



Nr. 5 – OKT. 1993 – 21. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Å nei, er jorda så grøn og herleg!
Og strålar himlen så blå og klår!
Vi står og stirer. Det er utruleg
at denne verda kan vere vår.

Halldis Moren Vesaas

Utsikt frå Hå gamle prestegard



AV INNHALDET

- Ny gang og sykkelveg i Vindafjord
- Likestilling i Statens vegvesen Rogaland
- Intervju med Audun Løken
- Pensjonistforeningen på tur



Nr. 5 - oktober 1993

Redaktør

Johan Lund

I redaksjonen

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

Eva Vivoll

Baksidefoto

Eva Vivoll

Opplag

1800 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...

Vi i Statens vegvesen Rogaland har nylig vært vertskap for vegsjefkollegiets årlige høstmøte. Dette er et stort arrangement som går over flere dager der vi arbeider sammen og koser oss, - sammen med våre ledsagere og andre gjester.

Et slikt arrangement krever omhyggelig planlegging og er meget arbeidskrevende. Store deler av vegkontoret var engasjert i arbeidet bl.a. med å gjøre museet og auditoriet klart og med å pynte og rydde.

Jeg vil gjerne takke alle dere som var med på å presentere vegvesenet fra sin beste side. Dere gjorde en kjempejobb, og jeg var stolt av dere og av etaten. Takk skal dere ha.

Hovedtema på kontaktmøtet denne gangen var ledelsens rolle og ansvar i forbindelse med omstillinger. ● og hovedbudskapet var at vi helst skal stille oss slik at det ikke er behov for store omstillinger. Store endringer i en organisasjon vil nesten alltid skape problemer nær sagt uansett hvorledes ledelsen takler saken. Vi kan unngå slike store endringer ved at vi hele tiden foretar mindre tilpasninger og justeringer. En slik kontinuerlig utvikling av organisasjonen stiller ofte større krav til ledelsen enn de store og dramatiske endringene.

Vi opplever i dag en situasjon der vi står overfor store og kanskje også dramatiske endringer i vår organisasjon, - og det selv om vi har prøvd å tilpasse oss utviklingen så godt som mulig. Krøsus er et stikkord for framtidige endringer, - et annet er Hollerutvalgets innstilling.

Det er blitt sagt at det skal en sterk og god organisasjon til for å kunne foreta store endringer uten store problemer. Jeg har tro på at vi i fellesskap også skal greie det denne gangen.

Et økonomisk hjertesukk

I en etat der svært mye av arbeidet foregår ute i distriktet er det naturlig at grunnlaget for en stor del av avisstoffet legges ute i marken. Med andre ord ved stedlige reportasjer.

Økonomien i infotjenesten er dessverre ikke så god som ønskelig og bladet vårt må konkurrere med andre info-tiltak. Slik budsjettet nå er satt opp, er det en reduksjon i midler til trykking av Rygjavegen.

En gjesteredaktør for et nummer av bladet, og som føler budsjettansvarlighet, må derfor resignere når det gjelder

nærkontakt med etaten ute i fylket. Noe hjelper det å ha villige medarbeidere som bidrar til større tverrfaglighet.

I dette nummer er det mye stoff av og om pensjonister. Det får være en trøst at våre pensjonister med ektefeller er en stor lesergruppe, og at alle av oss går en forhåpentlig sikker pensjonisttilværelse i møte.

Gjesteredaktøren

Årsplanarbeidet

Av plansjef Halvor Folgerø



INNHALD

Vegsjeffens 3 minutter	2
Et økonomisk hjertesukk	2
Årsplanarbeidet	3
Ny gang og sykkelveg i Vindafjord	4
Likestillingspriser 1993	5
Driftsavdelingens miljøatsing	6
Likestilling - et felles ansvar for ledelsen og organisasjonene	7
TP II	
Transportplan for Nord-Rogaland	8
Ikke latmannsliv hos biltilsynet	9
Audun Løken:	
JA-mannen på maskinavdelingen	10
Rv. I Kvitanes - Våg	11
Pensjonistforeningen på tur til Norges tak	12
Jubilantar	13
Nye medarbeidere	13
Kryssord	14
Velkommen til Rygjavegens spalter	15
"Heldige" pensjonister	15
Rygjamat	15
Vedlikeholdsområde 4	
Storbyområde med stor trafikk og undersjøiske tunneler	16
"Tilstandsrapport" fra Hillevåg	17
Hvor er Petter Smart?	18
Nytt fra Bedriftsrettslaget	18
Per Hole til minne	19
Tillitsvalgtes spalte	19

Årsplan versjon 1.0 ble som kjent introdusert for året 1993. Høsten ifjor ble brukt til en omfattende og grundig innføringsprosess der særlig seksjonslederne spilte en viktig rolle. Planavdelingen var blant de avdelingene som fikk bistand av vår eksterne konsulent, Kjell Ryli. I ettertid har vi erfart at dette samarbeidet var meget nyttig og fikk brakt årsplanarbeidet inn i en kontrollert bane.

Årsplan 93 var første gangen at planavdelingen utarbeidet en samlet plan for hele avdelingens virksomhet. De tidligere års planprogram omfattet bare den prosjektrettede planleggingen, og avdelingens forvaltningsoppgaver og servicetjenester falt utenfor dette systemet. Årsplanarbeidet ifjor innebar derfor at også de øvrige seksjonene ble trukket med, og brakte således bl.a. Tegneseksjonen og Oppmålingsseksjonen direkte med i prosessen. Det var en interessant observasjon å erfare hvordan disse seksjonene fikk konkretisert sine arbeidsmål og satsingsområder.

Vi står nå foran starten av årsplanen for 1994. Selv om de fleste i disse tider er opptatt av "KRØSUS-syndromet", er det slått fast at årsplanarbeidet er kommet for å bli. Med forrige års innsats og produkt som referanse er det for planavdelingens del aktuelt å trekke fram følgende momenter i startfasen:

- Vi bør i oppstarten foreta en evaluering av forrige årsplanarbeid og ut fra dette foreta ønskede korreksjoner.
- Det er neppe aktuelt å foreta større endringer i opplegget i forhold til Årsplan 1993. Imidlertid er det trolig riktig å endre noe på strukturen av avdelingens årsplan. Et mulig opplegg er at seksjonsplanene samlet utgjør den operative delen. Årsplanen for avdelingen bør mere fokusere på planavdelingens bidrag til vegkontorets samlede mål, styringsdata o.l.
- Vi må i år være mere selvhjulpne, men det er mulig å kunne få noe eksternt bistand i løpet av prosessen.
- I KRØSUS-sammenheng vil det være riktig at vi allerede i 1994 forsøker å tilpasse oss de rutiner for oppfølging og resultatvurdering som systemet legger opp til.
- Avklaring av enkelte "gråsoner" mot andre avdelinger, spesielt mot anleggsavdelingen.

Startskuddet for prosessen har nå gått. I tiden fram mot midten av november vil vi avklare nærmere avdelingens arbeidsmål og satsingsområder for 1994, samtidig som at strategien blir lagt for hvordan målene kan nås ut fra tildelte ressurser og gitte tidsfrister.

Med erfaringene fra forrige års innsats friskt i minne er det grunn til å tro at vår neste årsplan bør ligge et hakk over fjorårsplanen i både utførelse og innhold.



Klar ..



Ferdig ...



Klipp!

Trygg veg etter flott dugnads

Ny vegopning hadde vi fredag 3. september, då ca 3 km gang og sykkelveg i Vindafjord kommune blei høgtideleg opna i strålende sol. Men denne gongen var det ikkje folk frå vegvesenet som blei hylia. Heilt fornt var det bygdefolket i Skjold, dugnadsgjengen som har stått på i fritida for å gjera skulevegen trygg, som fekk flest rosande ord.

Og at lokalbefolkninga set pris på vegen synte flagga som var heist til topps, og det store frammøte av glade born og vaksne.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Den nye sykkelvegen går frå Kalstveit til Li, og arbeidet vart påbegynt våren 1992. Vegen er bygd i to etappar på

ca 1500 meter kvar. Alt det fysiske arbeidet er utført på dugnad i fritida.

Omlag 70 personar har vore meir eller mindre involverte, og det er lagt ned mellom 3 og 4000 timar i arbeidet.

Starta utan planar

Det heile starta med at vegvesenet hadde tunnelmassar frå Isvikanlegget som kunne brukast til bærelag. Problemet var at det



Ein opplagt og blid vegsjef med fylkesmann Tora Aasland Houg på venstre sida og ordførar i Vindafjord, Signy Rønnevik på høgre sida. Og glade ungar i hopetal. Vegopning og boller og brus midt i skuletida er ikkje kvardagskost.

1.klassingane Hilde Håkull og Svein Helge Susort frå Skjold skule hadde fått den ærefulle oppgåva å halda snora. Her ser me Svein Helge med eit godt grep rundt det nasjonalfarga bandet.



Innsats

enno ikkje låg føre nedskrivne planar for gang og sykkelvegen.

Men lokalbefolkninga ville ikkje la denne sjansen gå frå seg og sette i gang. Kommunen og vegvesenet følgde opp.

Vegvesenet tok på seg å ordna med grunnerverv og asfaltdekke. Kommunen skaffa kummar og røyr. ● og planar! For etter kva som blei sagt i talane så blei planar og arbeid ferdige omtrent samtidig!

Mykje ros

Fylkesmann Tora Aasland Houg hadde fått æra av å klippe snora på den nye vegen. Ho uttrykte stor glede over at hennar første vegopning blei ein gang og sykkelveg.

Ho roste dugnadsgjengen for innsatsen og sa at dette var ei god løysing for å få bygd fleire gang og sykkelvegar, men dugnadsinnsats erstattar ikkje ansvaret som Statens vegvesen har for å tryggja mjuke trafikantar.

Vegsjef Chester Danielsen var også full av lovord over det arbeidet som var utført, og kunngjorde like godt ein ny pris som skal gå til dei som gjer jobben vegvesenet eigentleg skulle ha gjort.

Den første prisen skal selvfølgelig gå til Vindafjord!

Godt samarbeid

Med på opninga var også ordførar Signy Rønnevik, representantar frå kommunen, vegvesenet, hovedutvalg for samferdsel, og selvfølgelig dugnadsfolk.

Det vanka som sagt mange godord til dugnadsgjengen for arbeidsinnsatsen og standarden på vegen. Men også dugnadskarane roste det gode samarbeidet dei hadde hatt med kommunen og vegvesenet.

Ein bit står igjen

Sidan 1990 er det bygd omlag 7 km gang og sykkelveg i Vindafjord kommune, mesteparten på dugnad. No manglar det ca 300 meter på samanhengande gang og sykkelveg frå Kalstveit til Skjold skule. Her må vegen leggjast ut, og dette er ikkje arbeid som kan gjerast på dugnad.

Statens vegvesen skal i næraste framtid ha eit møte med Vindafjord kommune, då blir det truleg ei løysing på kva som skal gjerast med dei siste metrane.

Likestillingsprisen for 1993

Likestillingsprisen for 1993 skal utdeles, og i den forbindelse oppfordrer Vegdirektoratet til innsending av forslag på kandidater. Prisen kan deles ut til vegkontor, avdelinger, seksjoner, mindre organisasjonsenheter, enkeltpersoner ved vegkontor eller i Vegdirektoratet eller til lokalavdelinger av de tilsattes organisasjoner.

Alle i etaten kan komme med forslag, men organisasjoner, sentrale og lokale likestillingsutvalg, avdelinger, mindre organisasjonsenheter og ledere oppfordres spesielt om å fremme forslag.

Likestillingsprisen er en gave, og i tillegg stønad til et lokalt likestillingstiltak, eller et reisestipend.

Begrunnede forslag til kandidater sendes til Vegdirektoratet, Personal og administrasjonsavdelingen v/Imi Vegge.

Fristen for innsendelse av forslag er 1. november 1993.

Lokal likestillingspris

Den lokale likestillingsprisen skal også utdeles i år. Prisen deles ut til avdeling/seksjon eller enkeltpersoner som har utmerket seg i forhold til likestilling.

Formålet med likestillingsprisen er å bidra til å øke oppmerksomheten omkring likestillingsarbeidet i etaten. Det er ønskelig å premiere god resultat- og måloppnåelse på likestillingsområdet, dessuten er det viktig å gi honnør til enheter eller enkeltpersoner som har gjort en god innsats på dette området.

Både enkeltpersoner, avdelinger, seksjoner og organisasjoner kan sende inn forslag til hvem som skal få prisen.

Forslag sendes til Likestillingsutvalget ved Reidun Lanne innen 1. november 1993.

Driftsavdelingen har i mange år lagt ned en stor innsats innen enkelte miljøområder som renhold og grøntvedlikehold. Likevel er det nok mange som ikke har betraktet avdelingen som noe "fyrtårn" i miljøsammenheng. Det er vel også riktig å si at blant hovedmålene for Statens Vegvesen er både framkommelighet og trafiksikkerhet blitt prioritert foran miljø. Det har imidlertid skjedd en gradvis dreining mot økt satsing på miljøspørsmål.



Driftsavdelingens miljøatsing

Tekst: Per Kydland

Foto: Njål Hanasand

En indikasjon på dette, er at vi har ansatt en oppsynsmann for "grøntvedlikehold", Jakob Høyland. Han skal bl.a. være pådriver for bedre miljø innen vedlikehold av grøntarealer/kratt/trær, landskapspleie, rasteplasser osv.

Han skal også være med å påse at planteplaner som lages på nyanlegg er fornuftige sett fra driftsavdelingens synspunkt. I tillegg vil han være en viktig person i forbindelse med at det helt eller delvis skal gjennomføres forbud mot sprøyting med kjemiske midler fra 1994.

Propangass i stedet for fyringsolje

Et annet område hvor vi mener å ha gjort en innsats innen miljøet er ved årets overgang fra fyringsolje til propangass ved asfaltverket i Vadla. Foreløpige undersøkelser viser til dels store reduksjoner i utslipp av miljøfarlige gasser.

To strakstiltak

I prosjektet "Miljømeny" som Vegdirektoratet satte i gang i fjor, har vi forpliktet oss til gjennomføring av to strakstiltak.

Det ene, skiltoppnydding i Karmsundgata i Haugesund, er fullført, mens det andre,

istandsetting av massetak Gydalsmoen (Rv.42), vil bli utført til vinteren.

I tillegg har vi vært forslagsstillere til anleggsavdelingens strakstiltak, såing av "blomstereng" i rabatten mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg på Rv.44 sør for Ree. Forbildet her er tilsvarende rabatt ved Vigre som er vist på bildet, og som har fått positiv omtale i professor Gjærevolls rapport om vegetasjon langs veger i Sør-Norge.

Mange utfordringer

Utfordringene framover vil være mange. Bl.a. vil vi måtte forholde oss til piggdekkbruk kontra bruk av salt til strøing. Salt kan brukes til å få ned piggdekkbruken, men er i seg selv en "miljøgift" som skader vegetasjonen nær vegen. Piggdekk er på sin side til skade for miljøet ved at det virvles opp støv, og at vegbane samt de nære vegomgivelser skitnes til.

Også en økonomisk side

I det hele er det også en økonomisk side. Vi har til nå ikke gått ut med noen bred kampanje mot piggdekkbruk slik som i Hordaland. Dette av den grunn at med de beskjedne midler fylket har stilt til disposisjon for vedlikehold av fylkesveger, har vi ikke kunnet garantere for at fylkesvegene er framkommelige uten piggdekk vinterstid.

Innen 1997 vil det bli forbud mot vegoppmerking med løsemiddelholdig maling. Den foreløpige løsningen synes å være trekomponent kaldplast.

Dette krever imidlertid nytt og kostbart utstyr som krever regionalt samarbeid. Dette er for såvidt i seg selv positivt. Vi mister imidlertid noe av dagens fleksibilitet, bl.a. vil det bli problemer med å få merket opp vegene like etter nyasfaltering.

Støysvake vegdekker synes å være et problemområde som det ikke finnes noen enkel løsning på. Porene i dagens støysvake dekker blir til i løpet av få år og mister da sin støydempende effekt. Inntil videre velger vi å ligge lavt i terrenget på dette området.

Mange miljøutfordringer

Ellers er det flust av miljøutfordringer framover. I stikkords form kan nevnes rasteplasser, toalettavfall, vern av gamle veger/bruer, uryddige tomter, vedlikehold av støyskjermer/voller, spylevatn fra tunneler, bruk av rengjøringsmidler osv.

Det fører for langt å gå inn på hvert enkelt av punktene her. Det er imidlertid nok å velge mellom når vi skal foreslå driftsavdelingens bidrag til handlingsplanen for miljø 1994-97.

Likestilling - et felles ansvar for ledelsen og organisasjonene

Handlingsplan for likestilling i Statens vegvesen Rogaland er vedtatt og utsendt til alle medarbeidere.

Vi kan spørre oss selv hvorfor vi skal ha en handlingsplan for likestilling, men dette skal være både ut i fra rettferdighets-betraktninger og fordi vegvesenet har behov, for å utnytte kvinners kompetanse bedre.

Vi har spurt leder av utvalget, seksjonsleder Reidun Lanne, om det er noen gagn i arbeidet.

Intervju: Johan Lund

Synes du handlingsplanen for likestilling er sterk nok?

- Ja, dette er en rimelig bra begynnelse. Jeg synes vi må se på punktene om rekruttering og utvikling i en sammenheng. Når det gjelder rekruttering, er det viktig at kvinner blir kalt inn til intervju der kvinnene er underrepresentert i den aktuelle stillingsgruppen. Videre skal kvinner ha fortrinnsrett ved tilnærmet like kvalifikasjoner dersom de er underrepresentert i henhold til Hovedavtalen.

Like viktig er det å utvikle allerede tilsatte i SVR. Ved å øke kompetansen, vil det bli lettere å tillegge allerede ansatte kvinner i lederoppgaver og andre særlig krevende arbeidsoppgaver. De som nå kan tenke seg å begynne på en utdanning, må ta kontakt med sin leder for å diskutere muligheten for permisjon med lønn.

Nå er muligheten tilstede for å ta inn utdanningsvikarer gjennom Arbeidsformidlingen, mens den ansatte tar sin etterutdanning. Stå på de som har lyst.

Videre er en langsiktig kompetanseutvikling på sin plass. Vi må få en skikkelig debatt om dette.

Vi spør om vår sentralledelse er nok engasjert?

- Både ja og nei. Jeg mener at felles forum hvor felles problem kan diskuteres, f.eks. en sentral likestillingskonferanse. For å sette likestilling på dagsorden, burde denne vært arrangert



hvert år. Det som har vært svært positivt det siste året, er den sentrale Likestillingsprisen og Vegdirektøren sitt engasjement for denne.

Gjør våre lokale ledere, vegsjef, avelingsleder og seksjonsledere nok for likestilling i praksis?

- Lederet har vært svært positiv til likestillingsutvalget sitt arbeid. Det er viktig å få likestilling på dagsorden og ikke glemme dette i praksis, f.eks. i tilsetninger.

Vegsjefen har rapporteringsplikt i tertialrapportene for likestilling, slik at dette må vurderes fortløpende.

For 2. tertial var resultatet at antall tilsatte var 11 og 27. 3% av disse var kvinner. Mål for 1993 er 20%. Vegsjefen har som mål å bedre kvinneandelen innen gruppene for vegarbeidsdrift, oppsyn,

tekniske- og lederstillinger, så det skjer mye positivt.

Tradisjonelt er tekniske yrker mansdominert. Er det ønskelig å få mer innpass for kvinner?

- Ja helt klart! Det er viktig at kvinner utdanner seg utradisjonelt og får slike jobber på linje med menn.

Hva med menn inn i tradisjonelt kvinnedominerte yrker.

Er kvoteregulering hensiktsmessig?

- Det må jobbes aktivt for å få flere menn inn i kvinnedominerte yrker. Generelt er det viktig for miljøet å ha tilnærmet likevekt mellom kjønnene.

Likestillingsutvalget har ikke sett på denne delen av likestillingsarbeidet enda. Vi får se at det må bli neste fase.

Er du optimist med hensyn til måloppnåelsen?

- Ja, vi ligger godt an når det gjelder oppsyn og tekniske stillinger, men det ser ut til å bli problemer med vegarbeider og læringer. Utvalget vil jobbe aktivt for å påvirke at jenter blir tatt inn som læringer og at vi på den måten får en enklere rekruttering til vegarbeidere/ oppsyn.

Første halvår ble det lyst ut 2 lederstillinger (en midlertidig og en fast). I begge stillingene ble menn ansatt, og mål for 1993 er 25%, så det blir en utfordring for ledelsen dersom det blir flere ledige lederstillinger i 1993.

Er det bryet verdt å drive likestillingsarbeid?

- Ja, det er absolutt bryet verdt. Alt arbeid utenom det daglige arbeid krever ekstra innsats og er utfordrende. Vi har et aktivt utvalg og alle er interessert i utvalgets arbeid. Vi har nå en arbeidsform som er brukbar. Utvalget er spesielt glad for den mulighet som Vegdirektoratet har gitt til innsyn i søknadspapirer ved tilsetninger.

TP 11 - Transportplan for Nord-Rogaland

Av Halvor Folgerø

Som Rygjavegens lesere sikkert husker, er det nylig gjennomført et transportplanarbeid for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola.

Transportplanarbeidet ble igangsatt etter initiativ fra Samferdselsdepartementet og var avgrenset til de ti største byområdene i landet.

Målet for transportplanarbeidet var å se transportbehov, miljøvirkninger og arealbruk i sammenheng.

Dette planarbeidet ble begrenset til de ti største byområdene i landet. Denne avgrensningen har imidlertid begrenset sannhetsverdi, da Haugesund/Karmøy danner et sammenhengende byområde som i folketall overstiger i alle fall to av TP-10 områdene. Imidlertid skulle det tydeligvis bare være ett område i hvert fylke, og derfor falt Haugesund/Karmøy ut i den første runden.

Transportplan for Nord-Rogaland, eller TP-11

Nå står en i byområdet på Haugalandet overfor flere av de samme problemstillingene som TP-10 arbeidet. Etter initiativ fra Nord-Rogaland-Rådet vedtok fylkesutvalget derfor i 1992 at det også skal utarbeides en transportplan for Nord-Rogaland. Det ble tatt utgangspunkt i samme opplegg som for Nord-Jæren, men ut fra foreliggende problemstillinger og ressurstilgang mente politikerne at det burde være mulig å forenkle planprosessen og begrense tidsrammen for planarbeidet.

Organisering av planarbeidet

Planarbeidet omfatter de fire kommunene Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio. Det er i denne sammenheng interessant å

merke seg at planområdet omfatter en kommune som ligger i vårt nabo fylke. Videre blir Bokn og Vindafjord kommuner trukket inn ved at kommunene deltar som observatører i planarbeidet.

Det er opprettet en styringsgruppe for prosjektet, bestående av fylkespolitikere og ordførerne fra de deltakende kommunene. Fylkesordføreren er leder av styringsgruppen.

Videre er det opprettet en prosjektgruppe som består av representanter på administrativt nivå i fylkeskommunen, fylkesmannen, vegvesenet og de involverte kommunene. Vegsjefen er leder av prosjektgruppen.

Endelig er det oppnevnt en referansegruppe som er sammensatt av representanter fra næringslivet, kollektivselskap og fra ulike private særorganisasjoner.

Vegkontoret er tillagt sekretariatsfunksjonen for P-gruppen, mens fylkeskommunen fungerer som sekretariat for S-gruppen.

Det er ikke nedsatt spesielle arbeidsgrupper for de ulike emnene som skal behandles i planarbeidet. I stedet er det utpekt hovedansvarlige for enkelttemaer. Disse hovedansvarlige vil i sin tur støtte seg til et nett av kontaktpersoner fra de forskjellige deltakende instansene.

Budsjett

Etter søknad har Miljøverndepartementet stilt til rådighet kr. 600.000,- til planarbeidet. Videre går de lokale partene inn med en samlet sum på kr. 400.000,-, slik at det totale budsjettet er på 1,0 mill.kr.

I tillegg kommer så den betydelige egeninnsatsen som hver enkelt deltakende instans bidrar med.

Framdriftsplan

Som grunnlag for det avsluttende transportplandokumentet er det meningen å utarbeide en serie delrapporter som angir konkret problemstillinger og som utreder nærmere de enkelte hovedtemaene.

Den foreløpige framdriftsplanen forutsetter at de ulike delutredningene med tilhørende konsulentvurderinger vil foreligge senhøstes dette året. Selve transportplanrapporten håper vi skal foreligge ved årsskiftet 1993/94. Deretter følger en lokal høringsrunde med antatt fylkestingsbehandling i juni 1994.

Sluttkommentar

Det igangsatte planarbeidet har flere interessante sider ved seg. Dette er første gangen vi får en samlet vurdering av behovet for videre utbygging av transportsystemet i denne regionen sett i forhold til den aktuelle arealutviklingen innen regionen.

En interessant detalj i denne sammenheng er at vi nå har fått utviklet en transportmodell som bl.a. vil vise konsekvensene av en ny kryssing av Karmsundet.

Vi vil forøvrig komme tilbake til mere detaljerte innlegg senere, når det foreligger mere konkrete resultater av planarbeidet.

Følgende enkelttemaer/ansvarlig etat er valgt ut:

Hovedtema	Ansvarlig
Hovedvegnett, gang-/sykkelvegnett, trafikk sikring	Vegkontoret
Kollektivsystem	Samferdselskontoret
Arealbruk, utbygging m.v.	Fylkesplanavdelingen
Miljø	Fylkesmannens miljøvernadv.
Finansiering	Nord-Rogaland Rådet
Transportmodell	Vegkontoret

Ikke latmannsliv hos Biltilsynet

Sommeren 1993 vil nok bli husket av de kontortilsatte på biltilsynet. Om ikke akkurat for det gode været, så i alle fall som den travleste i manns minne. Enkelte dager har endeløse køer buktet seg rundt i lokalene og helt ut på trappa.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Årsaken til travelheten er stempingsordningen som ble vedtatt av Samferdselsdepartementet i juni 1992. Skulle det være noen uinnvidde, går ordningen i korthet ut på: De som fikk utstedt førerkort i perioden 1. april 1979 til 30. september 1992, og som fortsatt ønsker retten til å føre kjøretøy med totalvekt inntil 7500 kilo måtte møte opp hos biltilsynet før 1. oktober 1993 for å få utstedt nytt førerkort.

Dårlig informasjon?

Vi skulle tro at månedene fra juni 92 til oktober 93 var god tid til å ordne seg nytt førerkort, men det store rushet kom i løpet av sommeren og høsten. Og da kan vi jo spørre oss selv om informasjonen ble for dårlig den gang vedtaket ble gjort, i og med at så mange kommer først nå.

Køståere som Rygjavegen var i kontakt med påstod at de ikke hadde hørt om stempingsordningen før i sommer. Og slett ikke alle visste at et førerkort uten stempel fortsatt er gyldig for vanlig personbil.

Alle vil ha

Over 900 000 personer fikk utstedt førerkort klasse B i perioden 1. april 1979 til 30. september 1992. En av grunnene til at forskriftene ble endret, var at Samferdselsdepartementet ønsket å redusere denne gruppen til personer som har et reelt behov for å føre større kjøretøy.

I kø for å få stempel i førerkortet.



Dieslbiler på rekke og rad for å få sluttavlesing av kilometerteller.

Den hensikten er neppe oppnådd. Hos biltilsynet forteller de at "alle" vil ha stempel, eller nytt førerkort, som det i realiteten er.

Kø ute og kø inne

Mandag 13. september var Rygjavegen på besøk hos Biltilsynet i Stavanger. Vi kan love at der var folksomt. Inne i Biltilsynets lokaler buktet køen seg helt til utgangsdøra.

Og det var ikke stort bedre ute. Denne dagen startet avlesing av kilometertelleren på dieslbiler. Køer av dieslbiler, stort og smått, snodde seg bortover parkeringsplassen.

Fra 8. oktober ble dieselavgiften lagt direkte på drivstoffet, kilometertelleren ble dermed til ingen nytte, og alle dieslbiler måtte innkalles til sluttavlesing. I tillegg til biltilsynet, var både tollvesen og lennsmannsetat med i avlesingsarbeidet.

All honnør til biltilsynets folk

Vi ga fort opp å få de ansatte noe særlig i tale. Køen var lang nok om ikke Rygjavegens utsendte skulle gjøre den enda lengre med sine spørsmål. Men de skal ha all honnør, biltilsynets folk, som virkelig har stått på i ei travel tid. Uten ekstrasbemanning har de klart å få unna køene hver dag!



Audun Løken

JA-mannen på maskinavdelingen

Da vi for et par år siden vurderte omorganisering av vegetaten, lå det en tid an til at maskinavdelingen skulle opphøre som egen avdeling. Det var da Løken sa:

Maskinavdelingen kom med Løken, og nå ser det ut til at den forsvinner med Løken. Han var da nær overgangen til pensjonist. Løken var en av mange fra Nord-Vestlandet som søkte seg sørover til Rogaland på 1930-40 tallet for å ta arbeid i vår etat. Om dette er en bekreftelse på ordtaket om at krake søker make, skal være usagt. Men det er jo alment kjent at også rogalendingene er et driftig folkeferd.

Av Johan Lund

Fra barnsben av

Som sønn av en vegmann i Nordfjord kom han som guttunge med på stikningsarbeid. Først som tilskuer, men snart som hjelpemann. Hvor arbeidstilsynet var skal gudene vite, men han hadde sin første lønnede jobb som flisegutt sammen med broren som 13-åring. Det var for overing. (vegsjef) Knutsen. Noe av jobben var å skaffe plugger, som måtte være kvistfrie, spisset og med en side glattspikket. Det siste med tanke på at pelnr. og evt. kurvepkt. skulle skrives på.

Med øvelse kom innsikt og utvidet ansvar. Han fikk etterhvert skrive nr. på pluggene og slå dem ned, evt. male på fjell. Og som 15-åring tok han de første tverrprofiler. Da følte gutten han fikk gjort gangs verk.

Timeskriver som 17-åring

I 1942 ble Løken timeskriver på anlegget Totland - Måløy. Anlegget ble administrert av 3 oppsynsmenn og 2 timeskrivere og arbeidsstokken var opptil 225 mann.

Vi spør om de generelle arbeidsvilkår.

- Arbeidstiden var fra kl. 07.30 til kl. 17.00 med 1 times matpause. Medgått tid til og fra selve arbeidsplassen kom utenom. Som timeskriver var det

min jobb å være på redskapsbu/ammunisjonsbu fra kl. 06.30 for at arbeiderne kunne få redskaper m.v. i god tid før arbeidstiden startet (Prøv den idag! Red.anm.)

Ellers var det timeskriverens jobb å skrive ut lønningspapirene med skatte- og trygdetrekk.

Vi spør om lønnsnivået den gang.

- Jeg hadde lavest lønn, men takket være mye overtid ble det bra betaling. Jeg tror lønnen var 48 øre timen, men da jeg fylte 18 år steg den til ca. 70 øre. Noe senere kom jeg inn i et akkordlag og da lå timelønnen rundt 1,20 kr. og steg til 1,60 kr. Men da forsvant overtidsbetalingen og skilnaden ble liten.

I hærtatt land

Okkupasjonsmakten gjorde under krigen pågang for å få fortgang med strategisk viktige veger i landet.

Vi spør hvordan dette lå an i Fjordane.

- Vi merket ikke så meget til det i fylket, men da anlegget til Måløy var ferdig ble vi beordret til Nordland. Dette var jo noe ingen hadde lyst til og vi fant utveger for å komme klar. Selv søkte jeg og ble opptatt på handelsskolen og det var fritaksgrunn god nok. Mange andre tok jobber som dreng på gårder.

Maskinutdanning

Så seint som ved fredsslutningen var nesten alt arbeid manuelt, maskin-innsatsen var minimal.

Hvordan kunne det ha seg at Løken søkte maskinutdanning?

- Jeg fikk tidlig tatt førerkort. Ved innkalling til militærtjeneste på Sola i 1946 var jeg en av ialt 3 blant 1000 rekrutter som hadde førerkort. Av den grunn og fordi jeg hadde fått noe militær utdanning i heimefronten under krigen, slapp jeg rekruttjenesten og ble sjåfør og mekaniker på Motor-Transport-Avdelingen. Etter ett år kom jeg tilbake til heimfylket som sjåfør/mekaniker ved



Blomster fra avdelingen da Løken sluttet.

knuseverk i vegvesenet. Så endelig - i 1950 - etter 4 års søkning, kom jeg inn som en av 14 blant 100 søkere på teknikken, motorlinjen.

Til Rogaland

Etter Teknisk Skole i 1952 ble Løken tilsatt i Rogaland som første mann med maskinteknisk utdanning. Nærmeste foresatte var overing. Ludvig Prante. Etter 6 mndr. fikk han ansvaret for maskinpark og verkstedsdrift. Gjennom de neste 30 år passerte han disse grader: tekniker, konstruktør III, avd.ing. II, avd.ing. I og som overing. fra 1983.

Løken fikk være med på å forme etatens maskintekniske drift i en epoke med enorm utvikling. På verkstedssiden fra det trange krypinn i Karmsundsgt. i Haugesund, nærmest friluftsværksted i Sørfylket og etterhvert overbelastede lokaler i Hillevåg til tidsmessig vegsentral, distriktsverksteder og veggarasjer. På maskinsiden fra håndboring og manuell transport til full maskindrift.

Treghet i utviklingen

Den tekniske utvikling var kommet langt i årene før siste krig.

Vi spør hvordan det kan ha seg at vegvesenet kom så seint i gang?

- Mye skyldtes den oppfatning at bevilningene først og fremst skulle gå til arbeidslønn og ikke maskiner. Derfor drev vi håndboring hvor

► kompressorboring kunne overtatt. Siste håndborede tunnel hos oss var Iversflaten tunnel på Suldalsvegen så sent som i 1950.

Men det var også tekniske problem med maskinboringen. Et nykvasset stjernebor kunne bore kun 20-25 cm. før det måtte skiftes, så det ble endel tomgang. Det var innføring av hardmetallbor som satte fart i utviklingen. Etter en fase med nakkebrudd og løsning av hardmetallet, slo denne nyskapning an. Borsynken kom opp i 40 cm. pr.min. og borelengden kunne være 10-15 meter før boret måtte kvesses.

Borevogn og borerigger

For å illustrere den rivende utvikling den siste halve mannsalder, nevner Løken at vi på det meste hadde 84 luftkompressorer pluss 15-20 innleidde, samt omlag 600 håndholdte boremaskiner. Etter at borevognene og riggene overtok, har vi bare et fåtall igjen.

Et minne fra unge år

Løken forteller at de på stikningsjobben i guttedagene brukte sykkel. På Strynefjellet fulgte de lastebilen til arbeiderne opp om morgenen, men de syklet heim, for de jobbet ofte lengre om ettermiddagen.

Vegen heim var 15 km i tildels sterkt fall, opptil 1:7. For å spare på bremsene brukte overing. Knutsen å slepe en bundt vier og fjellbjørk etter sykkel. Løken bandt ei fjøl til den ene pedalen og trykket den ned i vegen på det bratteste. Knutsens doning kunne i tørrvær virvle opp en sky med støv og da var han ikke lett å passere. Derfor passet de alltid på å komme forbi Knutsen i starten.

En godviljens mann

Som leder av en viktig servicefunksjon hadde Løken en sentral rolle i etaten. Alle, men særlig driftsenhetene, var avhengig av denne funksjonen. Det kunne være tider med ressursknapphet og da var det betryggende å ha en stødig forvalter som hadde etatens samlede vel for øye. Løken hadde evnen til å finne løsninger. Etaten er ham også takk skyldig for den romslighet han viste overfor f.eks. adm.avdelingen og idrettslagets medlemmer i ressursforvaltningen, når endene hadde vanskelig for å møtes. Alt innen ansvarlighetens ramme.

Som Løkens øyne lyser av godvilje, kan vi trygt si at han har vært en av etatens store JA-menn.



Fyllingsarbeider for nytt toplankryss i Våg.

Rv.1 Kvitanes - Våg

Byggingen av 2,7 km ny gang og sykkelveg fra eksisterende g/s-veg fra Kvitanes til Våg tar nå form og skal stå ferdig til desember 1993, etter en byggetid på 6 måneder.

Tekst og foto: J.R. Gard

Mange års etterlengtet gang og sykkelveg blir nå realisert og bygda-folket trekker et lettelsens sukk. Uten bistand fra Tysvær kommune i form av særbidrag, forskottering og refusjoner av grunnerstatninger ville nok prosjektet ikke blitt realisert.

Allerede ved planleggingen av gang og sykkelvegen, tok en hensyn til framtidig bygging av toplanskryss i krysset Rv.1 og Rv.11 på Våg som etter planene skal påbegynnes neste år. Overskuddsmassene ca. 26000m

fjell og ca. 20000m leire/silt bruker vi nå til oppbygging av det nye krysset.

Det er et dyrt terreng vi bygger ny gang og sykkelveg i, store leire/silt skjæringer krever bl.a. store natursteinsmurer. Rv.1 legges også om på enkelte strekninger og vi bruker her eksisterende vegnett til g/s-veg og til kanalisering av avkjøringer.

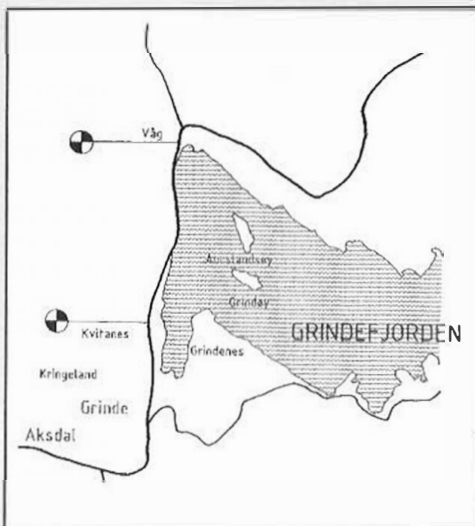
Trafikktettheten økte merkbart etter åpningen av Bokn prosjektet og åpningen av ny riksveg 1 over Sundfør og har i dag en trafikktetthet på 4100 biler i døgnet hvor 12% er tungtransport.

Anleggsarbeidene blir utført av vegvesenet som etter konkurranse med 5 entreprenører leverte billigste pris på byggingen. Det er en ivrig og engasjert gjeng som gjør det de kan for å vise at vegvesenet er dyktige "produsenter" og som både kan og vil bygge billigere enn entreprenørene. Byggearbeidene blir fulgt opp av byggherreseksjonen som vanlig entrepriser.

Vegvesenets kontraktsum er på 5,7 mill. kr. og kostnadsoverslaget totalt er på 6,5 mill. kr.

Det alle håper på nå er at vi kan fortsette på videreføringen av toplanskryss i Våg som vi er godt igang med.

Det er i NVVP 1994 - 1997 avsatt 7,5 mill. kroner, men desverre viser detaljplanoverslaget ca. 11 mill. kroner.



Pensjonistforeningen på tur

Etter en årrekke med utenlandske reisemål arrangerte felleskomiteen for pensjonistforeningene i år en tur til de indre deler av Midt-Norge, eller tur til "Norges tak" som turoperatøren, Haga Buss, kaller det.

Turer av dette slag er åpne for alle pensjonister, men det er i praksis nesten utelukkende medlemmer av en pensjonistforening som er med. Det var i år 45 deltakere, inkludert reiselederen, som er formann felleskomiteen.

Av Johan Lund

Vakre Ryfylke og fagre Hardanger

Etter opphenting av deltakere fra Sør-fylket krysset vi via Rennfast og Boknafjorden over til nordfylket. Nye deltakere steg på i Aksdal, Ølmedal, Sand og

Suldalsosen. Turen gikk på Suldalsvegen og gjennom den storslagne Bratlandsdalen, der omfattende arbeider tydeligvis var igang.

Vi hadde en erfaren sjåfør, Johannes Sundsbø fra Odda, som orienterte greitt om natur, kultur og historie langs reiseruta. Vi fikk påvist rasstedet utenfor Odda der de mektige naturkreftene sist vinter tok liv i sine herjinger gjennom boligområder.

Turen gikk på vestsida av Sørfjorden, så vi vikk se fagre Ullensvang fra en ny kant.

Etter en sving innom Vossevangen tok vi inn på Stalheim hotell til første overnatting.

Stalheimskleivane

Turen ned bratthenget mot dalbotn var ikke på langt nær så nifs som visse rykter



Kveldskos på Beitostølen. Arne Njå svinger Marit Dyrstad i valsen. Foto: Erling Dyrstad

ville ha det til. Naturen er vill og prektig, men vegen er fin, om enn bratt og svingete. Sjåføren fortalte at han en gang



Besøk på Norsk Vegmuseum var en selvfølge. Her ser vi fra venstre: 1. rekke: Marit Dyrstad, Harriet Hustveit, Klara Fattnes, Inger Urdal, Sally Frøiland, Magne Risanger, Klara Risanger, Hallvar Frøiland, Ingrid Gederø. 2. rekke: Reiseguide Magnhild Kro Bråtveit, Margrete Hole, Tordis Døske (delvis skjult), Norunn Fyljesvold, Hjerdis Thostensen, Karen Brattelund, Haldis Stensland, Leif Stensland, Birger Sandvik, Ingfrid Motland, Hulda

Svindland, Harald Gederø. 3. rekke: Lilly Moi, Terese Fossan, Berit Rodvelt, Alv Moi, Arne Njå, Bernt Svindland, Harry Helgeland, Sigrid Helgeland, Leif Kvæstad, Inger Samsonsen, Kåre Fossan. 4. rekke: Per Hole, Ansgar Trodahl, Øystein Brattelund, Mikal Rodvelt, Trygve Hustveit, Alfred Lillehammer, Jens Motland, Erling Dyrstad, Arne Fattnes, Arne Vold, Jakob Samsonsen, Hilmar Døske, Johannes Urdal, Johan Lund.

til Norges tak

måtte rygge flere hundre meter oppover da han møtte tre tyske turistbuser uten passeringsmuligheter.

Etter to lengre tunneller kom vi til Flåm, endestasjonen til den berømte jernbanen til Myrdal St. To store turistskip på vågen viste hvilket renommé denne banen har i turistverden. Flåmsbanen ble åpnet i 1940, men bygda hadde vært berømt i mange år før det.

Aurland - Hallingdal

På Aurlandsvengen ligger den berømte skofabrikk og flere av oss nyttet høvet til å sko oss.

Riksvegen østover fra Aurland er et kapittel for seg. Den er bygget av Oslo Energi som ledd i kraftutbyggingen. Vegen går i sterk stigning med slynger i tunneller som flere steder på vegen oppover tar en titt ut i fjellsiden, noe som gir en fasinerende utsikt ned mot Aurland og fjorden.

Ikke uten omtanke er det etablert en rasteplass på toppen og denne blir finurlig utnyttet av Hallingdølene med reklame for fritidsanlegget som møter turistene noen mil lenger framme.

Beitostølen

De neste 4 netter skulle vi hatt på Fagernes, men på grunn av overbestilling, måtte vi ta første natt på Beitostølen.

Om det var noe murring i bussen da dette ble kjent, fikk vi snart erfare at dette ikke var noen dårlig erstatning. I 960 m høyde i godvær og med frisk luft og med et vertskap som visste å ta vare på oss, ikke minst i kveldsøkt, følte vi at turen var kommet inn i et rett gjenge.

Bygdin

Fra Beitostølen var det bare 20 min. kjøring til Bygdin, som ligger i østre ende av vatnet med samme navn i knapt 1100 meter høyde. Her ventet M/S Bitihorn oss. Den bragte oss på snaue to timer til andre ende av vatnet. Eidsbugarden, en reise ved inngangen til Jotunheimens fjellrike.

I mellomtida hadde bussen kjørt rundt og så bar det forbi Tyin, Vangsmjøsa med Vangsgutane mot Fagernes. Men uten mat og drikke.... Dette var bestilt på

Vasetsetra og menyen var rømmegrøt med spekemat.

Utflukter fra Fagernes

Første utflykt gikk til Hunderfoss og Vegmuseet, der bare noen få av oss hadde vært før. Her var det god rettleiding både ute og innomhus. Anbefales på det beste, selv om Rogaland var svakere markert enn mange andre fylker.

OL-anleggene på Lillehammer hørte med, både idrettsanleggene og innkvarteringene, som lå som småbyer rundt om. Fjellhallen på Gjøvik var og verdt et besøk.

Siste dags utflykt fra Fagernes gikk om Gjøvik og hjuldampere Skibladder, Mjøsas hvite svane, til Hamar og Vikingskipet.

Videre var vi på Elverum med skogbruksmuseet, et storslagent anlegg med mange tusen kvm. inneareal og flere hundre dekar utareal. Dårlig vær hindret besiktigelse på utanleggene for de fleste av oss.

Hovden og heim

Siste overnatting tok vi på Hovden. Her rundet vi av samværet formelt, allsang, historier og lotteri fulgte tradisjonelt mønster.

Økonomien tillot i år en ekstratrekning der alle fikk gevinst, det kunne dreie seg om en Valdrespin, Hardanger-gryteklut, eller håndlagde tannpirkholdere m/ditto innhold (kjøpt på skogbruksmuseet).

Sjåfør og guide fra Haga Buss gjorde en utmerket jobb som vanlig. Turdeltakerne opplevde tydeligvis turen som en god adspredelse.

Dette gir en oppmuntring for arbeidet med å planlegge tur til neste år.

JUBILANTAR

50 år

Gunhild Karlsen
Vikeså - 30. oktober

Bjarne Espedal
Vegkontoret - 23. november

Odd Malmin
Bærheim - 2. desember

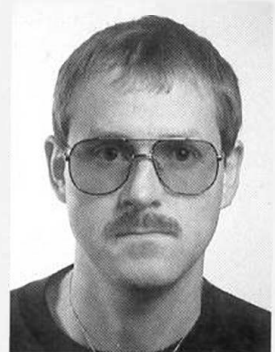
60 år

Johannes Wannberg
Haugesund - 2. november

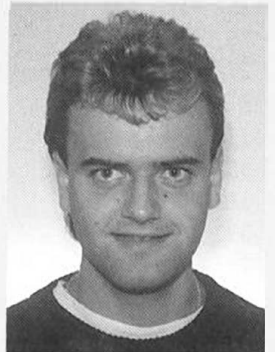
NYE MEDARBEIDERE



Marit A. Brattbakk
Oppsynsmann, midlertidig ved anleggsavd.
Egersundsområdet - fra 26. august



Kåre Slettebø
Mekaniker ved Egersund vegstasjon - fra
1. september



Roald Bø
Maskinfører ved Maskinavdelingen

KRYSSORD

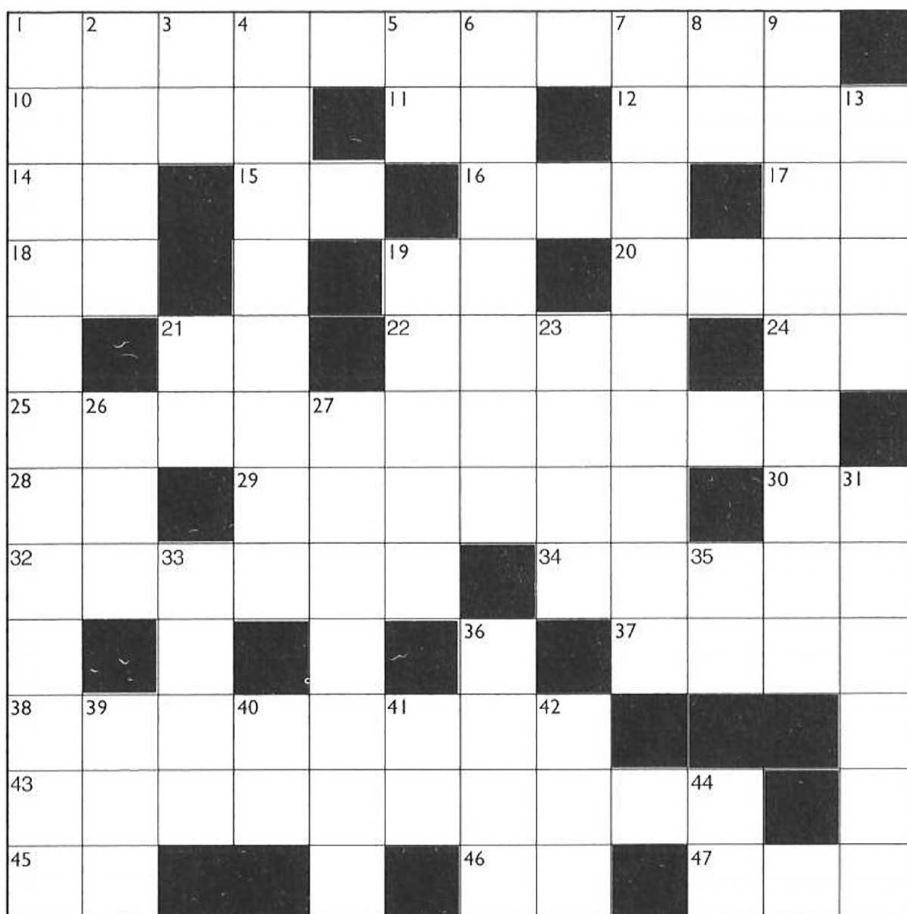
nr.5/93

VANNRETT

1. Fartøy
10. Trener
11. Naske
12. Såler
14. Observere
15. Dessert
16. Grønnsak
17. Yte
18. Kraft
19. To like
20. Fisk
21. Nektelse
22. Ofret
24. Titte
25. Lydhør
28. Den yngre
29. Fugler
30. Voks
32. Bidrar
34. Kommunist
37. Arbeidet
38. Tjenerne
43. Anlegget
45. Drikk
46. Sivbåt
47. Forrykt

LODDRETT

1. Stoffet
2. Ikke bra
3. Krøtter
4. Kjedelig
5. Retn.
6. Beregnende
7. Anlegg
8. Sjødyr
9. Bygn.materiale
13. Sport
19. Mutt
21. Spis
23. Dyr
26. Ubrukte
27. Tilhenger av virkeligheten
31. Nese
33. Gud
35. Ukjent
36. Rask
39. Redsel
40. Artikkel
41. Tre
42. Butikk-kjede
44. Karakter



Løsningen på kryssord nr. 5/93 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 5. november 1993

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 4/93

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

Odd Iversen
Haugesund vegstasjon

Ivar Fett
Vegkontoret



RYGJAMAT

Velkommen til Rygjavegens spalter

Rygjavegen inviterer lesere av alle slag til å komme med leserinnlegg. God kontakt med leserne er alle redaktørers drøm. Vi tar like gjerne imot kritikk over forhold i staten som hederlig omtale.

Siden etaten er basert på å være i samfunnets tjeneste, er det like meget almenhetens synspunkter vi vil ha som våre ansattes mening. Ta derfor pennen fatt og la bleket sprute.

Redaktøren

“Heldige” pensjonister

Ved vårens lønnsoppgjør i staten fikk alle samme lønnstillegg, nemlig kr. 2.100,- pr. år.

Pensjonistpartiet og andre forståelsepåere klager over pensjonistenes vilkår. Her skal dokumenteres at det er lite grunnlag for klagen, ihvertfall hvis det klages over pensjonisttillegget ved siste lønns- og pensjonsoppgjør.

Eks. 1.

En pensjonist i staten med full opptjeningstid og gammelt lønnstrinn 34 som grunnlag, fikk fra 1. mai pensjonen endret slik:

Folketrygd	fra kr 3.042	til kr 3.108
Folketrygd tillegg	fra kr 7.511	til kr 7.575
Statens pensjonskasse	fra kr 6.409	til kr 6.550
Sum endring	fra kr 16.962	til kr 17.334

Pr. år stigning med kr 4.464,-.

Eks. 2:

En pensjonist i Staten med full opptjeningstid og lønn, etter gammelt lønnstrinn A 14 pluss B 14, fikk slik endring:

Folketrygd	fra kr 2.281	til kr 2.331
Folketrygd tillegg	fra kr 6.398	til kr 6.538
Statens pensjonskasse	fra kr 2.722	til kr 2.781
Sum stigning	fra kr 11.401	til kr 11.650

Dette utgjør pr. år 2.988 kr.

Eksemplene gjelder pensjonister som tar ut folketrygd, dvs. at de har passert 67 år.

J. Lund

Høsten er kommet, og da er det tid for lam. Rogaland har Norges beste lammekjøtt hevdes det i visse kretser. Grønnsaker og poteter er nettopp høstet inn. Så hvorfor ikke prøve en

LAMMEGRYTE

nå når råvarene er på sitt beste?

Til 4 personer trenger du:

- 1,5 kg lammekjøtt (av bryst, bog eller rygg)
- 1 liter vann
- 2 ts salt
- 1/2 ts hvit pepper
- 2 løk
- 3 stk kryddernellik
- 2 gulrøtter
- 1 persillerot
- 1 blomkål

Saus:

- 2 ss smør
- 3 ss hvetemel
- ca 5 dl kraft

Kok opp vannet med salt, hel pepper og rensset løk med hele nelliker stukket i. Vask kjøttet og legg det i kjelen. Når det begynner å koke, så husk å skumme av for å få kraften klar.

La kjøttet trekke i ca 1 1/2 time. Det siste kvarteret kokes oppskårne gulrøtter, persillerot og blomkål sammen med kjøttet. Kjøttet er kokt når det løsner fra bena.

Ta opp kjøtt og grønnsaker og fordel det på et serveringsfat. Sil kraften.

Saus:

Smelt smøret og ha i hvetemelet. Spe med kraften til en tykk, blank saus. Smak til med salt og pepper. Slå sausen over kjøttet og grønnsakene, og retten er ferdig.

Kokte nypoteter er obligatorisk følge.

Værsgod, det er servert!





Foran fra venstre: K.A. Schei, A.M. Faal, J. Holmebakken, P.O. Tjelta, G. Rege, K. Skjørestad, K. Tjelta, N. Torgersen, T. Hogstad, I. Stangeland og K.O. Reinertsen. Bak fra venstre: I. Gimre, A. Wiik, O.T. Høie, D. Danielsen, Ø. Austarå, P. Wold, H. Gederø, S. Didriksen, T.B. Hanasand, O. Helleland dy., S. Helleland og A.I. Svanes. Disse var ikke tilstede da bildet ble tatt: P. Schuts, O. Vestly, K. Grødem, H. Nessa, O.S. Sivertsen, T. Hetland og O. Reiersen.

Storbyområde med stor trafikk og undersjøiske tunneler

Vedlikeholdsområde 4 omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Rennesøy, Kvitsøy og del av Klepp. Vegstasjonen er plassert på Bærheim i Sandnes kommune.

Tekst: Torbjørn Hogstad
Foto: Bård Asle Nordbø

Veglengder/trafikk

Område 4 har ansvaret for 194 km riksveg og 263 km fylkesveger. På riksvegene inngår 12,2 km tunneler. 2 km av disse er høytrafikkerte tunneler i Stavanger og 10,2 km er undersjøiske tunneler i Rennfast.

Totalt i fylket er det ca. 155000 biler og ca. 52 % av disse i vårt område. Folketallet er 342000 og ca. 180000 bor i vedlikeholdsområde 4. Det er stor trafikk på vegnettet og våre arbeidsoppgaver og aktivitet må innrettes etter dette.

Vegstasjonen

Vegvesenet leier kontorbygget som nyttes til vegstasjon, men bygningen er plassert

helt inntil nabogrensa slik at vi har inngang fra egen tomt. Sosiale rom, elektrikerverksted, lager, salthall o.l. er plassert i forskjellige bygninger på den ca. 50 dekar store tomte, og de leies på vanlig måte av maskinavdelingen.

Planer for ny vegstasjon har eksistert siden jeg kom til Bærheim i 1976. Nå er vi i gang med planlegging igjen og jeg håper at det denne gangen blir alvor.

Bemanning

Det er 27 medarbeidere i vedlikeholdet på Bærheim. 7 av disse er innen oppsyn og kontortjeneste og 2 er elektrikere. De øvrige er formenn, sjåfører og spesial/fagarbeidere. I tider med toppbelastninger blir staben styrket med ferievikarer og korttidsinntak.

Rennfast

Rennfast omfatter 22,1 km ny riksveg inkl. 10,2 km undersjøiske tunneler og Mortavika fergeleie. I tunnelene er det installert mye teknisk utstyr og målere av forskjellige slag.

Til å følge med på dette og motta alarmer, er det satt i drift et fjernkontrollsystem

med signaloverføring til Bærheim vegstasjon.

Vi har også en undersentral i driftbygget på Sokn og en hos Stavanger brannvesen. Alle meldinger om nød mottas hos brannvesenet og de setter også i verk tiltak med nødvendig utrykning. For trafikklys har vi egen overvåkningsenhet.

Viktige tekniske alarmer videresendes automatisk fra Bærheim til personsøker hos elektrikere.

Men Rennfast er ikke bare tunneler. Det er etablert 25 dekar med prydarealer og det er 10500 busker og 660 høystamma trær. I juni d.å ble ny riksveg nr. 519 Nordbø - Hanasand på 4,8 km med fergeleie åpnet. Nå kjører også Finnøybuen gjennom bomstasjonen på Sokn.

I oktober 1994 åpner ny parsell av Rv.1 fra E18 til Rv.44 på 1450 m. Her inngår en 510 m lang miljøtunnel i kulvert, 25 dekar prydarealer og 1110 m støyskjermer med glassfelter. Så får vi også vindusvask å stelle med.



“Tilstandsrapport” fra Hillevåg

Hovedoppgaver

Med den store trafikk tetthet er det en selvfølge at det hender mye på vegnettet. Trafikkrettet vedlikehold har derfor 1. prioritet og vi forsøker å holde vedlikeholdsstandarden best mulig.

Det kan nevnes at vi bl.a. har ca. 5000 trafikkskilte, 31 lyskryss, 275000 m² pryddarealer og 200 leskur på riksvegene. I tillegg er det et stort antall elementer på fylkesvegene som foreløpig ikke er registrert.

Høsten 1992 tok vi i bruk saltløsning til bekjempelse av glatt vegbane. Komende sesong har vi 3 saltløsnings-spredere og 4 tørrsaltspredere til disposisjon. Det bli nytt salt på nesten hele riksvegnettet og store deler av fylkesvegene.

På Bærheim er det bygget blandeanlegg med lagertank på 325 m³ til saltløsning. Anlegget har stor kapasitet og vi leverer ferdig løsning bl.a. til Stavanger kommune.

Vi møter stadig nye utfordringer som våre medarbeidere må lære å mestre. Mitt inntrykk er at de fleste tar i mot oppgavene på en positiv måte. Jeg vil gjerne gi ros for den innsats og oppfinnsomhet som blir vist.

Samarbeide med andre områder

Vi disponerer to store spesialbiler, en kombinert sope/slamsugebil og en høytrykkspyler/slamsuger. Disse bilene leies ut til andre områder etter bestilling. Det er faste førere og reserveførere fra område 4. Høytrykksbilen nyttes til kummrensk/spyling av drensledninger, spredning av saltløsning og fjellrensk.

Nå er vi i ferd med å utvikle et frontmontert en-mannsbetjent utstyr til vask av alle elementer i tunneler, skilte som står langt fra vegen og til spyling av kantstriper. Vaskearmen vil bli tatt i bruk i løpet av høsten.

Avslutning

Som avslutning vil jeg omtale vår eneste jente i utedrifta, Nina Torgersen. Nina begynte hos oss som lærling i oktober 1988 og hun er nå fullt befaren vegarbeider og sjåfør på store kjøretøyer, bl.a. høytrykkspyleren. Vi har som et mål å få flere jenter til å velge utradisjonelle yrker.

- Alt er i rute, meldes det fra anleggskontoret til ny Rv.1 i Hillevåg. Den nye Rv.1 skal gå fra Rv.44 i Hillevåg til E 18 (Motorvegen).

Det bygges nå en 510 meter lang kulvert fra Rv.44 til Sentralsjukehuset. Ca 12 meter blir støypt hver uke, og i skrivende stund er ialt 100 meter ferdig støypt.

En kulvert er en tunnel som ikke sprenges inn i fjellet på vanlig måte. Det sprenges derimot en dyp grøft som tunnelen blir støypt i.

Arbeidet med å fylle jord inntil og over tunnelen er akkurat startet. Når arbeidet er ferdig skal området over tunnelen være tilbakeført slik det var før.

Det bygges også en stor rundkjøring i krysset Rv.44/ny Rv.1.

Under rundkjøringen vil det bli en trearmet fotgjengerundergang, og som bildet viser, er arbeidet med undergangen påbegynt og trafikken flyttet noen meter mot vest.

Det røde huset i venstre billedkant er det kjente “Enkesætet”. Dette huset stod tidligere rett foran tunnelinngangen, men ble flyttet da arbeidet med den nye vegen startet. Det vil bli stående der det står nå, og området rundt skal forskjøntes med gress og beplantning.

“Enkesætet” har blant annet vært Alexander Kiellands hjem, og han beskriver det slik: “Et stort enetages Træhus med 15 værelser, 9 Kjællerrum, stor Havetrap som etslags Altan og dertil hører en ret stor Park med temmelig gamle Trær.”

Det er ennå ikke avgjort hva “Enkesætet” skal brukes til i framtiden.

Den nye Rv.1 skal stå ferdig 1. oktober 1994, og innen den tid vil vi komme tilbake med ny “tilstandsrapport.”



Tekst: Eva Vivoll
Foto:
Synnøve Helland

Hvor er Petter Smart?

I rutinene for kontroll av tunge kjøretøy inngår det blant annet å tappe luft av trykklufttankene. Vanligvis er det da et trykk på 5 - 8 bar på tankene når kranene åpnes.

Problemet er at det ikke bare er luft som strømmer ut gjennom den åpne kranen. Det er alltid en eller annen form for "væske" i denne luften.

Noen ganger er det en tykk, oljeaktig grøt som spruter ut, og denne kommer stort sett av at bilens kompressor er slitt. Andre ganger er det en renere "væske" som består av kondensert vanddamp, frostvern- og smørestofftilsetning, samt meget sannsynlig endel ukjente stoffer som vi gjerne skulle hatt litt mer rede på.

Vårt problem er at når dette tappes av tankene så blir det til en sky som ligger i området rundt bilen og som vi puster i.

Nå trenger vi en "Petter Smart" som kan fjerne denne luften med tilhørende "væske" før den hvirvles rundt i kontrollhallen.

Det må være en enkel, billig og brukervennlig innretning som fjerner/ suger bort denne blandingen idet den kommer ut av kranene.

Det er desverre ikke lovet ut noen premie til den som kan finne en god løsning på dette problemet, men vi går ut fra at en god løsning må bli premiært relativt høyt gjennom den forslagskassen vi har.

Så til alle "Petter Smart'er" i vegvesenet; Skjerp dere!

Ola Undheim
Biltilsynet Egersund

Nytt fra BEDRIFTS IDRETTSLAGET

Orientering

Vegmesterskapet i orientering ble avviklet i Drammen 11. - 12. september.

Rogaland stilte som vanlig med en stor og også sterk tropp. Av 110 deltakere var 12 fra Rogaland, og de gjorde et godt innhogg i premiebordet. Av resultatene nevnes:

INDIVIDUELT

Herrer klasse 17 - 34 år:
Nr.5: Gunnar Eiterjord

Herrer klasse 35 - 40 år:
Nr.1: Bjørn Alsaker
Nr.3: Tor Geir Espedal

Damer 17 - 34 år
Nr.2: Helen Lomeland

STAFETT

Herrer 17 - 34 år (3 deltakere):
Nr.2: Rogaland
(Eiterjord, Espedal, Alsaker)

Damer 17 - 34 år (2 deltakere):
Nr.1: Rogaland
(Lomeland, Sandvik Eiterjord)

Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Sykle til jobben - aksjonen 1993

Årets sykle til jobben-aksjon ble avholdt i tiden 24. mai - 20. juni.

I vegvesenet var det bedriftsidrettslaget v/trenings- og aksjonsutvalget og to medlemmer av Rogaland Syklistforening på vegkontoret, som stod for arrangementet. Her deltok ansatte både fra vegkontoret og flere av vegstasjonene.

Oppslutningen om aksjonen var meget god. Det deltok 36 ansatte fra vegkontoret og 13 fra vegstasjonene, som til sammen syklet 422 dager, dvs. i gjennomsnitt 8,5 dager pr. deltaker.

Bedriftsidrettslaget stilte til disposisjon 4 premier til deltakerne. Tre av premiene ble trukket ut blant de som hadde syklet 5 dager eller flere.

Vinnerne ble: Marit Kønigsberg (sykkelcomputer), Inger Sønneland (sykkelhjul), Nina Torgersen (sykkelveske).

Her kan det bemerkes at premiene ble trukket ut av bedriftsidrettslagets formann Johan Lund som tydeligvis har en draging mot det annet kjønn.



Bedriftsidrettslagets formann Johan Lund med et godt grep om vinnerne. Fra venstre Inger Sønneland, Nina Torgersen og Marit Kønigsberg.

Tilleggspremien ble trukket ut blant de 10 som hadde flest sykkel dager. Her ble vinneren Kjell Husebø som fikk en sykkelveske.

Tekst Per Kydland
Foto: Eva Vivoll



Per Hole til minne

Per Hole døde 28. august i år nær 81 år gammel.

Per Hole hadde en lang arbeidsdag i vegvesenets tjeneste. Han startet som vegarbeider i Sogn og Fjordane i 1931. Etter fem år ble han i 1936 teknisk assistent i samme fylke inntil han i 1938 kom til Rogaland vegkontor som kontor-assistent.

Per Hole hadde flere stillinger ved vårt kontor. Han var hovedkasserer i ca. 18 år, og de siste 12 årene var han leder av vårt sekretariat og av personalseksjonen. Hole sluttet i aktiv tjeneste i vegvesenet i 1979 etter nesten femti års tjeneste.

Per Hole var en foregangsmann i alt han engasjerte seg i. Han satte sitt preg på vår etat i over en mannsalder. Alle i etaten, og ikke minst alle de i utedriften, kjente Hole og respekterte han.

Vi minnes Per Hole ikke bare som den engasjerte pådriver og initiativtaker. Vi minnes han enda mer som den gode og hjertevarme sjef, som den lojale medarbeider og som den gode og hjelpsomme venn.

Personlig vil jeg alltid huske den vennlighet Hole møtte meg med da jeg kom hit til Rogaland vegkontor som ung og uerfaren avdelingsingeniør. Det utviklet seg etter hvert et vennskap mellom oss som jeg satte meget stor pris på. Det var derfor med oppriktig glede at jeg fikk det privilegium å overrekke min venn H.M. Kongens Fortjenestemedalje ved hans avgang i 1979.

Ved Per Holes bortgang er enda en av våre gamle kjemper borte. Vi lyser fred over hans minne.

Chester Danielsen

TILLITSVALGTES SPALTE

Omstillingstider i Statens vegvesen

Statens Vegvesen er inne i en periode med store omstillinger. Fra 1. januar 94, starter det nye personal og opplæringsystemet KRØSUS opp. Vi er i høst i full gang med opplæring og omstilling for å stå best mulig rustet til dette skjer.

For de ansatte vil Krøsus innebære vesentlige arbeids og organisasjonsendringer. Her har vi som tillitsvalgte et viktig arbeid foran oss for å se til at omstillingen skjer så "smertefritt" som mulig. Hittil har dette fungert bra og jeg håper at vi også videre i "løpet" kan få til et godt samarbeid.

Hollerutvalgets innstilling er noe som har opptatt oss lenge. Det har vært knyttet en viss spenning til utvalgets rapport som kan medføre vesentlige endringer i vegvesenets organisasjon. Skille mellom produksjon og forvaltning var et ikke helt uventet forslag.

I praksis tror jeg dette vil fungere bra. Vegvesenet har pr. i dag bevist at vi er konkurransedyktige. Jeg tror imidlertid ikke at vi har vært flinke nok til å markedsføre oss selv i den sammenheng.

Et flertall i utvalget ønsker å sentralisere den konkurranseutsatte delen i en produksjonsdivisjon. Dette er jeg svært skeptisk til. Blant annet må det da bygges opp en helt ny sentral administrasjon. I dag har vi en fullgod ekspertise lokalt på vegkontorene, en ekspertise vi heller bør bygge videre på etter min mening.

Biltilsynet skal fortsatt være organisatorisk tilknyttet Statens vegvesen. Kontroll av kjøretøy i hall skilles ut som en produksjonsdel samtidig som det foreslås innført nettobudsjettering av biltilsynet. Jeg er i skrivende stund noe usikker på hvilke følger dette vil få. Nettobudsjettering, sett fra biltilsynets side kan virke positivt. Det vil stille store krav til ledelsen, men en vil stå friere til å disponere egne midler.

Jeg er imidlertid svært skeptisk til frigjøring av stillingshjemler og utstrakt bruk av engasjementer. Dette kan medføre usikkerhet på arbeidsplassene og blant de ansatte. Det kan være en fare for at en lett vil få til en reduisering av bemanningen, mens det vil være mer "treghet" for å få økt bemanningen når arbeidsmengden/presset øker. Særlig tror jeg dette er aktuelt for de merkantile stillingene.

Det er viktig for oss tillitsvalgte, sammen med våre medlemmer å delta i den videre prosessen. Vi må få fram våre syn og prøve å få til et resultat som alle parter kan være fornøyd med. Her har alle arbeidstakerorganisasjonene felles interesse, og jeg tror at vi gjennom et godt samarbeid vil få til det best mulige resultat.

Vi har hatt et møte med lokale politikere og signalene fra disse var en skepsis til sentralisering, noe vi bør bygge på i den videre behandlingen. Andre politiske signaler var at vi måtte se vegvesenets rolle i en større sammenheng.

Alt ligger til rette for en spennende og interessant prosess.

Nora B. Rygg
Hovedtillitsvalgt i E.L.F.



C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER




RYGJAVEGEN

Fylkesmann Tora Aasland Houg prøvesykler den nye gang og sykkelvegen i Vindafjord. Vegen er bygd på dugnad av lokalbefolkninga.