



Statens vegvesen
Rogaland

25 år

Rygjavegen

Nr. 1
februar 1997
25. årgang



- 4** Lagårdskleivå bru - et landemerke
- 6** Bli med på vegvesenets kultur dagar
- 8** Fornyning av maskinparken - for bedre produksjon og miljø
- 10** Betre og tryggare veg langs Austrumdalsvatnet
- 12** Minnesmerke ved Austrumdalsvegen
- 18** Presentasjon av Trafikkdistrikt Sør-Rogaland

Vegprising kan gi i både pose og sekk

For fjerde gang utredes nå en bompengoordning for Nord-Jæren regionen. Etter at det tredje forsøket på en bompengoordning mislyktes for vel et år siden, sa min forgjenger, Chester Danielsen, at det var siste gang Statens vegvesen ville engasjere seg i utredning av bompengoordninger på Nord-Jæren.

Så skulle det gå mindre enn et år før Fylkestinget i sitt desembermøte i fjor faktisk vedtar på ny å utrede ekstraordinær finansiering av tiltakene i revidert transportplan for Nord-Jæren. Omtrent samtidig gjør Stavanger kommune et tilsvarende vedtak.

Til forskjell fra tidligere er det denne gang politikerne selv som ber om en utredning av ekstraordinær finansiering knyttet til bompenger / vegprising.

Mange har sagt at trafikkproblemene på Nord-Jæren ikke er store nok til at det er politisk vilje til å innføre bompenger/vegprising. Dette har kanskje vært riktig og er kanskje fremdeles riktig. Imidlertid ser vi at trafikken vokser i en aksellererende takt. Siste år var for eksempel trafikkveksten i Rogaland på 3,4 %, noe som er langt over prognosen i NVVP. Det fører til at støy-, forurensings- og andre problemer knyttet til trafikken vokser enda sterkere. Spådommene for den økonomiske utvikling i Norge de nærmeste årene er nærmeste eventyrlige. Vi må forvente økt kjøpekraft som svært mange tar ut i kjøp av nye biler, - og kjøper man ny bil lar man den ikke stå for å ta buss.

Statens vegvesen har ingen egeninteresse av å bygge mest mulig veier. Derimot er det i vår interesse å utnytte den allerede etablerte vegkapasiteten så godt som mulig. Det er god samfunnsøkonomi. En av måtene dette kan gjøres på er å innføre differensiert vegprising.

Forhåpentligvis vil det bidra til at en del av trafikantene velger andre tidspunkt å reise på når det er ledig kapasitet, -noen vil kanskje også reise kollektivt. Dermed bedres framkommeligheten for alle uten at vegkapasiteten utvides. Inntektene fra vegprisingen kan betraktes som en bieffekt som kan nyttes til trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak, kollektivtiltak og nye vegtiltak der disse har en klar trafiksikkerhets- og miljøgevinst.

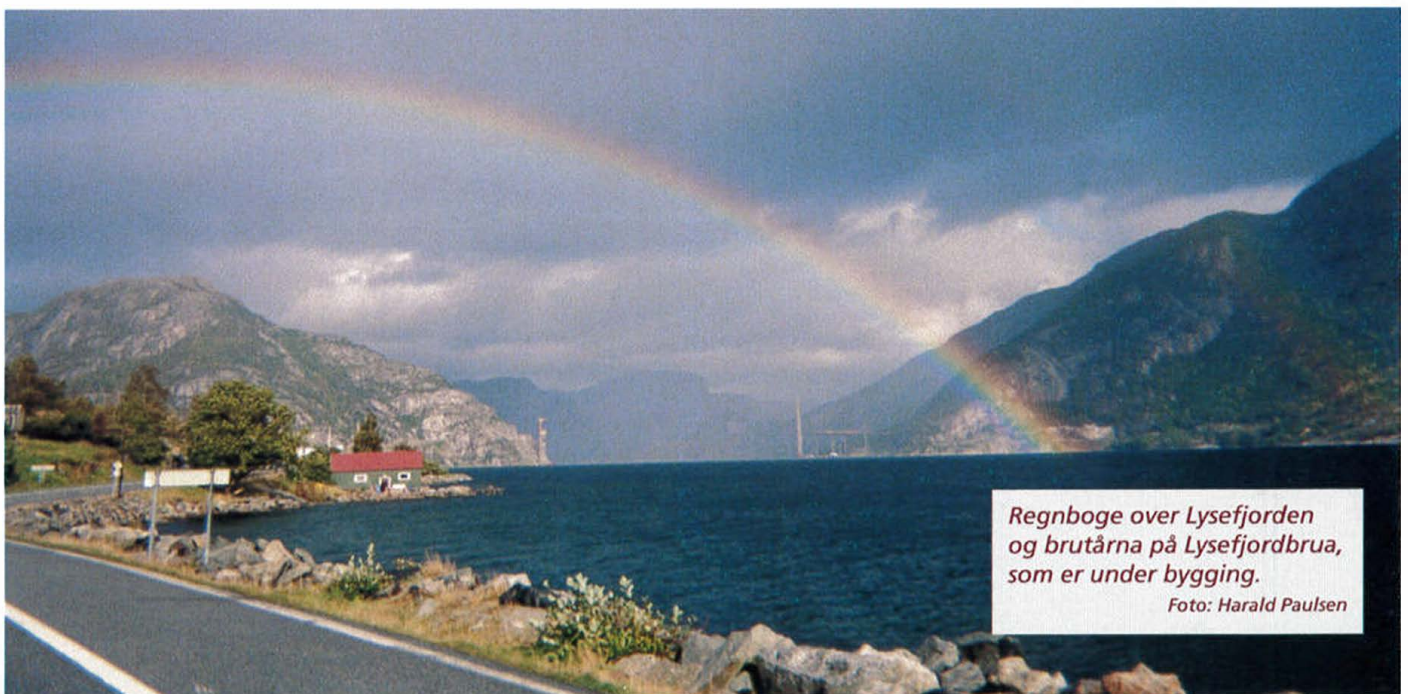
Vegprising i storbyområdet kan gi både i pose og sekk. Vi kan bedre framkommeligheten på det eksisterende vegnettet og samtidig få penger til å foreta nødvendige nye investeringer i vegnettet. Vi ser allerede nå at sannsynligheten er stor for at vi ikke får nok midler over budsjettene til å oppfylle anbefalt tiltakspakke i TP-10.

Erfaringene fra de andre storbyene i Norge med bompenger/vegprising er meget gode. Det synes som om trafikantene har akseptert ordningene, noe som har sammenheng med at folk ser resultater av det de legger igjen i bomstasjonene.

Vi har fått en sentral rolle i utredningsarbeidet som nå gjøres. Jeg har tro på at vi denne gang lykkes i samarbeid med de fire berørte kommuner og fylkeskommunen.



Tor Geir Espedal



Regnboge over Lysefjorden og brutårna på Lysefjordbrua, som er under bygging.

Foto: Harald Paulsen

INNHALD

Vegsjef-teigen	2	Forslagsvirksomheten	15
Rygjavegen 25 år	3	Fest for 1996-pensjonistane	15
Lagårdskleivå bru - et landemerke	4	Rogaland sentralt i VegMa-prosjektet	16
		Køorden ved Stavanger trafikkstasjon	16
Miljøpris til ein likanes kar	5	Kryssord	17
Bli med på vegvesenets kultur dagar	6	Trafikkdistrikt Sør-Rogaland	18
Dekkeseksjonen: Godt miljø på Vikeså	7	Produksjonsarbeidere tar fagopplæring	19
Fornyng av maskinparken	8		
Offisiell opning av Austrumdalsvegen	10	Likestillingsprisen til Bård Asle Nordbø	20
		HMS-stab	20
Komlefest, ekte glede og grendeskule	11	Nye medarbeidarar	21
Minnesmerke over vegarbeidarar	12	Jubilantar	21
Til minne om far	13	Redaksjonsrådet Rygjavegen	21
Mista mann og far	14	Nils Lausund ny produksjonssjef	21
		Leiarkommentar	22
		Tunnel Frafjord - Espedal bør byggjast snarast	23
		Tillitsvalgtes spalte	23

Rygjavegen

Nr. 1 - februar 1997

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Bjørn Alsaker
Lewy Dalen
Halvor Folgerø
Anne Elise Njærheim
John Mathias Mathiassen
Liv Rettedal

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Torstein Rein Larsen

Baksidefoto
Harald Sel

Opplag
1900 eksemplar

Rygjavegen ^{25 år}

Rygjavegen går nå inn i sin 25. årgang.

Arne G. Vashø var den første redaktøren. Seinare har avisa hatt fire redaktørar; i tillegg til underteikna: Berny Lien, Karsten Torkildsen, Ole Handeland og Unni Evang, som vikarierte i eit år mens underteikna hadde permisjon.

Rogaland var mellom dei første fylka der Statens vegvesen fekk eige bedriftsblad.

Det første nummeret hadde mellom anna stoff om den gamle vegen over Trønåsen, Ørdsalstunnelen, ny verkstad i Haugesund, overflatebehandling av asfalt og mykje meir. Ved å bla igjennom nummer for nummer vidare, finn me heile tida variert stoff. Langt på veg avspeglar innhaldet den omfattande verksemda til Statens vegvesen Rogaland, år for år. Sånn sett er årgangane av Rygjavegen også viktige historiske dokument.

Men først og fremst skal Rygjavegen vera eit aktuelt blad i samtida. Eit bedriftsblad som gir informasjon og som fremjar samhald og bedriftskultur i etaten. Langt på veg trur me at me har lukkast i denne målsettinga. Resultatet av meiningsmålinga, som me refererte frå i julenummeret i fjor, viser oppmuntrande resultat i så måte.

Bladet går også ut til politikarar, kommunar, skular, samarbeidspartnarar og privatpersonar som har bedt om å få bladet tilsendt. Sånn sett har Rygjavegen også ein funksjon i etaten sitt utadretta informasjonsarbeid, sjøl om det først og fremst er eit internt bedriftsblad.

Utviklinga har gått sin gang i løpet av dei 25 åra Rygjavegen har kome ut. Også på dette området har me blitt flinkare og meir profesjonelle, ikkje minst når det gjeld utforming og layout. Sånn sett var det ein milepel då vårt grafiske senter overtok arbeidet med sats og layout for omlag fem år sidan.

Me takkar lesarane - både våre eigne tilsette og andre, for samarbeid og tilbakemeldingar gjennom det kvart hundreåret me har lagt bak oss.

Med ønske om at Statens vegvesen vil få gode rammevilkår og framgang også i dei neste 25 åra, gratulerer me oss sjøl med jubileet.

Harald Sel



Ordfører Leif Johan Sevland klypte nasjonalbandet, og dermed kunne ordfører og vegsjef erklære trygg ferdsel for myke trafikanter.

Som Fugl Fønix stiger tårnet på Lagårdskleivå bru mot himmelen.

LAGÅRDSKLEIVÅ BRU

- et landemerke

Skarp og klar januarsol, feststemte gjester med og uten sykkel, samt flagg og nasjonalband, dannet ei perfekt ramme rundt åpningen av Lagårdskleivå bru torsdag 23. januar. Det var ordfører i Stavanger, Leif Johan Sevland, som klypte nasjonalbandet, og kunne erklære trygg veg for myke trafikanter mellom bydelene Storhaug og Våland.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Ordføreren framhevet betydningen av å ivareta trafikksikkerheten for gående og sykklister gjennom slike prosjekter. - Lagårdsvegen har lenge vært sterkt trafikkert, og forandringene som traséen mot Hillevåg gjennomgår for tiden, krever at vi ivaretar også de myke trafikantene på en skikkelig måte, sa Sevland. Han understreket også det gode samarbeidet mellom Stavanger kommune og vegvesenet i dette arbeidet.

Nærmere 100 kryssinger i timen
Vegsjefen kunne fortelle at tellinger

har vist at nærmere 100 fotgjengere og sykklister krysser Lagårdsvegen hver time. - Når det nå bygges kollektivfelt på Lagårdsvegen, vil det bli i alt fire kjørefelt. Lagårdskleivå bru er en god løsning for myke trafikanter som skal krysse vegen, sa vegsjefen. - Dette er et ledd i satsingen på trafikksikkerhet og kollektivtrafikk og brua er blitt ferdig på rekordtid, fortsatte han.

Skråkabelbru

Lagårdskleivå bru er ei skråkabelbru som svinger seg elegant over Rv 44, hengende i et 24 meter høyt, skrått, sigarformet tårn. Brua er spesiell i sin konstruksjon der den på samme tid både ligger og reiser seg i terrenget. Den er en av de mest påkostede gangbruer i Norge, og blir allerede karakterisert som et landemerke. Arkitekt Thorir Helgason har lagt stor vekt på å få til en brukonstruksjon som skal fungere ideelt for fotgjengere og sykklister, samtidig som den skal passe godt inn i landskapet.



Som bestilt kom 12 år gamle Kemal Pektas rett etter åpningen. Han bor på Storhaug, går på Våland skole, og blir fast bruker av brua når han hver dag skal til og fra skolen.



Arkitekt Thorir Helgason (til venstre) overrakte blomster til byggeleder Svein Storli, med takk for godt og konstruktivt samarbeid i hele prosessen.

Stor vekt på estetikk

Det er lagt ned mye arbeid i planlegging, utforming og materialbruk. Ulike arkitekter har uavhengig av hverandre levert forslag til utforming av området, og den endelige løsningen ble valgt i et samarbeid mellom Stavanger kommune, arkitekten Thorir Helgason og Statens vegvesen. Det skal blant annet opparbeides parkområder på begge sider av brua. Landkarene skal kles med skifer og belysning tilpasset brua skal monteres i begge ender.

Data om Lagårdskleivå bru:

Skråkabelbru i spennarmert betong.
 Brulengde 70 m
 Total lengde 100 m

Kostnader og finansiering:

Kontraktssum: 4.2 mill. kr
 Fullfinansiert av Statens vegvesen
 Opparbeidelse av parkarealer utføres som en del av kollektivfeltutbyggingen.



MILJØPRIS til ein likandes kar

Arbeidsmiljøprisen må vera ein av dei gjæveste prisane å få. Prisen for 1996 gjekk til Odd-Magnar Nerland, som er anleggsleiar på Motorvegen (PA1).

Tekst: Eva Vivoll
Foto: Bård Asle Nordbø

Det var vegsjef Tor Geir Espedal som overrakte prisen, under ei tilstelling torsdag 12. desember 1996.

Han rosa Odd-Magnar for sitt engasjement i å skapa eit godt arbeidsmiljø, laga gode rutinar for trygge arbeidsplassar og for å spela på lag.

Påverkar arbeidsmiljøet

Odd-Magnar er kjend for å vera sosial. I begrunnelsen i forslaget er nettopp det sosiale arbeidsmiljøet på anlegget trekt fram, der Odd-Magnar har vore ein pådrivar, og samman med dei andre på anlegget har klart å skapa eit godt samhald. Hans sosiale legning, faglege innsikt og rolege vesen gjer at han spelar på lag og samarbeider godt med dei fleste.

Opptatt av tryggleiken

Han er og opptatt av ulike tryggingstiltak på arbeidsplassen. Han var ein av dei første som greip fatt i utfordringa då vegsjefen overførte HMS-ansvar til kvar einskild leiar. Han var snar til å oppretta HMS-rutinar, blant anna faste vernerundar. HMS blei innarbeid som fast post på alle møter, og han har vore ein sterk pådrivar for å få innført sikkerhetskortet, og halda kurs for alle arbeidarar, både eigne og innleigde.

Rygjavegen stiller seg i rekkja av gratulantar, og ønsker Odd-Magnar lykke til i det vidare arbeid!

BLI MED PÅ VEGVESENETS KULTUR- DAGAR

Dansar du, syslar du med eit eller anna handarbeid, syng du eller spelar eit instrument, eller kanskje du driv med andre hobbyar og aktivitetar?

Då bør du melde deg på til Statens vegvesen sine kultur-dagar 1998. Den store kultur-mønstringa skal foregå på Norsk vegmuseum ved Lillehammer frå 19. til 21. juni.

Av Harald Sel

Det er første gong Statens vegvesen arrangerer kultur dagar.

I Finland derimot har Vägverket hatt slike kulturtilskipingar fem gonger. Desse har fått ein imponerende breidde og oppslutninga har vore stor. Langt på veg er opplegget for arrangementet på Norsk vegmuseum etter mønster frå det finske vägverket sine kultur dagar. Ei arbeidsgruppe frå

Statens vegvesen var i Finland under kultur dagane 1995. Dei var imponerte over det dei fekk oppleve.

Nytt «etatsmeisterskap»

I Norge har idrettsarrangement tradisjon i Statens vegvesen. Mange har sakna ei samling også for ikkje-idrettslege aktivitetar. Alle er kjent med at det mellom etatens tilsette og pensjonistar er mange som er aktive på ei rekke andre område. Med kultur dagane vil også desse få eit tilbod. Deltakarane vil få reise- og opphaldstilskot på lik line med dei som deltar på idrettslege etatsmeisterskap. Yrkesaktive som er med på Kultur dagane med ein eller annan form for aktivitet, vil dessutan få innvilga ein dags permisjon med løn (fredag 19. juni).

Sentral komite og fylkeskontakter

Det er sett ned ein sentral komite, med etatsdirektør Kjell Haaland som leiar, som har hovudansvaret for Kultur dagane 1998. Til å koordinera arbeidet i dei enkelte fylka, er det oppnemnt fylkeskontakter. Kontaktperson i Rogaland er Harald Sel. Lokalt er det også sett ned ei kultur dag-gruppe med desse medlemmene: Svein Dahle, Halvor Folgerø, Torleiv Tveit og Eva Vivoll.

Informasjon og svarskjema

I januar sende me ut eit brev med informasjon og svarskjema med foreløpig påmelding for deltaking på kultur dagane. Svarfristen var 31. januar, men me tar

ennå imot etternølarar. Først i juni i år blir det snakk om bindande påmelding. Det me i første omgang ønsker er ei fullstendig registrering av folk som kan tenkja seg å bidra med noko under arrangementet.

God respons

Responsen på informasjons- og svarskjemaet har vore god. Mange har returnert skjemaet og meldt sin interesse for å vera med. Men me trur at det framleis er ein del aktuelle deltakarar som ikkje har gitt oss tilbakemelding. Det fins mange nevenyttige og kreative folk i Statens vegvesen Rogaland, både mellom dei yrkesaktive og mellom pensjonistane. Elles kan me nemna at det er arbeid i gang med å få i stand ei folkedans-gruppe som skal opptre. Kanskje blir det også blåst nytt liv i sangkoret? Frå pensjonistforeninga i Ryfylke har me fått melding om at dei alt er i gang med å planleggja busstur til Kultur dagane. Dette er eit godt initiativ, og me utfordrar pensjonistar og yrkesaktive i andre delar av fylket om å gjera det same. I alle tilfelle reknar me med å arrangera ei bussreise med utgangspunkt frå Vegkontoret, der alle interesserte frå heile fylket kan vera med. Kostnadane ved bussturar til Kultur dagane vil bli dekkja av Statens vegvesen.

Til slutt vil me gjenta oppfordringa til dei som ennå ikkje har sendt inn svar/registreringsskjemaet: *Send skjemaet i dag!* Me trur at Kultur dagane 1998 vil bli ei stor oppleving for alle som tek turen til Norsk vegmuseum.



Blir det ny aktivitet i Statens vegvesen sitt sangkor fram mot Kultur dagane 1998? Her under opp-treden under Vegsjefens julekaffe 1990.

Ønsker du meir informasjon eller har du spørsmål, kontakt Harald Sel, Vegkontoret, tlf. 51 50 13 34. Du kan også ta kontakt med medlemmer i kultur dag-gruppa.

Magne Slettebø - formann for freselaget:

- Godt miljø på Vikeså for god konkurranseevne

Dekkeseksjonen driv ikkje berre med legging av ny asfalt. Fresing og gjenbruk av gammal asfalt er også ein viktig del av seksjonen sitt arbeid. Freselaget er i sving heile sommar-halvåret. Og dei opererer ikkje berre i Rogaland. Dei siste åra har laget også stått for det alt vesentlege av asfaltfresinga i Vest- Agder og Aust-Agder.

Tekst og foto: Harald Sel

Dei får arbeidet i konkurranse med private entreprenørar. Til nå har ingen prismessig kunna konkurrera med Statens vegvesen Rogaland.

Som eksempel kan me nemna at Vegvesenet sin pris i fjor for fresing i Aust-Agder var på mellom 8 og 10 kr pr. kvadratmeter, mens billigaste entreprenør-anbud var på 10 - 12 kr. Arbeidet omfattar fresing etter sporslitasje og nedsliping av gammalt dekke før reasfaltering. Ved hjelp av transportabelt asfaltverk, utvikla av Per Skårland og Pål Undheim ved Nærbø veg- og trafikkstasjon, blir den bortfreste asfalten gjenbrukt som dekke på fylkesvegar og andre mindre trafikerte vegar.

Over fylkesgrensene

Magne Slettebø er formann for freselaget. Han har lang erfaring med dette arbeidet. Lenge heldt laget seg innanfor fylkesgrensene, men frå 1988 fekk ein oppdrag i Vest-Agder.

Frå 1995 har også Aust-Agder høyrte med til arbeidsområdet.

- Det har gått greit, seier Magne Slettebø. - Eit år tapte me oppdraga i Vest-Agder for eit privat firma, men året etter var me på ny vinnaren.



Og me har kvart år drive med overskot. I fjor røynde det rett nok hardt på, då me fekk alvorlege problem med eit maskinhaveri. Det kosta oss ca 450000 kr. Men til slutt gjekk me i balanse også i 1996.

DnV og omstilling

Magne Slettebø seier at omorganiseringa til Det nye Vegvesenet ikkje var så enkelt.

- Det var litt mykje rot. Me visste ikkje kven me skulle venda oss til, verken i vårt eige fylke eller i Agder-fylka. Men det har gått seg til og blitt betre etter kvart, seier han.

Det han nå er redd for er ei ny opprivande omstilling, dersom det skulle bli aktuelt å flytta dekkeseksjonen frå Vikeså vegstasjon til Bærheim vegstasjon. Ei slik flytting har vore på tale, og Magne er redd for at det i så fall ville få store negative konsekvenser for seksjonen.

- På Vikeså har me eit svært godt miljø, både fagleg og på det personlege planet. Dei fleste bur i Dalane og vil få lang arbeidsreise, dersom me skal ha stasjon på Bærheim. Det eine hjulet må gå inn i det andre og så må det gå kjapt i tillegg. Slik fungerer det med freselaget i dag. Eit arbeidsmiljø som fungerer så godt bør Vegvesenet ta godt vare på. Det gjer ein best med at me framleis får vera på Vikeså.

Bonus, diett og skattlegging

Det er stort sett i vinterhalvåret fresegjengen i særleg grad har det daglege arbeidet ved Vikeså vegstasjon. Om sommaren er dei «farande fantar» både i Rogaland og i Agder-fylka. I fjor sommar hadde dei faktisk fleire arbeidsdagar i Agder enn i Rogaland. Fresearbeidet foregår stort sett om natta. Det er slitsomt. Med arbeid f.eks. på E18 og i byområda er ein nøydd for å gjera det slik.

På dei mest trafikerte vegane kan det vera gale nok også på nattetid. Som nattarbeidande passar det ikkje så godt å leiga seg inn på hotell eller pensjonat. Difor leigar dei stort sett hus eller hytter til sove- og opphaldsplass når dei ikkje arbeider. Utearbeidet og nattarbeidet er ei stor belastning. Magne meiner at arbeidarane burde hatt bonus for ulempene i tillegg til dietten. Dessutan likar han dårleg at dei må betala så pass mykje skatt på diett-pengane.

- Me blir på ein måte straffa for at me leigar hus og steller oss sjøl i staden for å bu på hotell, seier han.

Framtida?

- Kva med framtida. Vil de framleis vera konkurransedyktige?

- Det har eg god tru på, svarar Magne.

- Men me skal nok måtta kjempa for å halda på oppdraga. Eg har alt nemnt det gode miljøet på Vikeså og kor viktig dette er for motivasjon og effektivitet. Dessutan meiner eg at overskotet frå ein sesongs arbeid bør gå inn på eit fond, som me då evt. kunne bruka til å regulera neste års prisar dersom konkurransen skulle bli hardare. Ei slik regulering har me ikkje høve til i dag. Det er ei ulempe i forhold til private entreprenørar, seier Magne Slettebø.

Engasjert veteran

Engasjement manglar han ikkje, veteranen frå Helleland. I over 40 år har han vore vegarbeidar og i over 30 år har han arbeidd med dekkelegging og dekkefresing.

- Eg trivst med jobben, slår han fast.

- Og så må du få med nokre rosande ord om verkstaden på Bærheim, skyt han inn. - Folk der gjer eit godt arbeid. Når me treng dei rykker dei ut til alle døgnets tider. Det er flott.

Vegvals med «karnapp», hvor fører kan kjøre seg ut mot siden for å slippe å henge hodet ut vinduet for å se kantlinjen.



Fornyning av maskinparken

- for bedre produksjon og bedre miljø

Vi har i mange år slitt med lave investeringsrammer på maskinsiden, noe som har resultert i en aldrende maskinpark. De siste to årene har denne negative utviklingen snudd, og vi kan vise til investeringer på over 45 mill. kr i denne perioden. Riktignok skyldes endel av dette oppsparte midler i den tidligere maskinavdelingen, men den generelle investeringsrammen er blitt noe høyere, da der ikke lenger blir trukket inn ekstra midler fra maskinbudsjettet til statskassen. Disse midler blir nå tatt inn direkte fra driftsbudsjettet i produksjonen.

Kompaktlasteren snur seg rundt på to hjul.



Tekst og foto: Johannes Bø

Ikke alle investeringsmidlene blir brukt til å fornye eget utstyr, endel har gått med til å erstatte innleid utstyr med eget. Dette gjelder spesielt på småbil siden, hvor vi har pålegg fra Riks-revisjonen om å eie fremfor å leie. Hele 30 småbiler totalt er kjøpt de siste to årene.

Investeringer 1996

Når det gjelder kjøpene i 1996 er summen ca. 20 mill. kroner og dette fordeler seg slik:

- store vedlikeholdsmaskiner	21%
- småbiler/varebi	21%
- maskiner til materialframstilling	17%
- vinterutstyr, ploger/strøpperat	11%
- småmaskiner/utstyr	10%
- store anleggsmaskiner	8%
- lastebiler	8%
- brakker	4%

Som en ser er hovedtyngden av investeringene rettet mot drift og vedlikehold. De største enkelt kjøpene er veghøvel til nord-fylket og stor hjullaster til Vadla grustak.



Bedriftssykepleier Marie Hellemo konstaterer med tilfredshet at førermiljøet i vegvalsen er godt ivaretatt. I tillegg til å styre stol og operativt bord ut til siden, kan den også dreies 180 grader for å redusere slitasjeskader ved endrede kjøretninger.



En liten kompaktlaster er kjøpt til knuseverket i Vadla. Den vil lette arbeidet med å holde det rent på trange steder mellom alle belter, sikter og knusere. Dette arbeidet er tidligere utført med spade og trillebåre. De som tar maskinen i øyesyn er fra venstre: Jan Hjorteland og Karl Grude.

Positive utslag

Maskinparken blir fornyet gjennomsnittlig etter ca. 10 år. På disse årene har det vært en stor utvikling både på teknologi siden og miljømessig. Vi forventer derfor at de store investeringer de siste år, vil gi positive utslag i produksjonen. Større kapasiteter og mindre driftsstans, bør være noe av resultatet. Største forskjellen vil likevel merkes på ergonomi og miljøsiden. Førermiljø blir stadig viet større oppmerksomhet hos produsent/leverandør, noe som etter hvert også er blitt godt synlig i maskinene. Her skal riktignok vegvesenet selv ha noe av æren, da etaten i lengre tid har vært en pådriver på dette feltet. For det eksterne miljø vil en merke at utslipp og støy er blitt vesentlig forbedret på de aller fleste maskingrupper.

Samarbeid og strategi

I vår prosedyre vedrørende investeringer, har vi dessuten trukket HMS-seksjonen sterkere inn på et tidlig tidspunkt. Spesielt på tyngre maskiner, har vi hatt stor nytte av samarbeidet med denne seksjonen. Og som alltid før er både

fører og bruker sterkt med i kjøpsprosessen. Når det gjelder forholdet til myndighetsiden, er denne foreløpig blitt orientert i Ledermøte sammen med vegsjef, før budsjettet er blitt godkjent og oversendt Vegdirektoratet.

Vi vil i ettertid prøve å trekke disse mer med i de årlige budsjettmøtene med produksjons-/seksjonslederne, hvor utskiftninger og nykjøp blir drøftet noe mer inngående. Det vil også bli laget en strategiplan, sammen

med Trafikkavd., om framtidige valg av spesialmaskiner tilknyttet drifts- og vedlikeholdsoppgaver.

Det kan ikke gjentas for ofte at vegvesenet er avhengig av en tilpasset, tidsmessig og slagkraftig egenmaskinpark, for at vi fortsatt skal være en driftsetat. Med den positive holdning til egen drift og bruk av egne maskiner som vi nå har i etaten, sammen med forbedret mulighet til fornyelse av maskinparken, bør vi ha gode forutsetninger til å forbli dette - hvis vi da fortsatt gjør en god jobb.



Nytt bilvalg i vegvesenet. Ford Courier - billig og grei løsning for de som skal frakte mindre kulli.



Med feisel og meisel kutta fylkesordførar Odd Arild Kvaløy nasjonalbandet og erklærte den nye Austrumdalsvegen for offisielt opna. Bak fylkesordføraren ser me vegsjef Tor Geir Espedal og ordførar Gunnhild Vassbø. Framme ved snora står barn frå krinsen, som nå får ein tryggare skuleveg til Vikeså, frå venstre Joar Hegelstad, Silje Vassbø, Henning Hovland og Solvor Helland.

Offisiell opning ved fylkesordførar Odd Arild Kvaløy

Betre og tryggare veg langs Austrumdalsvatnet

Fredag 29. november var det offisiell opning av den nye Austrumdalsvegen i Bjerkreim ved fylkesordførar Odd Arild Kvaløy. Samtidig avduka vegarbeidar Torfinn Liestøl eit minnesmerke over seks arbeidarar som mista livet under arbeid med den gamle vegen til Austrumdal i åra 1915 til 1936.

Av Harald Sel (tekst) og Eva Vivoll (foto)

Lange strekningar av den gamle fylkesvegen langs Austrumdalsvatnet var rasfarlege. Særleg utsett var vegen for is- og snøras. Dette var ekstra farefullt for dei fastbuande og vedlikehaldsarbeidarane til Statens vegvesen. Etableringa av skisenteret på Stavtjønn førte dessutan til stor trafikk i skisesongen, særleg i helgene. Dermed auka risikoen betrakteleg for alvorlege ulykker. Både Bjerkreim kommune, Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen fremja sterke ønske overfor sentrale styresmakter om statleg medverknad til rassikring. (Vegen er fylkesveg og dermed vil ein normalt ikkje få statlege midlar.) Dette lykkast og

hausten 1993 starta arbeidet. Nå kan ein kjøra vegen utan særleg fare for stein- is- eller snøras. Tidlegare var strekninga truleg den mest rasfarlege i Rogaland. Difor er opninga av den nye vegen ei storhending, ikkje berre for lokalbefolkningen og Bjerkreim kommune, men også for Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Ved opninga av den nye vegen er det gledeleg å kunne slå fast at det aldri skjedde alvorlege rasulykker på den gamle vegen, trass i dei mange og hyppige rasa. Her må ein utvilsomt kunne seia at både trafikantane og Statens vegvesen har hatt ein stor porsjon flaks.



Espen Hovland, Geir Helland og Joar Hegelstad står klar ved snora, mens Gunnhild Vassbø, Odd Arild Kvaløy og Tør Geir Espedal gjer seg klar til opningsseremonien.



Vegvesesfolk, som har arbeidd ved anlegget, i første rekke mellom deltakarane på opningsseremonien. Frå venstre: Ted Ove Slettebø, Ashjørn Oddane jr., Sverre Espeland, Georg Aasen, Øyvind Langemyr, Svein J. Nerland, Leif Sigve Myklebust, Jarle Egeland.

Kommentar:

Komlefest, ekte glede og grendeskule

Av Harald Sel

Etter opninga av den nye vegen og avdukingaseremonien ved Rauli møttest vegarbeidarar og innbedne gjester på Ørdsdalen grendehus (tidl. Ørdsdalen skule). I tillegg til talar og kulturelle innslag, diska ørdsdølane opp med ein særsvelsmakande komlemiddag.

Me har sagt det fleire gonger tidlegare, men kan gjerne gjenta det: Det er noko heilt spesielt med vegopningar i mindre bygdesamfunn. Me opplever ei ekte glede over å ha fått ny eller betre veg, slik at samferdsels-ulempene ved å bu i ein utkant blir mindre. God og trygg kommunikasjon er i dag meir avgjerande enn nokon gong for utkantane.

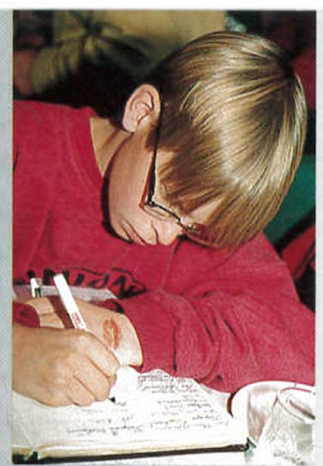
Ved opninga av den nye Austrumdalsvegen blei det gjort ekstra stas på skuleungane frå krinsen. Både for ungane sjøl og for foreldra har den smale og rasfarlege gamlevegen vore ei stor belastning. Nå er det mykje tryggare å reisa att og fram mellom heimbygda og skulen på Vikeså.

På den andre sida, går det som dei mest optimistiske vonar, kan nyevegen bidra til at det i framtida blir mindre behov for skuleskys.

Ordførar Gunnhild Vassbø var inne på dette i sin tale på grendehuset.

Unge familiar har alt flytta til krinsen. Den nye vegen kan gjera sitt til at fleire fylgjer etter. Kanskje blir det om nokre år elevgrunnlag nok til å gjenopna Ørdsdalen skule.

Ein kan kalla dette friske ordførar-tankar i ei tid då mange kommunar vil leggja ned grendeskular, for å spara pengar som det gjerne heiter. Så kan ein spørja om dei som vil leggja ned og sentralisera gløymmer at skulen også er eit kultur- og samlingscenter i bygda. Denne funksjonen er ikkje så lett å verdsetja i kroner og øre. Truleg viser ordførar Gunnhild Vassbø større vidsyn enn mange av politikar-kolegane sine, når ho ser det som ei målsetting å få gjenopna Ørdsdalen skule. Dersom det skjer, kan Statens vegvesen - ved sitt engasjement for Austrumdalsvegen, tilskrivast sin del av æra.



Skuleelev Henning Hovland skriv namnet sitt i Statens vegvesen sin overleveringsprotokoll for nye anlegg.

Bernt Olav Hanasand og Jan Serigstad, ser ut til å lika komlemiddagen.



DATA OM ANLEGGET

Utbetring av eksisterande veg 3,500 km

Nye tunnelar:

- Torgrimslifjell tunnel 0,370 km
- Gulen tunnel 0,420 km
- Stolpen tunnel 1,660 km

Total lengde nye tunnelar og utbetra veg 5,950 km

Finansiering:

Statlege anleggsmidlar 35 mill. kr
Rogaland fylkeskom. 23 mill. kr
Statlege traf.sikr.midlar 1 mill. kr
Totale kostnader 59 mill.kr

Arbeidet er utført av Statens vegvesen i eigenregi, men ein har nytta ein del innleigde maskinar med førar.

Fredag 29. november blei det avduka eit minnesmerke i Rauli ved Austrumdalsvegen over dei seks vegarbeidarane som mista livet mens dei arbeidde på anlegget Malmei - Austrumdal i perioden 1915-1936. Statens vegvesen Rogaland og Bjerkreim kommune står bak reisinga av minnesmerket.



Frå seremonien ved Rauli. Torfinn Liestøl har avduka minnesmerket og Sissel June Malmei syng «Kveld på heia». Songen har ho lært av farmora, Serina Malmin. Ho var gift med Tønnes Malmei, ein av dei seks som mista livet. Som æresvakter ved monumentet står dei to vegvesen-lærlingane Agnar Svanes (t.v.) og Andreas Roan.

MINNESMERKE

over vegarbeidarar som omkom 1915–1936

Av Harald Sel (tekst) og Eva Vivoll (foto)

Vegarbeidar Torfinn Liestøl foretok avdukinga i samband med at den nye Austrumdalsvegen blei offisielt opna av fylkesordførar Odd Arild Kvaløy. Etter avdukinga song Sissel June Malmei visa «Kveld på heia». Ho er barnebarn til Tønnes Malmei, ein av dei seks som mista livet, og ho har lært songen av farmora, Serina Malmei.

Relieff og minneplate

Minnesmerket er samansett av to bronseplater, eit relieff med anleggsarbeidarmotiv og ei minneplate med namna på dei som mista livet. Det er laga av Jon Serigstad frå Bjerkreim, Kjell Grette Christensen frå Oslo og Ingebret Særheim frå Vigrestad. Jon Serigstad er kjent for sin metallstøyparkunst og Kjell Grette Christensen som skulptør og bilethoggar. Ingebret Særheim har hatt arbeidet med å laga modellen for namneplata. Minnesmerket står ved Rauli og er plassert på ein natursteinmur som

høyrrer til det gamle veganlegget. Her er det også plass til parkering og ein liten rasteplass.

Veg for sauetransport

Heiatrafikken med sau var i første rekke grunnen til at den første vegen til Austrumdal blei bygt. Tidlegare dreiv sauebøndene dyra over den ulendte Rambjørheia. Denne heia var særleg ille dersom ein møtte styggever under sauedrivinga. Då kunne det gå på livet laust. Det blei difor drive hardt på frå sauefolk både i Bjerkreim og elles på Jæren for å få veg langs Austrumdalsvatnet.

I 1915 gjekk det i orden med første løyvinga. Arbeidet på første vegstykket, tre km frå Malmei til Austrumdalsvatnet, kom i gang. Denne parsellen var ferdig i 1918. Så gjekk det seks år utan løyvingar. Men i 1924 tok arbeidet til att, og nå var det vegen langs det seks km lange vatnet som skulle byggjast. Med ein del avbrot, pågjekk vegbygginga fram til 1937, då første bilen kunne kjøra til Austrumdal.

Dødsulykkene

Første dødsulykka skjedde 29. oktober 1918. Ein arbeidar dreiv og bora på ein stein som låg på kanten av eit grustak. Han låg stygt til og kunne rasa ut, så dei ville sprenga han bort. Under boringa rasa steinen ned og drap Jonas Ellingsen Hegelstad frå Vikeså, som arbeidde i grustaket.

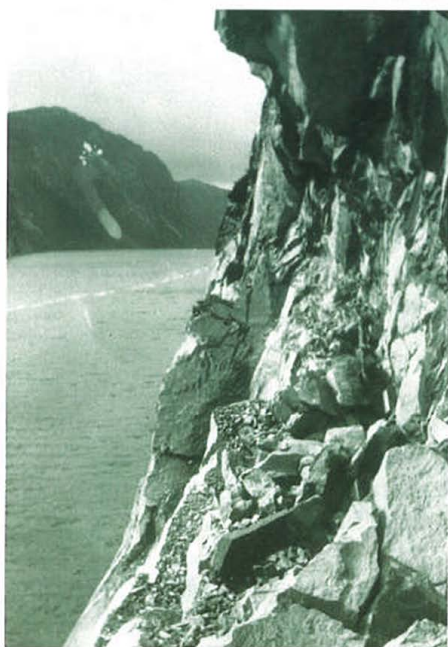


Jon Serigstad frå Bjerkreim attmed minnesmerket som han har laga i samarbeid med Kjell Grette Christensen frå Oslo og Ingebret Særheim frå Vigrestad.



Arbeidslag som mista to av arbeidarane, Enok Osaland og Thore Hommeland omkom i 1934. Enok Osaland står heilt til venstre og Thore Hommeland heilt til høgre. Dei andre er, frå venstre: Alfred Lillebø, Svein Hommeland, Jens Osaland og Jens Lillebø.

(Foto er utlånt av Valbjørg Spøtavoll.)



Parti ved Austrumsdalsvatnet før vegen blei bygd. Under arbeid med vegen her, i 1927, omkom Aksel Skåland. Taket under spettet hans glapp, han for utfor fjellet og ned i vatnet.

(Foto utlånt av Valbjørn Spøtavoll.)

1. februar 1927 mista Aksel Skåland frå Lund livet. Han arbeidde med å velta nokre store steinar utfor vegen. Då glapp taket under spettet, han for utfor fjellet og ned i vatnet. Dei sokna lenge etter Aksel Skåland, men han blei aldri funnen.

Ved ei ulykke 1. juni 1934 omkom Enok Osaland frå Stavanger og Thore Hommeland frå Høle. Eit lag hadde skote ei stor salve og var komne tilbake til arbeidsstaden. Dei registrerte at ei stor steinblokk hang laust, og drøfta korleis dei skulle få denne ned. Brått datt den veldige steinen og blei liggjande oppå dei to arbeidarane som blei heilt knuste. Arbeidskameratane måtte finna minebor og sitja i timevis på steinen og bora. Så skaut dei steinen og fekk lika fram.

Den siste ulykka, der to mann omkom,

skjedde ikkje på sjølve veganlegget. Arbeidarane budde på brakke og ordna sjøl proviantering og matlaging. Om kvelden 19. mars 1936 reiste to av dei, Tønnes Malmei frå Vikeså og Karl Kvidaland frå Gilja til Austrumdal for å kjøpa poteter og anna proviant. Det låg is på vatnet, så dei gjekk på skeiser dei to km det var til garden. Då dei tok ut på tilbakevegen, med tunge sekker på ryggen, var det blitt skumre. I mørket rende dei rett ut i ei råk, og med den tunge bora for dei rett til botnen.

Det var djupt der dei låg, og ein måtte få soknereidskap frå Vikeså for å få dei omkomne opp.

Død, sorg og slit

Nokre månader etter den siste dødsulykka var den første vegen til Austrumdal ferdig. Han hadde kosta mykje etter den tids pengeverdi, ca 85.000 kroner. Verre var det at han også hadde kosta seks menneskeliv. Fleire av dei omkomne var i sine beste år, hadde kone og barn, då dei så tragisk blei rivne bort.

Til minne om far

*Då vegen skulle byggjast, det var med hand og spætt.
Dei hadde `kje maskinar, så det var ikkje lett.
Dei kom til harde fjellet og grov seg sakte inn,
med slegge og med feisel i kalde austavind.
Om det gjekk seint og sakte, så vart det då ein veg,
om han var smal og svinget, så gekk det steg for steg.*

*Ja, eg var ganske unge, då me fekk bod om far.
Eg urøynd var i livet, det var så tungt eit slag.
Og tårene har runne for dei som gav sitt liv,
før sorgene vart gløynde, det tok så lang ei tid.*

*Så kom den nye tida med maskin og motor.
dei kunne steinen velte om han var tung og stor.
Då vart det og tunnelar igjennom harde fjell,
og utanfor det rasar med is og snø som fell.
Og no skal vegen vera så brei og trygg og god,
så alle fram kan koma i uver og i sno.*

Aslaug Malmei

Framført under tilstellinga på Ørsdalen grendehus etter vegopninga og avdukinga av minnesmerket ved Austrumdaalsvatnet. Aslaug Malmei er dotter til Tønnes Malmei, ein av dei seks som omkom under anleggsarbeidet.

Statens vegvesen Rogaland og Bjerkreim kommune meinte det var rett å reisa eit minnesmerke nå, når den nye Austrumdalsvegen blei opna. Det er først og fremst ein heider til minnet om dei seks som mista livet. Men det er også ei anerkjenning til dei etterlatte, som måtte gjennomgå sorg, sagn og vanskar i ei tid då det fans lite av støtteordningar og offentleg hjelp. Minnesmerket er også ein heider til alle andre vegarbeidarar, som opp gjennom åra har slite hardt i eit farefullt yrke.

KJELDER:

Statens vegvesen Rogaland sitt historiske arkiv «Austrumdalsvegen avløyste Rambjørheia som drifteveg» av Georg Fuglestad, Jærbladet 19.9.1952. Boka «Driftesmalen» av Sigurd Eikeland (1966)

Mista mann og far



Tekst og foto: Harald Sel

Serina Malmei var 38 år då ho mista mannen. 60 år seinare, som 98-åring, fekk ho besøk av alle fem barna, fylkesordførar, vegsjef og ordførar; etter at minnesmerket var avduka over Tønnes og dei fem andre som mista livet på gamle Austrumdalsvegen. Her har Serina fått overrekt blommar av ordførar Gunhild Vassbø. Elles ser me frå venstre: Guri Lien, Martin Malmei, Torfinn Malmei, Ivar Malmei, Aslaug Malmei, fylkesordførar Odd Arild Kvaløy og vegsjef Tor Geir Espedal.

I 1936 var Serina Malmei 38 år. Ho og mannen Tønnes hadde fem barn mellom 16 og 7 år. Med så stor familie var det ikkje lett å klara seg med utkoma frå garden på Malmei. Det kom difor vel med at Tønnes fekk

arbeid på Austrumdalsvegen. - Eg likte det ikkje, for det var farleg arbeid. Men me hadde bruk for pengane, seier Serina og hugsar 60 år tilbake. Det vekker framleis vonde minne og sårt sagn når ho tenkjer tilbake til

mars-kvelden i 1936 då ho mista mannen og barna blei farlause, etter at Tønnes gjekk igjennom isen mens han frakta proviant frå Austrumdal til anleggsbrakka .

Heime på garden på Malmei skulle livet gå vidare. Det kosta hardt arbeid og slit både for Serina og barna for å få endane til å møtast på eit vis. Frå det offentlege var det lite hjelp å få. I det historiske arkivet til Statens vegvesen kan me lesa eit heller omfattande brevskifte mellom Statens vegvesen Rogaland, Vegdirektoratet, Rikstrygdeverket og Arbeidsdepartementet, før Serina fekk utbetalt ei erstatning på kr 200 i januar 1937.

Den nå 98-årige Serina er glad for at det nå er reist eit minnesmerke over mannen og dei fem andre som mista livet mens dei arbeidde på vegen mellom Malmei og Austrumdal. Sjølv hadde ho ikkje helse til å vera med på avdukinga. Men etter seremonien i Rauli kom både fylkesordførar, vegsjef og ordførar til sjukeheimen på besøk. Saman med henne var også alle dei fem barna. Det var stor stas midt oppi dei såre minna.



Serina og Tønnes Malmei med barna Martin og Aslaug på trappa heime på Malmei, truleg i 1922. Seinare fekk dei barna Ivar, Guri og Torfinn. Tønnes omkom på anlegget 19. mars 1936. (Foto: Statens vegvesen Rogaland sitt historiske arkiv.)

Forslagsvirksomheten

- ikke bare for den fødte Petter Smart men også for «den lille hjelper»



Av Johannes Bø

Noen oppskrift på hvordan oppgavene skal løses får vi oss ikke forelagt, når vi starter dagens gjøremål - heldigvis. Rammene ligger der og oppgavene står klar, men vi har relativ stor frihet på hvordan vi vil løse dem - selv på områder innen et strengt regelverk. Mange har fått en bedre arbeidsdag ved selv å finne nye metoder og løsninger på hvordan oppgavene kan løses. Noen av disse er blitt formidlet videre til nytte for andre i etaten, men alt for mange kommer desverre ikke fram. Her kan forslagsnemnda komme inn og hjelpe til.

Forslagsvirksomheten i Statens vegvesen har som formål å:

- stimulere til kreativitet hos de tilsatte
- medvirke til at nytenking og utvikling blir en del av det daglige arbeid
- anvende tilsattes ideer og kunnskaper til effektivisering og forbedring innen virksomheten

Ansvar for forslagsvirksomheten i fylkene ligger hos en lokal forslagsnemnd på fire personer, hvorav to representerer ledelsen og to representerer tjenestemannsorganisasjonene. I tillegg har nemnda en sekretær.

Sammensetningen i vårt fylke er for tida

- Marianne A. Ertsaas, leder
- Kjell Tronstad (repr. fra organisasjonene).
- Gunnar Magnusen
- Johannes Bø (repr. fra ledelsen)
- Sissel Tvedt, sekretær

Den lokale nemnda behandler og avgjør premiering på innsendte forslag, innenfor de rammer som er gitt av det sentrale bedømmelsesutvalget. Bedømmelsesutvalget administrerer forslagsvirksomheten og får oversendt forslag som skal avgjøres lokalt.

Lokal premiering: Inntil kr 10.000,-
Sentral premiering: Fra kr 10.000,-
- til kr 25.000,-

Det blir gitt et fint krus til de forslag som av en eller annen grunn ikke kan premieres.

Har du en god ide, som vil gjøre vegvesenet til en bedre arbeidsplass eller som vil gjøre vegvesenet bedre i stand til å løse sine oppgaver?

Kom fram med den
- send den inn til forslagsnemnda.
Det trenger ikke være noen genial teknisk løsning, men kan gjerne være en enkel løsning på en vanlig oppgave.

Fest for 1996-pensjonistane



Me ser i bakre rekkje frå venstre: Tor Vårvik, Kåre Hjorteland, Jon Vårvik, Thor Hetland, Olav Øyvind Hamre, Petter Vik, Per Bollestad, Ingvald Gimre og Einar Sveta. I første rekke frå venstre: Chester Danielsen, Marit R. Øverland, vegsjef Tor Geir Espedal, Magnhild Ødegård og Arvid Stølen.

Åsmund Roalkvam, Helge Valskår, Josef Bråtveit, Magne Nordtveit, John Haugslund, Jørgen Kr. Lund og Peder Vinge hadde ikkje høve til å vera med på festen.

I 1996 gjekk i alt 20 medarbeidarar over i pensjonistanes rekkjer. Torsdag 5. desember blei avgangane behørig markert.

Bussturen sørover i fylket førde oss først til Fajancemuseet i Egersund. Kopper og kar derfrå er i dag blitt ettertrakta samleobjektar, og pensjonistane nikka gjenkjennande til mykje av det dei såg.

Neste stopp var Holmavatn, der me som vanleg fekk servering av ypperste klasse. Det var vegsjef Tor Geir Espedal, som for første gong i si vegsjefkarriere, skulle tala og overrekke gåver til pensjonistar som hadde vore det meste av sitt liv i etaten.

- Livet inneheld mange fasar med overgangar, den største er fødselen, kanskje den neste er å slutta å arbeida. Statens vegvesen har ein kultur der man blir lenge i etaten, men også har tilhørigheit etter at ein er blitt pensjonist. Noko som i mange høve lettar tilværet, sa vegsjefen blant anna, før han overrekte gåver og blommar til dei nybakte pensjonistane.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Rogaland sentral i VegMa-prosjektet:

Effektivisering av vareinnkjøps-rutiner

Tekst og foto: Harald Sel

Ei pilot-gruppe frå Statens vegvesen Rogaland har testa ut nye rutiner for varekjøp (materialadministrasjon). Arbeidet har gått inn som ein viktig del av det såkalla VegMa-prosjektet. Formålet med prosjektet er å utarbeida strukturer, systemer og rutiner som bidrar til at Produksjon blir meir effektiv og konkurransedyktig på dette området. Gruppen har vore i arbeid i eit år, frå 1. jan. til 31. des. i fjor, og har vore fysisk plassert i ein kontor-brakkerigg ved Bærheim vegstasjon. Plasseringa har samanheng med at Produksjonsområde Stavanger har vore brukt til å testa ut dei nye rutinane. Det har difor vore viktig å ha eit nært samarbeid med distriktsleiar Torbjørn Hogstad og hans folk ved vegstasjonen. VegMa starta med eit forprosjekt i Vegdirektoratet, der Truls Nordal frå Statens vegvesen Rogaland var med. Seinare er det oppretta ei styringsgruppe i Vegdirektoratet ned produksjonsdirektør Bjørn Selnes som leiar. Prosjektleiar for VegMa har vore kontor-sjef i Vegdirektoratet Kirsten Gunnerød.

Rogaland blei valt som pilot-fylke for prosjektet. Truls Nordal var leiar for prosjektgruppa i Rogaland fram til 1. juli, då han slutta i Statens vegvesen. I det siste halve året har Ann Kristin Haram vore leiar. Gruppen har nå lagt fram ein rapport som skal drøftast av leiinga i Vegdirektoratet. Det blir så

opp til Vegdirektøren om systema og rutinane som er foreslått skal settast i verk for heile etaten.

- Det har gått greit, seier prosjektleiar Ann Kristin Haram. - Me har kome i mål med det me skulle gjera og utarbeidd forslag til rutiner på alle områda.



Arbeidet er avslutta. Administrasjonssjef Bente Kogstad er på besøk og saman med ein del av pilot-gruppa blir kontor-brakkeriggen på Bærheim vegstasjon, som dei har «lånt», levert tilbake til Produksjonsavdelinga ved Terje Aardal. Frå venstre: Anne Grimstvedt, Ann Kristin Haram, Marit E. Osestad, Olaug El. Amraoui, Elin Stueland, Terje Aardal og Bente Kogstad. Desse medlemmene i gruppa var ikkje til stades: Norvald Egenes, Kjell A. Severeide og Willy Tveit. Truls Nordal var med i gruppa til 1. juli og Rune Hauge til 1. september.

Køorden ved Stavanger trafikkstasjon

Tekst og foto: Harald Sel

Ved Stavanger trafikkstasjon kan ein ikkje lenger snika i køen. Kundane må nå trekka kølapp når dei kjem inn i lokalet, og blir deretter ekspedert i rett orden. Til tider er pågangen ganske stor ved stasjonen, og i slike periodar har både kundar og skrankepersonell lidd av mangelen på eit køordnar-system. For personellet har det vore stressande at folk hopa seg opp framfor skranken. Det er ikkje alltid like enkelt å ekspedera ein kunde, når fleire personar står utolmodige rett bak og ventar på tur. Nå kan kundane roa seg ned på ein stol etter at dei har trekt kølapp, og gå fram til skranken når nummeret deira lyser på tavla. På denne måten blir ventetida mindre belastande både for kunden og den som skal ekspedera han.

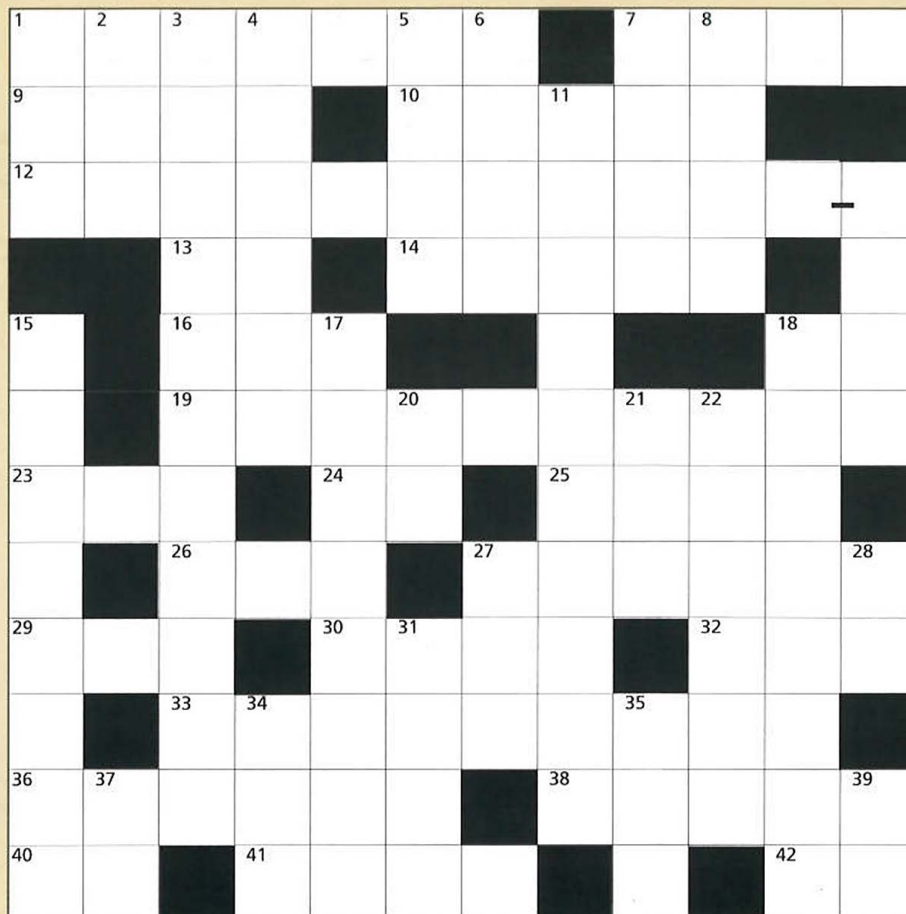


Kølappmaskinen står ved inngangen til ekspedisjonslokalet. Her trekker ein kunde lapp. Deretter kan ein f.eks. setta seg på ein benk og slappa av, mens ein ventar på tur til å bli ekspedert.

Kryssord nr. 1/97

VANNRETT

1. Kro
7. Åpning
9. Sluttord
10. Larver
12. 1997
13. Avdeling
14. Slå
16. Vokaler
18. Spørre
19. Oppgaven
23. Litt
24. Skal
25. Ildsted
26. Tall
27. Medtatte
29. Fylke
30. Navn
32. Okse
33. Merkelapper
36. Oldtidsby
38. Rustet
40. Voks
41. Støtte
42. Ukokt



LODDRETT

1. Overbygg
2. Utvalg
3. En slags bil
4. Klatrer
5. Retning
6. Hær
7. Øy i Rogaland
8. Vase
11. I Austrumdalen
15. Utstilling
17. N. og Ø. for Oslo
18. Leder
20. Strø
21. Lei
22. Ser
27. Ambolt
28. Lever
31. Helgenbilde
34. Preposisjon
35. Sesong
37. Øk
39. Leg.del

Løsningen på kryssord nr. 1/97 sendes til:

RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 1. april. 1997

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 6/96

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

Vinnere av kryssord nr. 6/96

Kjell Dalaker
Vegkontoret

Edny Ostad
Bergsveien 41 A
9400 HARSTAD

Trafikkdistrikt Sør-Rogaland

Av Leif Ødegård

Sør-Rogaland trafikkdistrikt omfatter kommunene Time, Gjesdal, Hå, Bjerkreim, Eigersund, Lund og Sokndal.

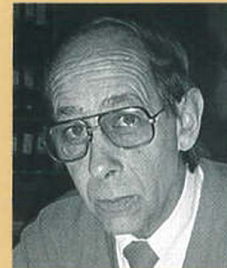
Trafikkdistriktet har 22 medarbeidere. Organisatorisk er distriktet inndelt i følgende tre faggrupper:

- * Kontor
- * Veg- og trafikkavvikling
- * Trafikant og kjøretøy.

Trafikkdistriktets hovedadministrasjon holder til i nye og tidsmessige lokaler i Egersund, men en betydelig del av arbeidsmengden blir utført ved avdelingskontoret ved Nærbø veg- og trafikkstasjon.

Det utføres alle typer forvaltningsoppgaver fra begge ekspedisjonssteder. Unntaket er tungbilkontrollen, som inntil videre bare kan utføres i Egersund. Trafikkdistriktet behandler bl.a. reklamesaker, søknad om avkjørsel, gravetillatelse, diverse sikrings- og utbedringstiltak m.v., og har det forvaltningsmessige ansvaret for drift og vedlikehold av ca 400 km riksveg, 520 km fylkesveg og 58 km gang- og sykkelveg.

Distriktet er i tillegg tillagt ansvaret for registerføringen av 43 000 kjøretøy. Årlig utføres det ca 2 550 kontroller i hall, 6 500 utekontroller, 1 750 førerprøver samt utstedelse av 8 100 vognkort og 3 200 førerkort.



Leif Ødegård
Distriktsleder



Mona Lisa H. Bjånes
Kontorfullmektig



Georg Eie
Faggruppeteider



Njål Hanasand
Faggruppeteider



Bjørn H. Havn
Avdelingsingeniør



Gretha Helvig
Førsteseekretær



Rein Husebø
Inspektør



Lars J. Haaland
Avdelingsingeniør



Sverre Julshamn
Avdelingsingeniør



Oddveig Levang
Kontorfullmektig



Jane Mong
Kontorfullmektig



Kjell Navrestad
Formann



Anne Elise Njørheim
Førsteseekretær



Torunn Njørheim
Reinholdsbetjent



Lise Nærem
Førstekontorfullmektig



Oddvar Obrestad
Oppsynsmann



Bente Phil-Olsen
Oppsynsmann



Bjørn I. Serigstad
Inspektør



Per Skårland
Vegmester



Eli Undheim
Kontorfullmektig



Ola Undheim
Faggruppeteider



Pål Undheim
Fagarbeider



Produksjonsarbeidere tar fagopplæring:

Asfalt i Rogaland, tunnel og fjell i Buskerud

Ni rogalendinger og to opplendinger fra Statens vegvesen som er i gang med opplæring i asfaltfaget, fotografert utenfor Stavanger tekniske fagskole. Bak fra v.: Einar Moen, Ole Tamburstuen, Geir Johnny Aasen, Tor Magne Bø, Steinar Fossfjell, Oddvar Skjørestad, Nils Arne Bakkevik. Framme fra v.: Ole Rinden, Svein Oftedal, Svein Erik Horvo og Frank Dalbu. De to sistnevnte er fra Oppland.

Tekst: Egil K. Olsen
Foto: Harald Sel

Produksjonsavdelinga har som målsetting at ca 50 spesialarbeidere skal få anledning til å utdanne seg til fagarbeidere i løpet av 1997 og 1998. Dette er en del av kompetansesikringsplanen som legges opp på avdelinga.

To tiltak i denne planen er alt satt i gang. 6.januar satte ni medarbeidere fra Statens vegvesen Rogaland sin dekkeseksjon seg på skolebenken. Sammen med to tilsatte i Statens vegvesen Oppland og 23 asfaltarbeidere fra private og offentlige bedrifter, er

målsettingen å ta fagbrev i asfalt-faget. Kurset er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen Rogaland, Stavanger kommune, Sandnes kommune, asfalt-bedriftene Icopal A/S, Kolo A/S og Stavanger tekniske fagskole.

Kurset gjennomføres i Stavanger tekniske fagskoles lokaler og har en varighet på 250 timer. Programmet er omfattende angående faglig innhold. Det inkluderer blant annet ekskursjoner til asfaltverk og praksis i arbeidsvarsling. Vi har satset på forelesere fra Statens vegvesen Rogaland, Vegdirektoratet, Statoil, Icopal A/S og andre bedrifter. Tilbakemelding på foreleserne er at de er gode kunnskapsformidlere.

Denne rosen skal de alle ha. Vi takker for innsatsen så langt. Kurset avsluttes med eksamen den 28. februar. Ved bestått eksamen er den teoretiske del av fagprøven gjennomført. Praktisk prøve er planlagt gjennomført i april-mai.

I slutten av januar startet åtte tunnelarbeidere ved Statens vegvesen Rogaland en tilsvarende fagutdanning i samarbeid med Statens vegvesen Buskerud., Buskerud fylkeskommune og Teknisk fagskole Buskerud. De åtte tar sikte på å gjennomføre fagprøven innen tunnel- og fjellarbeid, mens de driver tunnel i Drammen.

LIKESTILLINGSPRISEN

til Bård Asle Nordbø

Tekst og foto: Harald Sel

På Vegsjefen sin julekaffi fekk Bård Asle Nordbø tildelt Statens vegvesen Rogaland sin likestillingspris for 1996. Bård er seksjonsleiar for Grafisk senter ved Administrasjons-avdelinga på Vegkontoret.

Vegsjef Tor Geir Espedal overrekte prisen og ga denne grunngjevinga for tildelinga:

- To av dei kvinnelege medarbeidarane ved Grafisk senter har fått høve til å avleggja fagbrev som typograf. Bård har gitt oppmuntring, vore positiv og støttande for å få dette til, slik at medarbeidarane kunne få permisjon for å gå på lærlingeskolen.

Bård arbeider aktivt for eit godt miljø på seksjonen, og han har gjennom leiarvervet sitt skapt eit svært godt arbeidsmiljø på Grafisk senter.



Bård Asle Nordbø har fått overrekt blomster og diplom for likestillingsprisen 1996 av vegsjef Tor Geir Espedal. Til høgre står administrasjonssjef Bente Kogstad, som er leiar for likestillingsutvalet ved Statens vegvesen Rogaland.

HMS-stab



Fra venstre: Bedriftssykepleier Marie Hellemo, bedriftslege Børge Skeie, kontorfullmektig Torild Håland, kontorfullmektig Turid Nordbø og verneleder Olav Kleven.

Tekst: Olav Kleven
Foto: Eva Vivoll

Etter omorganiseringen og tilsetting av ny vegsjef er vi organisasjonsmessig blitt plassert i egen stab direkte under vegsjefen. Den fysiske plasseringen er ikke blitt endret. Dere finner oss fortsatt i første etasje.

I tillegg til de oppgaver som vi er pålagt som verne- og helsepersonell, har vi i HMS-stab ansvaret for saksbehandlingen av fagoppgaver knyttet til helse, arbeidsmiljø og sikkerhet. Sekretærfunksjonen for Arbeidsmiljøutvalget er også plassert hos oss. Hver 14. dag avholdes et 1 - 1,5 times koordineringsmøte med vegsjefen. Saker av betydning for hele organisasjonen, ev. AMU, blir videreført og fremlagt for Ledermøtet for drøfting og avgjørelse. Attførings- og AKAN arbeidet foregår som kjent i egne utvalg. Vi håper å nå ut til flest mulig i løpet av året, og ser fram til å møte dere.

Nye medarbeidarar



Haldis Hagen

Fagarbeider (anleggsgartner) ved Produksjonsavd. produksjonsområde Egersund



Roy Byberg

Fagarbeider (anleggsgartner) ved Produksjonsavd. produksjonsområde Stavanger



Thor-Erik Varsi

Faggrupeleder ved Produksjonsavdelinga, produksjonsområde Egersund



Trygve Petter Nilsen

Oppsynsmann ved Produksjonsavdelinga, PAI (Anlegg 1)



Nils Magne Helle

Overingeniør ved Utbyggingsavdelinga, Konstruksjonsseksjonen

Jubilantar

50 år

Reidun Gundersen

Fellesstjenestene
9. april

Ola Tamburstuen

Dekkeseksjonen
10. april

Lars Simonsen

Produksjonsområde Haugesund
5. mai

Reidun Lanne

Stavanger trafikkstasjon
10. mai

60 år

Leif Oaland

Anlegg 1
24. mars

Kjell Torgersen

Verkstedseksjonen Stavanger
27. april

Tor Log

Verkstedseksjonen Haugesund
12. mai

Redaksjonsrådet Rygjavegen

Vegsjefen har oppnemnt Bjørn Alsaker og Liv Rettedal som nye medlemmer i redaksjonsrådet for Rygjavegen for åra 1997-98. Dei erstattar Sigurd Sæland og Reidun Vehus som går ut av redaksjonsrådet etter å ha vore medlemmer i fire år. Bjørn Alsaker arbeider som overingeniør ved Utbyggingsavdelinga, vegkontoret. Liv Rettedal er konsulent ved Administrasjonsavdelinga sin personalseksjon, vegkontoret. Vegsjefen har vidare oppnemnt maskinførar John Mathias Mathiassen, Haugesund vegstasjon for to nye år som medlem i rådet. Dei andre redaksjonsrådsmedlemmene, Lewy Dalen, Halvor Folgero og Anne Elise Njærheim, er oppnemnde for åra 1996-97.



Liv Rettedal



Bjørn Alsaker

Nils Lausund ny produksjonssjef



Den nytilsette produksjonssjefen, Nils Lausund (t.v.), får gratulasjon, gode ønske og blomster frå vegsjef Tor Geir Espedal.

Nils Lausund blei i desember tilsett som ny produksjonssjef etter å ha fungert i stillinga sidan 29. juli, då tidlegare produksjonssjef Tor Geir Espedal overtok som vegsjef. Nils Lausund er 47 år. Han er fødd og oppvaksen på Lepsøy i Haram kommune på Sunnmøre. Nils er utdanna som sivilingeniør ved NTH. Yrkesmessig har han ein allsidig bakgrunn. Mellom anna har han vore lærar og fiskar. Før han kom til Statens vegvesen Rogaland i 1992, var han teknisk sjef i Saltdal kommune, Nordland. Ved vegkontoret i Rogaland arbeidde han først ved grunnseksjonen. Frå 1. juli 1995 til han overtok som produksjonssjef var han leiar for serviceseksjonen ved Produksjonsavdelinga.

Tekst og foto: Harald Sel

Vegen inn i framtiden



Av stabsleder Halvor Folgerø

Nylig deltok jeg på et fagseminar i Trondheim som markerte at Rasmus S. Nordal gikk av som professor i veg- og jernbanebygging etter å ha arbeidet 30 år innen dette fagområdet. Jeg hadde selv gleden av å ha Nordal som faglig veileder da jeg avla eksamen i vegbygging for snart en mannsalder siden. Det er naturlig å stanse opp og gjøre seg visse refleksjoner ved en slik anledning.

Det har vært en utrolig utvikling innen planlegging, bygging og vedlikehold av veger i tidsrommet fra slutten av 60-årene og fram til våre dager. Dette skyldes særlig den rivende utviklingen innen datateknikken. I dag kan vi «kjøre» på en veg lenge før den er bygget og vi kan få fram konsekvensene av et vegprosjekt på en rekke felter. Snart får vi den elektroniske vegen der datamaskinen foretar de nødvendige beslutningene som oppstår i tilknytning til reisen. Og det er ikke bare bilen som skal fram, hensynet til gående, syklende og kollektivreisende må også ivaretas.

Vi står nå foran flere viktige veiskiller som vil innvirke på vegvesenets videre utvikling. Professor Nordal har gått av etter 30 års som professor innen vegbygging. Vil hans etterfølger markere seg like sterkt når det gjelder utdanningen av framtidens vegingeniører?

Vi har fått en ny vegsjef i Rogaland. Vil Tor Geir Espedal

sette like tydelige spor etter seg på vegtransportssystemet i Rogaland som Danielsen gjorde?

Sissel Rønbekk overtok som samferdselsminister etter Kjell Opseth på slutten av 1996. Vil den videre utbyggingen av infrastrukturen i landet vårt få en markert endring som følge av dette skiftet?

Vi står foran en ny revisjon av Norsk veg- og vegtrafikkplan, der rammer og strategier skal utformes for en periode som ligger 10 år inn i framtiden. Vil vi få en drastisk omlegging av vegpolitikken, sett i forhold til de forrige vegplangenerasjonene?

Jeg har kikket litt i min krystallkule, noe jeg tror de fleste av oss i vegetaten har gjort. Det er mange scenarier og ikke alle er like hyggelige, sett ut fra behovet for å ha vegvesenet som en sikker og trygg arbeidsplass.

Det er selvsagt ikke noe mål i seg selv å bygge flest mulig km veger. Men i vår kontakt med kommunene og med vegbrukerne sitter vi igjen med et klart inntrykk av at det fortsatt gjenstår mange udekkede behov både når det gjelder nye utbyggingsoppgaver og tiltak langs eksisterende vegnett. Det er derfor å håpe at rammene for vegvesenet inn i neste årtusen blir fastsatt ut fra den etterspørselen som er til stede for de ulike transportformene langs veg.

Stille februardag. Foto: Levy Dalen



Tunnel Frafjord - Espedal bør byggjast snarast

I nær framtid vert det opna to viktige
vegsamband i Rogaland:

Bru over Lysefjorden

Tunnel mellom Frafjord og Gilja

Etter dette står det att berre ein tunnel,
Frafjord - Espedal. Framtida for vekst og
utvikling i Forsand, Frafjord, Gilja og
Dirdal med tilstøytande bygder er
avhengig av nettopp dette sambandet.
Me må nå få augene opp for kva kva ein
tunnel mellom Espedal og Frafjord vil få å
seia for arbeidsplassar, kulturliv, friluftsliv,
handel og samanknytning av bygder.
Dette gjeld bygder som frå gammalt har
høyrt saman og som også i dag naturleg
er knytta til kvarandre.

Dåverande statsråd Gunnar Berge uttala i
fjor haust at folketalet i små kommunar har
gått veldig ned sidan kommunesaman-
slåinga i 1965. Her må nå gjerast noko,
meinte han. Det er klart at nemnde
samband vil gje vilkår for vekst og trivsel.

Me må vera klar over at sjøl om
Høgsfjordrøyret kjem, vil turen til Forsand
og Frafjord vera blindvegar.

Me veit at slike blindvegar er det berre
særleg interesserte som vil nytta.

Så utan samband mellom Espedal og
Frafjord vil Forsand og Frafjord framleis
liggja i bakevja. Mellom anna er Landa-
landsbyen si framtid avhengig av denne
vegen. Veggen vil også vera ein miljøveg,
sidan køyring avst-vest og omvendt vil
vera kortast for Hjelmeland, Strand,
Forsand, Sirdal og Setesdal med vidare
samband austover.

Til slutt vil me understreka at sambandet
Forsand - Gilja på ingen måte må setjast
opp som konkurrent til Høgsfjordrøyret.
Denne veggen har ingenting med Høgs-
fjordrøyret å gjera. Det er eit sjølvstendig
vegprosjekt som er veldig viktig for vekst
og framgang i bygdene våre.

Av desse grunnar har me stifta fylgjande
interrimstyre som skal arbeida for å få
bygt tunnelen Espedal - Frafjord.:
Per Aarskog, leiar, Gudtorm Mikkelson,
nestleiar, Trond Frafjord, Torstein Gilje og
Tore Hans Mikkelson, styremedlemmer.

Per Aarskog

Tillitsvalgtes spalte

Kva funksjon har me som tillitsvalde?



Ivar Hebnes, Hovudtillitsvald NIF

Etter å ha vore leiar av NIF-gruppa her i Statens vegvesen Rogaland i
snart 8 år, er det rom for å gjera nokre tankar om kva funksjon me som
tillitsvalde har.

I ein statleg etat er det hovudavtalen som regulerer mykje av vårt
arbeid. Denne seier kva saker dei tillitsvalde skal vera med å avgjera, og
kva saker som skal diskuterast og drøftast med dei ulike organisasjonar.
I praksis kan det ofte bli litt uklart om ei sak er ei drøfting eller om ho
skal kunna forhandlast. Mi erfaring er at for mange av dei sakene som
skal drøftast, vert eit forhandlingstema. Leiinga på vegkontoret, med
Vegsjefen i spissen, fremjer ei sak som dei ønskjer å diskutera med
organisasjonane. Mange av desse er enkle og trivielle saker som vert
avklart der og då, men etter mi meining vert altfor mange slike saker
snudd på spissen og får ein utgang der eg kjem i tvil om dei tillitsvalde
heilt er klar over deira oppgåve.

Eg meiner at dei tillitsvalde i nokre saker ivaretar einskildpersonar i etaten
meir enn dei tenkjer på kva som er det beste for Statens vegvesen
Rogaland. Dermed oppstår situasjonar der organisasjonane direkte
motarbeidar leiinga sin strategi eller mål. Med andre ord gjer dei
tillitsvalde og organisasjonane seg til ein motpart i staden for ein
naturleg medspelar. Dette kan føra til ein ukultur som vil skada Statens
vegvesen si konkurranseevne i framtida. Med dei store utfordringane
me står overfor etter omorganiseringa, må organisasjonane vera med
å dra lasset.

For å stå best mogleg rusta til å løysa dei oppgåvene me er pålagt av
Stortinget er eit sentralt stikkord kompetanse og då ofte spisskompetanse.
Den kompetansen som ikkje finst internt, må kjøpast. Her må me som
organiserte akseptera at manglande kompetanse kan skaffast ved
innleige av konsulent eller tilsetjing av personar med dei rette
kvalifikasjonane. Hvis organisasjonane går imot eller motarbeidar
dette, vil eg påstå at resultatet vert ein svekka etat.

Etter mi meining er det å ivareta *alle* dei tilsette sine interesser å sikra
at Statens vegvesen Rogaland er i stand til å innfri forventningane og
krava som Stortinget hadde til omorganiseringa av etaten. Bare på det
viset kan ein sørja for at Vegvesenet skal overlevera i framtida.



RETURADRESSE:

Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger



Kveld på heia

Når sola sig og skuggen reier
så svart ei seng bak blåe fjell,
eg ser så vidt til alle leier
i denne klåre, stille kveld.
Her finn eg ro, her finn eg fred,
som himlen sjølv var komen ned.

Det glitrar sylv i vatn og fenner,
det lyser trolskt i dimme svad.
Ein liten bekk seg uredde renner
utover fjell så kvikk og glad.
Ein annan mullar djupt i jord
om gleda sut i dulde ord.

Og borti åsen bjøller ljomar,
ei jente lokkar høgt og klårt,
så det i fjellet atter ljomar,
men dør så bort i sukk og sårt.
På åren tyri brenn,
med mørket aukar smått i senn.

Ukjent forfattar. Sissel June Malmei har lært songen av farmora, Serina Malmei

FOTO:

Frå avdukinga av minnesmerket over arbeidarar som mista livet under arbeid på Austrumdalsvegen 1915 - 1936. Sissel June Malmei, som er barnebarn til ein av dei som mista livet, Tønnes Malmei, syng visa «Kveld på heia». Til høgre: Torfinn Liestøl, som sto for den offisielle avdukinga. Til venste: Agnar Svanes, som sto æresvakt under seremonien.



Statens vegvesen
Rogaland