjed om at nå var alt



lega av seg sjøl. Det blei ikkje aktuelt med operasjon, slik som det i første omgang var fare for.

Røykfri

- Og røyken har du halde deg borte frå?

- Ja, etter 15 år som nikotinslave er det slutt, svarar Ted. - Men det har ikkje vore enkelt. Den første tida gjekk det greit. Då var eg så veldig glad for ikkje å ha ein alvorleg sjukdom, så det kosta meg ingen ting. Men bortunder jul kjente eg suget, og eg kjenner det enno av og til.

- Tåpeleg at eg i si tid begynte med røyken, legg han til. - Eg var 22 år og burde hatt betre forstand. På den andre sida visste me mindre om tobakken sine skadeverknader for 15 år sidan enn me veit i dag. Den gongen var det vel meir eit økonomisk spørsmål. Hadde me råd til å bruka pengar på røyk?

Vår, sykkel og glede

Det var ein av dei første gode vårdagane dette året, den dagen me møtte Ted. Ei herleg tid på alle vis, som f.eks. til å tråkka Dalane rundt på sykkel. Ted har i mange år drive med løp- og sykkeltraining. Ein periode var han ein særskild aktiv sykkelryttar.

- Merkar du at du pustar lettare som "røykfri", når du tråkkar opp Glubo og andre bratte bakkar, spør me.

- Eg gler meg iallfall meir enn før, fordi eg har helse til å tråkka opp dei bratte bakkane. Før var liksom det så sjølsagt. Slik er det jo ikkje. Slik sett kan eg vel seia at til og med syklinga er ei større glede for meg nå enn tidlegare.

Ny veg mellom Oanes og Botne

Bygging av ny Rv.13 mellom Oanes og Botne er ein del av Forsandpakken. I tillegg til vegen omfattar prosjektet bru over Lysefjorden.

Anleggsarbeida på den nye vegen har pågått i snart eit år og pågår no på store delar av strekningen.

Tekst og foto: Solveig Yndesdal

Anleggsarbeidet starta opp i april sist år med bygging av anleggsveg opp til tunnelen i Høllesli. Etterpå blei den 795 meter lange tunnelen dreven. Tunnelen blei permanent sikra i løpet av januar. Denne delen av arbeidet er utført av Vegvesenet i eigenregi. Resten av anlegget skal vera entreprisedrift med mulege innslag av eigenregikalkyler.

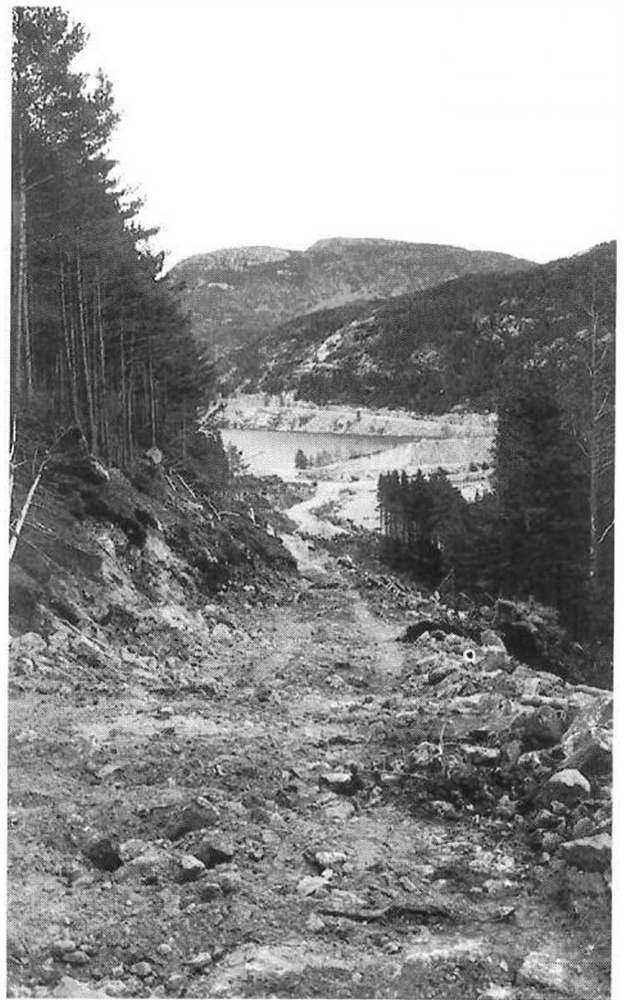


Sist sommar blei det etablert ei prosjektgruppe som er ansvarleg for å revidera planane og bygga resten av vegaanlegget og brua over Lysefjorden. Byggeleiinga har i vinter etablert seg med anleggskontor på Leviksbakken på Oanes.

Veganlegget har vi delt inn i fleire delparsellar, og ein del av anbuda blir lyst ut med D1 som autorisasjonskrav. Dette gjer at ein del mindre lokale entreprenørfirma kan delta i konkurransen. Stor konkurranse betyr og ofte gunsteige prisar for Vegvesenet.

Det første anbudet som omfattar vegen frå Høllesli til Heiavatn, blei lyst ut på anbud i desember. Det var stor interesse for arbeidet og vi fekk inn 10 anbud. Georg Stangeland A/S som fekk arbeidet, starta opp i marka i februar. Dei er no komne godt i gang med sprengning og masseflytting og skal vera ferdig med sitt arbeid til august.

Det største veganbudet er frå og med Botsheitunnelen til Botne. Vassbakk og



Frå arbeidet med ny Rv.13 ved Botne. I bakgrunnen ser me litt av parsellen som blei opna i 1992.

Stol A/S fekk arbeidet og starta opp i slutten av mars. Dei er i gang med anleggsveg inn til tunnelen i Botsheia. Deira arbeid skal pågå ut året.

Vi har og fått inn anbud på strekningen mellom Linnevik og Høllesli. Det er ikkje bestemt kven som får det arbeidet enda.

Vegen mellom Oanes og Botne skal opnast for trafikk i juni neste år. Dette er ein stram tidsplan. For å klara det vil dei fleste firmaene arbeida med lange dagar/skiftarbeid.

Kvalitetssikring er ingen spøk

I siste nummer av medlemsbladet for Norsk Forening for Kvalitet (NKF); "Kvalitet i fokus" kunne jeg lese følgende:

"Kvalitetssikring bør tas alvorlig"

"Dårlig produktkvalitet på kjøleskapene fra fabrikkene Chien Bien utenfor Beijing, førte til at fabrikkdirektøren, kvalitets sjefen og en rekke andre toppsjefer ble henrettet mens 500 fabrikkieiere bivånet det hele. Begrunnelsen fra departementet for økonomiske reformer var at de atten i lengre tid hadde ignorert klager på kjøleskapene. Fabrikkarbeiderne hadde bl.a. flere ganger klaget på at komponentene ikke oppfylte spesifiserte krav."

En parallell fra vår egen bedrift:

Vår vegsjef er som kjent opptatt av å realisere Kyststamvegen. Slike prosjekter skaper naturlig nok ulike oppfatninger om hva som er rett og galt. En innsendt kommentar til Kyststamvegeplanen var som følger: "Drømmen fra forskjellige vegsjefer er et ferjefritt Vestland. Martin Luther King hadde også en drøm, og vi vet hvordan det gikk med han."

Samferdsel er med andre ord ingen spøk, og kvalitetssikring bør absolutt tas på alvor. Jeg sier ikke mer!

Knut Nyland

Sykkel-Rogaland blir sakte "tråkla" saman

Det blir stadig opna nye gang- og sykkelveggar i Rogaland. Ofte er det ikkje så lange stubbane. Men dei er viktige nok for det. Dessutan er det ofte slike korte ledd som manglar for at ein skal få lengre samanhengande sykkelveg-strekningar.

På ettert vinteren og i vår har Vegvesenet arbeidd med 3 sykkelvegprosjekt i sør-fylket, på Kvernaland i Time, frå Soma til Sola grense i Sandnes og ved Vaulen i Stavanger.

Tekst og foto: Harald Sel

Kvernaland

Den nye gang- og sykkelvegen gjennom Kvernaland sentrum er 650 meter og går langs Rv.505 frå gamle Åslandsveg til Klepp grense. Han blir knytta saman med den omtrent like lange vegen fram til Frøyland barne- og ungdomsskule, slik at det nå er samanhengande gang- og sykkelveg frå skulen til idrettsanlegget.

I tilknytning til gang- og sykkelvegen er det mellom anna sett opp mur mot fleire hagar og mot elva. Det er også pynta opp med rabattar og kantstein.

Gang- og sykkelvegen gjennom Kvernaland har kosta 1,45 million kr.

Soma

Den nye gang- og sykkelvegen langs Rv.509 frå Soma til Sola grense er 750 meter. Også her er det snakk om forlenging av eksisterande veg mot Sandnes, slik at det nå er gang- og sykkelveg frå Sandnes sentrum til Sola grense, ei strekning på ca 4,5 km.

Mot Somaleiren, som ligg ved den nye g/s-vegen, er det sett opp flettverksgjerde og portar. Det er også bygt 2 nye busslommer mot riksvegen.

Kostnadane ved dette prosjektet er 1,4 millioner kr.

Vaulen

Ved Vaulen, frå Breidablikk til Stasjonsvegen, blir det bygt 700 meter ny gang- og sykkelveg på begge sider av



Bygging av g/s-vegar er eit mangesidig arbeid. Legging/omlegging av kablar/rør og bygging av murar og ikkje minst bygging av støyskjermar blir gjerne gjort samtidig. Her bygger Ommund Feed (t.v.), Sverre Helleren og Karl Riska ein kombinert mur- og støyskjerm ved anlegget på Vaulen. På dette anlegget blei 0,5 mill. av samla kostnad på 3,5 mill brukt til støyskjermar.

Rv.44. Med dette vil det bli samanhengande gang-/sykkelveg og/eller fortau frå Stavanger sentrum til Stasjonsvegen.

Med den store trafikken på Rv.44, har dette vore eit arbeidsmessig vanskeleg anlegg. Vegvesenet sine folk har fått stor ros for måten arbeidet er gjennomført på.

I eit avisinlegg kunne ein f.eks. lesa: "Vi vil med dette få lov til å rose arbeiderne som arbeider på Rv.44 i anledning utvidelsen av vegen og gang- og sykkelvegen. - Støll godt med dem, for maken til tolmellige folk skal en lete lenge etter."



Langs den nye g/s-vegen gjennom Kvernaland ligg fleire hus. Her er det mellom anna bygt murar og jordvollar mot vegen. Her er Oddvar Ollestad (t.v.) og Sverre Helleren i arbeid med å bygga jordvoll mot den nye muren i ein av hagane.



Georg Aasen med lastebilen sørger for at siste gruslaget blir jamt fordelt på gisvegen ved Soma. Håkon Østrem og Normann Helleren er klar med rivene for den siste finpussen før valsing og asfaltering.

Samla kostnader til dette prosjektet er ca 3,5 mill. kr. Av denne summen går ca 0,5 million til støyskjermer.

Kablar og røyr

Ved bygging av gang- og sykkelveggar, kjem det svært ofte tilleggsarbeid og ekstra kostnader på grunn av kablar og røyr. Dette gjeld også alle dei 3 ovannemnde projekta.

På Kvernaland har ein flytta kablar for elverket og Televerket.

På Soma ligg vassledningane til Ivar i traseen, slik at ein måtte vera ekstra forsiktig. Dessutan er det lagt nye elverk-kablar i traseen.

Ekstra komplisert, på grunn av kablar, ledningar og røyr, har anlegget langs Rv.44 vore. Ein del gamle kablar og røyr er ikkje skikkeleg kartlagde, så ein måtte vera ekstra forsiktig ved graving. Likevel var ein nær ved å kutta ein "uregisterert" høgspenkabel.

Ved dette anlegget har Vegvesenet elles lagt nye kablar for elverket og Televerket for ca 1 million kroner.

Sandnes - den syklende byen

Av Bjørg Wigestrånd

Sykelbyprosjektet skrider fram. Det er nå to år siden åpningen av dette spesielle pilotprosjektet. Og vi har vært vitne til en rask og merkelig overgang fra en by med spredte sykkelveger ute i distriktene til en sykkelby hvor tilrettelegging for sykkel i sentrum er satt i fokus.

Initiativtakeren til Sykkelbyprosjektet, byråsjef Kjell Spigseth fra Miljøvern-departementet, hadde følgende tanker om prosjektet:

- Vi var opptatt av at vi måtte få i gang miljøvennlige tiltak i de større byene. Gjerne tiltak som kunne være et forbilde for andre og gi raske resultater. Tilrettelegging for sykkel var et lite utviklet område med store muligheter.

En av grunnene til at Sandnes ble med i Sykkelbyprosjektet var jo nemlig at vi i lange tider hadde vært en sykkelby. Vi produserte sykler her, og var mest kjent for det.

Og forholdene legges røde og flotte til rette for den som tør ta dem i bruk. En rød løper gir gode følelser av både forkjørsrett og flott ramme. Musikk og norske flagg, ordførere med nykjemmet hår og blanke kjeder, små jenter med blomsterkvast, det er hva jeg assosierer med røde løpere.



Syklistene er stasen verdig, tro ikke annet. Men de er ikke alene i trafikken.

Den første beklagelige ulykken har allerede skjedd på det nye anlegget på Rv.44, og telefonene med spørsmål om hvilke regler som egentlig gjelder strømmer på. Dette er viktige tilbake-spill!

I korte trekk er reglene slik:

- På fortau anviser rødt belegg syklistenes areal og svart belegg fotgjengernes areal. Vis hensyn til hverandre.
- Sykkelfelt som krysser Rv.44 anviser krysningssted for sykkel.
- Sykler du over vegen har du vikeplikt for biler.
- Syklist på sykkelveg har vikeplikt når han krysser sideveg, f.eks. Brugata. Bilister har likevel lov å vise hensyn.
- Oppmerkede piler i sykkelfeltet viser hvilken veg syklistene bør sykle.

Pilotprosjektet gir oss mulighet til å prøve nye løsninger, evaluere og forkaste, tenke nytt og samle erfaring.

Sandnes kommune har tatt utfordringen prosjektet gir, og ser fram mot en ny og spennende sykkellesong.

Ta sykkeln i bruk, den er et transportmiddel. - Ta godt vare på hverandre - syklistene, bilister og fotgjengere.

VIS HENSYN!

Bjørg Wigestrånd (35 år) er ingeniør og engasjert av Sandnes kommune som koordinator i Sykkelbyprosjektet.

Hun er eier av en DBS Classic 5-gears rød 1992 modell, og er ivrig syklist i jobb og i fritiden.

Bjørg er bosatt på Årsvoll gård i Sandnes og har tre barn, to i aktiv sykkelalder og en tilpasset trehjuls sykkel.

Når arbeidsdagen blir vond

“Det ligg igjen mange menneske i “grøfta” som er øydelagt ved mobbing av sjefar eller kollegaer på arbeidsplassane.”

Nils Krokedal viser oss dette sitatet frå eit avisutklipp om mobbing på arbeidsplassen, som han har tatt vare på.

Sjøl har han følt seg sterkt plaga av mobbing ved ulike anlegg i Statens vegvesen Rogaland.

Grunnar til mobbinga, kven har skuld og kven har ikkje skuld?

Det kan, og det bør stillas mange kritiske spørsmål, når mobbing skjer. Ved dette intervjuet, tar me ikkje stilling til slike spørsmål.

Det viktige er at den som føler seg mobba, i dette tilfelle Nils Krokedal, får fortelja om det vonde han har gjennomgått og om dei tankane han har gjort seg.

Dermed fokuserer han på eit svært alvorleg problem. Og det problemet bør alle tenkja igjennom - uansett kva ein måtte meina om grunnar, skuld og ikkje skuld.

Intervju og foto: Harald Sel

Fabelaktig på Rennesøy

Når Nils, etter mange motforestillinger, i dag er interessert i å stå fram med problema, er det med bakgrunn i det gode kameratskapet og det fine arbeidsmiljøet han opplever på det anlegget han nå arbeider ved: Nordbø - Hanasand på Rennesøy.

- Her på Rennesøy har eg det fabelaktig godt. Me er som ein stor familie, seier han. - Dette har gitt meg styrke til å tala ut om mobbeproblema. Ved å gjera det, håpar eg å kunne hjelpa andre som blir plaga, seier han.

Anleggsarbeidar

Nils Krokedal er 61 år, fødd i Imsland og bur i Sauda. Bortsett frå 1 1/2 år ved EFP (smelteverket) i Sauda, har han arbeidd i Statens vegvesen Rogaland sidan

1972. Før dette arbeidde han i mange år for entreprenøren Thor Furuholmen ved ulike kraftverkanlegg, m.a. Røldal - Suldal, Sundsbarm i Telemark og Aurland i Sogn og Fjordane.

Det var etter at han hadde arbeidd nokre år i Vegvesenet at mobbinga tok til.

Motarbeidd

Korleis har så plaginga og mobbinga arta seg ?

Ikkje så lett å forklara, seier Nils, men i hovudsak kan ein seia at eg i periodar har blitt motarbeidd i nær sagt alt eg gjorde, - iallfall er det slik eg har følt det sjøl.

Eit eksempel: Eg blir sett i arbeid med å setta opp ei forskaling. Eg veit godt at eg ikkje er forskalingsnekker, men eg kan slå i ein spiker og trur nok eg gjer brukbart arbeid på dette området. Når eg er ferdig, kjem ein av dei andre på arbeidslaget og riv det heile ned att. Så blir ein ny mann sett i arbeid med forskalingsarbeidet. Slike og liknande ting har hendt meg mange gonger.

Organiserings-problem

Nils meiner at det ofte er eit spørsmål om god eller dårleg organisering, som avgjer om det blir mobbing eller ikkje på ein arbeidsplass.

Sviktar leiinga, frå toppen og nedover til formannen, slik at koordineringa av arbeidet blir dårleg, oppstår det lett mobbing. Eg meiner at formennene f.eks. ofte sviktar, seier han og held fram.

- Eg er på arbeid for å gjera noko. Eg ser det slik at det produktet eg arbeider med skal betala meg. Å sjå det slik at lønningssposen får ein uansett, er ein heilt feil tankegang.

Så kan ein oppleva at enkelte, på grunn av dårleg organisering, blir gåande på brakka til bortimot det klokkeslettet då oppsynsmannen er ventande.

Når oppsynsmannen kjem, legg dei ut om at dei har gjort det og det. Den som ikkje då er “lojal” mot “førarane” i arbeidsgjengen, kan få svi.

I neste omgang blir det ofte arbeidd i organisasjonen, frå eit høgt plan og nedover, for å “ta” spesielle personar.

Jatt med - ha det godt

Nils Krokedal meiner at det ofte er eit problem i Statens vegvesen at ein helst ikkje skal vera engasjert og ha meiningar.

- Så lenge du jattar med, har du det godt, seier han. - Men har du synspunkt og meiningar, oppstår gjerne problema. ►



Nils Krokedal i arbeid med dreneringssystemet på vegganlegget Nordbø - Hanasand på Rennesøy.



Motorvegen mot Osli

Arbeidet med den siste strekningen av motorvegen frå Stavanger til Osli i Sandnes - parsellen frå Hove til Osli på 3,2 km - går sin gang. Når denne er ferdig, vil den samanhengande motorveg-strekninga vera vera 19 km.

Aktiviteten på anlegget er ikkje så stor, etter som det berre er 13 millionar til disposisjon på budsjettet for 1993.

Utover dette trengs det ca 65 millionar kroner til å bygga vegen ferdig.

Denne summen vil truleg bli fordelt på budsjettåra 1994, 1995 og 1996. Parsellen vil truleg bli opna for trafikk sommaren 1996.

Arbeidet i år vil stort sett foregå på strekningen Høylandsånå - Bogafjell. Her skal mellom anna vassledningen til IVAR leggst om.

Fotoet viser anleggsområdet ved Håbet, slik det såg ut i mars. I bakgrunnen til høgre ser me gartneriet ved nåverande E18 ved Osli. Litt bortanfor dette vil den nye motorvegen bli knytta til den eksisterande vegen.

Tekst: Harald Sei

Foto: Torstein Rein Larsen

► Og denne delen av Statens vegvesen sin bedriftskultur gjer seg ikkje berre gjeldande på grunnplanet. Det tenar ikkje etaten at det er slik. Tvert imot skulle ein tru at det er bra med meiningsbrytingar og sjølstendig tankegang.

Kverulant?

- Det er ikkje du då som er ein kverulant, Nils Krokedal?

Nils svarar at det er rett å stilla dette spørsmålet, og kverulant er han blitt kalla.

- Spør arbeidskameratane mine. Dei kan gje det beste svaret. Men eg har vanskeleg for å tru at eg er kverulant. Hadde eg vore det, ville eg vel fått problem også i familie- og privatlivet, seier han.

Omfanget av mobbing

Etter det Nils Krokedal har fortalt om sine problem gjennom fleire år, må ein stilla spørsmålet om mange i Statens vegvesen blir utsett for plaging og urettferdig behandling frå arbeidskollegaer og overordna?

Nils trur ikkje at særleg mange blir plaga, men han er sikker på at det skjer i ein del tilfelle.

- Som eg alt har nemnt. Saka er nok først og fremst at du ikkje må meina for mykje. Så lenge du jattar med, har du alle sjansar for å ha det godt i Statens vegvesen Rogaland.

Vegvesenet og andre arbeidsplassar

- Du har arbeidd på kraftanlegg i mange år. Korleis vil du karakterisera Statens vegvesen som arbeidsplass samanlika med å arbeida for ein anleggs-entreprenør?

- Mobbing var eg ikkje utsett for dei åra eg arbeidde for Thor Furuholmen på ulike kraftanlegg. Men elles varierer det veldig frå anlegg til anlegg, både i det private og i vegvesenet.

Der ein har god ledelse og sterke koordinatorar går det stort sett bra, slik som det f.eks. gjer her ved anlegget på Rennesøy, seier Nils Krokedal.

Vegsjefen og Arbeidstilsynet på HMS-synfaring

Helse, miljø og sikkerhet er viktig på alle arbeidsplassar. Likevel opplever ein nok ofte helsenedbrytande arbeidsmiljø og slendrian med vernetiltak. Den kortsiktige vinninga ein kanskje kan oppnå ved dette, går fort tapt. På litt sikt, vil ei slapp holdning til helse, miljø og sikkerhet vera ein garantert minusfaktor, både for bedriften og den enkelte tilsette.

Tekst og foto: Harald Sel

Statens vegvesen Rogaland er så heldig å ha ein sjef som tar helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet svært alvorleg. For å understreka kor høgt prioritert dette arbeidet er, hender det at vegsjefen personleg dreg ut på anlegga når ein skal kontrollera at H-M-S-reglane blir etterlevde. For ei tid sidan var han f.eks. med på ei felles synfaring med Arbeidstilsynet på anlegget Nordbø-Hanasand-Hanasand ferjeleie på Rennesøy.

Leiaransvar

Etter den nye loven om internkontroll, som blei gjort gjeldande frå 1.jan. 1992, er det slått fast at totalansvaret for Helse,

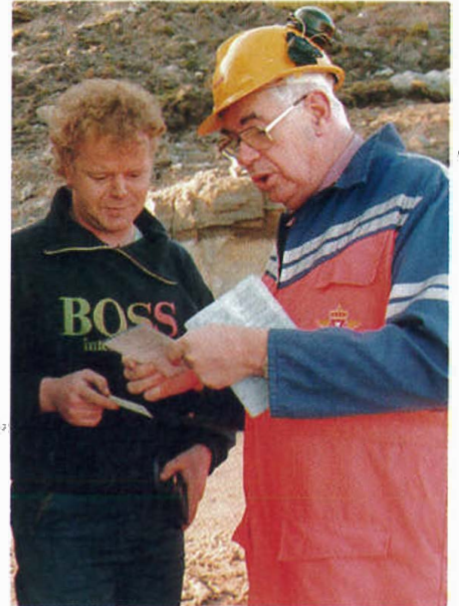
miljø og sikkerhet kviler på leiarane. I praksis inneber dette ei sterk delegering frå Vegsjefen og nedover i organisasjonen. Men at Vegsjefen personleg engasjerer seg, gir ein uvurderleg signaleffekt og understreker kor viktig helse, miljø og sikkerhetsarbeidet er.

Innarbeida system

Avdelingsingeniør Norleif Øen frå Arbeidstilsynet, som var med Vegsjefen under synfaringa på Rennesøy, seier at ein ved Arbeidstilsynet set stor pris på den positive haldninga vegsjef Chester Danielsen viser til HMS-arbeidet og at han engasjerer seg for å innarbeida systemer som fungerer.

Totalansvar

Øen understreker elles at Statens vegvesen (og andre bedrifter) ikkje berre har eit ansvar for sine egne folk. Entreprenørar og innleigde maskinførarar skal dokumentera at dei har innført internkontroll. I samband med at Statens vegvesen driv anlegget på Rennesøy som eigenregjenteprise og har tatt inn underentreprenørar, var denne sida ved HMS-arbeidet spesielt framme ved den felles synfaringa med Arbeidstilsynet på Nordbø-Hanasand-anlegget.



Maskinførar Einar Hinderaker frå entreprenøren Vassbak & Stol blir "HMS-kontrollert" av vegsjefen. I dette tilfellet var alle papira i orden.

HMS-rådslaging på Rennesøy.

Frå v.: Verneleiar Olav Kleven, vegsjef Chester Danielsen, avd.ing. Norleif Øen frå Arbeidstilsynet (med ryggen til), verneombud på Rennesøy-anlegga Geir Gudmestad, anleggsleiar Kenneth Rott og hovedverneombud Arnt Svanes.



Siste "brikke" i Rennfast-prosjektet

Finnøy-trafikken over Rennesøy

I juni er siste "brikka" på plass i Rennfast-prosjektet. Då er bygginga av den 5 km lange vegen frå Nordbø (ved Rv.1.) til Hanasand og Hanasand ferjeleie fullført.

Hanasand blir dermed det sørlege endepunktet for Midtsambandet, som i mange år har gått mellom Stavanger og Nedstrand. I samband med omlegginga er det også bygt nytt ferjeleie på Talgje.

Tekst og foto: Harald Sel

Eigenregi-entreprise

Dette anlegget er bygt av Statens vegvesen som eigenregi-entreprise. Det vil seia at vegvesenet ga inn anbud og fekk arbeidet i konkurranse med private entreprenørar.

Anbudssummen er 17,6 millionar kr, som var ca 3 millionar mindre enn det lågaste entreprenør-anbudet. Som det nå ser ut, vil Statens vegvesen klara arbeidet utan overskridingar i høve til anbudet.

Underentreprenør

Vegvesenet har på si side brukt entreprenørfirmaet Vassbakk & Stol som underentreprenør på arbeidet med molo og ferjeleie på Hanasand. På det meste hadde firmaet ca 15 mann i arbeid, mens vegvesenet sin arbeidsstokk har vore rundt 12 arbeidarar.

Sprenging ved ferjeleiet

Det er utført store sprengingsarbeider på anlegget, særleg ved ferjeleiet på Hanasand. Det er bygt ein 125 meter lang molo ved ferjeleiet. Så her skal det truleg blåsa friskt før ferjene må innstilla trafikken.

Arbeid for andre

Som det ofte er tilfelle med veganlegg, er det også her utført arbeid for kommune, E-verket og Televerket.

Det er lagt 2.600 meter vassledning for Rennesøy kommune og omlag tilsvarende lengde med kablar er lagt ned både for E-verket og Televerket.



Vassledningar, kablar, rør og stikkrenner er ein arbeidskrevande del når ny veg skal byggast. På Rennesøy er det utført mykje arbeid for kommune, e-verk og televerket. Her er Roger Steinsland og Laurits Thorsen i arbeid med å leggja dreneringsrør.



Ned mot Hanasand ferjeleie er det sprengt ut store steinmasser, som m.a. er brukt til ein 125 m lang molo og til oppstillingsplassen. Fotoet er tatt i slutten av mars.

Miljøproblema skal tas på alvor

I 1992 oppretta Statens vegvesen miljøgrupper i alle fylker. Dette er tverrfaglege grupper der alle avdelingar i etaten skal vera med. Miljøkoordinator er ein nyoppretta funksjon som forutan å leia Miljøgruppa, skal koordinera vegvesenet si satsing på miljø.

Av Ivar Hebnes

Miljøgruppa i Rogaland er samansatt av Ivar Hebnes som miljøkoordinator og ein miljøkontakt frå kvar avdeling:

Plan: Terje Børsheim

Anlegg: Øivind Kommedal

Drift: Per Kydland

Trafkant og Kjøretoy: Ola Undheim

Maskin: Tor Frøland

Adm: Olav Kleven

Det er Planavdelinga som er ansvarleg for organisering av miljøgruppa, og rapportering til leiinga skjer via plansjefen.



Pådrivar

Arbeidsoppgåvene for miljøkontaktane og miljøgruppa er i første omgang overordna miljøarbeid. Her kan nemnast:

- Vera pådrivar for miljøarbeidet i etaten
- Sy saman handlingsplan for miljø i SVR
- Revisjon og kvalitetskontroll av miljøkrava
- RådgiEVande overfor LM og fagavdelingane- miljøinformasjon og opplæring
- Fremma miljøstandarden for den einskilde avdeling

Råd og forslag

Miljøgruppa skal ikkje driva med sakshandsaming, men miljøkontaktane skal koma med råd og forslag til løysingar innafør miljørelaterte problem.

Vegvesenet har teke mål av seg til å verta ein etat som tar miljøproblema på alvor. Ein meir miljøvennleg etat vil gje positive signal til eksterne etatar og publikum. Samstundes vil ei auka forståing for meir satsing på miljø, ofte føra til at andre områder innafør vegvesenet sitt virke vert nedprioritert.

Kompetanseheving

Kompetanseheving er sentral i miljø-satsinga. Rogaland har mellom anna gjennomført eit internt EEU-kurs om "Miljø og veg" i samarbeid med NTH. Dette var eit kurs på 12 dagar der forelesingane vart gjennomført via videoframsying. Førebels har 18 tilsatte deltatt på kurset og planen er å tilby kurset påny no til hausten.

Resultatet av auka opplæring, samt tilsetjing av nye profesjonar, har tilført ny fagkunnskap i etaten. Meir satsing på miljø er i ferd med å arbeida seg inn i vegvesenet sin tradisjonelle vegfilosofi, og gjensidig respekt for kvarandre er viktige for å oppnå gode resultat.

Vegvesenet i Rogaland har mange gode døme på at miljøfokuseringa har gitt auka kvalitet på planar og utført arbeid. Dette er viktig å få fram, både internt og eksternt, men samstundes har etaten opparbeidd eit forventningspress når me no går inn i ein ny vegplanperiode, NVVP 1994-97.

Handlingsplan

No i 1993 er utarbeiding av handlingsplan for miljø ei prioritert oppgåve. Vegdirektoratet har gitt sine retningslinjer til dette arbeidet og målet er å få ein handlingsplan for korleis vegvesenet skal arbeida for å nå dei strategiske måla knytta til miljø.

Miljøutfordringa er forskjellig frå fylke til fylke og me her i Rogaland skal laga våre eigne arbeidsmål for å nå dei strategiske måla. Gjennomføring av tiltak for å nå måla er vesentleg og ansvaret for gjennomføring av desse verkemiddel skal

ut til resultatområda. Planen skal ta for seg miljø-satsinga innanfor neste vegplanperiode, og no når ramma for vegplanen er gitt av Stortinget, veit avdelingane kva økonomisk spelrom dei har til disposisjon.

Miljøgruppa har delt miljøomgrepet i 5 hovedkapittel:

Luftforureining

Grunnforureining

Støyforureining

Barriere

Landskapsforringing

Arbeidet med handlingsplanen starta opp i byrjinga av dette året. Del 1 av planen skal vera ei definering av problem knytta til miljøomgrepet, og denne delen skal vera ferdig til 15. mai. Avdelingane si prioritering av mål og tiltak vil vera klar til 1.september.

Korleis den ferdige handlingsplanen vil sjå ut er ikkje avklart. Alternativa er ein omfattande plan med mykje stoff eller ei kortare utgåve som dei fleste kan setja seg inn i på kort tid. Dette er eit spørsmål som Miljøgruppa må avklara med leiinga.

Informasjon

Parallelt med at miljøgruppa utarbeidar handlingsplan skal etaten informera meir om miljø. "Miljø og trafiktryggleik" er valgt som informasjonssatsing i Statens vegvesen for 1993.

Av dette vil miljøgruppa i kvart nr. av Rygjavegen framover ha ein artikkel om miljø. Dermed får kvar avdeling presentera miljøproblema innafør sitt område, samt kva tiltak som kan gjennomførast for å nå oppsatte mål innafør miljø.

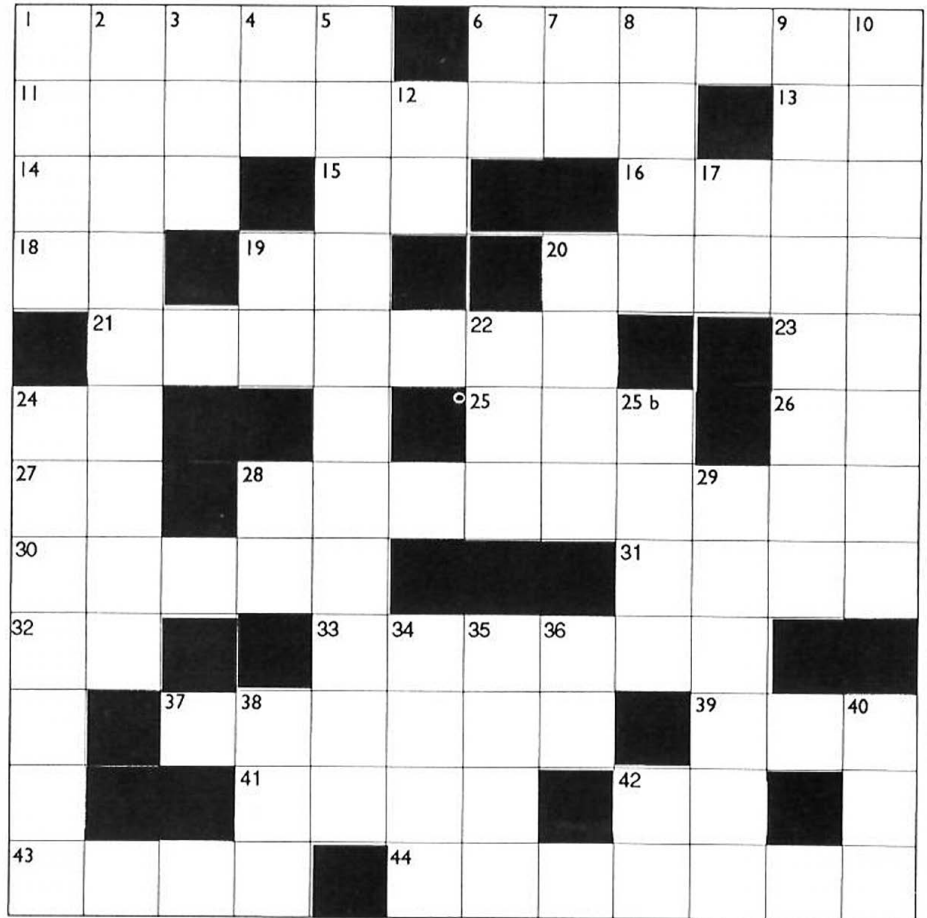
Kryssord nr.3/93

VANNRETT

1. ripe
6. sløse bort
11. poststed
13. såle
14. navn
15. smilte
16. utvekst
18. sivbåt
19. drikk
20. beltet
21. lotteri
23. Rita Dahl
24. lever
25. ny
26. pron.
27. tall
28. glad
30. god
31. te
32. konj.
33. forfrisker
37. eskimo
39. ferieparadis
41. hermer
42. nyn.pron.
43. utgang
44. dessert

LODDRETT

1. vokser
2. fuglelåt
3. hær fork.
4. kjem.tegn
5. feiring
6. parti
7. prep.
8. fortykkelse
9. mengder
10. dårlige
12. stoff
17. fisk
19. sår
20. syn
22. rensk
24. alene
- 25b. arv
28. to like
29. lokker
34. innehaver
35. så
36. avd.omv.
38. fuge
40. avfall
42. karakter



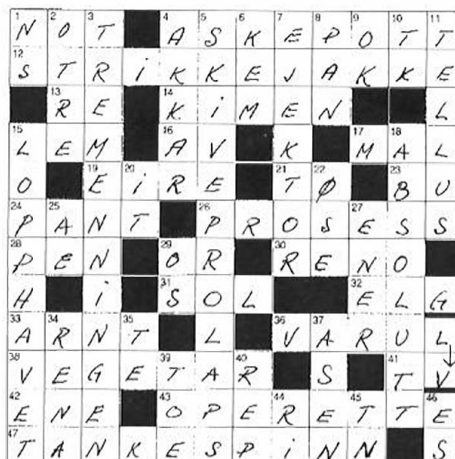
Løsningen på kryssord nr. 3/93 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 10. juni 1993

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 2/93

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

Arne Andersen
Høyebakken 1 A
4029 Stavanger

Arvid Eide
Avd. Austrått
Anleggskontoret Ålgårdsvegen
Sandnes

Vi har tidligere i Rygjavegen omtalt planene for ny Rv 1 mellom Hillevåg og Motorvegen i Stavanger. De som har kjørt gjennom Bekkefaret i det siste har registrert at arbeidet med første del, fra Sentralsjukehuset (Fridtjof Nansensv.) til Schancheholen nå på det nærmeste er ferdig. Det som gjenstår på denne parsellen er i skrivende stund beplantning, topp asfaltdekker og oppmerking samt noe skilting.

Tekst og foto:
Sigurd Sæland



Ny Rv.1 mellom Hillevåg og Motorvegen

Arbeidet i Bekkefaret har vært drevet kontinuerlig siden juni 1992. Anlegget var delt opp i 2 entrepriser og A/S Betong med underentreprenør Brødrene Risa A/S vant begge. Total anbudssum for de to entreprisene var ca. 9,5 mill.

I tillegg til dette kommer asfaltarbeidene som Fjellhammer A/S utfører, grunninnløsning, beplantning og driftsledelse. Totalpris for denne del av anlegget er ca. 15 mill. kr.

Møt Schancheholen gjorde vegvesenet selv arbeid både som egenregiarbeid og en vunnet ERK (egenregikalkyle) i 1991 og 1992. Det ble da bygget en rundkjøring på vestsiden av E18 og gangvegssystem forbi SIF stadion, alt for ca 3 mill kr.

Miljøanlegg

Som vi tidligere har beskrevet er dette anlegget utpekt til å være et av Rogalands "miljøanlegg". Vi har under planleggingen prøvd å ivareta miljøhensyn

gjennom støyskjerming med voller, tre/mur- og betongskjermer, beplantning og andre estetiske inngrep.

Arkitekter er benyttet på hele anlegget for å ivareta omgivelsene og gi anlegget et bra helhetsinntrykk.

Totalt settes det opp ca 1200m støyskjermer og det er bygd 150m støyvoll. Beplantningen som kommer i Bekkefaret/Schancheholen koster ca 1 million!



Støyskjermer langs den nye ve-gen, sett fra hagesida. Bruk av glass for å begrense høydevirkningen gir en god estetisk effekt.

Forutsetninger

Har vi så klart å få et anlegg med bra "estetikk"?

Ja, jeg er ikke den rette til å felle en endelig dom over anlegget, men før jeg går videre må vi ha klart for oss følgende forutsetninger som lå til grunn før detaljerte byggeplaner ble utarbeidet:

- Anlegget er en firefelts veg fra Motorvegen til Fylkeslege Ebbelsgt. (sjukehuset) som skal kunne betjene 25000 biler i døgnet.
- Reguleringsplanens grenser gav lite rom for behandling av tilstøtende arealer.
- Veggen går "gjennom" et etablert boligområde/forretningsområde.

Krav til støynivå utendørs og inne satte betingelser for støydempende tiltak (høyder på skjermene).

Estetisk rettesnor

Ut fra gitte forutsetninger og anleggets karakter; hovedveg i by, kan anleggets utforming tjene som rettesnor for tilsvarende anlegg. Enhver bedømmelse av det estetiske vil være subjektiv og gjenspeile den enkeltes forhold til estetikk. Jeg føler imidlertid at vi fremdeles har et stykke igjen før vi kan være helt tilfreds.

Vi vil heldigvis alltid kunne forbedre oss og ofte er det snakk om kostnad og hvor høyt vi vil legge listen.

Anlegget slik det står i dag er ferdig trafikalt, men ikke estetisk. La imidlertid anlegget få et par år på seg slik at beplantningen kommer til sin rett før vi feller noen endelig dom.

Støyskjermene

Av elementer jeg synes vi bør vurdere og diskutere for ettertid er støyskjermers totale høyde. Ved bruk av glass som her er brukt, kan vi nok "dempe" høyden noe. Skjermene i Bekkefaret er ca. 3 meter høye og spesielt der det ikke er glass på toppen er høydevirkningen både fra veg og spesielt fra "baksiden" stor.

Det spørres om ikke en maksimalhøyde på 2.5 m for støyskjermene i tettbebyggelse, som her, med derav senkning av kravet til utendørs støygrensene bør vurderes.

Innendørs støy kan dempes med ekstra fasadeisolering, noe som også er gjort på dette anlegget (4 rekkehus).

Positive reaksjoner

Reaksjonene vi har fått på anlegget var til å begynne med negative med henblikk på støyskjermene. Spesielt høyde, farge og bruk av betong. Vi fjernet faktisk noen av betongelementene underveis!

Nå når anlegget i Bekkefaret nærmest er ferdig har vi stort sett bare positive tilbakemeldinger.

- Spesielt kan nevnes støyskjerm i teglstein mot Bekkefaret kirkes barnehage. Denne skjermen ble heller ikke noe dyrere enn resten av skjermene.
- Natursteinsmurene i støyvollen og også ned til undergangen må betegnes som vellykket og bør brukes mer på veg-anlegg til erstatning for vanlig betongmur.
- Undergangene er spesielt utformet for å gi mest mulig lys- og romfølelse (buet tak, skrå vegger og "hull i taket").
- Ståltrekkverk er erstattet med betongkanter der det er behov.
- Bruk av glass i støyskjermene

Når beplantningen får et par år på seg, håper jeg vi har fått et tjenlig og "vakkert" anlegg gjennom Bekkefaret.

Miljøtunnel

Men anlegget er ikke slutt med arbeidet i Bekkefaret. Arbeidet som står igjen, er ny Rv.1 gjennom sentralsjukhusets område i tunnel ned til Rv.44 v/Folkets hus hvor det blir nok en ny, stor rundkjøring. (Rundkjøringene i Bekkefaret var henholdsvis nr. 100 og nr. 101 i Rogaland!)

Tunnelen blir 510 meter lang. Den blir ingen vanlig fjelltunnel. "Tunnelen" blir gravd/sprengt ut som en stor grøft og så blir vegger og tak støpt. Masser blir til slutt fylt oppå tunnelen slik at terrenget kan nyttes av sjukehuset til parkering/adkomstveger. Det skal også bygges ny psykiatrisk avdeling delvis over tunnelen. Tunnelen blir med andre ord hva vi kaller en "cut-and cover" tunnel, eller miljø-tunnel.

Anbudet for denne siste delen ble også "vunnet" av A/S Betong, som nå vil benytte T. Stangeland som underentreprenør på sprenging/graving og massetransport. Total anbudssum er 23.3 mill. kr. Av totalsummen, 84 mill kr, går 10 millioner til grunninnløsning.

Grunnseksjonen har gjennomført hele grunnervvervsprosessen ved minnelige ordninger og derved sluppet skjønn.

Kostnader

Totalkostnadene for hele anlegget var planlagt og budsjettert med ca 84 mill.(93-kr). Med de besparelsene vi ser ut til å få på entrerprisene kan sluttsummen bli 10 mill. kr billigere!

Ferdigstilling av anlegget er 1. oktober 1994.

Trafikkdøden

Trass stygge ulykkestal og mange tragediar, - Norge er mellom dei landa i verda som har minst dødsulykker i trafikken i forhold til talet på kjøretøy og kjørte kilometer. Ei fattig trøyst, sjølsagt, men trass alt må ein iallfall vera glad over at ein ikkje har "spanske" tilstander på vegane.

Rekna etter talet på bilar, har Norge færrest dødsulykker i verda. Dersom ein reknar dødsulykker i forhold til kjørte kilometer, som vel er det rettaste måtalet, kjem Storbritania og Sverige gunstigare ut enn Norge.

Her er ulykkestala for ein del land i 1990/1991:

	Drepte pr. år	Drepte pr. 100.000 bilar	Drepte pr. milliard kjørte km
Storbritania	5.104	20,7	8
Sverige	758	19,3	11
Norge	327	16,9	12
USA	44.529	23,6	13
Nederland	1.328	21,5	15
Finland	640	28,9	16
Danmark	620	32,8	17
Italia	7.084	25,8	21
Frankrike	10.849	38,1	26
Spania	9.032	62,4	97

Alfred Godeseth:

Opplevde lokal krigshistorie på nært hald

Nå ryddar han for vegvesenet langs Löwenstrasse

Alfred Godeseth, som har skrivne artikkelen om Löwenstrasse, er bonde på Bærheim. Han bur nær Löwenstrasse, og har Bærheim vegstasjon som nabo på andre sida av vegen.

Han er sterkt interessert i historie, og driv mellom anna med gards- og ættegransking. Dessutan er han særleg interessert i lokal krigshistorie. Her har han store kunnskaper. Han var 22 år då krigen kom til Norge i 1940, og fylgde krigsaktiviteten i Sola-Sandnes-området på nært hald. Mellom anna gjeld dette bygginga av Löwenstrasse.

Intervju og foto: Harald Sel

Men mange av dei nære inntrykka frå dei to første krigsåra gjekk desverre tapt. Alfred fortel:

- Eg skriv utførlig og omfattande dagbok frå 9. april 1940. Så, ein aprildag 1942, sat eg i stova og skreiv. Brått rasa to tyskarar inn i huset. Eg våga ikkje anna enn å kasta dagboka i omnen. Flammene tok henne. Det var så forargeleg. Eg hadde notert alt eg opplevde så nøye. Tyskarane, viste det seg, var på leiting etter ein fange som hadde flykta, så dagboka hadde dei nok ikkje brydd seg om.

Kjent i vegvesenet

For mange i Statens vegvesen, og særleg dei som arbeider i vedlikehaldet på Bærheim vegstasjon, er Alfred elles kjent for arbeidet sitt med å halda det reint og ryddig langs Löwenstrasse. Han har spart Statens vegvesen for uendeleg mykje arbeid - drittarbeid, bokstavleg talt. Særleg laurdags- og søndagsmorgonane, når det er liten trafikk, har han si rute og plukkar søppel som ligg i vegkanten.

Gratisarbeid

Me spør Alfred om kva som får han til å gjera dette gratisarbeidet.

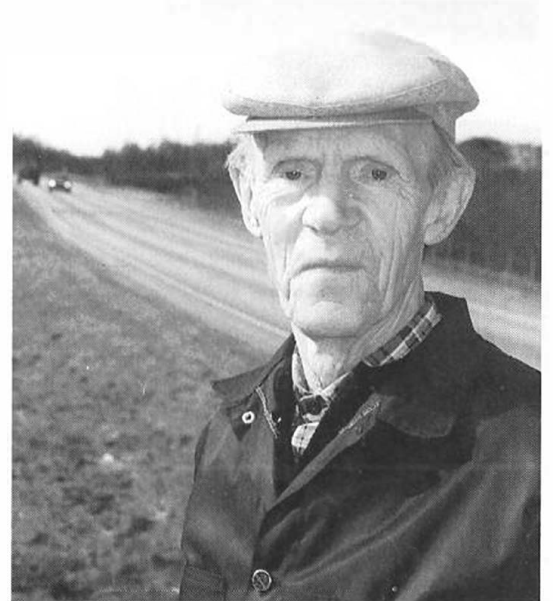
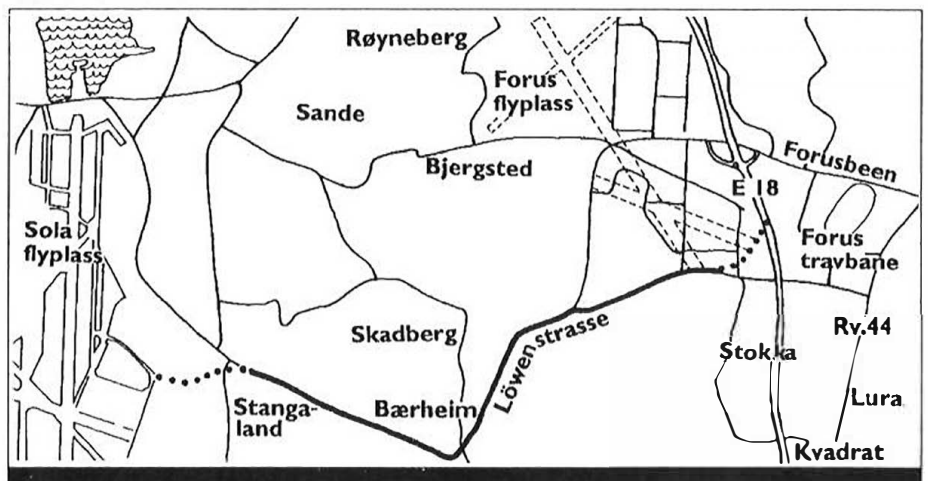
- Det ser så fælt ut, så eg syns det er greit å ta desse rundane for å få graspet bort. Nå er jo vegvesen-folka så flinke til å rydda sjøl, men det hender at eg kjem dei i forkjøpet. Og så er det så greit for meg å kunna lempa det eg samlar opp i vegvesenet sine avfallscontainerar.

- Kva slags søppel er det særleg du finn langs vegen?

- Det er for det første slikt som folk kastar, snobepapir, avfall frå gatekjøkken, små plastbeger og kartongar. Så plukkar eg opp mange tome hylser for piller og tablettar. På ei av hylsene eg fann i går sto det: "Gir hurtig muskelstyrke og kraft". Det er vel slikt som heiter anabole steroider. Elles har eg i seinare tid funne så mange tome hostesaftflasker.

Det ser ut som mange rusar seg på hostesaft. Ei sørgeleg side med flaskekastinga er elles at dei ofte blir kasta langt ut over markene. Når ein så slår med forhaustar, kan det gå gale og det kjem glas i foret. Dei som kastar flasker ut over markene, burde tenka på dei pinslene dette kan føra til for husdyr.

Kart som viser Löwenstrasse og Forus flyplass slik det var i 1945.



Alfred Godeseth ved Löwenstrasse. Her går han ofte og ryddar i vegkantane, og garden hans ligg ved vegen til høgre på fotoet.

Det fjerne og det nære

Elles finn Alfred ofte døde fuglar, som er kjørt ihel. Mellom desse er det ofte merkte fuglar. I fjor fann han f.eks. ein måke som var ringmerka i Spania.

- Verda er ikkje så stor, seier Alfred, som sjøl alltid har halde seg til- og engasjert seg i det nære og heimslege. Ein heidersmann, som me ønsker god helse og mange gode år, der han kan dyrka sine interesser og rydda vegkantane langs Löwenstrasse.



Dette fotoet tok Alfred Godeseth 1. april 1946. Det viser kondemnerte tyske fly som lå lagret langs Löwenstrasse. Flyene sto igjen på flyplassene ved Sola og Forus ved freden i 1945. Etter hvert ble storparten av metallet og andre flydeler gjenbrukt. Resten havnet på søppelfyllinger og Löwenstrasse ble bilveg.

“Löwenstrasse” - betongvegen mellom flyplassene Sola og Forus

Betongvegen “Löwenstrasse”, som tyskerne bygget fra høsten 1943 til våren 1945, begynner ved østre ende av Sola flyplass og går østover gjennom gårdene Stangeland, Skadberg, Bærheim og Stokka for å ende opp på den søndre rullebanen på den nå nedlagte Forus flyplass. Denne rullebanen ble anlagt av tyskerne sommeren 1940.

Lengden av Löwenstrasse er ca 3650 meter, og vegbanen er 18,10 meter.

Av Alfred Godeseth

Ufullført prosjekt

Tyskerne hadde alt fra våren 1941 planer om å anlegge en forbindelsesveg mellom flyplassene Sola og Forus. Flere alternativer til vegtrase ble stukket ut.

En veg som skulle forbinde den sørvestre del av Forus flyplass med bygdevegen på østre Skadberg, ble påbegynt ved nordre Stokka høsten 1941. Men bare halve vegstrekningen ble gjort ferdig, og den ble aldri tatt i bruk.

Grunnen var for det første at vintrene 1941/42 og 1942/43 var strenge med mye tele. Dessuten ble det tyske Baukompaniet, som arbeidet på vegen våren 1942, sendt til Finland.

Masseflytting med spade

Høsten 1943 startet anleggsarbeidene på den brede betongvegen mellom Sola flyplass og Forus flyplass, - den senere såkalte “Löwenstrasse”. Den var planlagt av tyske veg-ingeniører og arbeidet ble ledet av tyske sivile arbeidsformenn.

Først måtte all matjord og torvmyr, i en bredde av ca 25 meter, spas opp og flyttes til side. Dette var et tungt arbeid, for på en strekning var myra 4 meter dyp, og alt arbeid foregikk for hånd.

Russiske krigsfanger

Samtidig måtte det graves kanaler og grøfter, for å lede bort vannet. Dette arbeidet ble utført av russiske krigsfanger.

Med sine langskaftede spader lempet de massen opp i vagger, som gikk på flyttbare skinner. På disse ble vaggene skjovet ut til sidene, der massene ble tipset.

Tysk betong-teknologi

Etter at traseen var gravd ut, ble den fylt med avfallsand, leire og grusfyll.

Selve vegbanen ble støpt i betong, til en bredde på 18,10 meter. Til dette arbeidet ble det brukt en stor tysk betongblander-maskin. Den gikk på skinner, og la ut betongen på halve vegbanen i en operasjon.

Dette arbeidet foregikk fra sommeren 1944 og foregikk ut året i to skift.

Til framkjøring av fyllmasse, støpesand og sementsækker, ble det for det meste brukt skinnegående vagger, trukket av diesellokomotiver.

“Broket” arbeidsstokk

I tillegg til de mange hundre russiske krigsfangene, arbeidet det en hel del norske arbeidere på vegen, samt arbeidere fra flere tyskokkuperte land i Europa og dessuten flere militære og sivile tyskere.

Flyhangarer langs vegen

På begge sider av betongvegen ble det i løpet av høsten 1944 og vinteren 1945 ført opp 18 større og mindre flyhangarer av betong eller av forskaling fylt med sand eller jord. Over hangarene ble det strukket lange vaiere og så festet kamuflert netting over.

Navnet Löwenstrasse

Det var norske arbeidere som arbeidet på vegen, som begynte å kalle den for Löwenstrasse. De hadde fått vite at det i Berlin fantes en gate som bar dette navnet.

Fra januar 1984 har den vestre del av betongvegen, som går utover til Sola, fått navnet Forusvegen. Men den gamle strekningen av vegen, som går østover forbi nordre Stokka og fortsetter inn på ny veg over motorvegen til Rv.44 på Lura, beholder navnet Löwenstrasse.

Vegmesteren har ordet:

Dalane - ei perle på jord

Vedlikeholdsområde nr. 6, Egersund vegstasjon, har ansvaret for 215 km riksveger og 268 km fylkesveger. Disse vegene går på kryss og tvers gjennom Dalane, som omfatter Lund, Sokndal, Bjerkreim og Egersund kommune. Dalane-regionen er en perle på jord, og inneholder det meste av hva mennesker har behov for.

Av Lars Eide

E 18

Gjennom Dalane går også stamvegen E 18 Stavanger - Oslo - Stockholm. Vi har vi ansvaret for 66 km av denne.

Etter dagens krav om standard, krever denne strekningen mye innsats, både ressursmessig og økonomisk. Som for mange av de andre vegene i området, går E 18 i et vekslende terreng, fra hav til hei. Dette betyr store klimatiske variasjoner, som lett fører til vekslende føreforhold på vinterstid. Spesielt er Drangsdalen, Skjebadalen og Vikesåbakkene utfordrende. En trailer på tvers her, ja da er vegen stengt.

E 18 - ulykkesbelasta

Det har desverre vært en del stygge og tragiske ulykker på E 18. Innsatsen for å forebygge ulykker har vært stor fra Statens vegvesen. Blant annet med bakgrunn i dette, var det godt å kunne lese i Stavanger Aftenblad at det ikke var skader på personer i trafikken første kvartal i 1993, og det har faktisk ikke skjedd tidligere. Slikt er oppmuntrende. Måtte det bare fortsette.

God karakter fra "folket"

Det har vært 6 galluper i Dalane de tre siste årene for å høre folkets røst om innsatsen vår på vegene. Vi har fått fine tilbakemeldinger. Vi har fått bedre karakter enn de mål som vegvesenet har satt opp for disse gallupene.

Ut fra dette kan vi stille spørsmål om vi gjør for mye med noe og for lite med andre ting. Det er faktisk gjort forandringer i vedlikeholdsrutinene de siste årene, både ut fra gallupresultatene

og ut fra nye vedlikeholdskriterier og mål.

Det er motiverende for oss, både å få karakter (tilbakemelding gjennom Gallup) og at vi får nye arbeidsmål. Jeg tenker da spesielt på det nye innen grøntarealene og miljøet langs vegnettet. Det er viktig for samfunnet vårt å gjøre rett arbeid til rett tid og billigst mulig. Greier vi det, da har vi gjort en god jobb.

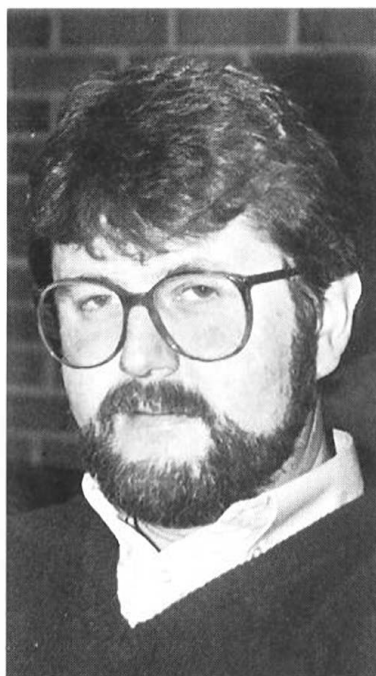
Lærlinger - gledelig "tilvekst"

I vinter har det gledelige skjedd, at vi har tatt inn 2 lærlinger. Måtte de få en positiv holdning og yte sitt beste for etaten, slik at vi kan tilby dem en god og trygg arbeidsplass, når tiden er inne for det.

Desverre har Statens vegvesen Rogaland hatt en alt for streng inntakstopp for utedriften. Dette har resultert i en forgubbing. Med vegstasjonene som vegkontorets ansikt i nærmiljøet, er det nødvendig å opprettholde status. Vi må ikke bygges ned ute, mens vegkontorets sentraladministrasjon øker.

Vegsjefens ansikt utad - ressursbehov

Skal vi være Vegsjefens ansikt utad og ivareta hans gjøremål på en skikkelig måte, da må ressursene være til stede -



Lars Eide

der og da.

Vegkontoret har delegert store mengder saksbehandling ut til vegstasjonene (etter ønske fra oss), for å gi best mulig service. Derfor må vi også styrkes, og ikke bare bli stilt spørsmål om det er nødvendig med erstatning for medarbeidere som pensjoneres eller slutter.

Det er viktig at administrasjonen på vegkontoret har forståelse for ressursbehovet ved sin utestasjon. Kanskje dette vil bli fokusert mer på i årsplanen for Driftsavdelingen og Vegsjefens kontakt med avdelingssjefen.

Jeg er glad for at Vegsjefen har tatt ut oppsynet og vil følge det opp i årsplanen. Dette kan bidra med noe positivt, dersom alle er innstilte på det. Mellomledere er viktige brikker i alle organisasjoner, også hos oss.

Gode muligheter og utfordringer

Når en først "har ordet" gjennom Rygjavegen, er det mange ting en kunne ha lyst til å ta opp og utdype nærmere. Men en skal helst fatte seg i korthet, så det får bli i stikkordsmessig form.

To gode nyheter:

1) Biltilsynet i Egersund skal bygge nytt, og er trolig etablert på vegstasjonsområdet i 1995. Dermed er alle etatens avdelinger i hus her. Vi ser fram til et sterkere og tettere samarbeid, der alle gir og alle får noe, til beste for å presentere Statens vegvesen som en enhet.

2) Stortingsmeldinga om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 foreslår mer midler til Dalane-regionen. Mest gledelig er det at vi ser ut til å være sikret midler til sikring av vegen til Austrumdalen og av Ørsdalen.

Utfordringer framover:

- 1) Krøsus
- 2) Hollerutvalgets innstilling
- 3) Helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet (HMS)

Jeg vil også nevne det gledelige at vi i Dalane har tatt vare på så mye gammelt av bruer og veger.



Bortsett fra fire fraværende, ser vi her hele staben ved vedlikeholdsområde nr. 6, Egersund vegstasjon, fotografert i desember 1992.

Foran fra v.: Trygve Espeland, Gunnar Gjedrem, Leif Romslo, Lars Eide, Ingvar Reime, Lewy Dalen, Terje Kydland. I midten fra v.: Torfinn Liestøl, Jonny Røyland, Peder Vinge, Vermund

Birkeland, Kjell Bjørnevoll, Ted Ove Slettebø, Harald Espevik, Torbjørn Hellenen, Bjarne Dybing. Bak fra v.: Lise Nærem, Tor Efteland, Kjell Navrestad, Geir Navrestad, Sigvart Rinden, Magne Slettebø, Malvin Hegdal, Arvid Stølen, Toralv Birkeland. Disse var ikke til stede da bildet ble tatt: Kaj Benneth Nodland, Willy Åmodt, Harald Refslund og Reidun Vehus.

Fylkesvegene i "utforbakke"

Fylkesvegene i området må jeg bruke noen ord på. De er i en farlig "utforbakke". Siden 1985 har det vært smalhans i Rogaland fylke når det gjelder midler til vedlikehold. Vi tør nesten ikke tenke på hva som kunne skjedd, dersom vi hadde hatt "normale" vintre.

Vi må være optimister og håpe på mer midler til å ivareta den enorme kapitalen som ligger i fylkesvegnett. Blir en veg brutt helt ned, ja hva da? Vegene er selve livsnerven (blodåren) i et utkantsamfunn. Alle vet hva som skjer når det går hull på ei blodåre!

Ros, takk, lykke til videre

Til slutt vil jeg ta med meg orda fra driftsjefen, som var knyttet til årsrapporten 1992. Det var greit å få det skriftlig, som han sa det, fra Vegdirektoratet, at de var fornøyde med det arbeidet vi utfører.

Det betyr at alle ledd i organisasjonen har stor grad av lojalitet til systemet, og utfører de oppgavene en blir pålagt for å nå målene.

Jeg ønsker å henge meg på og takke alle mine medarbeidere i området for innsatsen, - og for samarbeidet. Lykke til videre. Stå på!

Fotball-vegcup i Trondheim

Heile 18 herrelag og 15 damelag, mellom desse både dame- og herrelag frå Rogaland, er påmeldt til årets veg-cup i fotball.

Dette vil seia at ca 500 fotballgalne vegvesenfolk møtes til kampar i Trondheim 4. og 5. juni. Det er Statens vegvesen i Nord- og Sør-Trøndelag som i fellesskap har ansvaret for dette store arrangementet.

I fjor kom jentene frå Rogaland til finalen, der det blei tap med 1 mål for Vegdirektoratet. Me har tru på at dei går heilt til topps dette året.

Herrelaget vårt kom ikkje til sluttspølet i fjor. Det vil dei nok retta på i år.

Kampane skal spelast på Lade fotballanlegg.

Nybygg for Biltilsynet i Haugesund

Like før påske fikk vi en melding som virkelig var etterlengtet. Vegdirektoratet har tatt med nytt kontorbygg for Biltilsynet i Haugesund på sin prioriteringsliste for 1994. Dette blir et felles utbyggingsprosjekt med vegstasjonen.

Byggekomite er allerede oppnevnt og har hatt sitt første møte. Byggestart blir høyst sannsynlig i 1994.

Avklaringen for utbygging i Haugesund er vi - mildt sagt - meget glade for. De ansatte ved stasjonen arbeider i dag under svært vanskelige forhold. Flere ganger tidligere har man trodd at "toget var på sporet", men hver gang har det vist seg å være "feil spor". Og frustrasjonen har steget tilsvarende for hver gang.

Det eneste som nå kan stoppe utbyggingen er om Samferdselsdep./Stortinget endrer rammene ved behandlingen av budsjettet for 1994.

Ivar Fett

Bedriftskunstforeningens salgsutstilling

Tekst: Marit Køningsberg
Foto: Bård Asle Nordbø

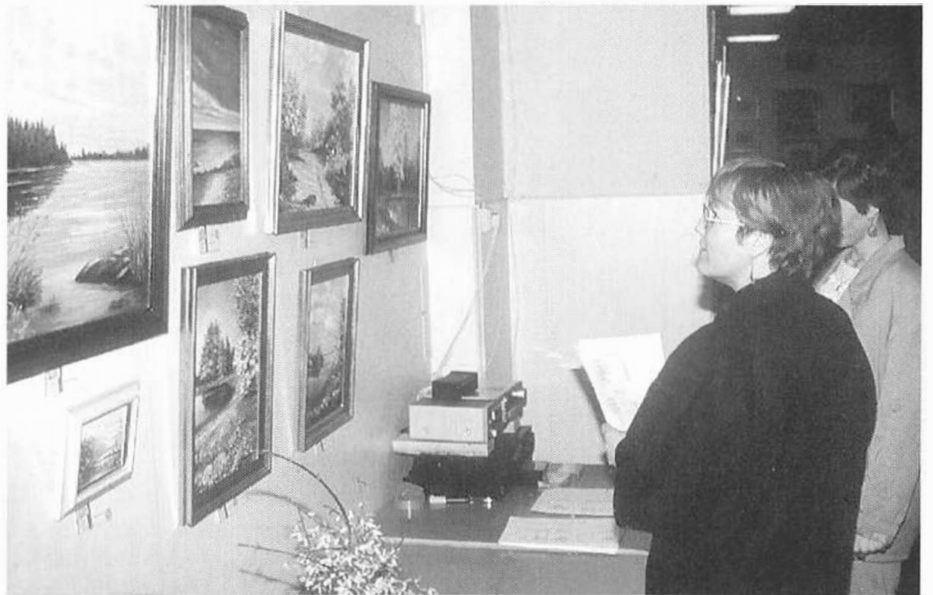
Lørdag 20. og søndag 21. mars 1993 inviterte Bedriftskunstforeningen til salgsutstilling i den gamle kantinen i Lagårdsvegen 80.

Utstillere var Bjørn Drivdal, Jostein Aadnøy, Harald Sunde og Unni Gudmestad.

Lørdag var 29 besøkende innom, og 5 bilder ble solgt. Styret stilte med hjemmebakt og kaffe.

Søndag "hang" vi oss på vegmuseet som var åpent med omvisning og aktiviteter for både store og små. 195 besøkende var innom denne dagen. Vaflene fikk bein å gå på, men kunstsallet gikk heller tregt. Ingen bilder ble solgt. Selv om besøket var bra, var oppslutningen fra medlemmene heller skuffende.

Det ble få kroner i kassen denne gang, men vi gir ikke opp. Vi kommer sterkt tilbake til høsten.



I løpet av vår og sommer vil vi gå ut med et skriv til alle ansatte for å finne "kunstnere" i ctaten vår. Vi håper reponsen blir stor, for i oktober/november forsøker vi å arrangere en brukskunstmesse hvor vegvesenets ansatte

deltar med visning og salg av sine arbeider.

De som er interessert, eller vet noen som kan være interessert i å delta, ta kontakt med styret i Bedriftskunstforeningen.

Vegmuseet i museumsstafetten

Tekst og foto: Eva Vivoll

Søndag 21. mars åpnet vegmuseet dørene for publikum. Det ble absolutt en vellykket dag både for de besøkende og for ildsjelene bak museet.

I løpet av de fire timene museet var åpent, var omlag 200 mennesker, med smått og stort, innenfor dørene. Her var det omvisning og konkurranser, og det var en lydhør forsamling som fikk høre tidligere maskinsjef Audun Løken fortelle om liv og virke på vegene fra tidligere tider og fram til i dag.

I den gamle kantinen ble det vist film for barna. Her var salg av vafler, kaffe og brus, og her var oppgaveløsning og premiering.

Kunstforeningen hadde salgsutstilling samme helg, noe som sikkert bidro til det gode besøket.



Her ser vi Audun Løken fortelle et interessert publikum om kiling av stein.

NYE MEDARBEIDERE



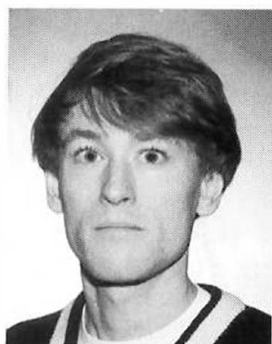
Truls Nordahl

Seksjonsleder (vikar) på Øk,
økonomisk saksbehandler,
førstekons., fast
- fra februar



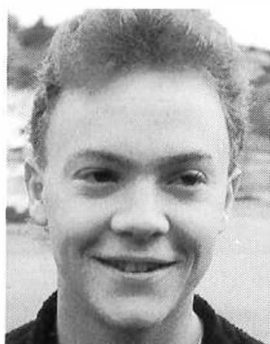
Nidunn S. Eiterjord

Engasjert prosjektmedarb.
på Planavdelingen
- fra 18. mai



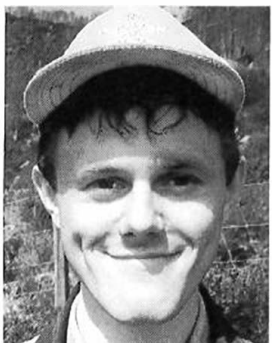
Gunnar Eiterjord

Engasjert prosjektmedarb.
på Planavdelingen
- fra 18. mai



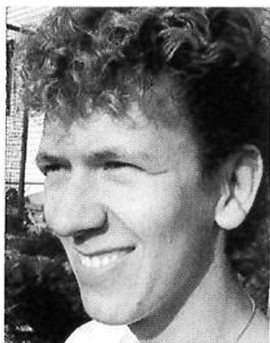
Øyvind Ålgård

Lærling - anlegg
Egersund



Svein Rinden

Lærling - vedlikehold
Egersund



Jonny Steinberg

Lærling - vedlikehold
Egersund



RYGJAMAT

Fra vårt nye redaksjonsrådsmedlem, Reidun Vehus, har vi fått oppskrift på to salater som skulle passe godt nå når det nærmer seg sommer.

GOD REKESALAT

1/2 kg rensede reker
1 1/2 dl langkornet ris (kokt, kald)
200 gr grønnsakblanding
1 liten boks ananas
1 - 2 mandariner, i båter
1 - 1 1/2 pk majones
1 - 1 1/2 dl kremfløte
Sitronsaft
2 hardkokte egg til pynt

DEILIG AFTENSALAT

2 dl kremfløte piskes og blandes med
1 pk majones
sitronsaft
3 - 4 syltede agurker
litt fiskepudding
naturell krabbe
kokte gulrøtter
litt kokt blomkål

Begge rettene serveres med
en grønn salat og ferskt brød.

GOD APPETITT!



JUBILANTAR

50 ÅR

Alf Egil Tollefsen
Vegkontoret - 17. mai

Sverre Hellingen
Anlegg Stavanger - 26. mai

Svein Dahle
Vegkontoret - 29. mai

Arne Fløysvik
Bærheim - 7. juni

Ingfrid Svanes
Egersund vegstasjon - 15. juli

60 ÅR

Torleif Samsonsen
Anlegg Stavanger - 9. mai

Kåre Høyland
Tau vegstasjon - 12. mai

Georg Åsen
Egersund vegstasjon - 24. mai

Hans Svanes
Egersund vegstasjon - 9. juli

A N D A K T E N

*Glemmer vel en kvinne sitt døende barn, så hun ikke forbarmer seg over sin livs sønn?
Om også de glemmer, så glemmer ikke jeg deg.*

Essais 49.15

Hva er som din barmhjertighet, o Gud! Og hvilke forsikringer har du ikke gitt meg også om dette. Selv enda jeg tviler så ofte og synes du er sint på meg, jeg tror du har glemt meg. Ja, jeg har glemt deg så ofte, mine tanker har vært langt borte fra deg, men du har kommet meg i hu i din underfulle nåde. Ja, elsket meg som om jeg var ditt kjæreste barn. Ja, Herre, jeg er elendig og fattig, alltid den samme store synder i tanker, ord og gjerninger, men du vil ikke glemme, du vil daglig tre frem og videre med ditt blod fra meg. Takk skal du ha for det.

Kjell Dalaker

Rundt i 100 for Statens vegvesen Rogaland

Tekst og foto: Harald Sel

I mars blei rundkjøring nr. 100, bygt av Statens vegvesen Rogaland, sett under trafikk, og få dagar etterpå kunne rundkjøring nr. 101 tas i bruk. Rundkjøring nr. 100 er i kryss ved Sentralsjukehuset/Bekkefaret kirke og nr. 101 er ved Våland kolonihage. Begge går inn som delprosjekt ved trafikkomlegginga i samband med den nye veggen (RV.1) mellom Hillevåg (Rv.44) og motorvegen (E 18).

Seinare er også rundkjøring nr. 102 i Rogaland opna. Denne er i Egersund, på Rv 44 ved Perrongen.

Utover i 1993 vil minst 5 nye rundkjøringar bli bygde, i tillegg til dei som alt er nemnde.

Desse er:

Kryss mellom Rv.1 og Eiganesvegen i Stavanger



Rundkjøring nr. 100 i Rogaland, krysset ved Sentralsjukehuset / Bekkefaret kirke.

Kryss mellom Rv.520 og Kirkegata i Sauda

Kryss mellom Rv.47 og Sveinsvollvegen i Haugesund

Rv.47 ved Delta pumpefabrikk i Haugesund

Kryss mellom Roald Amundsens gt. og Langgata i Sandnes

Det er bygt mange rundkjøringar i Norge det siste tiåret, men Rogaland er det fylket som først passerer 100. Nr. 2 er Akershus, som pr. april i år har 94 rundkjøringar.

I svært mange kryss er fordelane med rundkjøring heilt klare. Ei rundkjøring har oftast betre trafikkavvikling enn andre kryss. Viktigast er det likevel at rundkjøringane reduserer personskadeulykkene betrakteleg.

Ei gransking i Akershus viser at ulykkene med personskader er redusert med 70 % i kryss som er ombygde til rundkjøringar. Talet på småkollisjonar med mindre materielle skader aukar, men det er likevel ein rimleg pris å betala for å få redusert talet på trafikkdrepte- og skadde.

“Miljø-asfaltverk” i Vadla

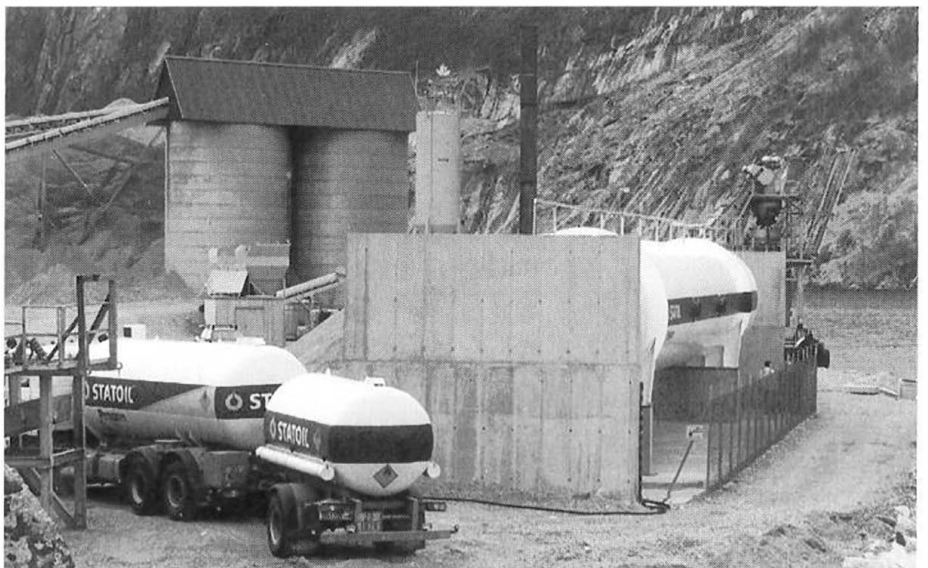
Tekst: Sverre Andersen
Foto: Karl Grude

Fra og med årets asfaltsesong, har Statens vegvesen Rogaland gått over fra å bruke fyringsolje til gass (propan) ved etatens asfaltverk i Jøsenfjorden (Vadla).

Miljømessig er dette et framskritt, ettersom forurensende utslipp er minimalt ved gassfyring. Ved fyringsolje er det først og fremst utslippet av svovel som er uheldig.

Gass har også andre fordeler. Effekten skal være større, slik at en trenger mindre mengde gass enn olje. En regner med at dette vil innvirke gunstig på produksjonsprisen.

I 1993 regner vi med en produksjon på ca 90.000 tonn asfalt og ca 180.000 tonn grus- og bærelag i Vadla.



Første påfylling av propangass ved asfaltverket. Tanken, som vi ser til høyre på bildet, rommer 300 m³, eller 130 tonn gass. Dette er nok til å produsere ca 20.000 tonn asfalt, det vil si en måneds produksjon.

Dette er mindre enn i fjor, da Rennfast-anlegget var en stor avtaker. I løpet av

1992 produserte vi ca 130.000 tonn asfalt og ca 220.000 tonn grus og bærelag.



Bernt Øye Larsen til minne

Bernt Øye Larsen gikk bort 23. februar 1993, 68 år gammel.

I hele sitt voksne liv var Bernt tilsatt i Vegvesenet og hadde sin arbeidsdag ved Vegkontoret fra 15.2.1943 til 31. desember 1991.

I løpet av disse nesten 50 år, var han innom flere arbeidsfelt. De lengste periodene var han tilknyttet bokholderiet og fellestjenestene. Den siste tiden var han seksjonsleder ved seksjonen for fellestjenester.

Bernt var en medarbeider som var korrekt i alt sitt arbeid. Han var lojal mot de holdninger etaten verdsatte og de mål som ble satt, og han la alltid stor vekt på å følge opp de sakene han ble tildelt på en god måte.

Gjennom så lang tjenestetid ble han kjent med svært mange av våre medarbeidere. Bernt var i denne sammenheng en person som mange ble glad i og som nå mange vil savne.

Jeg hadde Bernt som en nær medarbeider i mange år, og ble særlig glad i han fordi han alltid var ærlig, en man kunne stole på, en som sa i fra når det var behov for det. Et annet gjennomført trekk hos Bernt, var at han alltid satte mennesket bak jobben i fokus, og søkte å finne gode løsninger både for etaten og den aktuelle medarbeider.

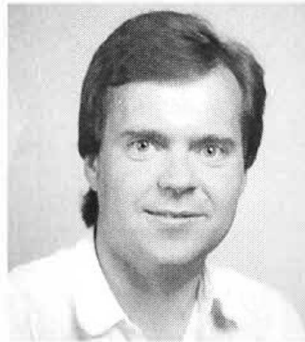
Vi vil savne Bernt som venn og tidligere kollega, men tankene går nå mest til hans nærmeste familie, til Ivar, Marie og Johanna. Bernt var svært glad i, og stolt av dem.

Vi lyser fred over Bernt sitt minne.

Svein Magne Olsen

I disse tider med høy arbeidsledighet og relativt vanskelige økonomiske tider for hele landet, så er det vanskelig å komme inn på lønsspørsmål og lønnskrav uten å møte motbør. Jeg mener likevel det finnes to forhold innen biltilsynet på dette området som det er riktig å ta opp.

Det ene er avlønning av inspektører i forhold til ingeniører. Inspektørene i biltilsynet er på landsbasis en svært liten normeringsgruppe, og for et par år siden forhandlet de seg fram til et svært godt lønnsresultat. Vi synes det er bra når noen får til gode forhandlingsresultater, og vi gleder oss på deres vegne.



Problemet i dette tilfellet er at begynnerlønn for en inspektør ligger langt over begynnerlønn for en ingeniør, og det vil ta en nyutdannet ingeniør 10 år å nå opp til inspektørens lønn. I virkeligheten vil han aldri kunne ta igjen det lønnsforspranget som inspektøren har fått.

For å bli inspektør kreves det fagbrev som bilmekaniker eller utdanning som kjørelærer, mens ingeniører må ha en 3-årig høyskoleutdanning. Her ligger det altså en lønnskjevhet som jeg tror alle ser er uheldig. Dette er et problem som vi må forsøke å løse, og ikke minst bør ledelsen se at vi ikke kan leve med en slik skjevhet i lengden.

Det andre forholdet vedrørende avlønning i biltilsynet gjelder stasjonssjefene. Vi har i dag 2 stasjonssjefer i fylket som avlønnes bare ett lønnstrinn høyere enn seksjonslederne på stasjonene. Med tanke på at de sitter med hele ansvaret for en "utebedrift" så burde de hatt en bedre lønn. Dette forsterkes dersom man ser på hvor mange som er ansatt på de to største stasjonene.

Så til slutt litt om Hollerutvalget og omorganiseringen. Vi er alle spente på hva som kommer frem i Hollerutvalgets rapport. Etter de signaler vi har fått, så har utvalget vært inne på å "flytte" biltilsynet fra dets nåværende plassering. Både under Justisdepartementet og direkte under Vegdirektoratet har vært nevnt.

Mye kunne vært sagt om dette, men jeg vil la det ligge i denne omgang. Jeg tror likevel det er riktig å si at integreringen av biltilsynet i vegvesenet på langt nær er fullført, og det selv etter 15 år under samme "tak". Som eksempel er det nok å nevne at biltilsynet er den eneste resultatenheten i Statens vegvesen som ikke har et eget driftsbudsjett.

Nå har vi i Rogaland riktig nok forsøkt å få til en ordning med eget budsjett utfra administrasjonsbudsjettet, men det burde vært en selvfølge at vi fikk en sentral tildeling til eget budsjett. Jeg tror nok disse momentene vil telle sterkt når organisasjonene innen biltilsynet skal komme med sine kommentarer til Hollerutvalgets rapport. Vi ser ihvertfall med spenning frem til rapporten, og så er det å håpe at vi alle ansatte setter oss godt inn i den. Det er jo vår fremtid det gjelder!

Ola Undheim
fylkestillsvalgt SBF

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

Veganlegget Nordbø–Hanasand med det nye ferjesambandet mellom Rennesøy og Talgje er snart fullført. Her ser me ein del av dei som har arbeidd med prosjektet. Framme frå v.: Kenneth Rott, Lars Simonsen og Harald Nordnes frå vegvesenet, Magnar Hårde frå Sakarias Nesheim A/S, Ivar Seime, vegvesenet og Terje Stol, Vassbakk & Stol A/S. Bak frå v.: Kristoffer Hamre og Jan Ståle Nesheim frå Sakarias Nesheim A/S, Nils Krokedal, vegvesenet, Marton Aksland og Odd Bådsvik, Sakarias Nesheim A/S og Helge Rusdal, privat maskineigar. Reportasje side 12.