



Nr. 1 – FEBR. 1994 – 22. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



"Naturen tiltaler oss når den synes å være kunst; kunsten når den synes å være natur." (E. Kant)

AV INNHALDET

- "Det nye vegvesenet"
- Vaktsentral i vinden
- En håndstrekning til Latvia
- Tøffe jenter i store biler
- Eigerøy bru trygg også for myke trafikanter



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter...

Nr. 1 - februar 1994

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
Unni Evang

Baksidefoto
Eva Vivoll

Opplag
1800 eksemplar

Spørsmålet om vidare utbygging av motorvegen mellom Stavanger og Sandnes til fire felt mellom Hinna og Forus har vore sterkt framme i den politiske debatten i det siste. Frå politisk hald er det blitt hevda at det må finnast andre transportløyningar enn ein fire felt motorveg, som kan løysa dei store trafikkproblema me alt har mellom Sandnes og Stavanger, - og som me reknar med vil bli forsterka i tida framover. Eigne kollektivfelt, - anten på Rv.44 eller langs motorvegen, blir peika på som den rette løysinga.

Frå vegvesenet si side er det blitt vist til problem ei slik løysing vil føre med seg, og ikkje minst det at bygging av kollektivfelt ikkje vil vera nok til å løyse trafikkproblema på motorvegen. Når me på fagleg grunnlag peikar på dette, blir me ofte skulda for å vera einsidige talsmenn for uhemma vekst i privatbilismen og nærast motstandarar av kollektivtrafikk. Dette er sjølv-sagt ikkje tilfellet.

Me vil i vekene framover bli involverte i denne debatten - mellom anna fordi me gjennom vår planlegging, våre budsjettforslag og vårt initiativ til å finne investeringsløyningar på mange måtar lagar premissane for diskusjonen.

Me vil då la fylgjande moment vera grunnlaget for vårt engasjement:

- Me må heile tida halde oss til gjeldande politiske vedtak, og
- Me må halde oss til ei objektiv og fagleg linje i all vår argumentasjon.


Det betyr at me er bundne opp av m.a. fylkestinget sitt vedtak om transportplanen for storbyområdet, dei prioriteringane som er nedfelt i denne planen, og til sentrale vedtak i departement og storting.

Somme tider kan det vera strid mellom sentrale og lokale politiske vedtak, og det kan skape problem. Slik er det til all lukke ikkje her. Både Fylkestinget og Stortinget har gått inn for at motorvegen skal byggjast ut til fire felt, - i samsvar med tilrådingane i transportplanen.

Vegvesenet er fagetat både for fylket og for staten når det gjeld vegar og vegtrafikk. Me er også fagetat når det gjeld utbygging av infrastrukturen for kollektivtrafikken på veg.

Her er det ikkje snakk om at vegvesenet er motstandarar av kollektivtrafikk og berre vil bygge ut vegnettet. Me er både politisk og fagleg forplikta til å gå inn for å føre over mest mogleg trafikk til kollektivmidlar, - det ligg faktisk som ei målsetjing i transportplanen for storbyområdet, og me er 100% innstilt på å fylgje dette opp. Men det hindrar sjølv-sagt ikkje at me også er forplikta til å finna fram til dei fagleg sett beste løysingane for den totale vegtrafikken, og å leggje desse fram for våre politikarar på ein forståeleg måte.

Her har me ei stor oppgåve i tida framover.



Har vi tatt miljøproblemen på alvor?

I løpet av våren skal Handlingsplan for Miljø legges fram. Planen har sitt utgangspunkt i 5 hovedområder som har vært felles for alle avdelingene. Disse områdene er: luftforurensing, grunnforurensing, støyforurensing, barriere og landskapsforringelse. Nå skal det avdelingsvise arbeidet settes sammen til en helhetlig plan som skal gjelde i perioden 1994 -97. En del av tiltakene er allerede tatt med i årsplanene for 1994.

Så langt er alt bra. Men spørsmålet er om vi klarer å innarbeide miljøsatsingen som en selvfølgelig del av arbeidet som gjøres på alle områder? Vegetaten har valgt en miljøstandard, og skal følges. Den skal også følges selv om det kan føre til større økonomiske utlegg i enkelte tilfeller.

Skal vi klare å løse miljøproblemen, må vi være villige til å ta kostnadene.

Vi må også samarbeide med andre offentlige og private instanser for å få til en helhetlig miljøpolitikk - vi kan som etat ikke se på oss selv som en isolert enhet bare med ansvar for vegnettet. Og vi gjør ikke det! Transportplanarbeidet de senere årene viser en helhetlig tankegang og samarbeid på tvers av grenser. Dersom disse planene blir fulgt, vil vi være blant dem som sørger for et bedre miljø på alle måter. Men vi skal ikke glemme at det til syvende og sist er politikerne som har det siste ordet, uansett hvor gode våre planer er!

Unni Evang

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Har vi tatt miljøproblemene på alvor?	2
1994 er et spennende år	3
Samarbeid ga veg i Tysvær	4
"Det nye Vegvesenet"	5
Vaktsentral i vinden	6
Ny ferjekai og ny veg på Finnøy	7
En håndsrekning til Latvia	8
Temadag i forandringens tegn	9
Finansiering av gang- og sykkelvegutbygging i Rogaland	10
Harald Haugland pensjonist etter 42 år i Biltilsynet	11
Statens vegvesen sine hovedmål	12
Miljøatsing på anlegg	12
Tøffe jenter i store biler	13
Ny grunnboringstraktor innkjøpt ...	14
Steinar Gullvåg: Fra politisk vagabond til informasjonsdirektør i Statens vegvesen	15
De 5 frihetene	15
Tau - Ryfylke's navle	16
Eigerøy bru trygg også for myke trafikanter	17
Øyvind Thorsen: Veien 130 år?	17
Ulykkesstatistikken 1974 - 1993	18
Ny belysning i Førretunnelen på Rv. 11	18
Kors og fakler symboliserte trafikkofrene i 1993	19
UTEN ORD av Sølvi Ytterstad	19
Kryssord	20
Likestillingsprisen 1993	21
Årets medarbeider 1993	21
Arbeidsmiljøprisen	22
Kvinne som plansjef i Finnmark	22
Personality	22
Sverre Andersen i Fakkelfstafetten ..	23
Tillitsvalgtes spalte	23

1994 er et spennende år -

Av adm.sjef Svein Magne Olsen



Det skjer mye dette året. Vi er i ferd med å innføre et nytt økonomisk styringssystem, Krøsus. Vi forbereder oss på omstillinger i forbindelse med "Det nye Vegvesenet" og intensiverer arbeidet med kvalitetssikring og bedre oppfølging av årsplaner/resultater.

Arbeidet med videreutvikling av målstyringssystemet og delegert ansvar og myndighet knyttet til personalforvaltning og administrasjonsbudsjettet, er gjennomført.

På grunn av svært trange rammer ble fordelingen av 1994-budsjettet en tung prosess, men vi tror likevel at gjennomføringen av det desentraliserte opplegget kan gi positive effekter på sikt. Det er likevel en fare knyttet til dette, nemlig at hver avdeling blir så opptatt av seg og sitt at vi glemmer helheten.

Forberedelsene til innføring av Krøsus går bra. Det er et stort engasjement og en klar vilje hos alle involverte til at vi skal lykkes, og jeg føler sterkt behov for å gi honnør til alt nøkkelpersonell i dette prosjektet!

"Det nye Vegvesenet" opptar oss alle. En utfordring som kanskje uroer oss noe, men som vi sikkert vil finne kan bli til nytte både for hver enkelt medarbeider, for etaten og samfunnet. Jeg merker meg et åpent og spørrende engasjement, mer enn skepsis og svartmaling, og det tror jeg er den rette innstillingen i nåværende fase. Mer om dette et annet sted i bladet.

Årsplaner, budsjett, KRØSUS og Holler, det ene avløser det andre, - når skal vi få tid til alt? Slik opplever kanskje mange ved vegkontoret situasjonen for øyeblikket. Hva opplever så de som er utenfor vegkontorets vegger? Mindre kontakt og større avstand? Noen arbeidsplassbesøk den senere tid gir meg grunn til ettertanke.

Tilsatte i vegarbeidsdriften er opptatt av konkurranse, kanskje mer enn de fleste andre. De står på for å oppvise gode resultat, men etterlyser iblant sammenheng mellom forventninger og muligheter. De nærer også en økt bekymring for den nedtrapping av egen drift som foregår, særlig når de mener å kunne dokumentere at egendriften er konkurransedyktig både på pris og kvalitet. De reiser spørsmål om ledere på alle nivå er lojale mot ønske om drift i egen regi, og om alle bidrar optimalt for at vi skal få vise vår konkurransedyktighet.

Burde vi bruke mer tid på kontakten mellom planleggere og utførere, mellom administrasjon og produsenter? Mer kontakt kunne hjelpe til å avklare misoppfatninger, og til å tilføre hverandre nyttig informasjon, når vi nå er inne i en fase der store deler av Vegvesenet skal omformes.

Samarbeid ga veg

8. desember blei nok ein bit av Rogalands gang og sykkelvegnett opna. 2,7 km langs Rv.11 i Tysvær kommune er teken i bruk. Den nyopna vegen strekkjer seg frå Kvitanes til Våg, og det er no samanhengande gang og sykkelveg frå Våg til Haugesund.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Lang kamp

- Det har vore ein lang kamp å få realisert denne vegen, sa ordførar Borghild Yrkje. Det var nemleg ho som hadde fått i oppgåve å opna vegen, og det var også ho som gjekk i spissen for å finna løysingar til ei finansiering som var til å leva med, både for kommunen og vegvesenet.

Dyr veg

Kostnadsrammen på prosjektet var sett til 6,5 mill. kroner. Av dette har Tysvær kommune forskottert 4 mill. kroner og

gjeve eit tilskott på 2,5 mill. kroner. Dei totale kostnadane ser ut til å ende på i overkant av 7 mill. kroner. Det er bort imot den dyraste gang og sykkelvegen pr. meter vi har bygt i Rogaland.

Det var nødvendig å sikre skråningane med mur for å hindre utgliing. I alt er det bygt 800 kvm natursteinmur.

I tillegg blei det mange omleggingar av eksisterande veg. 18 grunneigarar vart meir eller mindre berørte, og 6 av dei miste båtplassane sine. Som kompensasjon blei det bygt ny molo med tilhøyrande båtopplagsplassar.

Godt samarbeid

Under opningsseremonien blei det gode samarbeidet mellom kommunen og vegvesenet framheva av både ordføraren og vegsjefen. Og mykje ros tilfalt også

Boller og brus smakte godt etter at det høgtidelege var gjort unna.

Og skulebarna stod klar med sykkel og hjelm for å prøva den nye vegen.



Ordførar Borghild Yrkje blei godt assistert av Inger Marie Vågen og Åsmund Kringeland frå Grinde skule. Vegsjefen ser etter at alt går rett føre seg.

arbeidarane og leiaren deira, Olav Audun Østbø frå Haugesund vegstasjon. Det er ein flott veg som er bygt, praktisk og nødvendig, men også eit godt syn for auget, der han snor seg i landskapet, blei det sagt.

Gledesdag

Til å assistera ved snorklyppinga kom det to sjetteklassingar, Inger Marie Vågen og Åsmund Kringeland. Inger Marie hadde ein sær s travel føremiddag, då ho også er med i Grinde skulemusikkorps, som spelte under arrangementet.

Det har blitt ein trygg og god skuleveg for borna som skal til skulen på Grinde, men og for alle andre mjuke trafikantar i Tysvær. Dei mange frammøtte, vaksne og born, viste tydeleg at dette var ein gledesdag, og at vegen var sær etterlengta.



«Det nye Vegvesenet»

Det går mot et skille mellom produksjon og myndighet både regnskapsmessig og organsiatorisk, og det går mot en større regionalisering av produksjonsoppavene. Hovedbudskapet må likevel være at "Holler-utvalget" ikke har foreslått noen endring i Vegvesenets ansvarsområde.

Av Svein Magne Olsen

Vi står overfor en ny utfordring, det er som hele etaten er oppe til eksamen. Et bredt sammensatt utvalg har sett på vegvesenet både som myndighetsorgan og entreprenør, og vi kan vel trygt si at i første runde har vi bestått vurderingen med god karakter.

Ingen endring i ansvarsområdene

Utvalget konkluderer med at vi både er dyktige planleggere, utøver myndighetsoppgavene på en betryggende måte, og det kan ikke dokumenteres at vår produksjon er mindre effektiv enn produksjon som foregår i privat regi. Blant annet på denne bakgrunn, har ikke utvalget funnet grunn til å foreslå noen endring i vårt ansvarsområde.

Økt ressursutnyttelse

Det er likefullt en drøfting om det finnes andre og bedre måter å styre og å organisere etaten vår på for å oppnå enda større kostnadseffektivitet og konkurransevne. Det mest iøynefallende er at man mener å kunne høste stordriftsfordeler ved å regionalisere deler av produksjonsvirksomheten vår. Dette kan føre til bedre utnyttelse av maskinparken, og til rasjonaliseringsgevinster når det gjelder administrasjon/mannskapsbruk og fordeler ved bedre utnyttelse av kompetanse.

Stor spenning og usikkerhet i organisasjonen

Spenningen stiger i organisasjonen. Hva blir resultatet av den politiske behandlingen av NOU 1993:23 "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen"?

Dette er det ingen i etaten som kan si med sikkerhet idag. Jeg tror likevel ikke at vi skal overdramatisere faren for endringer som for eksempel kan gjøre våre arbeidsplasser mer utrygge, eller som kan føre til at etaten skal miste muligheten til drift i egen regi knyttet til det enkelte vegkontor.

Vi skal heller ikke glemme at utvalget sin primæroppgave var å se på **det overordnede styringssystemet** for Vegvesenet, dvs den politiske styringen av etaten, og at mange av de andre forholdene skal avklares/avgjøres internt.

Selv om det for øyeblikket hersker stor usikkerhet omkring hva resultatet kan bli, bør vi se positivt på den prosessen som nå er igang. Den gir oss en unik mulighet til å foreslå forbedringer i de rammebetingelser som vi arbeider innenfor. Samtidig gir det oss mulighet til å gjennomgå interne forhold som kan føre til mer samarbeid, bedre utnyttelse av produksjonsmidlene m.m., og som i sum kan gi økt effektivisering, større konkurransevne og tryggere arbeidsplasser. Dette er således en viktig og fin utfordring for oss alle.

Omfattende arbeid i gang

Vegdirektoratet har satt igang et omfattende arbeid både for å gi de nødvendige innspill til Samferdselsdepartementet/statsråden og for å forberede oss internt med hensyn til gjennomføringen av de endringene som måtte komme. Vegdirektoratet har tatt vegkontorene med i denne prosessen på en god måte, og det arbeides seriøst og målrettet og i høyt tempo for å gjøre prosessen så god og effektiv som mulig.

Lokalt engasjement

Vegkontoret i Rogaland har også engasjert seg sterkt. Dels har vi søkt å påvirke innholdet gjennom forarbeidet til Vegdirektørens høringsuttalelse, dels er vi med i sentrale arbeidsgrupper knyttet til prosjektet, og dels er det en løpende kontakt mellom vegkontorets ledelse og Vegdirektoratet.

Vi har også vært opptatt av å gi saklig og god informasjon til alle tilsatte. I denne

sammenheng nyttet vi "julemøtene" på alle vegstasjonene og biltilsynsstasjonene samt vegkontoret til å informere om innholdet i både "Holler-utvalgets" innstilling og Vegdirektørens høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet. Vi regner derfor med at de fleste kjenner utvalgets forslag og Vegdirektørens syn, herunder hans forslag til fremtidig organsiering.

Vi har drøftet med tjenestemannsorganisasjonene hvordan de mest hensiktsmessig skal bli involvert lokalt. I samråd med dem har vi ikke funnet det hensiktsmessig å etablere noen egen prosjektorganisasjon lokalt enda. Foreløpig er vi enige om at vi skal avvente Stortingsmeldingen og eventuelt behandlingen i Stortinget, før vi organiserer lokale grupper. Inntil dette tidspunkt vil vi informere om saken på de uformelle møtene vi har med tjenestemannsorganisasjonene hver tredje uke.

Lytt ikke til rykter

Det er ikke unaturlig at det verserer en del rykter knyttet til både omorganisering og bemanningsmessige konsekvenser når et så omfattende prosjekt er på gang. Manglede informasjon fører ofte til rykter, men vi vil advare mot å trekke forhastede konklusjoner. I den fase vi er inne i nå, er det **ingen** som kan si noe om det endelige resultat. Det vil derfor være klokt å avvente situasjonen noe. Jeg tør imidlertid hevde at vi med stor trygghet kan si at Vegdirektoratets ledelse og det prosjektapparat Vegdirektøren har etablert, håndterer denne saken på en meget god måte for oss alle.

Stortingsmelding før sommerferien

Når får vi så vite noe mer? De endelige rammene får vi ikke før Stortinget har behandlet Stortingsmeldingen like før sommerferien, og det samlede forslag til endringer vil komme enda senere idet Vegdirektoratet må ha tid til å utforme de praktiske konsekvensene av Stortingets vedtak. Det er imidlertid planen at det meste skal være på plass i løpet av høsten, slik at gjennomføringen kan ta til fra 1. januar 1995.

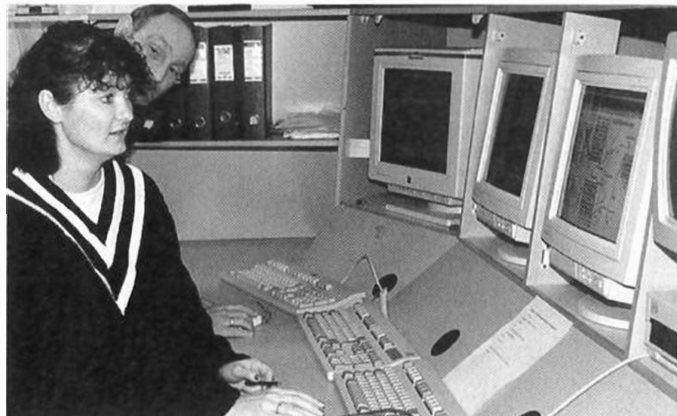
Vaktsentral i vinden

Gjensnodde veger, storm, ras og stenging av Mortavika ferjeleie førte til ekstra stor pågang på vaktcentralen siste helg i januar. - I løpet av helgen har vi hatt minst 150 telefonhenvendelser. Media har fått fortløpende informasjon om stenging og åpning av vege og ferjeleier etterhvert som værforholdene har endret seg. Fredag var pågangen så stor at vi måtte kalle inn ekstramannskaper, forteller Elin Fjetland som hadde vakt i helgen. - Det har vært en spennende og slitsom helg som viste at alt fungerer som det skal.

Tekst: Unni Evang

Foto: Eva Vivoll og Unni Evang

Elin Fjetland og Karl Arne Egeli.



Publikumsinformasjon

- Vaktsentralen har gjort oss til en enda mer brukervennlig etat, sier daglig leder av vaktcentralen, Karl Arne Egeli. - En stadig oppdatering av forholdene på vegen gjør at vi også kan øke sikkerheten ved å legge forholdene best mulig til rette for trafikantene og sette inn mannskapene der behovet er størst.

Pågangen fra publikum er økende. Det er et klart behov for denne typen service. Men vaktcentralen har foreløpig bare vært i drift noen måneder, og det gjenstår å se hvilke behov publikum har når vinteren er over.

Prøvedrift før full utbygging

I november i fjor startet prøvedriften av den nye vaktcentralen på Vegkontoret.

- Vi har nå seks klimamålestasjoner i drift i Sør-fylket, og i løpet av året skal vi montere ytterligere tre, sier Karl Arne

Åpningstider:

Vaktsentralen er åpen 7 dager i uken.

mandag til fredag fra kl. 06.00 - kl. 22.00

lørdag fra kl. 06.30 - kl. 18.30

søndag fra kl. 06.30 - kl. 19.00

Og dersom du trenger informasjon, er telefonnummeret: **51 50 14 10**

Egeli. Neste år skal det settes opp 11 nye stasjoner, og da vil hele fylket være dekket.

De seks eksisterende stasjonene er plassert i Drangsdalen på E-18, ved Søyland også på E-18, en er plassert på Rv.44 ved Kvassheim, en på Rv.510 ved Rege, en på Rv.45 i Dirdal og en på Rv.509 på Sunde i Stavanger. De neste tre skal monteres på Rv.1 ved Grødem, på Rv.44 mellom Egersund og Hauge i Dalane og på Rv.42 i Gyadalen.

Hva er en klimastasjon?

Klimastasjonene er små datamaskiner. Under asfalten ligger tre sensorer som registrer temperaturen i vegbanen. Ved siden av vegen står en stolpe med et skap som måler nedbør, luftfuktighet, temperatur, vindretning og vindstyrke.

Datamaskinen på vaktcentralen ringer klimastasjonene med jevne mellomrom, og dataene overføres til sentralen. Hovedmaskinen sender dataene videre til Meteorologisk Institutt som vurderer dem for deretter å sende værvarsel tilbake til maskinen på sentralen med en prognose for de kommende 24 timene.

Forebyggende vedlikehold

Primær oppgaven for vaktcentralen er å bidra til bedre vedlikehold etter førvar-prinsippet. På vinterstid forteller dataprognosene f.eks. hvor vegene kan bli isete eller glatte. - Dermed kan vi komme i gang med salting eller stroing



Berger Sørheim og Karl Arne Egeli konstanterer at alt fungerer som det skal ved klimastasjonen som er plassert på Rv.509 ved Sundekrossen

Ny ferjekai og ny veg på Finnøy

Tekst: Tor Kåre Austrheim

Foto: Lars Simonsen

På Finnøy er arbeidet med bygging av den nye ferjekaien på Ladstein samt tilhørende veg fram til Kvamekrysset igangsatt. Arbeidet startet opp i begynnelsen av november 1993, og skal være klart til åpning 1. november 1994. Når anlegget settes i drift vil reisetiden med ferja til Hanasand på Rennesøy reduseres til 10 - 15 min. mot 30 min. i dag.

Ferjekaien er nesten identisk med den som ble bygget på Hanasand i fjor. Vegdelen består av 2,4 km med ny veg samt 1,5 km med utbedring av eksisterende veg. Totalt er anlegget kalkulert til 35 millioner kroner.

Anlegget utføres som en kombinasjon av egenregi og entreprise. Ferjekai med utstyr, terminalbygg, elektro, samt sprengning og masseflytting går som entreprise. Resten blir utført i egenregi.

Totalt er det i dag sysselsatt 30 arbeidere på anlegget. Dette antallet vil bli en god del høyere utover våren når de øvrige entreprisene starter opp.

Vegvesenets egne ansatte på anlegget teller i dag 12 mann, hvorav 3 er fra oppsynet og 2

forskalingssnekkere som er innleid fra Statens vegvesen Hordaland.

For folk i nordfylket er pendling nå blitt regelen og ikke unntaket. Derfor har vi arbeidsordning hvor fredagen innarbeides. Og selv om dagene ofte blir lange, er arbeidsinnsatsen på topp og humøret upåklagelig.



De seks klimastasjonene som foreløpig er i drift i Sør-fylket, måler temperaturen i asfalten, nedbør, luftfuktighet, temperaturen i lufta, vindretning og vindstyrke.

før isen har lagt seg, sier Egeli. - En slik arbeidsmåte krever god kommunikasjon mellom vaktentralen og vegstasjonene, og helgens uvær viser at rutinene fungerer som de skal, fortsetter Egeli.

Fjernstyrte skilt og tunnelovervåking

Vaktentralen har delansvar for fjernstyring av skilt og tunnelovervåkingen i fylket. Til nå har vi blant annet fjernstyrte skilt i forbindelse med Hunnedalsvegen, Mortavika ferjeleie, tunnelene i Stavanger og Rennfast-tunnelene.

Skjermbilder på vaktentralen viser hvilken stilling skiltet står i, og så er det opp til vakthavende å styre skiltteksten utfra de meldingene som kommer inn.

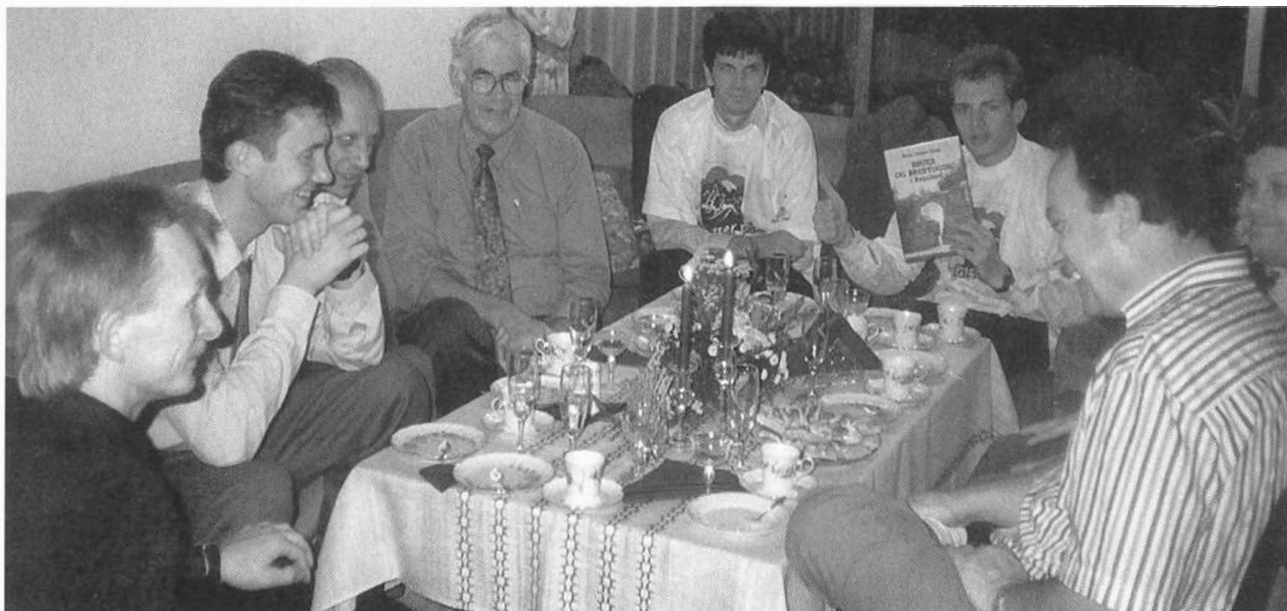
Tunnelovervåkingen skjer i samarbeid med Bærheim vegstasjon. Dersom det oppstår en nødsituasjon, eller andre forhold tilsier det, kan skilt, bomber og vifter styres fra vaktentralen.



Samarbeid over fylkesgrensene. Kristian Austheim og Joar Solsvik fra Statens vegvesen Hordaland i arbeid med en undergang.



Her bygges moloen til Ladstein ferjekai.



I trivelig passiar hjemme hos Svein Magne Olsen.

En håndsrekning -

Eldre landmålingsutstyr får ny anvendelse i Latvia. Vegkontoret samlet inn utstyr og inviterte åtte landmålere fra Riga til besøk i Rogaland.

I begynnelsen av oktober hadde Statens vegvesen Rogaland langveisfarende besøk. Åtte landmålere fra Latvia, nærmere bestemt Riga, besøkte vegkontoret i en uke.

Besøket var kommet i stand etter initiativ fra adm.sjef Svein Magne Olsen, og var et samarbeid mellom Vegvesenet og Stavanger Rotaryklubb.

Tekst: Nils Heskestad

Foto: Anne Grethe Olsen

Adm.sjef Svein Magne Olsen hadde besøkt Baltikum i sommerferien året før, og fikk da med selvsyn se hvilken mangel de hadde på utstyr og midler til å bygge opp igjen landene sine etter lang tids undertrykking fra Sovjetunionen. Han foreslo derfor at vi kunne yte bistand ved å gi dem både utstyr og opplæring; hjelp til selvhjelp.

Det ble derfor samlet inn en del eldre landmålingsutstyr - i alt ca 20 instrumenter, fordelt på elektroniske avstandsmålere, teodolitter og nivelleringsinstrumenter. Dette utstyret skulle så sendes til Latvia, og via Riga Rotaryklubb fordeles til institusjoner som hadde behov for det.

Todelt formål

Formålet med besøket var derfor todelte: Det ene var å overrekke og gi nødvendig opplæring på det utstyret som var samlet inn. Det andre var å gi innføring i moderne landmåling- og planlegging. I tillegg kom også en sosial del, hvor vi ønsket å vise fram noe av Rogaland sin natur og kultur.

Besøk til ettertanke

Etter mange rare historier og rykter fra lignende besøk, var det med stor spenning vi tok imot våre gjester fra Latvia. Det viste seg imidlertid at vi ikke hadde noe å frykte. Vi møtte åtte velutdannede, entusiastiske og seriøse landmålere som kun hadde et ønske: Å få med seg mest mulig kunnskap og inntrykk tilbake til Latvia.

For oss som fikk gleden av å være sammen med disse menneskene en uke, og fikk et innblikk i hvilke problemer de har for å gjenreise Latvia som egen stat, vil jeg si det har gitt mange stunder til ettertanke.

Som noen smakebiter kan kort nevnes: Latvia har ingen vegadministrasjon. Landet består av en eiendom som skal deles opp igjen i sine opprinnelige eiendommer, men alle papirer, eiendomskart o.l. er borte, og de har ikke lovverk for

eiendomsrett. Sett med landmåler-øyne er også situasjonen nokså vanskelig. De har ikke fastmerker eller landmålingsutstyr til å foreta oppmåling med. Alt forsvant da landet løsrev seg fra Sovjetunionen.

Enkle levekår

Boligstandarden er enkel. En vanlig leilighet er på 30kvm med to rom og kjøkken, og må som oftest gi plass til to generasjoner. Varmt vann får de ved å fyre opp på komfyren. Energi er mangelvare og blir prioritert til livsviktige formål. Ikke rart de så ut over lyshavet i Stavanger og sukket: "Norge må være et rikt land".

Variert program

Programmet som var lagt opp for besøket var intenst og allsidig, og hadde lange dager. Kort kan nevnes: På vegkontoret fikk de innføring i og demonstrasjon av siste nytt når det gjaldt landmåling. De fikk en gjennomgang av moderne planlegging og hvordan vi har organisert arbeidet. Vi besøkte anlegg, en vegstasjon og vi tok dem med på omvisning og tur på større vegprosjekt, samt en tur med våre mest moderne ferjer.

Vi besøkte også Rogaland Landbruks-selskap, Stavanger kommune, og Statoil m.fl. I tillegg ble det tid

til en omvisning i Stavanger by med om-land.

Også det sosiale samværet ivaretatt

Kveldene ble nyttet til å knytte sosiale kontakter. Vi var en kveld i Stavanger konserthus, en tur til Utsein kloster, en kveld hjemme hos Svein Magne Olsen og to besøk i Rotaryklubbene i Stavanger. Lørdag tok vi turen til Jæren med besøk på Hå gamle prestegård, videre til Byrkjedal gjennom Gloppedalen og med båt til Prekestolen i Lysefjorden. Mek-tige inntrykk for folk fra flate Latvia hvor mer enn 60% av landet er dekket med skog.

Lørdagskvelden var det fest på vegkontoret der vegsjefen foretok den offisielle overrekkelsen av landmålingsutstyret som var samlet inn. Ved denne anledningen fikk de også overrakt hver sin bibel på latvisk, en gave de tydelig satte meget stor pris på. Ellers bidro Gjesdalsringen til å gjøre det hele til en virkelig festkveld der smilende Latviere trådte dansen med feiende fine bunadsjenter fra Rogaland.

Søndag formiddag deltok vi i en festgudstjeneste i Stavanger Domkirke og avsluttet det hele med en enkel lunsj på vegkontoret etterpå.

Vemodig farvel

Jeg må si det som det er, det ble nesten vemodig å ta farvel med våre gjester, og venner, fra Latvia. De hadde gjennom seg selv og det de fortalte, gjort et sterk inntrykk. Jeg tror ingen misunner dem de oppgavene de reiste tilbake for å løse. Jeg vil bare ønske dem lykket til!

Ps.

Svein Magne Olsen opplyser at vi vil forsøke å videreføre prosjektet. Gode krefter er alt igang med å samle inn mer utstyr fra kommuner og andre. Vi ønsker å sende dem et nytt bidrag i løpet av våren 1994. Da vil vi også følge opp at utstyret kommer til nytte og sørge for ytterligere opplæring i bruk og vedlikehold.

Olsen ber oss videre rette en takk til alle på vegkontoret og i utedriften som bidro. Uten god Rogalandsk dagnadsånd hadde vi ikke lykket med prosjektet. Nå ble dette en sterk og fin opplevelse for mange.

Ragnhild N. Grødal
på vei gjennom
Forandringens
Landskap.



Temadag i forandringens tegn

- Når forandringens vinder blåser over landskapet, er det noen som går i hi, og noen går ut og bygger vindmøller.

Slik åpnet kommunikasjons- og utviklingskonsulent

Ragnhild N. Grødal temadagen 20. januar.

Rundt 40 ledere og tillitsvalgte var da samlet på vegkontoret for å diskutere hvordan vi møter "Det nye vegvesenet".

Tekst: Unni Evang

Foto: Eva Vivoll

Forandring fryder??

Slik lød tittelen på Grødals foredrag. Det begynte som en reise i forandringens landskap - en reise i følelser. Vi satte oss på et tog med ukjent mål. De forskjellige stadiene i en endringsprosess ble stasjoner på reisen. Vi var innom både Frustrasjonstasjonen, Sorg, Analyse og Spennning. Grødals innfallsvinkel var ny og spennende og skapte livlig debatt rundt bordene. Hvor befinner vi oss - som etat og som enkeltmennesker - på denne reisen? Vi fant ikke noe entydig svar på spørsmålet, men det satte igang en tankeprosess som forhåpentligvis vil øke bevisstheten om hva som står foran oss.

Energiskala og kommunikasjonskultur

Så reiste Grødal videre med oss, til energiskalaer og kommunikasjonskulturer. Hvor befinner vi oss på energiskalaen, både som enkeltmennesker og etat? Hvordan kan vi lære å kommunisere og samarbeide hvis vi befinner oss i hver vår ende av skalaen? Grødal hadde ingen

fasitsvar. Vi måtte selv prøve å besvare spørsmålene hennes etter hvert tema.

Kommunikasjonsmodeller var et annet viktig område. Grødal viste oss forskjellige måter å kommunisere på som ga forskjellige typer arbeidsmiljø, alt etter hva ledelsen ville oppnå av resultater. Men hun sa også at de fleste bedrifter og enkeltmennesker har en blandet kommunikasjon.

Forandringsmodell

Til slutt ga Grødal oss **MAKRELLEN** sin, en modell for forandringens landskap:

Mål/muligheter

Argumenter for prosessen

Krav - vi må tørre å stille dem

Ressurser - egne og andres

Evaluering - konstruktiv kritikk

Lønn - i form av belønning/ros

Latter - der det er latter, er det liv

Kan vi ta i bruk Grødals modell, er vi godt hjulpet i endringsprosessen vi er inne i.

Swing low.....

Grødal avsluttet like uventet som hun begynte. Presentasjonsteknikken hennes var glimrende, hun holdt oss i ånde hele tiden. Og det var vel ingen som hadde ventet seg at hun skulle avslutte med å synge: Swing low, sweet chariot....

Og alle var enige om.....

Etter lunsj forløp dagen på en mer tradisjonell måte. Vi ble delt inn grupper og fikk med oss fem oppgaver vi skulle arbeide med. Oppgavene var bra - de satte Grødals foredrag inn i etats-sammenheng, og oppsummering til slutt viste at vi som deltok hele dagen, hadde fått med oss noe i arbeidet videre.

Finansiering av gang- og sykkelvegutbygging i Rogaland

Rogaland fylke er blant de aller fremste i landsammenheng når det gjelder utbygging av gang- og sykkelveger langs riksgjæven. Dette har ikke bare med riksvegbevilgningene å gjøre. Kommunene har også tatt et stort ansvar i denne sammenheng.

Tekst: Kari Smådal Turøy

Foto: Eva Vivoll

I disse "magre årene" lå Rogaland likevel langt framme når det gjaldt gang- og sykkelvegutbygging ved at vegvesenet gikk sammen med kommuner og private i spleiselag for å få mest mulig gang- og sykkelveger ut av bevilgningene.

Vegsjefen har utarbeidet en plan for utbyggingsbehov av gang- og sykkelveger i fylket. Prosjektene deles i tre grupper etter en samlet vurdering av prosjektenes nytteverdi. De viktigste prosjektene i en kommune kan da ha vanskelig for å nå opp i fylkesammenheng.

Utradisjonelle finansieringsmodeller

For å få forstert utbygging av gang- og sykkelveger har enkelte kommuner valgt å gå tungt inn med midler. Følgende finansieringsmodeller har vært brukt:

Hå-modellen

Kommunen står for grunnervervet, dekker materialkostnadene og koordinerer dugnadsinnsatsen fra grunneiere.

Vegvesenet utfører nødvendige palnerings-, drenerings- og masseflyttingsarbeider.

Klepp-modellen

Kommunen står for grunnervervet og yter et tilskudd til prosjektet, vanligvis 40%.

Vegvesenet utarbeider detaljplaner, dekker resterende anleggskostnader og bygger prosjektet.

Sola-modellen

Kommunen står for grunnervervet og forskotterer anleggskostnadene.

Vegvesenet utarbeider detaljplaner og bygger.

Tysvær-modellen

Kommunen og vegvesenet blir enige om å finansiere og bygge hver sine prosjekter innenfor en vedtatt prosjektliste.

Disse finansieringsmodellene har resultert

i et stort antall kilometer gang- og sykkelveger i fylket.

Før 1986 gikk en stor andel av trafikksikringsmidlene til gang- og sykkelvegutbygging. Fra 1986 til 1990 ble midlene dreiet mot ulykkespunkt. Rogaland lå da nesten på topp når det gjaldt antall farlige punkter, og det ble derfor satset sterkt på å få bort ulykkespunktene.

i et stort antall kilometer gang- og sykkelveger i fylket.

Eksempel fra Vindafjord

Den nye gang- og sykkelvegen i Vindafjord som ble åpnet 3. september 1993 er bygget etter Hå-modellen. Vegen går langs Rv 11 fra Kalstveit til Li. Arbeidet ble påbegynt våren 1992 og er bygget i to etapper, hver på 1500 meter. Alt fysisk arbeid er utført på dugnad i fritida av ca 70 personer som har vært mer eller mindre involvert.

Sykkel i by

Sykkel som miljøvennlig transportmiddel er mer i fokus nå enn tidligere. I den forbindelse legger flere bykommuner opp til en sterk satsing på til rettelegging for sykkel.

For øyeblikket forhandler Vegsjefen med Sandnes og Stavanger kommuner om finansieringsavtaler for sykkelvegnettet i de to byene. Forslaget går ut på at kommunene og vegvesenet hver bidrar med ca 30 millioner kroner for å forsere utbygging av sykkelvegnettet.



Vegsjef Chester Danielsen gjør seg klar til å prøve den nye gang- og sykkelvegen i Vindafjord.

Harald Haugland, pensjonist etter 42 år i Biltilsynet:

Fire tiår med mange forandringer

Harald Haugland er født i 1925, og vokste opp i Førdesfjorden, sør for Haugesund. Han ble konfirmert i 1940, og sto på terskelen til utdanning og det voksne liv. Men krigen gjorde skolegangen vanskelig, og vegen fram ble ofte kronglete. Han fikk likevel med seg både folkehøyskole og realskole i krigsårene. Da det ble fred, gikk han gymnaset i Sauda og studentfagkurs på Handelsskolen i Haugesund.

Tekst: Eva Vivoll

Foto: Svein Kyte

50-årene med bilrasjonering og kjøpekvoter

Haugland kom til Stavanger i 1951, og var først bokholder ved Tasta Foder- og Sildoljefabrikk i vel ett år. Da denne industrien ebbet ut, søkte han og fikk stilling hos Statens Bilsakkyndige, hvor han begynte i oktober 1952.

I etterkrigstiden var det bilrasjonering i Norge, og Haugland fikk sitt arbeid hovedsaklig på bilfordelingskontoret som var tilknyttet Statens Bilsakkyndige. Bilfordelingsnemda bestod av 3 personer inklusiv bilsakkyndig Sigurd Karlsen, som var formann i nemda. Harald Haugland fungerte som sekretær.

Søknader om kjøpeløyve strømmet inn fra hele sørfylket, men det var svært knappe kvoter, og mange forskjellige yrkesgrupper som skulle tilfredsstilles. Geografiske hensyn måtte også tas ved tildeling. Det var derfor bare et fåtall søkere som fikk kjøpeløyve, og daglig var det en strøm av søkere som kom til bilsakkyndig for å legge fram sine behov muntlig, i håp om at det skulle hjelpe. - Det var mang en gang svært høyroret tale å høre minnes Haugland.

Da Norge litt senere fikk i stand handelsavtaler med land bak jernteppet, forbedret forholdene seg betraktelig. - Det ble da gitt flere ekstrakvoter på

østblokkbiler. Disse bilene var ikke de mest populære, men etter hvert gikk det mange Moskwitche og Skodaer på vegene.

Statens Bilsakkyndige hadde den gang sine kontorer der hvor Esso-stasjonen i Hillevåg ligger. Utenfor var det en liten, åpen plass hvor kontrollene ble foretatt. Noen år senere ble det bygget et "uværsskur" som gjorde det lettere å utføre dette arbeidet, men fortsatt var håndjekken i flittig bruk.

Den gang som nå besto mye av arbeidet i å kontrollere biler og å avvikle førerprøven. Men det var politiet som utstedte vognkort og førerkort, og alle dokumenter gikk derfor dit.

På grunnlag av tilbakemeldinger fra



Harald Haugland på plassen sin en tid før han gikk over i pensjonistenes rekke.

politiet kunne bilsakkyndig opprette sitt eget register over biler og bileiere.

I 1958 fikk stasjonen ny sjef. Johan Jacobsen ble den nye bilsakkyndige, han kom fra samme stilling i Haugesund.

60-årene med årsavgift og registrering

I 1960 ble rasjoneringen på biler opphevet. Men fortsatt måtte alle nye biler kontrolleres. Registrering av kjøretøy ble nå overdratt fra politiet til bilsakkyndig.

4 - 5 personer ble overført fra politiet, og lokalitetene ble raskt for små. Rom ble leid i 2. etasje over nåværende apotek i Hillevåg. Jonas Skretting ble leder for registreringskontoret, og Harald Haugland ble med i denne staben.

- I 60-årene kom det også nye vognkort. I stedet for de gamle håndskrevne, måtte de nye skrives på maskin. Dette førte til innkjøp av flere nye skrivemaskiner. Andre oppgaver, f. eks. arbeidet med garantioppsigelser ble også overført fra politiet, og vi fikk innført årsavgift på biler.

70-årene med debatt og innkorporering

Julen 1969 stod bygget på Mariero klart. Det inneholdt kontorer, stor kontrollhall og god plass til å ta imot kunder.

Fra 50- og 60-årenes nøysomhet kom 70-årene med vekst. - Fra å være Statens Bilsakkyndige ble det nå snakk om innkorporering i Statens vegvesen. Det vakte en god del motstand blant de ansatte og debatten gikk høyt, forteller Haugland. - Men i 1978 ble vi en del av Statens vegvesen og fikk navnet Biltilsynet. I omorganiseringen som fulgte fikk vi beholde stasjonssjefen og ble oppdelt i kontor-, trafikal- og teknisk seksjon. På vegkontoret ble Christian F. Hansteen ansatt som biltilsynssjef for hele fylket, og arbeidsoppgavene hans bestod i å samordne stasjonene.

Vi fikk nye kjennemerker på bilene i 1971, og førerkortene ble overført fra politiet til biltilsynet i 1979. Vi fikk også ny stasjonssjef i 70-årene, da Olav Aardalsbakke overtok etter Jacobsen, forteller Haugland.

80-årene med EDB

Harald Haugland sier at hvert tiår har hatt sitt eget preg. Og 80-årene ble ikke noe unntak. - EDB ble det nye verktøyet for kontorfolkene. Ekspederingen gikk hurtigere og papirmengdene ble kraftig redusert.

I Statens vegvesen har vi følgende hovedmål:

- God framkommelighet
- Godt miljø
- Høy trafikksikkerhet
- God service

Ut i fra dette har vi følgende strategiske mål for miljø:

- Veg- og ferjetrafikkens energiforbruk og bidrag til forurensning skal reduseres.
- Personer som bor eller oppholder seg ved riks- og fylkesveger skal ha et helsemessig akseptabelt luftforurensning- og støynivå.
- Større sammenhengende naturområder og verdifulle strandsoner bør bevares.
- Kulturhistorisk viktige miljøer, spesielle bymiljøer og boligområder skal ikke forringes.
- Vegen, trafikken og fartsnivået skal tilpasses vegens omgivelser. Vegen skal ha høy arkitektonisk kvalitet.

I tillegg har vi for hvert strategisk mål for miljø spesifiserte strategiske mål/krav som forteller oss mer i detalj om hva som skal oppnås.

Det er satt opp spesifiserte strategiske mål for:

Luftforurensning

Støyforurensning

Grunnforurensning

Barriere

Landskapsforringing

Det skal lages en handlingsplan for miljø for Statens vegvesen Rogaland. En handlingsplan for miljø skal vise hvordan etaten skal arbeide for å nå de strategiske målene. Hver enkelt avdeling skal utarbeide sin egen handlingsplan som skal inngå i handlingsplanen for Statens vegvesen Rogaland

MILJØSATSING PÅ

Tekst og foto: Synnøve Helland

Utdrag fra punkter i anleggsavdelingens handlingsplan:

Luftforurensning

Innleide maskiner/kjøretøy skal tilfredsstillende krav til avgassutslipp. Det skal tas stikkprøvekontroller for å sjekke at utslipp er iht. krav. Støv fra anleggsområder skal reduseres. Det skal utarbeides en prosedyre for tiltak mot støv. Tiltak skal inngå i kvalitetsplaner/anbud.

Støyforurensning

Innleide maskiner skal tilfredsstillende krav til støv. Vi skal kreve dokumentasjon ved utlysning, og stikkprøvekontroller skal tas.

I boligområder skal arbeidet foregå mellom kl. 0700 -2100. Unntaksvis kan det være nødvendig med andre arbeidstider. Egne regler for arbeidstid skal utarbeides. Forebyggende tiltak mot støv skal gjennomføres før anleggsstart.

For å sikre anleggsområder kan det settes opp tette tregjerder istedet for flettversgjerder. Dermed reduseres noe støv fra anleggsområdet. Dette er gjort på Rv.1 i Hillevåg. På anlegg hvor støyskjermer inngår, skal disse, der det er mulig, bygges først.

Grunnforurensning

All olje skal samles i godkjente tanker ved oljeskift. Drivstoff skal lagres i sikre og godkjente tanker, og søl fra drivstoff skal opp i oppsamlingskasser.

Avdelingen skal samarbeide med aktuelle kommuner angående krav til utslipp ved hvert anlegg. Utslipp av overvann fra tunneler skal gå via slamutskillere.

Vi skal øke kunnskapene våre om hvilken forurensning anleggsdrift kan medføre i grunnen.

Barriere

Eksisterende trafikkåre skal opprettholdes i anleggsområdet. Alle trafikantgrupper skal kunne passere trygt forbi



Bildet viser støyskjermer på Rv.1 i Bekkefaret. Skjermene hadde ferdigstillelsesdato før øvrige vegarbeider. God informasjon er viktig, slik at beboerne skjønner hvorfor det vil være støv i en kortere periode.



To store asketrær stod midt i vegtraseen ved Essostasjonen i Bekkefaret. Vegtraséen ble flyttet for å ta vare på disse trærne. Ellers har vi bygd en støttemur for å beholde et stort tre ved sjukehuset.

ANLEGG

området. Underganger og bruer bør bygges tidlig i anleggsperioden, slik at disse kan brukes. Alle anleggsområder skal være godt sikret.

Et godt eksempel på løsning av barriere problematikken er Rv.1 i Hillevåg. Her bygger vi en "cut and cover" tunnel (miljøtunnel). Vegtraséen blir lagt i tunnel under jorda. Denne trafikkåra vil dermed ikke bli noen barriere for beboerne i området. En unngår også støy- og støvforurensning langs traséen.

Landskapsforringing

Riggområder skal være ryddige. Hvis riggområder blir benyttet i mer enn to år, skal områdene skjermes med planter/voller. Det skal foreligge planer for tilbakeføring av området.

Materialvalg langs vegtraséen skal vurderes i forhold til eksisterende arkitektur og landskap. Dette skal vurderes i samråd med arkitekt/landskapsarkitekt.

Eksisterende vegetasjon skal bevares der det er mulig.

Anleggsavdelingen skal forøvrig gjøre forsøk med blomstereng i rabatter og skråninger.



Et tre langs tunneltraseen på Rv.1 i Hillevåg stod så nær byggegropa at deler av massene under treet forsvant under sprengingen. Treet tok vi vare på med forskaling, torvstrø og vanning.



Gry Merete (t.v.) og Nina ser fram til å lære mer om transportfaget. Her står de sammen med Kåre Taksdal som er fast sjåfør på den ene bilen jentene skal kjøre.

Tøffe jenter i store biler

“Det e sjynt å kjøra buss” synges det i sangen, men det er både ansvarsfullt og krevende for den som skal være sjåfør. Nina Spilling og Gry Merete Braadli, henholdsvis 20 og 21 år, har tatt utfordringen på strak arm. De ønsker begge å bli yrkessjåfører på store og tunge kjøretøy, og er nå lærlinger i Stavanger og Omegn Trafikkselskap (SOT).

Tekst og foto: Eva Vivoll

Før jul hadde vi disse to friskusene på besøk på vegkontoret. Og grunnen var at i lærlingekontrakten inngår også en avtale med Maskinavdelingen i Statens vegvesen Rogaland om opplæring på våre lastebiler.

I SOT har de vært i lære siden 6. september -93 og fått prøve seg på de fleste kjøretøy, både små minibusser og lange leddbusser. De har kjørt rutebuss og vært gjennom Rennfast-tunnelene, noe som regnes som litt av en prøvelse, også for drevne sjåfører, på grunn av de bratte hellingene og stigningene.

Stor overgang?

Fra mai -94 skal de få prøve seg på våre maskiner. I fem måneder skal Statens vegvesen Rogaland ha ansvaret for opplæringen. Av våre faste sjåfører fikk de vite at det ofte kan være ganske stressende å kjøre på anlegg. Man skal

helst raskt få bort uttak etter sprengning, samtidig som sikkerheten skal ivaretas. Daglig ettersyn og enkelt vedlikehold av bilene må de også kunne utføre. Det blir kan hende en stor overgang fra å kjøre buss i byen til anleggstrafikk i Austrumdalen? -Joda, mener jentene, de er forberedt på det, men ser fram til å få nye utfordringer og å lære mer.

Fra læretid til fagbrev

Begge jentene hadde bakgrunn fra VK I og VK II Transportfag, og hadde avlagt den teoretiske prøven der, før de fikk lærlingeplassene. I Statens vegvesen skal de pendle mellom to forskjellige biler, en bil som kjører fast på anlegg, og en som går i hele fylket. Etter endt læretid hos oss bærer det tilbake til SOT for nye 5 måneder.

Læretiden avsluttes med en praktisk prøve som arrangeres av Yrkesopplæringsnemda i Rogaland. Her vil en fagnemd i samarbeid SOT og Statens vegvesen Rogaland bedømme resultatene som skal føre til fagbrevet.

Store krav

Det stilles i dag store krav til våre yrkessjåfører. Kjøretøyene som skal mestres er store, tunge og høye. Dette fordrer store kjøreferdigheter, og sjåførene må ivareta hensynet til både trafiksikkerhet, materiell, miljø og last. Vi vil ønske jentene lykke til i et variert, krevende og spennende yrke!

Ny grunnboringstraktor innkjøpt

Riktige opplysninger om hva grunnen består av, sparer vegvesenet for store summer både i investeringer og årlig vedlikehold. Opp gjennom årene har man forsøkt å fremskaffe flest mulig opplysninger ved hjelp av det utstyret som var tilgjengelig.

Tekst: Jens O. Aanderaa

Foto: Gudmund Gausel

Gamle-riggen utslitt

Da den gamle grunnboringstriggen begynte å vise store svakhetstegn, samtidig som maskinen brukt til Odexboring ble utrangert, stod valget mellom å anskaffe ny grunnboringstrigg eller legge ned denne delen av laboratorievirksomheten.

Nedleggelse av egne undersøkelser ville bety at man måtte basere seg på innleie av maskin med fører.

Erfaringer viser at det ofte ikke er så lett. Resultatet kan bli tidsforskyvelse av prosjekter med de økonomiske ulemper dette medfører. De direkte kostnadene ville også ha blitt større gjennom fraktkostnader, reisetid, losji og dietter. Sist, men ikke minst må man nevne den høye ekspertisen man har tillegnet seg her i fylket. Uten egen grunnboringstrigg ville denne verdien ha gått tapt eller ut av vegvesenet. For laboratoriet var derfor problemstillingen enkel. Da også ledelsen gikk inn for egen grunnboringstrigg, startet planleggingen av nyanskaffelsen.



Operator Odd-Egil Narten har god oversikt over styrepanel og borestreng

Det kan ikke legges skjul på at arbeidet var tungvint, lite miljøvennlig og ga heller sparsom informasjon. Når man likevel har klart å gi en relativt sikker beskrivelse av grunnen ved de fleste oppdrag, må dette først og fremst tilskrives dyktige grunnborere og oppsynsmenn.



Med fjernstyring har man god og sikker framkommelighet i ulendt terreng

Stor kapasitet

Av flere alternativ falt valget til slutt på en Geonor GTB-150. Dette er en norskprodusert rigg tilpasset grunnforholdene vi har på våre kanter.

Riggen har mange fordeler fremfor den gamle. Fremfor alt kan den nye riggen utføre alle typer undersøkelser vi har bruk for. Tidligere benyttet vi tre forskjellige maskiner for å få frem nødvendige opplysninger. Den nye maskinen er tyngre og langt sterkere enn den gamle. Dette betyr at vi nå kan bore oss ned til ønsket dybde hvor vi før måtte gi opp etter noen

få meter. I tillegg til de tradisjonelle boremetodene, kan riggen også utføre totalsondering. Dette er en metode som gir langt flere opplysninger om grunnen enn vanlig dreietrykkssondering.

Dataene som fremkommer under boring blir elektronisk lagret i datamaskinen. Dataene tas ut på diskett, og resultatene fra en boring tegnes opp automatisk.

Stor vekt på HMS

Ved utforming av maskinen har man lagt stor vekt på helse, miljø og sikkerhet (HMS). Der det har vært mulig, har man skjermet støykilder og lagt vekt på å arrangere styreenheten slik at operatørene får en mest mulig riktig arbeidsstilling. Til sist må det nevnes at riggen er utstyrt med fjernstyring.

Stor gevinst

Med den nye maskinen vil vi kunne utføre oppdrag raskere. Boreresultatene vil være langt sikrere og mer omfattende. Automatisk opptegning vil også gi betydelig innsparing.

Den største gevinsten vil man likevel ha på det enkelte anlegg med riktigere fundamentering og dermed innsparing i investerings- og vedlikeholdskostnader.

STEINAR GULLVÅG:

Fra politisk vagabond til informasjonsdirektør i Statens vegvesen

- Informasjon er en del av bedriftskulturen! Enhver fremgangsrik etat ønsker medarbeidere som er godt informert om helheten. Det bidrar blant annet til å styrke den enkeltes identitet om egne arbeidsforhold og arbeidsplass, sier Steinar Gullvåg, påtroppende informasjonsdirektør i Statens vegvesen.

Tekst og foto: Unni Evang

Steinar Gullvåg er et kjent navn for mange i vegetaten. Han var bl.a. personlig sekretær for Kjell Borgen da han var samferdselsminister. Gullvåg mener selv at han har god kjennskap til den etaten han nå skal ha informasjonsansvaret for. Han søkte jobben fordi han hadde lyst på den, og siden det er tjue år siden siste han søkte på en jobb, sier det kanskje sitt.

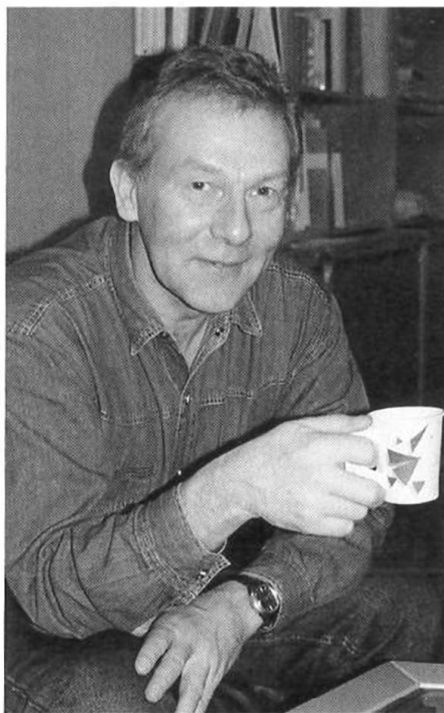
Den nye informasjonsdirektøren har en lang merittliste selv om han forteller at han egentlig aldri hadde noe reelt yrkesvalg. Han vokste stort sett opp i Arbeideravisa i Trondheim der faren hans var redaktør. - Det falt meg aldri inn at jeg kunne bli noe annet en journalist, sier han til Rygjavegen.

Årene 1967 til 1994

Gullvåg begynte sin karriere som journalistlærling i Arbeideravisa i Trondheim. I 1969 ble han ansatt i Rogalands Avis hvor han ble til EF-kampen var over i 1972. Han har fortsatt det samme synet på EF som han hadde i -72, og den gangen tilhørte han folkeflertallet.

I 1972 ble Steinar Gullvåg landets yngste redaktør. Da overtok han jobben som disponert og redaktør for Hardanger Folkeblad. - Den mest spennende tiden i livet mitt, sier han. Og den jobben varte i nærmere 10 år.

I 1982-83 ble han tilsatt som informasjonsleder for Arbeiderpartiets Stortingsgruppe, og der var han til Borgen plukket ham til sin stall i Samferdselsdepartementet. Da Borgen skiftet departement pga. av en ikke ukjent flyplassak, fulgte



Gullvåg med til Kommunaldepartementet som personlig rådgiver.

Så det var vel ikke unaturlig at lederen i Norsk Kommuneforbund tilbød ham jobb i forbundet ved regjeringsskiftet i 1988. Siden har Gullvåg vært politisk rådgiver/sekretær i NKF, og der vil han være fram til 1.mars.

Hva nå?

Hvorfor søker så et politisk dyr som Steinar Gullvåg en jobb i byråkratiet? - En gang må man bestemme seg for hva

man skal bli, og hva er da mer naturlig enn å vende tilbake til det egentlige yrket etter år som vagabond i det politiske liv, sier Gullvåg. Han poengterer at han ikke ser på den nye jobben som en retrettstilling.

Informasjonsdirektørjobben var noe han virkelig hadde lyst på, og han ser fram til å begynne. Men, som den drevne politiker han er, vil han ikke komme med noen programmerklæring. - Jeg vil først og fremst bli kjent med dere, kjenne etaten på pulsen. Vegetaten er en faglig tung etat med fremragende ekspertise på trafikksikkerhet, veg og vegmiljø, sier han, men mener allikevel at deler av virksomheten burde kunne profileres noe sterkere. Det gjelder bl.a. både miljø og trafikksikkerhet.

Gullvåg begynner i den nye jobben i en turbulent tid med store omstillinger, en tid som stiller store krav til informasjon. Erfaringene fra tidligere oppgaver vil komme godt med.

- Ingen omstilling blir vellykket uten at de ansattes organisasjoner er positive til det som skjer. Derfor er det også viktig å huske at informasjon ikke er enveiskommunikasjon - det er like viktig å få informasjon som å gi den. Informerte medarbeidere skaper trygghet i ledelsen. Det holder ikke med "bare" god ledelse, avslutter Gullvåg.

Og vi venter spent på fortsettelsen!

5 DE FRIHETENE

- **FRIHETEN TIL Å SE OG HØRE DET SOM ER**
istedet for det som burde være, var eller kommer til å bli.
- **FRIHETEN TIL Å FØLE SOM DU GJØR**
istedet for det du burde føle.
- **FRIHETEN TIL Å SI DET DU TENKER OG FØLER**
istedet for det du burde tenke og føle.
- **FRIHETEN TIL Å BE OM DET DU ØNSKER**
istedet for å vente og se om du får det.
- **FRIHETEN TIL Å TA SJANSER PÅ EGNE VEGNE**
istedet for alltid å være på den sikre siden.

Virginia Satir

TAU - RYFYLKE'S NAVLE

Vedlikeholdsområde 3 omfatter kommunene Strand, Forsand, Hjelmeland og Finnøy.

Vegstasjonen er plassert på Tau i Strand kommune.

I tillegg til driftsavdelingen er også bru- og kaivedlikeholdet for hele fylket stasjonert her.

Av Tor S. Nordbøe / Jostein Vagle

Vegnettet og trafikk

Område 3 har ansvaret for 80 km riksveg og 291 km fylkesveg.

Riksveg 13, vår eneste riksveg, er selve livsnerven gjennom Ryfylke. Den går fra Oanes ferjekai til Sande ferjekai på Hjelmeland, og har varierende standard. Ca. halvparten av strekningen er idag enfelts veg. Trafikktettheten varierer fra 400 til 3750 Ådt.

I Område 3 ligger 90 km fylkesveg på følgende øyer: Ombo, Finnøy, Sjernarøy, Fogn, Halsnøy, Talje og Helgøy. 36 km ligger i Forsand, og de resterende 165 km ligger på fastlandet.

Den geografiske beliggenheten gjør det noe mer tungvint å utføre vedlikeholdet på dette vegnettet.

Vi har en hurtiggående båt på 30 fot, "Ternen", som frakter personell når vi skal ut på øyene. Dette sparer oss for lange tidkrevende ferjereiser.

Vegstasjonen

Vegstasjonen stod ferdig 24/8-1973, med lager/verksted på 1230 kvm, og en kontorfløy på 118 kvm. Det viste seg snart at kontorfløyen var for liten, og allerede i 1979 ble den påbygd med 44 kvm. Senere ble det også oppsatt sandhall. Tomtens areal er ca. 8 dekar.

Bemanning

I driftsavdelingen på Tau er vi 16 medarbeidere. 4 av disse er innen oppsyn og kontortjenesten. De resterende er formenn, sjåførere, fagarbeidere, 1 båtfører og 1 lærling.

Når vi har ekstra høy aktivitet, blir staben styrket med korttidsinntak og ferievikarer.

Spesialfelt

I Område 3 har vi spesialisert oss på oppsetting av rekkverk. Vi har en hjulgående gravemaskin, som er påmontert hydraulisk pelehemmer. Med dette utstyret er det utført rekkverkoppsetting for både anlegg, andre vedlikeholdsområder og kommuner.

Fremtiden

Allerede 1/6-94 vil vi få en endring på vårt vegnett. Da åpnes en ny parsell av Rv.13 fra Oanes til Botne. Riksvegen blir dermed 8,3 km kortere. Samtidig blir den gamle sløyfen på 18 km av Rv.13 nedklassifisert til fylkesveg.

1/7-94 skal også vegen fra Lyngsvatnet til Songesand åpnes. Dennes bygges av Forsand kommune, men skal opptas som fylkesveg når den er ferdig.

Det arbeides med planer om veg fra Lyngsvatnet til Lysebotn. Denne vegen vil knytte Område 3 sammen med eksisterende veg fra Lysebotn til Suleskard i Vest-Agder.

I 1995 skal det bygges bru over Lysefjorden til Forsand. Dette vil lette forbindelsen og øke beredskapen på våre fylkesveger i dette distriktet, spesielt på nattetider, da ferje-strekningen har vært stengt.

Sist men ikke minst, så håper og tror vi at "Høgsfjordrøret" vil bli en realitet i løpet av de neste 10 år. Dette gir oss en etterlengtet fastlandsforbindelse.

Bruer og kaier

Område 3 består ikke bare av vegvedlikehold. Strukturelt vedlikehold



Framme fra venstre: Kari F. Bjørlo, Johann Driftland, Bjarne Byrkja, Kjell J. Vigan, Alf A. Erfjord og Jostein Vagle. Andre rekke fra venstre: Odd M. Sørfossmo, Tore Laugaland, Lars Skjervik, Tor S. Nordbøe, Lars Solvang, Reidar Holgersen, Sigurd Vågane, Tor Thorkildsen og Olav Erfjord. Bakerst fra venstre: Kåre Høyland, Rolv Warland, John Seljevoll, Magne Meltveit, Lars Dahle, Arne Dahle, Jan Hjorteland, Lars Meling og Kristian Gard. Hjalmar Sæbo var ikke tilstede da bildet ble tatt.

v/Bruer & Kaier har og sitt hovedsete her. Bruer & Kaier sitt arbeidsområde er hele fylket og som navnet sier har vi ansvaret for vedlikehold av alle ferjekaier og riksvegbruer og -kaier.

Med stort og smått har vi i dag ansvaret for godt og vel 1000 bruer. På kaisiden har vi 35 kaier m/ferjestø og 16 kaier for hurtigbåtanløp.

Bemanning

“Vølaeren” (Ryfylkets gule svane) har sitt utgangspunkt v/Tau kai. Denne har 3 manns besetning.

Bruvedlikeholdet er representert med 2 mann. Vi har 1 elektriker, 1 båtfører/servicemann (som deles med vedlikeholdet), 1 oppsyn og 1/3 kontorhjelp.

Bruer & Kaier er også representert med en oppsynsmann på vegkontoret, Magne Langeteig.

Samarbeid med andre områder/private

Ryfylke og kommunikasjonen fra sør til nordfylket er helt avhengig av at det materiell vi har på ferjekaiene er godt vedlikeholdt og kan stå imot de påkjenninger som uvær og stadig større ferjemateriell påfører.

I den forbindelse er vi i samme båt på fylkeskaiene som fylket forøvrig. Bevilgningene er for små til å kunne møte de økende problemer. Forfall av konstruksjonene kan konstanteres.

Likevel - kommunikasjonen må opprettholdes. Her er vi godt hjulpet av et nært samarbeid med Rogaland Trafikkselskap. God innsikt og rask tilbakemelding fra fergemannskapene er av stor betydning for at riks og fylkesvegnettet i Rogaland skal unngå stans.

Bruinspeksjon og daglig tilsyn av bruene våre ligger til områdene. Arbeidsoppgavene vi har er i stor grad lagt opp etter de tilbakemeldinger vi får.

Jeg vil i den sammenheng få benytte anledningen til å takke områdene for det samarbeid vi har for et felles mål - kommunikasjonen i fylket.



Ordfører Jan Petter Rasmussen klipper over snora og erklærer “John Egeli’s veg” for åpnet. Initiativtaker og navnefar står til høyre, med norsk flagg.

Eigerøy bru trygg også for myke trafikanter

Gang- og sykkelvegen over Eigerøy bru ble offisielt åpnet torsdag 16. desember. Det var ordføreren i Eigersund kommune, Jan Petter Rasmussen som foretok den offisielle handlingen.

**Tekst: Eva Vivoll
Foto: Lars Eide**

Den 40 år gamle brua har fått påhengt en stålkonstruksjon som veier hele 27 tonn. Vegen er ca 2 meter bred og har en lengde på totalt 264 meter. Gangbanedekket er laget av gjennomhullete stålplater og er skilt fra kjørebanelen med et solid rekkverk.

Forskuttet av kommunen

Firma Stålteknikk a/s Stavanger hadde hovedentreprisen på prosjektet, mens landkarene er bygget av Eigersund-firmaet G. Aarstad. Endel egendrift er utført av Driftsavdelingen ved Eigersund vegstasjon. Totalkostnaden på 1,85 mill. kroner er forskuttet av Eigersund kommune med 950.000 kroner og et særbidrag på 900.000

kroner. Johs. Thomsen og Tor Oscar Walskaar, begge vegkontoret, har vært henholdsvis planlegger og byggherre på prosjektet.

John Egeli’s veg

Initiativtakeren til den nye vegen, John Egeli, fikk velfortjent mest ros under arrangementet. Uten hans engasjement og innsats hadde nok ikke vegen vært der i dag.

Han tok personlig kontakt med vegsjefen for halvannet år siden. Og gav seg ikke etter svaret om at det syntes teknisk umulig å henge en stålkonstruksjon på den gamle brua.

Men Egeli visste at andre bruer, deriblant Varoddbrua i Kristiansand, har en lignende løsning. Forespørsler bekreftet at denne løsningen var mulig. John Egeli fortsatte sin utrettelig kamp, og fikk til slutt gjennomslag. Eigersund kommune var villig til å forskuttere investeringen, og planleggingen ved vegkontoret kunne starte.

3 måneder etter oppstart står nå vegen ferdig, og har som seg hør og bør fått navnet: “John Egeli’s veg.”

ØYVINDTHORSEN:

Veien 130 år?

Statens vegvesen er snart 130 år. Men veiene er nok mye eldre. Hvis da ikke egget kom først. Eller var det høna?

Før var det ikke Postvesen heller, så det var umulig å få sendt kort hjem hvis en rotet seg bort på grunn av manglende veier, eller ble bergtatt eller noe sånt. Og de få veiene som var, førte jo dessuten til Rom. Bortsett fra stien mellom Sørigarden og Nordigarden som ble brukt når noen skulle til naboen for å fri.

Takket være veien, kan man reise mye lengre for å fri i dag, men resultatet blir i grunnen det samme. Det er akkurat som når Norge nå har et godt fotballandslag, enda så få vi er her i landet. For ikke å snakke om på landet, så hva skal man med alle disse veiene, egentlig?

Det er nok en utakknemlig jobb å være i veivesenet. Noen vil ha bred og rett vei, mens andre til nød går med på en natursti. Så når vesenet velger noe midt i mellom, blir det kjefte å få fra alle kanter. Og ikke er det noen sak å finne synderen heller, for han har selvlysende orange dress. Egentlig har han den for å synes godt og unngå å bli kjørt ned. Men fordi han synes godt, blir han altså slått ned i steden.

Ja, stakkars veivesenet, hvis det er noen som fortjener å bli feiret med pukk og prakt, så er det sannelig det. Tenk bare på hvor lang tid det ville tatt å få fram reservedeler til bilen hvis det ikke hadde vært veier! Man kan nesten si, at uten veien stopper lastebilen, og det kan vel også legges til at det er den brede vei som fører til helvete. Skjønt, den smale kan vel også føre dit for alt vi vet, men da kommer det i hvert fall ikke så mange inn på en gang.

Og husk: La veien gå hvorhen den vil!

Øyvind Thorsen

f.1943, tidligere journalist i Vestfold Arbeiderblad og Aftenposten.

Kjent fra utallige programmer i radio og TV.

Nå frilanser og revytekstforfatter.

Tildelt Årets gullpenn i 1992.

Bøker:
Humringstimen 1992 og
Kvisetider 1993.



Utdrag fra FTU's årsmelding:

Ulykkesutviklingen 1974 - 1993

Midt i 70-årene var tallene på omkomne i Rogalands- trafikken svært høy. I 1975 var tallet 40 døde.

Fra 1977 til 1983 lå tallene noe lavere, mellom 19 og 27. Mange reagerte på de høye ulykkestallene, og tiltak ble satt i gang i håp om å få en nedgang. Men så kom den såkalte "jappetiden", og med den gikk også tallet på drepte i været. I perioden fra 1984 til 1987 lå tallene mellom 25 og 33 drepte hvert år.

Så skjedde noe radikalt. I 1988 "raste" tallet på drepte ned til 15. Fra og med det året har ikke antall unge drepte vært over 6. Desverre ble det en tilbakegang i 1993, med totalt 20 drepte i fylket.

Vi må si vi har hatt en positiv utvikling med så stor nedgang av antall unge som er drept. Det viser at det går an med flere virkemidler å samarbeide mot et felles mål.

Også tallet på skadede trafikanter har gått opp og ned fra 1974 til i dag, men

desverre synes det som om "gevinsten" her er blitt mindre enn før drepte. Men vi må ikke glemme at antall motor- kjøretøyer har økt betydelig i samme periode. Dermed har vi fått en reelt lavere risiko i trafikken i dag enn i 1974.

Fra 1973 til 1976 lå tallet på skadde på 745 - 831. I 1977 var det en sterk økning, som bl.a. skyldes en ny måte å registrere ulykkene på, og som medførte at flere ulykker ble registrert.

Ulykkesreducerende tiltak ble satt i gang, og tallene sank sakte og sikkert fram til 1983. "Jappe-perioden" påvirket også skadde-tallene, som økte fram til 1985, da det ble registrert 888 skadde personer.

Nå måtte noe gjøres, og framover ble tallet igjen lavere for hvert år. I 1989 fikk vi en økning til 746. Den fortsatte i 1990 med 785. Økningen har bare fortsatt, i 1992 var antallet skadde 850, og det samme antallet hadde vi 1993.

Ny belysning i Førretunnelen på Rv. 11

Arbeidet med å montere ny tunnelbelysning i Førretunnelen er nå ferdig. Arbeidet startet 10. januar, og pågikk i ca 3 uker.

For å være til minst mulig hinder for trafikken, har monteringsarbeidet foregått som nattarbeid fra klokka 2200 til 0600. Personbiltrafikken ble da dirigert over den gamle E 76 via Førrebrekka.

Arbeidet ble utført av Siemens A/S, avdeling Hauge-sund, og hadde en total kostnad på 500 000 kroner.

Kors og fakler symboliserte trafikkofrene i 1993

20 kors for 20 døde. 850 fakler for 850 sårede. Dette var status for Rogalandstrafikken i 1993.

Når vi leser om nye trafikkulykker, rister vi på hodet, snakker kanskje litt om det som har hendt - og lar hverdagen gå videre. Så lenge vi selv ikke er involvert på noen måte, er det lett å glemme. Men for den som har mistet en far, en datter, kanskje en god venn, kan det aldri glemmes. Til det er tragedien for stor.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Mange involverte

For femte år på har flere organisasjoner i Rogaland gått sammen om å arrangere en minnemarkering over drepte og skadde i trafikken. I år ble det på før-

hånd arrangert en pressekonferanse hvor involverte fra hjelpemannskapet satt i panelet. En ambulansesjåfør, en brannmann, politi, lege og sykepleier fortalte om tøffe opplevelser, tunge tanker og vonde minner fra trafikkulykker.

Alle slo fast at det ikke alltid er lett være profesjonell. Å skyve bort tanker og følelser når de opplever menneskelige tragedier på så nært hold er ikke mulig. De fortalte også at de var blitt flinkere til å snakke sammen om vonde opplevelser omkring ulykker, og dermed bearbeide egne reaksjoner.

Synliggjøring av tragediene

6. januar, mellom klokka 1500 og 1700, var 20 kors og 850 fakler satt opp ved

E18 i Stavanger. Også i Haugesund og Egersund var det tilsvarende markeringer.

Korsene og faklene synliggjør våre tall og statistikker.

De unødvendige tragediene kommer kanskje nærmere, og håpet er at trafikantene som passerer disse stedene tenker over egen adferd i trafikken.

Tid for ettertanke

I Stavanger ble det arrangert et stille fakkeltog gjennom byen. Fakkeltogt samlet seg utenfor Domkirken hvor det ble holdt en minnegudstjeneste. I kirken ble navnene til de 20 omkomne lest opp, og for hvert navn ble ett lys tent og plassert i en lysglobe foran alteret.

Alle pårørende var innvitert av biskop Bjørn Bue, som også forrettet under gudstjenesten. For oss som var til stede ble det en gripende og høytidelig time som ga rom for både følelser og ettertanke.



Anestesisykepleier Wendy Bjørnevik Tønnessen, politibetjent Idrar Olafsen og ambulansesjåfør Øyvind Vatland er noen av dem som kommer først til ulykkesstedet. Her er de flankert av Berit Enoksen, Trygg Trafikk og vegsjef Chester Danielsen.

Vondt å se, men realiteter.



Fra boken "Hinnøystund" av Sølvi Ytterstad:

UTEN ORD

Det usagte ord
kommer ingen til nytte,
for ingen vil stanse
og ingen vil lytte.

Det usagte ord
kommer ingen til gagn.
Du får aldri uttalt
din smerte, ditt savn.

Det usagte ord
skaper ingen lykke,
det når ikke fram
og blir aldri ditt smykke.

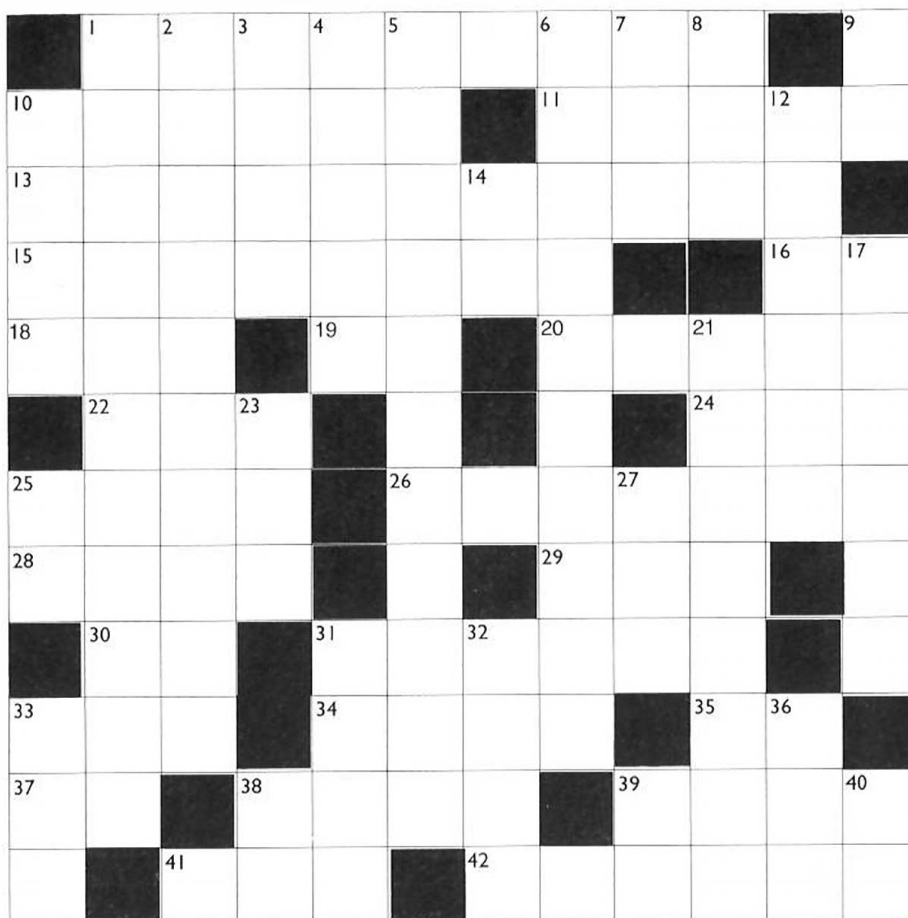
Kryssord nr. 1/94

VANNRETT

1. Naboene
10. Glød
11. Strekke tunge
13. OL
15. Herme
16. Uro
18. Fryse
19. Eli Berg
20. Binde
22. God
23. Hår
24. Sans
25. Gjerde
26. Rett
28. Fuktig
30. Vektenhet
31. Ledere
33. Røre
34. Glatt
35. Ujevn
37. Artikkel
38. Mot
39. Luft
41. Varm
42. Slette

LODDRETT

1. Langt nord
2. Hører årstiden til
3. Tirre
4. Kort
5. Besværlig
6. Sjø
7. Bunt
8. Ha
9. Smerte
10. Etset
12. Personlig
14. Plate
17. Avkastning
21. Etterlignet
23. Tilbake
25. På kjøretøy
27. Forhold
31. Guttenavn
32. Bolig
33. Retning
36. Fisk
38. Utrop
39. Bekreftelse
40. Ordne



Løsningen på kryssord nr. 1/94 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 6. april 1994

Innsendt av:

Adresse:

.....



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

Kari Farbrot Bjørlo
Tau vegstasjon

Kasper Fjelde
Fjellsvegev 34
4100 Jørpeland

Rett løsning nr. 6/93

LIDVARD SKORPA -

Etatens mest likestilte person i 1993!

- Det er jentene sjølv som har gjort jobben ved å stå på og være opptatt av likestilling, sa anleggsjef Lidvard Skorpa da han ble tildelt Likestillingsprisen for 1993. Begrunnelsen for tildelingen var de resultatene som avdelingen har oppnådd i likestillingsarbeidet, og at han som leder aktivt har bidratt til godt resultat og måloppnåelse for et likeverdig arbeidsmiljø.

Tekst: Unni Evang

Foto: Eva Vivoll

For Lidvard Skorpa er det ikke naturlig å skille mellom kjønn når han tildele arbeidsoppgaver på avdelingen. De samme krav og betingelser stilles til alle fordi alle er like mye verd, uansett kjønn. Derfor foretrekker han også begrepet likeverd framfor likestilling. Og det er en erkjennelse som borger for videre utvikling i likestillingsarbeidet.

Men Skorpa vil ikke ta æren selv. Han hevder at det er jentene som tar den største belastningen. Det er de som står på og bruker krefter på omskolering og etterutdanning for å stille på lik linje med mannlige kolleger. Det er de som er pådriverne i likestillingsarbeidet.

- Jeg prøver å legge rammebetingelsene til rette. Likestilling eller likeverd burde være helt naturlig, men det er desverre fremdeles nødvendig at noen setter det på dagsorden. Det kan kanskje noen ganger virke som overfokusering, men en bevissthet rundt likestillingsarbeidet er helt vesentlig, i hvertfall på teknisk side. Når det gjelder det merkantile området, kan det kanskje være på sin plass med omvendt likestilling, sier Skorpa.

Leder i likestillingsutvalget, Reidun Lanne, overrekker pris og blomster til Lidvard Skorpa.



Lidvard Skorpa har vært medlem av Likestillingsutvalget i et år. Han sier selv at han er blitt mer bevisst i løpet av dette året, men at det ikke har forandret grunnholdningen hans.

Det har derimot fått ham til å sette likestilling oftere på dagsorden.

- Likestilling skal ikke være fraser. Vi skal ta målene i handlingsplanen på alvor og gjøre vårt beste for at de blir oppnådd som i enhver annen plan. Forhåpentligvis vil vi etterhvert klare oss uten spesielle tiltak. Likestilling må være en selvfølgelig del av arbeidet, mener anleggsjefen.

På spørsmålet om når vi får vår første kvinnelige vegsjef, svarer Skorpa: - Det bør komme inn en kvinne blant de to, tre første. Det er mange kvalifiserte kvinner, og det er en viktig markering og synliggjøring av likestillingsarbeidet i etaten.

Og vi gratulerer Skorpa med prisen og ønsker oss flere slike ledere i Statens vegvesen!

Årets medarbeider 1993



Under vegsjefens julekaffe, ble Jostein Aadnøy utnevnt som årets medarbeider på vegkontoret.

Jostein Aadnøy begynte i Statens vegvesen Rogaland 1. februar 1978, som spesialarbeider på Bærheim vegsentral. Han flyttet inn på vegkontoret 15. november 1984. Her er han ansatt på Fellestjenestene, og har kopiering som hovedgesjeft.

Vegsjefen sa blant annet i sin tale at Jostein er kjent som et utpreget jammenneske. Alltid arbeidsom og tjenestevillig. Han er faglig dyktig og meget kvalitetsbevisst. I tillegg har han godt humør og skaper trivsel og samhold rundt seg.

Jostein er med i styret for kunstforeningen, og tar selv gjerne fram malersakene på fritiden. Vegsjefens forvarelse er blant annet utsmykket med et av hans malerier.

Vi gratulerer Jostein med velfortjent pris!

Eva Vivoll

Arbeidsmiljøprisen til kantinepersonalet

Under en tilstelning på KNA-hotellet før jul ble arbeidsmiljøprisen for 1993 utdelt. Det var vårt eminente kantinepersonale som velfortjent mottok prisen; en flott tinnvase. Under overrekkelsen sa vegsjef Chester Danielsen blant annet at Jorunn Fjogstad og hennes medarbeidere

har maktet å skape en kantine med god atmosfære og godt miljø. Maten er vel-smakende og lekkert anrettet. Bordene er pyntet med blomster og lys og personalet er alltid smilende og positive. De yter en meget god service, og kantinen er blitt et naturlig samlingspunkt.



Vi ser her fra venstre: Jorunn Fjogstad, Chester Danielsen, Gunvor Nilsen, Svein Magne Olsen, Reidun Gundersen, Gunnlaug Løvik og Kristoffer Skjørestad etter prisoverrekkelsen.

Kvinne som plansjef i Statens vegvesen Finnmark

Lene Mürer (31) er ansatt ved vegkontoret i Finnmark som den første kvinnelige plansjef i Statens vegvesen. Hun er den første kvinnen som blir avdelingsleder ved vegkontoret i Vadsø.

Mürer begynner i den nye stillingen 7.2., og overtar etter Gudmund Nilsen som har vært plansjef i vegvesenet i Finnmark siden 1988.

Mürer blir den sjuende kvinnelige avdelingslederen i Statens vegvesen.

Lene Mürer har i over fem år vært



leder av vegplanseksjonen ved vegkontoret i Finnmark. Hun er utdannet sivilingeniør fra NTH i 1984, og har tidligere arbeidet ett år ved NTH og tre år som overingeniør ved arealplanavdelingen i Bergen kommune.

- Med ansettelsen av Lene Mürer som plansjef er en ny barriere brutt i arbeidet for å få flere kvinner i lederstillinger i Statens vegvesen. Og endelig får vi vår første kvinne som avdelingsleder også i Finnmark, sier vegsjef Geir Johnsen.

NYE MEDARBEIDERE



Odd Magne Sørfoss
Oppsynsmann ved Tau vegstasjon
- fra 17. januar

JUBILANTAR

50 år

Oddmund Mellestrand
Nærbø - 3. mars

Lidvard Skorpa
Vegkontoret - 19. mars

Odd Torleif Høie
Bærheim - 24. mars

Magnus Fisketjønn
Laboratoriet - 2. april

Johannes Bø
Vegkontoret - 5. april

Magne Thorsen
Haugesund - 6. april

Helga Jorunn Bleskestad
Vegkontoret - 25. april

Harald O. Baadsvig
Biltilsynet Haugesund - 28. april

60 år

Helge Espeland
Sand - 10. mars

Kjell Helgeland
Egersund - 28. mars

Einar B. Thuestad
Haugesund - 21. april



OL er overstått,

men før starten gikk fakkelf stafetten landet rundt.

Sverre Andersen fra Statens vegvesen Rogaland fikk løpe en av sjarmøretappene i Stavanger. Her ser vi han i fint driv gjennom Olav V's gate.

Fortsettelse fra side 11

Harald Haugland, pensjonist etter 42 år i Biltilsynet

Men også nye krav meldte seg. Måltall, resultatansvar og budsjett, er stikkord som de fleste i etaten er kjent med. "Jeg flyttet over til kjøretøysseksjonen, noe som passet meg bra. Mange utlendinger flyttet til Stavanger, og kom til oss med sine biler. Jeg fikk anledning til å praktisere språk, og det har vært både lærerikt og trivelig å møte andre kulturer."

90-årene, en fornøyd pensjonist

Det er tydelig at interessen for språk, historie og andre lands kultur er stor. I sin nye tilværelse har han tatt både fransk- og historiebøkene fram igjen. Friluftsliv får han også bedre tid til nå. "Vi går mye på tur," forteller han, "og har i tillegg to faste trimdager i uka for å holde kroppen i form."

Det var en fornøyd pensjonist med stor kunnskap om både dette og hint jeg fikk møte denne formiddagen.

Ny lønnspolitikk i Statens vegvesen?

Statens vegvesen har pr. idag ingen lønnspolitikk. Dette ifølge vegdirektøren. Kva personaldirektøren meiner om dette spørsmålet er uvisst, men Vegdirektoratet har laga eit system for vurdering av stillingane i etaten. Førebels er det eit forslag utarbeida av eit intern utval.

Systemet for vurdering av stilling er ikkje ei personvurdering, men skal sjå på kva faktorar som definerar ei stilling

- Utdanning
- Erfaring/praksis
- Kommunikasjon og samarbeide internt og eksternt
- Innhald i arbeidet som problemløysing, kompleksitet o.l.
- Sjølvstendig avgjerder i arbeidet
- Belastning
- Økonomisk ansvar
- Fysisk arbeidsmiljø
- Personalleiing eller fagleg spesialisering

Stillinga sett saman med individuelle tilhøve skal leggjast til for å vurdere lønna til den einkilde medarbeidar. Bakgrunnen for vurdering av personen er:

- Personleg eigenskap
- Sjølvstende i arbeidet
- Prestasjon og evne til framstilling
- Lojalitet til å gjennomføra vedtatte avgjerder
- Initiativ og evne til forandring
- Personleg utvikling
- Evne til samarbeid
- Kompetanse i høve til dei krav som stillinga krev



Desse kriterier har vore avgjerande i samband med tilsetjing av nytt personell, men lite brukt i samband med vurdering av lønn for dei som er i etaten. I følge Vegdirektoratet skal den nye lokale lønnspolitikken føra til eit nytt lønssystem, som igjen skal vera eit redskap for å nå etaten sine mål.

Vurdering av stilling og person kan nyttast på fleire måtar, og det er frå NIF si side håp om at dette kan vera eit viktig hjelpemiddel i utviklinga av ein "ny" lønnspolitikk for Statens vegvesen.

Sett saman med marknads situasjonen for utsette grupper i etaten, vil eit endra lønssystem gje betre rekruttering av høgt kvalifiserte medarbeidarar, samstundes som "dei beste" vert verande i etaten. Dermed får ein òg ein betre organisasjon som kan løysa dei nye utfordringar som etaten står føre.

Ivar Hebnes
tillitsvalgt NIF/SVS



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



Mye er sagt om samferdsel i avisspaltene den siste tiden:

– Kanskje bor Rettedal på "galne" siden av byen, hvor man sannsynligvis aldri vil få noen jernbane, og da så?

*Helge Koll Frøffjord sr.
til Stavanger Aftenblad*

– Hadde det ikkje vore for at Danielsen og Martinsen bestemte seg for alternativet gjennom Stordalen, så hadde vegen vore ferdig i 1995,

*sa Einar Steensnæs
under et møte i Vindafjordhallen*

– Det vil være helt horribelt å bygge to kollektivfelt på Rv.44. Først bruker vi flere millioner kroner på å bygge gang- og sykkelstier, og så skal vi rive det opp? Dette er tull,

*sier Svein Thoresen,
Ap-mann og leder av bydelsutvalget
i Hillevåg*

– Det er noe som heter at en skal innse når en har tapt. Det gjør vi,

*sier Høyrepolitikerer Petter Steen jr.
om Samferdselsdepartementets avgjørelse
om flytting av Skudenes-sambandet*

Mens Statens vegvesen etterstreber et godt miljø, ser det ut til at andre gjør det motsatte. Prøver Stavanger Bilrekvisita AS å selge eksosen til spottpris?



RYGJAVEGEN