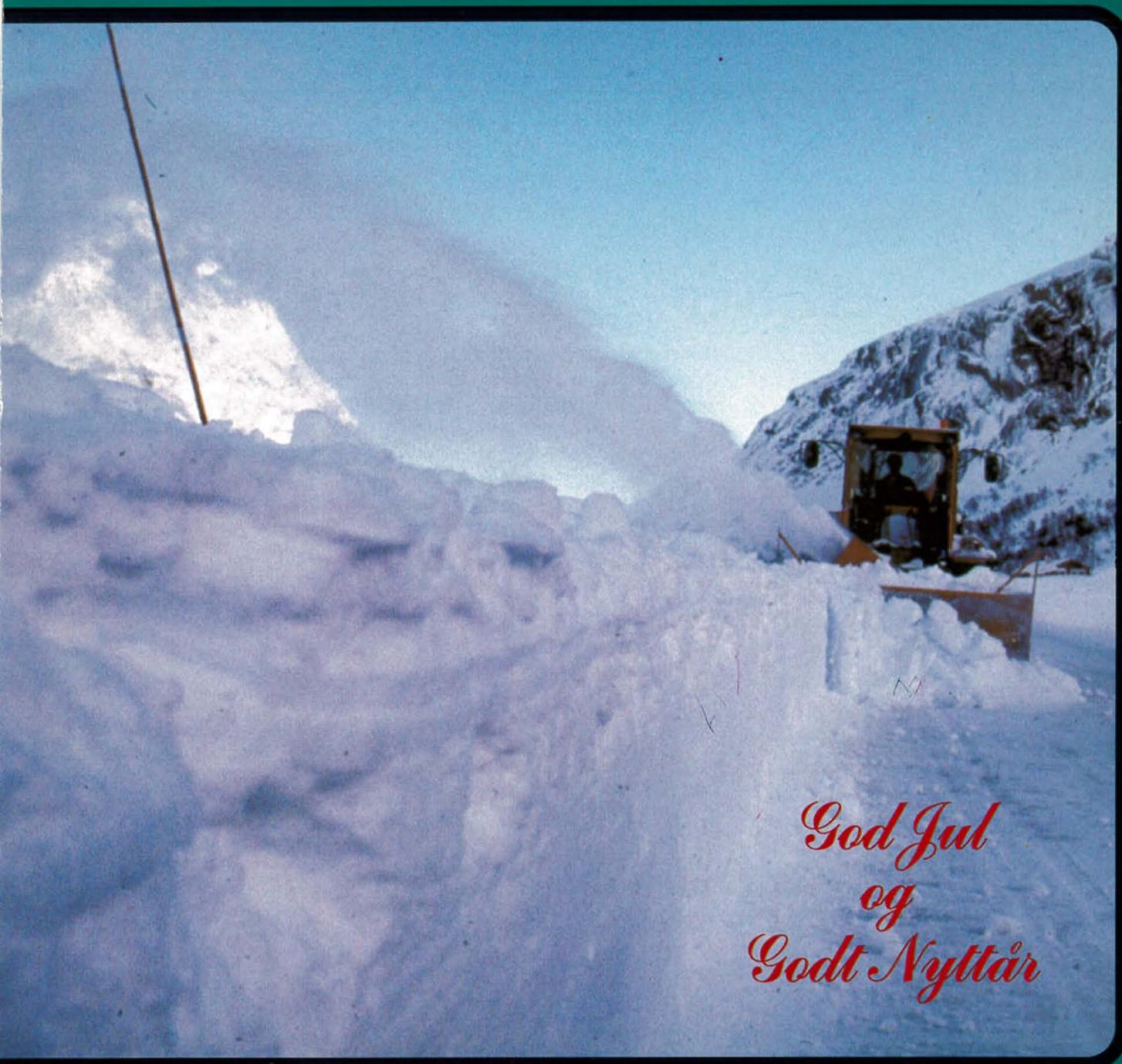




Nr. 6 – DES. 1993 – 21. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



*God Jul
og
Godt Nyttår*

Vinterstemning
fra
Hunnedalen



AV INNHALDET:

- Heilårsveg gjennom Hunnedalen
- Endelig i gang i Austrumdalen
- MARIANNE – Den første kvinnelege oppsynsmannen på driftsavdelinga



Nr. 6 - desember 1993

Redaktør

Unni Evang

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

Bård Asle Nordbø

Baksidfoto

Unni Evang

Opplag

1800 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...

Først vil jeg ønske alle vegvesenets medarbeidere og alle våre pensjonister en riktig god jul. Jeg takker dere for samarbeid og innsats og ønsker dere samtidig et riktig godt nytt år.

Statens vegvesen har en utadrettet virksomhet og er til stadighet i publikums oppmerksomhet. Somme tider kan det være en ulempe, men som oftest er det en fordel. Får vi kritikk, så gir det anledning til å skjerpe oss, - og det er av det gode. Får vi ros, så gleder vi oss stort over det, - og det er også av det gode.

Enkelte ganger går vi ut og eksponerer oss spesielt. Det skjer ved alle vegåpninger som vi sammen med kommunene arrangerer gjennom året. Da viser vi med stor glede og stolthet fram det vi har gjort, og vi roser hverandre og legger opp til at andre får rikelig anledning til å gi oss ros.

Høytidelig åpning av en veg eller en bru med musikk og klipping av snor, er stor stas og en spesiell tradisjon i vår etat. Det er en god tradisjon som vi må holde fast på!

Personlig setter jeg stor pris på å være med på disse arrangementene. Ikke minst fordi jeg da får anledning til å gi ros og takk til alle dem som har vært med på å realisere prosjektene, - både planfolk, anleggsfolk og andre.

Høsten er en travel tid. Det er nå i november og desember vi skal planlegge og legge til rette for innsatsen i det kommende år. En viktig del av disse forberedelsene blir utført gjennom årsplanarbeidet som mange i etaten er opptatt av i disse dager. Dette arbeidet viser oss at vi nå går inn i et spennende og utfordrende år som kan bringe store endringer i vår etat. Jeg nevner "Det nye Vegvesenet", Krøsus og mulige innstramminger i vårt administrasjonsbudsjett. Det tegner til å bli ikke bare et spennende år, men også et tøft år for mange av oss.

Vi får trøste oss med at vi i hvert fall allerede har "booka" inn tre store vegåpninger som vil gi oss anledning til å stoppe opp og feire oss selv litt.

Vegvesenet - en etat i endring

Bedriftsbladet er for tiden utsatt for et skifte av redaktører. Heldigvis er det et fast redaksjonsråd og en "redaksjonssekretær" som sørger for kontinuitet, ellers hadde dere kanskje ikke kjent igjen Ryggjavegen fra nummer til nummer. Undertegnede skal ha redaktøransvaret til Harald Sel kommer igjen i juli.

Nå er ikke vegvesenet den etaten som i folks øyne har vært mest utsatt for forandring. Publikums bilde av etaten vår har snarere vært preget av traust stabilitet enn fleksibel kreativitet. Men det bildet er i ferd med å snu. Både på grunn av utviklingsarbeidet som foregår internt, og på grunn av etatens syn på seg selv.

All forandring tar tid, og det er ikke bestandig like lett å få tilslutning til nødvendige endringsprosesser. Men det gleder et gammelt "rødstrømpe"-hjerte å se at i en tid da likestillingsarbeidet mange steder har vanskelige vilkår, satser Statens vegvesen Rogaland på utviklingsmuligheter for kvinnelige ansatte, arrangerer temadag for likestilling og har sin egen årlige likestillingspris. I en etat som er så mannsdominert som vår, er denne utviklingen noe å glede seg over. Og, som vi alle vet, fornøyde medarbeidere yter mer og skaper et bedre arbeidsmiljø!

GOD JUL!

Unni Evang

Eit nytt vegvesen

Av anleggssjef Lidvard Skorpa

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Vegvesenet - en etat i endring	2
Eit nytt vegvesen	3
Kulturell bruåpning i kulturkommune	4
Endelig i gang i Austrumdalen	5
Åpning av nok et dugnadsprosjekt i Vindafjord	6
STRAT - 94 Vegsjefens strateginotat	6
Maskinsamarbeid over fylkesgrensene	7
Hengebru over Lysefjorden	8
Statusrapport fra vegbyggingen mellom Oanes og Botne	9
Endeleg heilårsveg gjennom Hunnedalen	10
Som julekvelden på kjerringa	11
MARIANNE - Den første kvinnelege oppsynsmannen på driftsavdelinga	12
Maskinavdelingens miljøsatsing	13
Temadag om likestilling En spennende dag	13
Terland klopp bru restaurert	14
Pensjonistavslutning	14
Jubilantar	14
Kryssord	15
Biltilsynet har hatt fellesmøte i Haugesund	16
Nytt fra bedriftsidrettslaget	16
Rygjamat	17
Veg gjennom Bratlandsdalen	18
Roser til biltilsynet	18
Tilstandsrapport fra Hillevåg	19
Tillitsvalgtas spalte	19



Omorganisering er på nytt tema for diskusjonar i Statens vegvesen. Politiske myndigheter har retta lyset mot vegvesenet, og Stortinget skal i løpet av neste vår ta stilling til korleis Statens vegvesen skal styrast, og korleis etaten skal organiserast.

Hollerutvalget si innstilling er kjend for alle, og den opnar for vidt-rekkjande endringar, særleg på produksjonssida.

I denne situasjonen må vi dra nytte av den positive haldninga til omstilling som vi har hatt og har i etaten. Vi må ut på banen i staden for å sitje passivt og sjå at andre utformar framtida vår

Skal vi lukkast, må vi vere villege til å tenkje nytt og legge fram løysingar som også tek vare på ein del av hovedprinsippa frå Hollerutvalget, og vi må presentere våre argument på ein slik måte at også folk utanom etaten forstår dei. Tillitsmannsapparatet og leiinga i etaten må spele saman.

Det er viktig at skiljet mellom myndighet og produksjon kjem under vegsjefen, både for å kunne ivareta sysselsettingsansvaret på ein god måte, og for å få nødvendig kompetanseutveksling mellom produksjons- og myndighetsdelen.

Men kvar vegsjef, kvart fylke kan ikkje lenger vere seg sjølv nok. Regionalt samarbeid må komme inn i fastare former, og få eit heilt anna omfang enn det har i dag. På den måten kan vi få betre utnytting av ressursane både på personell- og utstyrssida. Berre ved å kunne dokumentere effektivitet kan vi sikre eigenproduksjon av så stort omfang at vi kan klare å snu den negative trenden med hensyn til antal ansatte i utedrifta.

Skal vi få til eit regionalt samarbeid, er det viktig at det blir eit samarbeid mellom likeverdige partar, og at vi ikkje får nokre få "super-vegkontor" på bekostning av andre. Det vil også vere heilt avgjerande at vi går inn i eit slikt samarbeid med den haldninga at det skal bidra til å styrkje heile etaten.

Ut frå dette går både Vegdirektoratet og vegsjefane inn for ein organisasjonsmodell som baserer seg på stor grad av regionalt samarbeid, ikkje berre på produksjonssida, men også på myndighets-sida.

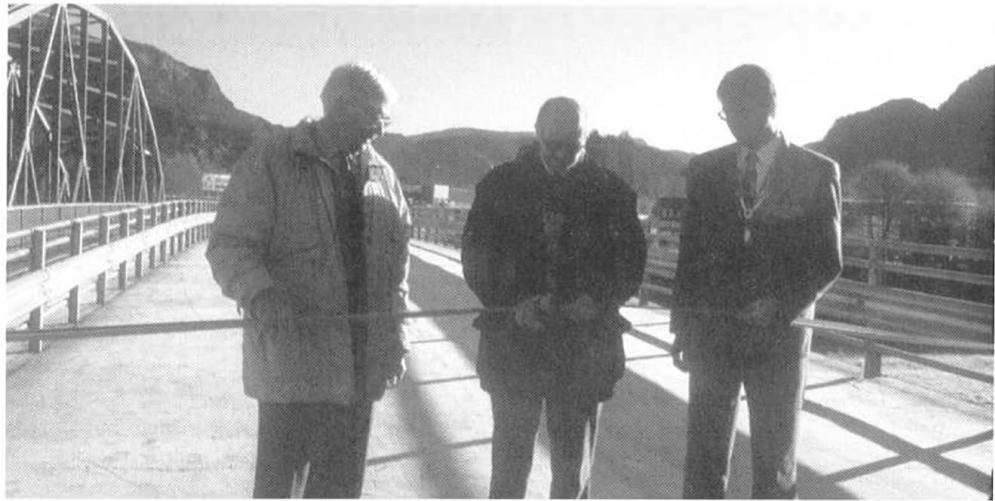
Det er no viktig at vi vurderer kva områder vi har vår styrke på, med tanke på å kunne tilby tenester til andre fylker. Vi må spesialisere/ utvikle oss på enkelte områder, og basere oss på å kjøpe tenester frå nabofylka på andre.

Klarer vi å få gjennomslag for ein kombimodell, er det grunn til å sjå på den vidare utforming av "Det nye vegvesenet" som ei spennande utfordring som kan sikre ein effektiv og slagkraftig etat med utfordrande arbeidsoppgåver for alle.

Kulturell bruåpning

Onsdag 3. november ble Tjelmane bru på Rv.46 i Suldal åpnet med trommemusikk og Suldalsbete i beste bygdetradisjon. Folket på Sand stilte mannsterke opp med Hiimsmoen barnehage i spissen. Barnehagebarna hadde til og med laget hvert sitt bilde i anledning dagen, og de ble behørig overrakt vegsjef Chester Danielsen.

Tekst og foto: Unni Evang



Åpning i samarbeidets tegn

Både vegsjefen og ordfører Torkel Myklebust i Suldal, var vel fornøyd både med samarbeidet mellom Suldal kommune og vegvesenet og med arbeidet på brua. I talen sin på brua sa ordføreren blant annet at han var glad over å få en tidsmessig bru som gir gode trafikkforhold både for myke og harde trafikanter.

Vegsjefen på sin side berømmet Suldal ved å kalle kommunen en vegkommune, og takket nok en gang for det gode samarbeidet før han overrakte sauesaksen til lederen for hovedutvalg for samferdsel i Rogaland, Johan Kåre Gjørme. Gjørme klippet over den nasjonalfargede snoren og gratulerte suldølingene med ny og tryggere veg.

Leder i Hovedutvalg for samferdsel, Johan Kåre Gjørme, åpner Tjelmane bru, flankert av vegsjef Chester Danielsen (t.v.) og ordfører Torkel Myklebust (t.h.).

Så tok trommeguttene over med et spesialkomponert stykke, laget av kommunemusiker Eddie Andresen. Han hadde laget et stykke som bygde på lydklangen i den gamle og den nye brua. "Trommene" var denne gangen bruelementer.

Etter åpningen ble alle som var tilstede invitert på Suldalsbete og kaffe. Heldigvis var det nydelig vær slik at det bare var en fornøyelse å oppholde seg utendørs til tross for at temperaturen lå rundt null. Både store og små nød den tradisjonelle Suldalsbeten, selv om det var utenfor lefsesesongen.

Tradisjonene holdes i hevd

De inviterte gjestene fortsatte feiringen på Sand Gjestehjem med sang, smørgrot og spekemat. Ordfører Torkel Myklebust ønsket velkommen og pekte på tradisjonene som ble holdt i hevd, også under vegåpninger. Her var det Suldalsbete, smørgrot og sauesaks.

Myklebust poengterte også at det var tradisjon for kommunen å bidra økonomisk til vegbyggingen. Mot slutten av 1860 satset faktisk Suldal et helt årsbudsjett på vegutbygging, men ordføreren hadde ingen tro på at det ville la seg gjøre i dag. Han sa videre at han var glad for at



Oppsynsmann Kjell Kvæstad nyter Suldalsbete og kaffe.

FAKTA OM TJELMANE BRU

Byggetid:

Fra 15.mars til 3.november 1993

Kostnader:

Statlige midler (trafikksikring):	2.3 mill. kr
Særbidrag, Suldal kommune:	2.0 mill. kr
Forskuttering, Suldal kommune:	1.8 mill. kr
Totalt	6.1 mill. kr

Total brulengde er 86.8 m fordelt på 3 spenn. Total bredde er 9.95 m fordelt på 2 kjørefelt, skuldre, g/s-felt og rekkverksrom.

Brua er bygget i egenregi etter plan- og bygningsloven. Fra 3 til 10 mann har vært i arbeid i anleggstida. Anleggsleder var Rune Sandven. Oppsynsmann Kjell Kvæstad var byggeleder og Ole Gunnar Tvedt formann.

i kulturkommune

To av trommeguttene spiller på den gamle og den nye brua.

det ikke lenger var nødvendig å styrke politiet i bygda for å holde orden på vegarbeiderne. Og den som vil vite mer om historikken rundt vegbyggingen i Sand, bør lese boka som vegsjefen og lederen for hovedutvalget fikk i gave, "Soga om Sand".

Vegsjef Chester Danielsen snakket også om tradisjoner. Han tok for seg fellesskapsløsningene som ofte hadde vært og er nødvendige for å gjennomføre vegutbygging. Moderne ansvarsfordeling mellom stat, fylke og kommune er ikke godt nok for å løse de store samfunnsoppgavene, mente Danielsen, og håpet at det gode samarbeidet med Suldal kommune ville fortsette blant annet med ut-



byggingen av vegen gjennom Bratlandsdalen. Vegsjefen avsluttet sin tale med å overrekke sauesaksen som ble brukt under åpningen til Johan Kåre Gjølme.

Gjølme roste Suldal kommune. "Det står respekt av de lokale prioriteringene," mente han. Han sa videre at åpningen av Tjelmane bru er viktig for kommunen, både når det gjelder trafiksikkerhet og trafikkavviklingen. "Utviklingen av reiselivet i Ryfylke-regionen og i Suldal nødvendiggjør utbyggingen av et overordnet vegnett," sa Gjølme.

Han kom inn på utfordringene framover, og som vegsjefen nevnte han utbyggingen av vegen gjennom Bratlandsdalen og videreføringen inn i Hordaland.

Åpningen av Tjelmane bru var en åpning tuftet på lokale tradisjoner. Den viste noe av lokal kultur og gammelt levesett, og ikke minst gjestfriheten i Suldal. Til og med værgudene viste seg fra sin beste side og bidro til at det ble en minneverdig dag for alle som var tilstede.

Endelig i gang i Austrumdalen

Tekst: Eva Vivoll

Foto: Tor Oscar Walskaar

En gledens dag var det for de omlag 70 beboerne i Ørdsdalen og på Grøtteland tirsdag 2. november. Da startet nemlig arbeidet med utbedring av den rasfarlige Fv.117 i Austrumdalen i Bjerkreim kommune. Også ordfører, fylkesordfører og vegsjef var svært fornøyde da fylkesordfører Odd Arild Kvaløy avfyrte den første salven på anlegget.

Det er 60 år siden vegen langs Austrumdalsvannet ble bygget, og den ble forlenget til Ørdsdalen for 20 år siden. Daglig kjører beboerne i Ørdsdalen denne vegen til skole og arbeid, og de er etterhvert blitt vant til ras og steinsprang. Men da det i oktober i fjor raste en kjempestein ved inngangen til Stolpen-tunnelen, forøvrig uten å gjøre skade på folk, var det nok. Fylkesordføreren tok selv initiativ til at utbedringsarbeidet måtte starte raskt.

Prosjektet i Austrumdalen har førsteprioritet blant fylkesvegprosjekter de neste fire år, og detaljplanoverslaget er på



omlag 52,2 millioner kroner. Anlegget skal gjennomføres etappevis. Det vil si at Gulentunnelen blir bygget først, deretter Stolpen, og til slutt Torgrimsfjell. Tunnelene blir henholdsvis 420, 1635 og 260 meter. Anleggsleder for vegbyggingen er Asbjørn Oddane fra Egersund vegstasjon, og for tunnelbyggingen Knut Utaaker.



Ordføreren i Vindafjord ble godt assistert ved snorklippingen av vegsjefen og 3. klassingene Jorun Gjellestad og Jarle Sjurseike.

Åpning av nok et dugnadsprosjekt i Vindafjord

Tekst og foto: Svein Nyback Nilsen

Lørdag den 6. november kl. 11.00 var det duket for nok en vegåpning i Vindafjord kommune.

Ytterligere 1370 m gang- og sykkelveg er av iherdige dugnadsfolk bygget langs Rv.11 i Øvre Vats. Tilsammen er det nå bygget 2670 m gang- og sykkelveg på dugnad i Øvre Vats.

Ordfører Signy Rønnevik fikk æren av å åpne de to siste parsellene.



Ordfører Signy Rønnevik med "Dugnadsprisen 1993"

Barn og voksne var møtt opp for å delta i åpningsseremonien. Øvre Vats skoles musikkorps bidro med fengende musikk i anledning dagen. Som tradisjonen er, la ordfører og vegsjef etter åpningen ut på sykkeltur for å innvie gang- og sykkelvegen.

Dugnadsprisen 1993

Som den første kommune i Rogaland, ble Vindafjord kommune v/ordføreren tildelt årets dugnadspris 1993. Dette er en nyopprettet pris som tildeles kommuner som i sterk grad har bidratt med egeninnsats for å bedre trafikk-sikkerheten i kommunen. Denne prisen deles selvsagt med dugnadsgjengene i både Skjold og Vats. Det er de som har gjort dette mulig, og som har vist en utrolig innsatsvilje og pågangsmot.

Tilsammen er det i 1993 bygget 5670 m gang- og sykkelveg på dugnad i Vindafjord kommune.

Dugnadsgjengene i Skjold og Vats har ikke tenkt å gi seg enda, og har ønske om videreføring av gang- og sykkelveger både i Vats og i Skjold.

Statens vegvesen v/vegsjefen vil benytte anledningen til å takke kommunen, grunneiere, dugnadsfolk og andre i kommunen for et meget godt samarbeid.

STRAT -

Kvalitetssikring, personell og Krøsus er hovedsatsingsområdene i "STRAT - 94", vegsjefens strateginotat for kommende år.

"1994 skal være et konsolideringsår der vi ikke påtar oss nye, store oppgaver, men konsentrerer innsatsen om oppgaver som allerede er i gang, og som vi er nødt til å gjøre noe med," sier vegsjefen. Han har derfor valgt å ta ut HMS og Miljø som spesielle satsingsområder i 1994. Bakgrunnen for dette er at etaten er kommet langt i arbeidet med begge disse områdene, og at vi står godt rustet til å føre arbeidet videre kommende år.

Målene som ble satt i 1993, var av langsiktig karakter, og vil alle bli arbeidet videre med i 1994. Men alle vil ikke bli videreført som satsingsmål.

Vegsjefen ønsker et mer avgrenset og konkret innhold av målene i 1994 enn tilfellet var i 1993. Han har derfor lagt fram en del forslag i "STRAT - 94" om hva vi skal satse på innenfor de tre målområdene.

Kvalitetssikring

Det langsiktige målet om et dokumentert kvalitetssikringsystem innen 1997 står fremdeles ved lag, og arbeidet fortsetter i 1994. Forøvrig foreslår vegsjefen at vi under stikkordet kvalitetssikring i første omgang tar for oss:

- Samarbeid, arbeidsdeling og ansvarsforhold i forbindelse med produksjon av planer og i forbindelse med kostnadsoverslag
- Innkjøpsordningen

Det er allerede satt i gang et samarbeidsprosjekt mellom P og A for å se nærmere på arbeidet med kostnadsoverslag, og vegsjefen går i strateginotatet ut fra at dette arbeidet vil bli videreført. Ved å ta dette med som satsingsmål i etaten, ønsker han blant annet å signalisere hvor viktig dette arbeidet er, sett fra ledelsens side.

Vegetaten er i ferd med å innføre nye rutiner med hensyn til til innkjøp både i forbindelse med en egen sak som ble tatt opp i -93 og i forbindelse med Krøsus. Dette er en viktig og vanskelig sak der flere avdelinger, seksjoner og

94 Vegsjefens strateginotat

personer er involvert. Derfor er det viktig å komme riktig ut allerede i starten.

Personell

Innenfor dette målområdet har vegsjefen valgt å konkretisere satsingsmålet fra 1993. I "STRAT -94" foreslår han følgende formulering:

Vi skal i løpet av 1994 gjennomføre tiltak med hensyn til oppgavefordeling, organisasjonsendringer og bemannings-tilpassninger som på kort sikt er nødvendige for å øke effektiviteten og redusere bemanningen, og som på lang sikt er med på å legge forholdene til rette for gjennomføringen av Stortingets vedtak om nytt styringssystem for Statens vegvesen (Holler-utvalget).

Tjenestemannsorganisasjonene skal involveres fortløpende.

Stikkordene under dette målområdet er:

- Oppgavefordeling
- Organisasjonsendring
- Bemanningstilpassninger

Deler av arbeidet er allerede i gang, og vil bli å finne i avdelingenes årsplaner for 1994.

Krøsus

Statens vegvesen Rogaland skal i løpet av 1994 innføre det nye interne styringssystemet, Krøsus. Det blir en stor utfordring og et felles satsingsmål for alle. Krøsus har sin naturlige plass i årsplanene for 1994, og vi vil der kunne

lese oss til hvordan avdelingene har planlagt i forhold til det nye styringssystemet.

Det er i skrivende stund ikke helt klart hvordan oppfølgingsrutinene vil bli, men vegsjefen mener at det for eksempel kan skje ved at framdrift og gjennomføring blir rapportert til Ledermøtet ved visse milepælsdatoer.

Årsplan -94

Årsplanarbeidet er i ferd med å bli avsluttet. Satsingsområdene er lagt inn i årsplanene, og resultatet blir en systematisk oversikt over de ulike oppgavene vi skal løse i løpet av et år, og i tillegg, et kommunikasjons- og opplæringsmiddel.

Av Unni Evang

Her ser vi en tunnelrigg fra Statens vegvesen Rogaland på veg til Sør-Trøndelag. Dette bildet ble tatt i sommer, og riggen er nå i arbeid i Møre og Romsdal.



Maskinsamarbeid over fylkesgrensene

Tekst: Johannes Bø

Foto: Terje Aardal

Et pilotprosjekt i regi av Vegdirektoratet arbeider med å få til en "modell" for maskinsamarbeid over fylkesgrensene.

I utgangspunktet var fem fylker med i dette - Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder. Rogaland ble så med etter at prosjektet var startet opp.

Gruppens oppgave er å se på hvordan maskinavdelingenes ressurser kan utnyttes mere effektivt i den region disse fylkene utgjør. Det blir konkret fokusert på maskininvesteringer/disponeringer og verkstedstjenester.

Gruppen, som allerede har hatt flere møter, arbeider nå med en kvalitetsplan

som bl.a. viser organiseringen, styringsmodeller, arbeidsprosesser og spesielle kriterier.

Maskin-, anleggs- og driftssjefene i de respektive fylkene danner en regionsgruppe som i hovedtrekk skal se på strategi og prinsipper for arbeidet. Disse skal samles en gang i året, i tillegg vil maskinsjefene samles to-tre ganger årlig.

Prosjektets styringsgruppe består av representanter fra Vegdirektoratet, vegsjefene og representanter fra NAF og Rvf. Denne gruppen vil bli oppløst når pilotprosjektet er ferdig.

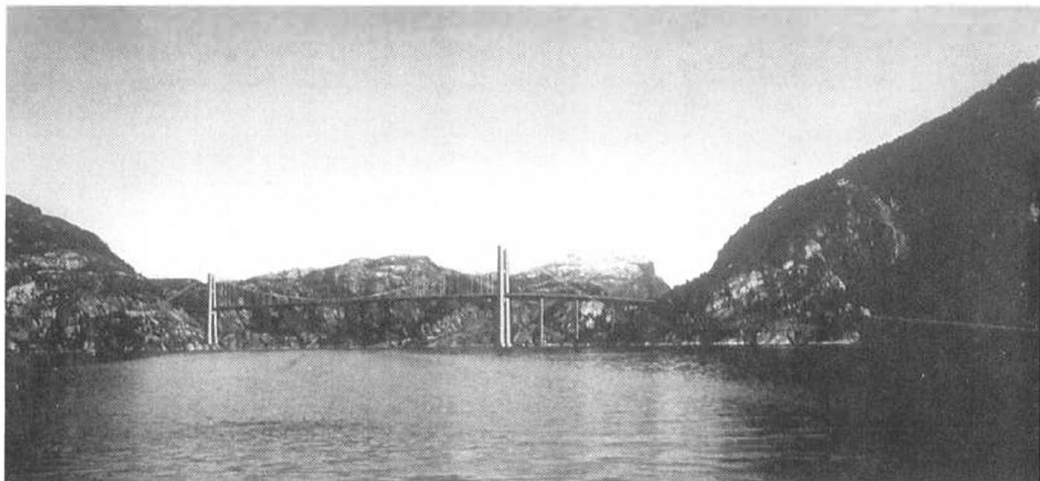
På maskinsiden er det prioriterte maskin-grupper det skal samarbeides om. Vi kan bl.a. nevne merkemaskiner, knuse- og asfaltverk, utstyr for grunnundersøkelser og tungt snøfresestyr. Ut fra aktuelle

investeringsprosjekter vil det dannes samordningsgrupper, hvor to eller flere fylker deltar med fagpersonell for å forberede, analysere, gjennomføre og evaluere prosjektet. Et av de impliserte fylkene vil få det formelle ansvaret.

Vi i Rogaland kom som nevnt med noe etter de andre, men så langt virker prosjektet interessant. Det vil sikkert være et godt bidrag til å få optimalt ut av våre tunge investeringer og serviceapparat. Prosjektet bygger på prinsippet om forpliktende samarbeid, så her må alle gi noe for å oppnå felles gevinst.

Vi må likevel ikke ta for store steg om gangen, da den pulserende daglige virksomhet i det enkelte fylke ikke alltid kan fanges inn i forhåndstenkte former og systemer.

Bru over Lysefjorden har for dei fleste vore kjente ord i mange tiår. Men sjølv om planar er blitt utarbeid både i slutten av 1970-åra og i 80 åra, gjekk det heilt fram til 1993 før ein fekk ei endeleg godkjenning av kryssing av Lysefjorden.



Hengebru over Lysefjorden

Av Bjørn Martin Alsaker

Ein kan nevna nokre av dei løysingane som er blitt lansert i løpet av dei siste nærare 20 åra:

- Rørbru Oanes-Forsand
- Betong/stål kulvert (tunnel) på botnen av fjordmunningen Oanes-Forsand
- Bjelkebru m/lang fylling ut i sjøen Oanes-Forsand
- Bjelkebru m/vippebru ut i sjøen Oanes-Forsand
- Frittfram bru m/lang fylling + fylling (30-40m seglingshøgde) Oanes-Forsand
- Frittfram m/lange spenn (180 m) med bufferøyer Oanes-Forsand
- Frittfram bru på 3 forskjellige stader ved Bergsholmen
- Undersjøisk tunnel ved Bergsholmen
- Hengebru på 2-3 stader ved Nibå
- I tillegg har det vore ei rekke variantar av ovannemnde løysingar

Planprosessen

Ei hektisk planlegging av den såkalla "Revidert hovudplan, Rv.13 bru over Lysefjorden", blei starta februar 1993 og blei godkjend av Vegdirektoratet den 7. oktober 1993.

Årsaka til at ny hovedplan måtte gjennomførast var fylgjande forhold:

- Kostnadsusikkerhet v/alt.1, Oanes-Forsand
- Landskapsmessig usikkerhet til plassering
- Seilingshøgdeproblematikk
- Det blei oppretta ei uformell arbeidsgruppe som bestod av landskapsarkitekt

Terje Børsheim, overing. Johs. Thomsen, Forsand kommune og overing. Bjørn Alsaker

Oppgåva som låg framfor gruppa var tidsmessig utfordrande:

- Fleire konsulentar måtte bli ferdige med sine delrapportar (før 1/5-93)
- Innan 23/6-93 skulle saka vera framlagt for Forsand kommune
- Vegvesenet skulle sjølv laga "Landskapsanalysen"
- Informasjon til utanforståande skulle prioriterast

Dei tre hovedalternativa blei utlagt til offentlig ettersyn mai 1993:

Alt.1 Frittframbru m/bufferøy (H 40m) Oanes-Forsand - 165 mill kr (1993)

Alt.2 Hengebru (H 50m) Nibå-Giskelineset - 165 mill kr (1993)

Alt.3 Frittfram bru m/bufferøy (H 45m) Bergsholmen-Hølllesli - 165 mill kr (1993)

Det var då blitt utført fylgjande delrapportar:

- Landskapsanalyse v/Terje Børsheim
- Risikoanalyse ved påsegling av brufundament v/Techinca
- Ny prosjektering av alt.1 m/lange spenn + bufferøyar v/Reinertsen
- Ny prosjektering av alt.3 m/lange spenn v/Vegkontoret
- Ny prosjektering av alt.2 m/justeringar v/Bruavdelinga

Spesielt må ein nemna det utmerka arbeidet vår eigen landskapsarkitekt Terje Børsheim la til grunn i "Landskapsanalysen". Han la her vekt på fylgjande element:

- Landskapskarakter/type
- Landskapsrom
- Linja i landskapet
- Viktige element i landskapet
- Vegetasjon
- Geologi
- Kulturlandskap
- Dyreliv
- Friluftsliv
- Landskapet sårbar for inngrep
- Gode foto for visualisering med bru inntegna

No er hengebru, alt.2 valgt

Dette betyr at reguleringsplan/detaljplan for prosjektet er starta opp.

Info-møter med grunneigarar og kommune vil i dei næraste månadene/vekenes gå for fullt.

Godkjent reguleringsplan vil foreligge før ferien 94. Grunnverv står så for tur.

Ønsket er å starta bygging av veg + fortau frå Bergekrossen til tunnelområdet v/Giskelineset i løpet av hausten 94.

Bruplanlegging går parallelt i Bruavdelinga (Vegdirektoratet) og forventast å vera klar i løpet av hausten 94.

Sjølve oppstarten på brua kan bli i årsskiftet 94/95. Ferdig bru står då klar 1/1-97.

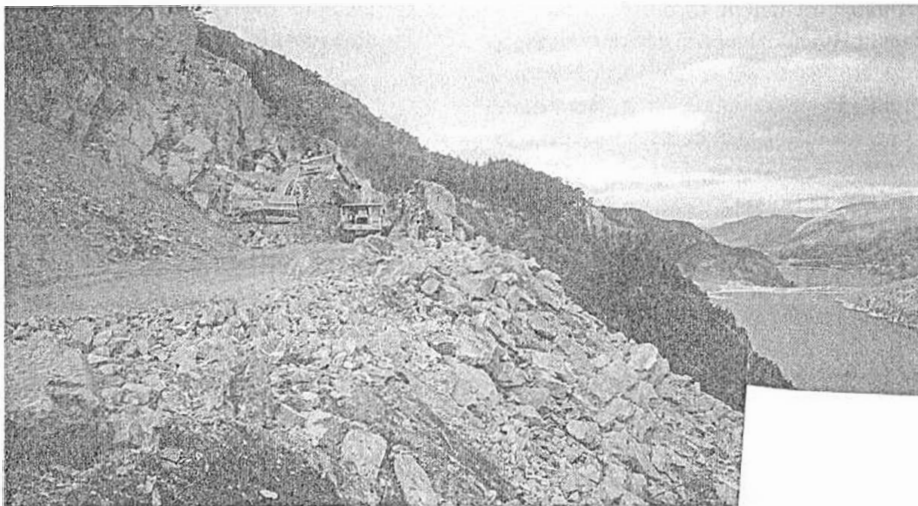
Statusrapport fra vegbyggingen mellom Oanes og Botne

Tekst og foto: Gunnar Nærum

Det nærmer seg slutten på et hektisk år på veganlegget mellom Oanes i Forsand kommune og Botne i Strand kommune.

Vegbygging med variasjoner.

Den omlag 10 kilometer lange strekningen inneholder alle typer vegbygging. Her bygges ny veg i uberørt terreng, utvidelse langs eksisterende veg, tunneler, underganger og bru. Med bakgrunn i stramme tidsrammer og ønske om å gi bedre konkurransemuligheter for lokale firmaer og oppnå gunstig pris, ble det foretatt oppdeling i relativt korte delstrekninger.



Tilhørende anbud på sprengning, masseflytting og traubunnsetablering ble innhentet. De oppnådde anbudsprisene har vist seg å være stort sett lavere enn forventet.

Vegvesenet og private entreprenører side om side

Vegvesenet har deltatt i anbudskonkurransen ved flere anledninger, dessverre uten å ha nådd helt opp. Men i ett tilfelle skilte det bare 1712 kroner til laveste anbyder! Det foregår likevel betydelige arbeider i egenregi. Driving og sikring av den snautt 200 meter lange Botsheitunnelen utføres av våre egne tunnelmannskaper med Tormod Steine og Knut Utaaker i spissen. I strid med de

ingeniørgeologiske forhåndsvurderinger viser det seg at så godt som hele tunnelen følger en sone med svært dårlig fjell. Omfattende forbolting, korte salver og systematisk bruk av sprøytebetong i to lag har vært nødvendig for å holde profilet og oppnå tilfredsstillende sikkerhet.

For få år siden ville betongutstøping ikke vært til å unngå i slikt fjell. Fjellavdekningen i forskjæringen på Botnesiden viste at fjelloverflaten lå vesentlig dypere enn forventet, med stort og tidkrevende ekstra masseuttak som resultat. Ifølge rådgivende ingeniørgeolog fra Veglaboratoriet er dette en bunnmorene med overraskende beliggenhet og mektighet.

Den vanskelige utvidende fylkesveg langs til Høllesli utføres av vår leder. Det er pålagt skal sikre brukbar fremst for skolebarn og reisende. Dessuten legges opp slik at mirsalvene havner i Lysdal. Det har hittil gått stort sett

Ulik ferdiggrad

Strekningen sett under ett er av ulik ferdiggrad. Deler av den nye vegen fra sørover til Heiavatn har allerede lag av asfaltert grus, jo

påført frøblanding og rekkverk. I sterk kontrast til dette står de pågående arbeidene i sterkt sidebratt terreng på Botshei, hvor urer og store blokker, oppsprukket og dårlig fjell med ugunstige slepperetninger hemmer fremdriften og øker kostnadene. Den relativt omfattende portalstøpen for Høllesli-tunnelen er under arbeid, mens arbeidene med den 63 meter lange nye brua over Botneelva såvidt har startet opp.

Kostnadene øker

Det viser seg dessverre at hovedplanoverslaget fra 1988 på langt nær holder. Overskridelsene skyldes flere forhold, blant annet reelle kostnader som ikke ble medtatt i opprinnelig overslag, miljøgunstige linjusteringer i senere planfaser, økning i samlet tunnelengde m.v. Sluttsummen ser ut til å havne på over 90 millioner kroner.

Til tross for fremdriftsproblemer på noen delstrekninger ligger det fortsatt an til at den nye vegen skal være klar til åpning 1. juni 1994. Kjøre lengden mellom Oanes og Botne blir redusert fra 19 til 10 kilometer. Det betyr en reduksjon i reisetid på 10-12 minutter for personbiler og vesentlig mer innsparing for tunge kjøretøyer.

Fra tidligere trafikkundersøkelser er anslått en trafikkøkning på omlag 75 prosent over Høgsfjord på helårsbasis, is sommerdøgntrafikken ventes å øke med rundt 50 prosent. For å møte ikkøkningen vil det bli flere ferjeanger, samtidig som oppstillingsasiteten på ferjeleiene må økes.

Høgsfjordbrua

Det er forelå nylig hovedplansvedtak i Vegdirektoratet om at hengebru skal bygges mellom Nibå og Giskelineset. Den totale brulengde ser ut til å bli 638 meter, med et hovedspenn på 446 meter.

Arbeidelse av byggeplaner og anbuds dokumenter skal utføres av Vegdirektoratets bruavdeling med egne folk. Dette arbeidet er allerede i gang etter en driftsplan med mulig byggestart i slutten av 1994.

Endeleg heilårsveg gjennom

Tysdag 26. oktober blei ein merkedag for Rogaland, Vest-Agder og ikkje minst nabokommunane Gjesdal og Sirdal, då Rv.45 gjennom Hunnedalen blei opna for heilårstrafikk. På ein brei, fin veg, med veret på vår side, vaiande norske flagg, korpsmusikk og ei mengd smilande folk var det verkeleg duka for ei flott vegopning.

Tekst: Eva Vivoll

Foto: Bård Asle Nordbø

- Det er med glede og takksemnd at eg saman med ordførar Svein Søyland frå Gjesdal og ordførar Sven Tjørrom frå Sirdal har innbydd dykk alle til opning og markering av ein nybygd parsell av Hunnedalsvegen, sa vegsjef Chester Danielsen blant anna før han gav sauesaksa til fylkesordførar Odd Arild Kvaløy.

Det var fylkesordføraren som hadde fått æra av å klyppa over den nasjonalfarga snora; tvinna ullgam frå Gjesdal spinneri.

- Det er stas endeleg å få heilårsveg når vi veit at dei første tankane om den kom allereie for 60 år sidan, sa fylkesordføraren før han med eit godt grep om saksa klypte snora i 562 meters høgde over havet.



Seremonimeister Torleif Haugvaldstad i sitt ess.

Gammal ferdelsveg

I talane frå dei to ordførarane blei det sagt at Hunnedalsvegen har vore ferdelsveg frå gammalt av, og dermed hatt mykje å seie for handelen mellom dei to kommunane. Endå betre vil det bli no når ein kan køyre strake vegen både sommar og vinter.

Med blinkande gule lys køyrde ein av vegvesenet sine brøytebilar i spissen for kortesjen ned bakkane til Byrkjedalstunet.

Her blei det servert rømmegraut og spekemat for omlag 100 innbedne gjestar. Stemninga var god og humoristisk.

Det var tydeleg at her var det mange som var glade for den nye vegen.

13 månaders utbetring

Etter ein anleggsperiode på 13 månader er det utbetra i alt 5,2 km veg frå Øvstabøstølen til Gaudøynå. I tillegg kjem Tverråna bru + 200 meter ved Vest-

Fylkesordføraren blei godt assistert ved snorklyppinga. Frå høgre: Formann Sverre Espeland, vegsjef Chester Danielsen, ordførar i Gjesdal, Svein Søyland, fylkesordførar Odd Arild Kvaløy, ordførar i Sirdal, Sven Tjørrom og formann Asbjørn Oddane Jr.



Hunnedalen



God utsikt til opningsseremonien hadde frå venstre: Øivind Ålgård, Jonny Røiland, Hans Svanes og Magne Skjeggstad, der dei hadde plassert seg midt på fylkesgrensa.

Sirdal kommune har nemleg forskottert 9 millionar kroner, fylkeskommunen har gjeve eit tilskot på 5 millionar og Staten har betalt resten over riksvegbudsjettet.

I lang tid har akkurat denne parsellen vore sett på som ein av dei dyraste og vanskelegste å utbetra, og det har vore mange forslag på korleis dette skulle løysast. Mellom anna blei det i 1976 vedteke å krevje inn bompengar for å finansiera heilårsvegen, men dette blei stoppa av Vest-Agder.

Agder grense, og utbetring av eit parti på 250 meter ved Øvstabbø-gardane.

Godt samarbeid

23 millionar kroner har anlegget kosta. Det var samarbeidet mellom Sirdal kommune, Rogaland fylkeskommune og vegvesenet som gjorde denne utbetringa muleg, noko som også blei trekt fram i talane.

Eit herremåltid blei servert på Byrkjedalstunet.



Mange lovord

Mykje ros fekk også anleggskarane. Dei har verkeleg stått på for å få vegen ferdig før vinteren kom. Dei har jobba lange dagar og heller hatt fri på fredagar for ikkje å hindre helgetrafikken for mykje. Utføring og ferdig veg hausta og mange lovord.

Og sist, men ikkje minst er arbeidet utført billegare enn det som var prosjektert.

Som julekvelden på kjerringa?

Den 15. oktober avla Kong Vinter Dalane et besøk med fulle æresbevisninger.

Natt til 14. oktober kom et lite forvarsel med 4 kuldegrader og tendens til ising. Meteorogrammet viste nedbør og kuldegrader, ensbetydende med nedbør i form av snø. Saltapparatene ble klargjort og kontraktøren bedt om å holde seg i beredskap.

Undertegnede fulgte med på pluss- og minusgrader utover kvelden og natten. Klokka 01.00 begynte den første snøen å dale, da var det bare å dra ut. Klokka 02.30 var saltebilen ute på E18, og klokka 04.00 purret jeg ut strøbil til Rv.44.

På morgenvisten startet snøværet for fullt. Det ble tidlig klart at vi hadde for lite biler klar, og alt ble satt inn på å få klargjort flere biler.

Men ingenting var nok, og klokka 11.00 måtte vi stenge E18. Da var det fullt kaos av personbiler og trailere med sommerdekk. Klokka 12.30 var vegen såpass ryddet at E18 kunne åpnes og trafikken gå noenlunde normalt. E18 var så og si snøfri klokka 14.00.

Det var også endel problemer på Rv.44, da spesielt på Åna-Sira heia, men der var allikevel ingen stans.

Jeg vil ellers få rette en takk til NRK Lokalen for god hjelp med informasjon til trafikantene.

Lewy Dalen

MARIANNE - Den første kvinnelege oppsynsmannen på driftsavdelinga

Marianne Stokkebø har arbeidd ved vegkontoret sidan vinteren -86. Ho har vore kontorfullmektig, for det meste ved driftsavdelinga, fram til ho starta på teknisk fagskule hausten -91. Marianne er den første jenta ved vårt vegkontor som har omskolert seg frå kontorsida til oppsynsmann og ho er alt blitt eit førebilete for andre jenter som går på teknisk fagskule no. Etter at ho var ferdig utdanna oppsynsmann i juni i år, har ho arbeidd på dekkseksjonen ved driftsavdelinga.

Tekst: Solveig Yndesdal

Foto: Karl E. Grude

Kvifor blei du oppsynsmann?

- Eg har alltid likt meg i vegvesenet, men etter nokre år på kontorsida klarte eg ikkje lenger å sjå på arbeidsoppgåvene mine som personleg utviklande.

Før eg starta i vegvesenet hadde eg eksamen artium og fann ut at eg ville ta meir utdanning. Først starta eg med å ta 6 timar permisjon i veka for å fylgja forelesningar på samfunnsfagstudiet ved Høgskulesenteret.

Etter eit par semester fann eg ut at den måten å studera på ville ta lang tid og etter endte studier, ville det heller ikkje automatisk føra til andre arbeidsoppgåver om eg fortsette i vegvesenet. Eg bestemte meg derfor for å prøva med teknisk utdanning slik dei fleste andre på avdelinga hadde, og søkte på teknisk fagskule.

Var det avgjerande for deg at du fekk permisjon med delvis lønn?

- Nei, men eg er glad for at vegvesenet har satsa så mykje på meg at eg fekk det. Utan permisjon med lønn, så måtte eg nok studert på deltidd.

Korleis var overgangen frå arbeid til skule?

- Den første tida på fagskulen var ein stor overgang, særleg det å aldri ha heilt fri. Men eg tenkte aldri på å gje opp, og



kom snart inn i det. Etter kvart trivdest eg så godt på skulen at eg no ofte saknar studietilveret.

Korleis passar studiet for ein med din bakgrunn?

- Eksamen artium og kontorarbeid er ikkje den mest vanlege bakgrunn for å starta på fagskulen, men eg synes at nivået på skulen var passeleg. Dei teoretiske faga gjekk stort sett greit, medan eg nok måtte nytta meg ein del av praksisen til ingeniør/oppsynsmannskollegane ved driftsavdelinga på nokre av dei praktiske faga. Eg er svært fornøgd med den hjelp og oppmuntring eg fekk undervegs frå avdelinga mi.

Biletet er frå Fv.316 Vatnekrossen - Foss Vatne. Marianne går med målehjul for å måla antal m² utlagt asfaltdekke.

Korleis trives du i den stillinga du har no?

- Eg er no inne i ei opplæringstid på dekkseksjonen. Opplæring ser eg på som nødvendig, for det er mykje nytt å setja seg inn i. Men eg håpar å ikkje bli teken så "godt vare på" at eg ikkje etter kvart får prøva meg og visa kva eg kan. Arbeidsoppgåvene til denne tid har vore oppmerking, oppmåling av mengder og materialkontroll både for eigenregi og entreprisar. Eg skal overta arbeidsleiaransvaret for det eine utleggarlaget. Det medfører ein god del utarbeid, kontroll av lønnsrapportar og anna kontorarbeid. Eg skulle ynskja at eg kunne ha starta tidlegare denne sesongen slik at eg hadde fått med meg planlegginga. Det er viktig å sjå heilhet i det arbeidet eg gjer, og eg gler meg alt til neste sesong når eg kan få med alt frå start til slutt.

Er forventningane du hadde då du bestemte deg for å bli oppsynsmann blitt innfridde?

- Det er det for tidleg å svara på, men eg er nøgd til denne tid og er optimistisk med tanke på framtida. Eg ser meir heilhet i arbeidet, forstår betre kvifor ulike arbeidsoppgåver må utførast og får sjølv meir varierte arbeidsoppgåver enn som sekretær. Lønna har og stege betrakteleg. Å vera jente i eit miljø med så mange menn er ei utfordring i seg sjølv, men eg synes stort sett at eg blir akseptert.

Vil du anbefala andre jenter å gjera det same som deg?

- Ja, det vil eg. Eg kunne gjerna ynskja meg fleire kvinnelege oppsynsmenn både på avdelinga og i etaten. Det vil vera positivt for miljøet og vi kunne vera til støtte for kvarandre. Eg trur og at jenter ofte ser litt annleis på ein del spørsmål, blant anna på miljø og estetikk. Fleire jenter i utradisjonelle stillingar kan derfor vera med å styrka etaten.

Maskinavdelingens miljøsatsing



Når det gjelder miljøproblemet finnes det ikke raske og permanente løsninger. Vi må regne med at dette på en eller annen måte vil prege vår tilværelse i tiden som kommer. Først må vi erkjenne problemet, for så å gjøre noe med det.

Tekst: Tor Frøland

Alle har ansvar

Etter min mening har det allerede skjedd en rekke positive ting. Det viktigste er at vi etter hvert er blitt mer bevisste, og at vi forstår at vi selv har et ansvar for miljøet vi lever i. Luftforurensinger og

støy påvirker blant annet folks helse. I nærmiljøet er hovedkilden til problemene med støv, støy og luktende avgasser som oftest biltrafikk, oljefyringsanlegg og industri.

Det vil være naturlig at alle ansatte innen etaten, tar tak i problemet og går foran som et godt eksempel. Vi på maskin-

avdelingen kan sørge for at våre biler, maskiner og bygninger m.m. ikke slipper ut mer Co-avgasser enn høyst nødvendig, slik at luft, vann og grunn ikke blir unødvendig forurenset.

Status

Maskinavdelingen er i "startgropa", til tross for tidligere enkelt-prosjekter som f.eks. luft/hydrolykk, støykrav, ventilasjon. Vi har opp gjennom årene tilstrebet og utviklet oss etter stadig strengere krav, og deltatt aktivt for å skape et bedre og triveligere miljø for såvel publikum, maskinførerne, brukerne og som personalet ved vegstasjonene.

Ved maskinkjøp blir det lagt stadig større vekt på å anskaffe miljøvennlige maskiner, der en særlig tar hensyn til ergonomi, støykrav og "renere" motorer.

Når det gjelder valg av dekk, har vi hatt en kontinuerlig diskusjon om å kjøre piggfritt eller med miljøpigg.

Avdelingen har ellers deltatt aktivt ved å produsere egne oppsamlingstanker til spillolje for bruk og utplassering på anlegg. I de senere år er flere av de eldre nedgravde dieseltankene gravd opp og skiftet ut. På landsbasis regner en med at over 1/3 av slike anlegg er over 20 år eller mer. På sikt kan dette vise seg å bli et miljøproblem dersom lekkasje oppstår. Vi har videre deltatt aktivt for å begrense støv og avgasser fra knuse og asfaltverk.

Ved vegstasjonene er det etablert godkjente avløpsystemer, septiktanker, oljeutskillere m.m. På en av stasjonene har vi tatt i bruk varmpumpe til oppvarming.

Tiltak

I det videre arbeid vil avdelingen generelt skjerpe kontrollen med støv, avgass og utslipp mot luft, vann og grunn. Vi vil fortsatt satse på miljøvennlige maskiner og driftsbygninger, bedre vår bevisgjøring, bedre våre rutiner og håndtering av problemavfall, spillolje med mere.

Vi må bli flinkere til å kjøre "grønt", d.v.s. utnytte drivstoffet bedre i så vel maskiner som i driftsbygningenes fyrrom, slik at vi får utnyttet effekten på en god og maksimal måte.

Temadag om likestilling

En spennende dag!

På temadagen om likestilling den 21. oktober, hadde Likestillingsutvalget engasjert følgende foredragsholdere:

Adm.dir. Kjell Haaland,
Vegdirektoratet;

Hvilket syn har den øverste ledelse på likestilling?

Konsulent Oddrun Strand Rangnes,
Rogaland fylkeskommune;

Hvordan drives likestillingsarbeidet i Rogaland fylkeskommune?

Adm.sjef Anne-Sofie Samuelsen, leder for det sentrale Likestillingsutvalg;

Hvordan fungerer det sentrale Likestillingsutvalget?

Presentasjon av forslag til likestillingsstrategi 94 - 97.

Alle tre holdt interessante foredrag som engasjerte forsamlingen, og forhåpentligvis er dette en spire til videre arbeid i etaten.

Formålet med å arrangere en temadag var å få satt likestilling på dagsorden både for ledere og tillitsvalgte. Oppsynsmann Sigmund Sandmark holdt et kort innlegg om sin organisasjon sitt syn på likestillingsarbeidet

Vegvesenet har til en viss grad kommet langt når det gjelder likestillingsarbeid, men en blir samtidig usikker når en hører at det på vegkontorene bare er

fire kvinner av 190 tilsatte ledere. Dette gjelder nivå til og med avdelingsleder. Tilsvarende tall for Vegdirektoratet er at ca 20% av lederne (samme nivå) er kvinner. Det er da grunn til å stille seg spørsmål om det er forskjell i søkermassen eller kanskje det har med holdninger til de som ansetter i distriktene?

Etter en oppsummering av temadagen vil Likestillingsutvalget sette på sin dagsorden:

- Det må fremdeles jobbes med holdningsskapene arbeid på alle nivå. Dette gjelder hele organisasjonen.
- Det er viktig å få inn kvinner som lærlinger.
- Det aller viktigste er å tildele samme arbeidsoppgaver og ansvar til kvinner som til menn, der hvor kvinnene er ansatt i et mannsdominert miljø.
- Oppfordre kvinner til å søke lederstillinger der de har nødvendige kvalifikasjoner.
- Oppfordre allerede tilsatte kvinner til å bruke mulighetene til videreutdanning.

Likestillingsutvalget håper at denne temadagen var en pådriver for alle ledere og tillitsvalgte til å jobbe videre med likestilling, slik at vi på sikt endrer begrepet fra likestilling til likeverd.

Av Reidun Lanne

Terland Klopp bru restaurert

Etter storflommen i desember 1992 måtte igjen Terland Klopp bru restaureres. Siste gangen var i 1989.

Tekst og foto:
Lewy Dalen

Brua ble bygget i naturstein på begynnelsen av 1800-tallet, og er følgelig et byggverk som må vernes for ettertiden. Det ble derfor bevilget 50 000 kroner til restaurering.



Flommen hadde gjort skade på bru-konstruksjonen og stabbesteiner, og grusdekket ble skyllet bort av de enorme vannmassene. Vi måtte på leit etter nytt

dekke (flate steinheller), som er selve kjørebanelen. Så måtte stabbesteinene heises på plass og kjørebanelen tettes før nytt bærelag ble utlagt. Til slutt ble det

lagt en torvkant på hver side av brua for å hindre ny utvasking. Resultat ble meget bra, og brua er igjen en attraksjon i Dalane.

Pensjonistavslutning

Tekst: Tove Lende
Foto: Torstein Rein Larsen

8. november 1993 ble det arrangert avslutning for pensjonister som gikk av dette året. Arrangementet ble holdt på Vegkontoret i kantinen og nede i underetasjen.

Først tok vi turen til Figgjo A/S. Her fikk vi omvisning på fabrikken og anledning til å handle. På tilbaketuren var vi en snartur innom vegvesenets anlegg på Hove.

Vel tilbake på Vegkontoret ble det omvisning på Vegmuseet, så bar det opp i kantinen. Her ble det servert middag og

tid til en prat. Så ble det overrekkelse av gave og diplom til pensjonistene ved vegsjef Danielsen.

Til slutt ble det vist lysbilder fra Rogaland v/Lindelfjell nede i Haugalandet og etterpå ble det servert kaffe i Jæren og Dalane. Vi var ferdige kl. 17.00.

JUBILANTAR

50 år

Torfinn Liestøl
Egersund - 3. februar

60 år

Magne Slettebø
Egersund - 7. januar

Tor Vårvik
Sand - 16. januar

Kristense Guggedal
Vegkontoret - 3. februar

Åsmund Roalkvam
Sand - 23. februar



Stående fra venstre: Johan Lund, Trygve Espeland, Vermund Birkeland, Olav Løvold, Olav Ingebretsen, Birger Sandvik, Martin Gilja, Torleiv Haugvaldstad. Sittende fra venstre: Johannes Wannberg, Tormod Langseth, Vegsjefen, Aase Dyngen, Erling Aardal.

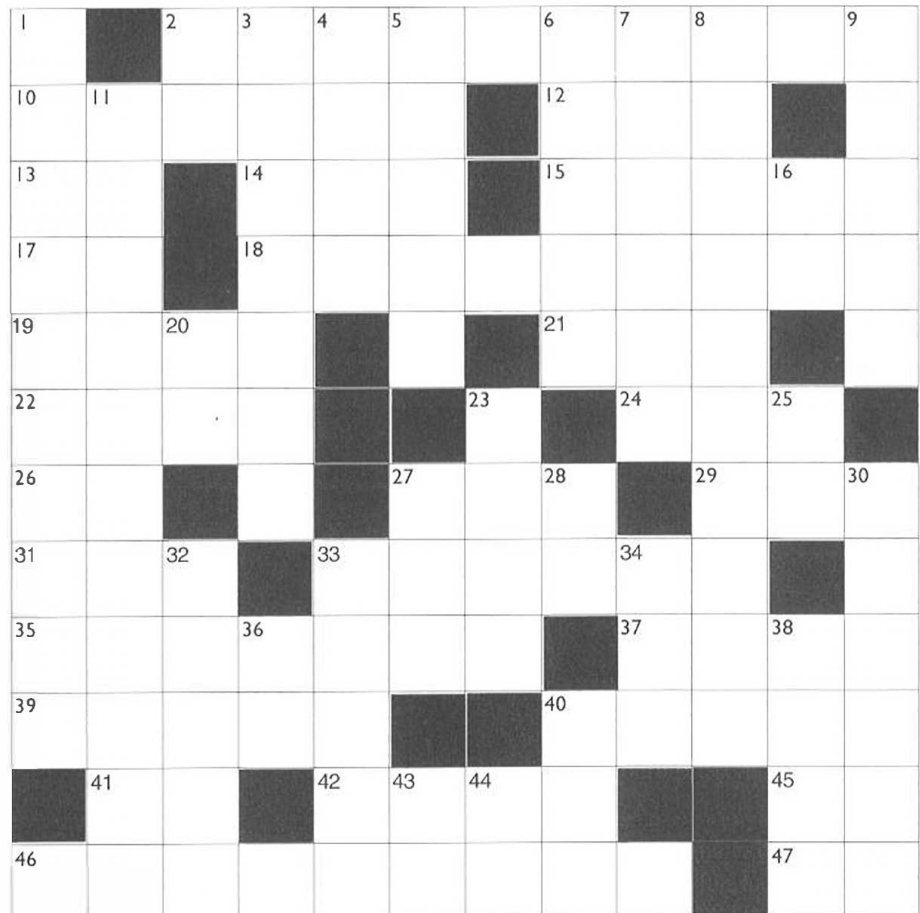
Kryssord nr.6/93

VANNRETT

2. Holdeplass
10. Redskap
12. Konsonanter
13. Utrop
14. Flamme
15. Energi
17. På polsk bil
18. Redd person
19. Gass
21. Port
22. Nektelse
24. Gulp
26. Øyeblikk
27. Lyskilde
29. Vaske
31. Våkne
33. Hukommelsestap
35. Flink
37. Kjerne
39. Bunten
40. Fugler
41. Månefase
42. Alltid
45. Øyne
46. Ekte
47. Pron.

LODDRETT

1. Skikkelsen
2. Kikke
3. Snurrer
4. Kilde
5. Kjent tegner
6. Lei
7. Europeer
8. Sjøkartet
9. Pron.
11. Pynten
16. Organisasjon
20. I orden
23. Fattig
25. Elv
27. Forme
28. Smile
30. Innehaveren
32. Klynker
33. Tedde
34. Spiss sak
36. To like
38. Påstand
40. Redsel
43. Vasse
44. Navn



Løsningen på kryssord nr. 6/93 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 15. januar 1994

Innsendt av:

Adresse:



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

Astrid Herredssvela
4363 Brusand

Leif Georg Romslo
Egrefjellvegen 26
4370 Egersund

Rett løsning nr. 5/93

Biltilsynet har hatt fellesmøte i Haugesund

KU er død - KU lever!

Dette lett omskrevne utropet fra mer kongelige sfærer knytter seg i denne forbindelse til biltilsynets tradisjonelle fellesmøte. Det vil si: det er altså ikke lenger det samme møtet som man har vært vant til i en årrekke.

Av Ivar Fett

Fellesmøtet er et arrangement for biltilsynets ansatte fra Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Kontaktutvalget (KU) var arrangementskomite og besto av 3 valgte representanter fra hvert fylke. Målsettingen for møtet har hele tiden vært å kombinere det faglige med det sosiale. Deltagelsen har frem til nå vært frivillig, men åpen for alle.

Fellesmøtet har utvilsomt dekket et stort behov opp gjennom årene. Men - dessverre vil mange si - nå har tiden løpt litt fra arrangementet i denne formen. Det var behov for å knytte den faglige delen av programmet opp mot fylkenes opplæringsplaner.

Det ble derfor bestemt å lage en kursmeny med bakgrunn i registrerte opplæringsbehov. Den vesentligste forskjellen for de ansatte er at mens man tidligere meldte seg på til fellesmøtet måtte man nå søke om å delta på et av kursene og alle kom ikke med. Dermed ble Kontaktutvalget omdøpt til Kursutvalget og KU lever således videre.

Fellesmøtet er altså nå et arrangement der man samlokaliserte i tid og sted forskjellige kurs som de 3 fylkene anser som viktige og som inngår i opplæringsplanene.

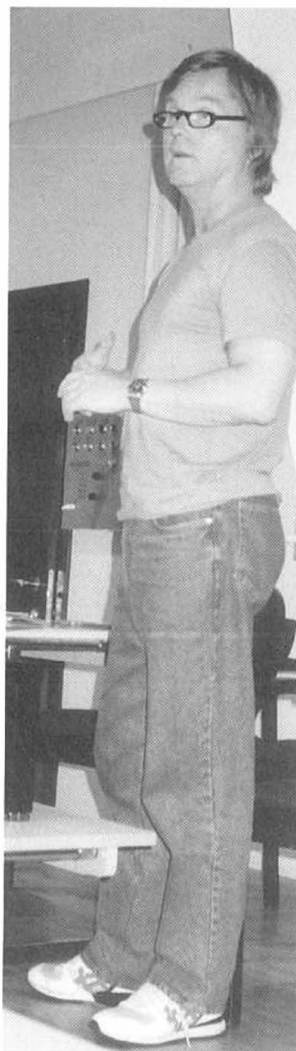
Det første fellesmøtet etter den nye modellen gikk av stabelen på Park hotel i Haugesund 13.-16. oktober. Alf Egil Tollefsen var formann i det nye KU og gjorde sammen

med resten av utvalget en stor jobb med å få både de praktiske detaljene på plass og ikke minst det faglige innholdet i følgende 6 kurs:

- Stasjonssjefmøte med lederopplæring
- Kjøre- og hviletidskurs (for de kontortilsatte)
- EØS-tilpasning av kontrollvirksomheten
- Videregående førerkortkurs (for kontortilsatte)
- Videregående registreringskurs
- MC-kurs for sensorer

Kursene hadde noe forskjellig varighet. Men det var lagt opp slik at alle sluttet fredag før lunsj. Deretter var det et felles

Dagfinn Moe fra Vegdirektoratet var en av foredragsholderne.



program som fortsatte lørdag frem til lunsj. Temaet her gikk fra forvaltningsrett og fallgruber i denne, til "vegdirektoratets time" - løst og fast om hva som er utfordringene fremover sett fra vegdirektoratets side. Og fredag kveld var det en felles middag og hyggelig samvær.

Nyskapningen ble en suksess. Riktignok medførte sykdom blant flygelederne at et par kurs startet en del forsinket, men ser vi vekk fra det så var det bare gode ord å høre om arrangementet.

Fra Rogaland deltok til sammen 27 personer. Dette er en del færre enn tidligere år, men årsaken skyldes altså omleggingen og en anstrengt budsjettssituasjon.

Det tok litt tid å få omleggingen av KU "på plass". Utvalget fikk derfor i år svært dårlig tid og de arbeidet på spreng for å få alt klart. I 1994 vil alt dette være avklart langt tidligere, og vi regner med at kursprogrammet vil foreligge allerede på våren.

Nytt fra BEDRIFTSIDRETTSLAGET

Hallingkastet

Gutta til finalen, igjen

Rogalands herrelag kom for tredje år på rad til finalen i håndballturneringen på Gol. Laget startet seiersrekken fredag med ettmålsseier over Vest-Agder og tomålsseier over Hordaland.

Lørdagens første kamp var den siste i innledende runde. Nordland ble feid av banen med 11 - 3, og sluttspillplassen klar.

I semifinalen vant guttene 8 - 4 over Møre og Romsdal.

Finalekampen var mot et alltid kjempende og godt spillende Finnmark. Finnmark vant til slutt fortjent 14 - 6.

Stå på til neste år, gutter! Ingen taper fire finaler på rad.

Jentenes innsats skal heller ikke forbigås i stillhet. To tap og en seier ble resultatet. Dermed var sluttspillplassen borte, men laget består av en positiv gjeng som ikke gir seg med dette. Jentene lover å komme igjen.

Turneringen ble avsluttet med festbankett og god stemning langt ut i de små timer.

Forventningene til neste års Hallingkast er klar. For gutta er kun seier godt nok!

Lise Bruder Ljøstad



RYGJAMAT

Her har du oppskrift og plantegning på et enkelt og lettlaget

LITE PEPPERKAKEHUS

I og med at huset er så lite, er det enkelt å lime sammen. Det er nok deig til flere hus (ett til hvert barn, + far). Deigen er også fin til å lage hjerter og figurer av.

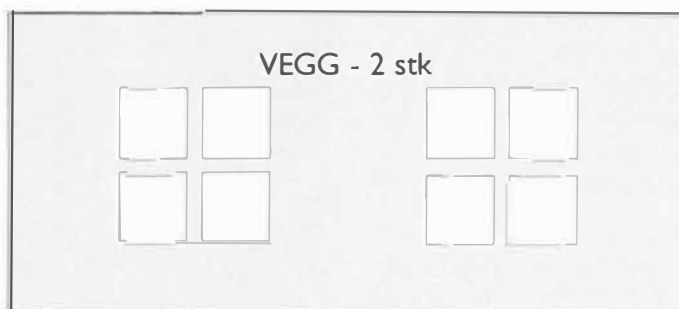
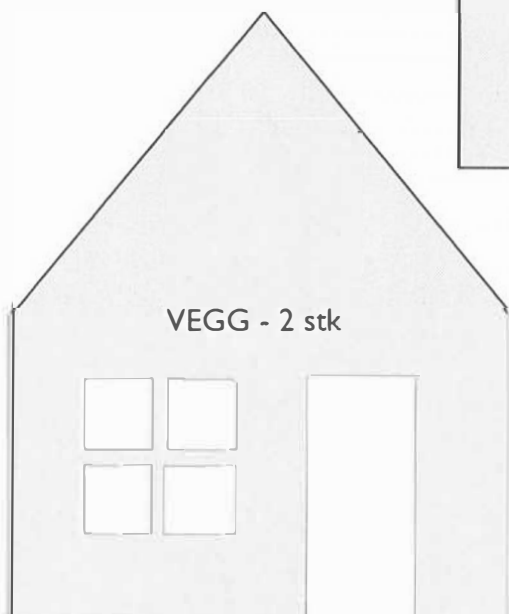
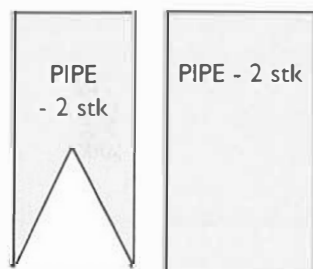
400 g sirup
200 g sukker
100 g smør
4 egg
4 ts kanel
1/2 ts kardemomme
1 ts pepper
1/2 ts ingefær
1/2 ts nellik
1 ts bakepulver
1 kg hvetemel

Smelt sirup, sukker og smør. Avkjøl og rør inn et egg om gangen. Tilsett krydderne blandet med 2/3 av melet. Elt deigen godt og sett den kjølig en dag eller to. Resten av melet skal brukes til utbaking.

Kjevle deigen ut til en leiv, ca. 3 mm tykk.

Legg mønsterdelene på leiven og skjær ut med skarp kniv. Vent med å skjære ut dør og vinduer til de utskårne delene er flyttet trygt over på stekeplate med en stekespade. NB! Det er viktig at delene beholder formen når du flytter dem, skjeve deler er umulig å lime sammen.

Stek på 200 grader i ca 8 minutt.



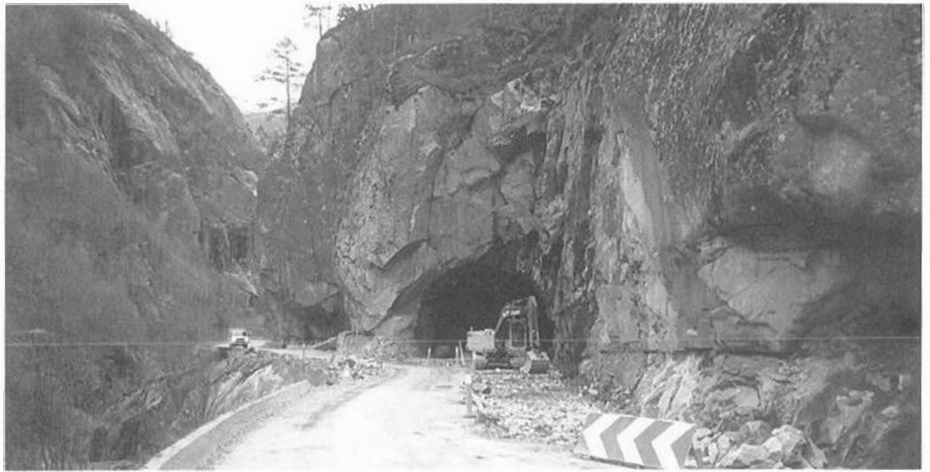
Når delene er avkjølt kan du begynne å lime sammen.

Vann, melis og et par dråper sitronsaft er ypperlig lim. Det tar litt lengre tid før det stivner enn karamell-lim, men du har til gjengjeld sjansen til å rette opp bygningstekniske feil underveis.

Slipp fantasien løs i pyntinga!



Etter at tunnelgjengen med anleggsleder Knut Utaaker i spissen hadde gjort grovarbeidet med tunneler opp fra Nesflaten, overtok Haugesund/Sand for å bygge veg de første 2,8 km opp gjennom Brattlandsdalen. Dette var rett etter ferien i år, og siden har det gått rimelig fort fremover. Vanskelig terreng er det nok av, og med en elv langs vegtraseen, der det helst ikke skal vises at vi sprenger fjell, er det store utfordringer for en vegbygger.



Veg gjennom Brattlandsdalen

Statusrapport medio november

Tekst: Rune Sandven

Eksisterende vegsystem på Nes måtte legges om, og ny forbindelsesveg ble ferdig asfaltert i september. Begge tunnelene er ferdig rensket og boltet. Dette arbeidet utførte tunnelgjengen før de drog videre til Botne på Rv.13.

I første omgang har vi konsentrert oss om de første 1400 metrene fra Nes og fram til utgangen av den øverste tunnelen. Sprenging og masseflytting er

utført, stikkrenner er plassert og fyllings-skråninger nøyaktig oppbygd på grunn av nærhet til elva. Tunnelmasser er knust og lagt ut som bærelag. Asfaltering er planlagt til uke 46, og vi krysser fingrene for at snøen ikke kommer først.

Mot slutten av november startet vi på de siste 1400 metrene opp til Tysdal. Noc er gjort på denne strekningen tidligere, blant annet en fylling fra profil 1490 - 1680, men fra nå og fram til midten av februar skal vi sprengre 35.000 kbm.

Vi skal benytte sprengningsprogrammet "SPRENG" til dette arbeidet for å optimalisere bl.a. boring og sprengstoffforbruk. Vi er meget spente på resultatet.

Framdriftsplanen tilsier ferdig veg fram til Tysdal sommeren 1994.

Legg turen om Brattlandsdalen neste sommer, og møt et kraftig fjellterreng der ny og gammel veg slynger seg opp gjennom dalen på to vidt forskjellige måter!

Roser til Biltilsynet

Som vi skrev i forrige nummer av Rygjavegen, så var september den travleste måneden i manns minne for de kontortilsatte på biltilsynsstasjonene. Og travelt ble det også i oktober. Da kom arbeidet med alle dispensasjonene og annet som ble skjøvet til side i det verste rushet.

Men også biltilsynssjefen vår fikk noen hektiske dager i oktober. Da var han nemlig rundt på alle fire stasjonene i fylket med roser til de ansatte. Og ikke nok med det, han hadde med seg lekre, hjemmebakte fløtekaker. Merk dere dette, lesere! Kakene hadde han bakt selv! Alle dekorert med et "Takk"! - Og det kom fra hjertet, forsikret biltilsynssjefen. En flott gest, som nok ble satt pris på etter alt slitet.

Tekst og foto: Eva Vivoll



Ein fin bukett representanter fra biltilsynet sammen med biltilsynssjef Ivar Fett til høyre og vegsjef Chester Danielsen bak, tydelig stolte over arbeidsinnsatsen på stasjonene. Helt foran ser vi blomsterbuketten som kom fra vegdirektør Søfteland, som takk for den fine innsatsen.



Tilstandsrapport fra Hillevåg

Tekst: Sigurd Sæland

Foto: Norsk Fly og Flyfoto

Som meldt i siste nummer av Rygjavegen er anlegget i Hillevåg i rute. Vi har denne gangen valgt å presentere anlegget fra lufta for å vise sammenhengen med resten av det overordnede vegnettet i Stavanger.

E18 Motorvegen kan vi skimte parallelt med øvre billedkant og Rv.44 Hillevågsvegen ser vi i nedre kant parallelt med jernbanen. Strømsbrua og vegkontoret ligger 1, henholdsvis 2 kilometer til høyre innover Rv.44.

Tunnelen er nå (medio november) støpt ca halvveis. På bildet som ble tatt i slutten

av september er det støpt ca 130 meter av totalt 510 meter. Vi ser at inntilfyllingen er begynt.

På området som går gjennom sjukehusets eiendom skal vi sammen med fylket lage interne veger og parkeringsplasser oppå tunnelen. Sjukehuset skal også bygge ny psykiatrisk avdeling delvis oppå tunnelen ved drivhusene midt på tunnelen.

I forkant av bildet ser vi undergangen på Rv 44 som såvidt er påbegynt. Trafikken her er når dette leses lagt over på motsatt side, slik at resten av den trearmede undergangen kan bygges. Folkets hus og "Enkesetet" ser vi til venstre for den østre tunnelportalen.

TILLITSVALGTES SPALTE

Press på lov- og avtaleverket



De siste årene har det pågått en debatt om lov- og avtaleverket for de offentlig ansatte. Fra politisk hold, og dels fra arbeidsgiversiden blir det hevdet at regelverket er for tungvint og hindrer en hurtig tilpasning til nye krav som stilles.

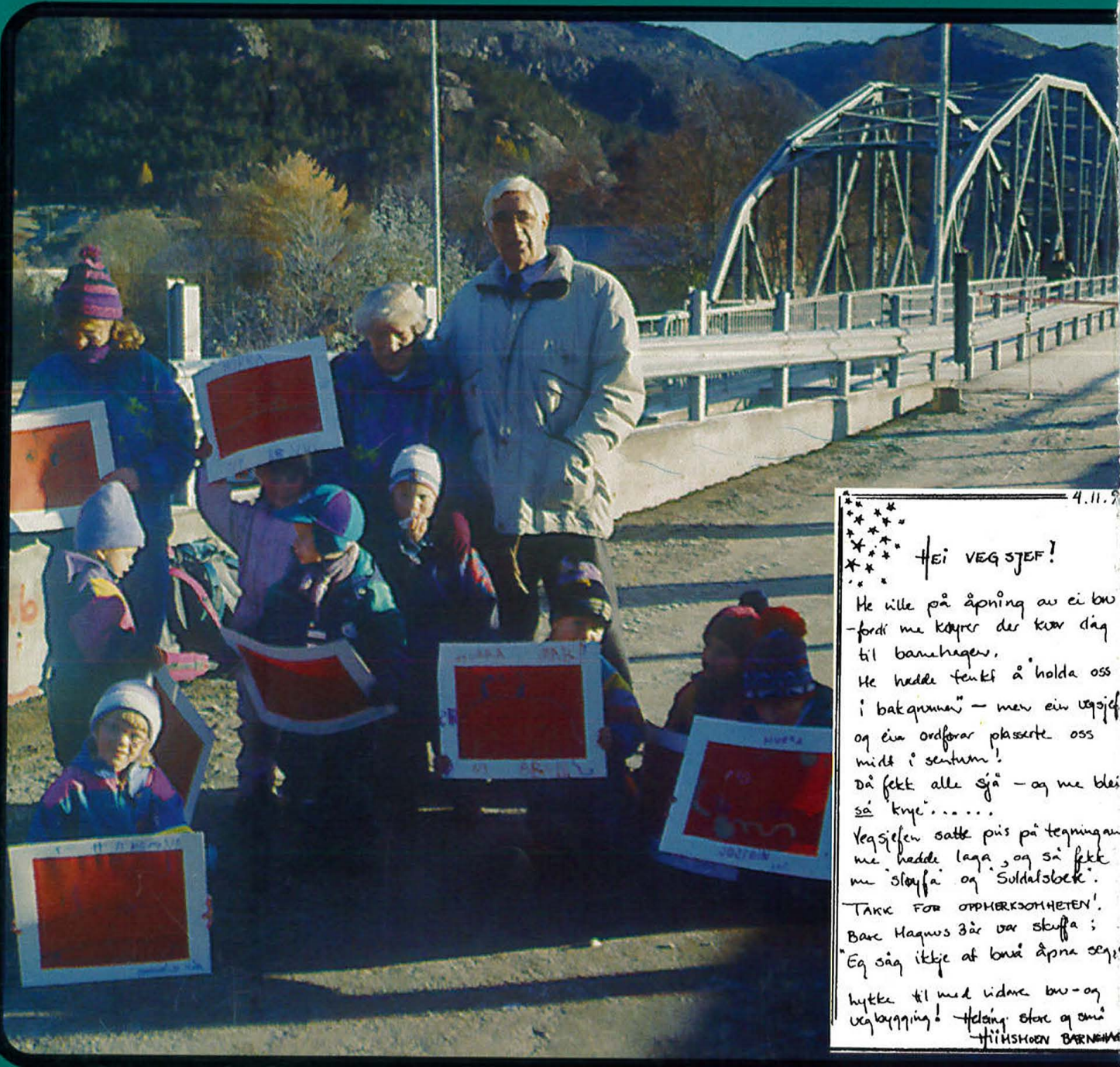
Lov- og avtaleverket i staten blir trukket fram av enkelte virksomhetsledere når de argumenterer for at statens forretningsytende virksomhet må omdannes til aksjeselskap eller foretak.

Det hevdes også at vernet mot oppsigelse er for sterkt, og gjør det vanskelig å raskt tilpasse bemanningen når forholdene endrer seg. Enkelte hevder at de tillitsvalgtes medbestemmelse er for stor og til hinder for politisk styring.

Hvorfor foreslår Holler-utvalget at Statens vegvesen skal deles i to, en myndighetsdel og en produksjonsdel? Dagens organisering av vår etat har som vi vet mange fordeler. Blant annet at vegvesenet har ansvaret for alle faser av arbeidet.

Reidun Helen Haugland
Tillitsvalgt NTL

C RETURADRESSE:
 POSTBOKS 197
 4001 STAVANGER



4.11.9

Hei VEGSJEF!

He ville på åpning av ei bro
 -fordi me køyter der kvar dag
 til barnehagen.
 He hadde tenkt å holda oss
 i bakgrunnen - men ein vegsjef
 og ein ordforar plasserte oss
 midt i sentrum!
 Då fekk alle sjå - og me blei
 så kye'.....

Vegsjefen satte priis på teyningane
 me hadde laga, og så fekk
 me 'støffa' og 'Suldalsbekk'.

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!
 Bare Hagrus 3år var skuffa i
 "Eg såg ikkje at broa åpna seg!"

Hyttke til med vidare bro- og
 vegbygging! Helsing, store og små
 HILSHOEN BARNEHAGEN



RYGJAVEGEN