



Statens vegvesen
Rogaland

25 år

Rygjavegen

Nr. 2
mai 1997
25. årgang



- 4** Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007
- 6** Godsterminal og nye vegar i Ganddals-området
- 8** Tankar frå Lysefjordbrua
- 9** Reint og ryddig på verkstaden i Haugesund
- 10** 6-åringar på skoleveg
- 12** Museumsarbeidet i Statens vegvesen Rogaland

Stortingsmeldingen om NVVP (1998-2007)

ble lagt fram den 18. april d.å.

På mange måter er dette det viktigste styringsdokumentet vi i Statens vegvesen har, fordi det forteller oss hva vi skal arbeide med og satse på de nærmeste 4 - 10 årene. Hovedoverskriften i vegplandokumentet er denne gang vridning av innsatsen mot drift og vedlikehold og trafiksikkerhet og miljø. Det blir mindre penger til strekningsvise tiltak, en tendens som gjelder hele landet. Dette kan vi selvsagt beklage fordi vi ser at samfunnet ellers utvikler seg i en takt som gjør at vi ikke klarer å dekke behovet for veginvesteringer med den bevilgnings-takt det nå legges opp til.

Vi må imidlertid til enhver tid være lojale mot den samferdselspolitikksom det legges opp til her i landet. Det betyr at vi må ta de utfordringer som departementet gjennom vegplanmeldingen gir oss. Blant annet ønsker departementet at Statens vegvesen skal ta et større ansvar når det gjelder transport- og arealplanlegging. Vi vil få tillagt et større ansvar for planleggingen av kollektivtransport med vekt på investeringer i infrastruktur for kollektivtrafikken. Og sist, men ikke minst, miljøkompetansen skal opp i etaten. Forøvrig skal vi heller ikke slutte å planlegge og bygge veger helt, det er fremdeles mange oppgaver igjen, selv om det vil ta noe lengre tid.

For oss lokalt i Rogaland betyr dette at vi til en viss grad også må dreie innsatsen noe. Gjennom vegplanmeldingen legges det opp til at volumet på trafikantertede tiltak (bilbeltekontroll, ATK, kjøre- og hviletidskontroll) skal opp. Satsingen på trafiksikkerhet, miljø og kollektivtransport vil også ha konsekvenser for bemanning og kompetanse på disse områdene.

Ledelsen i SVR vil nå ta tak i dette og legge et fundament for veien inn i den neste tiårsperioden. For å være konkurransedyktige og effektive må vi nå se på hva vegplanmeldingen innebærer for oss og ta konsekvensen av den. Det vil bety endrede arbeidsoppgaver for noen. Vi må vurdere ressursbehov, bemanning og kompetanse. Det vil også bety at vi kanskje må justere organisasjonen for å tilpasse oss en ny virkelighet.

For å stå best mulig rustet til å møte de nærmeste årene skal vegsjefen utarbeide et strateginotat som skal gi endel overordnede føringer for virksomheten i Rogaland de nærmeste årene. På bakgrunn av dette skal hver enkelt avdeling lage et strateginotat der oppgaver, ressursbehov, kompetanse og organisering blir de mest sentrale tema.

Til slutt: Når Sissel Rønbeck ønsker at Statens vegvesen skal gis en mer betydningsfull rolle når det gjelder bl.a. kollektivtransport, så henger det sammen med at hun anser oss som landets beste og mest profesjonelle statsetat. Når vegvesenet bestemmer seg for å gjøre noe, så blir det gjort !

Den attesten henger vi gjerne opp med gullskrift !!



Tor Geir Espedal



Foto: Torleiv Tveit

INNHALD

Vegsjef-teigen	2	Rogalendinger på tunnel arbeid i Drammen	18
Min nestenulykke - din ulykke	3	60 år sidan Skjold veg-arbeidarklubb blei stifta	19
Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007	4	Oljesøl? - ikkje nå lenger	20
		Kontroll i vaffelduft	20
Godsterminal og nye riksvegar i Ganddal-området	6	Solaturneringen i fotball 1997	21
Dansegruppe til Kulturdagane 1998	7	Ny sesong i orientering	21
Tankar frå Lysefjordbrua	8	Kongens fortanestmedalje til Asbjørn Oddane	22
Reint og ryddig på verkstaden i Haugesund	9	- trødde til på sykkel	23
6-åringar på skoleveg	10		
Nye Moi vegstasjon	11	For nå skal bolla pinnsvin gå til skolen	23
Museumsarbeidet i Statens vegvesen Rogaland	12	Klippe, klippe sa Østensvik	24
		Personalnytt	25
Presentasjon av Administrasjonsavdelinga	13	Bjarne Steinskog til minne	25
Kryssord	17	HMS-temadag	25
		Leiarkommentar	26
		Likestilling	26
		De tillitsvalgte oppgaver og funksjoner	27
		Tillitsvalgte spalte	27

Rygjavegen

Nr. 2 - mai 1997

Redaktør
Harald Sel

Sats/layout
Sissel Gro Norland

I redaksjonen
Eva Vivoll

Trykk
Allservice A/S

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

Forsidefoto
Torleiv Tveit

Baksidefoto
Kristin Eikemo

Opplag
1900 eksemplar

Min NESTENULYKKE – din ulykke?

Eit mål i Statens vegvesen er at me som arbeidsgjevar og byggherre skal sjå til at all verksemd i etaten blir gjennomført på ein måte som ikkje skadar menneske og miljø.

Skal vi nå eit slikt mål, er det heilt nødvendig å sette i gong tiltak. Eit slikt tiltak er å få folk som arbeider i eller for etaten til å melda frå når dei har opplevd ei nestenulykke. Alle hendingar; handlingar eller forhold som kunne ført til skade på menneske, miljø eller utstyr er nestenulykker.

Undersøkingar viser oss at det for kvar alvorleg skade er ca 10 mindre ulykker, og at det for kvar mindre skade er ca 60 nestenulykker.

Så her skulle det vera nok å gripa fatt i. Om ikkje dagleg, så opplever me alle hendingar då me tenkjer: No var det nære på at det gjekk galt.

Og det er desse hendingane og forholda me vil ha tak i.

Når du som les dette opplever at noko kunne gått galt, enten på grunn av feil du sjølv eller arbeidskameratar gjorde, på grunn av feil og manglar på utstyr, eller på grunn av forhold på arbeidsplassen, så skal du melda frå. Med ein tanke i bakhovudet: Neste gong dette skjer kan det føra til ei verkeleg ulykke.

Erfaring fortel oss og at ved å melda frå og sette i verk tiltak ved nestenulykker; vil vi få færre skadar og ulykker. Etter ei tid vil vi også få færre nestenulykker.

Vegdirektoratet set no i gong ein landsdekkande kampanje for å auka bevisstheten på melding av nestenulykker. I kampanjen inngår og eit lite hefte med eit forenkla meldeskjema. Ved å bruke dette meldeskjemaet aktivt når uønska hendingar oppstår; og deretter drøfta og setta i verk tiltak, kan me luka ut desse hendingane og forhindra at det ein annan gong skjer verkelege ulykker og skadar. Slike som set både eige og andres liv og helse i fare. Du skal og hugsa at ingen hendingar er for små eller ubetydelege til å meldes.

Oppfordringa må bli:

*Ta alle farlege hendingar;
forhold og handlingar alvorleg,
og meld nestenulykker!*



EVI

Rygjavegen vil koma tilbake til melding av nestenulykker ved eit seinare høve. Då vil me veta om kanskje akkurat du som les dette har meldt nestenulykke i det siste.

Og då vil me at mange skal svara ja. For både du og me veit at det har vore uønska hendingar undervegs.

Samferdselsdepartementet legg ikkje opp til store investeringar på dei to stamvegane i Rogaland (E18 og Rv 11) i tiårs-perioden 1998-2007, etter at E18 Forus - Stangeland (3,7 km) er utbygt til firefeltsveg i 1998.

Til investeringar på resten av riksvegnettet foreslår departementet ei ramme på 1.420 mill kr i tiårsperioden. Av dette er 530 mill fordelt på dei første fire åra, 1998-2001. Så mykje som 260 mill kr av denne summen skal gå til særskilte miljø- og trafikksikringstiltak.



Få nye vegprosjekt i Rogaland

Større stasing på miljø og trafikksikringstiltak

Av Harald Sel

Den totale investeringsramma til nye veganlegg i åra framover blir lågare enn tidlegare på 90-tallet. Likevel blir det større satsing på særskilte miljø- og trafikksikringstiltak.

Dette går fram av stortingsmeldinga om Norsk veg- og vegtrafikkplan som Samferdselsdepartementet la fram i april og som Stortinget skal behandla seinare i vår.

Stamvegnettet

Stamvegnettet er delt inn i 18 ruter, som går på tvers av fylkesgrensene. Dei to rutene som omfattar stamvegane i Rogaland er E18/Rv 1 Kristiansand - Bergen og Rv 11 - Drammen - Haugesund.

På stamveg ruta Kristiansand - Bergen vil ikkje Tjensvollkrysset i Stavanger, som er kalkulert til ca 50 mill kr, kunna bli bygt før 2002 med den ramma som departementet foreslår. Det same gjeld utbetring av E18 gjennom Drangsdalen i Lund som er kostnadsrekna til 14 mill kr. Ein vesentleg del av foreslåtte investe-

ringar på stamveg ruta Kristiansand - Bergen, ca 2,2 milliardar, skal gå til to prosjekt.

Ny E18 frå Handeland i Lyngdal til Feda i Kvinesdal med bru over Fedafjorden er tenkt oppstarta i perioden 1998 - 2001 og fullført i perioden 2002 - 2007. Prosjektet, som vil korta inn E18 med 15 km, har eit kostnadsoverslag på 760 mill kr.

Det andre store prosjektet på denne stamveg ruta er Trekantsambandet i Hordaland, som gir fastlandssamband mellom Sveio, Stord og Bømlo. Arbeidet på dette prosjektet startar opp i år og skal vera ferdig i år 2000. Kostnadsoverslaget er på ca 1,3 milliard kr.

Heller ikkje på stamveg ruta Drammen - Haugesund har departementet funne rom for investeringar i Rogaland før tidlegast etter år 2001.

På denne ruta er det foreslått samla investeringar på 680 mill kr i tiårs-perioden. I denne summen inngår mellom anna fullføring av ny veg langs Åkrafjorden i Hordaland og ny veg i



Telemark mellom Gvammen i Hjartdal og Århus i Seljord, til erstatning for den bratte og dårlege strekinga ved Nutheimkleivane i Seljord.

Andre riksvegar

For riksvegar i Rogaland utanom stamvegane, vil 40 prosent av den foreslåtte investeringsrammen på 530 mill kr i første fireårsperioden, 1998 - 2001, gå til igangsette prosjekt og til refusjonar av tidlegare forskotterte midlar.

Rv 13 bru over Lysefjorden og Rv 13 Hove - Vatnekrossen er dei største prosjekta som vil bli fullført i denne perioden.

Departementet stiller seg positiv til alternativ bruk av riksvegmidlar til bygging av Storhaugtunnelen på Fv 427 i Stavanger. Men det er framleis opp til fylkestinget om prosjektet skal prioriterast.

Innanfor ramma på 530 mill kr blir det lite rom for andre nye prosjekt. Endeleg prosjektliste blir utarbeidd i eit handlingsprogram hausten 1997, etter at Stortinget har behandla vegplanen.

Aktuelle bompengeprojekt

For siste del av tiårsperioden, 2002 - 2007 viser Samferdselsdepartementet til at evt. ekstraordinær finansiering blir utgreidd for fleire prosjekt, mellom anna Høgsfjordprosjektet (røyrbru), T-sambandet mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær og prosjekt og tiltak som inngår i transportplan for Nord-Jæren. Når det gjeld meir konkrete planar for perioden 2002 - 2007, vil dette først bli vurdert ved neste revisjon av NVVP om fire år.

Høgsfjordprosjektet

For Høgsfjordprosjektet har ein lagt til grunn at prosjektet kan koma i gang i perioden 2002 - 2007 og det er foreløpig sett av midlar i perioden 2002 - 2007. Men Samferdselsdepartementet vil først ta stilling til gjennomføring av prosjektet etter at resultatane frå dei pågåande undersøkelane ligg føre seinare i år.

Kostnadane til Høgsfjordprosjektet er foreløpig vurdert til å liggja mellom 800 og 1.000 mill kr. Det er planlagt at 450 mill kr av kostnadane skal finansierast med bompengar.

Trafikksikrings- og miljøtiltak

Investeringsprofilen i Rogaland inneber elles ei satsing i byområda i vegplanperioden, mellom anna bygging av gang- og sykkelveggar og tiltak for kollektivtrafikken. I tillegg skal trafikksikringstiltak prioriterast.

Det er lagt opp til ei betydeleg satsing på trafikketta tiltak i trafikksikringsarbeidet. Dette gjeld mellom anna auka bilbeltebruk, automatisk trafikkkontroll og lågare promillegrense.

Rassikring

Det er foreløpig sett av 32 mill kr til rassikring i fireårsperioden og 55 mill kr i tiårsperioden. Dei mest aktuelle prosjekta er Rv 13 ved Ivarsflaten på Suldalsvegen og RV 517 ved Lovra på Jelsavegen. Endeleg prioritering skjer ved behandling av handlingsprogrammet.

Fylkesvegar

Departementet går inn for å behalda tilskotsordningane til forsterking av fylkesvegar, til nye store fylkesvegar og til trafikksikring av fylkesvegar. Vidare vil ein vurdere å innføra standardkrav for drift og vedlikehald av fylkesvegane.

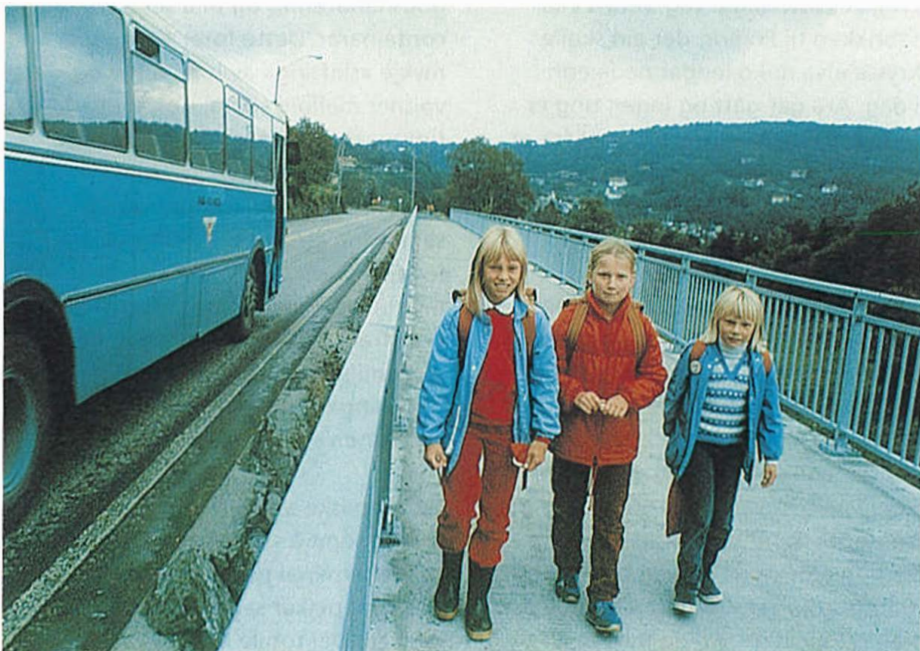
Nasjonal strategi

I Samferdselsdepartementet sin tilrådde strategi for landet totalt i tiårsperioden blir det lagt opp til mindre vekt på nye veganlegg enn tidlegare på 90-tallet.



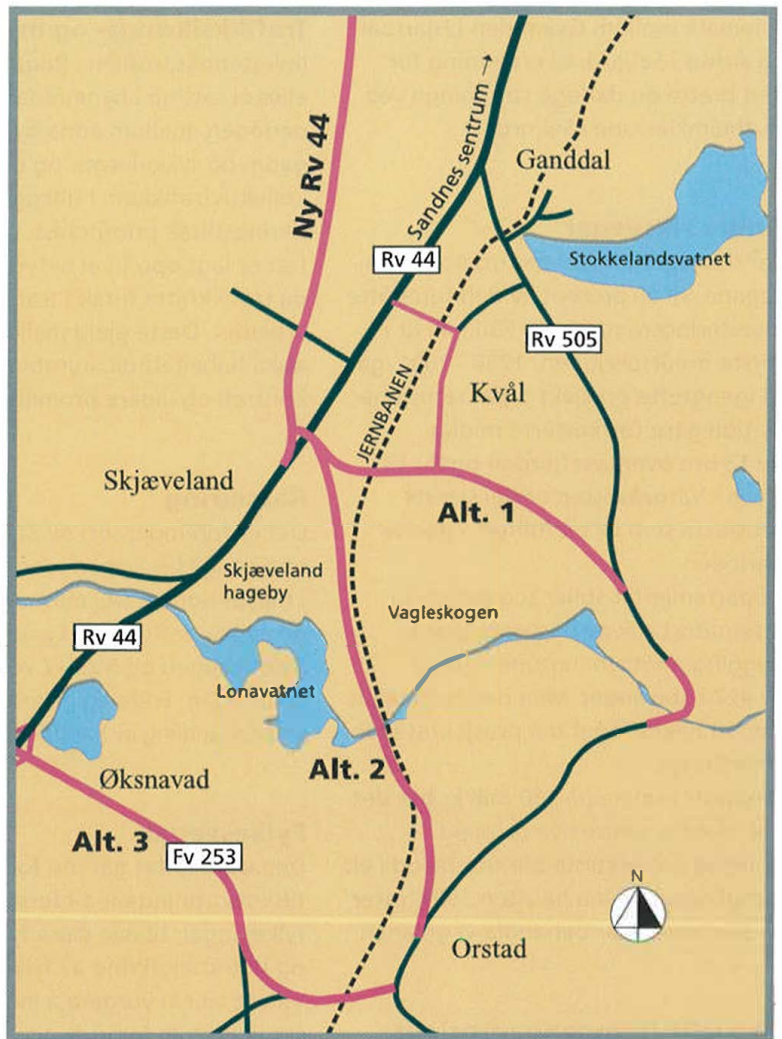
Derimot vil ein auka innsatsen til drift og vedlikehald av vegnettet. Vidare skal det satsast meir på tilrettelegging for kollektivtrafikk i byar og bynære område, og departementet vil styrka miljø- og trafikksikringsarbeidet. Det blir også lagt opp til ein forsiktig auke av servicenivået i riksvegferjedrifta gjennom lengre opningstid i prioriterte samband.

Departementet vil satsa på at 80 prosent av bilane skal kjøra piggfritt i dei fire største byområda innan 2002, men dette skal skje ved frivillig overgang til piggfrie dekk. I dei fire største byområda kan det bli aktuelt med oblatordningar for å redusera piggdekkbruken, dersom den frivillige ordninga ikkje blir vellukka. ■



Godsterminal og nye riksvegar i Ganddal-området

Ganddal-området i Sandnes står framfor ein periode med store endringar når det gjeld utbygging av nye område og transportkorridorar. Det blir satsa på miljøtilpassing av alle tiltaka.



Av Bjørn Alsaker

Det er 25 år sidan Statens vegvesen hadde planar om omlegging av Rv 505 mellom Orstad i Klepp og Ganddal i Sandnes. Den gongen var planen å fylgja eksisterande veg untatt ved fabrikk til Polaris, der ein skulle kryssa elva noko lenger nede enn i dag. Åra gar gått og ingen ting er blitt gjort med vegen, bortsett frå at det er bygd gang- og sykkelveg på heile strekninga, bortsett frå brua over Figgjoelva.

Sandnes kommune fremja alternative trasear for ny Rv 505 i ei vegutredning i 1980. I samband med kommuneplanen for Sandnes har planane vore oppe fleire gonger, sist under kommuneplanrevisjonen i august 1996. Nå hadde NSB kome på banen med sitt Godsterminalkonsept i Ganddal-området, og ein vart enig om å sjå på alle framtidige transportkorridorar i området, både når det gjeld Rv 505 og Rv 44.

Godsterminal

Drifta ved dagens godsterminalar i Stavanger og Sandnes er lite effektiv på grunn av for lite areal og eit uhensiktsmessig sporarrangement. Toga må fordelast på fleire spor og det er ikkje tilstrekkeleg plass til godshandtering og til å setja frå seg containarar. Dette fører til unødig mykje «skifting» av lokomotiv og vogner mellom spora, noko som er tidkrevande og fører til mykje støy.

Rikspolitiske retningsliner for ei samordna areal- og transportplanlegging viser at det er nødvendig med meir miljøvennlege transportløyisingar. Som transportør er jernbanen den mest miljøvennlege over lengre strekningar. Det er difor viktig å auka jernbanen sin konkurransevne.

Økonomiske utrekningar viser at det er lønnsomt å samla godshandteringa til ein terminal på Nord-Jæren, og Ganddal peikar seg ut som den beste plassen. Dei totale investeringane er

berekna til ca 260 mill kr (1994-prisar) inklusive grunninnløyising, anleggs-kostnader og avgift.

Eit jernbanespor til Sola, der både flyplass og hamn (gods) er etablert, kan vera ei framtidig løyising for godstransporten

Terminalen i Ganddal vil verta lagt så lågt i terrenget som mulig, og lågare enn dagens terreng. For å redusera dei store flatene og terrenginngrepa kan terminalområdet bli lagt i terrasser med ein tilplanta skråning mellom spora og eit evt. speditørområde.

Ny Rv 44

Kommuneplanen for Sandnes viser plass til ny godsterminal i Ganddal og nye trasear for Rv 44 og for Rv 505. Rv 44 har to alternative linjeføringar like nord for krysstillknyttinga til dagens Rv 44 ved Skjæveland. Det er nå laga eigen konsekvensanalyse for dette området, der ein førebels tilrår det vestre alternativet.

Ny trase for Rv 44 på strekninga Skjæveland - Stangeland (Smeaheia) vil avlasta dagens Rv 44 (Jærvegen), som er prega av stor trafikk. Dette fører til miljøproblem og ulykkesbelastning. I dag går det omlag 18.400 kjøretøy på Rv 44 ved Ganddal pr. døgn. Ved bygging av ny Rv 44 vil det gå omlag 5000 kjøretøy sør for- og omlag 12.000 nord for Ganddal pr. døgn. Den nye traseen vil også avlasta Sandnes sentrum for uønska gjennomgangstrafikk og han vil vera svært viktig for ei god miljømessig trafikkavvikling til og frå den framtidige godsterminalen i Ganddal

I Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007 har vegsjefen foreslått ny veg Skjæveland - Ganddal i perioden. Endeleg avklaring om prioritering vil skje i løpet av hausten 1997. Ny Rv 44 vil endra kjørerutene i Gandalsområdet vesentleg. Derfor vil det også vera interessant og nødvendig med ei avklaring om trase for framtidig Rv 505.

Ny Rv 505

I konsekvensanalysen for ny RV 505 har ein i første omgang valt eit relativt lite område, det vil seia frå Kvernaland/Orstad i sør til Ganddal i nord. Parallelt med denne analysen vil ein snart starta ei vegutgreiing for området frå E 18 ved Bue/Ålgård til Bryne/Lye og vidare til Orstad og Ganddal.

I utarbeidinga av konsekvensanalysen for ny Rv 505 har ein hatt svært godt samarbeid med kommunane Sandnes og Klepp, fylkesmannen og Rogaland fylkeskommune. Spesielt har ein brukt mykje tid på å få fram dei «ikkje-prisgitte» konsekvensane som miljø, kulturminner m.v.

Tre alternativ har vore med i analysen:

1. Foss - Eikeland, kalkulert til ca 64 mill kr
2. Vagleskogen vest, kalkulert til ca 38 mill kr
3. Øksnevad, kalkulert til ca 42 mill kr

Statens vegvesen tilrår alternativ 2, Vagleskogen, blir valt i den vidare planbehandlinga. Dette standpunktet har ein kome fram til etter ei samla vurdering av konsekvensane for miljø, vassdrag, kulturminner, landskapsbilete, landbruk og lokal utbygging av dei aktuelle områda. ■

Norsk vegmuseum 19. - 21. juni 1998

Til Kulturdagane med dans og spel



Kari Vaage Gjuvsland og Georg Ullenes fann ført rytmen under den første samlinga, der Svein Gjuvsland, Torleiv Tveit og Per Østhus sørga for feiande flott dansemusikk.

Spreke dansarar saman med tre spelemann, som ikkje er mindre spreke og sprelske, blir med på å setja sitt preg på Statens vegvesen si store kulturmønstring neste sommar. I april hadde den nye dansegruppa til Statens vegvesen Rogaland si første samling. Til hausten startar dei opp for fullt, med instruktør og øvingar ein fredag kvar månad, fram mot Kulturdagane 1998.

Tekst og foto: Harald Sel

Elisabeth Renberg og Martin Nødland er drivkreftene bak opprettinga av dansegruppa og dei vil stå i spissen for treningsopplegg og anna organisering.

Den flokken på godt over 20 som møttest til første danse-samlinga fann fort «tonen». Då spelemennene, Svein Djuvsland, torader, Torleiv Tveit, gitar, og Per Østhus, trekkspel, spelte opp var stemninga på topp nesten med det same. Så dette teiknar godt. Dette vil nok bli storarta etter litt øving og når alle stiller i staselege bunader.

Martin Nødland seier til Ryggjavegen at tanken er å øva inn både dansar og songleikar. Her vil ein i størst mulig grad prøva å finna fram til slikt som har tilknytning til Rogaland. Så får ein sjå kor mykje tid ein får til disposisjon under Kulturdagane. Truleg blir det snakk om både sceneopptreden og meir uformell dansing, f.eks. i friluft på museumsområdet. Martin understreker også at det ikkje er for seint å bli med i gruppa. Dansegilde vegvesenfolk med ledsagarar kan framleis melda seg, enten til han, Elisabeth Renberg eller Harald Sel.



Dansarar og spelemenn utanfor Vægkontoret under gruppa si første samling. Frå venstre: Gaute Vigre, Maria Vigre, Jostein Undheim, Astrid Dugstad (framme), Torleiv Tveit (med gitar), Eli Undheim, Ingrid Bjustveit, Geir Strømstad, Per Østhus (med trekkspel), Marianne Berg Strømstad, Dagfrid Nødland, Svein Gjuvsland (med torader), Martin Nødland, Synnøve Bjelland, Magne Bjelland, Olaf Dugstad (framme), Anne Elisabeth Dahle, Bjørg Ullenes, Georg Ullenes, Bjarne Bjustveit, Kari Vaage Gjuvsland, Lidvard Skorpa, Hans Gederø. Elisabeth Renberg var ikkje til stades.

Tankar frå Lysefjord- brua

Eg passerer Vatnekrossen
kl 5.53 og veit med meg sjølv
at eg er altfor seint ute.
Ferja går 6.10 presis,
så dette skal holda hardt.



Byggeleiar Kristin Eikemo saman med nokre av arbeidarane frå A/S Betong under ein kaffipause på viadukt sør. F.v.: Sigbjørn Sævland, Gaute Sømme, Geir Horpestad, Atle Ravnås, Kristin Eikemo og Stig Jonson. Foto: Otto Krogh

Av Kristin Eikemo, byggeleiar for betongarbeida på Lysefjordbrua.

Takka meg til bru!

Det går fort - veldig fort, men plutselig går det ikkje fort lenger. Foran meg ligg ein buss og ein bil som er ute på tur og skal til Høle. Dei skal ikkje nå ferja og har det derfor ikkje travelt i det heile tatt. Til slutt klarer eg å koma forbi, men no er eg stressa. Eg sit fremst på setet og flyr nærast gjennom dei siste svingane. I det klokka passerer 6.10, har eg enno 200 m igjen. Eg begynner å tuta og står på hornet dei siste metrane før ferjekaien.

Ferjemannen er i godt lag i dag. Han løfter bommen og senker rampen igjen slik at eg kjem meg om bord på ferja i dag òg. Eg synk saman bak rattet av utmatting. Nei, takka meg til bru!

Unikt prosjekt

Betongarbeida på Lysefjordbrua er no avslutta og med det òg ein hektisk og spennande periode for dei som har vore med. Dette prosjektet har vore og er på mange måtar unikt. Brua har som hovudoppgåve å knytte saman Forsand

Støyping av brubane på viadukt sør:

Foto: Kristin Eikemo



kommune og vil for det meste vere til nytte for dei om lag 1000 menneska som bur i kommunen.

Betre kommunikasjon mot Strand er òg eit viktig moment, både for strand- og forsandbuen. Lettare tilgang for turisme er ei anna og viktig side med brua; spesielt med tanke på etableringa av fortidsminnegården på Landa.

Verdisyn utover bygrensene

Det som kanskje fascinerer meg mest med dette prosjektet, er at det faktisk lar seg gjere å bygge denne brua for ei forholdsvis lita brukargruppe. Det er godt å leva i eit land som har eit verdisyn som går utover bygrensene og med armar som strekk seg ut i distrikta. Det er samstundes på sin plass å få med at dette prosjektet nok ikkje hadde vorte til utan tilskot på 62 mill kr frå Forsand kommune.

Flott portal til Lysefjorden

Lysefjordbrua ligg i ein mektig og dramatisk natur. Det er ikkje til å kome bort frå at brua er eit framandelement i naturen, men dette er etter mi meining tatt omsyn til på ein svært god måte. Brua er smekker i formen og har i seg element som møter naturen rundt. Ho står som ein flott portal til Lysefjorden. Eg trur eg uten unntak kan seie at alle som har vore med på dette prosjektet så langt synes det er ei flott bru!

Kjekt på arbeidsplassen

Det er med ein tanke vemod eg sit her inne på anlegget no med sluttrapportering og sluttoppgjær. For berre nokre månader sidan var her full aktivitet med betongarbeid. Samarbeidet mel-

lom byggherren og entreprenøren har vore spesielt godt. Arbeidsfolk frå entreprenøren har kome til meg og sagt at «etter 15 år i bransjen, er dette det kjekkaste anlegget eg har vore på». Eg er overtydd om at det er avgjerande for resultatet at folk har det kjekt med det dei held på med i alle ledd i organisasjonen. Det er opp til kvar enkelt å yte ein innsats for at det skal bli kjekt på arbeidsplassen.

Godt samarbeidsklima

For meg er det ein myte at det er beinhardt klima i byggegransjen. Eg har enno til gode å oppleve eit byggemøte der byggherren og entreprenøren «står på bordet og riv kvarandre i slipset» eller arbeidsfolk som gjev kontrolløren ei overhøving som skaper søvnproblem. Det handla om å kommunisere på eit fornuftig nivå og bruke energien på konstruktiv problemløysing. Byggherren og entreprenøren jobba tross alt mot det same målet. Dette er ikkje forsøk på glorifisering av prosjektet med betongarbeida på Lysefjordbrua. Vi har sjølv sagt hatt problem; både med sein tegningsleveranse, dårleg kvalitet på utført arbeid og samarbeidsproblem med enkeltpersonar. Men viljen til å løysa problema har heile vegen vore til stades.

Glad for tilliten

Det var eit tap for prosjektet at Solveig Yndesdal slutta, spesielt med tanke på at vi var inne i ein svært hektisk periode. Eg er svært glad for at eg blei vist tilliten til å overta etter henne. Det blei til no den største utfordringen eg har hatt i arbeidslivet, og heilt klart den mest spennande og lærerike tida. ■

Verkstaden i Haugesund:

Reint og ryddig

for effektivitet og arbeidsmiljø

Knut Rovik



- Me blir meir effektive ved å ha god orden. Alle veit kor dei skal finna kvar enkelt ting. Ein slepp å gå og leita og kasta bort masse tid.

I det heile, - at me har det reint og ryddig er ein viktig del av arbeidet med å skapa eit godt arbeidsmiljø.

Dette seier Knut Rovik som er formann ved Statens vegvesen sin verkstad i Haugesund. Han og resten av staben ved verkstaden har innarbeidd rutiner for orden og reinhald som kan vera eit mønster for mange andre arbeidsplassar.

Tekst og foto: Harald Sel

Det må krevja ein god del arbeid å halda det så reint og ryddig. Det er ein tanke ein gjer seg, når ein ruslar rundt i verkstad-bygget i Haugesund.

- Det kjem ikkje av seg sjøl, seier me til Knut Rovik, men det er ein påstand som han ikkje utan vidare vil vera med på.

- Jo, det kjem nesten av seg sjøl, når ein først får inn dei nødvendige rutinene og har kome opp på ein viss standard. Då er det lett å halda. Mitt motto på dette området er: Det er ikkje meir arbeid å halda det reint enn å halda det skittent.

Knut Rovik seier at ein kan tenkja kvar med seg. Dersom ein kjem til ein arbeidsplass med rot og skit. Då slengjer du kanskje dobbelt så mykje frå deg som du ville gjort om det var reint og ryddig. Knut fortel at då han reagerte på den ureinslege oppførselen til ein mann (ikkje på verkstaden i Haugesund), fekk han dette svaret: «Her er det så mykje skit frå før at det gjer ikkje noko om eg rotar og er ureinsleg.»

- Her i Haugesund har alle på verkstaden den innstillinga at me skal halda det

reint og ryddig, og då blir det reint og ryddig. At det skal vera slik er me jo eigentleg forplikta til også. Det er ein del av HMS-arbeidet, seier Knut Rovik. Han framhever elles Torleiv Tveit som ein føregangsmann på dette området. Han har alltid vore opptatt av godt arbeidsmiljø.

Dei andre tilsette på verkstaden er av same oppfatning som formannen; orden og reinhald er viktig.

- Me prøver å rettleia kvarandre og har rutiner som gjer at dette blir ein naturleg del av arbeidet. Me er ikkje ferdig med ein jobb før også golvet er reint, seier Tor Log.

Og han får full støtte av kollega Birger Steine. - Arbeidet er ikkje ferdig før arbeidsplassen er rydda. Og me får «betalt» for det. Den tida me brukar til rydding og reingjering brukar kanskje andre til å leita etter verktøy som dei ikkje finn i alt rotet, seier Birger. ■



Arbeidet er ikkje ferdig før arbeidsplassen er rydda. Det meiner både Birger Steine (t.v.), Tor Log og resten av gjengen ved verkstaden i Haugesund.

6-ÅRINGER PÅ SKOLEVEG

Hva kjennetegner disse små trafikantene, og hva kan vi gjøre for å trygge skolevegen for dem?



I Rogaland begynner nærmere 12.000 barn helt ned til 5 fi års alderen på skolen til høsten. Halvparten av disse som følge av Reform -97 - skolestart ved 6-års alder.

**Av Esther Marita Folkvord,
Trafikksikkerhetsseksjonen**

Forsker ved TØI (Transportøkonomisk institutt), Kari Midtland, har i rapporten «Seks-åringene som fotgjengere» belyst 6-åringenes forutsetninger for å kunne ferdes trygt i trafikken og risikofaktorer på skolevegen.

Det er påvist at det skjer et vesentlig skille i utviklingen i alderen fra 6 til 7 år, og at dette har betydning for barnas evne til å ferdes trygt i trafikken. Videre vet vi også at største-delen av 6-åringenes ulykker skjer ved kryssing av veg, og skyldes for en stor del uoppmerksomhet.

På hvilke områder er så 6-åringene annerledes enn «oss andre»?

- Deres egosentrisitet - dvs. at de mangler evner til å være forutseende og se mulige farer i trafikkbildet. Situasjoner der de ikke ser biler, som mot bakketopper eller bak parkerte biler, vil føles trygge, og de velger gjerne å krysse vegen på slike steder.
- Deres manglende evne til å styre og å kontrollere oppmerksomheten - de lar seg lett avlede.
- De mangler erfaring til å skille mellom det vesentlige og uvesentlige i trafikkbildet.
- De har problemer med å generalisere over situasjoner, og derved til å fullt ut utnytte tidligere erfaring.
- Omkring 40 % av 6-7 åringene har problemer med å avbryte en bestemt handling, f.eks. at et løpende barn plutselig må stoppe ved vegkanten. Omkring 9 % av 8-9 åringene har de samme problemene.
- Små barn mangler evnen til full utnyttelse av sidesynet.
- De har problemer med å bedømme avstanden til møtende biler.
- Barna er dessuten små av vekst, de har vanskelig for å se selv og å bli sett over hindre.

Ikke minst overvurderes ofte barnas evne til å bedømme riktig og klare seg i trafikken av foreldrene. Barna kan nemlig lære og gjengi regler uten vansker, men de forbinder ofte ikke noe konkret med innholdet.

Konklusjonen er at 6-åringene normalt ikke synes å ha forutsetninger for å utføre alle de oppgaver han/hun blir stillet overfor i trafikken, på en sikker måte.

I oktober -96 arrangerte FTU i samarbeid med bl.a. Trygg Trafikk to konferanser, henholdsvis i Haugesund og i Stavanger, over temaet «6-åringene på skoleveg». Målet med disse konferansene var å belyse 6-åringenes forutsetninger for å kunne ferdes trygt i trafikken. Samtidig ble kommunene oppfordret til å starte registreringen av skolevegene i sin kommune. FTU vil arrangere oppfølgingskonferanser i Stavanger den 3. juni og i Haugesund den 4. juni i år.

Med begrensede midler til trafikksikring særlig, er Aksjon skoleveg-midler (ASV) et kjærkomment tilskudd i trafikksikkerhetsarbeidet. I 1997 har Rogaland fått

6,5 mill kr i statstilskudd, som utgjør 60 % av tiltakenes kostnad. ASV-midler kan nyttes på fylkesveger og kommunale veger. En stor andel av ASV-midlene ble tildelt tiltak spesielt med tanke på 6-åringene, f.eks. opprusting av trafikkområdene ved skolene. Videre gikk en stor andel av midlene til tiltak på det kommunale vegnett.

Trafikksikkerhetsseksjonen sendte i slutten av januar -97 et brev til alle kommunene og barneskolene i Rogaland hvor det ble pekt på aktuelle tiltak for å kunne sikre skolevegene spesielt med tanke på de minste trafikantene.

Eksempler på slike tiltak er:

- Tilrettelagte avstigningsplasser/ sнопlasser ved skolene.
- Sikring av kryssingssteder.
- Hastighetsvurdering.
- Skolepatruljer.
- Følgeordninger enten til fots eller i bil.

Videre vil nå Vegdirektoratet, etter påtrykk fra noen vegkontor, deriblant Rogaland, undersøke muligheten for merking av skoletransport, hvordan denne bør utføres og eventuelt utpeke et eller flere fylker til å være prøvefylker for slik merking.

Framover mot høsten vil trafikkstasjonene sjekke «Gangfelt»- og «Barn»-skilt og skifte ut dem med dårlig refleks.

Ved skolestart vil trafikkstasjonene i samråd med Trafikksikkerhetsseksjonen søke i samarbeid med politiet å avholde atferdskontroller ved skolene. Atferdskontrollene vil i første rekke fokusere på de kjørendes atferd. Settes barna av på riktig side av vegen? Er det barna eller bilene som må krysse vegen?

Videre ønsker Trafikkavdelingen til høsten å sende et brev til alle foreldre til 6- og 7-åringene hvor målet er å prøve å bevisstgjøre foreldrene som sjåfører. Likeså vil vi oppmøde foreldrene om å gå flere sammen om å kjøre eller følge barna til skolen, slik at antallet biler på skolevegene blir redusert.

Ellers synes det som om at det beste vi kan gjøre for å sikre de minste barna på skolevegen, er at vi selv som bilister/ kjørende tar på oss ansvaret med å opptre trygt og ansvarsfullt i trafikken. De minste barna har nemlig ikke forutsetninger for å kunne klare det! ■



Foto: Tove Dirdal

Nye Moi vegstasjon - en mobil ministasjon

Av Johannes Bø

Hovedbygget med kontor og garasjelokaler på Moi vegstasjon er solgt. Lund Eiendom A/S er den nye eier av lokalene. Dette firma har i lengre tid hatt tilknytning til stasjonen via en leieavtale mellom vegvesenet og trelastfirma Lund Byggsenter A/S.

Vegvesenet forlater imidlertid ikke plassen. Området er nå delt i to og vi sitter igjen med sandhall, nytt lite kontor/driftsbygg (60 kvm) og tomt på ca fire dekar. Nybygget som nylig ble ferdigstilt, er tilpasset virksomheten i distriktet og kostet oss ikke mer enn hva to-tre brakker ville gjort. Det inneholder kombinert spise- og kontorplass, lomperom (varme- og klesskifterom) og verktøybu.

Produksjonsområde Egersund (POE) har med dette fått et funksjonelt og godt utgangspunkt for drifts- og arbeidsoppgaver i søre delen av området, og Produksjonsavdelinga totalt har fått redusert noe av sine

husleiekostnader. Folk fra produksjonsområdet har selv bidratt med tegning og utforming av nybygget som er anbrakt og bygget slik at det enkelt kan flyttes, hvis og når det måtte være behov for det. Kanskje noe nytt på bygningssiden i vegvesenet, men et godt tiltak for å kunne møte framtiden med et vegvesen i stadig forandring. Lund Byggsenter A/S har stått for utførelsen av bygget.

Innvelsen av nybygg og overlevering av gammel stasjon ble markert i nybygget med en enkel sammekomst av folk fra Produksjonsområde Egersund, Produksjonsavdelingas samordningsseksjon (PSA), jurist Sigbjørn Næsse og representanter for ny eier.

Sigbjørn Næsse har bidratt til ryddige og gode avtaler mellom partene, og begge sa seg fornøyd med den nye situasjonen og uttrykket håp om at det gode naboforholdet ville vedvare. Jonny Røyland fra Produksjonsområde Egersund, som skal ha det stedlige tilsynet med stasjonen, fikk overrakt blomster fra Lund Eiendom A/S.



Statens vegvesen får overrakt blomster fra Lund Byggsenter A/S. Fra v.: Jonny Røyland, Runar Rusdal (Lund Eiendom A/S), Sigbjørn Næsse, Tove Dirdal, Øyvind Langemyr, Kjell Bjørnevoll, Torbjørn Hellenen, Kåre Heigre og Kjell Navrestad.

Foto: Johannes Bø



Låga bru over Suldalslågen som vart restaurert i fjor.

Skjølja bru nær Ropeid i Suldal skal restaurerast.



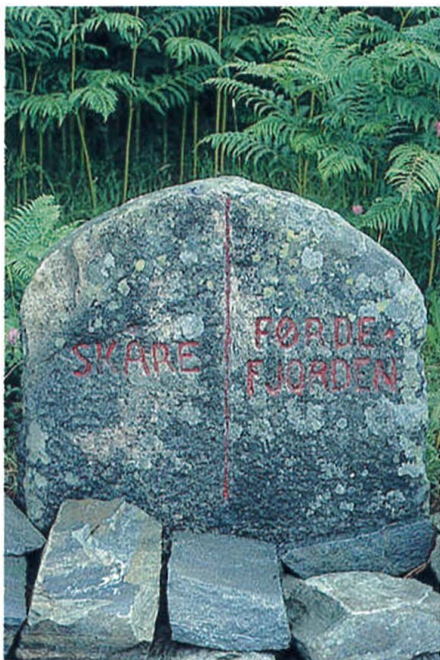
FORANDRING

FRYDER

Museumsarbeidet i Statens vegvesen Rogaland

Forandring fryder. Dette er mottoet for Kulturminneåret 1997, men det kan også stå som motto for museumsarbeidet i Statens vegvesen Rogaland.

Tekst og foto: Torleiv Tveit



Først litt om organiseringa av museumsarbeidet i fylka. Det vert leia av ein kontaktperson, i vårt fylke av Svein Magne Olsen, som står i nær kontakt med leiinga av Norsk Vegmuseum på Hunderfossen. Olsen leier også rådet for Norsk Vegmuseum.

Lokalt har me og eit råd for kontaktpersonen. Dette vert kalla Museumsutvalget og består av fem personar, og med kontaktpersonen som sekretær. På det siste møtet i museumsutvalet vart samansetjinga av utvalet for dei neste to åra bestemt slik:

Bjørn Chr. Grassdal, Utbyggingsavd., leiar
 Elisabeth Renberg, Administrasjonsavd.
 Johannes Bø, Produksjonsavd.
 Audun Løken, pensjonistforeninga
 Torleiv Tveit, Trafikkavdelinga

Mange av oss har vel ein latent konservator i oss, gjerne kraftig undertrykt i dei travlaste produksjonsåra av livet. Etter som åra går, vaknar gjerne

Grensestein ved Rv 11, Toskartjørn utanfor Haugesund.

interessa for bevaring og historie, me modnast og kjenner det rett å ta vare på røtene. I Rogaland er me så heldige at me har fått etablert eit vegmuseum i tilknytning til Vegkontoret. Dette vert stadig komplettert med nye gjenstander og utstillingar.

For tida er kjøretøyavdelinga under oppbygging. Der vert det råd å visa frå saga til Biltilsynet, samtidig som ein kan visa utviklinga på kjøretøysida, frå enkle heste-kjøretøy og sykklar fram til det som er kvardagen i dag.

I februar og mars var museet ope for publikum om søndagane. Elles er alle velkomne til ein «kikk» dersom ein er innom Vegkontoret i arbeidstida.

Størstedelen av «museet» er likevel utandørs. Tenk på all den samferdsels-soge som finns rundt omkring i form av gamle vegfar, hoppesteinar, bruer, drikkekar, kongemonogram etc. Mykje kjenner me enno ikkje til, og me ber alle om hjelp og tips. Likeeins når det gjeld gjenstander og utstyr som er verd å ta vare på. Ta gjerne kontakt med ein av oss i museumsutvalet. ■

Administrasjonsavdelingen



Statens vegvesen
Rogaland

Administrasjonsavdelingen har ansvaret for de administrative tjenestene i Statens vegvesen Rogaland.

Innenfor arbeidsområdene innebærer dette en

- styrings- og policyrolle
- oppfølgingsrolle
- service-/rådgivingsrolle

Hovedarbeidsområdene er:

- Arkiv- og posttjeneste
- Sentralbord/resepsjon
- Bibliotek
- Kontorhold og rekvisita
- Renhold/vaktmester
- Kantine
- Personal- og lønnsarbeid
- Organisasjonsutvikling og opplæring
- Økonomi
- Innkjøp
- Juridisk arbeid
- IT-funksjoner
- Grafiske tjenester

15. APRIL 1997

Administrasjonssjef
A



Bente
Kogstad



Kirsten
Fatland Hansen



Else
Birkeland



Bjørg
Bratteland



Solveig
Erland



Jorunn
Fjogstad



Signe
Flikke



Liv Gro
Svensen Haugen



Reidun
Gundersen



Marit
Hansen



Anniken
Haugland



Helge
Hågensen



Ingeborg
Jørgensen



Sissel Gro
Norland



Marit
Koningsberg



Liv
Leikvoll



Gunnlaug Alice
Lovik



Gunvor
Nilsen



Kjell
Nymark



Rolv
G. Skjærpe



Marit
Th. Olsen



Karin
Tonnessen



Ingvar
Vestly



Margot
Voll



Kjersti
Vasbo



Jostein
Aadnøy

Fellestjenester
AF

Seksjonsleder



Elisabeth
Renberg



Anne Britt
Andersen

Grafisk senter
AG

Seksjonsleder



Bård Asle
Nordbo



Bodil
Dam Bustad

Personalseksjon
AP

Seksjonsleder



Svein
Dahle



Eline
Eggebo



Odfrid
Espedal



Bjørg Marit
Håland



Torstein
Rein Larsen



Marit E.
Osestad

Økonomiseksjon
AO

Seksjonsleder



Willy
Bjørnsen



Astrid
Njaa Fredriksen



Marzena
Gajos Hamre



Unni
Idland



Sigbjørn
Næsse



Liv
Rettedal



Helga Jorunn
Bleskestad



Anne
Grimstvedt



Ann-Kristin
Haram



Anita
Ingebrigtsen



May Anita
Nøkling



Sissel
Tvedt



John Eyvind
Danielsen



Marit
Grønnestad



Mary Helen
Stenbakk Haukalid



Oddbjørg
Kristiansen



Azra
Olbina



Elin
Stueland



Martha
Eskevik



Kristense
Guggedal



Marie
Hogstad



Reidar
Mæland



Tove
Berg-Olsen



Gunn Elise
Vikre

IT-seksjon
AIT

Seksjonsleder



Arnulf
Follaug



Bergfinn
Fyljesvoll



Hilde E.
B. Johnsen



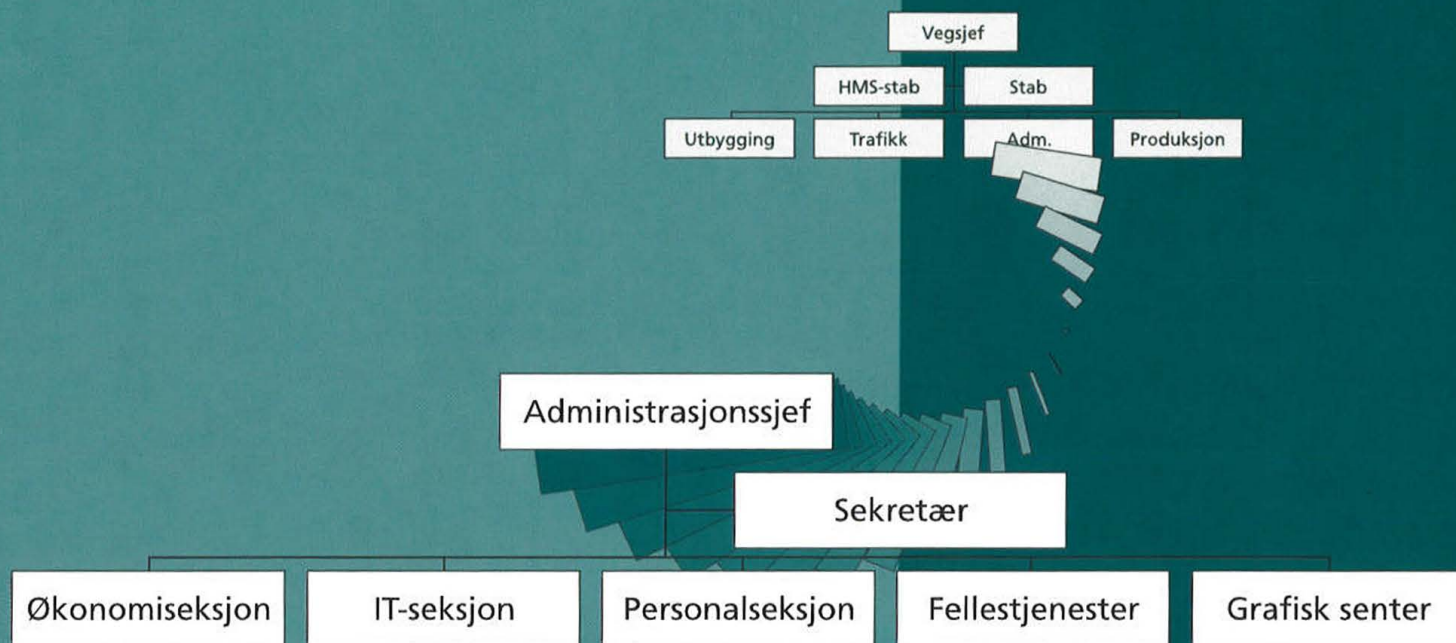
Sigrid
Hågensli Lyngholm



Jakob
Meling



Svein
Sivertsen



Administrasjonsavdelingen har ansvaret for alle de administrative tjenestene i Statens vegvesen Rogaland

Dette innebærer:

Styrings- og policyrolle

Innen administrasjonsavdelingens ansvarsområder skal avdelingen ha spesialkompetanse og forestå utarbeidelse av forslag til policy, felles retningslinjer og felles målsettinger.

Oppfølgingsrolle

Alle avdelinger har selv ansvar for prosjekter innenfor sine ansvarsområder.

Administrasjonsavdelingens ansvar er å påse at krav fastsatt i lover, forskrifter, instruksjoner og retningslinjer overholdes.

Service og rådgivingsrolle

Administrasjonsavdelingen skal yte tjenester til alle ledd i organisasjonen innenfor alle sine arbeidsområder.

Målsettingen er at høy kompetanse og god kvalitets-sikring skal gjøre avdelingen etterspurt som rådgiver innenfor administrasjonsavdelingens fagområder.



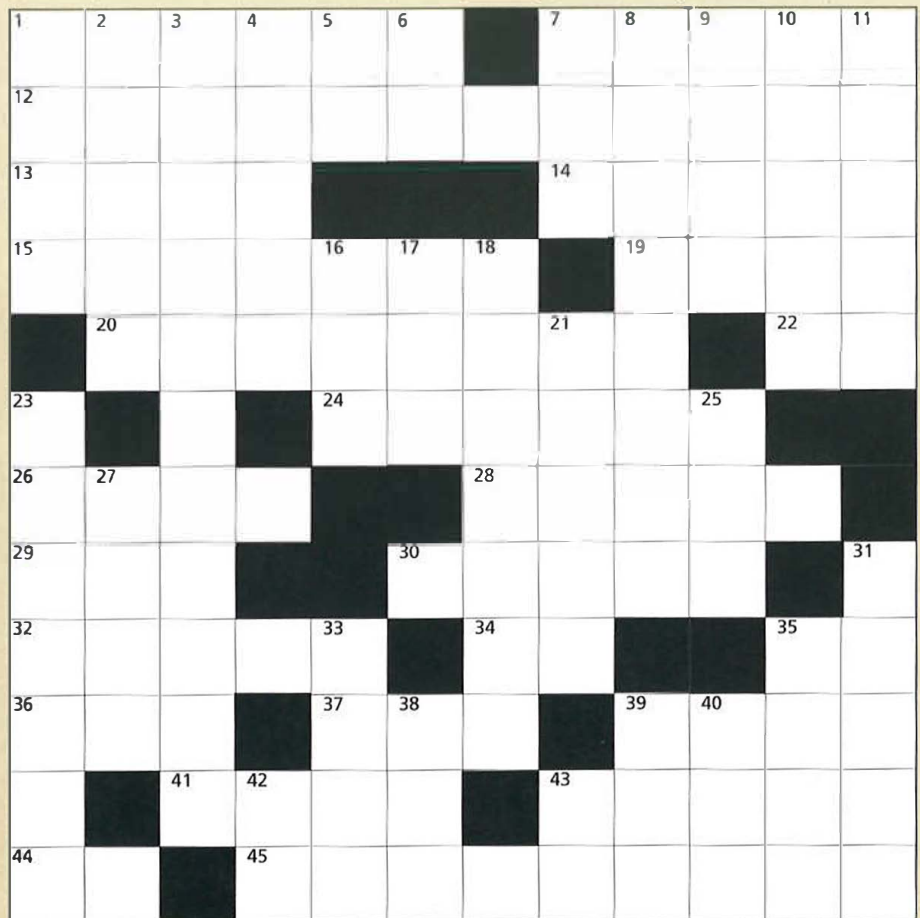
Statens vegvesen
Rogaland

Lagårdsveien 80
Postboks 197, 4001 Stavanger
Telefon 51 50 13 00
Telefax 51 53 68 29

Kryssord nr. 2/97

VANNRETT

1. Komité
7. Hvile
12. Vårfenomenet
13. Smart
14. Kort
15. Motvirke
19. Vokser
20. Prøve
22. Månefase
24. Fulle
26. Sted i Rogaland
28. Dårlig
29. Rekke
30. Kratt
32. Medfølelse
34. Tre
35. Husdyr
36. Mark
37. Retning
39. Kjærlighetsgud
41. Forsvarsforbund
43. Smal
44. Byge
45. Lommebok



LODDRETT

1. Dyr
2. Jevnt og
3. 20. mars
4. Tall
5. Flire
6. På kjøretøy
7. Skred
8. Følehorn
9. Tobakk
10. Ledelsen
11. Gang
16. Forkortelse
17. Fuge
18. Utsending
21. Enslige
23. Raskere
25. Belegg
27. Not
31. Formyndet
33. Kjent kommunist
35. Skavl
38. Unge
39. Fattig
40. ... Zedong
42. Leven
43. Drikk

Løsningen på kryssord nr. 2/97 sendes til:

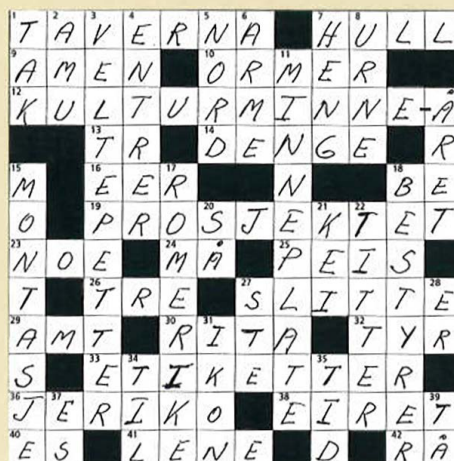
RYGJAVEGEN

Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 2. juni 1997

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 1/97

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

Vinnere av kryssord nr. 1/97

Arne Andersen
Høyebakken 1A
4029 Stavanger

Ivar Fett
Fasanvn. 8
4042 Hafsrfsjord

Klokka nærmer seg 1300. Seks mann kommer trampende inn i brakka som ligger like under motorvegbrua på Bangeløkka. Dagens første salve er gått av, og det er tid for en halvtimes lunchpause mens ladden, dvs. røyken fra sprengningen, legger seg. Kaffe og brødsriver går ned på høykant. Det gjør godt med litt mat i kroppen nå - sju timer etter at arbeidsdagen tok til.

Matpause i brakka på Bangeløkka. Fra v. Asgeir Nordtvedt, Magnus Weltzin og Sverre Kvinnesland styrker seg med brødsriver og kaffe.

Otto Lunde tar seg en velfortjent pause etter dagens økt.



Jobber på spreng i Strømsåsen

Strømsåstunnelen

Tunnelen er en del av den nye Rv 11 mellom Drammen og Mjøndalen. Total lengde blir 3 750 m, hvorav 3 500 m er ren fjelltunnel og 250 m betongtunnel ved utloperne. For påske befant sprengningsarbeiderene seg i overkant av 1 200 m inne i fjellet fra Bangeløkka i vest. Sprengningen fra Bjorkelia i øst tok til 27. januar, og foregår nå nærmere 500 m inne i fjellet.

Den nye Rv 11 skal åpnes i år 2000, mens sprengningsarbeidene antas å være ferdige ved årsskiftet 1997-98. Disse utfores av Statens vegvesen fra Rogaland og Hordaland. Brobyggeren avla et besøk hos den gjengen som har vært her lengst - rogalendingene.

Tekst og foto: Inger Lise Sagmo

De hører til en gjeng på omlag 20 karer som det siste året bokstavelig talt har jobbet på spreng inne i Strømsåsen i Drammen.

De kommer fra Rogaland, og tilhører Statens vegvesens tunnel-ekspertise. De er erfarne karer som vet hva de driver med.

Flere av dem har knapt sett dagslys på over 20 år - og de trives med det.

Klare arbeidsoppgaver.

- Hva i all verden er det som får mennesker til å velge et yrke der arbeidsdagen forløper i støy og skitt?
- Det var vel egentlig en tilfeldighet at jeg endte opp i tunnel-bransjen, forteller Sverre Kvinnesland, og de

andre sier seg enige.

- Tunnelen er en grei arbeidsplass, mener Magnus Weltzin.

- Det er veldig greit å ha klart definerte arbeidsoppgaver. Når vi begynner på en ny jobb, vet vi at vi skal lage en tunnel fra A til B. Dermed er det klart hva vi har å forholde oss til. Slik er det egentlig hver dag. Når vi kommer jobb om morgenen, er det ikke nødvendig å vurdere hva som skal gjøres først og sist. Det er bare å gå løs på oppgavene der vi slapp dagen før, sier han.

- Men tunnelen er vel en farlig arbeidsplass?

- Nei, jeg opplever det ikke slik, sier Bjørn Olsen.

- Jeg har jobbet i tunnel i over 20 år, og har ikke vært utsatt for eller vitne til ulykker, forteller han.

Enkle kår

Karene på Bangeløkka beretter slett ikke om et liv i luksus - det blir lange og harde arbeidsdager, og enkle forhold etter arbeidstid. Når dagens skift er over, drar de «hjem» til Solbergmoen. Der bor de i en egen brakkeleir, side om side med en gjeng hordalendinger. Her har de hvert sitt rom med ei seng, et klesskap, en pult og en stol.

- Blir man ikke rotløs av å leve på denne måten?

De smaker litt på ordet og innrømmer at de kanskje ikke slår seg helt til ro, men som de sier det selv:

- Brakkeliv er nå brakkeliv - man venner seg til det og vi har det bra.
- Det er mye bedre å være her enn hjemme, sier en av karene med et flir og forklarer: - Her slipper vi mas om oppvask og rydding. I brakka på Solbergmoen har vi to jenter som stiller for oss. Vi slipper både å vaske og lage mat.

Når karene ikke arbeider, går store deler av tida med til TV-titting og avislesing i deres felles oppholdsrom inne i brakkene på Solbergmoen.

- Det er begrenset hvor mye futt det er i oss etter en hel dag i tunnelen, avslutter Magnus Weltzin. ■

*Sverre Kvinnesland
langt inne i «berget».*



60 år sidan Skjold Vegarbeidarklubb blei stifta



Sigurd Stangeland

Med i Haugaland vegarbeiderklubb frå 1989

Av Harald Sel

Pensjonert vegarbeidar Sigurd Stangeland frå Tysvær, som nå er 81 år, har sendt oss eit foto frå 50 års-jubileet for Skjold vegarbeidarklubb i 1987. Han meinte at det kunne passa å bruka dette i Rygjavegen nå, 60 år etter at fagforeningsklubben i Skjold blei organisert. For mange vil personane på biletet verka godt kjente og enkelte av dei er framleis yrkesaktive i Statens vegvesen.

Sigurd Stangeland fortel at det var på eit møte 14. februar 1937 at vegarbeidarane i Skjold samrøystes vedtok å stifta si eiga avdeling, og Jørgen Amundsen blei valt til første formann. Tidlegare hadde dei vore ei gruppe i Haugaland Veiarbeiderforening. Sjølv var Stangeland aktiv i klubben frå 1947 til han blei pensjonist i 1981.

Sigurd Stangeland kan fortelja om heilt andre tider for vegarbeidarane den gongen foreninga blei skipa. Frå protokollen i 1937 har han mellom anna fylgjande eksempel.

Foreninga sende dette året inn dette lønnskravet:

Forskotslønn akkord pr. time	kr 0,95
Timelønn dagsarbeid vanleg arbeid	kr 1,30
Timelønn for spesialarbeid	kr 1,40
Lønn for vegvokter tilsett på årslønn	kr 2.700,-

Etter det Stangeland hugsar endte oppgjeret i 1937 hos riksmeklingsmannen og tillegga blei mykje lågare enn det vegarbeidarane hadde kravd. Når det gjeld Skjold Vegarbeiderklubb så kom den til å eksistera i 51 år. 14. nov. 1988 blei klubben slått saman med Haugaland Vegarbeiderklubb som då samla alle vegarbeidarane i området.



*Foto frå 50 års-festen til Skjold vegarbeiderklubb i februar 1987.
Bak frå v: Olav Tørresdal, Peder Tørresdal, Knut Hordseid, Torleiv Gudmestad, Asgeir Nortveit. Midtre rekke: Arne Emil Lindanger, Osvald Dybdahl, Karsten Frøyland, Olav Langeland, Sigurd Stangeland, Johannes Krog Wagen, Peder Loe. Framme: Anders Dalva, Leiv Kvæstad, Johannes Lindanger, Kornelius Mæland, Lars Tørresdal.*

John Mathias Vikingstad
- «Petter Smart» i Haugesund:

Oljesøl?

- ikkje nå lenger

Tekst og foto: Harald Sel

Han er fleire gonger premiært, både sentralt og lokalt, for forslag og konstruksjonar som har gjort arbeidsoppgåver enklare og lettare, John Mathias Vikingstad. I 26 år har han hatt arbeidet sitt ved Statens vegvesen sin verkstad i Haugesund. Nå har han igjen funne på noko glupt. Denne gongen har han utvikla ei



pumpe til bruk ved skifte av olje på maskinar og bilar. Pumpa gjer arbeidet meir effektivt, det er ein ting. Minst like viktig er det at ein, ved å bruka pumpa, så godt som totalt unngår oljesøl. Før var oljeskift ofte eit søl utan like.

Eigentleg er det ikkje rett å snakka om ei pumpe, for konstruksjonen består av

John Mathias Vikingstad attmed pumpekonstruksjonen sin. I armene held han «remidiane» som ein tidlegare brukte til dette arbeidet ved verkstaden i Haugesund. Då kunne det bli mykje griseri og oljesøl.

to pumper. Ei lita pumpe lagar vakum i ein tank. Frå denne tanken går det ein slange som ein set inn i motoren eller beholdaren som skal tømmast for olje. Når ein opnar krana blir oljen sogen inn i «vakum-tanken». Ei anna pumpe pumpar olje inn igjen på bilen eller maskinen.

- Eg har laga konstruksjonen etter hovudet, så eg har ikkje brukt teikningar, seier John Mathias.

- Eg var så lei alt griseriet når me skulle skifta olje og gjekk i lang tid og tenkte på korleis ein kunne unngå dette. Nord-Karmøy Sveis har tatt seg av valsing og sveising av tankane, resten av arbeidet med pumpa har John Mathias stort sett gjort sjøl. Han fortel at pumpa blir mykje brukt og at erfaringane så langt er svært gode.

Kontroll i vaffelduft

Tekst: A.G. Vasbø

- Vi syns det er hyggelig å svare ja når Haugesund Caravanklubb gjerne vil foreta en vårsjekk på medlemmenes campingvogner, sier faggrupeleder Petter Sivertsen på Haugesund trafikkstasjon.

Vi samarbeider for oppnå bedre sikkerhet, både for den enkelte eier, men egentlig for alle oss andre også som treffer disse doningene på vegen. I fjor hadde vi omlag 40 vogner til kontroll. Den gikk på sikkerhet i videste forstand. I tillegg til vårt bidrag kontrollerte en elektriker det elektriske anlegget i vognene.

- Og alt dette frivillig.

- I høg grad. Klubben har koplet vårsjekken opp til et hyggelig samvær der folk treffer hverandre og prater om felles interesser. I tillegg stiller noen med vaffeljern. Det er ikke ofte at kontrollhallen dufter varme vafler, må du tro. Mange blide mennesker og trivsel skaper positiv atmosfære omkring kontrollarbeidet.

- Hvis dette får for høy politimester Bastian profil?

- Jeg er ikke redd for at vi fremstår for gemyttlig i en så alvorlig sak som kontrollarbeid. Dette er voksne folk som er her fordi de setter ære i at campingvognen er sikker. Jeg syns også at det er positivt at vi fremstår som positivt medvirkende i et samarbeid.

- Rent praktisk, hva gjorde dere egentlig?

- Vi gjennomførte en sikkerhetskontroll av hjul, oppheng, støtdempere, bremses og fester. I tillegg sjekket vi gassanlegget for lekkasjer. Vi fant få feil og vi tror at dette skyldes at klubben oppfordrer medlemmene til godt vedlikehold.

En del påløpsbremses var trege, men med litt innsats fra vår side kunne disse mykes opp og i orden igjen.

- Andre forhold der dere kan hjelpe?

- Det er en del endringer i førerkort- og kjøretøybestemmelsene om hvem og hvilken bil kan dra hva. Før var det en grei regel at med førerkort klasse B kunne du kjøre et vognsett med trekkbil og tilhenger under 3.500 kg. Nå er det mer finurlig. Nå må dette ofte vurderes i hvert enkelt tilfelle. Jeg syns det er hyggelig å rettlede folk på dette feltet. I en del tilfeller utstedet vi nye vognkort som var etter reglene som gjelder.

- Hva med bobiler?

- Det var et par slike også, men disse kommer inn til regelmessige EØS-kontroller og sikkerheten blir derfor tatt vare på.

I mai blir det nye caravandager i Haugesund. Også i år stiller trafikkstasjonen sine folk til rådighet mellom kl. 18 og 22 for å betjene publikum på en hyggelig måte, til felles beste - ikke minst for etaten.

Tap på straffespark i finalen

Av Svein Storli

Helga 14.- 16. mars deltok Vegvesenets herre- og damelag i den tradisjonelle Solaturneringen i bedriftsfotball. Turneringen foregår innendørs i Åsenhallen, og er Rogalands største innendørsturnering i bedriftsfotball. I år deltok hele 84 herrelag og 8 damelag. Vegvesenet har vært med på Solaturneringen i mange år uten de helt store resultatene, og forventningene var ikke så veldig høye på forhånd.

Damelaget kom på 2. plass i sin innledende pulje, og gikk videre til semifinale i sluttspillet. Her ble det tap for Statoil 1, og i bronsefinalen ble det knepent tap mot Statoil 2.

Gutta vant sin innledende pulje på fredag suverent. Sluttspillet fortsatte med seier tidlig søndag morgen og utover formiddagen gikk det bare bedre og bedre. Gutta vant 32-delsfinale, 16-delsfinale, 8-delsfinale, kvartfinale

og semifinale, og blant de som ble slått ut var topplagene Statoil 1 og Stavanger Politi 1. At det ble tap mot Allianse på straffespark i finalen var ikke så veldig farlig, innsatsen var likevel langt over forventet. Sølvpokalen kan beskues i premieskapet på vegkontoret!

Fotballsesongen utendørs er nå nettopp startet opp, og både dame- og herrelaget ønsket gamle og nye spillere velkommen. Ta kontakt med Svein Storli/ Narve Steine på herrelaget eller Tove Dirdal / Aina Solheim på damelaget.



Vegvesenets lag i Solaturneringen
Bak f.v.: Leif Lauvås,
Pål Thornes, Narve Steine, Eivind Stranden
Foran f.v.: Trond-Olav Stangeland, Halgeir Huave, Svein Storli og Øistein Hansen.



Agnar Aasheim skriver resultattider under et orienteringsløp på Kringleli arrangert av Vegvesenet.

Ny sesong i orientering

Hovedsesongen for bedriftsorienteringsløp i sør fylket er nå godt i gang. Første løp var 9/4, og sesongens siste løp er 4/10.

I orienteringsgruppa er vi for tida 26 personer. På o-løpene deltar rundt om 10 løpere. Vår o-gruppe er representert i både nybegynner- trim- og konkurranseklasser.

Om vinteren er det treningsløp annenhver lørdag, men det er om våren, sommeren og tidlig på høsten hovedsesongen for o-løp er. Det blir arrangert 12 løp fra april til og med juni og 10 løp fra august til oktober. Nesten alle løp foregår på onsdager. De fleste løpene foregår individuelt, og noen avvikles som stafett.

Løpsområdene i sør fylket varierer fra Stavanger i nord til Egersund i sør. Vegvesenet skal arrangere o-løpet 27/8 på Madlatua i Stavanger. I nord fylket blir det også arrangert løp i bedriftsorientering.

To av tre år er det vegmesterskap i orientering. Da samles o-løpere fra hele landet. I år blir VM arrangert i Akershus fylke helga 6-7/9

Orienteringsløp er en fin måte å få trim og naturopplevelser på. En kommer ut i skog, mark og fjell. På den måten kan en koble ut stress og støy fra hverdagen. Fuglekvitte hører med på de fleste løp, og er en heldig kan en oppleve å se ville dyr. Det fysiske anstrengelsesnivået bestemmer en sjøl. Det er bare å melde seg på rette klasse. Så å delta på o-løp passer for de fleste mennesker. Som leseren forstår ønsker vi flere velkommen i o-guppa.

Kjell Husebo
oppmann

H.M. Kongens fortjenestmedalje til Asbjørn Oddane



Ei mengd blomsterhelsingar blei overrekt jubilanten. Her er det vegsjefen som gjer blomster, og gratulerar Asbjørn med vel fortent medalje.

Ordførar Marit Myklebust festar den gjeve medaljen på jakkeslaget til Asbjørn Oddane.



Tekst og foto: Eva Vivoll

For lang og tru teneste i Staten fekk Asbjørn Oddane, Egersund veg- og trafikkstasjon, overrekt H.M. Kongens fortjenestmedalje i sølv torsdag 20. mars. Fortjenestmedaljen blei overrekt av ordførar Marit Myklebust ved ei tilstelling på Grand Hotel i Egersund. På festen var og den næraste familie og arbeidskollegaer tilstades.

Asbjørn Oddane har vore ein kapasitet, både i sitt virke i Statens vegvesen og alle sine verv i lokalmiljøet. Han begynte å arbeida i NSB i 1947, men kom allereie i 1952 til Statens vegvesen, då med nemninga «midlertidig hjelpeoppsyns-mann». Gjennom sine 45 år i etaten har han nok vore borte i dei fleste anlegga i sør-fylket, i 13 år var Asbjørn Oddane anleggsleiar. Etter omorganiseringa i 1995, gjekk han over i ny stilling som HMS-kordinator.

Ein finger med i det meste

Jubilanten har hatt ein finger med i mykje av styre og stell både i etaten og i lokalmiljøet. Han har i ei årrekke vore tillitsvalt for sine arbeidskollegaer. I heile 35 år satt han i styret i Norges Vegtekniske Forening, 18 av desse åra var han leiar. I byrjinga av 1950-åra var han med å starte opp idrettslaget Eiger. I 16 år satt han som medlem av Eigersund kommunestyre, der han mellom anna var med i formannskapet, teknisk utval, bygningsrådet og i styret

for kraftverka. Han var formann i Eigersund Arbeiderparti i 6 år, samt medlem av fylketspartiets representant-skap. Vidare har Asbjørn vore lagrette-mann for Gulating Lagmannsrett sidan 1970, og er det framleis. Han er og medlem av Eigersund Rotaryklubb, der han har fleire år bak seg som president.

Mange godord

Det var vegsjef Tor Geir Espedal som ønskte hovudpersonen og gjestar velkomen til mottakelsen.

Han karakteriserte overrekkinga av H.M. Kongens fortjenestmedalje til Asbjørn Oddane som ei vel fortent medalje, og som ei belønning for den innsatsen han har gjort i etaten.

- Asbjørn har vore ein god sjef, lojal mot etaten og respektert av sine medarbeidarar, både overordna og underordna. Han har hatt ein imponerende evne til å alltid vere i forkant og fagleg oppdatert, sa vegsjefen.

Også ordførar Marit Myklebust kunne gje Asbjørn dei beste skussmål.

- Fagleg dugleik, lojalitet og evne til samarbeid har ført til stor respekt både i etaten og lokalmiljøet, sa hun. - Det er høgst forståeleg at Asbjørn blei funne verdig til medaljen.

Det vanka og godord og blomster frå mellom anna landsstyret i Norsk Vegteknisk Forening, Eigersund Rotaryklubb og kollegaer gjennom mange år.

Pensjonist til hausten

Etter eit aktivt liv i både arbeid- og organisasjonsliv ser Asbjørn, og kanskje mest kona Audny, fram til rolegare dagar når han no til hausten går av med pensjon. Dei vil mellom anna bruka meir tid i huset på Lista som dei kjøpte på slutten av 70-talet. Men for eit Ja-menneske som Asbjørn blir det nok ikkje berre fritid og avslapping.

- Eg vil nok ta på meg nokon oppdrag når sjansen byr seg, seier han sjølv. ■



Audny og Asbjørn har føstra fem flotte barn. Her er alle samla, f.v.: Runar, Asbjørn jr. mor Audny, far Asbjørn, Alf Kristian, Kari-Anne og Bente.

Politikarar og ansatte frå kommunen og vesvesenet på sykkel tur langs ruta frå Mosvatnet til Stavanger sentrum. F.v.: Driftsleiar i Stavanger kommune Arve Simonsen, leiar av kommunalstyre for byutvikling Karl Jan Søyland, nestleiar av kommunalstyre for tekniske driftstenestar Jone Vadla, prosjektleiar Marit Sletteberg Storli og overingeniør i Statens vegvesen Nidunn Sandvik Eiterjord. Foto: Unni Evang



Politikarar og folk frå
vegvesenet og
Stavanger kommune

trødde til på sykkel

Tekst: Eva Vivoll

Dermed blei prosjektet «Sykkel i Stavanger» behørig markert. Prosjektet er eit samarbeidsprosjekt mellom Stavanger kommune og Statens vegvesen Rogaland. Over 60 mill kr skal investerast i prosjektet, som skal leggja til rette for auka sykkelbruk Stavanger. Ei rekkje tiltak er sett i gang for å nå målet om at antall sykkelreiser skal doblast innan år 2001. Mellom anna

skal det byggjast opp eit samanhengande sykkelvegnett i Stavanger, alle sykkelruter skal skiltast, hovudsykkelrutene er allereie ferdig skilta, alle husstandar i Stavanger har fått ei sykkelkartbok med anbefalte ruter, i sentrum er det anlagt fem nye sykkelparkeringar og fleire er på gang, det skal bli betre vedlikehold av sykkelveggar og sykkel som framkomstmiddel skal marknedsførast betre.

For nå skal BOLLA PINNSVIN gå til skolen



heter det i sangen.

Om ikke Bolla Pinnsvin akkurat skal til skolen, så er det en kjennsgjerning at pinnsvinene ofte er på vandring langs gater og veger i sommerhalvåret.

Og når disse små aldri verken har lært eller kommer til å lære trafikkregler, da er det vi som har forutsetningene i orden som må vise hensyn.

I Stavanger har Pinnsvinenes Velforening nå bedt Stavanger kommune og Statens vegvesen om å sette opp egne pinnsvinskilt i Stavanger.

Velforeningen har selv laget et utkast til skiltet som skal varsle bilistene.

Velforeningen skriver i sitt brev:

«Siden andre dyr (f.eks. elg) har egne

varselskilt, ser vi det som rimelig, for ikke å si høyst nødvendig, at også pinnsvin får røde varselskilt. Det overkjøres da vitterlig mange flere pinnsvin enn elger her i landet.»

Og det kan jo ingen bestride.

Så hva svarer så Stavanger kommune og Statens vegvesen på henvendelsen?

Overingeniør Randi Nesdal Sundli i Stavanger kommune sier at alle vegskilt i Norge skal normeres av Vegdirektoratet, og Stavanger kommune er svært restriktive med å sette opp skilt som ikke normert.

Overingeniør Rolv Øveland i Statens vegvesen Rogaland, er av samme oppfatning: -Siden det ikke finnes

Dette eksemplaret av arten var nok tryggere på vaffelslang i undertegnedes hjemlig hage, enn ute på skumle



normerte «pinnsvinskilt», kan heller ikke vi gi slik tillatelse. Det er mest sannsynlig at saken går til Vegdirektoratet for videre behandling, sier Øveland. Ja, der står saken i skrivende stund - men den som følger med langs vegene i Stavanger, vil nok merke hvordan saken ender.

EVi



Klippe- klippe sa Østensvik

Tekst og bilde: A.G.Vasbø

- Fansen, Østensvik - hva med fansen. Nå holder vel båttekottet til møterom for klubben?

- Ta det helt rolig, mange vettuge folk på disse kanter. Vet du, de kommer og takker meg etterpå jeg har sagt at jeg skal ta skiltene av bilen.

- ? !

- Kan du tenke deg hva slags elendighet folk kan komme opp i dersom de havner i et trafikkuhell og det viser seg at bilen de kjører ikke er forsikret?

- Går det an? Som bileiere får vi jo rikelig med både varsler og «trusler» dersom det er noe å utsette på de pliktene vi har som bileiere?

- Noen gir blaffen i pliktene sine og da er det godt at vi følger opp med hard hånd. Men, det finns situasjoner der kommunikasjon svikter, ved eierskifte, ved kjøp av bruktbil eller annet. I slike situasjoner kan ordens mennesker kjøre omkring i forsikrede eller teknisk farlige biler og aldeles uforskyldt komme opp i svært ubehagelige situasjoner.

- Gjelder dette mange?

- Hos oss hadde vi i mars 1074 på en liste over folk som ikke hadde betalt årsavgift, eller forsikring, eller ikke

møtt til kontroll, eller ikke omregistrert kjøretøyet. Av disse var hele 476 slike som ikke hadde betalt forsikringen. Dette kan ikke fortsette. Derfor satte vi i gang med oppsøkende virksomhet og et slikt besøk kan ende med avskilting.

- Bokstavelig talt besøk i hjemmet?

- Der også, eller på vegen, parkeringsplasser, verksteder, eller om så var - på arbeidsplassen. Dette høres kanskje brutalt ut, men jeg går fram med en viss omtanke for de dette gjelder. Vi ønsker ikke å henge dem ut selv om vi nok vekker oppmerksomhet.

For mange spekulerer i dårlig oppfølging fra vår side, men det er også svært mange som rett og slett glemmer eller slurver, og langt de fleste ordner frivillig opp på et blunk når de bare får noen timer på seg til å gjøre det.

- Skjer dette når du tar fram saksen?

- Jeg pleier å ringe til dem fra bilen, presentere meg og mitt ærend. Sier at jeg står på fortauet og ser etter bilen. Det får farten opp på de fleste. Som regel godtar jeg en forklaring og gir dem en kort frist til å ordne opp. På arbeidsplassen vokter vi oss for å henge vedkommende ut. Vi snakker med vedkommende under fire øyne.

En fyr sa at møtet med meg var en mild aftenvind i forhold til den omgangen kona ga han fordi hun fikk vite at hun hadde kjørt uforsikret. Jeg satte pris på den tilbakemeldingen!

Selv om dette kan virke som en utakknemlig oppgave, takker faktisk folk flest for at de får ordnet opp, kanskje også for lærepengen. Det er en del slurv, særlig blant unge. Jeg beklager at også firma slurver og ikke gir gode nok meldinger til bilkjøperne.

Vi oppdager også underlige tilfeller, f.eks der biler er forlatt i Spania eller solgt til Portugal eller østblokkland og SC-skiltene, de lever fremdeles i beste velgående der ute!

- Er dette bryet verd?

- Absolutt. Dette er ikke bagateller. Det er mening i å få brakt dette i orden. Listen er til tider kort, men så vokser den igjen. Vi har mulighet for jaktseong hele året hvis vi kan avsette tid til det. ■

Bor du i Haugesund eller nærmeste omegn? Gjør opp dine utestående fordringer. Østensvik er sluppet løs - med tang av formidabel størrelse.

Nye medarbeidarar



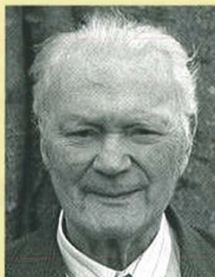
May Ann M. Levik

Kontorfullmektig ved Utbyggingsavdelinga,
Lysefjordbrua



Willy Bjørnsen

Seksjonsleder ved Administrasjonsavdelinga,
Økonomiseksjonen



Bjarne Steinskog
til minne

Tidlegare vegmeister
Bjarne Steinskog er død,
87 år gammel.

Bjarne Steinskog var fødd i Dirdal, men budde på Helleland gjennom storparten av sitt vaksne liv.

I Statens vegvesen begynte han som anleggsarbeidar då han var 19 år. Då han gjekk av med pensjon i 1977 hadde han over 48 års teneste for etaten. Han blei oppsynsmann i 1936 der han stort sett hadde sør-fylket som arbeidsområde. Arbeidet som oppsynsmann gjennom dei fem krigsåra, 1940 - 1945, var fyllt av mange problem og plagsomme hendingar. I 1973 blei han vegmeister i Dirdal, ei stilling han hadde fram til pensjonsalderen. Bjarne Steinskog kom i kontakt med svært mange menneske gjennom arbeidet sitt, både innan etaten og elles. Når ein snakkar med eldre vegfolk hender det nokså ofte at namnet Bjarne Steinskog blir nemnt. Dei fleste minna om han er gode, sjøl om han også kunne vera myndig og streng. Me lyser fred over Bjarne Steinskog sitt minne.

H.S.

Jubilantar

50 år

Solveig Kristoffersen

Trafikkavdelingens stab
25. mai

Åsmund Berge

Verkstedsseksjonen Sand
26. mai

Sverre Dybdahl

Stavanger trafikkstasjon
1. juni

Johnny Røyland

Produksjonsområde Egersund
10. juni

Liv P. Jonnassen

Stavanger trafikkstasjon
25. juni

60 år

Else Birkeland

Fellestjenestene
27. mai

Gerd Marie Eide

Produksjonsområde Haugesund
15. juni

HMS-temadag på vegkontoret - med fokus på skadeforebyggende arbeid

Ledere med arbeidsgiveransvar, verneombud og AMU-medlemmer ble under temadagen presentert en landsdekkende kampanje som har som mål å øke bevisstheten på melding av nestenulykker.

Kampanjen består av en overhead-serie og en video som det totalt medgår ca to timer til å gjennomføre. Med i kampanjepakken er også en folder og en meldingsblokk. Opplegget gir også retningslinjer om hvordan melding av nestenulykker skal behandles og følges opp. For Rogaland skal kampanjen videreføres slik at alle blir gitt denne informasjonen, men utedriften bør prioriteres.

Målet med dette arbeidet er å få stoppet økningen i skadehyppigheten og få til en prosess som gir oss en arbeidsplass hvor det ikke produseres skader på mennesker, miljø og utstyr.

Ut fra at Vegsjefen gjennom årsplanen har pålagt avdelingene å rapportere nestenulykker, er kampanjen et nyttig redskap.

De nye meldeblokkene ble utdelt under temadagen, med avtale om at disse blokkene skal tas i bruk umiddelbart

Flere meldeblokker blir sendt fra Vegdirektoratet med det første. Disse vil bli plassert på Fellestjenesten for utlevering.

*Til deg som ikke har villet eller våget å registrere en nestenulykke.
Prøv å registrere en nestenulykke på de nye skjemaene du og.*

Hilsen
Olav Kleven
Verneleder



Stressmestring



Av administrasjonssjef Bente Kogstad

I en tid med økt fokus på arbeidsmiljø, helse og sikkerhet er det et paradoks at sykefraværet øker, skadetallene stiger og mange mennesker drømmer om en arbeidsdag som er mindre stresset. Vi skulle jo tro at vi stadig fikk det bedre..... Min påstand er at stress er roten til det meste av det vonde; når vi er stresset mister vi oversikten, begynner og kave, og jo mer vi stresser, jo mindre får vi gjort. Den onde sirkelen har startet.

Kan man få kontroll over sitt eget stress ?

Ja,- er min påstand og jeg benytter anledningen til å dele noen tanker med dere i forhold til det å kunne mestre stress:

- Slutt og si til deg selv at du er stresset, jo mer du «programmerer» for stress jo mer overbeviser du deg selv om at du faktisk er stresset og ikke bare har det litt travelt.
- Tenk over hva det er som stresser deg og hvorfor. Kan du ta ansvaret for ditt eget stress. Kan du selv påvirke stressfaktoren ?
- Beveg deg litt og strekk deg, lukk deretter øynene og pust dypt noen ganger før du tar fatt på neste oppgave. Ta de viktige oppgavene først.
- Tro på deg selv og de evnene du har, ikke «stikk fingeren i jorden» for deg selv. Eks; Jeg er ikke vant til å gjøre det slik, - jeg er for gammel, - jeg har ikke nok utdanning,- hvis jeg ikke får min morgenkaffe er hele dagen ødelagt.
- Ikke tenk «mangler» i livet ditt. Eks. Hvis jeg bare hadde hatt en sjef som forstod meg,

hvis jeg bare hadde hatt mer tid, hvis jeg bare hadde hatt flinkere medarbeidere, hvis jeg bare hadde vært tynnere. Du lever faktisk her og nå under de forutsetninger som foreligger.

Kan du selv ta ansvar for og påvirke for ønsket forandring i din egen hverdag.?

Hvis du har innstilt tankegangen på stadig knapphet vil du alltid få for lite av det du mangler !

Eks; Hvis du er innstilt på at du alltid har for lite tid og penger vil du aldri få nok av det, og du vil stadig finne nye ting du mangler. Si til deg selv at du har nok av det du har og at det er tilstrekkelig for at du skal være lykkelig.... Det er en spennende måte å tenke på som garantert vil gi deg noen «aha» opplevelser.

- Tenk positive tanker om deg selv og andre, en slitt floskel eller blir du i bedre humør og smitter andre?
- Lær deg å meditere, stillhet er godt for sjelen og gjør deg roligere.
- Ta vare på din psykiske og fysiske helse, gjør ting som er viktige for deg, og bare for deg.
- Vær hyggelig og gi av deg selv og ditt uten nødvendigvis å forvente noe i retur, da blir du sjelden skuffet, tvert imot blir du oftere overrasket.

I tillegg har jeg erfart at de fleste problemer lar seg løse, noen trenger bare litt mer tid enn andre.

Lykke til med stressmestringen - og jeg hører gjerne fra deg hvordan det går.

LIKESTILLING

Eg leste i denne næringslivsavis for ei tid sidan. Ord frå gamle menn med grått og lite hår, Dei ville ha fråskilte menn eller i verste fall menn med heimeverande kone - utan ungar. Staute karar utan interesse for anna enn jobb - 24 timar i døgnet. Dette var framifrå grunnlag for godt leiarskap.

Har dei ikkje sett det desse karane? Har dei ikkje sett kven som er dei beste til å ta kritiske avgjerder og til å planleggje tid og ressursar. Dei som aldri

kan lure seg unna personalkonfliktar, men løyse dei der og då. Dei som må dele ut ris og ros i passe mengder og berre når han er fortennt. Dei som heile tida må gjere nøyaktige vurderingar mellom personell og teknologi. Dei som gjer det fordi dei heilt enkelt berre må og ikkje med ekstra pluss-poeng på karrierestigen som drivkraft. Har mange år med stell og oppvaring frå kona gjort dei sløve desse karane? Hodejegarane som dei kallar seg på norsk.

Du har svaret ja! Rett - eg tenkjer på dei dobbeltarbeidande småbarnforeldra. Ein gløymt ressurs. Slepp dei til! Dei har ikkje tid til utanomsnakk i fartinga mellom bleieskift, barnehagar, dagmammaer, treningar, pliktbesøk hos svigermor osv. Dei berre må gjere dei rette tinga, til rett tid og med akseptabel kvalitet.

Og kva om aleinemødrene slepp til. Eg tør ikkje tenkje på forbettringspotensialet. EGO

De tillitsvalgtes oppgaver og funksjoner

Svar på «Tillitsvalgtes spalte» i Ryggjavegen nr 1/97.

I Ryggjavegen 1/97 har hovedtillitsvalgt i NIF, Ivar Hebnes, et innlegg i tillitsvalgtes spalte som «ber» om svar.

Etter 8 år som tillitsvalgt har Hebnes funnet tiden inne til å begynne å tenke over hvilke funksjoner en har som tillitsvalgt.

Resultatet av tankevirksomheten er ikke spesielt betryggende og bør gi NIF's medlemmer grunn til bekymring.

Det Hebnes her stiller åpent til skue er en sammenblanding av roller og et nokså forvirret uttrykk for de tillitsvalgtes oppgaver og forhold til hovedavtalen.

Litt grunnleggende ABC, Hebnes: Det er hovedavtalen som regulerer hva som er drøftings- og hva som er forhandlingstema, ikke en slik vilkårlighet du gir inntrykk av.

Litt om enkeltpersoner - dersom den tillitsvalgte ikke prøver å ivareta sin medlemmer, hvem skal da gjøre det? Det er tendensiøst å framstille det som om ivaretagelse av enkeltpersoner er imot «det beste for Statens vegvesen.» Sikkerhetsnettet for våre medlemmer er det lov-, regel- og avtaleverk som er inngått og som begge parter skal forholde seg til.

Hebnes sin tilsynelatende «nøsegruse beundring» for ledelsens oppfatninger, vitner om manglende evne til å tenke helhetlig. Det beste resultatet oppnås gjennom et samspill mellom ledelsen og organisasjonene/arbeidstakerne, der det også gis rom for ivaretagelse av den enkelte.

Litt om kompetanse, - det er ikke alltid nødvendig å hente inn kompetanse.

Vi må bruke ressurser på å heve etatens egen-kompetanse. En bedriftsledelse bør være opptatt av å dyktiggjøre sine egne ansatte, samtidig som det må være aksept for å hente inn spisskompetanse når dette er nødvendig. Jeg går ut fra at det ikke er noe motsetningsforhold mellom organisasjonene og ledelsen i dette spørsmålet.

La det også være helt klart: Alle - også de tillitsvalgte - er opptatt av å «sikre at Statens vegvesen er i stand til å innfri forventningane og krava som Stortinget hadde til omorganiseringa av etaten.»

Dette gjøres best når vi er et lag som arbeider sammen, og der målene oppnås i samspillet mellom ledelse og den enkelte.

Jeg kan ikke forhindre at Hebnes tenker videre. Men jeg håper at han kan tenke på to nivåer. Ikke bare som en forlenget arm for ledelsen, men også som en representant for sine medlemmer.

Gunnar Magnusen
Hovedtillitsvalgt ELF

Tillitsvalgtes spalte

«Syttiåring» ser framover



Petter Sivertsen, Tillitsvalgt SBF

SBF, Statens Bilsakkyndiges Forening, har nettopp feiret sitt 70 års-jubileum som fagforening. 70 år, det er lenge det, -lengre enn de fleste organisasjoner. Men vi kan ikke leve bare på gamle minner, vi må se framover. Det er mange nye og store utfordringer i nærmeste framtid. Jeg kommer litt tilbake til dette.

SBF, er tilsluttet AF, og medlemmene kommer stort sett fra ingeniørgruppen i det gamle «Biltilsynet». Etterhvert er det kommet noen flere stillingsgrupper til, pedagoger, jurister og konsulenter. Dette har gjort medlemstallet stabilt de siste årene på rundt 280 på landsbasis. 280! vil mange si, hva er vel det? Hva i all verden kan en så liten forening bidra med i forhold til «de store» organisasjonene? Hvordan kan våre synspunkter nå fram til ledelsen, når vi ikke engang er representert i forhandlinger?

Til det siste, SBF har i de to siste årene vært i forhandlingsposisjon vis a vis staten som representant for alle småforeningene i AF- på lik linje med NIF, NITO og de andre...

Som fagforening har vi mye å bidra med, vi er bla.a. høringsinstans på viktige faglige spørsmål innen trafikk og kjøretøyspørsmål, noe «de andre» ikke er. Vi har etterhvert merket en større pågang fra media om vår mening om saker og ting.

Vel, hva er vi opptatt med for tiden?

I motsetning til andre avdelinger i vegvesenet, som kan vente seg «kutt» i bevilgningene, ser Trafikk ut til å gå lysere tider i møte. Endelig, vil mange av oss si, har «de» forstått at det må satses på tiltak rettet mot trafikantene. Vi kan ikke hele tiden bygge oss ut av problemene. I disse dager avgjør Stortinget hvor stor satsingen skal bli.

Satsingsområdene de neste ti år:

- Unge bilførere.
- Eldre bilførere .
- Bilbeltekontroller.
- Tungtransportkontroller.
- EØS-kontroll av de fleste kjøretøyer.

Her er det mange og store utfordringer. Som fagforening, må vi være på banen og påse at det ikke velges kortsiktige løsninger når det gjelder å omgjøre stillinger f.eks. Det er klart at arbeidsoppgavene endres, og med det kommer kanskje et behov for omgjøring, men vi har sett litt for ofte at ingeniørstillingene «ofres» for en inspektørstilling.

Inspektøren kommer raskere i «produksjon». Og det er lettere å få tak i. Begynnerlønnen for en ingeniør er alt for lav til å kunne få søkere i våre pressområder. Med de «nye» satsingsområdene vil vi måtte ta inn personell med høyere utdanning, ingeniører, jurister, folk med erfaringer i å beregne og dokumentere effektene av de tiltak som gjøres.

Trafikkulykkesetterforskning er et felt som krever innsikt og høyere utdanning. Dette gjelder både til arbeid i vegvesenets interesse, men ikke minst i forhold til politi/ rettsvesen.

C

RETURADRESSE:

**Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger**

Lysefjordbrua

Lysefjordbrua blir bygt som hengebru.

Ho blir 639 m lang, med eit hovudspenn på 446 m og sidespenn på til saman 193 m. Tårna for berekablane er 107 m høge og seglingshøgda blir 50 m.

Brua får ein 6,5 m brei kjørebane og ein gangbane på to meter.

Lysefjordbrua skal opnast for trafikk vinteren/våren 1998.

FOTO:

Tårnet på Forsand-sida ferdig støypt og viadukten under bygging vinteren 1997.



**Statens vegvesen
Rogaland**