



Statens vegvesen
Rogaland

25 år

Rygjavegen

Nr. 5
oktober 1997
25. årgang



- 4** Vegomlegging på Moi
- 5** Fra ferje til bru over Lysefjorden
- 6** Handlingsprogram NVVP 1998 – 2007
- 11** Bompengering på Nord - Jæren ?
- 14** Frå Frafjord rett gjennom fjellet
- 16** Gjenopning av gamal veg i Vindafjord



Bedriftskultur

Vegkontoret arrangerte 2. og 3. oktober en kombinert velferdstur/seminar til Sand med hovedtema bedriftskultur. Turen og seminaret opplevde jeg som svært positivt. For det første var det gledelig at så mange ville være med (ca. 110 deltakere). Bare det tyder på at tilhørigheten og etatsfølelsen er til stede i fullt monn hos de fleste. Dernest var det tydelig at temaet fenget og var aktuelt, ikke minst takket være gode foredragsholdere.

Som forberedelse til seminaret ble det gjennomført en liten spørreundersøkelse blant ca. 50 ansatte på vegkontoret med spørsmål knyttet til vår bedriftskultur. Det er farlig å trekke for bastante konklusjoner på grunnlag av en slik spørreundersøkelse, men noen klare trekk kom likevel fram. Vi har liten gjennomtrekk på vegkontoret og det skyldes fire hovedelementer. Det er at jobben oppfattes som trygg og sikker, man har stort sett hyggelige kolleger, man har stor grad av muligheter til å påvirke innholdet av jobben og de fleste synes de har spennende arbeidsoppgaver.

I seg sjøl er dette veldig positive svar og gir grunnlag for et godt arbeidsmiljø der folk stort sett trives og gjør en god jobb.

Det som ikke kom så godt ut var hvordan lederne og ledelseskulturen oppfattes blant de ansatte på vegkontoret. Det ser ut som om takhøyden er bra når de fleste mener det er lov å være uenig med sjefen, men det er ikke så bra at lederne ikke er flinke til hverken å gi positiv tilbakemelding eller konstruktiv kritikk. Ei heller er lederne flinke til å løse konflikter. Derimot oppfattes lederne som relativt flinke til å fokusere på oppgaver og resultater.

Når det gjelder vår arbeidsmåte så er den preget av grundighet, stå-på vilje og serviceinnstilling, mens effektiviteten oppfattes å være så som så. Det kommer også fram at gode faglige resultater, seriøsitet og grundighet er områder som blir belønnet, mens kritisk tenkning, kreativitet og nytenkning ikke belønnes.

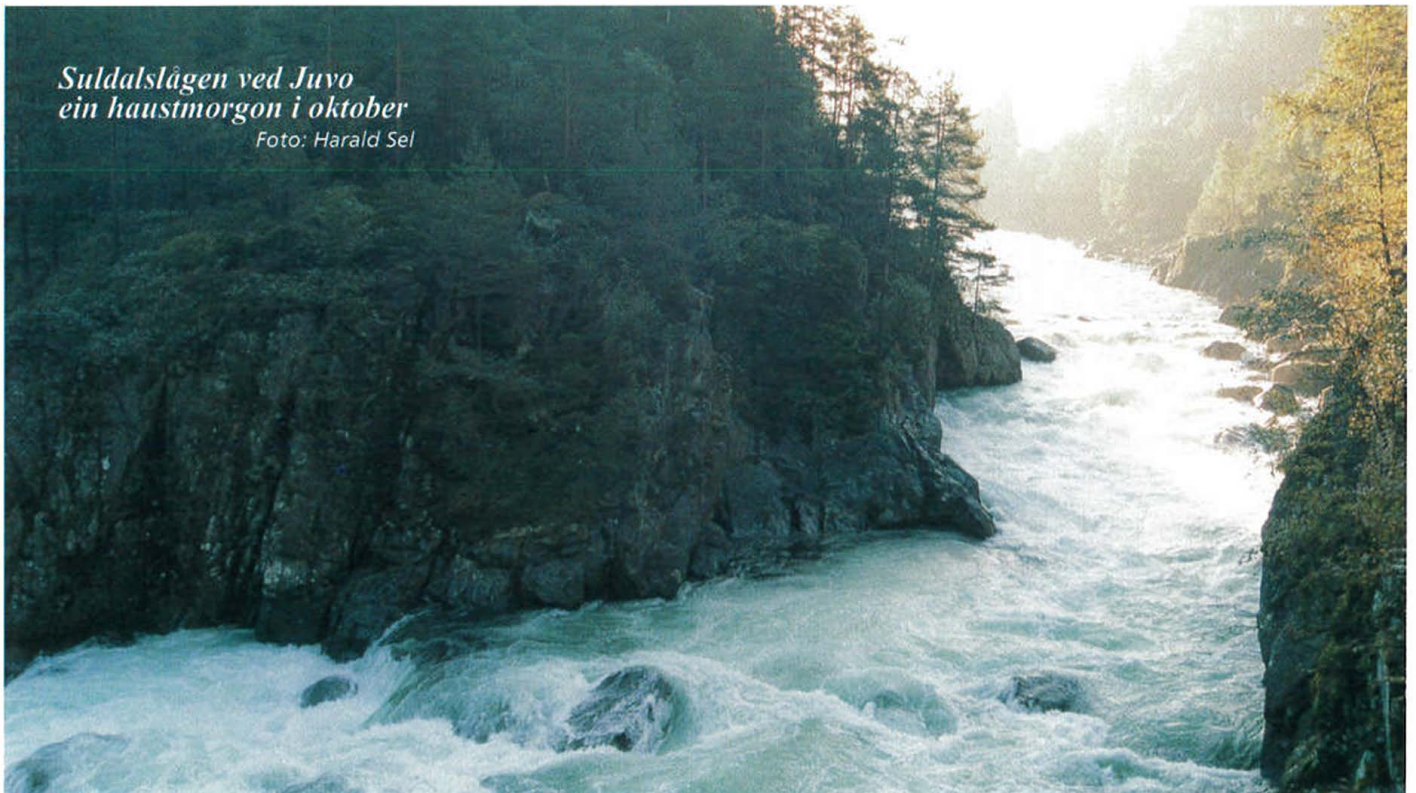
Svarene som er gitt er kanskje ikke så overraskende. Jeg tror at de er nokså typiske i en kultur som preges av ingeniører både på saksbehandlernivå og i ledelse.

Likefullt er det viktig at vi som er ledere på alle nivå tar tak i problemstillingene og gjør noe med dem, ikke bare snakker om å gjøre noe med dem. Det handler om at ledelse er å behandle mennesker. Det gjør vi ved å være tydelige, stille krav, gjøre til kjenne våre forventninger og gi tilbakemelding. Ros når det er det riktige og konstruktiv kritikk når det er det riktige. Vi er alle avhengig av tilbakemeldinger, – på den måten øker tryggheten i vår hverdag. Det er imidlertid en forutsetning, - og det er at man klart skiller sak og person. Det at vi kan være uenige eller kommer med kritikk av noe må ledsages av en respekt for hverandres integritet og personlighet. Vi er alle forskjellige og vil ikke ha de samme forutsetninger for å løse alle oppgaver på samme måte. Det vi kan kreve er at alle yter sitt beste ut fra sine forutsetninger. For å finne denne balansen må vi ha menneskekunnskap og trening i å håndtere konflikter og vanskelige samtaler.

Tor Geir Espedal

*Suldalslågen ved Juvo
ein haustmorgon i oktober*

Foto: Harald Sel



INNHALD

Vegsjef-teigen	2	Islands vegmuseums- byggjar på studietur i Rogaland	17
Skilting og språk – det er vanskeleg	3	Sangfuglar til Vegvesenets kultur dagar	18
Vegomlegging på Moi ...	4	Kryssord	19
Frå ferje til bru over Lysefjorden	5	Nå kommer 6-åringene	20



Handlingsprogram Norsk veg- og vegtrafikkplan 1997-2008	6
---	---

Transportplan for Nord- jæren 1007-2008	11
--	----

Fagprøve som anleggsgartner	12
--------------------------------------	----



Eit år utan trafikk på gamle Austrumdalsvegen	13
--	----

Frå Frafjord – rett gjennom fjellet	14
--	----

Rallarliv 1997	15
----------------------	----

Gjenopning av gamal veg i Vindafjord	16
---	----

Produksjonsavdelinga: Samordningsseksjonen	23
---	----

Vegmesterskap i orientering	24
--------------------------------------	----

SFT på ENS	24
------------------	----

Arbeidsmiljøprisen 1997	25
----------------------------------	----

Personalnytt	25
--------------------	----

Samarbeid om storkontroll	25
------------------------------------	----

Leiarkommentar	26
----------------------	----

Pensjoner deg i 1997	26
----------------------------	----

Framtidas veg- og vegtrafikkplan	27
---	----

Hjelm og røyk	27
---------------------	----

Tillitsvalgtes spalte	27
-----------------------------	----



Skilting og språk – det er vanskeleg



Statens vegvesen har i seinare år satsa på profileringsarbeid. I dette inngår mellom anna god, ryddig og språkleg korrekt skilting. Arbeidet har gitt resultat. I stor grad framstår etaten i dag med ein samla og godt gjenkjenneleg visuell profil. Men ikkje alt er bra. Ikkje minst kan me slå fast at skilt og språk – det er vanskeleg.

Skiltet som me her viser eit fotografi av, er eit eksempel på feil språkbruk. Desverre fins det mange liknande eksempel. Ordet stengd er god nynorsk, men ein kan også skriva stengt både på nynorsk og bokmål. Fremme er konservativt bokmål. I dag skriv ein helst framme på bokmål, som på nynorsk. Her har me med andre ord fått ei uheldig blanding av nynorsk og konservativt bokmål. Ved å endra to ord i teksten ville ein fått eit korrekt språk, som er felles for både bokmål og nynorsk, nemleg: «Vegen stengt 400 meter framme.»

I dette tilfellet bør ein vel også påpeika at skiltet har andre «skavankar». Det skal ikkje vera stor S i stengd. Overklistringane tar seg heller ikkje godt ut.

Statens vegvesen Rogaland treng eit betre kvalitets-sikringssystem for den utadretta språkbruken. Det gjeld ikkje berre for skilt men også for t.d. avisannonser. Språk er vanskeleg. Eg vågar å påstå at ingen av oss skriv feilfritt. Men som ein offentleg etat blir det forventa at Statens vegvesen er blant dei beste – også når det gjeld god og korrekt språkbruk.



Harald Sel

Rygjavegen

Nr. 5 - oktober 1997

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Eva Vivoll

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

Sats/layout
Sissel Gro Norland

Trykk
Allservice A/S

Forsidefoto
Torleiv Tveit

Baksidefoto
Per Eide

Opplag
1900 eksemplar

Med den nye vegen får både motorisert trafikk, sykkistar og fotgjengarar gode forhold på strekninga mellom Timrevik bru og Lund kyrkje.

I traseen til gamle Lundheimsvegen er det bygt gang- og sykkelbru over fylkesvegen. Denne vil mellom anna gje ein lett og trygg adkomst for mjuke trafikantar mellom Moi sentrum og Lundheim folkehøgskule.



Vegomlegging på Moi

Moi har fått ny omkjøringsveg. Fylkesveg 1 er lagt om over ei strekning på 1,1 km frå Timrevik bru til Lund kyrkje. Den nye vegen fører til ei betydeleg trafikal forbetring. Den gamle vegen var smal, trafikkfarleg og gjekk tett inntil ein del av bebyggelsen vest for Moi sentrum.

Tekst og foto: Harald Sel

I tillegg til bilvegen er det bygt 1,2 km ny gang- og sykkelveg. I gang- og sykkelvegssystemet inngår to planfrie kryssingar av fylkesvegen, den eine ved undergang og den andre ved bru i tre spenn i traseen til gamle Lundheimsvegen. Lundheimsvegen, som går til Lundheim folkehøgskule, er også omlagd over ei strekning på 150 m.

Arbeidet ved Moi har totalt kosta ca 7,45 mill kr. I denne summen inngår kr. 345.000 frå statlege Aksjon skuleveg-

midlar. Lund kommune har brukt 1,3 mill kr på prosjektet. Kommunen har også tatt utgiftene til grunninnløyning. Rogaland fylkeskommune har finansiert resten, ca 5,5 mill kr.

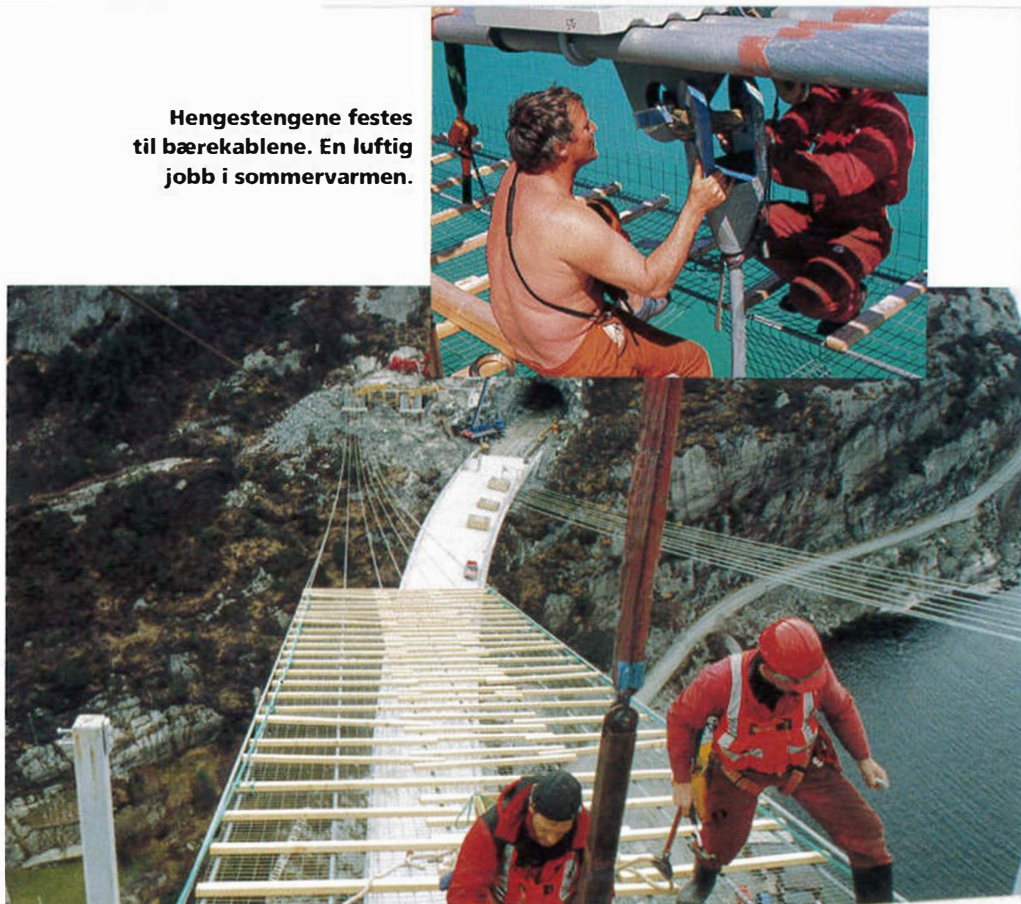
Etter omlegginga vil Fv 1 bli forkjørsvog på strekninga frå Timrevik bru på Moi til krysset med Fv 2 på Skåland. Frå Skåland går Fv 1 vidare til kryss med Rv 44 ved Åmodt i Sokndal. Betydelege delar av denne strekninga har dårleg standard.

18. desember 1997 skal brua over Lysefjorden stå klar til åpning. Arbeidet med Lysefjordbrua følger planen. Det eneste som er fremskyndet, er rekkverk og belegningsarbeider. Det var planlagt utført først i 1998, noe som faktisk kunne medføre at brua ble stående ferdig i fire - fem måneder før den ble tatt i bruk.

Stålkontrakten med Heerema Tønsberg AS som entreprenør har nemlig en ferdigfrist 20. april, men nå har vi forhandlet oss fram til en bonusavtale som innebærer at brua skal stå klar til åpning 18. desember.

Blir ikke brua ferdig til jul, blir det ingen bonus på entreprenøren.

Hengestengene festes til bærekablene. En luftig jobb i sommervarmen.



Catwalken monteres våren 1997.

Åpning av Lysefjordbrua i desember

Fra ferje til bru over Lysefjorden

Tekst: Unni Evang
Foto: Kristin Eikemo

Våren og sommeren 1997

Våren 1997 ble catwalken montert. Catwalken er en hjelpebru som brukes til strekking og maling av bærekablene. Det ryktes at de fleste som bor på Forsand benyttet anledningen til å krysse fjorden til fots selv om det var ulovlig. Noen hevder faktisk at det bare er en av beboerne på gamlehjemmet som ikke har gått over.

I april kom kablene til Forsand. De ble fraktet på lekter fra Østerrike til Tananger. Der ble de flyttet over på to biler og fraktet over land til Giskelineset. Det er 12 kabler, hver med en diameter på 97 mm og en lengde på 713 m, som holder brua oppe. Produksjonen av stålkassene som utgjør veibanen var også i rute. Produksjonen tok omlag et år, og i juli var de 13 seksjonene på plass i Lysefjorden. Det tok tre og en halv dag å få dem på plass, og det var raskere enn vi hadde regnet med.

Så tok sveisingen til. Alle de tretten kassene ble sveiset sammen på stedet, noe som tok rundt seks uker, og det var litt lenger enn planlagt.

Høsten 1997

Så langt har altså alt gått etter planen, men det gjenstår en del kritiske arbeider utover høsten. Bærekabler og hengestenger skal males ferdig. Det samme gjelder skjotesonene på stålbudelen. I tillegg skal det legges primer, isoleringslag og asfалtlitelag på brudekket. Og disse arbeidene er avhengige av både fuktighet og temperatur. For å si det med rene ord: bruåpningen kan bli utsatt på grunn av ikke utført malerarbeid. Inni stålbua skal det innstalleres et automatisk avfuktingsanlegg. Det betyr at det ikke er nødvendig å overflatebehandle de bærende stålkonstruksjonene. De utvendige stålkonstruksjonene skal være så og si vedlikeholdsfrie de neste 20 årene. Rekkverket på brua blir montert nå. Det skal males med samme blåfarge som hengestengene og bærekablene.

Huset på tårntoppene skal støpes i betong og få samme farge som tårnene. Når vi er ferdige på anleggsstedet, skal terrenget rundt settes i stand igjen. Det er allerede gjort rundt fundamentet på Giskelineset, og det ser veldig bra ut. Målsettingen om ta best mulig vare på miljøet ser ut til å holde.

Hvem gjør jobben?

Veidekke ASA, divisjon asfalt, har fått oppgaven med å legge primer og isoleringslag, mens elektroarbeidene utføres av Umoe Elektro AS. Ellers er det et nært og godt samarbeid mellom Vegvesenet og Forsand Elverk når det gjelder grøfter og trekkerør for kabler. Det er Vegvesenet som gjør ferdig den tilstøtende veien, noe som bl.a. innebærer å bygge nytt veikryss på nordsiden av brua. Asfалtlitelaget på brua skal legges av produksjonsavdelingen. Det gjelder asfалtleggingen på tilstøtende vei. Så nå krysser vi fingrene og håper værgudene står oss bi slik at vi kan åpne brua 18. desember!



Handlingsprogrammet legger opp til styrket innsats på miljø- og trafikksikkerhetstiltak

Ved behandlingen av St. meld. nr. 37 (1996-97) i juni då vedtok Stortinget anbefalt strategi for gjennomføring av NVVP 1998-2007.

Hovedprioriteringene kan oppsummeres i følgende hovedpunkter:

- **Styrket innsats innenfor trafikant og kjøretøyrettede tiltak.**
- **Økt innsats til drift og vedlikehold (etter 2001).**
- **Miljø- og trafikksikkerhetstiltak styrkes, spesielt trygging av barns skoleveg.**
- **Reduserte ressurser til nye veganlegg.**
- **Økt tilrettelegging for kollektivtrafikk i byer og bynære områder.**

Mer til miljø og trafikksikkerhet - mindre til nye veganlegg

Av Halvor Folgerø
Foto: Harald Sel

I stortingsmeldingen er det videre gitt økonomiske rammer som skal legges til grunn for arbeidet med handlingsprogrammene.

Som kjent er det nå innført en todeling av riksvegnettet i stamveger og øvrige riksveger. Det er Vegdirektoratet som utarbeider handlingsprogram for stamvegnettet. Vegkontorene på sin side utarbeider handlingsprogram for det øvrige riksvegnettet og andre tiltak på hele riksvegnettet. En annen viktig endring som trer i kraft fra neste vegplanperiode er at det ikke lenger opereres med et eget administrasjonsbudsjett for vegkontoret og trafikkstasjonene. Disse utgiftene skal fra og med 1998 dekkes av henholdsvis investerings- og drifts-/vedlikeholdskapitlene.

Perioden 1998-2001

Rogaland har fått tildelt 540 mill kr i ramme for 4-årsperioden. Som nevnt er det lagt en del sentrale føringer for vegplanarbeidet i stortingsmeldingen. Et annet forhold er de betydelige bindingene til i gangsatte prosjekter som må innbakes i handlingsprogrammet for neste periode. Videre er den disponible rammen betydelig lavere enn for inneværende periode. Dette gjør at det er svært små frihetsgrader på handlingsprogrammet for neste 4-årsperiode skal utformes.

Vegprosjekt

Forslaget til handlingsprogram for perioden 1998-2001 framgår av tabell 1 (side 8). Det er satt opp årlige investeringsforslag fordelt på prosjekter og tiltak. Av prosjekter er det bare funnet rom for sluttbevilgninger til Rv 13 Vatnekrossen-Hove og Rv 13 Bru over Lysefjorden.

Dessuten er det foreslått oppstartbevilgning til Rv 47 Nordbøkrysset på Karmøy. Vi har videre fulgt opp tidligere inngått avtale om alternativ bruk av riksvegmidler til fylkesveganlegget Storhaugtunnelen i Stavanger ved å føre opp 50 mill kr av ordinære midler. I tillegg til statlige midler vil Rogaland fylke og Stavanger kommune delta i finansieringen.

«Andre tiltak»

Noen kommentarer knyttet til «Andre tiltak»: Under posten Gang- og sykkelveger er det tatt høyde for å videreføre «sykkelpakkene» i Sandnes og Stavanger. Ellers er gang- og sykkelveg mellom Eie og Tengs kommet med. Under Miljø- og servicetiltak har vi tatt med videreføring av de inngåtte avtalene med Sandnes og Stavanger om miljøtiltak. Av andre aktuelle tiltak nevnes miljøgater (Egersund, Ålgård). På trafikksikkerhets-siden er utbedring av ulykkespunkter samt vegbelysning de mest aktuelle tiltakene.



Utover finansiering av firefelts motorveg Hinna - Stangeland, blir det lite til stamvegnettet i Rogaland fram til 2007. Her ser vi Odd Magnar Nerland og Arvid Eide under befaring av anlegget Hinna - Forus.

Kollektivtrafikk

Et område der Regjeringen legger opp til sterk satsing, er tilrettelegging for økt kollektivtrafikk i storbyområdet på Nord-Jæren. Dette er fulgt opp i handlingsprogrammet, og aktuelle tiltak er kollektivfelt og andre tiltak som prioriterer kollektivtrafikken, terminaler, busskur og holdeplasser samt informasjonstiltak for de kollektivreisende.

Rassikring

Rassikring er et annet prioritert område og her har vi foreslått to prosjekter: Tunnel Ivarsflaten og Tunnel Uføreberget, begge på Rv 13 i Suldal kommune. Det er foreslått marginalprosjekter ved en rammeøkning på +100 mill kr og ved en reduksjon i rammen på - 80 mill kr for perioden.

Perioden 2002-2007

Rammen for siste del av planperioden er på 880 mill kr. Handlingsprogrammet for denne perioden er mindre detaljert enn for den første 4-årsperioden. Hovedformålet er å angi hvilken innretning av rammen som foreslås for å sikre at hovedprioriteringene i St. meld. nr. 37 blir fulgt opp. Forslaget til fordeling på

prosjekter og tiltak framgår av tabell 2 (side 8). Et sentralt spørsmål ved utformingen av handlingsprogrammet for siste del av perioden har vært hvordan vi skal fange opp spørsmålet om ekstraordinær finansiering på Nord-Jæren (se egen artikkel om dette temaet). En annen problemstilling er knyttet til de store prosjektene Høgsfjordprosjektet og T-forbindelsen.

Ekstraordinær finansiering

Siden utredningen om ekstraordinær finansiering på Nord-Jæren er sendt ut på høring samtidig med handlingsprogrammet, har vi ikke funnet det riktig å ta dette med nå. Handlingsprogrammet er derfor utformet med basis i den ordinære rammen. Resultat av den lokale behandlingen av forslaget til ekstraordinær finansiering vil imidlertid bli tatt med ved oversendelse av handlingsprogrammet til Vegdirektoratet når den lokale behandlingen er ferdig.

Høgsfjordprosjektet

Når det gjelder Høgsfjordprosjektet, gjenstår det fortsatt to viktige spørsmål. Det ene går på resultatene fra de utførte tilleggsundersøkelsene for å få redusert usikkerhetene knyttet til teknologisk løsning og kostnader. Konklusjonene

er kjent og de bekrefter at prosjektet er teknisk, økonomisk og miljømessig forsvarlig. Rapportene vil imidlertid ikke foreligge før ved årsskiftet 1997/98. Det andre spørsmålet går på størrelsen av den totale medvirkningen fra statens side i finansieringen av prosjektet. I påvente av en avklaring av disse viktige problemstillingene foreslår vegsjefen at det foreløpig avsettes 100 mill kr til prosjektet i perioden 2002-2007. I tillegg til ordinære midler legger finansieringsplanen opp til bruk av ekstra statlige midler (350 mill kr), bompenger (480 mill kr) og kommunale tilskudd (5 mill kr). Det forutsettes videre at fylkestinget får saken til ny behandling våren 1998 når den statlige medvirkningen utover det nevnte beløpet er avklart og når rapportene fra tilleggsundersøkelsene er lagt fram.

T-forbindelsen

Etter vegsjefens vurdering er den lokale prosessen knyttet til T-forbindelsen mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommet så langt at prosjektet kan tas opp til endelig prioritering i vegplansammenheng. Vegsjefen foreslår at det avsettes 100 mill kr i perioden 2002-2007 og 50 mill kr i perioden 2008-2011 som del av et finansieringsopplegg der det i tillegg inngår bompenger (345 mill kr) samt kommunale (30 mill kr) og private tilskudd (10 mill kr). Det tas videre sikte på at alle disse tre viktige samferdselssakene, ekstraordinær finansiering, Høgsfjordprosjektet og T-forbindelsen, blir fremmet for Stortinget i en egen proposisjon i vårsesjonen 1998.

Andre prosjekt

I tillegg til de to nevnte store prosjektene er det foreslått midler til tre prosjekter på Rv 45 mellom Østabø og Oltedal og til to prosjekter på Rv 47 fra Hordaland gr og sørover. Bevilgningene til andre tiltak er omtrent som foreslått i stortingsmeldingen for å følge opp de prioriteringene som er gitt på de ulike områdene. Det er foreslått et betydelig beløp (160 mill kr) til tiltak for kollektivtrafikken i storbyområdet på Nord-Jæren. Under posten særskilte rassikringstiltak er det tatt med to prosjekter: Rv 517 Tunnel Lovræid og Rv 45 vTunnel/ rassikring i Giljajuvet. →

Stamvegnettet

Vegdirektoratets forslag til handlingsprogram for stamvegnettet er blitt lagt fram samtidig med vegkontorets forslag. I perioden 1998-2001 foreslås det i alt 135 mill kr til prosjekter i Rogaland. En stor del av midlene til E 39 er refusjoner av tidligere forskotteringer til prosjektene Forus-Hinna og Stangeland-Forus. Det er kun funnet plass til to «nye» prosjekter: Nytt planskilt kryss på Godeset og ramper i kryss med Rv 509 på Stangeland.

I perioden 2002-2007 er det foreslått en samlet ramme på 142 mill kr som omfatter prosjektene Drangsdalen, Tjensvollkrysset og Smiene-Dusavig Nord.

Forøvrig er det ikke funnet plass til noen prosjekter på stamvegrute 11 (E 134) gjennom Rogaland for hele 10-årsperioden 1998-2007, noe vi synes er sterkt beklagelig. Ellers må det kunne sies at Rogalands del av stamvegmidlene

Økt tilrettelegging for kollektivtrafikk er en av intensjonene i handlingsprogrammet. Her fra arbeidet med kollektivfelt på Lagårdsveien i Stavanger som er på gang

i perioden 1998-2007 er meget lav og at den ikke står i forhold til de registrerte behovene.

Høring og politisk behandling

Forslaget til handlingsprogram er nå sendt ut til høring med frist for innsendelse av kommentarer til 24. oktober d.å. Saken vil deretter bli lagt fram for fylket til uttalelse og med sluttbehandling i fylkestinget 2. og 3. desember 1997. Frist for innsendelse til Vegdirektoratet av handlingsprogrammet og uttalelsen fra fylket er 10. desember 1997.



HANDLINGSPROGRAM 1998 - 2001

Prosjekt/Tiltak	Handlingsprogram 1998-2001				Mill 97-kr. Samlede bev.
	1998	1999	2000	2001	1998-2001
Rv 13 Lysefjord bru	55				55
Rv 13 Vatnekrossen-Hove	6	35	41	3	85
Rv 47 Nordbøkrysset				12	12
Rv 509 Bergjelandstunnelen	7				7 ¹⁾
Refusjoner	15	14	11	12	52
Særskilte miljø og trafiksikkerhetstiltak:					
Mindre utbedringer	1	1	2	2	6
Gang-/sykkelveger	17,5	17,5	19	22	76
Trafiksikkerhetstiltak	7	6	6	10	29
Miljø- og servicetiltak	8,5	8,5	8	11	36
Kollektivtiltak (utenom storby)	2	2	2	2	8
Særskilte rassikringstiltak:					
Rv 13 Ivarsflaten tunnel				30	30
Rv 13 Uføreberget tunnel	2				2
Alt. bruk av riksvegmidler:					
Fv 427 Storhaugtunnelen		25	20	5	50
Kollektivtiltak i storbyområdet					
	10	15	15	25	65
Planlegging					
	6	6	6	5	23
Grunnerverv					
	1	1	1	1	4
Sum	138,0	131,0	131,0	140,0	540,0

¹⁾ I tillegg kommer 3 mill. kr i 1999 over kap. 1320 Post 23 Drift og vedlikehold.

HANDLINGSPROGRAM 2002 - 2007

Prosjekt/Tiltak	Mill 97-kr. Totale midler
	2002-2007
Rv 13 Høgsfjordprosjektet	100
Rv 45 Omlegging v/Østabø	7
Rv 45 Omlegging Dirdal	10
Rv 45 Omlegging Oltedal	18
Rv 47 Nordbøkrysset	10
Rv 47 T-forbindelsen	100
Rv 47 Hordaland gr.-Viksevn.	15
Rv 47 Viksevn.-Hestbergvn.	10
Refusjoner	43
Særskilte miljø- og trafiksikkerhetstiltak:	
Mindre utbedringer	3
Gang-/sykkelveger	114
Trafiksikkerhetstiltak	101
Miljø- og servicetiltak	69
Kollektivtiltak (utenom storby)	24
Særskilte rassikringstiltak:	
Rv 517 Tunnel Lovra	32
Rv 45 Tunnel Giljajuvet	15
Kollektivtiltak i storbyområdet	
	160
Planlegging	
	47
Grunnerverv	
	2
Sum	880



Det eneste statstilskottet av betydning i de nærmeste årene går til Frafjordvegen. Arbeidet med den 3,8 km lange tunnelen starta frå Frafjord i høst.



Statstilskudd til fylkesveger

Av Halvor Folgerø
Foto: Harald Sel

Stortinget har bestemt at ordningen med eget tilskuddsprogram til fylkesvegnettet skal videreføres i neste vegplanperiode. Statstilskuddet bevilges over to poster: Tilskudd til fylkesvegformål og Spesielt vedlikehold av fylkesveger. Tilskuddsprogrammet inngår i vegkontorets forslag til handlingsprogram for 1998-2007.

Store fylkesveganlegg

Under Store fylkesveganlegg er det ført opp et statstilskudd på i alt 45 mill kr til Fv 281 Frafjordvegen som er i samsvar med tidligere forutsetninger. Statstilskuddet blir stilt til rådighet i perioden 1998-2001. Anleggsarbeidene er startet opp og tunnelen ventes åpnet for trafikk i juni 1999. Det er foreløpig ikke bedt om forslag til store prosjekt i perioden 2002-2007. Vegsjefen har imidlertid tatt dette med i sitt handlingsprogram og foreslår at fylket prioriterer

prosjektet Fogn-Bokn-Byre-Halsnøy i Finnøy kommune.

Forsterkning

Til posten Forsterkning har Rogaland fått en ramme på 5 mill kr for 1998-2001 og 11 mill kr for 2002-2007. Det er stilt krav om 40 % lokal egenandel. Midlene skal nyttes til tiltak som øker tillatt aksellast til 10 tonn uten telerestriksjoner. Midlene kan også nyttes til å fjerne flaskehalsar for tungtrafikken, dvs. lengde- og høydebegrensninger, slik at vegen etterpå kan trafikkeres med 4 m høye kjøretøy og med 18,5 m total lengde.

Trafikksikkerhetstiltak

Til posten Trafikksikkerhetstiltak (tidligere Aksjon Skoleveg) har vårt fylke fått tildelt 38 mill kr i 1998-2001 og 57 mill kr i 2002-2007. Også her stilles det krav om at det lokalt følges opp med en egenandel på min. 40 %. Midlene skal først og fremst nyttes til tiltak som sikrer barn og unges skoleveg, men kan også nyttes til tiltak i nærmiljøet der barn ferdes. Midlene kan fortsatt

nyttes til tiltak på både kommunale og fylkeskommunale vegar. Det er i tillegg lagt fram marginalister tilsvarende +100% -20 % av totalrammen til trafikksikkerhet og forsterkning for perioden 1998-2001. Ved en eventuell økning av rammen foreslår vegsjefen tillegg til forsterkning på første plass og økning av trafikksikkerhetsposten som nr. 2. Begrunnelsen er at forsterkningsposten i utgangspunktet allerede er svært lav, mens rammen til trafikksikkerhetstiltak er rimelig stor. Ved eventuell reduksjon av rammen foreslår vegsjefen at dette i sin helhet tas på trafikksikkerhetsposten. Dette ut fra at midlene til forsterkning allerede er så lav at den ikke bør reduseres ytterligere.

Spesielt vedlikehold av fylkesveger

Tilskuddsposten skal dekke nødvendige tiltak som følge av oppheving av telerestriksjoner på fylkesvegnettet. Rogaland har fått en ramme på 6 mill kr i 1998-2001 og 8 mill kr i 2002-2007. Det er ikke stilt krav om lokal egenandel.

Trafikktilsyn, drift og vedlikehold

Vegsjefens forslag til handlingsprogram for 1998-2007 inneholder også rammer og foreslåtte prioriteringer for perioden 1998-2001 på områdene trafikktilsyn, drift og vedlikehold.

Rogaland har fått følgende totale rammer til disse områdene:

1998-2001:	877 mill kr
2002-2007:	1 307 mill kr

I 1998-2001 er 7 mill kr øremerket til utbedring av kystbruene. Videre er 12 mill kr satt av til spesielt vedlikehold i 1998-2001 og 18 mill kr i perioden 2002-2007.

Av Halvor Folgerø

Trafikktilsyn

Innen føreropplæring er følgende oppgaver prioritert: Økt kjøretrening for førerprøven, kjøreskoletilsyn, reduksjon i forskjeller i strykprosent for førerprøven, forbedring av førerkvalitet klasse B for eldre bilførere samt bilbeltekontroll. På kjøretøytilsynsiden prioriteres den periodiske kontrollen, kontroll av tungtransport samt kontroll av kjøre- og hviletid.

Denne satsingen vil bety at andre oppgaver må prioriteres ned. Først og fremst blir følgende områder berørt: Kjøretøyregistrering, teknisk utekontroll av lette kjøretøy samt servicenivået ellers på trafikkstasjonene.

Drift og vedlikehold

De disponible midlene til drift- og vedlikehold i perioden 1998-2001 er ikke tilstrekkelige til å opprettholde vedtatt vedlikeholdsstandard, og vil videre innebære en reell nedgang i forhold til 1997-nivået. I avveiningen mellom drift og vedlikehold er vedlikehold blitt prioritert (med unntak av nye vegdekker). Dette er forøvrig i tråd med signaler fra Vegdirektoratet og i samsvar med avtalt strategi mellom vestlandsfylkene.

Av nye satsingsområder på driftssiden nevnes automatisk trafikkontroll (ATK) av følgende strekninger:

- Rv 44 Sandnes-Bryne (1998)
- E 39 Rennfast-tunnelene (1999)
- Rv 47 Karmøy/ Haugesund (2000)
- E 39 Vikeså-V. Agder gr. (2001)

Det er videre foreslått utbedret følgende bruene:

- Karmsund bru (Rv 47)
- Hafrsfjord bru (Rv 509)
- Storeelv bru (Rv 520)

Det er avsatt midler til utskifting av tunnelhvelvet i Bergjelandstunnelen (Rv 509) i Stavanger i tillegg til investeringsmidler. Ellers kan nevnes at det er satt av 3,5 mill kr til vektkontrollplasser og rasteplasser. Følgende prosesser på driftssiden får redusert innsats: Grøntvedlikehold, drift av tunneler, renhold samt brøyting og strøing av mindre trafikerte vegger. Beløpene til vedlikeholdspostene grøfter, kummer og rør samt bruvedlikehold er økt noe i forhold til dagens nivå. Til drift og vedlikehold av gang- og sykkelveger langs riksvegnettet vil innsatsen omtrent tilsvare dagens nivå.

Riksvegferjedriften

Når det gjelder riksvegferjedriften, er behovet beregnet med utgangspunkt i dagens materiell og krav til sikkerhet. Det oppførte beløpet er eksklusive kapitalkostnader. Det er foreslått økt åpningstid i følgende to samband fra og med 1999: Hjelmeland-Nesvik og Sand-Ropeid. Videre vil ferjesambandet Oanes-Forsand bli lagt ned fra og med desember i år etter at brua over Lysefjorden er åpnet.

For 4-årsperioden 1998-2001 opereres det med følgende fordeling av totalrammen på de enkelte hovedpostene:

	1998	1999	2000	2001	1998-2001
1 Overordnet ledelse og planlegging	18,3	18,3	18,4	18,4	73,4
2 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	199,7	206,7	201,6	195,6	803,6
2.1 Føreropplæring m.m	35,3	38,2	42,6	42,6	158,7
2.2 Kjøretøytilsyn m.m.					
2.3 Drift av vegger	155,6	162,4	155,2	151,7	624,9
2.4 Vedlikehold av riksveger					
2.5 Riksvegferjedrift	8,8	6,1	3,8	1,3	20,0

Post 1 omfatter midler fra det tidligere administrasjonsbudsjettet og er blitt trukket ut fra den rammen som er fordelt på de etterfølgende postene i tabellen.

Det er foreløpig ført opp samlede tildelinger for postene 2.1 og 2.2 samt postene 2.3 og 2.4. Også på disse postene er det fordelt midler fra det tidligere administrasjonskapitlet.



Transportplan for Nord-Jæren 1997-2008:

Investeringar for 1,9 milliardar 720 millionar frå bompengering

Handlingsprogrammet knytta til høyringsutkastet til transportplan for Nord-Jæren, foreslår investeringar for 1,9 milliarder kroner fram til år 2007. Planen omfattar ikkje berre veg- og vegtrafikkprosjekt. Utbygging av Jærbanen med dobbelspor mellom Stavanger og Sandnes er t.d. eit viktig prosjekt i planen. Av totalsummen på 1,9 milliardar kr blir det lagt opp til at 720 millionar skal finansierast med bompengar. Ein tenkjer seg eit innkrevingsssystem med 17 bomstasjonar i kommunane Klepp, Sola, Sandnes, Stavanger og Randaberg frå ca 1. januar år 2000 og 10 år framover.

Av Harald Sel
Kart: Ellen Jepson

Utgreiingsarbeidet om ekstraordinær finansiering er basert på vedtak i Rogaland fylkesting hausten 1996 ved behandling av revidert transportplan for Nord-Jæren. Grunnen til at fylkestinget ba om ei slik utgreiing, er at ramma i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998 - 2007 ikkje er stor nok til å løysa dei problema Nord-Jæren står framfor på transportsida.

Fylkesting-vedtak

Med bakgrunn i fylkestingvedtaket har ei arbeidsgruppe under leiing av vegsjefen i Rogaland vurdert mulege løysingar for utbygging av det transport-systemet som er tilrådd i transportplanen. Resultatet av dette arbeidet er presentert i eit handlingsprogram, der delvis bompengefinansiering inngår. Den politiske styringsgruppa for transportplanarbeidet vedtok på sitt møte i september at

handlingsprogrammet skal ut på høyring samstundes med handlingsprogrammet for NVVP 1008 - 2007.

Låge bompengesatsar

I framlegget til bompengenneking er det lagt opp til låge takster og tidsdifferansiering (vegprising). Ein har tenkt seg ei avgift på kr 10 i rushtida, kr 5 i mindre trafikerte periodar og avgiftsfritt på kvelds- nattetid og i helgene. I tillegg blir det rabatt for dei som brukar køfri-brikke, slik at passeringsprisen blir på 3.50 til 7 kr.

Det skal berre betalast bompengar i den eine kjøreretninga. Køfriabbonentar som passerer bomstasjonar fleire gonger i løpet av ein time, blir berre belasta for ei passering.

Miljøsatsing

Den tenkte bompengering på Nord-Jæren skal ikkje berre finansiera vegutbygging i tradisjonell forstand. Ein betydeleg del av bompengane, 220 millionar kr, er tiltenkt trafikk-

sikringstiltak, kollektivtiltak, miljøtiltak og gang- og sykkelveggar. Satsing på miljøvennleg kollektivtrafikk og betre tilrettelegging for sykkelbruk er viktige virkemiddel i arbeidet for å redusera veksten i biltrafikken.

Delfinansiering av vegprosjekt

I tillegg til dei mange kollektiv- miljø- og gang/sykkelvegprosjekta, har transportplanen som målsetting å realisera fylgjande vegprosjekta gjennom det foreslåtte finansieringsopplegget, ved bruk av bompengar:

Sola

Rv 509 Sømmevågen/Araberget - Skiljbergvegen
Rv 510 Solasplitten

Sandnes

Rv 44 Stangeland -Skjæveland
Rv 44 Strandgata/Norestraen

Klepp

Rv 44 Omkjøringsveg Kleppekrossen

Travel veke og spennande dag for Halldis

I seinare tid har ganske mange av dei tilsette i Statens vegvesen Rogaland gått opp til fagprøve, særleg innan faga veg/anlegg, asfalt og tunnel/fjell.

For å få fagbrev må ein igjennom ein omfattande praktisk- og teoretisk prøve.

Midt i september var det Halldis Hagen sin tur til å gå opp til fagprøve-eksamen som anleggsgartnar.

Tekst og foto: Harald Sel

Busslomme i Gjesdal

Den praktiske prøva besto i å ha ansvaret for bygging og utforming av ein busslomme langs Rv 45 ved Berge i Gjesdal. I dette inngår mellom anna nivilering, legging av kant- og beleggningsstein og, ikkje minst, planting og utforming av grøntarealet.

Halldis hadde ei veke på seg med anlegget, før ho skulle visa det fram for sensorane og forsvara det ho hadde gjort.

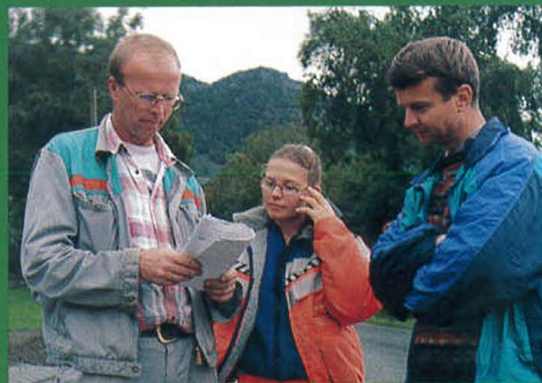
Me var på Berge den dagen arbeidet starta, og det såg temmeleg kaotisk ut. At det i dagane etterpå kom store nedbørmengder, gjorde ikkje arbeidet lettare. Men fredag 12. september klokka 12, då sensorane kom, var det ein smakfull og fin busslomme Halldis kunne presentera.

Halldis med nivileringskikkerten ved starten på anleggsarbeidet. Ho har ei veke på seg før sensorane skal vurdere fagprøva hennar - opparbeiding av busslommen

Siste innsjutt i rabatten, der graset skal spira til våren. Om ein snau time kjem sensorane for å fella sin dom over grøntanlegg, kant- og beleggningsstein, nivilering og andre finesser.

Eksamineringa er i gang. Saman med sensorane, Harald Ashe(t.v.) og Rune Myklebust, blir hele anlegget saumfart og Halldis blir «grilla» med spørsmål om måten ho har utført arbeidet på og grunnane til at ho har gjort det slik som ho har.

- Gratulerer, du har bestått, lyder det glade budskapet frå sensorane. I bakgrunne ser me ei tilplanta skråning, som er ein del av busslommeanlegget og Halldis sitt fagprøvearbeid.



Publikums dom

I ventetida hadde me snakka med eit par av dei som bur tett ved busslommen. – Dette er flott, sa ei av dei. – Og ennå finare vil det bli til våren og sommaren, når rabatten blir grøn og prydbuskane kjem til sin fulle rett.

Saumfaring og «grilling»

Sensorane, Harald Asche, som er leiar for prøvenemnda i sør-fylket og Rune Myklebust, som er medlem i prøvenemnda, saumfor anlegget. Samtidig «grilla» dei Halldis med spørsmål som dei kravde grundige og utfyllande svar på. Kva med kalking f.eks., kva hadde ho gjort på det området og korfor hadde ho brukt kalk på den måten ho hadde gjort?

Handtrykk, smil og jubel

Etter ein god time set sensorane seg inn i Harald Asche sin bil for å dra sin konklusjon: bestått eller ikkje bestått. Halldis står alvorleg og spent ved busskuret; ventetida føles nok lang. Omsider kjem dei to dommarane ut og stig fram til busskuret. Gratulerer seier Harald Asche og gir Halldis eit godt handtrykk. Det ser ut som det tek nokre sekund før det glade budskapet søkk ned i henne, men så kjem både det breie smilet og jubelen.

– Eg var vel ikkje heilt patent då eg skulle forklara om bruk- og virkning av kalk og grunnane til at me kalkar. Men elles gjekk det vel bra, – og fagbrevet fekk eg, jublar ei glad Halldis.

Oprinneleg er Halldis frå Røldal i Hordaland og det er nesten ti år sidan ho var ferdig med den treårige yrkesutdanninga som anleggsgartnar. Seinare har ho arbeidd som anleggsgartnar fleire stader, m.a. i kommunane Rana og Eigersund. Men fagbrevet har ho mangla heilt fram til nå. Det var først då ho begynte i Statens vegvesen, produksjonsområde Egersund, at forholda blei lagt så godt til rette at ho gjekk laus på den krevande oppgaven som fagprøva trass alt er.

– Vegvesenet er ein fin arbeidsplass. Eg likar meg godt, har variert arbeid og trivelege arbeidskoleegaer, seier Halldis.



Slik ser gamle Austrumdalsvegen ut ved Torgrimslifjell etter eit snaut år utan fjellreinsk og rasrydding.

Eit år utan trafikk på gamle Austrumdalsvegen

Tekst: Harald Sel
Foto: Tor-Oscar Walskaar

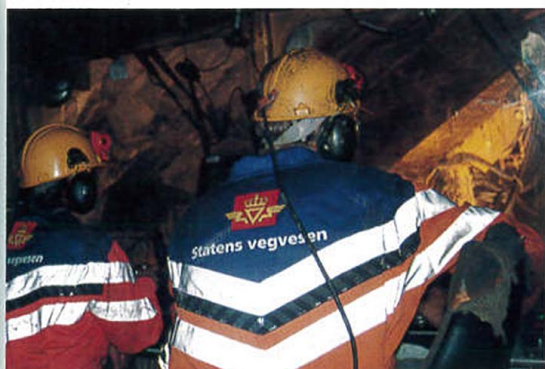
Det er knapt eit år sidan den nye Austrumdalsvegen blei opna. Både fastbuande, hyttefolk og skituristar pusta letta ut. Dei var ikkje lenger avhengig av å kjøra den smale gamlevegen, – veggen som attpåtil blei rekna for å vera den mest rasfarlege i Rogaland.

Somme har nok hevda at det var råflott å bruka 60 mill. til vegutbetring langs dei rasfarlege partia langs Austrumdalsvatnet. Den som måtte vera av den meininga, vil kanskje skifta syn ved nå å gå gamlevegen utanom Torgrimslifjell-tunnelen. Berre eit snaut år etter avstenginga ligg det stein heile veggen – etter mange små men også etter store ras. Ein stad har

eit ras tatt med seg føringskanten og halve vegbanen. Ein annan stad ligg ei steinblokk på ca fire tonn i vegbanen.

Ved opninga av nye Austrumdalsvegen blei det frå mange uttrykt glede over at det aldri hadde skjedd alvorlege rasulykker på den gamle veggen. Både trafikantane og Statens vegvesen hadde hatt ein stor porsjon flaks, blei det slått fast. Truleg har flaksen vore endå større enn det dei fleste var klar over?

Nå er arbeid i gang for å erstatta ein annan rasfarleg veg i Rogaland, Frafjordvegen. Den vil kosta minst 85 mill kr, 15 mill meir enn nye Austrumdalsvegen. For dei som tvilar på om det er rett å buka så mykje pengar for betre og tryggare veg til ei utkantbygd, kan kanskje biletet ovanfor vera ei aha-oppleving.



Tormod Steine (t.v.) og Kjetil Nordbø i arbeid på boreriggen. Sjølve boreprogrammet er programert inn på data, men det trengs også ei grundig manuell oppfølging. På ca tre timar blir det bora ca 90 hol med ein lengde på 5,20 m og sprengingsflata er 52 kvadratmeter.

Mens boringa pågår for neste salve, er Sveinung Marvik i arbeid med sikringsarbeid i tunneltaket der forrige salve blei avfyrt få timar tidlegare. Boltane, som han brukar til å binda fjellet saman, er mellom 2,4 og 4 m lange.



Frå Frafjord – rett gjennom fjellet

Arbeidet med Frafjordtunnelen er i gang. Går alt som planlagt, blir det gjennomslag i den 3,8 km. lange tunnelen i månadskiptet november/desember 1998. I mai 1999 blir den nye vegen mellom Frafjord og Gilja opna for trafikk. Det blir nok litt av ein festdag i den livskraftige Gjesdal-bygda. Ein bratt, svingete, delvis rasfarleg og vanskeleg vinterveg blir erstatta av ein god veg rett gjennom fjellet. Attpåtil blir veglengden halvert, frå 8 km til 4 km.

Frå Frafjord går vegen inn i fjellet ved 49 m over havet. Herfrå blir det 2,5 km med svak stigning til 103 m.o.h. Deretter går det litt nedoverbakke igjen til 80 m.o.h., der vegen kjem ut i dagen igjen, ikkje langt frå butikken på Gilja. Høgaste punktet på den nåverande Frafjordvegen er 490 meter.

Velrøynde arbeidrarar

Arbeidet med den nye Frafjordvegen blir utført av Statens vegvesen i eigenregi av etaten sine velrøynde tunnel- og

anleggsfolk. Arbeidet med forskjering og sikring av fjellet starta i slutten av april. Tunnelarbeidet tok til i august. For tida er ca 25 personar sysselsette med prosjektet.

Dårleg og godt fjell

I den såkalla dagfjellsona på Frafjord-sida til ca 90 m inn i berget, er fjellet svært dårleg. Dette fører til sein inn drift. For kvar salve har ein måtta utføra eit omfattande sikringsarbeid, både bolting og tildekking av tunnelveggane med

sprøytebetong. Tidleg i september kom tunneldrivarane inn i godt og fast fjell, og arbeidet går som planlagt. Lenger inn i fjellet reknar ein derimot med tre soner med dårleg fjell på til saman minst 200 m. Men kvaliteten på fjellet er alltid eit usikkerhetsmoment ved tunnelarbeid, seier byggeleiar Narve Steine. – Geologane lagar sine rapportar på bakgrunn av undersøkingar frå overflata. Difor kan det vera dårlege parti nede i berggrunnen som geologane ikkje ser, slår byggeleiaren fast.

Finansiering

Kostnadsoverslaget for den nye fylkesvegen til Frafjord er 85 mill kr. Staten yter eit tilskot på 60 prosent, resten må Rogaland fylkeskommune betala.

I tillegg forskotterer fylket ein god del av Staten sin del av kostnadane. Staten sine løyvingar vil, etter tilsagnet, koma i åra 1998 til 2001.

Rallarliv 1997

Tekst og Foto: Harald Sel

Dei minner ikkje mykje om rallarane me kan lesa om i «Dansen gjennom skuggeheimen», Kristoffer Uppdal sin romanserie om anleggssluskane og deira liv for 100 år sidan og framover til mellomkrigstida. Maskinane har tatt over etter feisel, bor, slegge, spett og krafse og rallarhatten blir i beste fall brukt ved festleg lag.

Det meste er ulikt, men ikkje alt. Dei er trauste, reinhårige, dyktige og stolte over yrket sitt, karane som me møter i Frafjord. Kristoffer Uppdal sine rallarar er også det – stort sett. Sånn sett er nok Henrik, Asgeir, Sveinung, Tormod, Sverre og dei andre karane i Frafjord ikkje så lite «i slekt» med Suliskongen, Sjugur Rambern, Ølløv Skjøløgrim, Tøber Landsem og dei mange andre personlegdomane i Uppdal sine rallar-romanar.

Og kokker har dei, i Frafjord som på veg- og jernbaneanlegga Kristofer Uppdal skriv om.

Men i «Dansen gjennom skuggeheimen» arbeidde og levde dei oftast under kummerlege forhold, både rallarane og kokkene, og maten kunne nok vera så som så. Sånn sett er Frafjord-rallaren sin kvardag svært så ulik den 1897-rallaren hadde.

Reidun Njå Frafjord og Jorunn Rusdal er kokker for tunnelarbeidarane i Frafjord. Dei let vel over kor greie kårar dei har med å gjera, og karane på si side er heller ikkje snaue når dei rosar Reidun og Jorunn.

– Dei lagar veldig god mat og er så trivelege og greie, får me høyra. Men så murkar det litt frå ein bort i sofakroken: - Det blir litt mykje fisk. Då glimtar Reidun til, engasjert:



Eit av dei tre tunnelarbeidarlagane saman med kokke og reinhaldsbetjent på trappa utanfor boligbrakka i Frafjord.

Karane har vore på arbeid til ca kl. 3 natta før, og nå slappar dei av før dei om eit par timar skal på nytt skift i tunnelen – frå kl. 16 ettermiddag til kl. 2 om natta.

Øverst: Ruth Marit Brattebø, Erling Manneråk (Statens vegvesen Vest-Agder), Reidun Njå Frafjord.

I midten: Henrik Littlehamar, Bjørn Oluf Olsen.

Framme: Asgeir Nortveit, Sverre Kvinnesland.

– Fisk- og fiskemat som er så godt! Når eg har fått stelt mat for dokke i halvanna år, så skal eg nok sørga for at de lære å eta fisk.

Dei kjøtglade karane rundt salongbordet mumlar litt, men ingen kjem med høglytte protestar mot «tvangsforing» av fisk.

Karane på brakka slappar av i opphaldsrommet før dei skal til med ei ny hard arbeidsøkt på 10 timar. Klokka er litt over 12 og dei har nett ete frokost. Førrige skift slutta eigentleg kl. 1 om natta, men me får fortalt at dei hadde hatt litt småkluss. Dermed arbeidde dei ein time til to ekstra, for å halda den planlagde inndrifta. – Klokka blei over 4 før eg var i seng, fortel ein av dei. Nå har dei fri til kl. 16, men då skal dei inn i tunnelen att og arbeida til kl. 2 neste natt.

– Her blir det omtrent berre arbeid, soving og eting, får me fortalt. Me skjønar det godt, og me skjønar ennå betre kor godt det må vera å ha fri og

koma heim til familie etter 12 dagar med berre arbeid, soving og eting. Etter 12 dagar på arbeid har 1997-rallaren ni dagar fri.

Slik var det ikkje for Kristoffer Uppdal sine rallarar. Berre kvar søndag kunne dei setja frå seg minebor, feisel, slegge og spett. Men når det blei for ille og dei hadde tent opp ein slant pengar, stakk dei gjerne av nokre dagar for å tura og rangla. Mange drog gjerne frå anlegg til anlegg, arbeidde ei tid og drog vidare for å prøve lukka ein annan stad. Tunnel-rallarane til Statens vegvesen Rogaland er meir stabile enn som så.

– Dei to åra me arbeidde på Strømsåstunnelen i Drammen var me berre ute på byen to gonger i samband med fødselsdagsfeiringar, får me fortalt. Fleire av dei har arbeidd som tunnelarbeidarar for vegvesenet i over 20 år. Men som 1887-rallaren reiser dei frå anlegg til anlegg, og dei er trauste, dyktige og reinhårige karar, på same måte som dei fleste av sluskane i «Dansen gjennom skuggeheimen» var det.



Parti frå den gjenopna vegen der mellom anna 200 stabbestein er sett opp att på same måte som i «gamle dagar».

Tekst og foto: Lars Eide

Søndag 24. august vart Ørevikvegen, den gamle riksvegen mellom Kvaløy og Imsland, gjenopna med «brask og bram». Vindafjord kommune hadde dette arrangementet med som ein del av Kulturminnestafetten. Imsland Grendeutval saman med Imsland Bondekvinnelag var særst delaktige i eit flott arrangement. Saman med fleire samarbeidspartnarar, har Statens vegvesen arbeidd aktivt for restaureringa av vegen.

Gjenopning av gamal veg i Vindafjord

Gamal veg og gamle bilar

Ialt hadde vel 130 deltakarar funne vegen til Gamle Ørevikvegen. Ikkje så rart at dei fann fram all den tid Statens vegvesen har skilta severdighet og opplysning om «gamal veg».

Klokka to rulla mange flotte gamle bilar inn på vegen ved Imsland gard. Her er starten på den nyrestaurerte vegen. Over vegen var det strekt nasjonalband mellom norske flagg, og snora låg klar for trafikksjef Svein Magne Olsen som foretok den offisielle opninga med feisel.

Veghistorie og kulturminne

I sin opningstale rosa Olsen Vindafjord kommune for sitt engasjement med å bevare det gamle langs vegane. På den omlag 1800 m lange vegbeten finns det mange fine element av gamal veghistorie. Eit spesielt verdifullt kulturminne er Imsland bru, bygd i 1916 av overingeniør Bassøe. Brua er særst godt fundamentert på ein spesielt fin måte på

fjell. Ho er seinare påbygd på breidden. Begge merkesteinane, med Imsland bru og årstallet 1916, er gjenreist ved brua. (Dette er den andre brua av ialt tre bruer i kommunen som er verna og restaurert).

Lokalt initiativ

Som ein skjønar er ikkje vegen så veldig gamal, han er bygd mellom 1916 til 1920. Etter sterkt engasjement frå grenda-utvalet i 1988 blei det semje om å prøva å få noko til med «gamlevegen». Vegvesenet såg verdien av å få til ein vegbit med den tidas særpreg med stabbesteinar, stikkrenner, hestedrikkekar, kvilestein o.l., og ein gjekk inn i eit samarbeid med grenda-utvalet. Det kom ikkje skikkelig fart i arbeidet før 1996. Vegvesenet fekk kommunen til å ta vegen med i kommunedelplanen, slik at ein kunne søkja om spele/tippe-midlar. Etter dette vart det meir engasjement i kommunen og dei overtok meir av arbeidet med søknader til ulike instansar.

Mangesidig arbeid

Arbeidet er i all vesentlig grad utført av Produksjonsavdelinga med mannskap frå Sand veg- og trafikkstasjon.

Oppsynsmann Helge Bakka har leia arbeidet og Nils Krokedal har vore rette mannen ute på vegen.

Det er oppsett over 200 stabbesteinar, renska grøfter på heile strekninga, på kjørt 400 m³ grus spesialblanda som



Eit gammalt hestedrikkekar er oppsett ved vegen.

På studietur i Rogaland

Skal byggja Islands vegmuseum



Ordførar Signy Rønnevik tala under gjenopninga og sa seg svært glad for det verdifulle kulturarbeidet som var utført ved gjenopninga av den gamle Ørvikvegen.

veggrus frå vegvesenet sitt verk i Vadla. Vidare er der rydda kratt, oppsett rasteplassbord og bossdunkar i tre, samt ein god stor kvilestein og eit hestedrikkekar i stein. Det er og laga ei spesiell lukkegrind for brukarane av vegen, ho er delt for køyrande og for gåande. Denne er laga med hjelp frå Eigersund kommune. Vegen er skilta blindveg, på grunn av at ein ikkje skal ha gjennomkøring på vegen.

Finansiering

Totalt kostnadsoverslag på vegen var kr 249 300. Denne rammen ser ut til å halda. Av dette er vegvesenet sin del kr 50 000. Resten er finansiert med kulturlandskapsmidlar kr 25 000, friluftsmidlar kr 50 000, spele/tippemidlar kr 83 000 og innsats frå lmsland grendeutval kr 41 300.

Det er å vona at gamlevegen vil bli ein veg til glede for brukarane, både dei som bur i nærmiljøet og for dei som fer fram langs den nye, breie og flotte vegen som går høgare oppi lia.



Det vart også tid til ein rundtur for å sjå på kulturhistoriske og veghistoriske godbitar i Rogaland. Her studerar Jakob Halvdanarson skiltet på Skjævelands-brua. Bruer har dei mange av på Island også, men ikkje slike steinbruer som me har.

Tekst og foto: Torleiv Tveit

Det er interessant å få besøk frå andre land, og spesielt kjekt når landet heiter Island.

Jakob Halvdanarson var deltakar på museumskonferansen på Hunderfossen i slutten av august, og vart då interessert i å få sjå på Rogaland sitt vegmuseum og høyra korleis det kulturhistoriske arbeidet blir drive hos oss i Rogaland.

Jakob er ingeniørutdanna i Norge og

har arbeidd i vegvesenet på Island, Vegagerdin, i 41 år, mellom anna innan brukonstruksjon, og har i seinare år vore dataansvarleg.

Han har nå fått i oppdrag å byggja opp eit vegmuseum på Island. Han fortel at det finns mange maskinar og gjenstandar rundt om på Island som er tatt vare på.

Dei arbeider nå med husspørmalet, og han vona dette løyser seg innom kort tid slik at det kan presenterast ei samling.

Det er eit stort arbeid Jakob skal gjera, så me ynskjer alt godt på vegen.

To og ein halv times intensiv øving annan kvar tirsdag burde gje gode resultat fram mot Vegvesenet kultur dagar.

Fra v. Ann-Kristin Haram, Eva Vivoll, Astrid Njå Fredriksen, Marie Hellemo, Oddvar Obrestad og Peder Berge.



Norsk vegmuseum 19. - 21. juni 1998

SANGFUGLAR

frå Rogaland

til Vegvesenets kultur dagar



Dirigent Erik Lindboe

Dei er ca 20 som har starta kor i Statens vegvesen Rogaland. Og sangfuglane kjem ikkje berre frå Vegkontoret og Stavangerområdet, også andre delar av fylket er representert.

Tekst og foto: Harald Sel

Dei møtes annan kvar tirsdags kveld til to og ein halv times intensiv øving. – Etter to øvingar kan eg slå fast at dette virkar lovande seier dirigenten Erik Lindboe, som er godt kjent i kor- og musikkmiljøet i Stavanger. Kor tid koret skal debutera er ikkje bestemt. Men det store målet, som dei øver mot, er opptreden under Vegvesenets kultur dagar på Norsk vegmuseum i juni neste år.

– Me legg opp til ein lett sjanger, seier Elisabeth Renberg og Eva Vivoll, som er kontaktpersonar for koret. Dei understreker at ein framleis tek imot nye songarar. Øvingane er ikkje komne så langt enno at det er noko problem å «henga seg på». I første rekke kunne det vore bra med litt fleire kvinne-stemmer. Dei vel 20 som nå er med fordeler seg nokså likt på menn og damer.

Om kulturdagane er eit viktig mål, betyr ikkje det at koret ikkje skal leva vidare etter 21. juni neste år. Elisabeth og Eva seier at dei satsar på eit permanent kor for Statens vegvesen Rogaland. – Songgleda er det primære og då syng ein over alt. Så me opptrer gjerne under tilstellingar og festlege anledingar. Men vent til me blir litt varmare i trøyene og i stemmene våre, seier Eva Vivoll.

Kryssord

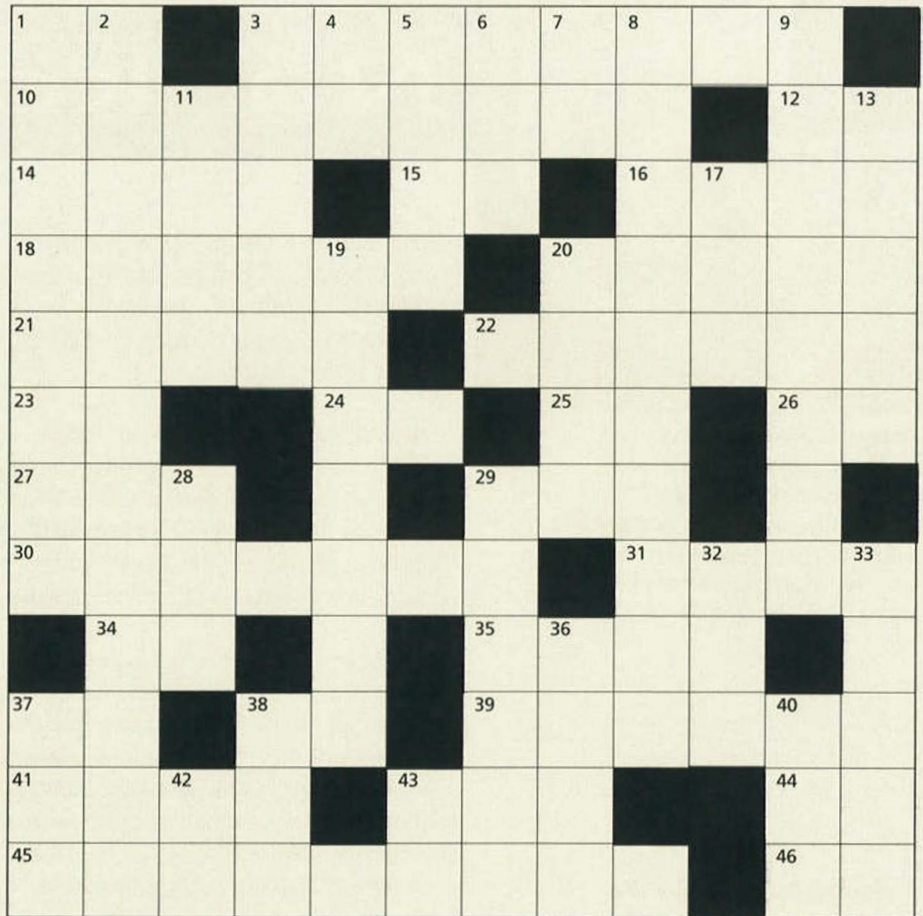
nr. 5/97

VANNRETT

1. De to første
3. Villmenn
10. Franskmann
12. Voks
14. Trang
15. Vasse
16. Nei
18. Kjøpsrett
20. Tegn
21. OL
22. Lage floke
23. United Nations
24. Doktor
25. Øyeblikk
26. Uro
27. Initialer
29. Gudinne
30. Utstyret
31. Båt
34. Ordne
35. Antar
37. Bolig
38. Personlig planlegger, fork.
39. Omganger
41. Geni
43. Gate
44. Uro
45. Overser
46. Pron.

LODDRETT

1. Endelig
2. Innkrevingsystem
3. Kar
4. Moro
5. Fugl
6. God
7. Konj.
8. Kupp
9. Talekunst
11. Ta
13. Områder
17. Kna
19. Tirade
20. Forlystelsessted
28. Vokse
29. Klatrer
32. Plog
33. Våge
36. Ligge
37. Hilseord
38. Forstavelse
40. Hatt
42. Pron.
43. Smerte



Løsningen på kryssord nr. 5/97 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 14. november 1997

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 4/97

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

Vinnere av kryssord nr. 4/97

Marit Grønnestad
 Vegkontoret

Sveinung Espedal
 Vegkontoret

Nå kommer



Folderen bakerst har vi sendt til alle foreldre med 6-åringer sammen med brosjyren om sikring av barn. Sikringsbrosjyren og den om å være observant deles også ut på våre kontrollposter.

Tekst og foto: A.G.Vasbø

Høsten 97 er kullet med førsteklassinger yngre enn noen gang - det har vi visst et års tid nå. Dette byr på nye og annerledes utfordringer til oss som etat, og vi har forberedt oss.

Våre bidrag har tatt sikte på å sikre skolevegene langs det vegnettet vi har ansvaret for. Vi har også planlagt fremstøt mot trafikantene med informasjon og formaninger om riktig oppførsel langs skolevegene og på skolens område.

Gjennom vår sekretærfunksjon for FTU har vi organisert og deltatt i flere samlinger for lærere, tekniske etater, helsepersonell, foreldrerepresentanter og mange andre. Vårt budskap har vært at man må legge de ytre forholdene omkring skolene til rette. Vi har pekt på nytten av tverrfaglig samarbeid,

foreldrenes rolle og 6-åringenes muligheter som trafikanter.

Som sekretariat for FTU har trafikk sikkerhetsseksjonen håndtert tildelingen av Aksjon Skoleveg midler. Etter føringer fra FTU er midlene denne gangen prioritert tiltak i skolens nærrområder og terminalfunksjonen for kjøretøyer som setter av barn. Vi har lagt særlig vekt på å løse problemer som 6-åringene forventes å få med dette.

I tillegg har seksjonen henvendt seg til skoler og kommuner med råd om trafikktekniske løsninger. Så får alle småbarnsforeldre med 6-åringer tilsendt en brosjyre med råd og vink om barn på skolevegen og en annen om kravene til sikkerhet for de små i bilen.

Trafikkstasjonene vil opptre mer hånd-

Våre utsendte:

Stort forbedringspotensial

- De kommer som en Åsgårdsrei om morgenen, sier Aanonsen. Særlig de større ungene virker truende når de kommer susende på rulleskøyter eller sykler. De store elevene er kanskje den største trusselen for de mindre elevene i skolens nærhet!

- Men nå er hele området en pastoral idyll.

- Det kommer i rykk og napp til hver time og da kan det være kaotisk noen minutter.

- Mange foreldre som kjører barna?

- Det er en del og mange av dem kan gjøre en bedre jobb når de setter barna av. Jeg syns ikke det er godt nok når de bare åpner døra og slipper ungene ut på vegbanen. Jeg mener faktisk at foreldrene selv burde gå ut av bilen for å skjerme de små som stiger ut og fordi dette markerer overfor andre at bilen har stoppet og noe skjer. Jeg syns også at barna bør slippes ut på høyre side av bilen og inn på et fortau eller i vegkanten. Må de krysse vegen etter dette bør de voksne skjerme dem.

- Se der borte, sier Alf Egil Tollefsen. Der er det anlagt noe som likner en busslomme. Det er antakelig meningen at den skal brukes til å slippe av barn, men nå er den full av parkerte biler. Det ligger en god parkeringsplass bare 150 meter lenger fremme.

- Dette går på skilt og oppmerking og ellers fysiske forhold i nærheten av skolen. Ser dere ting som kunne vært bedre?

- Det er klart. Når vi står her som fremmede i dette miljøet er det lett å se ting som burde forbedres. I tillegg kommer mange bort til oss og rett og slett beklager seg over reelle trafikkfeller. I mange tilfeller må vi gi folk rett. Det kan være hekker som stenger utsikte, fotgjengerfelt som er plassert der folk opplagt ikke kommer til å gå og andre forhold.

- Har dere følelsen av at dette har en hensikt?

- Vi har hatt tro på å arbeide opp mot publikum på denne måten i lange tider. Problemet er vel ressurser og tid.

Uheldig og farlig når småbarn og syklistler lager mølje! Stangeland skole, Sola



I prioriteringene vinner som regel bil-siden. Vi skal jo holde publikum rimelig fornøyd også med de oppgavene vi har med førerprøver og annet. Vi syns dette er meningsfullt, men vi kunne ønsket oss bedre tid til å forberede oss og laget et mer gjennomarbeidet opplegg.

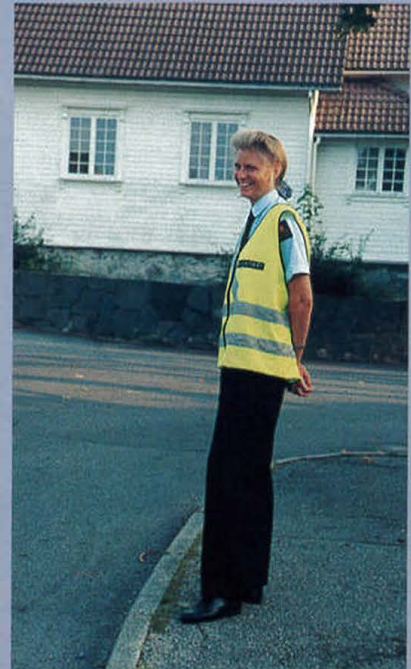
- Og det har vi også snakket om på vegkontoret, men la oss først hente inn noen erfaringer utenfra, da står vi enda bedre rustet.

6-ÅRINGENE



Lomme for å sette av skolebarn trygt blir brukt til parkering ved Hundvåg skole

Anne-Line Aanonsen overvåker folk og kjøretøyer ved Hundvåg skole.



fast. De vil hele året velge ut skoler der de vil overvåke trafikantadferd og rettlede folk. Våre folk vil også være til rådighet for skoler og foreldregrupper som ønsker nærmere kontakt. I tillegg regner de med å oppdage feil i det fysiske miljøet omkring skolene. Dette vil de melde tilbake om. Vi mener at vi har gjort en hel del for

å legge forholdene til rette for at barn skal komme trygt til skolen. Det viktigste vi alle kan bidra med er å justere vår egen kjøring med tanke på hva vi hvert øyeblikk må forvente av et barn fremfor, eller i nærheten av bilen.

Det er vi som må vise ansvar om *alltid* ta til vettet!

Bydelspolitiet:

Skolen bør engasjere seg mer

Bydelspoliti Hilde Wathne har tatt turen innom Hundvåg skole og vil senere se på forholdene på Skeiane skole. Hun får øye på Aanonsen og tar turen bort til henne.

Hilde Wathne er slett ikke tilfreds med forholdene omkring skolen, forteller hun. Når skolen begynner vrirler det av syklist, barn, biler og folk på rulleskøyter. Hun har tatt dette opp på video og vist det til foreldregrupper og til skolen.

– Men, sier hun, det er vanskelig å få noe særlig engasjement fra skolens side. Det er et viktig poeng i trafikksikkerhetsarbeidet at voksne må gå foran med et godt eksempel.

Bydelspoliti i bil samtaler med Anne-Line



Lærerne bør bruke sykkelhjelm og refleks de også. De bør ta fatt i den oppførselen barna viser i trafikken og vise dem forskjellen på riktig og gal oppførsel.

Syklister skaper farlige situasjoner

På denne skolen skaper de større barna farlige situasjoner gjennom sin noe uvorne og kanskje tankeløse atferd på sykkel og rulleskøyter. Dette gjelder særlig plassering i

trafikken. Der de vrirler omkring uten å se seg for.

Det er også et problem at syklistene kommer mange i bredden og at de ikke flytter seg for annen trafikk. Våre kontrollører kan bekrefte dette inntrykket etter en kort inspeksjon.

La oss håpe at skolen ser problemet og tar det opp med elevene. I alle fall ga det vegvesenets folk mange muligheter å rette på feil atferd blant elevene.



«Ta et bilde av meg
– nei, av meg, – eg og!»
Alf Egil Tollefsen i
myldrefasen på Maudal skole.

Vi har vært her – Noe må skje etterpå!

Tollefsen og Aanonsen:

Tilbakemeldinger fra våre to utsendte går på at de oppdager en del mangler ved det trafikale opplegget ved skolene. Det kan være uklarskilting, feil ved gangfelt, buskas og annet. Når det gjelder vegnettet vi er ansvarlige for har vegstasjonen rettet mye av dette opp nokså umiddelbart. Det er mer innfløkt når vi oppdager feil med det kommunale vegnettet, herhar vi ingen myndighet. – Det er viktig for vår trovedighet at

noe skjer, sier de begge. Vi kan ikke bare stå her og rettledede mangelfull kjøreopptreden. Folk må få synliggjort at det de har å fremføre også blir tatt alvorlig og fulgt opp!

S.M.Olsen

Det er viktig at vi gir tilbakemeldig til kommunene om feil og mangler rundt

skolene og langs skolerutene. Noe av dette faller tilbake på oss, da må vi få rettet det opp. Trafikkstasjonene bør samle merknadene og ta dem opp med de aktuelle kommunene. Selv om dette er fysiske forhold på kommunalt vegnett, bør vi som kyndige på fører- og kjøreforhold kunne gi råd som forbedrer forholdene for trafikantene.

Grethe Marie Strøm, Hundvåg:

– Litt trygg og litt engstelig

– Jeg er ikke så veldig engstelig for å sende datteren min alene på skoleveg, sier Grethe Marie Strøm på veg til Hundvåg skole. Forholdene langs vegen er ganske bra. Vi har gang- og sykkelveg på en del av ruten og undergang på et farlig sted. Men likevel, et sted må 6-åringen krysse en trafikert veg og dette skaper utrygghet.

Denne dagen har hun kjørt datteren til skolen og det vil hun fortsette med de første dagene. Hun kan kombinere denne turen med å bringe et enda yngre barn til barnehagen,

men på sikt må skolepiken ta seg fram alene.

– Helt trygge er vi vel aldri, sier fru Strøm. Jeg håper at all den oppmerksomheten som dette med yngre barn på skolevegen her fått, virkelig fører til at folk tar hensyn. Det skaper trygghet å se at det er «gule menner» ute på vegen med formaninger og rettledning.

Tryggest når hun kan følge 6-åringen, sier Grethe Marie Strøm.



Blid mor som blir stoppet:

Veiledning – Bare hyggelig!

– Tenk det og! Vi har bare godt av å bli minnet på at det finssmåbarn på skolevegen og at vi har et stort medansvar for deres trygghet. Jeg aksepterer at vi som bilførere er de som «må bruga vedet», sier en hyggelig dame som har sin datter trygt forvart i baksetet.

– Hva tenker du når du ser denne gul fyren som vinker deg til side?

– Jeg får jo denne beklemmede fornemmelsen og spør hva kan være galt, men det løser seg opp med en gang jeg får en hyggelig henvendelse med formaning og god informasjon.

– Du oppfatter ikke dette som en unødig plage, da?

– Faktisk ikke. Som småbarnsmor setter jeg pris på at mange andre også får en slik henstilling.

Om vårt forhold til kjørende:

Vi bør dreie fra kontroll til omsorg. Det er vår plikt å kontrollere, men i økende grad vi bør også instruere...

Svein M. Olsen, trafikksjef

Samordningsseksjonen



Johannes Bø
seksjonsleder



Arne Dahle
oppsynsmann

Av Johannes Bø

Samordningsseksjonen - PSA, har forvaltnings og samordningsansvar for etatens materiellresurser. Dette er biler, maskiner, sambandsutstyr og driftsbygg som er anskaffet over investerings-budsjettet. Materiell som representerer en verdi på ca. 90 mill. kroner.

PSA er i utgangspunktet en stabsfunksjon som stiller med investeringer samt økonomisk og teknisk oppfølging av disse ting. Årlig investerer vi for mellom 15 og 20 mill. kroner i nye maskiner og utstyr. Driftsbudsjetter er på ca. 65 mill. kroner.

Seksjonen har også en utestasjonert driftsenhet som driver en del bemannede spesialmaskiner og ubemannet utstyr i hele fylket. Videre har vi maskininstruktør i våre rekker som skal sørge for nødvendig kompetanse på maskinførersiden. Denne avholder også kurs av teknisk og sikkerhetsmessig art.

Total bemanning er 16,7 årsverk, hvor av 9 stk. er tilknyttet drift av spesialmaskiner.



Tom Martin Espeland
formann



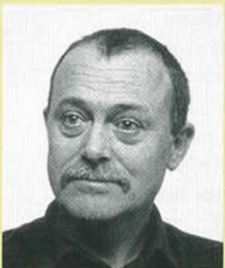
Arne Fløysvik
maskinfører



Kåre Heigre
over.ing.



Odd Hellen
maskinfører



Roy Johannesen
maskinfører



Einar Kydland
maskinfører



Ragnar Lende
maskinfører



Karsten Reiersen
formann



Paul Stranden
maskininstruktør



Marianne B. Strømstad
fullmektig



Norunn Sømme
sekretær



Einar Sørevoll
formann



Peder Vold
maskinfører



Terje Aardal
oppsynsmann

Vegmesterskap i orientering

Stafettseier for Nidunn og Kari



Ivrigte løpere ut ved start av stafetten. Gunnar Eiterjord fra Rogaland helt til venstre.

Vinnerlaget av stafett i dameklassen: Nidunn Eiterjord og Kari Turøy fra Rogaland.



Åtte løpere fra Rogaland deltok på vegvesenets mesterskap i orientering i Akershus. Vi reiste med tog og fly. På lørdagen ble vi innkvartert på hotell i Lørenskog. Noen av oss dro med buss til befaring på anlegget Rv 159 Lørenskog - Lillestrøm. Vi var også på anleggskontoret ved Lillestrøm og fikk orientering om prosjektet. Etterpå hentet vi de andre på hotellet, og dro opp til løpsområdet på Skjetten. Denne dagen var det individuelle løp.

Resultatet ble bl.a. Nidunn Eiterjord på andre plass og Bjørn Alsaker og Kari Turøy på tredje plass i sine klasser. Etter løpet fikk vi kjøpt god grønn brus og herlige hjemmelagde kakestykker. Om kvelden var det bankett og utdeling av premier til vinnerne av lørdagsløpet på hotellet. Noen reiste også til Oslo eller Lillestrøm, og fikk prøve bylivet. På søndagen dro vi tilbake til Skjetten. Denne dagen var det stafett, og Rogaland stilte med tre lag. Alle lag fullførte, og damelaget med Nidunn Eiterjord og Kari Turøy vant sin klasse. I herreklassen fikk Gunnar Eiterjord, Svein Sivertsen og Bjørn Alsaker en flott andre plass etter en spennende spurtduell. Vinnerne fikk hver si T-skjorte. Det var flott vær denne helga med sol, lette skyer og en god kjølede vind, som førte til at noen av oss ble forkjølet i uka etterpå. Etter stafetten ble vi kjørt med buss til sentralbanestasjonen i Oslo eller flyplassen, og alle dro hjem med sine sure sokker og slitne kropp.

Kjell Husebø



Deltakere fra Rogaland:
Foran fra venstre: Svein Sivertsen, Nidunn Eiterjord, Kari Turøy.
Bak fra venstre: Bjørn Alsaker, Arild Volden, Terje Nilssen, Kjell Husebø, Gunnar Eiterjord.

SFT på ENS

I slutten av august ble den planlagte rørbrua over Høgsfjorden presentert på miljømessa i Stavanger. Det var stor interesse for prosjektet, og de aller fleste lurte på om ikke rørbrua kommer snart. Og svaret på det spørsmålet, er at vi fremdeles venter på svar fra politikerne.

SFT = Submerged Floating Tunnel
= neddykket rørbru

ENS = Environment Northern Seas



Statens vegvesen hadde egen stand for rørbrua sammen med Høgsfjordbruene A/S. I tillegg til å vise modellene hadde vi lagt vekt på å få fram den miljøvennlige siden ved rørbuer som f.eks. lavere drivstoff-

forbruk og reduserte avgassutslipp med mindre luftforurensing. Dessuten er en rørbru en skjult konstruksjon, den kan faktisk bli fullstendig usynlig og ikke virke ødeleggende på naturmiljøet.

Unni Evang

ARBEIDSMILJØPRISEN 1997

Vegsjefen foretar prisutdelingen på KNA hotellet den 12. desember.

1990 var første år SvR tildelte en medarbeider Arbeidsmiljøprisen, og vil fortsette denne tradisjonen. Kjære kollega, merk deg tidsfristen og send ditt forslag på enkeltperson eller gruppe som du mener fortjener en slik æresbevisning.

Retningslinjer for arbeidsmiljøprisen

- Utdeling av Arbeidsmiljøprisen har som mål å stimulerer til økt innsats og engasjement i verne- og miljøarbeid.
- Prisen tildeles ansatte som har vist spesiell interesse og engasjement i SIKKERHET- MILJØ - OG TRIVSELS-skapende arbeid innen etaten.
- Prisen kan tildeles enkeltpersoner eller avdelinger .
- Alle ansatte kan foreslå kandidat til prisen. Forslag til kandidater skal være begrunnet. AMU-medlemmene går gjennom forslagene og avgjør hvem som skal få prisen.
- AMU kan også beslutte at det ikke deles ut pris for det aktuelle år.

Innlevering av forslag på kandidat sendes senest 20 november.

Forslaget sendes til:

HMS-stab, Statens vegvesen Rogaland, Postb. 197, Stavanger

Jubilantar

50 år

Gunvor Nilsen

Vegkontoret
19. november

60 år

Per Tjelta,

Produksjonsområde Stavanger
23. november

Nye medarbeidarar



Arne Magnor Sleveland

Fagarbeider (maskinfører)
på Produksjonsavdelinga

Samarbeid om storkontroll

Fra Haugesund trafikkstasjon deltok 5 mann, fra Stavanger kom 6 reisende. I tillegg deltok 2 fra UP og vaktstyrke fra politistasjonen i Haugesund. Alle var på Karmøy den 13. september.

– Skal du skremme vettet av

Karmøybuen med en slik mønstring?

Vi spør Petter Sivertsen, faggrupeleder i trafikkdistriktet i Haugesund og ansvarlig for kontrollvirksomheten.

– Det trengs kanskje når vi ser på en del sørgelige resultater av kjøreatferden her oppe, sier Petter, men for oss er dette også en viktig trening i å gjennomføre storkontroller der mange samarbeider. Vi ønsket å være mange fra tid til annen for å dekke et stort område og for å markere for publikum at det av og til ikke finns smutthull for ulovlig atferd.

– *Opplegget?*

– Kontrollområdet omfattet både Karmøy og Haugesund. Vi delte oss opp i 2 puljer i hver kommune og vi satte puljene sammen med deltakere fra forskjellige etater og områder. Kontrollen foregikk

lørdags kveld og langt på natt til søndag. Vi flyttet på oss hele tiden slik at vi fikk dekket hovedvegene best mulig. Politiet foretok også promillekontroller. Disse foregikk på hovedvegene, men også på omkjøringsveger og sideveger som politiet vet om. Det er få som egentlig lurer dem!

– *Jeg hørte at kontrollen skulle dekke både atferd og kjøretøy.*

– Hovedpoengene var lys og dekk og selvsagt generelle feil med kjøretøyet. Atferd også, når vi så noe, men dette er litt vanskeligere.

– *Hva med misbruk av kjøreløys?*

– Bruk av nærlys og tåkelys samtidig vil jeg si er gal atferd, og dette slo vi ned på.

– *Hva sitter du igjen med av inntrykk?*

– Først og fremst at disiplinen var god, vi var jo ute i høstens første reale drittøst, men dette skremte ingen i hus! Dernest

at samarbeidet fungerte utmerket slik at vi følte oss tilfreds med å ha utført en skikkelig kontrolljobb.

– *Med folk fra forskjellige områder på jobb, finns det forskjellig syn på kontrollarbeid?*

– Ja, vi må erkjenne at vi gjør ting noe forskjellig. Nettopp her er noe av det viktige ved et slikt opplegg: Vi får vurdert og samordnet våre reaksjoner slik at publikum møter ens behandling på sikt. Det var med et lite flir vi stilte spørsmål om folk tøffer seg opp litt utenfor eget distrikt, Stavangerfolkene «ledet» i avskilting med 6:4. Egentlig tror jeg at dette var en tilfeldighet, men det var nyttig å diskutere også denne vinklingen.

– *Og så var det dans etterpå?*

– Nåja, etterpå var vi samlet en stund. Det er en del av vår egen opplevelse å få treffe kolleger og hygge oss sammen. Litt forskjellig opplevelse for de som kom og blant oss som bor her. Neste gang er det vår tur å reise, det ser jeg fram til!

A.G. Vasbø.

Ikke siste tanke.....



Av administrasjonssjef Bente Kogstad

Med oppfordringen i bakhodet om «at du har sikkert noen tanker på tampen som kan være nyttige å ta med seg for både den ene og den andre av oss som skal være i Statens vegvesen etter 28. november» – satte jeg igang.

Noen tanker, noen tanker.....

Jeg har lest et sted at jeg statistisk sett tenker ca. 60.000 tanker i gjennomsnitt hver dag, og de fleste av dem har jeg tenkt før.....altså har jeg ingen nye tanker å komme med, men av og til tror jeg at jeg lager en ny tanke.

Kjenner du den følelsen:....denne tanken er helt ny og bare min.

«Hallo alle sammen jeg har tenkt en ny tanke», jeg blir ganske glad og stolt av sånt... ja, også litt ivrig.....

Det skal være høyde under taket til nye, stolte tanker – med litt iver i – bare man følger spillereglene, er det blitt meg fortalt.?? Les det en gang til.. ..det er høyde under taket bare man følger spillereglene?»

Først trodde jeg dette var en ny og bred tanke med «schwung» i, men ved nærmere ettertanke var det en gammel tanke, forkledd riktignok, eller kamuflert som jeg ville sagt i gamle dager, før jeg lagde tanken om at forkledd var bedre.

«Nei, gi meg en kone» som Odd Børretsen sier «som kommer tassende, som står på perrongen og smiler med tennene» Eller..... «en kelner som svever mellom bordene.....».

Noen tanker.. noen tanker. Det er høyt under taket bare man går korrekt mellom bordene, har matpakke med, eller sier sine gode teoretiske tanker om ledelse.

Ledelse.., ledelse....

Led Else? Eller led hun ikke. Hvis hun led; hva led hun av og hvorfor har jeg ikke fått vite det. Jeg var kanskje ikke nok viklet ut til å se Elses lidelse, eller var det i tilfelle noe

annet jeg skulle viklet meg selv inn i hvis Else led slik at jeg kunne forstått lidelsen. Skjønner du? Det blåser i toppen, og det blir ganske tåkete etterhvert - og kaldt. Else kunne gitt beskjed med en gang og ikke bare gått der og smilt med tennene som en annen kone. Kommunikasjon Else.. er stikkord i dag, skjønner du.., Direkte, åpent og med mot i brystet.

«Demang, demang, departemang .. det kongelige norske...». Odd igjen...

Det er ikke min feil at Demang, dir., og org. har rett og jeg tar feil, jeg gjorde det jeg kunne og ville ikke gjort noe anderledes. Både på grunn av og på tross av Else, selv om det er en selvmotsigelse.

Jeg ville tenkt de samme tankene og gjort de samme valgene, svart på de samme svarene, kommet med de samme spørsmålene.

Ved nærmere ettertanke kunne jeg kanskje «viklet» litt mer. Viklet og pakket, – pakket inn, ikke pakke ut. Det er bare en flyktig tanke og ikke ny.

Stakkars Else, som ufrivillig har blitt dradd inn i dette, ikke ta det personlig. Det er systemet Else, ikke du, aldri deg selv. Det er ikke ditt ansvar. Jeg fleiper jo nå egentlig, Else, for du har påvirkningsmulighet, gå til EU, NAF, RBK, NC eller KNA selv om SAS er best.

Vi går ut med flagget til topps begge to, både Else og jeg. Jeg flagger ut og Else tester høyden under taket....., men du klarer deg du, vet du, – og jeg kan jo alltid begynne som morgenkåser i radioen.

60.0000 tanker blir fort en liten samtale med meg selv over en kaffikopp, for de som gidder å høre på . Lev lurt

Pensjoner deg i 1997 – også førtidspensjon!

Har du ektefelle i jobb og vurderer om du skal pensjonere deg i år eller venta litt, då bør du vera klar over at du taper på å venta til neste år. Konkret dreier det seg om kr 10.625 kroner pr år fram til ektefellen eller sambuaren sjøl blir pensjonist. Endringa blir gjennomført med heimel i **Lov om endring i folketrygdloven av 28.02.1997** som trer i kraft frå 01.01.1998.

Den som oppfyller vilkåra til pensjon i år og pensjonerer seg før årsskiftet, får behalda fordelane med dagens reglar. Dette gjeld også dei som søker om og oppfyller vilkåra til **Avtalefesta pensjon**, det vil seia dei som fyller 63 år innan utgangen av 1997. Ordninga med avtalefesta pensjon er bygt på reglane om grunnpensjon i folketrygda, altså reglane som blir stramma inn frå årsskiftet.

Framtidas veg- og vegtrafikkplan

Vi er snart i mål med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. En prosess der vegkontorets «vegplanstab» har lagt ned mye tid og krefter i å produsere detaljinformasjon til Vegdirektoratet og departementet. Produksjonen av detaljinformasjon har til tider krevd så mye ressurser, at det har blitt liten tid igjen til den reelle diskusjonen om prosjektenes godhet og prioriteringene.

Har nå egentlig beslutningstakerne bruk for all denne dokumentasjonen? Eller gjør vi i «byråkratiet» dette for vanskelig?

Undertegnede har gjort seg noen tanker om prosess og innhold i framtidens samferdselsplaner.

Om prosessen

Som grunnlag for prioriteringene, tror jeg den arbeidsformen vi har hatt gjennom utarbeidelsen av de regionsvise transportplanene, kan være en brukbar modell:

- De regionale transportplanene gir regionale prioriteringer/føringer.
- Et «arbeidsfellesskap» (prosjektgrupper) med aktører fra Vegsjef, fylkeskommunen og de sentrale kommunene.
- God (også uformell) kontakt mot lokale-/fylkeskommunale samferdselspolitikere.
- Det må være tid igjen avslutningsvis i prosessen til å sammenfatte virkninger og konsekvenser til et beslutningsrelevant produkt. Et produkt der hovedlinjene går klart fram på en enkel og lettfattelig måte. *Beslutningstakerne bryr seg ikke om detaljer.* Muligens gjør saksbehandlere i Samferdselsdepartementet det.
- Slipp for all del ikke fagkontorer i Vegdirektoratet med ivrige konsulentmiljøer på slep løs med å utarbeide store mengder retningslinjer for detaljert datainnsamling. Data som beslutningstakerne avslutningsvis er helt uinteressert i.

Om innholdet i planen

Tror det må stor grad av forenkling til. Dvs. at en må konsentrere seg om hoveddata vedr.:

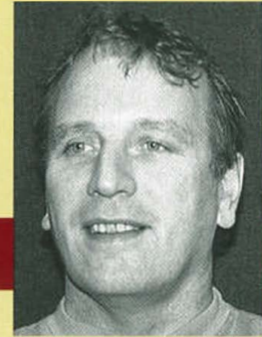
- Tilstandsvurdering - transportbehov - hvordan løse transporttettersspørselen i områder og korridorer mest mulig effektivt.
- Regionale virkninger av prosjektene.
- Hoveddata om prosjektene m.h.p. konsekvenser for samfunnsøkonomi og miljø. *Her må det forenkles med tanke på å få fram hoveddata, ikke detaljer.*

Gunnar Eiterjord

Tillitsvalgtes spalte

Være i posisjon – ansvar og plikter

Sigmund Sandsmark, NFATF
Rogaland vegoppsynsmannsforening



Sommeren er nå over; forøvrig en meget flott sommer. De fleste har fått avviklet ferien. Nå er det elgjakt, rypejakt og sydenturer som planlegges. Husk det er bare to måneder til jul.

Jeg vil først gi min fulle støtte til NAF's tillitsvalgte sitt innlegg i forrige nr. av Ryggavegen. Det er meget skuffende at Statens vegvesen Rogaland ikke er i posisjon på de nevnte spesialområder; tunnel/betong og dekke. Var ikke vegvesenet i Rogaland med på toget da det gikk, eller ble avgjørelser tatt bak vår rygg?

Gunn Elise Vikre fra ELF spør i Tillitsvalgtes spalte, Ryggavegen nr. 3/97: Hvorfor være organisert? Et meget godt spørsmål og hun ga i sitt innlegg også et meget godt svar. For min egen del vil jeg føye til at jeg ikke er særlig glad i de som «sitter på gjerdet» og lar andre ordne opp slik at de kan høste alle godene.

Vi har riktignok organisasjonsfrihet her i landet, men likevel. En skal være klar over at organisasjonene opp gjennom årene har kjempet fram de lover og avtaler som vi høster godene av i dag. Mange av de organiserte, særlig de tillitsvalgte, har ofret mye av sin fritid på å få disse avtaler/lover i boks. Derfor er det meget viktig at alle står sammen for å beholde dem.

Når det gjelder lover og avtaleverk vil jeg minne våre ledere på alle nivå om at de må sette seg inn i disse for å kunne etterleve dem korrekt. Vi plikter alle å følge norsk lov.

En ting bør alle være klar over. Disse lover og avtaler gir ikke de ansatte bare goder, men legger også i høy grad plikter på oss. Bl.a. kan nevnes arbeidsmiljøloven, som sier en del om lederes- og arbeidstakeres ansvar og plikter. Statens vegvesen Rogaland må ikke være en arbeidsplass som stikker disse lover og avtaler i en skuff og så lar «humla suse». Så derfor ber jeg om at det snarest settes i gang opplæring av våre ledere på alle nivåer. Bruk gode, kvalifiserte forelesere som kan sitt fag.

HJELM OG RØYK

I forrige nr. av Ryggavegen utfordra me lesarane til å laga tekstforslag knytta til dette biletet. Respsen var ikkje stor. Berre tre kom med forslag, og alle var anonyme. Det får så vera, me gjengir likevel dei tre forslaga, trass i anonymiteten.

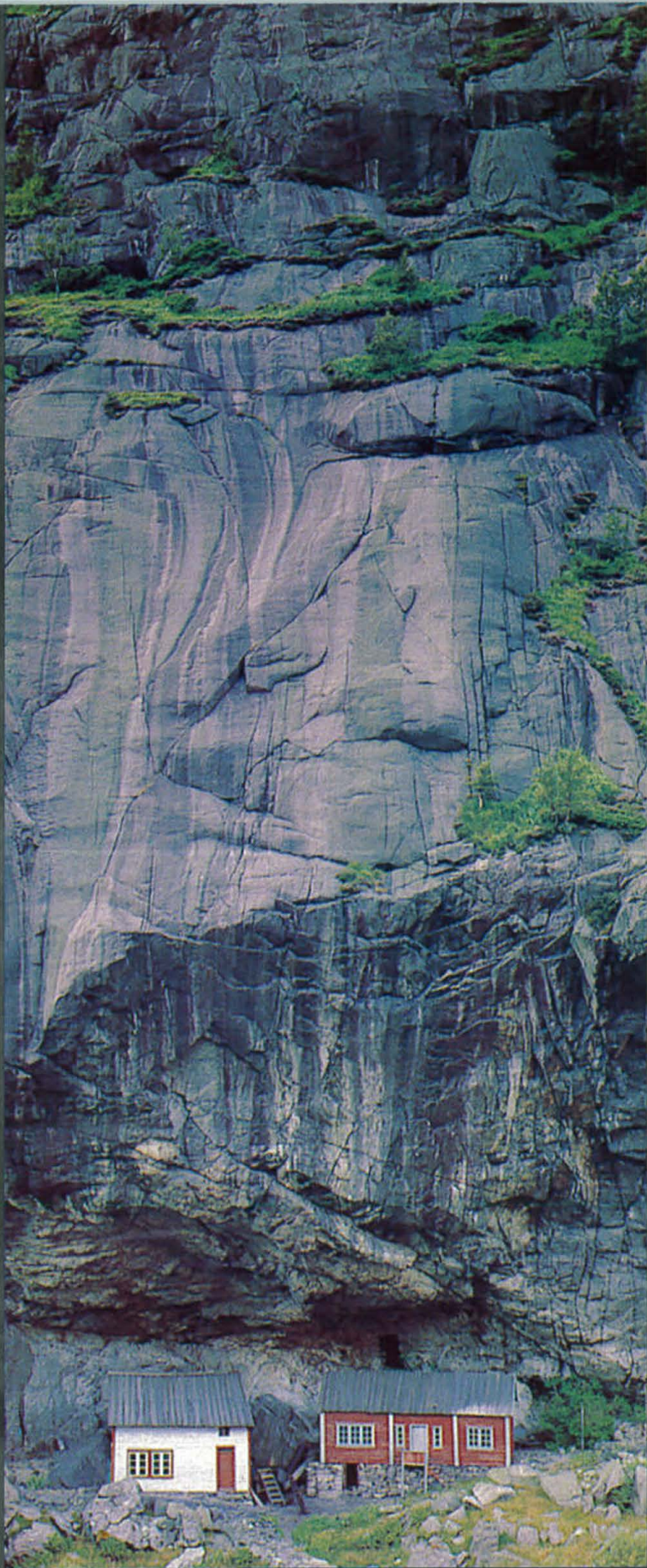


Hjelmen berget han i første omgang, men røyken tok han til slutt.

Lev tøfft med hjelm og røyk!

Hjelm redder liv, røyken tar liv. Kanskje er det like godt å kutte ut både hjelmen og røyken. Til slutt blir jo resultatet det samme, uansett.

Og til slutt kan me gjerne opplysa at motivet på biletet er frå ei utstilling i ein sportsforretning i Praha, hovudstaden i Tjekkia.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197
4001 Stavanger

Eit land av stein og berg

*Eg kjende
Stein og Hamrar voks
or det lause, blaute
i mi sjel
og breidde seg ut i Ryggen
som Fjell-Tindar*

Kristoffer Uppdal
Frå diktsamlinga
Solbløding (1919)

Helleren i Jøssingfjorden,
der husa ligg i ly for regnver
i «Eit land av stein og berg».



Statens vegvesen
Rogaland