



Statens vegvesen
Rogaland

Rygjavegen

Nr. 5
oktober 1996
24. årgang

*Utsira, den vesle kommunen
i havet utanfor Karmøy,
får to nye ferjekaier og bedre
samband med fastlandet.
Her frå Sørrevågen,
der det eine ferjeleiet blir bygt.*

Side 10



- 5** Opning av «stamvegkryss» i Tysvær
- 6** Vedlikehaldsoppgaver på anbud
- 9** Kåre Hjorteland: Trebøtter av edle treslag
- 11** Aluminiumsbru til Risøy i Haugesund?
- 12** Ropeidhalvøya: Seks år med vegsamband
- 20** Statsbudsjettet 1997

Å tenke sjøl

Rygjavegen

Nr. 5 - oktober 1996

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Lewy Dalen
Halvor Folgerø
Anne Elise Njærheim
John Mathias Mathiassen
Sigurd Sæland
Reidun Vehus

Sats/layout
Sissel Gro Nørland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Harald Sel

Baksidefoto
Torleiv Tveit

Opplag
1900 eksemplar

Slett ikke alle i etaten applauderte da vi i 1991 fikk ny logo. Den kjente og kjære «kråka» ble satt i bur, og etter hvert prydet den både brevark, biler og bygninger. Vi kjente oss ikke helt igjen under vår nye fane. Men «Tar je den, så tar je den og,» sa vi - som Marte Svennerud. Og var lojal mot beslutningene. Og se bare, i dag samler vi oss mye og gjerne under logoen, og lar uten forbehold etatsfølelsen blomstre.

Med ny logo kom også vår nye Visuelle profil. Det ble laget retningslinjer for det meste vi skulle foreta oss. Vi fikk profilråd i Vegdirektoratet og profilansvarlig i fylkene og vi ble utstyrt med profilhåndbok som ikke akkurat er i lommeformat.

I etatens mer enn 125 års lange historie var det så absolutt på tide med samlede retningslinjer for hvordan vi skal vise oss fram. Men akk, hvor lenge var Adam der du vet?

Håndboka slår fast: «Den visuelle profileringa av Vegvesenet må fra nå av være med i alt vi gjør. Etterhvert skal alt (om)formes i samsvar med profileringsprogrammet, og gi Vegvesenet et nytt og mer offensivt preg.» De fleste har nok forståelse for at vi skal følge disse retningslinjene i all vår kontakt med publikum. Men i hvor stor grad skal den visuelle profileringa styre vår hverdag innad i etaten? Hva med fantasien og kreativiteten som vi mennesker så viselig er utstyrt med? Er det slutt på den tid da vi satt hjemme i sene kveldstimer og tegna med farger på plast til neste dags innlegg? Og da vi kunne pryde interne referater med bilder og symboler for lettere å kunne skille dem fra hverandre?

Ledermøtet besluttet for en tid siden at ledermøtereferatet skulle gå tilbake til sin gamle form. «Fine greier - kan Ledermøtet, så kan jeg» - tenkte mange. Og andre referater kom med både farger og symboler. Tja, hvor går egentlig grensen? Er vi i ferd med å bli en grå masse styrt av interne flisespikkeriregler, og i så fall, vil vi det? - Eller er det lov som det synges i visa, «å tenke sjøl?»

EVI

Haustskodde over
landskapet ved Bore i Klepp kommune

Foto Torleiv Tveit



Å tenke sjøl	2
Vegsjef-teigen	3
Vegsjefen på kryss og tvers i fylket	4
Historisk toplankryss opna i Våg	5
Vedlikeholdsoppgaver på anbud	6
Vegsjefen opna Børøyvegen i Hjelmeland	8
Frå sand, stein og asfalt til bøtter av edle treslag	9
Utsira får kombinert rutebåt og bilferje	10
Aluminiumsbru til Risøy i Haugesund ?	11
Ropeidhalvøya etter seks år med vegsamband	12
Lagårdskleivå bru	14
Moi bru frå 1844 til opprinnelig form	15
Olav Bjerga: Eg fekk ønsket mitt oppfylt, då eg fekk arbeid på vegen	16
Kryssord	17
Produksjonsavdelinga: Motorvegstore- og spesielle anlegg	18
Tor Log: Syklar for helsa og fordi det er kjekt	19
Etatsdirektør-besøk frå Vegdirektoratet	19
Statsbudsjettet 1997	20
Effektiv klipping rundt vegkantstolpar	21
Leiarkommentar:	22
Nye medarbeidarar	22
Jubilantar	22
Likestillingskonferanse	23
Tillitsvalgtes spalte	23
Arbeidsmiljøprisen 1996	23

STATSBUDSJETTET og tunnelgjeng som tar utfordringer



I disse dager vedtas Statsbudsjettet for 1997. Dessverre har Regjeringen i sitt forslag kuttet investeringsbudsjettet på riksvegene med ca. 10 % i forhold til det opprinnelige forslaget. For Rogaland betyr det at vi får den laveste rammen på investeringssida på mange år. Mens vi i 1994 fikk bevilget 207,4 mill kr til nyanlegg får vi i 1997 «bare» 136,6 mill kr. Det er selvsagt skuffende fordi vi ikke kommer i gang med anlegg vi hadde foreslått i NVVP 94-97.

Men slik er vår virkelighet. Når Norge går så det koster rent økonomisk, må regjeringen stramme inn i offentlig sektor for at økonomien i fedrelandet ikke skal løpe helt løpsk. For oss er det et paradoks fordi det er nøye sammenheng mellom oppsving i økonomien og trafikkveksten. Manglene i vegnettet blir enda klarere når trafikken øker.

Vi kan imidlertid glede oss over at regjeringen går inn for videre utbygging av E18 til fire felt mellom Forus og Stangeland ved hjelp av forskotteringer fra næringslivet. Dermed blir det oppstart tidlig neste år, og ferdigstillelse innen utgangen av 1998. Videre ser det ut til at Frafjordvegen faller på plass ved at regjeringen gir sin tilslutning til det skisserte finansieringsopplegg med tilskudd på 44 mill kr av statlige midler. Disse midlene vil bli forskottet av fylkeskommunen. Også her vil det bli oppstart tidlig i 1997.

Betegnelsen «Det grenseløse vegvesen» er ofte blitt brukt om det nye vegvesenet. Det er ingen lett prosess å få folk til å flytte på seg eller bo hjemmefra. Derfor er det ekstra gledelig at vi har noen som går foran med et godt eksempel. Jeg tenker på tunnelgjengen vår som nå driver Strømsåstunnelen på Rv.11 i Drammen. Det har også NRK oppdaget og det var nylig en fyldig reportasje fra tunnelgjengen sitt arbeid i Drammen. En av grunnene for at vi er i Drammen var at man i Vegdirektoratet var opptatt av at Statens vegvesen også må ta kompliserte tunnelanlegg og ikke bare skumme fløten ved å ta de enkle anleggene ute i «bushen». Den utfordringen har vi tatt, og det meldes fra Drammen at vi gjør en glimrende jobb og om utmerkede samarbeidsforhold med produksjonsavdelingen i Buskerud.

Tor Geir Espedal

Vegsjefen gjesta Nærbø veg- og trafikkstasjon ein av seinsommar-dagane i september, så det passa godt med utesertering. I talen sin her, som ved dei andre stasjonane, la han mellom anna vekt på kor viktig det er å skapa eit godt arbeidsmiljø. Difor må me ha omsorg og omtanke for kvarandre, midt i alt snakk om effektivitet og produktivitet. Frå venstre: Ashjørn Bøe, Pål Undheim, Ingvar Vigre (nesten skjult), Jon G. Husveg, Kåre Taksdal, Inge Egeland, Hallvard Solheim, Tor Geir Espedal og Per Skårland.



Vegsjefen på kryss og tvers i fylket

Fotoreportasje: Eva Vivoll og Harald Sel



Den nye vegsjefen tok seg god tid til å snakka med kvar enkelt av dei tilsette. Her er han i prat med Jakob Tednes, som er sjåfør ved knuse- og asfaltverket i Jøsenfjorden.

Gjennom dei første månadane som vegsjef har Tor Geir Espedal prioritert arbeidet med å reisa rundt i fylket, for å helse på og bli betre kjent med dei tilsette i etaten. I første rekke har han besøkt alle veg- og trafikkstasjonane. Også elles har vegsjefen eit hardt reise-

program i fylket utover hausten. I løpet av kort tid vil han besøka alle kommunane, for å helse på den politiske- og administrative leiinga på lokalplan. Her presenterer me glimt frå vegsjefen sine besøk ved nokre av veg- og trafikkstasjonane.



I Haugesund var Trafikkavdelinga og Produksjonsavdelinga samla i verkstaden, og som me kan sjå var stemninga upåklageleg då vegsjefen snakka til folket.

Frå venstre: Kmut Rovik, Odd Gunnar Svendsen, Hans Severinsen (delvis skjult), Lars Harald Nordnes, Helge Førland, Svein Gjuvslund, Torleiv Kolbeinsen og Magne Rullestad.



Her pratar vegsjefen med to av produksjonsarbeidarane, Arvid Stølen og Torbjørn Hellenen, under besøket på Egersund veg- og trafikkstasjon. Dagen etter gjekk Arvid Stølen av med pensjon, så det var ikkje så mange dagar av sine mange yrkesaktive år for Statens vegvesen at han fekk tena den nye vegsjefen.



På veg- og trafikkstasjonen på Sand blei det ytra ønske om at vegsjefen måtte koma ofte på besøk, sjøl om dei ligg langt unna Vegkontoret. Tor Geir kunne ikkje lova kor ofte han skulle koma, men fortalde at han var godt kjent i Sand-området og i Suldalsheiane etter å ha vore på fleire fotturar der. Her snakkar han med Berit Haugslund og Kjell Sandvik frå Produksjonsavdelinga.



*Kliss blaut, men like blid.
Formann Lars Sigmund
Simonsen og vegsjefen.*

*Sjøl om vergudane slo seg
vrang, var det god låt i
Grinde skolekorps, både
under dei tradisjonelle
numra og fanfaren.*



Historisk toplankryss opna i Våg

I ausande regnver og med ein søraust som tok pusten frå både gjestar og musikantar blei toplankrysset i Våg i Tysvær kommune offisielt opna torsdag 3. oktober. Toplankrysset er det einaste i sitt slag i Rogaland fylke. Det er nemleg einaste staden i fylket der to stamvegar kryssar kvarandre. Og det er vegnormalane av 1990 som krev eit slikt kryss.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Det var formann i Statens vegvesen Rogaland, Lars Sigmund Simonsen, som handterte kniven, og dermed kunne erklære toplankrysset for opna. Godt assistert av ordføraren i Tysvær, Borghild Yrkje og vegsjef Tor Geir Espedal.

Og verken arbeidarar eller planfolk let seg skremme av ein uversdag, dei hadde møtt fulltalig opp for å bivåna det heile. Etter opningsseremonien på Vågsbotn bru, var det godt å koma til Stemnestaden leirsted der det var varta opp med kaffi, skjeva og fløytekake. Under lunsjen vanka det godord til både den eine og den andre. Spesielt blei det gode samarbeidet i arbeidslaget trekt fram. Verdt å merka seg er og at det ikkje er rapportert ein einaste skade i byggeperioden.

Eit års byggetid

Arbeidet med veggen og krysset starta 10. oktober 1995, og arbeidet med Vågsbotn bru blei påbegynt i april 1996, dermed er eit knapt år gått med til bygginga. Heile anlegget er finansiert gjennom statlege midlar og utført i eigenregi.

Lengder

Det er i alt bygt 2700 meter veg. Av desse er 1900 meter hovudveg og 800 meter tilstøytande veg. Det er i tillegg bygt 360 meter gang- og sykkelveg, samt Vågsbotn bru. Brua er 38 meter lang, fordelt på tre spenn med ei brubreidde på 9 meter.

Kostnader

I oktober 1995 blei det gjort eit kostnads-overslag på 19,5 mill kr. No når anlegget er fullført ser det ut til at heile anlegget, inkludert Vågsbotn bru er blitt 0,5 mill kr billigare enn berekna. ■



*Kniven, laga av knivsmed
Odd Egil Narten som og
jobbar i vegvesenet, var
skarp og handlaget godt.
Ordførar Borghild Yrkje,
«vegopnar» Lars Sigmund
Simonsen og vegsjef
Tor Geir Espedal.*



Vedlikeholdsoppgaver

Distriktleder Dag Folkestad:

Dokumentere egen lønnsomhet

- Vi har gått ut med enterprisepå tradisjonelt vedlikehold av fylkesveger på Jæren for å skaffe oss et grunnlag for å sammenligne egne kostnader med andres, sier distriktleder Dag Folkestad. Vegvesenet har plikt på seg til å dokumentere at egen drift er lønnsom. Dette er en måte til å finne dette ut.

Tekst: A.G. Vasbø

- Er enterprisen svært omfattende?
- Den dreier seg om ca 100 km fylkesveger i Klepp kommune. Vi går også

inn i tilstøtende kommuner på noen vegparseller der vi ønsker sammenhengende vedlikehold. Arbeidene omfatter løpende vedlikehold av vegbane, GS-veger, grøfter og kummer, skilter og grøntanlegg - og det gjelder både sommer- og vintervedlikehold. Løpetiden for kontrakten er tre år.

- Hva med forvaltningsoppgavene?
- Dem tar vi oss av selv. Folk må fortsatt søke råd og hjelp på trafikkstasjonen når det gjelder gravetillatelser, reklame, skilt, avkjørsler osv.

- Noen vil vel betrakte dette som å gi fra seg arvesølvet?

- Dette kan vi kalle et forsøk fra Trafikkavdelingens side. Vi har hele tiden vært i dialog med berørte organisasjoner og handler i forståelse med dem. Det har hele tiden vært en forutsetning at dette ikke måtte medføre reduksjon av bemanningen i utedriften. I føringene fra Vegdirektoratet står det

at Trafikkavdelingen skal benytte seg av forskjellige driftsformer i samarbeid med Produksjonsavdelingen.

- Hvordan ser dette ut økonomisk?
- Vi fikk støtte fra Produksjonsavdelingen til å sette opp et byggherreoverslag. På bakgrunn av dette kunne vi vurdere anbudene som kom inn. De 5 anbudene varierte fra 1,062 til ca 2.8 mill kr årlig. De kom fra 4 lokale entreprenører og en landsomfattende med lokalt kontor. Etter vurdering i anbudsnemnda gikk entreprisen til Olav Aniksdal Transport a/s. Dette er et firma som vegvesenet har lang erfaring med, og vi mener at jobben er i trygge hender.

- Det stilles etter hvert strenge krav til utførelse og kvalitet?

- Det foreligger en omfattende dokumentasjon som omtaler de generelle forholdene vedrørende anbud for Statens vegvesen. I tillegg kommer de spesielle kravene til denne bestemte oppgaven. Vi har også en egen standard



Vegmeister Per Skårland:

Blindgate å starta med så uproblematiske vegar

- Me som har drive lenge i denne bransjen, veit kor utruleg

stor forskjell det er mellom vedlikehaldsinnsatsen på dei vegane i Klepp som er sett ut på anbud og dei fleste andre vegane på Jæren. Dette seier vegmeister Per Skårland, som i snart 40 år har vore engasjert i vedlikehaldsarbeid, særleg på Jæren.

Tekst og foto: Harald Sel

Per Skårland seier at forsøket med vedlikehaldsentreprise på fylkesvegane i Klepp isolert sett vil bli billig og dermed tilsynelatande sjå vellukka ut. Men ved totalvurderinga må ein

ha i tankane at desse vegane er mellom dei enklaste og rimelegaste i Rogaland å vedlikehalda.

Skikkeleg samanlikning

Skikkeleg samanlikningsgrunnlag får ein ikkje før ein har hatt meir problematiske vegstrekningar på anbud, f.eks. vegar i Time eller Gjesdal. Folk som ikkje har opplevd det, kan ikkje forestilla seg kor krevande det er å vedlikehalda f.eks. fylkesvegen Undheim - Bergene eller Sikvalandsvegen i forhold til ein fylkesveg i Klepp. Tidlegare brukte me pengar som me sparte på dei «billige» vegane i Klepp til vedlikehald på dei «dyre» vegane andre stader i vedlikehaldsområdet, seier Per Skårland.

Utfordring for eigendrifta

- Men ser du ikkje behov for større

konkurransen, også innan vedlikehaldsarbeidet?

- Det gjer eg, svarar Per Skårland.

- I intensjonane med Det nye Vegvesenet ligg det i korta at totalentreprise på vedlikehald skal ut på anbud. Dette er også sunt for etaten og vil skjerpa eigendrifta. Statens vegvesen må ikkje føla seg så sikker at ein ikkje trur andre kan utføra oppgåvene. Sånn sett er forsøket i Rogaland bra. Men eg er redd for me har koma inn i ei blindgate ved å starta med anbud på så uproblematiske vegar. Her blir vedlikehaldsprisen pr. kilometer låg. Dette kan bli oppfatta så vellukka at ein ukritisk går over til totalentreprise også elles. Men når me står overfor skikkelege utfordringar er det Vegvesenet som har ekspertise og erfaring, og den bør me nytta oss av også i framtida, seier Per Skårland.

på anbud

for vedlikehold av fylkesveger som O.Ø.Hamre nettopp har utarbeidet.

- *Hvordan kan dere så kontrollere at arbeidet gjøres tilfredsstillende?*

- Det foreligger kontrollrutiner som trafikksjefen har foreskrevet for vedlikeholdsarbeid. Disse stikkprøvene omfatter alt vedlikehold, både vegvesenets og det andre utfører. I tillegg foregår det løpende, tilfeldige inspeksjoner.

Ellers har vi i det daglige en løpende dialog og holder også formelle byggemøter. Dette med å sette ut vedlikeholdsarbeid er nytt, både for oss og entreprenøren. Vi trenger litt tid i oppstarten til å gjøre oss ordentlig kjent med hverandre. Det er viktig at vi helt fra starten får på plass en del formelle ting som internkontroll, herunder HMS.

- *Hvilke muligheter har dere til å sammenligne resultatene med egen drift?*

- Det er tatt ut et område på Karmøy som skal følges nøye opp. Her driver Haugesund trafikkdistrikt og Produksjonsavdelingen et opplegg for vedlikehold der vi mener at resultatene kan sammenliknes.

Grønt vedlikehold også

- Vi har et prøveprosjekt i gang også for grøntvedlikehold, fortsetter Folkestad. Hittil har grøntanlegget langs Rennfast vært vedlikeholdt som garantiarbeid etter anlegget. Nå skal vedlikeholdet av grøntanleggene på ferjeterminalene i Mortavika og på Hanasand, på rasteplasser og ellers beplantning langs riksvegen i Rennesøy kommune vedlikeholdes av Virgo gartnerservice a/s. Dette gjelder beplantningene, ikke kantslåttene. Den er knyttet til det ordinære vedlikeholdet.

- *Også her med mulighet til å sammenligne?*

- Det er tilsvarende arbeid i egen drift på nordsiden. Oppfølgingen her kan gi et nødvendig korrektiv. Til slutt vil jeg si at vi er spent på resultatene som vil komme etter hvert. Vegvesenet har et krav på seg om å drive kostnadseffektivt med riktig kvalitet. Disse to forsøkene vi nå gjennomfører vil gi oss muligheter til å sammenligne og dra lærdom. Jeg er litt stolt over at vi er blant de første i landet som har fått dette til, sier Dag Folkestad til slutt.



Spennende, sier Aniksdal

Tekst og bilde: Arne G. Vasbø

- Jeg ser på denne jobben som en utfordring, sier entreprenør O. Aniksdal. Jeg har arbeidet som innleid maskinkjører i vegvesenet helt siden 1965. Da vedlikeholdet av ca 10 mil veg ble satt ut på anbud, fant jeg at dette var noe som kunne passe meg og mitt firma svært godt. Jeg vet hva det vil si å vedlikeholde et vegnett fra tidligere arbeidsoppgaver og jeg kjente de folkene jeg ville få med å gjøre.

- *Ingen betenkeligheter?*

- I grunnen få! Jeg synes dette var spennende og nå synes jeg det er interessant å få dette til å virke bra. Jeg har allerede fått for vane å stoppe her og der, selv på fritiden, hvis jeg ser noe galt - slik som de gamle vegvokterne gjorde!

- *Så dette går greit?*

- Hittil ja. Vi har fått gode retningslinjer å arbeide etter og samarbeidet med vegvesenet er svært godt. Jeg synes dette er en arbeidstype som passer godt for meg som småentreprenør.



Hovedtillitsmann Kristoffer Skjørestad:

Starten på omfattende privatisering?

- **Norsk Arbeidsmands-forbund (NAF) var med og godkjente at vedlikeholdet av fylkesvegar på Jæren blei sett ut på entrepriser, men me har likevel ein del motforestillingar, seier hovudetillitsmann Kristoffer Skjørestad. Skjørestad seier at han prinsipielt er lite glad for at vedlikehold av vegnettet på denne måten blir lyst ut på anbud. Det kan vera starten på ei utvikling mot større privatisering, slik som ein f.eks. har hatt i Sverige.**

Tekst og foto: Harald Sel

Tidlegare i år var Kristoffer Skjørestad på studietur i Gøteborg-området. Han fortel at det i vintervedlikeholdet der var engasjert 40 private bilar og ingen frå det svenske Vägverket.

Økonomi og kvalitet

- Men bak denne privatiseringa må det vel liggja tankar om at private utfører arbeidet billigare enn det offentlege?

- Frå politisk hald er tanken at ein skal spare pengar på ei privatisering.

Eg meiner nei, svarar Skjørestad, - I den økonomiske vurderinga må ein dessutan ta med at vedlikehold også har med kvalitet å gjera. Statens vegvesen har svært samvittighetsfulle folk som gjer jobben skikkeleg. Dei tenkjer langsiktig, slik at den

kapitalen som er lagt ned i vegane skal ivaretas. Dette er god økonomi.

Like vilkår

- Men også for Statens vegvesen er det vel sunt med konkurranse slik at ein kan samanlikna med private entreprenørar? - Det kan vera sunt, men me må konkurrera på like vilkår, svarar hovudetillitsmannen. Han viser til at fylkesvegane i Klepp er lette og billige å vedlikehalda.

Skal samanlikninga med området på Karmøy bli nokonlunde påliteleg, må det foretas ei fullstendig registrering av alle elementa i vedlikeholdet i dei to områda, og desse data må knyttast opp til årsdøgntrafikken, meiner Kristoffer Skjørestad.



I strålende haustsol sto vegsjef Tor Geir Espedal for den offisielle opninga av Børøyvegen. Dei som heldt i nasjonalbandsnora under seremonien var ordførar Terje Thornquist (t.v.) og rådmann Arne Kleppa.

Vegsjefen opna Børøyvegen

RennRand - fase 0

5. september opna vegsjef Tor Geir Espedal den nye vegen til Børøy i Hjelmeland. Prosjektet er reint kommunalt og har kosta i underkant av 4 mill kr. Vegen er 2,3 km lang og gir Børøy fastlands-samband via Randøy og Randøy bru. Over Børøysundet, mellom Børøy og Randøy, er det bygt ei 18 m lang betongbru.

Tekst og foto: Harald Sel

Børøyvegen kan også settast inn i eit større perspektiv, som første del av vegsambandet over fleire Ryfylke-øyar mellom Rennesøy og Randøy - det såkalla RennRand-prosjektet. I den planen inngår veg over Børøy. Med bakgrunn i dette, har Børøyvegen blitt karakterisert som RennRand - fase 0.

Vegsjef på «nye» vegar

Chester Danielsen var vegsjef i 25 år, men sto ikkje sjøl for den offisielle

opninga av ein einaste veg i alle desse åra. Tor Geir Espedal hadde knapt nok sett seg i vegsjef-stolen, før Hjelmeland kommune bad han om å foreta ei offisielle vegopning. Snorklippinga på brua over Børøysundet var difor ei av dei første embetshandlingane til den nye vegsjefen. At det var ein kommunal veg gjorde tydelegvis ikkje vegsjefen mindre feststemt, der han svinga kniven og skar over snora. Han har sikkert ingenting imot at kommunane i Rogaland bygger fleire vegar, som han deretter kan opna utan at det har kosta Statens vegvesen ei krone.

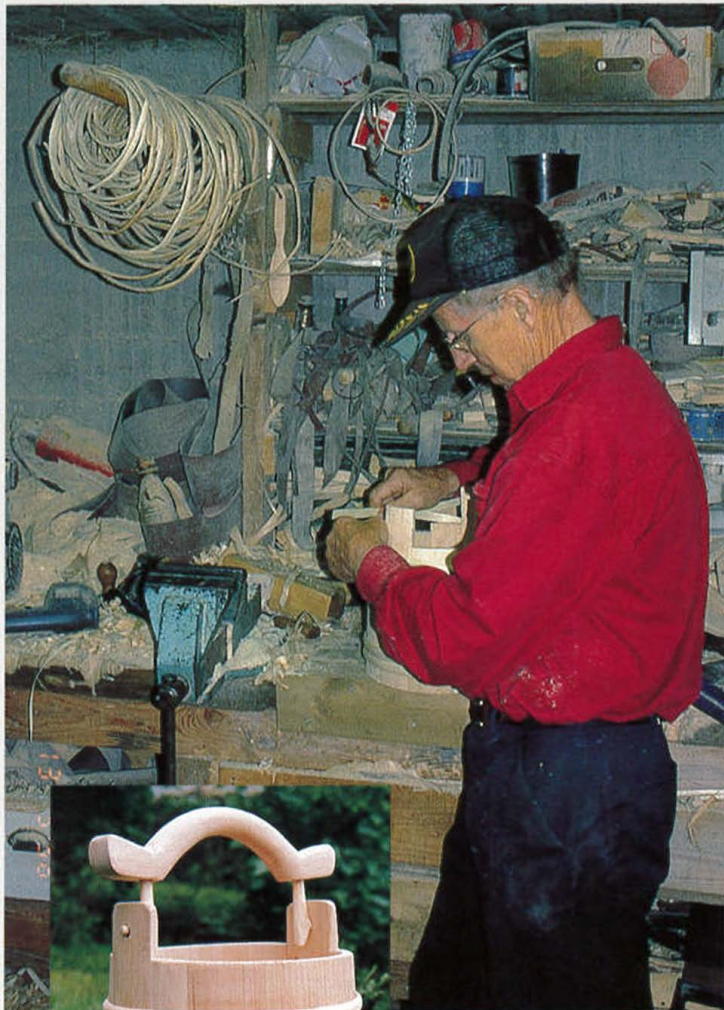
Frukt- og fritidsparadis

Børøy er inga stor øy; samla areal er ca 1000 dekar. Ekteparet Trude og Eivind Lodén er dei einaste fastbuande. Dei driv med fruktdyrking, og har i tillegg nokre sauer. Garden deira blir rekna mellom dei beste og finaste fruktgardane i Ryfylke. Ekteparet Lodén er sterkt engasjert i frukt-dyrkarmiljøet i Rogaland.

Elles er nok Børøy mest kjent som ei av dei idylliske småøyane i Ryfylke, der mange har funne sitt ferie- og fritidsparadis. På øya er det omlag 90 hytter og fritidshus. ■



Trude og Eivind Lodén, som driv med fruktdyrking og sau, er dei einaste fastbuande på Børøy. Her står dei ved parkeringsplassen, der den nye kommunale vegen sluttar. Herifrå går ein privat veg til gardstunet deira.



Kåre Hjorteland i verkstaden heime i kjellaren. Ei ny trebøtte er under arbeid. Foto: Karl Grude

Frå sand, stein og asfalt

til bøtter av edle treslag



Han har produsert oljegrus og asfalt i bortimot 30 år. Laga trebøtter har han berre gjort i omlag fire år. Men samvetsfullt arbeid og kvalitet, det har han alltid lagt stor vekt på - både som asfaltarbeidar og ved trearbeid.

Av Harald Sel

Nå er Kåre Hjorteland pensjonist og får meir tid til hobbyane sine. Han skjemtar med at han har fått god tid til arbeidet på småbruket sitt; det vil seia to mål jord der han før to sauer. Men mest tid brukar han nok i verkstaden, der stadig nye trebøtter tar form. Etterspurnaden er stor. Berre på Vegkontoret har han selt bortimot 100 bøtter og fleire står på venteliste for å få levert.

Husflid frå bygda

Det starta eigentleg med Jøsenfjordprosjektet for fire år sidan, fortel Kåre. Jøsenfjordprosjektet er eit bygdeutviklingsprosjekt, der ein mellom

anna satsar på å fremja og utnytte ressursane i lokalsamfunnet som f.eks. husflid. Om somrane blir Jøsenfjord skule brukt til utstilling og sal av husflidartiklar frå bygda.

- Tidlegare har eg laga forskjellige ting i tre, som ljåskaft og stampekiner. Nå kom eg på at eg skulle prøva meg på trebøtter. Og det har gått bra. Etterspurnaden er stor, fortel Kåre.

Mykje arbeid

Men mykje arbeid er det. Han seier at han ikkje har rekna på kor mange timar han brukar på ei bøtte. Men nå, når han er pensjonist, er ikkje det så nøye. Det var verre mens han arbeidde på asfaltverket og brukte kveldane og helgene for å laga bøtter til flest muleg av dei som ville kjøpa.

Gode år i vegvesenet

Kåre er fødd og oppvaksen på garden Hjorteland i Suldal. I 1961 busette han seg i Jøsenfjorden. Seinare har han vore borte i mange steinar og sandkorn, før selje, hassel, einer og andre edle treslag overtok som materiale for det han lagar.

Nokre år arbeidde han på Hauge grustak i Jøsenfjorden, før han blei tilsett i Statens vegvesen i 1966. Dei første par åra hans på Lundarnes var det berre produksjon av grus og bærelag. Så kom oljegrusverket i 1968, nokre år seinare kaldasfalten og varmasfalt frå 1989. Dei siste åra har Kåre Hjorteland vore formann på asfaltverket.

- Eg har likt meg veldig godt i Statens vegvesen. Det er den beste plassen eg har arbeidd, seier han. ■

Her kjem ferjekaia i Nordvikvågen. Under stålbjelkane (som skal fjernast når arbeidet med fundamentet er ferdig) ser me nokre av stålørpelpelane. Oppå desse skal ferjekaiementa monterast. Sjøve elementa blir støypte i den nedlagde sildoljefabrikken i Åkrahamn. På lekteren, som er brukt under arbeidet med stålørpelpelane og fundamentet, står Karl Fredrik Riska og Ole Gunnar Tvedt.



Vegvesenet bygger ferjeleier

Utsira får kombinert rutebåt og bilferje

Utsira skal få betre rutesamband. I første rekke skal det bli lettare å frakta bilar att og fram mellom kommunen ute i havet og fastlandet. I samband med dette er Statens vegvesen nå i gang med å byggja to ferjeleier på Utsira, eit i Sørøvågen og eit i Nordvikvågen. Arbeidet vil kosta vel 2,5 mill kr.



Anleggsleiar Kenneth Rott (t.v.) saman med Ole Gunnar Tvedt og Karl Fredrik Riska, som vil vera engasjert i bortimot fem månader med kaiarbeidet på Utsira. Fotoet er frå Sørøvågen, og ferjeleiet blir bygt der me ser stålbjelkane.

Tekst og foto: Harald Sel

Rutebåten «Utsira», som også fraktar bilar, går mellom Utsira og Garpeskjerkaia i Haugesund. Båten går til vanleg tre turar att og fram kvar dag. Også på Garpeskjerkaia skal det byggjast ferjeleie. Dette arbeidet står Karmsund interkommunale havnevesen for.



Ferjeleier og båt

Dei nye ferjeleiene blir bygt med berre såkalla ferjebås og utan lem. I staden for å byggja tre ferjlemmer, to på Utsira og ein i Haugesund, skal det byggjast ein hydraulisk lem bak på «Utsira». Båten skal også få eit overbygg over bakdekket, der bilane er oppstilt under overfarten. Arbeidet med ombygging av båten er kostnadsrekna til ca 2,5 mill kr. Staten har gitt eit tilskot på 2,1 mill til arbeidet med tilrettelegging for ferjedrift til Utsira. Resten av kostnadane blir i hovudsak betalt av Rogaland fylkeskommune.

Ramme av stålørpelpelar

Til dei to ferjekaiene på Utsira har Statens vegvesen bygt ei ramme av stålørpelpelar. Desse røyra er deretter armerte og fyllte med betong. Ved

Karl Fredrik Riska i arbeid med sveising på ein av stålørpelpelane som ferjeleiet i Sørøvågen skal kvila på. Etter at desse røyra er pela ned i sjøbotnen, er dei fyllte med armering og betong.

dette arbeidet har Rogaland samarbeidd med Statens vegvesen Møre og Romsdal, som i bortimot ein måned stilte med spesialutstyr og ein arbeidar.

Element-støyping på Karmøy

Ferjeleiene blir støypt i fire element, som kvar veg frå 110 til 190 tonn. Også dette arbeidet blir utført av vegvesenet på den nedlagte sildoljefabrikken i Åkrahamn på Karmøy. Dei ferdige elementa blir frakta til Utsira på ein kranlekter og plasserte på ramma av stålørpelpelar.

Kaiforsterking

Samtidig med bygginga av ferjeleiene utfører Statens vegvesen også eit arbeid for Utsira kommune med å forsterka eksisterande kai i Nordvikvågen. Dette arbeidet er kostnadsrekna til 360.000 kr. Arbeidet på Utsira tok til midt i juni og skal vera ferdig i november. Arbeidsstyrken har variert mellom fire og fem mann. I tillegg vil tre til fire arbeidarar vera engasjert i Åkrahamn under støypinga av ferjekaiementa. ■

Aluminiumsbru til Risøy i Haugesund?



Slik tenker en seg at ei evt. aluminiumsbru vil se ut

Dagens vegforbindelse mellom Risøy og hovedvegsystemet, Rv 11 og Rv 47, går gjennom sentrum i Haugesund. Dette medfører negative konsekvenser som støy, luftforurensning og trafikkavviklingsproblemer. Dagens tilknytning mot hovedvegsystemet, er heller ikke noen god løsning.

MÅLSETTINGEN FOR EN NY HOVEDVEGFORBINDELSE TIL RISØY ER DERFOR:

- Å avlaste sentrum i Haugesund for gjennomgangstrafikk.
- Å gi Risøy-området en bedre tilknytning mot hovedvegsystemet.

Av **Gunnar Eiterjord**

Planforslag

Bystyret i Haugesund gikk i februar i år inn for et brualternativ som ny hovedveg-forbindelse til Risøy. Bystyret ba om at reguleringsarbeid for en slik løsning ble startet opp. Med dette som bakgrunn har Statens vegvesen Rogaland i samarbeid med Haugesund kommune våren 1996 utarbeidet et reguleringsforslag. En ny vegforbindelse til Risøy omfatter høgbru over Smeasundet, veg på utfylling ved Storasundskjærene og opprusting av eksisterende veg sør på Risøy.

Alternative bruløsninger

Alternative høgbruløsninger i stål og betong er utredet. Ei betongbru har en kostnad på 42 mill kr. Ei stålbru har en kostnad på 47 mill kr. Aluminiumsbrua er utredet i samarbeid med Hydro

Aluminium Structures i et forsøksprosjekt. Ei aluminiumsbru er noe dyrere enn de andre 2 brualternativene med en kostnad på 56 mill kr. Hvis ei tradisjonell betongbru velges, vil samlet prosjektkostnad for en ny Risøy-forbindelse inkl. tilførselsveger, kryss, omlegginger, støyskjermingstiltak og erstatninger, være på 84 mill 1996-kr. Velges ei aluminiumsbru, øker prosjekt-kostnaden med 14 mill kr.

Fortrinn ved aluminiumsbru

Endelig valg av brualternativ vil bli gjort på et seinere tidspunkt. Sjøl om aluminiums-brua er noe dyrere, er den interessant med hensyn til lave vedlikeholdskostnader og rask byggetid. Vedlikeholdskostnadene for tradisjonelle stål- og betongbruer, spesielt i hardt og utsatt kystklima, har de seinere årene blitt gjenstand for stor oppmerksomhet. Omfattende og kostbare vedlikeholdsarbeider på de nevnte brutypene, har aktualisert aluminium

som konstruksjonsmateriale for vegbruer. Aluminium er et materiale som med «rett» bruk har forholdsvis marginale vedlikeholdskostnader. En har lang og god erfaring med bruk av materialet i offshoresammenheng, i båtbygging, i flykonstruksjoner mm. Med dette som bakgrunn er det interessant å få gjennomført et forsøksprosjekt på ei aluminiumsbru.

Finansiering og framdrift.

Gjennomføring av prosjektet avhenger av at en endelig finansieringsplan er avklart. Aktuell finansiering vil være en kombinasjon av statlige midler, kommunale midler og private tilskudd. Dagens vegforbindelse til Risøy er fylkesveg, Fv 835. Denne er i forbindelse med statsbudsjettet for 1997 foreslått omklassifisert til riksveg, arm av Rv 11 evt. av Rv 47. Hvis forslaget om omklassifisering blir tatt til følge, vil det være naturlig at en ny vegforbindelse til Risøy overtar riksvegstatusen og at dagens forbindelse nedklassifiseres til kommunal veg. Prosjektet er også omtalt i forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. Gjennomføring av prosjektet kan tidligst mulig komme i perioden 1998-99 hvis en finansieringsplan blir avklart. Det arbeides nå med dette, og et forslag til finansieringsplan er forventet å foreligge i løpet av høsten i år, samtidig med at reguleringsforslaget er planlagt ferdigbehandlet. ■

Stor optimisme då Johan J. Jakobsen, som då var samferdselsminister, opna vegen til Ropeidhalvøya 9. oktober 1990.

Seks år etter ser det ut som forventningane stort sett har slått til.

Frå v.: Tidlegare vegsjef Chester Danielsen, dåverande statsråd Johan J. Jakobsen og Suldal-ordførar i 1990 Hallvard Bakka.



Ropeidhalvøya etter seks år med vegsamband:

«Ei ny tid» og stabilt folketal

9. oktober var det seks år sidan dåverande samferdselsminister Johan J. Jakobsen opna den nye vegen på Ropeidhalvøya i Suldal og bortimot 400 menneske kunne erstatta ferjesamband med vegsamband.

Vel 100 mill 1990-kr var investert i vel 14 km ny veg.

Dåverande varaordførar Ingar Naustvik sa at 9. oktober ville bli nasjonal- dag nr. to på halvøya.

Både Naustvik og mange med han spådde ein ny giv for Ropeidhalvøya.

Korleis har det så gått?

Tekst og foto: Harald Sel

Den nye given har me kanskje ikkje sett så mykje til. Men folketalet har halde seg; det var 393 i 1990 og 395 ved utgangen av 1995.

I same perioden har folketalet gått ned i fleire av dei andre bygdene i kommunen, mens folketalet totalt i Suldal har halde seg stabilt på omlag 4000. Det er også bygt ein del nye hus på

Ropeidhalvøya - to til tre pr år, sidan 1990. Somme bygdefolk har flytta tilbake til halvøya, og fleire yngre familiar har etablert seg sidan 1990. Og på Hebnes f.eks. har bygdafolket sett opp eit nytt grendahus

Avgjerande for næringslivet

Bortsett frå litt satsing på reiseliv, særleg utleiehytter, har det ikkje vore etablering av ny verksemd sidan 1990. Men det vesle som er av næringsliv



Haldor Rosseid framfor det nye huset som sonen Knut byggjer på Askvik.

Ingar Naustvik seier at ein del hadde overdrivne tankar om betydninga av vegsambandet, men dei realistiske forventningane er innfridde.



- Før me fekk vegen dekkja me berre «holmen» her og marknaden var svært begrensa. Nå sel me til- og har oppdrag både i Sauda og Vindafjord og stundom også i Tysvær og Haugesund. Men bortsett frå Ropeidhalvøya, har dei nesten ikkje kundar eller oppdrag i resten av Suldal, fortel Tveita. - Dette viser at ferjer er ei psykologisk sperre, sjøl om avgangane er mange og hyppige. Så nå ventar me med lengsel på neste trinn - bru over Sandsfjorden, seier han.

Det har blitt «ei ny tid» og ein ny måte å leva på, etter at me fekk vegsamband, seier Wenche Kjølvik.



Forventningane innfridde

Som alt nemnt, var Ingar Naustvik varaordfører då vegen blei opna.

Nå er han ute av politikken; han driv gard og er i tillegg styrar på Vatlandsvåg handelslag, som er den eine av to daglegvareforretningar på Ropeidhalvøya.

Me spør om han syns forventningane som han hadde for seks år sidan er innfridde.

- Eg meiner dei er det. Det er sagt mange gonger, og eg kan gjerne gjenta det: Då me fekk fast vegsamband, var det som å flytta til ei ny verd.

Men sjølsagt var ein del av forventningane urealistiske. Somme fantaserte om nyetableringar og framgang for næringslivet så det var ikkje måte på.

Men næringslivet er sjølsagt avhengig av andre ting enn kommunikasjonane. Det gjeld ikkje minst styresmaktene sin distrikts- og jordbrukspolitik. Me ligg jo framleis i ein utkant, med dei problema det kan føra med seg, men nå kan me konkurrera på lik line med andre i Ryfylke.

utanom jordbruk og fiske, har halde det gåande og til dels auka aktiviteten. Ved Hebnes Tre, som blei etablert i 1987, er for tida seks personar sysselsette. I 1990 var det nære på å rekna som eit einmannsfirma.

- Det var ei tidsrekning før me fekk vegen og ei etter. Eg er nokså sikker på at firmaet ikkje hadde eksistert i dag, dersom me ikkje hadde fått vegsamband, seier dagleg leiar Øyvind Tveita og held fram.



Han viser også til at mange frå Ropeidhalvøya nå har arbeid utanfor halvøya, som f.eks. i Sand. Før vegen kom var det svært tungvint å pendla. - Korleis trur du situasjonen hadde vore på Ropeidhalvøya i dag utan vegsamband?

- Eg trur iallfall at det ville vore vanskeleg å få unge folk til å etablera seg her, slik som me ser at somme gjer i dag. Det å kunna flytta på seg er heilt avgjerande i dag. Med berre ferjesamband tre - fire gonger om dagen pluss hurtigbåt, ville unge folk sett funna det heilt uakseptabelt å bu på Ropeidhalvøya, meiner Ingar Naustvik.

Ikkje leveleg utan veg

Ein ungdom som nå etablerer seg på halvøya er Haldor Rosseid, som byggjer nytt hus på Askvik. Haldor skal overta farsgarden, og har i tillegg arbeid innan oljeindustrien i Nordsjøen. Han var på arbeid då me besøkte Ropeidhalvøya, men me prata med faren, Knut Rosseid.

- Utan veg så var det ikkje leveleg her. Nå kan me reisa og koma når me vil, også til kommunesenteret, seier han, og han tvilar på om sonen hadde bygt hus og slått seg til heime, dersom halvøya ikkje hadde hatt vegsamband.

Ny måte å leva på

Alle me snakka med under turen vår på Ropeidhalvøya var like positive til vegsambandet. Det har blitt «ei ny tid», ein ny måte å leva på. Ei av dei me traff var Wenche Kjølvik som driv gard saman med mannen. I tillegg arbeider ho deltid som heimhjelp.

Ho sa det slik:

- Det er ein ny tidsepoke, etter at me fekk vegsamband. Nå har me ein heilt anna frihet. Me kan reisa når me vil og koma heim att midt på natta, om me vil det. Eg ser berre fordeler med fast vegsamband. Somme var redde for at det skulle bli meir kriminalitet og utryggare, når det blei lettare for folk å koma hit. Men her er det like trygt som det alltid har vore. ■

Utan vegsamband er eg nokså sikker på at firmaet ikkje hadde eksistert i dag, seier dagleg leiar Øyvind Tveita på Hebnes Tre.

Lagårdskleivå bru

Statens vegvesen Rogaland er nå i gang med byggingen av Lagårdskleivå bru, like nord for det nye Politihuset i Stavanger.

Brua inngår som en viktig del av kollektivfeltutbyggingen langs Rv 44 Lagårdsveien, og skal bli den framtidige hovedforbindelsen for myke trafikanter mellom Storhaug og Våland.

Lagårdskleivå bru er en skråkabelbru i betong med en brulengde på 70 m. Brua holdes oppe av et 24 m høyt skrått ståltårn. Det er arkitekt MNAL Thorir Helgason som har tegnet brua, og han har lagt vekt på å få til en brukonstruksjon som er slank og stedstilpasset.

Det er lagt ned mye arbeid i detaljer og materialbruk, bl.a. spesialproduseres rekkverket, landkarene skal kles med skifer og rundt begge landkarene skal det opparbeides parkarealer. Vi tør påstå at dette er en av de mest spesielle og påkostede gangbruene i Norge, og at brua kommer til få oppmerksomhet langt ut over fylkesgrensen.

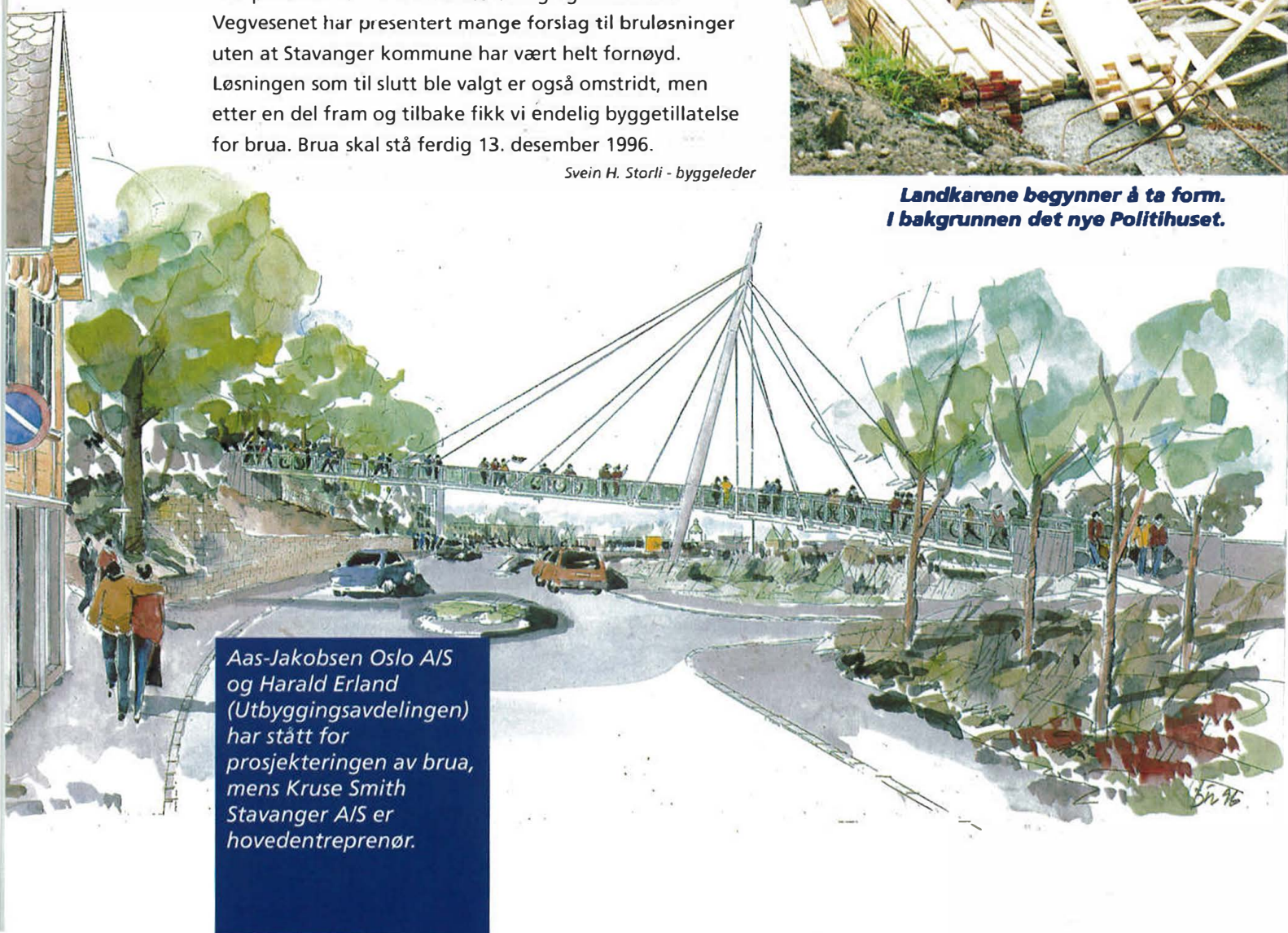
Kostnadene for brua er beregnet til ca. 4.2 mill kr.

Planprosessen for brua har vært lang og krevende. Vegvesenet har presentert mange forslag til bruløsninger uten at Stavanger kommune har vært helt fornøyd. Løsningen som til slutt ble valgt er også omstridt, men etter en del fram og tilbake fikk vi endelig byggetillatelse for brua. Brua skal stå ferdig 13. desember 1996.

Svein H. Storli - byggeleder



Landkarene begynner å ta form. I bakgrunnen det nye Politihuset.



Aas-Jakobsen Oslo A/S og Harald Erland (Utbyggingsavdelingen) har stått for prosjekteringen av brua, mens Kruse Smith Stavanger A/S er hovedentreprenør.

Moi bru fra 1944 TIL OPPRINNELIG FORM

I disse dager drives det en omfattende restaurering på Moi bru i Lund kommune.

Arbeidet vil koste ca 590.000 kroner.

Brua ble åpnet i 1844 som ledd i den Vestlandske hovedvei, og ligger midt i sentrum av Moi. Brua var en del av hovedvegnettet fram til 1970, da E18 ble lagt utenom Moi sentrum. Brua var videre en del av fylkesvegen fram til 1990, da Timrevik bru ble åpnet og den gamle brua ble kommunal.

Tekst: Lars Eide Foto: Harald Sel

Brua ble i 1947 utvidet med fortau på en meter på hver side og kjørebane på fem meter. Brua har fått mye «juling» i form av tungtrafikk og rehabiliteringen nå var nødvendig.

Til opprinnelig form

Brua ble først tenkt restaurert slik at den beholdt bredden fra 1947, men den påstøpte delen var så svak at en ble enig med Lund kommune om at en tilbakeføring av brua til den opprinnelige formen var best.

Brua vil få sitt gamle rekkverk i støpjern, støpt på Serigstad Jernstøperi A/S på Bryne. (Modellen ble funnet på elvebotnen under brua av to skoleelever fra Moi.)

Videre vil brua få en meters fortau på begge sider med bruddskifer som belegning.

Kjørebane blir ca tre meter, og brua vil bli skiltet slik at kjøretøy fra Nystedsiden får forkjørsrett. Brua vil i framtida få seks tonns akseltrykk.

Der skal settes granittblokker i endene med lysmast på. På Moi-sida skal det settes opp en del stabbestein på begge sider.

Arbeid og kostnad

Produksjonsområde Egersund står for utførelsen av restaureringa. De har tidligere utført tilsvarende arbeid på Strandabrua i Sogndalstrand i Sokndal kommune, Terland klopp, Svalestad og Hestvad bru i Eigersund kommune. Alt arbeidet er godt utført.

Lund kommune og Statens vegvesen er økonomisk delaktige i prosjektet. Riksantikvaren har vist stor interesse for arbeidet og har bidratt i planleggingsarbeidet.

Lokal motstand

En del av innbyggerne i Lund kommune var imot at brua skulle bli smalere, og det ble innlevert underskriftslistor med omtrent 450 navn til ordføreren.

Det er bra at innbyggerne engasjerer seg i lokalsamfunnet og på ulike måter får tilkjennegi sitt syn på saker. Men vi får håpe at de fleste blir fornøyde når arbeidet er ferdig og brua igjen er åpen for trafikk i november. ■



Fra arbeidet med restaureringa av brukvelven og natursteinmuren. I korga arbeider Jonny Stenberg, mens Einar Solli og Rolf Warland hjelper til fra brukanten.



Jonny Stenberg gløtter opp over brukanten, mens han fra korga arbeider med å restaurere den kunstferdige natursteinmuren som brua er bygget av.

70-årige Olav Bjerga: - Eg fekk ønsket mitt oppfylt då eg fekk arbeid på vegen



Tekst og foto: Harald Sel

Dette seier 70-årige Olav Bjerga frå Ombo. Han syns han har hatt- og har eit godt liv. Han har hatt god helse både som yrkesaktiv og som pensjonist. Framleis føler han seg som full arbeidskar, f.eks. når han er i skogen. - For helsa sin del kunne eg godt greidd jobben i vegvesenet ennå. Det er tyngre å arbeida i skogen, sier han.

Oppvekst i 30-åra

Olav høyrer til den generasjonen som hadde første oppvekståra i 1930-åra - dei såkalla harde trettiåra. Å få seg utdanning var ikkje å tenkja på for ein vegarbeidar-son frå Ombo. For dei fleste ungdommar var det om å gjera å koma seg i arbeid straks ein var ferdig med folkeskulen. Dermed kunne ein yta litt økonomisk til ein ofte armodslag kvardag, i staden for å vera foreldra til byrde. - Som 15-åring var eg på skogsarbeid i Erfjord, fortel Olav. - Eg rodde att og fram mellom Ombo og Erfjord. Og det gjekk greit. I den tida hadde me helst ikkje veg på Bjerga, så det var robåten me brukte. F.eks. rodde eg som 14-åring til Jelsa når eg skulle på konfirmantførebuing - eller gå for presten, som me sa.

Veg, skog og fiske

Men det var vegarbeidar han hadde lyst til å bli. Og alt som 16-åring fekk han ønsket sitt oppfylt. Det skulle byggjast ny veg på Vatland, og Olav fekk arbeid der.

- Ein snakkar om å få ønsket sitt oppfylt. Det har eg fått. Då eg var liten og far arbeidde på vegen, gjekk eg til han med mat. Då tenkte eg ofte: Den som kunne vore så heldig å få arbeid på vegen. Og slik gjekk det. Eg blei vegarbeidar. Og aldri ein dag var eg lei arbeidet, sjøl om det var stritt mange gonger, særleg i harde snøvintrar.

Dei arbeidde berre om sommaren, så om vinteren var det skogsarbeid og fiske, fortel han. Seinare var det arbeid på fleire veganlegg, Kaltveit til Seltveit, Eidsund - Bergaland og andre bygdevegar på Ombo. Under krigen blei han fast tilsett som vegarbeidar i Jelsa kommune, som ein del av Ombo tilhørte den gongen. Då fekk han ansvaret for vedlikehaldet, i tillegg til anleggsarbeid. - Eg overtok etter gamle-vegvoktaren Anders Jørstad. Elles hadde eg Håkon Rørheim med meg i mange år. Alt blei gjort med handemakt, så det kunne vera tungt, seier Olav.

Snø, sukker og syltetøy

Mest arbeidssamt var det i snøvintrane, som han hugsar at det var fleire av både i 1940- 50- og 60-åra. - Når det var gale kunne det gå døgnet rundt. Eg hugsar at eg ein gong kom heim klokka to om natta. Etter ein kort kvil, måtte eg ut att. Då var eg så slapp at eg åt sukker, for å koma til hektene. Håkon Rørheim hadde av og til med seg eit glas med syltetøy. Når det røynte på som verst, tok han seg nokre skeier av glaset for å få ny energi. - Me følte det som om vegane var våre egne. Me hadde ansvaret og måtte gjera det som sto i vår makt for å halda dei opne; det var ikkje meir med det, slår Olav fast.

Maskinane overtok

Etter kvart kom maskinane. Arbeidet blei på alle måtar meir lettvtint og effektivt. Dermed blei det også mindre behov for vegarbeidarar. Mot slutten av 1980-åra blei det sagt at det var 20 mann for mykje i området til Tau vegstasjon, som Ombo hørte til. - Me som hadde passert 62 år blei oppfordra til å førtidspensjonera oss, fortel Olav. - På den tida hadde me fått det så lettvtint med maskinar, eg følte meg like sprek som tidlegare og treivst veldig godt med arbeidet, så eg sytte med å slutta. Eg hadde ein vond følelse av at eg ikkje betydde noko lenger, då eg gjekk over i pensjonistane sine rekker i så ung alder.

Nilen og Ombo

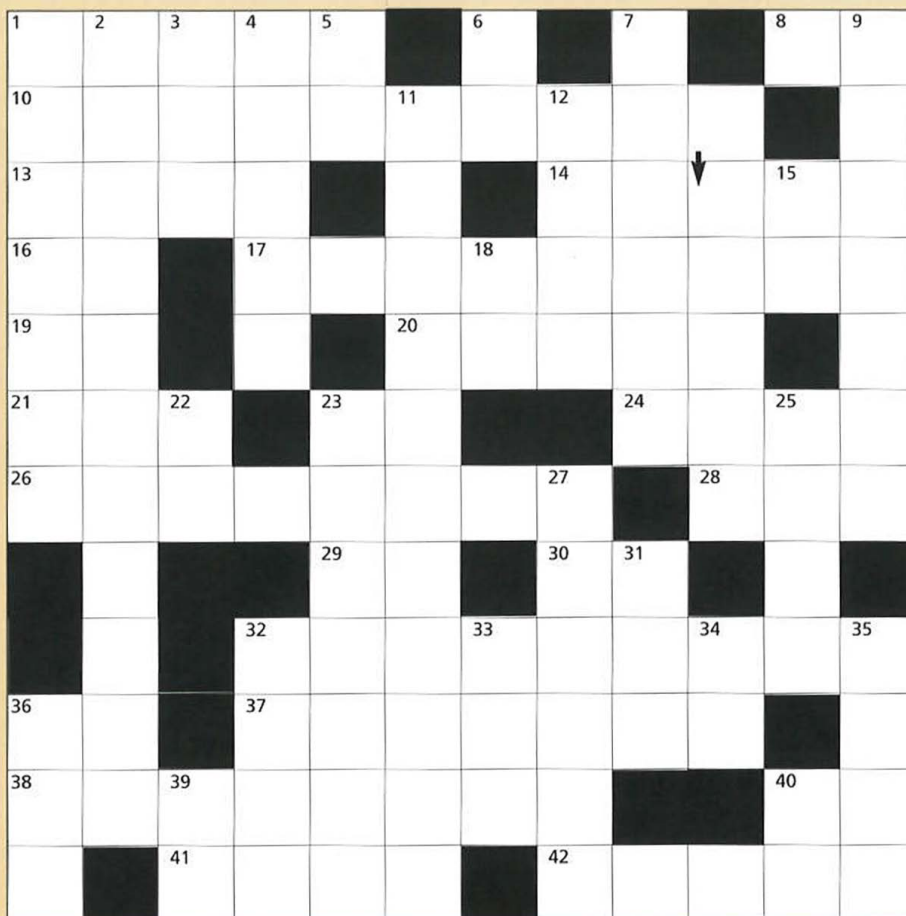
I ettertid ser han klart at det også har hatt lyse og gode sider å få nokre pensjonistår i relativ ung alder og med god helse. Ikkje minst har han, saman med kona Cesilie, reist mykje. Då Ryggjavegen besøkte ekteparet, var det t.d. rett før dei skulle reisa på 14 dagars ferie til Solgården i Spania. - Me har vore i fleire land, men å reisa i Egypt var nok den største opplevinga, seier Olav. - Sfinksen, pyramidane og alle dei andre kulturminna, det var svært interessant. Og så var me ute og seilte på Nilen. Det var utruleg flott. - Men det er fint på Ombo også, skyt me inn. - Ja det skal vera visst. Det ser me ikkje minst, når me har vore ute på reise og kjem heim att. Naturen er ingen stader så fin som i Norge, og naturen på Ombo er så visst mellom den vakraste, seier den spreke og vidreiste vegvesenpensionisten. ■

Kryssord

nr. 5/96

VANNRETT

1. Stokk
8. Retning
10. Tunnel
13. Pattedyr
14. Byggemåte
16. Kjenntegn på bil
17. Høyde
19. Fuglen
20. Kjøre på bane
21. Ikke ut
23. Adv.
24. melle
26. Bilde
28. Humrer
29. Voks
30. Månefase
32. Tviler
36. Øk
37. Lufting
38. Skøytebaner
40. Artikkel
41. Ga
42. Skinn



LODDRETT

1. Vriompeis
2. I Våg
3. Fugl
4. Innviklet
5. To like
6. Sår
7. Kategori
9. Retninger
11. Refse
12. Skrå
15. Materiale
18. Vasse
22. Tallord
23. Dekkende
25. Føre
27. Indre
31. Treslag
32. og pepper
33. Forstavelse
34. Ukeblad
35. Kommune
36. Belegg
39. Skjenneord
40. Plate

Løsningen på kryssord nr. 5/96 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger Innen 6. nov. 1996

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 4/96

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

Vinnere av kryssord nr. 4/96

Marit Grønnestad
Vegkontoret

Toril Henriksen
Stølsvn. 26
4260 Torvastad

Motorveg - store- og spesielle anlegg



Odd-Magnar Nerland
Anleggsleder



Roald Bø
Maskinkjører



Magnus Danielsen
Fagarbeider



Arvid Eide
Oppsynsmann



Jørgen Ekeland
Fagarbeider

Av Odd-Magnar Nerland

Seksjonen, som internt har betegnelsen *Produksjon anlegg 1*, er opprettet med tanke på å stå for utbygging av store og spesielle anlegg i egenregi, fortrinnsvis i Stavanger-Sandnes regionen. Vi er for tiden 26 ansatte, hvorav seks er ledelse og kontortilsatte. Budsjettet for 1996 er på ca 50 mill kr, noe som er i størrelsesorden som de siste foregående år.

Vi har på seksjonen bygd opp spesialkompetanse innenfor stikning/kvalitetssikring. Denne stabsfunksjonen består av to og en halv stilling, og skal dekke seksjonens eget behov for slike tjenester, samt Produksjonsområde Stavanger sine behov. Vi har for tida seks anlegg igang, der Rv 44 kollektivfelt i Hillevåg samt Strandgata i Sandnes er de mest arbeidskrevende. De seks anleggene skal i hovedsak være ferdig i februar 1997, da vi regner med oppstart/videreføring av E18 - firefelts motorveg fra Forus til Stangeland.



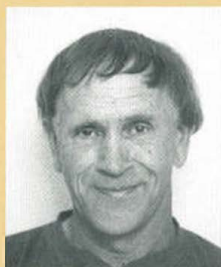
Geir Gudmestad
Formann



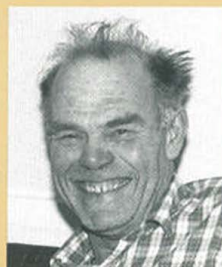
Magne Horve
Formann



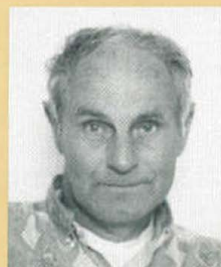
Trygve Hagetun
Sjåfør



Sverre Helleren
Formann



Jon Haugslund
Fagarbeider



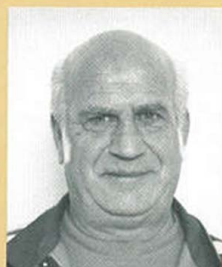
Tor Klausen
Fagarbeider



John Nesse
Formann



Trygve Petter Nilsen
Stikningshjelp



Leif-Kjell Oaland
Fagarbeider



Unni Petersen
Anleggsgartner



Evelyn Reiersen
Reinholdshjelp



Torleif Samsonsen
Fagarbeider



Eirik Soma
Fagarbeider



Kjell Solheim
Spesialarbeider



Trond Olav Stangeland
Korttidsinntak



Geir Strømstad
Kontrolling./stikn.sjef



Berit Thornes
Kontorfullmektig



Pål Thornes
Formann



Egil Øfstebo
Fagarbeider



Marius Ørnes
Oppsynsmann stikning



Agnar Aasheim
Oppsynsmann

Syklar for helsa og fordi det er kjekt

Tekst og foto: Harald Sel

- Eg sykklar fordi det er kjekt og fordi det gjer godt for helsa, seier mekanikar Tor Log ved Statens vegvesen sin verkstad i Haugesund. I sommarhalvåret sykklar han så og seia dagleg til og frå arbeid. Han bur nord i Haugesund, så det blir ca 15 km frå heimen til vegstasjonen og tilbake. Sykkelen set han ikkje «på bås» om vinteren heller, men det blir atskillig mindre sykling då.

- Om eg sykklar mindre i vinterhalvåret, prøver eg å passa formen om vinteren også, seier Tor. - Eg går mykje tur både om kveldane og i heia om helgene. Og så joggar eg litt. I oktober skal eg vera med i det 9 km lange mosjonsløpet Djupadalten.

59 årige Tor fortel at han alltid har likt å trimma, både sykling og andre former for aktivitet. Likevel fekk han hjarte-

problem i 1987, berre 50 år gammal. - Ein kan forebygga hjarteproblem med å trimma men det garanterer ingen ting, seier han. - Det har også med arv og miljø å gjera. Både far og mor døydde av hjertesvikt.

I 1991 gjennomgjekk Tor ein større hjarteoperasjon. Før det hadde han hatt ein periode då han orka lite og tolte minimalt av fysisk aktivitet. Operasjonen var vellukka. Han kom i gang att med regelmessig trening.

- I dag er eg så god som eg kunne ønska at eg kunne bli, og eg set nok ennå større pris på å trimma og vera i aktivitet nå enn tidlegare. I tillegg ligg det i bakhovudet heile tida, at dette er forebyggande for nye helseproblem. Det har eg blitt meg ennå meir bevist etter hjarteoperasjonen, seier han.



Tor Log med sykkelen utanfor vegstasjonen i Haugesund. Heile sommaren og delvis om vinteren sykklar han 15 km til og frå arbeid. Her viser han fram «Sykle til jobben-skjorta», som er ei påskjøning frå Bedriftsidrettslaget, Statens vegvesen Rogaland.

Her ser me gjestene frå Vegdirektoratet saman med representantar frå vertskapet under stansen ved Lysefjordsenteret i Forsand, der prosjektleiar Gunnar Nærum orienterte om Lysefjordbrua og arbeidet med denne. Framme: Tor Geir Espedal og Sidsel Sandelien. Bak frå v.: Svein Magne Olsen, Gørild Cornejo-Malm, Steinar Eriksen, Halvor Følgerø, Lidvard Skorpa, Georg Ullenes og Gunnar Nærum.



Etatsdirektør-besøk frå Vegdirektoratet

Tekst og foto: Harald Sel

Topleiinga i Vegdirektoratet er for tida på reisefot. I løpet av hausten besøker enten vegdirektøren eller ein av dei tre etatsdirektørane alle fylka.

Formålet er tosidig. På den eine sida nyttar vegdirektøren og etatsdirektørane besøket til informasjon og orientering overfor fylka. I tillegg blir dei sjøl betre kjent med aktiviteten, ønsker og problem rundt om i landet. I slutten av september var etatsdirektør

Sidsel Sandelien på besøk i Rogaland saman med økonomidirektør Steinar Eriksen og kontorsjef Gørild Cornejo-Malm. I eit tettprogram og omfattande todagarsprogram inngjekk også ei reis med ulike synfaringar i Ryfylke.

I framlegget til Statsbudsjett 1997 foreslår regjeringa løyving på 63 mill kr til det vidare arbeidet med Lysefjord-brua. Av investeringsmidlar elles, er det foreslått mest til gang- og sykkelveggar med 16,5 mill kr. I alt er det ført opp 136,6 mill kr til veginvesteringar i Rogaland i 1997. Dette er nesten 20 mill mindre enn i år.

Det blir truleg anleggsstart på ny veg til Frafjord våren 1997. Det bur ca 100 menneske i Frafjord, av desse nesten 30 barn. Ingen vil nok sakna dagens rasfarlege veg, når det kjem ny veg i tunnel mellom Gilja og bygda.



Statsbudsjett 1997

Mest pengar til Lysefjordbrua og gang/sykkelveggar

Anleggsstart på firefelts motorveg Forus - Stangeland og fylkesvegen til Frafjord

Av Harald Sel

Ved utarbeidinga av Vegsjefen sitt forslag til investeringsbudsjett, var det gitt ei ramme på 152 mill kr. I forhold til dette har regjeringa redusert summen med 14,4 mill kr. Størst reduksjon er gjort i posten for miljøtiltak, minus 5 mill, og i posten for kollektivtiltak, minus 5,7 mill.

E 18 Forus - Stangeland

I budsjettframlegget er det ikkje ført opp midlar til vidare utbygging av den 3, 8 km. lange strekninga av E 18 mellom Forus og Stangeland til firefelts motorveg. Men regjeringa går inn for at arbeidet startar våren 1997 med forskotterte midlar frå finansierings-selskapet Motorvegen Stavanger - Sandnes A/S. Prosjektet er kostnadsrekna til 60 mill kr og utbygginga er planlagt å vera ferdig i november 1998. Staten vil refundera den forskotterte summen i åra 1999, 2000 og 2001.

Rv 13 Hove - Vatnekrossen

Prosjektet omfattar 2,8 km ny riksveg, inkludert 480 m miljøtunnel, utanom Sandnes sentrum med tilknytning til E 18 ved Hove. Det er ikkje ført opp midlar i forslaget til Statsbudsjett for 1997, men ut frå den tidlegare godkjente finansieringsplanen reknar regjeringa med at Sandnes kommune gir eit tilskot på 10 mill i 1997 til planlegging og grunninnløyving. Anleggsarbeidet er planlagt oppstarta våren 1998.

Bru over Lysefjorden

Arbeidet med den 650 m lange hengebrua over Lysefjorden er godt i gang. Heile prosjektet er kostnadsrekna til 202 mill kr og skal vera ferdig i mai 1998. På budsjettframlegget for 1997 er prosjektet ført opp med ei løyving på 63 mill kr.

Høgsfjordprosjektet

Det igansette arbeidet med å framskaffa betre beslutningsgrunnlag for prosjektet

blir ført vidare og avslutta i løpet av 1997. Det er tidlegare løyvd 14 mill kr til dette arbeidet på budsjetta for 1995 og 1996.

Andre tiltak

Til saman er det ført opp 43,1 mill kr til gang- og sykkelveggar, trafikksikring, miljøtiltak, kollektivtiltak og diverse mindre utbetringar. Største summen er foreslått til gang- og sykkelveggar med 16,5 mill kr. Vidare er det foreslått 4,2 mill til spesielle trafikksikringstiltak, 9,4 mill kr til miljø-prosjekt, 4 mill kr til kollektivtiltak og 9 mill til mindre utbetringar.

Ikkje rassikringstilskot

Vegsjefen hadde i sitt budsjettforslag gjort framlegg om 15 mill på budsjett-posten «Tilskot til rassikring» til oppstart av rassikringsarbeid (tunnel) på Rv 13 Ivarsflaten - Djupevik på Suldalsvegen. I budsjettframlegget har ikkje regjeringa ført opp midlar til dette prosjektet.

Ny fylkesveg til Frafjord

Regjeringa foreslår eit statstilskot på inntil 44 mill til den nye Frafjordvegen, der det skal byggjast tunnel mellom Gilja og Frafjord. Prosjektet er kostnadsrekna til 85 mill 1996-kr. Etter budsjettforslaget vil Staten dermed finansiera i overkant av 50 prosent. Resten av kostnadane skal dekkast av Rogaland fylkeskommune. Det er ikkje ført opp løyving til prosjektet på 1997-budsjettet. Men regjeringa foreslår at fylkeskommunen får forskottera 20 mill kr neste år, slik at anleggsarbeidet kan starta opp våren 1997 og vera ferdig våren 1999. Statstilskotet vil bli fordelt på åra 1998 til 2001.

Vegvedlikehald

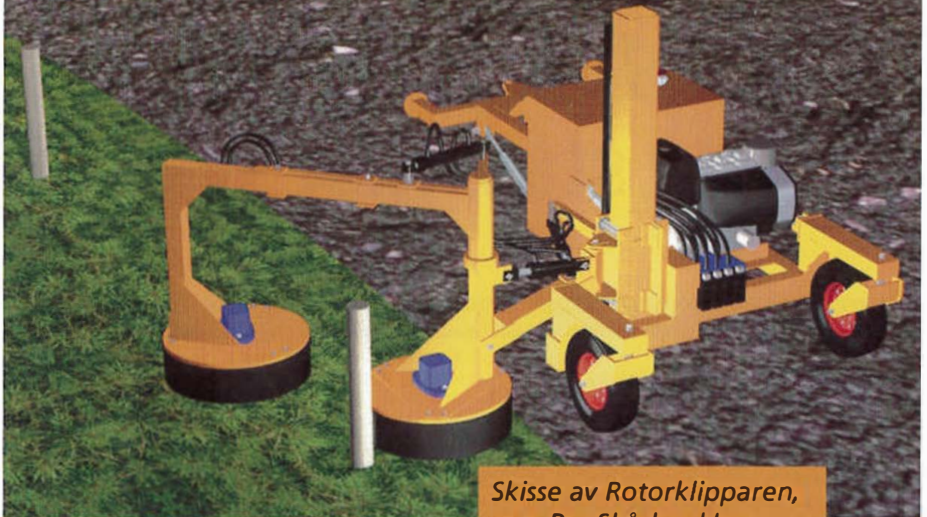
Vedlikehaldsinnsatsen blir ført vidare på omlag same nivå som i 1996. Men det blir lagt opp til ein lågare takt i legging av nye vegdekke, mens det blir ein noko høgare standard når det gjeld snøbrøyting og strøing/salting. For Rogaland vil dette bety eit mindreforbruk på omlag 3,5 mill kr til nye dekke (36,0 mill i 1996 mot 32,5 mill i 1997). Vegdekka på riksvegane er, gjennom mange års satsing, opparbeidd til ein generell god standard. På kort sikt vil difor ein redusert innsats på dette området bli lite merkbar for trafikantane.

Til vintervedlikehald på riksvegane (brøyting, salt- og sandstrøing) i 1997 blir det planlagt å bruka ca 1,5 mill kr meir enn i 1996 (22 mill kr i 1996 mot 23,5 i 1997).

Ikkje ferje-gassdrift

Regjeringa foreslår ein gjennomsnittleg auke i kjøretøy- og passasjertakstane på 2,5 prosent frå 1. januar 1997. Samferdselsdepartementet går ikkje inn for prøve med gassdrift på Boknafjorden (Mortavika - Arsvågen) i denne omgangen. Dagens ferjedriftsordning blir oppretthalde inntil vidare, og det er ønskeleg å få gjennomført anbud for drifta på sambandet. Departementet har foreslått å byggja ei ferje for gassdrift som skal settast inn i sambandet Halså - Kanestraum i Møre og Romsdal. Denne ferja skal i så fall bruka flytande gass levert frå Statoil sitt anlegg på Tjeldbergodden. ■

Glup utnytting av enkelt prinsipp



Skisse av Rotorklipperen, som Per Skårland har utvikla og som i sommar har vore i arbeid på Rogalandsvegar. Dei to runde klippeelementa er påmontert dreibar glidesko. Under kantklipping kan ein seia at klippeelementa «smyg seg rundt» stolpane og klipper reint.

Effektiv klipping rundt vegkantstolpar

Av Harald Sel

Korleis få ei effektiv maskinell vegkantklipping rundt rekkverkstolpar, markeringsstolpar og skilt. Dette har vore eit problem for Statens vegvesen. Ulike løysingar har vore prøvd, men dei har vore arbeidskrevande og lite effektive. Dette er f.eks. ein av grunnane til at ein like fram til det siste i stor grad har brukt sprøyting for å drepa vegetasjonen under rekkverk. Nå meiner produktutviklar Per Skårland og hans medarbeidarar på Nærbø veg- og trafikkstasjon at dei har utvikla maskinen som skal løysa problemet. - Prinsippet er svært enkelt, seier Per

Skårland. Når me ser maskinen i arbeid, må me vedgå at han har rett. Men slik er det stundom. Løysinga kan vera enkel, men det nyttar lite dersom det ikkje fins ein glup oppfinnar som oppdagar korleis den enkle løysinga kan brukast i praksis. Rotorklipperen som Per Skårland har utvikla har to klippeelement som er påmontert dreibare glidesko. Når maskinen er i arbeid, kan ein seia at klippeelementa «smyg seg rundt» dei ulike stolpane i vegkanten og klipper reint for gras. Klipperen er koplta til ein lastebil og føraren av denne betjener maskinen. Rotorklipperen, som i sommar har vore i arbeid i Rogaland, er produsert av firmaet OIS Hydraulikk A/S, Voll på Jæren.

Men lønssystemet står fast som fjell



Av fungerande produksjonssjef Nils Lausund

I ein kvart sekel rådde PBR og Chester Danielsen. Så - i løpet av to år - kom endringane i rask rekkefølge; først Krøsus, så eit nytt vegvesen, deretter ein ny vegsjef, enno eit nytt økonomisystem og i desse dagar er eit nytt arkivsystem på trappene. Gamle gode anprod er under omlegging, brune internkonvoluttar blir bytta med mail, og polygonpunkt er snart historie. Kva framtida byr på veit vi ikkje, men vi har truleg gått inn i ei tid der endringar er det normale og det er dei organisasjonane som kontinuerleg både vil og kan tilpasse seg framtida, som høyrer denne tida til.

Kan og vil vi dette når vi samstundes skal byggje og vedlikehalde stadig fleire vegar, og attpåtil vere meir effektive?

Ein av føresetnadene for å makte dette er at vi er mentalt innstilte på desse omveltingane. I vegarbeidsdrifta synest dei nye utfordringane å bli vel mottekne. Skiljet mellom drift, vedlikehald og anleggsverksemd er i ferd med å slettast ut. Oppsyn og arbeidarar er ivrige etter å gjere ein god jobb med moderne reiskap, uavhengig av kva budsjettkapittel lønna kjem frå. Dei pendlar over fylkesgrenser og flyttar på fjell. Kontordamer som for få år sidan berre kunne skrive etter konsept, har blitt støtte-spelarar for økosys, anprod og grunnervervssystem i access.

Er vi andre på vegkontoret like fleksible? Klarer vi å fristille oss frå PBR og brune konvoluttar? Vil vi vere med på å

optimalisere resursbruken ved å flytte frå avdeling til avdeling utan å få med oss kontorputten? Har vi nok basiskompetanse for å ta i mot all lærdommen? Er vi i stand til å gjere ein god jobb i andre avdelingar og seksjonar? Har vi i det heile teke føresetnader for å ta imot dei nye systema som blir trødd nedover oss? Eg veit ikkje, men vil stille spørsmålet om vi framover i større grad bør rekruttere folk med generell kompetanse til problemløysing i staden for spesialistar på å løyse konkrete oppgåver. Basiskunnskap går ikkje ut på dagen. Gode basiskunnskapar i til dømes handverksfaga, matematikk, norsk, samfunnsfag og økonomi, gir den einskilde den tryggleik og det spelerom som er naudsynt for at organisasjonen kan utviklast.

I all denne omstrukturering- og endringsiver samfunnet legg for dagen, er det i alle høve noko som står fast som fjell; lønssystem. Her er ikkje noe slinger i valsen. Er du «kontordame», blir du «kontordame». Det nyttar korkje å vise til kurs eller kompetanse, fleksibilitet eller framtidsorientering. «Kontordame» er du til Dovre fell, basta.

Skal vegvesenet bli den fleksible organisasjonen styremaktene ønskjer, er det naudsynt å ha ein tilpassa lønnspolitikk som mellom anna premierer omstillingslyst, mobilitet samt evne og lyst til å ta i mot ny lærdom.

Vi treng gulrøter som styrer oss i den retning vi skal gå.

Nye medarbeidarar



Jarle Egeland

Fagarbeider ved Produksjonsavdelinga, produksjonsområde Egersund



Mona-Lisa Heimdal Bjånes

Kontorfullmektig på engasjement på Trafikkavdelinga, Nærbø veg- og trafikkstasjon

Jubilantar

50 år

Olav Erfjord

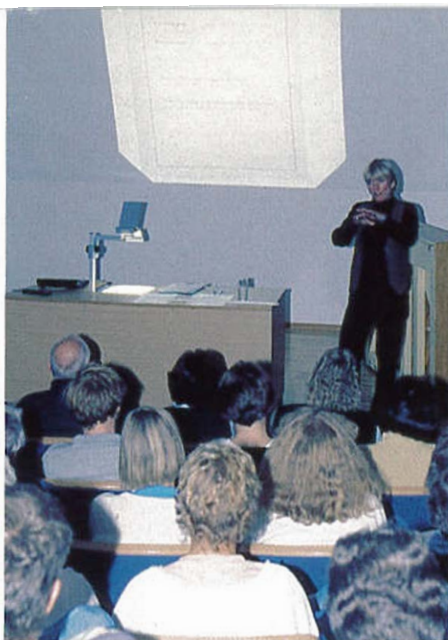
Tunnel- og betongseksjonen, Tau
31. oktober

Anne Brit Andersen

Fellestjenestene, Vegkontoret
28. november

Harald Andersen

Veg- og trafikkseksjonen, Vegkontoret
1. desember



LIKESTILLINGSKONFERANSE:

Kommunikasjon og væremåte

i et kjønnsperspektiv

Mandag 23. september arrangerte Likestillingsutvalget i Statens vegvesen Rogaland temadag på vegkontoret. De som ikke hadde lyst eller anledning til å delta på temadagen, gikk glipp av fem timer spekket med fakta, tanker og myter om «den store lille forskjellen», om hvordan kvinner og menn kommuniserer med hverandre.

Ragnhild Ustgård, rektor på BI i Vestfold, var foreleser, og hun klarte å både overbevise og provosere. - Og hjelpe oss å sette ord på mye som vi ikke hadde forstått eller tenkt over. Ingen var uenige i at vi er forskjellige. Vi har ofte de samme mål, motiver og hensikter, men forskjellen ligger i vår atferd, virkelighetsoppfatning og måte å kommunisere på. Hun lærte oss å oppfatte og bedre forstå ulikhetene, og dermed forhåpentligvis ta vare på de gode og gjøre noe med de mindre gode. Klarer vi det, er vi kanskje et skritt nærmere det å snakke samme språk og bedre forstå hverandre.

Auditoriet var på det nærmeste fullt, og temaet engasjerte tydeligvis mange. Vi kunne faktisk ikke registrere et eneste frafall underveis, heller tvert om. Flere som i utgangspunktet ikke hadde tenkt seg på temadagen kom til etter hvert.

EVI

Tillitsvalgtes spalte

Erfaringer og tanker omkring Det nye Vegvesenet 15 mnd etter



Sigmund Sandsmark, NVF avd. 74 Rogaland

På vegne av NVF avd. 74 Rogaland vil vi ønske den nye vegsjefen, Tor Geir Espedal, velkommen, og ønske deg lykke til med jobben. Statens vegvesen Rogaland står overfor mange og krevende arbeidsoppgaver i tiden fremover. For å løse disse oppgavene, må blant annet et godt samarbeid med organisasjonene tilstrebes. Dersom vi drar lasset i lag går alt «så meget bedre».

Når det gjelder Det nye Vegvesenet, føler en vel at en del ting har falt på plass, noe er sånn delvis, mens en del ting ennå står i stampe. Lønn/lønnskompensasjon for merarbeid, større myndighet og ansvar, og ikke minst forventninger, delvis skapt, delvis lovet i forkant av omorganiseringsprosessen er en del av de ting som skaper uro. Dette er noe som en i etterkant av prosessen ser burde vært på plass før omorganisering ble foretatt. Særlig gjelder dette harmonisering av særavtalene som det ennå ikke er enighet om. I disse avtaleutkastene ligger det blant annet et krav om bedre lønns- og arbeidsvilkår for arbeidere/opsyn som har hele fylket og andre fylker som arbeidsplass. Disse er klart underbetalt sett i forhold til andre medarbeidere som bor hjemme hele året og har en vanlig åtte timers arbeidsdag. Lange reiser, borte fra hjemmet hele uka på den beste tida av året (sommerhalvåret), gjør at arbeidere med spesialkompetanse søker arbeid nær hjemstedet med den konsekvens det får for Statens vegvesen Rogaland. Dette må det bli en ordning på meget snart, ellers kan en regne med at spesialproduksjonen går dårligere tider i møte:

ARBEIDSMILJØPRISEN 1996

Vegsjefen foretar prisutdelingen på vegkontoret den 12. desember

Vi har den glede å innby samtlige til å utpeke årets kandidat til arbeidsmiljøpris. Prisen skal være en heder til dem som har gjort en ekstra innsats. Det kan være fysiske forbedringer som øker verne- og sikkerheten, eller omtanke i hverdagen slik at det fremmer et godt og trivelig arbeidsmiljø. Tidsfristen for innlevering av forslag på kandidat er 12. november.

Forslaget sendes: HMS-seksjonen

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, 4001 Stavanger



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland

Postboks 197

4001 Stavanger



Statens vegvesen
Rogaland