

RYGJAVEGEN

Nr. 4 • September 2000 • 28. årgang



Til sjøs med vegvesenet sin flytande verkstad, M/S Vølaren. Reportasje side 14 og 15.

- 4** Bompengar
- 8** Vegutbetring
- 10** Sykkelrute
- 12** Vikingbru
- 16** Vegvesenfeltet
- 18** Sampending



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjefteeigen

BOMPENGERINGEN PÅ NORD-JÆREN

Det nærmer seg oppstart av bomringen på Nord-Jæren. Vi ser allerede nå at bomstasjonene tar form og vi har allerede sett den første store annonsen om bompengeinnkrevningen i Stavanger Aftenblad.

Bomringen er et resultat av det stadig økende misforhold mellom behov for vegutbyggings tiltak og det som blir stilt til disposisjon over fylkeskommunale og statlige budsjetter til dette formålet. Vi vet alle at det har vært en rivende utvikling på Nord-Jæren de siste tiårene. Det har blitt både flere arbeidsplasser og flere folk og denne utviklingen vil fortsette også de neste tiårene. Trafikkmengden på vegnettet i regionen har også økt kraftig de senere årene. Selv om man skulle lykkes med satsing på både bybane og kollektivtrafikk generelt vil man etter prognosene bare kunne redusere veksten i biltrafikken, ikke eliminere den.

En bomring er ikke noe særphenomen for Nord-Jæren. Det er etablert bomringer i alle de største byene i Norge. Nord-Jæren er faktisk sist ute. Det betyr at det lenge har vært en etablert praksis for å finansiere vegutbyggingstiltak i byer ved hjelp av bompenger. Det hjelper derfor ikke å skylde på statlige myndigheter og kreve at vegbevilgningene må økes for å unngå en bomring. Stortinget har for lenge siden etablert en praksis der store deler av finansieringen av vegutbyggingstiltak i bystrøk skjer ved hjelp av bompenger.

Etablering av en bomring er en ømtålig sak rent politisk. Bomringen på Nord-Jæren har gått gjennom en grundig politisk prosess som startet med lokal behandling i fem kommunestyrer på Nord-Jæren. Den fortsatte i fylkestinget i Rogaland og ble endelig sluttbehandlet i Stortinget 11. mai 1999. Saken har fått en grundig og god demokratisk behandling. Av alle disse politiske organene som behandlet saken var det bare to kommunestyre, Sandnes og Randaberg, som gikk imot bomring. Et stort politiske flertall står dermed bak etablering av bomringen.

Statens vegvesens rolle i denne saken er av rent utførende art. Bompengene som kommer inn vil i hovedsak gå inn i våre budsjetter for investeringstiltak på riks- og fylkesvegnettet. Prioriteringene i disse budsjettene vil bli underlagt samme politiske behandling som de ordinære budsjettene. Bompengene som tas inn i bomringen vil naturligvis bli prioritert til tiltak i de fem kommunene. Prioriteringslistene er allerede laget og danner et handlingsprogram for transportplan for Nord-Jæren. I første omgang er vi ansvarlig for bygging av bomstasjonene som nå pågår for penger som vi låner av bompengeselskapet.

Det er Nord-Jæren bompengeselskap (NJBP) som er ansvarlig for innkrevningen av bompengene. Bomstasjonene er ubetjente og bompengeselskapet baserer seg på å kjøpe inn de tjenester de trenger fra eksterne firmaer. Det er firmaet Q-Free fra Trondheim som vil drive abonnements og innkrevingsystemet for bompengeselskapet.

Vi har fått en stor utfordring gjennom å være svært delaktig i etablering av bomringen. Vi vil også få store oppgaver knyttet til det å anvende bompengene til planlegging og gjennomføring av vegutbyggingstiltak på Nord-Jæren i årene som kommer. Det er en oppgave vi i Statens vegvesen gleder oss til å ta fatt på.

Tor Geir Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Sikring av riksveg 501 i Sokndal	20
Som det passar	3		
Bompengar i Gjesdal	4		
Bomringen på Nord-Jæren	6	Kryssord	21
Vegutbetring i Time	8	Busshaldeplass og parkering på Krossmoen	22
Sykkelrute mellom Stavanger og Sandnes	10		
		Bedriftssjukepleieren har slutta	23
På leit etter vikingbru i Sokndal	12	Sensur i Rygjavegen?	24
Til sjøs med M/S Vølaren	14	Personalnytt	25
Vegvesenfeltet på Helleland	16	Avdelingsleiar- kommentar	26
Mann, kone og hund på anlegg	18	Minneord: Martin Aske	26
Musealt arbeid på Litlehaga bru	19	Halv øve håve	27
		Tillitsvalgte spalte	27

RYGJAVEGEN

Nr. 4 – september 2000

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Eva Vivoll

Redaksjonsråd: Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik
Eiterjord, Nils Lausund, Oddveig Levang,
Tormod Nag, Lars S. Simonsen

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Birgit Høiland Gudmestad

Baksidefoto: Harald Sel

Opplag: 1900 eksemplar

Internett: www.vegvesen.no/rogaland E-post: birggu@vegvesen.no

SOM DET PASSAR



I eit lyskryss ventar eg på grøntsignal. Fremst i møtande kjørefelt står ein vegvesenbil med to uniformerte vegvesenfolk i framsetet. Eg skvett til. Ser eg rett? Ingen av dei to brukar bilbelte.

Truleg er dette eit spesielt tilfelle, men eg er ikkje sikker. Uansett er det alvorleg når vegvesenfolk i teneste bryt elementære trafikkreglar. Me brukar store ressursar til trafikksikringskampanjar, mellom anna for bruk av bilbelte. Me veit at mange liv kan reddast dersom fleire er lovlydige i trafikken. Kva slags signal gir Statens vegvesen andre trafikantar dersom me sjøl bryt reglane, til og med i profilert tenestebil og i vegvesenklede?

Mange meiner at den såkalla frivillighetskulturen er spesielt sterk i Statens vegvesen. Nå treng ikkje det vera berre negativt. Frivillighetskulturen gir også rom for sjølvstendig tenking og kreativitet. Men det ber galt i veg dersom frivillighetskulturen gir rom for å bryta reglar og forskrifter som ikkje passar oss.

Nokså ofte møter me haldninga: *Eg gjer som det passar meg.*

Vernereglar er vel og bra, men det er mi sak korleis eg vil praktisera dei. Reglane om røykeforbod kjenner me, men vil eg ta ein røyk på brakka så gjer eg det. Me veit at mållova fastset at nynorsk er administrasjonsmål for statlege institusjonar i Rogaland, men eg brukar bokmål fordi eg likar det best eller eg syns det er lettare.

Dette er nokre eksempel, me kunne nemnt fleire. Truleg går ingen av oss heilt fri. Me har nok alle litt av haldninga i oss. Me gjer som det passar oss. Så det kan vera grunn til at me tek oss sjøl i nakken. Som offentlege tenestefolk har me eit særleg ansvar for å respektera lovar og reglar.

Harald Sel



Lite klaring når lastebil og personbil møtes i Oltedalsbakkane.

Bompengar



kan bli løysinga på Rv 45 gjennom Gjesdal

Gjedal kommunestyre går inn for at utbetring av riksveg 45 gjennom kommunen skal finansierast ved innkreving av bompengar. Skal ein venta på ordinære statsløyvingar kan det ta lang tid noko blir gjort på denne viktige vegstrekninga. Ei eventuell bompengordning må godkjennast av Stortinget.

TEKST OG FOTO ÅRSTEIN GILJE

Det er ei kjent sak for dei aller fleste vegfarande og brukarar av riksveg 45, at store deler av denne riksvegen er av ein standard som ikkje er god nok til all den trafikkmengda som allereie er, og som ser ut til å auke for kvart år. – Rogaland er frå sentralt hald på jumboplass når det gjeld bevilgningar til vegutbetring, sa leiaren av sam-

ferdselstyret i Rogaland, Ola Stensnes på eit orienteringsmøte på Gilja i vår, der bl.a. planar for riksveg 45 var på møtekartet.

I denne samanheng er eit lite populært ord, bompengar kome fram. Kven skulle tru at det skulle bli aktuelt på denne riksvegen, men nå ser det ut som at denne ordninga kanskje er den einaste, og dermed også den beste dersom trafikantane skal få betre, og ikkje minst ein sikrare veg.

Grov vurdering

Seksjonsleiar, Gunnar Eiterjord har i samband med ei eventuell bompengefinansiering av riksveg 45 gjort ei svært grov, og ikkje minst førebels vurdering av mulege finansieringsløysingar på utbetring av riksveg 45 mellom Ålgård og Vest-Agder grense.

Mulighetsvurderinga har som utgangspunkt den låge økonomiske ramma som er skissert i Norsk transportplan 2002–11.

Eiterjord har vurdert to alternative utbyggings- og finansieringsplanar der bae tek utgangspunkt i at den vesentlege delen av finansieringa må løysast med bompengar.

Alternativ A er lagt opp med ein bomstasjon nordaust for Øvstabø. Her vil det sjølvsagt bli satsa kun på gjennomgangstrafikken. I alternativ B er det



Vegen i Giljajuvet er mellom dei dårlege strekningane på riksveg 45.

tenkt to stasjonar. Den nemnte nord-aust for Øvstabø og ein mellom Byrkjedal og Giljajuvet. Dersom ein passerer både desse stasjonane i løpet av tre timar, må ein kun betale bompengar ein gong. Lokaltrafikken i området får fritak for bompengar i både alternativa.

Oltedalsbakkane først

Utbetringstida er i dette grove overslaget tenkt i underkant av ti år. Dei smale og vanskelege Oltedalsbakkane (ca 20 millionar) står først på planane, med Giljajuvet (ca 22 millionar) på andre plass. Deretter kjem omlegging i Dirdal, Ragsvatnet og fleire enkeltparti i tur og orden. Kanskje ein også bør prioritere stykket mellom Byrkjedal og Øvstabø. Her har det dei siste åra vore ein sterk auke i tildels stygge trafikkuhell.

Bompengetaksten er tenkt til kr 30,- for lette kjøretøy og kr 60,- for tunge kjøretøy. Innkrevjinga vil bli i både retningar, og det er ikkje lagt opp til nokon rabattordningar. Desse takstane gjeld både alternativ A og B. Innkrevjinga blir med ei elektronisk brikke og myntautomat (ubemannastasjon).

Dersom Gjesdal kommune ynskjer det, blir det arbeida vidare med reviderte forslag som kan fremmjast for politisk handsaming samstundes med handlingsprogrammet i NTP 2002–11 vinteren 2000/2001.

Einaste utveg

Når det ikkje finns midlar til ei snarleg utbetring, er truleg bompengar einaste løysinga på dette vegproblemet som aukar for kvart år. Om me ser på auken i antal ulykker og uhell, så må det

gjerast noko snarast råd, er ord som går igjen hjå brukarane, både gjesdalbuar og andre. Hytteeigarar og andre utanom Gjesdal er ikkje særleg glade for bompengar, mange meiner det er synd at det skal vere slik når ein ser på alle avgiftene bilbrukarane må betale. Men mange, særleg gjesdalbuar meiner at det er bare rett og rimeleg med bompengar også på denne vegen. – Me må snart betale bompengar når me skal til Sandnes eller Stavanger, då gjer det slett ingen ting om det må betalast den andre vegen også, er ei vanleg oppfatning.

Også ordføraren i Gjesdal, Karl Edvard Aksnes er lite glad i ordet bompengar. – Men dersom det er einaste utveg til betre veg, må me bare arbeide vidare så godt og raskt som me kan med denne utruleg viktige vegsaka.

BOMRINGEN PÅ NORD-JÆREN

åpner på nyåret

Når bomringen åpner vil bompengoordningen muliggjøre gjennomføring av mange viktige vegprosjekt i regionen. Miljøtiltak, utbygging av gang- og sykkelveger og styrking av kollektivtrafikken er noen av prosjektene.

TEKST: EVA VIVOLL

Oppstarten av bomringen har blitt utsatt flere ganger. Dette skyldes for det første at etablering av bompengeselskap og inngåelse av bompengavtale mellom selskapet og Staten har tatt svært lang tid. For det andre skal etablering av det elektroniske systemet samkjøres med utskifting av det elektroniske brikkesystemet i Oslo, Trondheim, i Rennfast og på Hvaler. Dette kalles Autopass-prosjektet. Bomringen på Nord-Jæren blir ikke satt igang før en del av de andre installasjonene i Autopass-prosjektet er gjennomført.

Arbeid og utførelse

Nå har imidlertid arbeidet god framgang. Arbeidene med bomstasjonene har gått som planlagt og er stort sett ferdigstilt. Hoveddelen av arbeidet med bomstasjonene er utført som entre-

prise av T. Stangeland Maskin AS og Vassbakk og Stol, mens Botne Fabrikker AS har hatt leveransen av portaler og mekaniske, variable skilter. Det elektroniske innkrevningssystemet og myntautomatene skal leveres av Q-Free ASA med Rogaland Elektro og Nor Tronic som underleverandører. Vår egen produksjonsavdeling har montert portaler og skilter, samt utført vegarbeidet for den ene bomstasjonen. De skal også gjøre oppmerkingen og montere lyssignaler.

Drift av bompengesystemet

Det er Q-Free ASA i samarbeid med Posten og Stavanger Parkeringsselskap som skal stå for driften av bompengesystemet. Antakeligvis vil Nord-Jæren få et av landets rimeligste innkrevningssystemer der 60 øre per passering vil gå til drift av systemet. Dette er inkludert administrasjon og vedlikehold.

Plassering

Det blir i alt satt opp 20 bomstasjoner. Disse er plassert på alle sentrale riksveger, tilnærmet i kommunegrensene, samt supplert med noen ekstra for å unngå omkjøring. For å få et mest mulig rettferdig system er bomstasjonene jevnt fordelt i regionen og det er forsøkt å ikke dele bydeler.

Omkjøringsproblematikk

Mange av trafikantene har et kjøremønster som gjør at de vil passere flere bomstasjoner i løpet av en tur. I og med at takstnivået er lavt og at trafikantene med elektronisk brikke betaler bare gjennom en bomstasjon innenfor en time, regner ikke Statens vegvesen med få problemer med omkjøring. Det vil rett og slett ikke lønne seg. Flere virkemidler er mulig dersom det oppstår slik uønsket omkjøring; både overvåking av vegstrekning i samarbeid med politiet, stengning av veger i samråd med kommunene, fysiske trafikksaneringstiltak og etablering av en ekstra bomstasjon er perspektiver vi helst vil unngå.

Elektronisk brikke

Et innkrevningssystem med elektronisk brikke er prøvd ut og har fungert utmerket i Trondheim gjennom mange år. Men forutsetningen for at trafikkavviklingen skal bli god, er at flest mulig benytter seg av en slik brikke. Den vil være både billigere og enklere å bruke enn manuell betaling. Den elektroniske brikken skal festes på innsiden av frontruta. Da betaler bilisten automatisk ved hver passering, men bare en gang innenfor en time. Med elektronisk brikke får bilistene gjennomsnittlig 30% rabatt. Betalingen trekkes fra det innbetalte beløp, ved forskuddsbetaling, eller ved direkte månedlige trekk fra brukerens konto, dvs. etterskuddsabonnement.



Her bygges bomstasjonen på Nesbuvegen i Stavanger kommune.

PRAKTISKE OPPLYSNINGER

Betaling kun i en retning

Timesregel

Det vil si at du betaler bare en gang innenfor en time

Takster med elektronisk brikke:

Abonnement betales forskuddsvis eller etterskuddsvis
Passeringsprisen blir mellom kr 3,50 og kr 7,00,
avhengig av når man passerer og hvilken betalings-
måte som er valgt.

Gjennomsnittlig 30% rabatt.

Storbrukere gis opptil 50% rabatt.

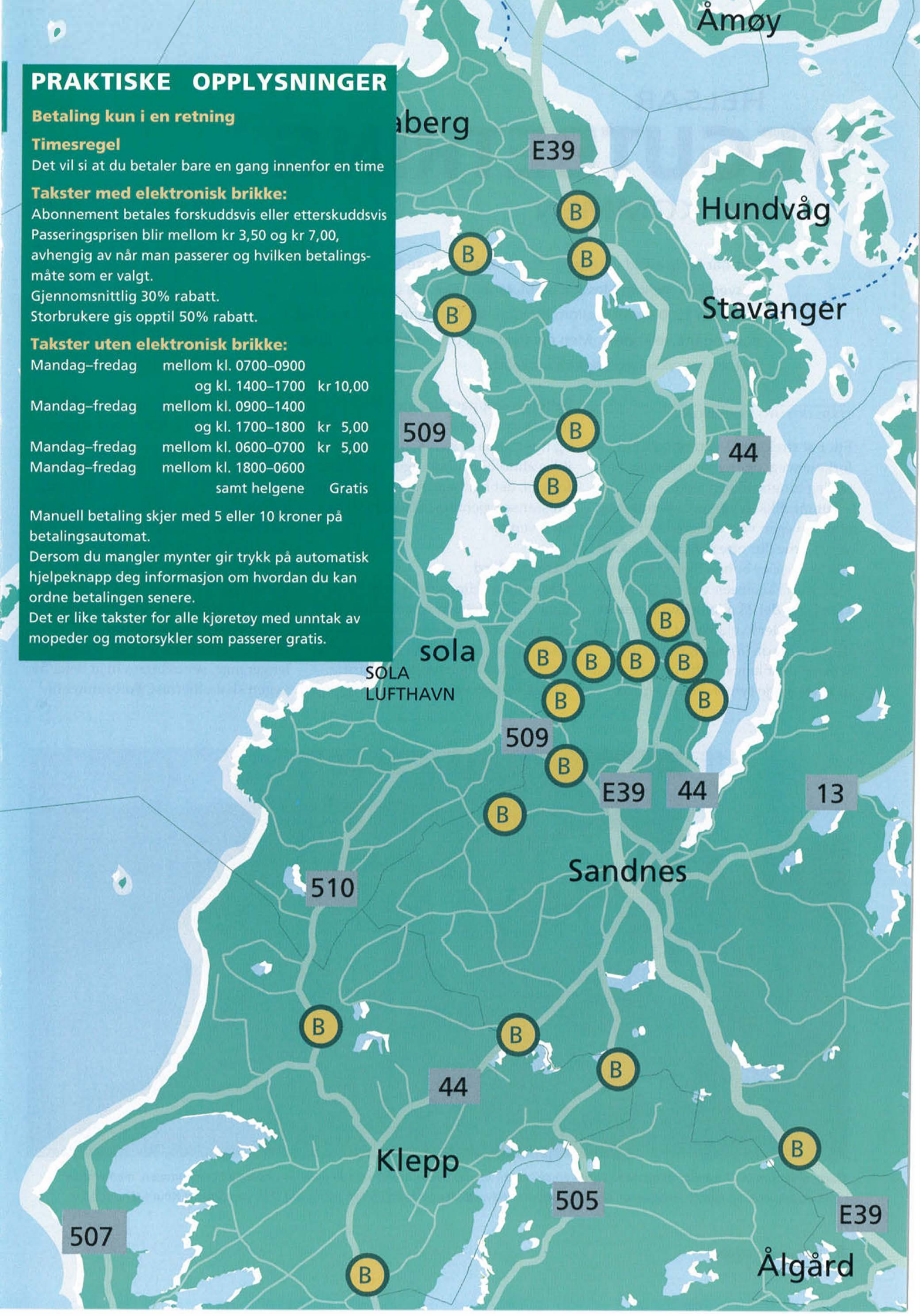
Takster uten elektronisk brikke:

Mandag–fredag	mellom kl. 0700–0900	
	og kl. 1400–1700	kr 10,00
Mandag–fredag	mellom kl. 0900–1400	
	og kl. 1700–1800	kr 5,00
Mandag–fredag	mellom kl. 0600–0700	kr 5,00
Mandag–fredag	mellom kl. 1800–0600	
	samt helgene	Gratis

Manuell betaling skjer med 5 eller 10 kroner på
betalingsautomat.

Dersom du mangler mynter gir trykk på automatisk
hjelp knapp deg informasjon om hvordan du kan
ordne betalingen senere.

Det er like takster for alle kjøretøy med unntak av
mopeder og motorsykler som passerer gratis.



HELSAR VEGUTBETRING VELKOMMEN

Det har ikkje alltid vore trygt for to- og firbeinte å ferdast langs riksveg 505 mellom Mossige og Myrebø i Time. Nå utbetrar Statens vegvesen 1600 meter mellom Mossige og Tunheim. Naboane helsar endringane velkomne. Men dei fryktar at betre veg fører til auka fart, og set sykkelveg høgt på ønskelista.



TEKST OG FOTO: BERIT BRYNE

Etter at strekninga vart omgjort til forkøyrsvog, og deretter riksveg, har særleg tungtrafikken auka. – Tungtrafikken har auka betrakteleg etter at vegen vart oppgradert til riksveg. Kyrne blir ofte skremde, og kan stikka av seier bonde Bjørn Hinna på Tjensvoll få kilometer vest for Undheim. Han jagar dei 28 mjølkekyrne sine ut på vegen etter kveldsstellet saman med døtrene Maria (8) og Sigrunn (10). Jentene piler langs grøfta og passar på at kyrne ikkje rymer. Foran og bak

bølingen stoppar bilar og ein syklist for å la kyrne rusla inn gjennom eit lé og trygt ut på ei kjelve. Bilstane er ikkje alltid like tolmødige, kan Hinna fortelja; det har hendt at ein og annan pressar seg gjennom flokken i staden for å venta.

Farefull ferd

Nå ser Bjørn Hinna og nabobonden fram til å få undergangar for buskapen, slik at dei skal sleppa den farefulle ferda på vegen. Allereie for mange år sidan søkte dei om ei slik utbetring. Nå tek Statens vegvesen med bygging

av undergangar i samband med at dei forsterkar og utbetrar den svingete, uoversiktelege vegen. Bøndene bidreg sjølv økonomisk ved å avstå grunn. – Det skal bli herleg med undergang! Eg har kyrne ute til seint på hausten. Når det blir mørkt om morgonen, kan det vera ringt når kyrne skal ut på vegen, seier Hinna. Den einaste bekymringa hans nå er at bilstane kjem til å auka farten når svingane forsvinn: – Me er mest redde for ungane. Også på Tunheim, eit par kilometer lenger aust, ser dei fram til at deler av vegen skal utbetrast. Forbi tunet til



Marta Undheim (nr 2 frå høgre) og nabo Tordis Fosse Lye (til høgre) helsar utbetringa av deler av riksveg 505 velkommen, men ynskjer samtidig sykkelsti og lågare fartsgrense. Med på biletet er Håvard (3) og Kristin (5) Lye og Ingvild (12), Lars (20) og Knut (22) Undheim.

Marta og Kåre Undheim suser bilane i høgt tempo, trass i at vegen har fått nedsett fartsgrense til 70 kilometer i timen.

Ei sut

– For oss som bur like ved vegen er den ei sut. Tanken på å ha besøk av ungar som skal leika ute er ikkje god. For neste generasjon på garden utgjør vegen ei forringing; det går ikkje an å bu her med små ungar, seier Marta Undheim.

Ho flytta med familien sin frå Eikeland til Tunheim då yngstejenta, Ingvild, var seks år gammal. I dag er Ingvild 12,5. Tre brør er 18, 20 og 22 år gamle. Dei kan fortelja at det ikkje alltid var like gildt å sykla til skulen på Undheim med store lastebilar kvinande forbi. Marta sykla eller kjørte Ingvild til skulen den første tida. Ingen av naboane slepper ungene sine aleine langs vegen mens dei er små.

– I 1996 søkte Trafikksikringsutvalet ved skulen om å få dekkja skuleskyss også for ungene som ikkje hadde krav på det. Bussen fôr forbi her uansett, så det var vondt å forstå kvifor ungene ikkje fekk skyss. Det tok ei stund, så

fekk me søknaden innvilga, fortel Undheim.

Etter at vegen vart omgjort til riksveg for nokre år sidan, merka også familien Undheim godt at særleg tungtrafikken auka. Marta minnest gonger då ho stod med Ingvild ute på vegen og venta på bussen. Bilane fôr forbi i eit farleg tempo. Ein gong opplevde dei endåtil at ein bil føretok ei forbikjøring av ein annan bil, like ved sida av der dei stod.

Dødsulykker

Opp gjennom åra har det også vore dødsulykker langs vegen. På midten av 60-talet vart oldefar til ungene drepen. Også ein annan eldre mann vart påkjørt og drepen. Begge dei to mennene vart påkjørte då dei kom syklande ut frå tuna sine.

– Klart det er nødvendig å få gjort noko med vegen lenger nede. Men me er redde for at farten bare kjem til å auka når vegen blir betre, og det er farten som drep. Me meiner at vegvesenet kunne ha laga sykkelveg også når dei først er i gang med utbetring, seier Marta Undheim. Ho er bekymra over at det synest som om omsynet til bilistane står høgare enn omsynet til dei

UTBETRAR RIKSVEG 505

Rundt 1600 meter av riksveg 505 mellom Mossige og Tunheim skal utbetrast av Statens vegvesen Rogaland. Dei krappe svingane skal rettast ut. I tillegg skal det byggast undergangar for dyr for to gardsbruk. Ifølge planleggjar Kåre Høyland er målet at vegen skal ha skikkeleg dekke før vinteren. Han opplyser også at det i samband med utbetringa av vegen skal takast stilling til nedsett fart.

mjuka trafikantane. Naboane er skuffa over at det ikkje vart gjort noko for gåande og syklande samtidig med at vegen vart omgjort til riksveg.

Nå søker Trafikksikringsutvalet ved Undheim skule om å få bygt sykkelsti. Marta Undheim og familien avstår meir enn gjerne grunn slik at arbeidet kan koma i gang. Naboforeldra tenker også på å søka om å få nedsett fartsgrensa på riksvegen til 60 kilometer i timen. Enn så lenge er dei glade for at vegvesenet har begynt å utbetra deler av vegstrekninga.



Bjørn Hinna sine kyr ruslar langs riksveg 505 for å gå på beite. Bonden ser fram til at Statens vegvesen utbetrar vegen og bygger undergangar for dyra.

Georg Aasen flankert av noen av de som har arbeidet på anlegget. Fra venstre: Formann Sverre Espeland, André Roan, Oddvar Ollestad, Georg Aasen, Peder Vold, Tove Dirdal, Bernt Olav Hanasand, Einar Sollid og Jostein Frafjord.



SYKKELRUTE

mellom Stavanger og Sandnes

18. august var det åpning av den nye sykkelruta på Fv 314, Gamle Forusveg. Med dette er det regionale sykkelvegnettet i kommunene Stavanger og Sandnes snart knyttet sammen.



Kommunesammenslåing, om enn symbolsk, da Georg Aasen knyttet sammen det Stavanger-blå og det Sandnes-grønne silkebåndet, og kunne erklære den 770 meter lange sykkelruta mellom Stavanger og Sandnes for åpnet. Han ble assistert av leder av transportplanavdelingen i Stavanger kommune, Hans Magnar Lien (til venstre) og utbyggingssjef i Sandnes kommune Magnar Eikeland.

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Det var mangeåring vegvesenarbeider Georg Aasen som hadde fått det ærefulle oppdraget å åpne den nye vegen. Dette gjorde han ved å symbolsk knytte de to kommunene sammen med silkebånd i de respektive kommunenes farger. Men før den offisielle handlingen tok til, syklet representanter fra kommunene og vegvesenet i prosesjon fra hver sin side til de møttes på kommunegrensen.

Dyrt prosjekt

Den nye sykkelvegen er totalt 770 meter lang, og har kostet hele 9,3 millioner kroner. Grunnen til den høye prisen er at vegen måtte flyttes for å få plass til sykkelruta. Kjørebanelen er delvis flyttet mot øst, mens gang- og sykkelvegen er lagt på vegens vestsida. Selve sykkelfeltet er markert i vegbanen på begge sider.

I tillegg til de 9,3 millionene er det brukt 1 million på en rundkjøring og en bomstasjon. Det er Sykkelbyen Sandnes, Sykkel i Stavanger og Statens vegvesen

En meget aktiv bruker, Ellen Johnsen Felker, er svært glad for den nye sykkelruta. Hun sykler nesten daglig mellom hjemmet sitt i Sandnes og sykehuset i Stavanger, der hun arbeider som sykepleier. Og det har hun gjort siden 1986. Med sykkelen som framkomstmiddel holder hun seg i god form, og slipper selvfølgelig å betale bompenger når den tid kommer.

som står bak utbyggingen. Prosjektet er finansiert med midler fra de to kommunene og Statens vegvesen.

Neste etappe

Når bompengeringen kommer i drift ut på nyåret, skal inntektene blant annet være med å finansiere de resterende metrene av sykkelruta. Det gjenstår 500 meter på Stavanger-siden og 800 meter på Sandnes-siden før sykkelruta mellom kommunene er fullverdig. Den første etappen, bakken på Lurahameren, er planlagt, men kommer neppe til å bli bygd før i 2002. Først må de nødvendige åtte millionene ligge klar.

Viktig strekning

Åpningen av den nye sykkelruta er en viktig milepæl for å gjøre det tryggere for de mange som daglig sykler mellom kommunene. Det er også den korteste sykkelvegen mellom Stavanger og Sandnes og en viktig stasing i å få flere til å bruke sykkelen. – Kanskje den aller viktigste sykkelruta på Nord-Jæren, sa utbyggingssjef Lidvard Skorpa i talen sin.



PÅ LEIT ETTER VIKINGBRU I SOKNDAL

I 1971 ble det funnet en runestein i Sokna mellom brua på riksveg 44 og den gamle Prestbrua. Innskriften tyder på at det kan ha vært ei bru fra vikingtiden i området. Mellom 13. og 18. august pågikk et spennende nordisk samarbeid med fagfolk fra Sverige, Danmark og Norge for om mulig å finne spor etter ei vikingbru.

TEKST OG FOTO: EVEN BERGUM

Arkeologer og geologer med forskjellig bakgrunn fra hele Norden var med på undersøkelsen. Innskriften på runesteinen ble tolket av Knut Liestøl til: **Sakse gjorde denne brua for å oppnå Guds godvilje for si mor, Turid.**

Det ble og konkludert med at runesteinen neppe kunne ha ligget mer enn 100 år i elva. Siden har det versert flere teorier i lokalmiljøet om hva slags bru eller overgang dette kan ha vært.

Vadested

Arkeolog Mogens Schou fra Danmark har ledet undersøkelsen i Sokndal.

Midt i august skal statistisk sett være den gunstigste tiden med lav vannstand. Bare første dagen holdt det, så kom regnet og vannstanden steg kraftig til glede for laksefiskerne i elva.

Froskemennene Margaret Koren og Kjartan Holmen ble leid inn, de gjorde en fantastisk jobb. De fant blant annet et tydelig vadested rett nedenfor brua på riksvei 44 over Sokna. Dette kan

godt gå litt skrått og ende opp der runesteinen ble funnet. Forskerne fikk ikke gjort de undersøkelsene de ville på elvebunnen og håper at det blir mulig å komme igjen en uke neste år. Det ønsket har også Sven Magne Olsen i Statens vegvesen.

På land ble det gravd flere grøfter for om mulig å finne spor etter gamle ferdselsveier. Et vadested kunne ha opp til en halv meter dypt vann. Det viktigste var jo at hest og rytter kom seg over. Vadested kan være farlige,



Vannstanden i Sokna var så høy at forskerne måtte leie inn froskemenn for å undersøke elvebunnen. Her får froskemennene beskjeder om hvor og hva de skal se etter av Jan-Olof Montelius fra Vägverkets museum i Sverige.



Jens Tyge Møller peker på et typisk vadested med øya som en del av overgangen. Møller kommer fra Geologisk institutt ved universitetet i Århus. Øya som en del av vadestedet bærer ikke preg av stor trafikk.



særlig under flom. En bru derimot er en sikker overgang. Enkelte vadesteder kunne ha form av primitive bruer. Eksempelvis en planke eller noe sånt, sier Schou. Vikingene gjorde ikke mer enn de måtte. Bare vadestedet fungerte som en overgang gjorde det jo bruken. Vikingene som kom til fremmede steder kontaktet ofte lokalbefolkningen om hvor de kunne komme seg over elvene, eller de hadde med seg folk som var vant med å finne vadesteder i elver.

Funnene

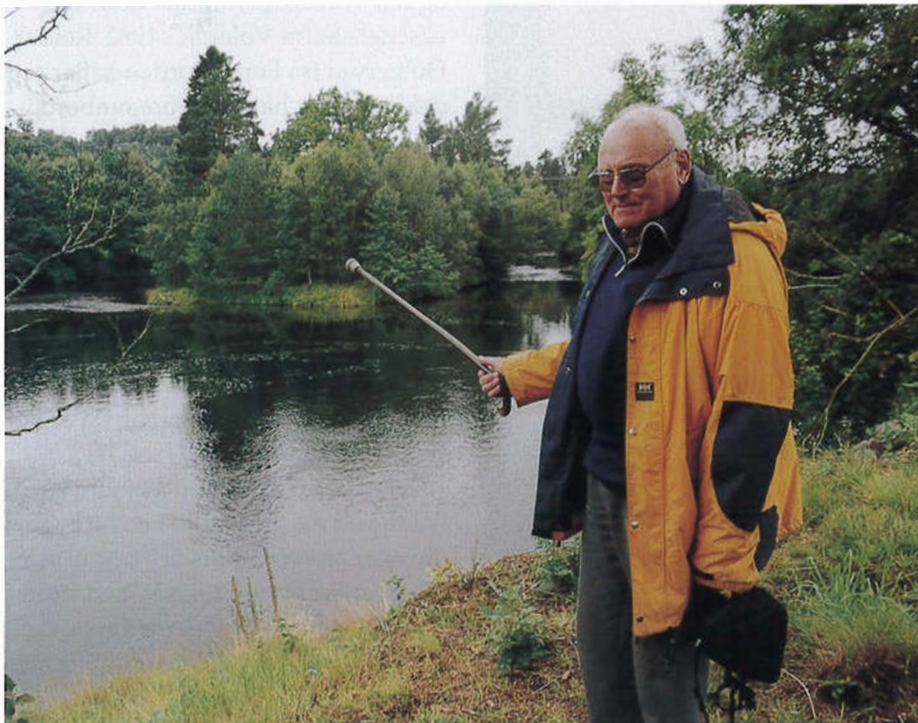
Alle er ikke enige om alt, åpnet arkeolog Mogens Schou med under sin oppsummering etter undersøkelsene. Ikke for å være pessimist, men det er nok et vadested vi leter etter. Dette skapte skuffelse og debatt blant de fra lokalbefolkningen som var til stede. Geolog Jens Tyge Møller la fram premissene. Vi har en stein som forteller om en mor som skal ha det godt. Tre elver som møtes, og rykter om en gravhaug som ble fjernet for å gi plass til utvidelse av kirkegården. I en av grøftene ble det funnet trekull og rester etter bål. Asken vil det bli tatt prøver av for å finne ut alderen. Møller var i tvil om konklusjonen om at runesteinen kun hadde ligget ca 100 år i vann. Vi må være forsiktige med å trekke forhastede konklusjoner, sa han.

Knyttet til religiøs aktivitet?

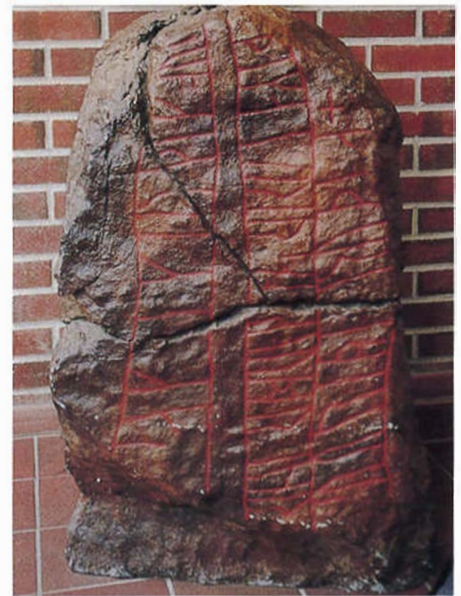
En teori som ble satt fram av den ivrige lokalhistorikeren Rolf Volden i Sokndal, var at det må ha vært ei bru som

har ført over til eksempelvis en kirke. En slik runestein er mye arbeid. Og man utfører ikke et så stort arbeid for et vadested, mente Volden. Han minnet om at runesteinen ikke har ligget mer enn 100 år i elva. Den kan ha veltet uti under bygging av brua som ble bygd i 1802.

Ordfører Gudmund Holmen som og er en ihuga historiker kom med en teori om en mulig adkomstvei til Rosland der det var stor religiøs aktivitet. Det beviser Roslandsguden og alteret. Også innskriften på runesteinen kan tolkes i religiøs retning. Ingen har vært i tvil om at en slags overgang må det ha vært på stedet. Liestøls teori gikk ut på at det måtte ha vært ei bru med spenn. Det var store landskapsendringer i området nettopp i overgangstiden mellom hedensk og kristen tid. Så nå gjenstår det en del forskning av observasjonene og forhåpentligvis et nytt forsøk neste år under gunstigere vannstand.



Arkeolog Mogens Schou fra Danmark peker på stedet der runesteinen ble funnet. Også her kan det godt ha vært et vadested. Forholdene på begge sider med fast fjell som begynnelse og slutt er ideelt for en overgang.



Denne kopien av runesteinen som er opphav til leitprosjektet står på kommuneadministrasjonsbygget Soknatun i Sokndal. En tilsvarende kopi står ved inngangen til Statens vegvesen, vegkontoret i Stavanger. Innskriften er: Sakse gjorde denne brua for å oppnå Guds godvilje for si mors sjel, Turid.

VEGVESENET TIL SJØS

*Vølaren er
ein ombygd
fjordbåt,
og har vore
ein del av
vegvesenet
sidan 1982.*

VØLAREN

Fjordfylket Rogaland er eitt av tre fylke som har ein flytande verkstad til å ta seg av reparasjonar og vedlikehald til sjøs. M/S Vølaren har ansvar for stø og kaiar og utstyr som høyrer til riks- og fylkesvegane. Tre mann har arbeidsplassen sin her.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Vølaren har Ryfylket som base. Den går mellom alle kaianlegga og ferjeleiene som høyrer til riks- og fylkesvegane i dette området, og ytterpunktene er Skudenes, Lysefjorden og Sand. Mannskapet følgjer ein vedlikehaldsplan, men rykkjer også ut og reparerer når uforutsette ting skjer. Etter at Rennfast kom, vart området som Vølaren dekkjer redusert litt, men framleis skal det gjerast arbeid både i Mortavika og i Arsvågen.

Bur på båten

Skipsførar og formann Olav Erfjord frå Erfjord er sjef ombord. Han er veteran, og har vore skipsførarar sidan vegvesenet skaffa Vølaren i 1982. Reidar Holgersen frå Førresfjorden kallar seg dekksgut, og han har vore ombord sidan 1986. «Nykommar» på Vølaren er Gaute Lura frå Jørpeland. Han er motormann og kokk og mønstra på for to år sidan.

I helgene ligg Vølaren på Tau, og om nettene elles ligg båten der det måtte passa - gjerne i ei roleg vik i Ryfylke. Mannskapet er på jobb frå klokka 07 til 17 måndag til torsdag, og då er dei på båten heile tida.

– Det er nok å gjera med å fendra kaiar, halda ved like hydraulikken og byggja om eller reparera. Me tek av og til oppdrag for kommunar også, men stort sett har me nok å gjera med riks- og fylkesveganlegga, seier Olav Erfjord.

Lite og tett

Dei tre greier jobben aleine, vanlegvis. Ein sjeldan gong må dei få forsterkingar frå vegvesenet på land eller dei treng ein dykkar til å hjelpe seg. Skippar

Erfjord var mekanikar og yrkessjåfør før han gjekk til sjøs med Vølaren. Reidar Holgersen har jobba i det som no heiter Veidekke, og Gaute Lura har bak seg 18 år på anlegg og to år på sjøen før han mønstra på hjå Vegvesenet. Dagleglivet på Vølaren er litt utanom det som er vanleg for folk flest. Dei tre ombord arbeider tett saman heile dagen og bur like tett saman resten av døgnet.

– Det går greitt. Reidar og eg har vore saman ombord i 14-15 år, og me toler enno trynet på kvarandre, forsikrar Olav Erfjord. Reidar stadfestar, og er samd i at Vølaren er ein god arbeidsplass.

– Me må nok vera litt spesielle for å kunna leva så tett. Eg trur ikkje alle hadde greid det, legg Olav til. – Det er klart det kan bli litt lange kveldar, særleg om sommaren. Eg kjedar meg litt, me har jo berre fjernsynet å sjå på, vedgår Reidar. Vølaren ligg på ulike stader mest kvar natt, og ikkje alle stader er det like interessant å gå i land om kvelden. Dei tre reknar raskt ut at dei brukar om lag 90 prosent av fritida si ombord i båten.

Toler vêret

– Etter klokka 17 er det fjernsynstid. Fritida blir stort sett brukt til å sjå på TV. Særleg debattar; me ser det som er av debattar. Så me er godt samfunnsorienterte her ombord, seier Olav Erfjord.

Han har nok også talent for debattar sjølv, og dei to andre er villige meddebattantar. Mange verdsproblem har blitt løyst ombord på Vølaren i løpet av dei 18 åra båten har vore i fart.

M/S Vølaren held seg innaskjers, der ferjene trafikkerer fjordane. Men det det er ein god båt som ligg like djupt i sjøen som ferjene. Skippar Erfjord kan ikkje hugsa at Vølaren nokon gong har ligge på vêret.

– Jau, ein gong drog me det litt utpå føremiddagen før me la ut. Men me kom på sjøen den dagen òg.

Vølaren er ein ombygd rutebåt frå Møre. Den er ein av tre verkstadbåtar som vegvesenet har. Dei to andre båtane er på Møre og i Nordland.

Vølaren har eit lite lager med dei vanlegaste reservedelane, det er verkstad ombord og det er ei kran som kan løft



Mannskapet på M/S Vølaren er, frå venstre, Gaute Lura, Reidar Holgersen og Olav Erfjord.

to-tre tonn utan at båten kjem i ubalanse. Marsjfarten ligg på ti knop, og mannskapet har kontakt med Bærheim vegstasjon gjennom mobiltelefon og faks. Sjølv om Vølaren ikkje brukar å liggja på vêret, tyder ikkje det at sjøen i Ryfylke alltid er blikk.

Røff sjø

– Det kan vera sure dagar, særleg på vinteren. Alt må tjørast eller skruast fast. Ei natt gløynde eg å binda fast døra til kjøleskapet. Då eg kom inn i byssa om morgonen låg alt som hadde vore i kjøleskapet i ei smørje utover golvet og komfyren hadde velta, fortel kokken Gaute Lura. Bøker og andre lause ting ligg strødd utover når det har vore litt røff sjø. Ingen av dei som er mannskap på båten no, har ramla i sjøen.

– Men det har vore nære på, seier Gaute. Mannskapet opplever lite skader. Reidar kjem på at han fekk eit rusk i auga ein gong, og det er alt han kan hugse i løpet av dei 15 åra han har vore ombord.

Det er mykje bråk når båten er på farten. Maskinen er langt frå stillegående og duren gjer det vanskeleg å føra samtalar. Men på Vølaren er kanskje det meste som trengst å seiast, sagt i løpet av åra. Mannskapet veit kva dei har å gjera, og mellom sju og fem får alle vegvesenets ferjeleier full service i tur og orden. Og etter fem – då kjem parabolen opp...

Vølaren er ein flytande verkstad som har utstyr til å halda ved like ferjestø som høyrer til riks- og fylkesvegane i Rogaland. Reidar Holgersen viser kva dei har på lager.



Ikkje alle i vegvesenet treng å seia «ha det» til kollegaene sine når dei reiser frå jobb om ettermiddagen. Ein del kan halda fram samarbeidet over hagegjerdet. Slik er det på Skjerpefeltet på Helleland i Eigersund. Her bur det så mange vegvesenfolk at bustadfeltet på folkemunne blir kalla Vegvesenfeltet.

ADRESSE:

Vegvesenfeltet

P Å H E L L E L A N D

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Men sjølv om akkurat dette buområdet blir kalla Vegvesenfeltet, er det «berre» sju av husstandane som har tilknytning til vegvesenet. På heile Helleland, som ikkje er noko veldig stor bygd, har minst 22 husstander inntekta si frå arbeid i vegvesenet. Tre gule lastebilar står parkert like ved sida av kvarandre kvar helg.

Ein god gjeng

Georg Aasen, veteran med 50 år bak seg i etaten, var den første som etablerte seg i det som seinare skulle bli eit bustadfelt. Han bygde huset sitt i 1960. Dei andre vegvesenfolkane som etter kvart har etablert seg som naboar til Aasen er Einar Hetland, Ommund Feed, Harald Espevik, Ted Ove Slettebø, Sigvart Rinden med sonen Ole Rinden

og Johnny Aasen som er son av Georg Aasen. Så den gjengen med arbeidarar som er samla i Skjerpefeltet, er også eit godt døme på at arbeid og arbeidsplass framleis går vidare frå far til son.

Sentralt på Helleland

Ein laurdag i sommar lukkast det å samla dei sju vegvesenfolkane. Men dei kunne ikkje gjo noko eintydig svar på kvifor dei hadde valt å busetja seg i samla flokk i Skjerpefeltet.

– Helleland har vore ein sentral stad for vegvesenet, med veggarasje og vegmeister og store anlegg som gjekk over lang tid. Difor var etaten ein stor arbeidsgjevar i bygda. Mange bygdefolk vart tilsette, andre flytta hit, seier Ted Ove Slettebø. Og når folk først etablerte seg, så var det ikkje så mange andre bustadfelt å velja mellom i bygda. No jobbar folk «i hytt og ver» som dei sjølv seier det, og mange har lange bilturar til og frå oppmøteplassen morgon og ettermiddag.

Veggarasjen vart lagt ned midt på 1980-talet og i oktober 1990 vart byggingen øydelagd av brann. Men fleire i den gjengen som enno arbeider i etaten har sterke minner frå garasjen, som var første arbeidsplassen for mange av dei. Dei hugsar brakkeliv og hardt slit – og dei hugsar festar etter tunnelgjennomslag og andre merkedagar.

Sette til å jobba

Ted Ove Slettebø byrja med grunnundersøkingar i 1970. Då var han 15 år. Seinare var han flisegut, han var på anlegg, og han var på planavdelinga og arbeidde med stikking. Ingen av jobbane har han søkt på, han har anten spurt etter jobb eller blitt spurt om å jobba. Fleire av Hellelands-veteranane kan fortelja det same. Einar Hetland byrja med å harpa strøsand då han var 16 år. Det var under krigen og han var eigentleg for ung til å ha arbeid. Difor tok han jobb i farens sitt namn. Georg Aasen vart henta



Frå venstre: Johnny Aasen, Ommund Feed, Einar Hetland, Harald Espevik, Ole Rinden, Ted Ove Slettebø, Sigvart Rinden og Georg Aasen.

heime av ein onkel og praktisk talt ordra til å vera med å måka snø då han var 16 år. Då han var endå yngre var han med faren. Faren var smed for vegvesenet då vegen gjennom Gyadalen vart bygd, og vesle Georg var med og trødde belgen i smia.

Sonen til Georg derimot, Johnny Aasen, måtte søkja på jobb i vegvesenet. Det same måtte Sigvart Rinden. Men son til Sigvart, Ole Rinden, vart tilbydd jobb. Og det var så seint som i 1995. Då var Ole ferdig i militæret og slutta i den jobben han hadde på Kværner i Egersund for å leggja asfalt for vegvesenet.

Slit før og no

Det er mange som har lagt merke til «vegvesen-tettheten» på Helleland. Alt på 1950-talet vart det registrert syrlege kommentarar. Ifølgje Einar Hetland skal bonden Ivar Rødland ha fyrt av derne salven: «Folk vil ikkje gjera noko no for tida. Anten reiser dei til Amerika eller så begynner dei i vegvesenet!».

Dei sju i Skjerpfeltet er samde om at vegvesenet er ein god arbeidsplass, sjøl om dei også har kritiske synspunkt som dei slett ikkje er redde for å bringa til torgs. Når det gjeld sentraliseringa av etaten og det at mange av dei som før møtte på jobb på Helleland no må til Bærheim, har Ted Ove Slettebø følgjande kommentar:

– Eg er vorte van med å flytta på meg. Det er ikkje verre for oss enn for private entreprenørar, dei må jo også reisa dit arbeidet er. Før i tida var det også brakkeliv, men med ein heilt annan standard enn no.

Det er ikkje så mange i Hellelandsgjengen som bur på brakker no, men fleire av dei har prøvd det. Einar Hetland og Georg Aasen har prøvd korleis det var i gamle dagar.

– I 1952 hadde me ikkje brakke. Me tende bål under ein stor stein i Ålavika rett før Gyatunnelen, minnes Einar.

– Seinare hadde me ei brakke utan botn, som me sette rett ned. Det var kaldt, og

eit under at ikkje heile greia blåste av garde over hovuda på oss, legg Georg til.

Nostalgi

– Det har skjedd så store endringar i arbeidstilhøva at ein skulle tru me hadde levd fleire mannsaldre, sukker Georg Aasen. Med sine 50 år i etaten kan nok han rekna at han har vore med på utviklinga i allefall i halvanna mannsalder.

Likevel, trass i verneutstyr, gode brakker, regulerte arbeidstider, faste tariffar og mykje anna notidig byråkrati, dei sju på Helleland er samde om det nok var betre før, både det eine og det andre. Til og med bålet under steinen i Gyadalen høyrest koseleg ut no når åra har skuva det litt på avstand.

– Men det er ikkje berre vegvesenet som har endra seg til det verre. Slik er det med heile samfunnet, slår Ted Ove Slettebø fast. Likevel, karane trivst i etaten og blir nok verande der dei er – midt i Vegvesenfeltet.

I nesten alle år sidan Kirsten og Sveinung Marvik gifta seg i 1972 har Sveinung vore vekependlar. Under arbeidet med Storhaugtunnelen bur dei for første gong saman både i vekene og i helgene. Dei pendlar saman. Det gjer også hunden deira, Riko.

SAMAN PÅ ANLEGG

Kirsten er kokk for karane på Storhauganlegget i Stavanger, og Sveinung er ein av karane. Sidan han begynte i Statens vegvesen i 1986 har han arbeidd på mange tunnelanlegg både i Rogaland og i andre fylke. Kirsten har stort sett arbeidd i heimen og hatt ansvar for dei tre barna, mens mannen var borte. Nå er barna vaksne, og dei siste åra har Kirsten arbeidd både på butikk og ho har vore kokk på Mo laksegard i Suldal. Då jobben som kokk på Storhauganlegget blei lyst ut, fekk ho lyst til å prøva pendlarlivet saman med mannen. Ho søkte jobben og fekk han.

Seljord og Vats

Kirsten og Sveinung bur på Tysseland, som ligg litt innafor Ropeid ved vegen mot Sauda. Sveinung er fødd i Seljord, men foreldra flytta til Tysseland då han var to år. Kirsten er fødd i Vats og er oppvaksen på Tasta i Stavanger. Familien flytta dit då ho var ganske lita.

Rosemaling og møbelsnekring

Dei treftest på Sand, der begge gjekk på yrkesskulen i 1969/70. Kirsten var elev på lina for rosemåling, Sveinung tok utdanning i trearbeid og møbelsnekring.

– Det har blitt lite møbelsnekring med meg, slår Sveinung fast. Grovarbeid med stein og fjell blei hans fag. Mellom anna arbeidde han fleire år på kraftanlegget Ulla-Førre, før han begynte som tunnelarbeidar i vegvesenet.

– Eg har ikkje heilt lagt bort rosemålinga, men eg må helst kalla det ein hobby. Av og til tar eg oppdrag for andre, men det blir heller lite, seier Kirsten.

Godt miljø på brakka

Kirsten seier at ho likar seg veldig godt i miljøet på brakka, der ho og kokkekolega Venhild Dalen er einaste kvinnfolka mellom mange mannfolk. – Det er staute, gilde og dyktige karar og det er tydeleg at dei trivst godt saman. Det er veldig synd for både arbeidarane og vegvesenet dersom denne flotte gjengen skal splittast opp. Miljøet blir øydelagt, meiner Kirsten.

– Det er så kjekt

– Korleis er det å bu saman med Sveinung både når de arbeider og når de har fri?

Kirsten ler. – Det er så kjekt at. Me har ikkje dobbeltrom i brakkeleiren, så me bur på kvart vårt rom. Men me kan gå på besøk til kvarandre.

Sveinung nikkar samtykkande. Han syns det er fint å få meir tid saman med kona. Og hunden Riko ser heller ikkje ut til å misstrivast som brakke-bikkje og vera meir saman med både Kirsten og Sveinung.

– Det er vel trekkspillet det går ut over, flirer Sveinung. – Men det er nok dei andre karane glade for. Dei slepp å plagast så mykje med trekkspellåter. Det går meir stillsleg for seg med kona på fanget.



Sveinung og Kirsten Marvik saman med hunden Riko på trappa framfor brakkeriggen for Storhaug-arbeidarane.



MUSEALT ARBEID PÅ LITLEHAGA BRU

Den verna Litlehaga bru i Suldal blir rusta opp. Norsk vegmuseum dekker om lag halvparten av kostnadene, som er på ca. 200.000 kroner. Resten blir dekket av lokale museale midlar. Litlehaga bru var ferdig i 1884 og er den eldste jernfagverksbrua som er bevart i Rogaland.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Litlehaga bru går over Suldalslågen om lag to kilometer over Sand sentrum. Ho var under ordinær trafikk til 1989, då vegvesenet bygde ny bru litt lenger oppe. Den gamle brua var for svak for dagens transportsystem. Dessutan er kjørebreidda berre 2,6 meter.



Øystein Kvalvik i arbeid med å reparera rekkverket.

Opprinneleg utsjånad

Etter som bilen erstatta hestetransport og trafikken auka er det gjort endringar og ombyggingar av brua. Ved den museale opprustinga vil Litlehaga bru få tilbake sin opprinnelege utsjånad. I 1965 blei dekket av tømmer fjerna og brua fekk asfalt. Nå skal asfalten erstattast med nytt tredekke. På begge sider av brua blir det igjen sett opp stabbesteinar. Dei opprinnelege stabbesteinane blei i si tid tatt bort og bytta ut med autovern.

Det er gjort eit omfattande vedlikehaldsarbeid på sjølve jernkonstruksjonen. Ein del av rekkverket var dårleg og er reparert eller skifta ut. Deretter er heile brua sandblåst og malt.

Gangsti mellom bruene

Då den nye brua var ferdig blei gamle Litlehaga bru stengt for ordinær trafikk. På sørsida har det ikkje vore adkomst mellom den nye og den gamle brua.



Øystein Kvalvik og Åsmund Berge ved verkstaden på Sand veg- og trafikkstasjon tok seg av reparasjonsarbeidet på rekkverk og stålkonstruksjonane før sandblåsing og maling.

Det har ført til ferdsel over dyrka mark av folk som legg turen over jernfagverksbrua og vore til ulempe for grunneigarane. Nå skal ein få orden på dette ved å byggja ein gangsti mellom bruene utanfor dyrka mark.

Sandblåsinga er utført av firmaet Rygja sandblåsing. Storparten av arbeidet elles tar Statens vegvesen Rogaland si eiga produksjonsavdeling seg av.



Frå arbeidet ved Evjatjødna. Ei vegstrekning på 190 meter var i ferd med å gli ut i søylebotnen. Nå er vegen flytta fem meter inn og ligg på trygg grunn.



To strekningar på riksveg 501, langs Urdalstjødna og langs Evjatjødna i Sokndal, er nå sikra mot utgliding. Grunnundersøkingar, utført av Statens vegvesen i 1998, viste at til saman 300 meter veg var i ferd med å gli ut i gjørmebotnen langs dei to vatna.

Trygg grunn i Sokndal

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

Den farlege strekninga på om lag 200 meter langs Urdalstjødna blei sikra hausten 1999.

Vegen blei her flytta fem meter lenger inn, der grunnen er trygg. For å få stein og masse til omlegginga, skaut vegvesenet bort ein bergnabbe i vegkanten. Ved det fekk ein også retta ut ein skarp og uoversiktleg sving.

Arbeidet ved Urdalstjødna kosta i underkant av 700.000 kroner. Langs Evjatjødna måtte 190 meter av vegen flyttast inn på sikker grunn. Kostnadene ved denne omlegginga er 360.000 kroner.

Arbeidet på riksveg 501 er utført i eigenregi av produksjonsavdelinga. Til arbeidet er det leigd inn lastebil, dumper, gravemaskin og borerigg frå private entreprenørar.

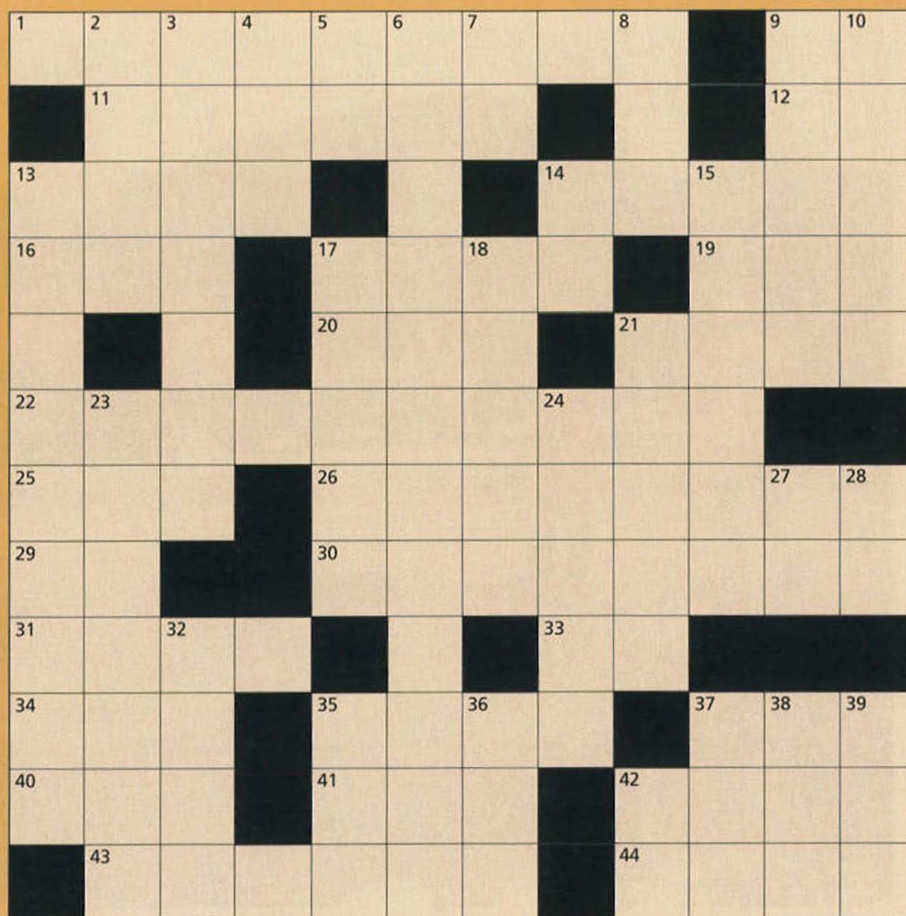
Formann Oddvar Apeland (t.v.) saman med maskinførar Bjarne Solli, som var innleigd med eigen gravemaskin til arbeidet langs Evjatjødna.



KRYSSORD

VANNRETT

1. Sopp
9. Titteskap omv.
11. Utflukt
12. Ødelagt
13. Vente
14. Skylle
16. Kroppsdel
17. Drikk
19. Belegg
20. Saltvann
21. Farge
22. Uvesentlig
25. Hodeplagg
26. Skotsk by
29. Sjarme
30. Berederen
31. Leie
33. Lever
34. Bråk
35. Bolig
37. Heroisme
40. Musikkanal
41. Arbeid
42. Gjerde
43. I kveld, ett ord
44. Plaggdel



nr. 4/2000 BOKMÅL

LODDRETT

2. Men
3. Tettere
4. Anta
5. Konj.
6. Skliene
7. Lever
8. Bib. kvinne
9. Pene
10. Gretten
13. Krydder
14. Smerte
15. Peiler inn
17. Hinne
18. Tuller
21. Ulemper
23. Kort
24. Mottar
27. To like
28. Ukjent
32. Stat i USA
35. Uorden
36. Retning
37. Slekting
38. Sint
39. Vaske

Løsningen på kryssord nr. 4/2000 sendes til:

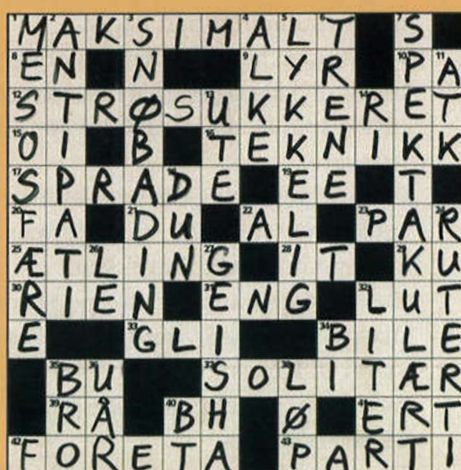
RYGJAVEGEN

Postboks 197, Sentrum, 4001 Stavanger

Innen ? . ? 2000

Innsendt av:

Adresse:



Rett løsning nr. 3/2000

Vinnere av kryssord nr. 3/2000

Knut Uldal
Fartein Valensvei 14
4023 Stavanger

Unni Johnsen
Egersund vegstasjon

Vinnerne får tilsendt en klokkeradio



Frå anlegget tidleg i juli. Krysset er nå flytta 15 meter lenger sør, det er opparbeidd parkeringsplass for personbilar og busshaldeplass.

KROSSMOEN FOR BUSS OG BIL



Krossmoen, kryssoområdet mellom E 39 og riksveg 42 på Helleland i Eigersund, er ombygd og utvida med parkeringsplass for personbilar og ny busshaldeplass. Viktigaste formålet med ombygginga er å gjera forholda betre for kollektivtrafikken.

TEKST OG FOTO: HARALD SEL

For å få plass til til parkeringsanlegget er krysset flytta 15 meter lenger sør. Det bygd trafikkøyer mellom kjørebaneane både i E 39 og riksveg 42. Ved dette får ein betre styring med trafikkstraumen. Heile kryssoområdet har dessutan fått nytt veglys. Krossmoen har ikkje hatt alvorlege trafikkulykker og er ikkje registrert som ulykkespunkt, men nå blir krysset endå tryggare. Ombygginga vil gjera krysset meir funksjonelt for alle brukargrupper og særleg for kollektivtrafikken. Busshaldeplassen har stopp- og snuplass for to bussar. For reisande som kjører til Krossmoen for å reisa vidare med buss, er det parkeringsplass for 18 personbilar. Eigersund kommune, Rogaland fylkes-

kommune og Statens vegvesen har samarbeidd om prosjektet. Arbeidet har totalt kosta 1,3 millionar kroner. Av dette er 450.000 kroner brukt til veglys.



Vegvesenfolk som var i arbeid på Krossmoen. Frå venstre: Terje Rugland, Stein Johnny Nevland, Thor-Erik Varsi og Georg Aasen.

Hun er sterkt opptatt av psykososialt arbeidsmiljø og ansattes helse. Nå har hun sluttet i Statens vegvesen, men skal fortsatt arbeide med det som interesserer henne mest. Inntil Statens vegvesen Rogaland får etablert ny egen bedriftshelsetjeneste, får vi ennå en stund nytte godt av hennes kompetanse og kjennskap til etaten.



BEDRIFTSSYKEPLEIER Mia har sluttet

TEKST OG FOTO: EVA VIVOLL

Rygjavegen besøker Mia, eller Marie Hellemo som er hennes egentlige navn, på kontoret den nest siste arbeidsdagen i SVR. Både kontoret, og etterhvert Mia, er preget av oppbruddsstemming; Esker blir pakket og papirer blir sirlig arkivert for å gjøre det enklere for etterkommeren. Under praten vår blir vi stadig avbrutt av ansatte som kommer innom for å takke, si adjø og ønske lykke til. Fem år, der mye av arbeidstiden har vært brukt på ansattes både gode og vanskelige dager, setter sitt preg på relasjonene. Derfor ønsker mange å gi et håndtrykk eller en klem disse siste dagene.

Fra blodprøver til forebygging

Da Mia begynte i etaten for vel fem år siden, sto vi i startgropen til å endre bedriftshelsetjenestene. Fra å kalle alle ansatte inn til årlige helsesjekker, begynte bedriftshelsetjenesten å arbeide mer forebyggende, det vil si arbeide aktivt for både helsen, miljøet og sikkerheten på arbeidsplassen. Mia forteller at dette har vært et spennende og utfordrende arbeid. Arbeidstakerne følte seg trygg når de fikk målt blodprosent, senkning, kolesterol med mer. Det er derfor lagt ned mye arbeid i å få ansatte til forstå tankegangen bak omleggingen. Dette arbeidet er nå i havn, og i dag arbeider de fleste bedriftshelsetjenestene primært med forebygging.

Det psykososiale arbeidsmiljøet

Det er flere felt Mia er opptatt av i yrket sitt, men å få til et godt psykososialt arbeidsmiljø ser hun på som det viktigste. – Har du et dårlig psykososialt arbeidsmiljø slår det ofte ut i sykdommer. Smerter i nakke og rygg tilskrives ofte det fysiske arbeidsmiljøet, for eksempel at sittestillingen ikke er bra for vedkommende, eller at PC-bordet ikke er riktig innstilt. Dette kan godt være riktig. Men like ofte ser vi fysiske utslag av et dårlig psykososialt arbeidsmiljø. Dette er et arbeid jeg brenner for, og skal vi få det til er det viktig at alle ansatte, i alle ledd, spiller på lag. Dersom bare en person i linjen svikter, svikter ofte hele arbeidsopplegget. Mia har vært på flere kurs for å lære det som ansees som riktige metoder for å få til et godt psykososialt miljø på arbeidsplassen. Hun er også opptatt av å se positivt på tingene. – I arbeid med å skape et godt psykososialt arbeidsmiljø ser jeg det som viktig å først og fremst diskutere løsningene, og ikke alle problemene, sier hun.

Psykisk førstehjelp og ettervern

Et annet felt Mia har vært opptatt av er arbeidet med psykisk førstehjelp og ettervern. Hun har vært med på å utarbeide prosedyrer for å sikre at alle tilsatte som har vært utsatt for eller involvert i alvorlige kriser og ulykker skal få tilbud om psykisk førstehjelp og ettervern. Aktuelle arbeidstakergrupper skal også være forberedt på å mestre riktig ledelse og opptreden dersom

ulykken skulle være ute. I dette arbeidet ligger hvilke aktiviteter som skal iverksettes i de forskjellige fasene ved en alvorlig ulykke, og hvem som har ansvar for hva. Det blir også holdt årlige førstehjelpskurs for utsatte arbeidsgrupper. – Det er svært viktig at førstehjelpskursene blir avviklet hvert år, sier Mia. – Dersom det går for lang tid mellom hvert kurs er hensikten borte.

AKAN-arbeidet

– Å forebygge sammenblandingen av arbeid og rus er også et arbeid det må legges stor vekt på, sier Mia. Det er en kjennsgjerning at generelt bedret økonomi, mange nye rusmidler på markedet og en mer liberal holdning til rus har ført til økt forbruk. Mia er opptatt av at denne samfunnsutviklingen også avspeiler seg i vegvesenet: – Vi kan ikke lukke øynene for det som skjer i samfunnet forøvrig. Derfor er det så viktig at alle ansatte er seg sitt ansvar bevisst dersom de har mistanke om at rusmidler er eller kan bli et problem for kollegaer. Ledere har et spesielt ansvar for å ta opp misbruk hos personer de er satt til å lede. Det er også viktig at ledere er med i arbeidet med å skape en felles holdning og forståelse for AKAN-arbeidet. De skal motivere og tilrettelegge for forebygging og behandling. Kanskje Statens vegvesen skulle hatt en visjon for sitt AKAN-arbeid, sier Mia.

Fortsetter med bedriftshelsetjenester

Vi kunne skrevet mye om Mia sitt engasjement for bedriftshelsetjenester, vi nevner i fleng: ergonomi på arbeidsplassen, oppfølging av sykefravær, kartlegging av de ulike arbeidsplassene i etaten, mer rådgivning i forhold til Arbeidsmiljøloven osv.

Mia begynte å arbeide i SAMKO, Senter for arbeidsmiljøkompetanse, i august. Der håper hun å få det fagmiljøet hun har savnet i Statens vegvesen den siste tiden.

I og med at ny bedriftshelsetjenesteordning i SVR neppe er etablert før i november, er SAMKO engasjert for å ivareta bedriftshelsetjenestene disse månedene. Derfor får vi ennå en stund bruke av Mia sine kunnskaper.

SENSUR i Ryggjavegen?

AV JARL HONORÉ

Leserne av Ryggjavegen må altså ikke stole på at det som blir trykt nødvendigvis er det samme som det som ble skrevet.

I nummer 3 skrev jeg et innlegg om Stikkrenner i Uganda. Der hadde jeg noen avsnitt som liksom skulle forklare noen få av de grunnene hvorfor jeg liker meg så godt i Afrika, og litt om forholdene der. Men dette passet ikke redaksjonen; – så det strøk de bare lett og elegant. Her er hva redaksjonen ikke likte:

Først var det meningen at jeg bare skulle hjelpe til litt her hjemme. Jeg hadde egentlig bestemt at jeg var ferdig med dette, men når det først ble slik var det godt å være tilbake igjen. Tilbake i et land som enda har igjen et snev av frihet. Ingen vegsjefer som bestemmer hvor jeg skal røke, eller som legger seg oppi om jeg i det hele tatt skal røke eller ikke. Ingen mødre som maser på om jeg får i meg nok mat eller nok søvn. Ingen bilbeltepåbud, kjøreløypåbud eller 1001–1002–1003, eller andre påbud som folk som får for mye makt trer ned over hodene på ellers lovlydige borgere istedenfor å passe litt mer på seg selv. Om hvordan de oppfører seg og hvordan andre ser på dem. Hvorfor ikke la hverandre litt mer i fred? Det er altfor mange byråkrater som ser på det som en livsoppgave å gjøre livet så surt som mulig. For andre! Som mener at storparten av det norske folk ikke kan



passé på seg selv. Og at de selv har mye bedre forutsetninger for å gjøre dette enn alle andre.

I Afrika kan en fortsatt oppleve vennlighet og toleranse. Etter to uker på Norplan-kontoret i Kampala følte jeg det som om jeg skulle ha vært der i to år.

I Uganda er det etter det jeg kunne fange opp nå ganske stor grad av ytringsfrihet. Så stor er den at det i visse områder blir akseptert at opprørere farer rundt i bushen og lager uroligheter. Det er nok ikke noe de styrende myndigheter er glad for, men de vurderer vel det å forsøke å stoppe dem som en større fare for stabiliteten i landet enn det å la dem få holde på. President Museveni kom jo selv til makten på den måten i 1986, etter flere års borgerkrig. Kanskje har han litt sympati for dem som mener noe annet enn ham selv, eller kanskje vet han godt hvor vanskelig det er å få has på små grupper som forflytter seg hele tiden?

Denne stabiliteten er en forutsetning for den framgangen jeg kunne merke fra første gang jeg var i Uganda i 1984. I Kampala bodde jeg på Spekes hotell. De som kjenner historien vet at Speke var en av de store oppdagerne på 1800-tallet. Der det før var parkeringsplass var det nå bygget en bar

med danseplass under palmene. Om kveldene krydde det av unge pene jenter, som hva billedlig skjønnhet og elegant kledning gjelder kunne gått rett inn på catwalken i hvilken som helst verdensmetropol. Det var så en gammel kropp kunne gå ganske av hengslene. Og det gjorde jeg jo! Men det var jo stikkrenner jeg skulle skrive om, o.s.v.

Den forklaringen jeg vil få er helt sikkert den at det ble kortet inn på grunn av plasshensyn. Den er jo grei å ha for journalister. Men den holder ikke!

Det er helt irrelevant. De burde tatt kontakt med meg før de trykket det omredigerte innlegget. De kunne sagt at dette er for langt, eller dette vil vi ikke trykke av ditten eller datten grunn. Det hadde vært greit nok. Dette virker på meg temmelig arrogant, og en må ha lov å spørre seg om dette er symptomatisk for avgjørelsene som blir tatt i 5. etasje?

Jeg trodde at et bedriftsorgan også skulle kunne være et talerør, selv om detskulle være ytringer som er utenfor den oppgatte sti. Ikke bare et organ som formidler faglige synspunkter, eller som skal se pent ut for å få premie. Selv om det nok er ønskelig for noen, kan det da lett bli for mye pussing på gamle knapper og glansbilder.

Det ser ut for at det er gjengs at journalister mener at det er de som best vet hva som skal formidles. Hvor mange ganger har vi ikke hørt om folk som ikke kjenner seg igjen i det de har sagt eller skrevet. Det er derfor ganske skremmende å tenke på hvilken makt de egentlig har. Ikke rart at pressen blir kalt den 5. statsmakt.

Slike opplevelser inspirerer ikke mye til å engasjere seg, så det kommer neppe flere innlegg fra min penn.

Stikkrenner og sterke meninger

Jarl Honoré skriver godt om faglige emner og han kan formulere sine sterke meninger. I artikkelen om Stikkrenner i Uganda hadde han gjort begge deler. Sammenblanding av fakta/reportasje og kommentar er ingen god kombinasjon. Hva Jarl Honoré mener om røykeforbud, bilbelteforbud og byråkrati i Norge og om frihet i Uganda o.s.v. må skje i egne meningsytringer og ikke i en fakta-artikkel eller reportasje. Å redigere stoffet er en redaktørs rett og plikt. I dette tilfellet kuttet jeg ut alle kommentarene, slik som

det skal gjøres i en fakta-artikkel. Alt det andre ble trykt slik som Jarl Honoré hadde skrevet det. Dette er ikke et spørsmål om sensur eller om hva redaktøren liker eller ikke. Slik redigering er ren rutine i alle aviser og det gjøres uten å informere forfatteren. I innlegget «Sensur i Ryggjavegen» blir leserne nå delaktig i en del av de avsnittene som ble kutta ut i reportasjen. Dermed har både stikkrenne-fakta og flere av meningene kommet på trykk. Også for ettertida er Ryggjavegens spalter åpne for Jarl Honoré både til faglige emner og til sterke meninger, – men en ting om gangen.

Harald Sel



Geir Pladsen
Fagarbeider
Bærheim vegstasjon
14. august



**Eva Vivoll
er tilbake**

Eva Vivoll er tilbake på info og i redaksjonen for Ryggjavegen, etter at Birgit Høiland Gudmestad har vikariert i to år mens Eva har hatt studiepermisjon.



De nye lærlingene:

Fra venstre: Ingebrigt Rossehaug, tunnel og fjellarb.faget, Odd Tommy Eie, veg og anleggsfaget, Trond Arne Sele, anleggsmaskinrep.faget, John Arild Nordbø, veg og anleggsfaget, Bjørn Gunnar Pedersen, veg og anleggsfaget, Vidar Ørmen, veg og anleggsfaget og Håkon Holta, anleggsmaskinførerfaget. Kristine Rimestad, førtrykk, Tor Magne Dyrskog, serviceelektronikerfaget og Andreas Kvalbein Rasmussen, anleggsgartnerfaget var ikke til stede da bildet ble tatt.



50

Sigmund Helleland
POS, Bærheim vegstasjon
1. august

Pål Undheim
Trafikkavdelinga
Nærbo veg- og trafikkstasjon
14. oktober

Dagmar Jensen
Trafikkavdelinga
Stavanger trafikkstasjon
17. oktober

For 25 år sidan

OPPRUSTNING TØTLANDSVIK – HJELMELAND

Vi har snakket med avd.ing. Jon Nesheim. Han er arbeidsbestyrer i distrikt 3. Distriktet ligger mellom Jøsenfjorden i nord og Høgsfjorden i syd. I tillegg omfatter distriktet det meste av Ryfylkeøyene.

Nesheim forteller at en i fjor konsentrerte seg om strekningen Breiland–Fossane, når det gjelder anleggsmessig arbeid på riksvegen. Arbeidet er en del av en utbedring som har foregått en tid nå, og som omfatter hele strekningen fra Tøtlandsvik til Hjelmeland. Arbeidet utføres for vedlikeholdsmidler. Det gjenstår nå ca. 2,5 km som en regner med å få ferdig utbedret og oljebruset i 1976



Halvor Folgerø
stabsleder



Fylkesvise bedriftsblad eller landsdekkende etatsorgan?

Det er ferietid og jeg sitter og leser i den siste utgaven av Rygjavegen. Jeg må innrømme at jeg daglig leser en tabloidavis, der det står side opp og side ned om død og elendighet. Det skal letes godt for å finne en god nyhet. Og i tilfelle slike finnes, er de helt sikkert ikke skrevet med krigsoverskrifter. Da er det mye kjekkere å lese vår utmerkede bedriftsavis. Her går det i alle fall an å finne stoff med positivt innhold og som viser at det også er mye som faktisk går godt i samfunnet rundt oss.

Nå er saken den at det drøftes seriøst om de fylkesvise bedriftsbladene er liv laga. Temaet var et viktig innslag på årets samling for informasjonslederne i etaten. Etter det jeg har fått opplyst, hevdet sterke røster at det vil være mye å hente med å sentralisere denne tjenesten.

Vi bør kunne klare oss med regionale aviser, kanskje vil det være tilstrekkelig å ha et landsdekkende etatsorgan. Den pågående effektiviserings- og omstillingsprosessen vil innebære en kritisk gjennomgang av de ulike sider ved vår virksomhet, også informasjonssiden. Men det er ikke nødvendigvis slik at all kostnadskutt automatisk fører til økt effektivitet og bedre resultat for etaten. I den turbulente tiden som vi nå står foran, er det godt å ha noe som ligger fast og som vi kan identifisere oss med. I en arbeidssituasjon der stadig flere må jobbe utenfor eget fylke, tror jeg det vil være en støtte å kunne holde

kontakten med gamlefylket gjennom bedriftsbladet. Dette har også noe med bedriftskultur og tilhørighet å gjøre. I den evalueringen av informasjonstjenesten som vi gjennomførte i vårt fylke i fjor kom det klart fram at Rygjavegen har en viktig rolle som informasjonsmedium. Kanskje ikke først og fremst som nyhetsformidler, men som et organ som dekker et bredt saksområde forankret i lokale hendelser. Videre har innholdet en tilknytning til et miljø som vi kjenner oss hjemme i.

Det bør også nevnes at bladet sendes til lokale politikere, skoler, kommuner og andre aktuelle interessenter. Min erfaring er at det lokale bedriftsbladet blir flittig lest også utenfor etaten, og er på denne måten en viktig del av profileringen av vegvesenet utad.

Jeg tror ikke at elektroniske informasjonskanaler på kort sikt vil kunne erstatte det å få et personlig eksemplar av bedriftsavisen sendt hjem i posten. Her er det naturlig å vise til dagsavisene. Selv om disse forlengst har lagt stoffet ut på Internett, er avisenes papirutgaver fortsatt å finne både i postkasser og kiosker.

Selvsagt vil det også være nødvendig å se på ressursbruken på informasjonssiden. Regionalt samarbeid og utnyttelse av spesialkompetanse over fylkesgrensene vil også være aktuelt på dette området. Dette kan etter min mening skje i et opplegg med fylkesvise bedriftsaviser.



Martin Aske er død

Martin Aske døyde søndag 6. august berre 62 år gammal. Sjølv om Martin sidan desember 1998 hadde kjempa mot kreften, kom bodskapen om at han var gått bort overraskande.

Martin hadde mange gode vener i vegvesenet. I alle åra etter at han tok til i 1960 var vi mange som fekk arbeide saman med Martin, og vi lærde han å kjenne både som ein

svært dyktig fagmann, og som eit godt menneske. Han hadde skaffa seg ein stor kompetanse etter å ha jobba både innafor anlegg og planlegging, og han delte villig sine kunnskapar og erfaringar med andre. Mange, både uerfarne og erfarne, har fått rådet «spør han Martin», og alle fekk hjelp sjølv om han hadde det travelt med eigne arbeidsoppgåver. Martin

var alltid engasjert i jobben, og sa aldri nei til å gjere ein ekstra innsats.

Mange veganlegg er prega av Martin sin dyktighet, frå E 39 sørøver gjennom Bjerkreim til gang- og sykkelveggar i Stavanger. Han var alltid oppdatert fugleg, og sette si ære i å få eit godt resultat. Såleis opplevde han i 1997 at gang- og sykkelvegen langs Hafirsjørd som han hadde byggherreansvaret for fekk Vakre Vegers pris.

I sitt arbeid fekk Martin ei brei kontaktflate med mange også utanfor etaten. Han representerte etaten på ein god måte, og var respektert av alle.

Martin var også sosialt engasjert. Med sin humor og glimt i auge skapte han eit godt miljø kring seg. Han var i yngre år ein ivrig fotballspelar, og var med å starte bedriftsidrettslaget. Martin han har betydd mykje for oss som kollega og menneske, og han vil bli djupt sakna.

Vi lyser fred over hans minne.

Lidvard Skorpa



ROS ER FARLEG

Også denne sommaren har eg reist ein del og møtt mange menneske. Og når ein møter menneske får ein høyra mangt, både vist og gale.

Ein kveld hamna eg saman med ein kunnskapsrik mann som fortalde om sjefen sin. Han – sjefen altså, var opptatt av effektivisering og omstilling, slik som ein god sjef skal vera. Det hadde han vore lenge, men tidlegare hadde han feila ein del. For å få folk til å spela på lag hadde sjefen prøvd fleire strategiar. Ein gong, for fleire år sidan, gjekk han for eksempel ut med ein parole om at ein ikkje måtte gløyma å gje ros. Tullingen! Kva fører slikt til? Går ein rundt og rosar folk vil kanskje somme tru at dei er flinke og effektive. Og så dullar dei seg inn i gamle og galne rutiner og tankar. Dei held fram med å vera like store sinker som dei alltid har vore. Slikt blir det gud hjelpe meg ikkje mykje effektivitet av.

Nokså fort fann då også sjefen ut at han måtte vera veldig forsiktig med å rosa folk. I staden blei han ein skikkeleg pådrivar i arbeidet for å minna dei tilsette om at dei måtte bli meir effektive og vera villige til omstilling og omorganisering.

Men folk frå den gemene hop kan vera gjenstridige; ikkje forstår dei og ikkje vil dei forstå. Mange er så obsternasige at dei beint fram hevdar egne tankar og meiningar. Og dette er det somme kallar sunt folkevet. Har du høyrte så ille? Ein del hevdar til og med at dei er effektive, at ein del omstillingar og omorganiseringar har ført til dårlegare effektivitet, at dei aldri har arbeidd hardare enn nå og heller aldri har fått mindre takk for stor innsats og stå på-innstilling.

Han sukka, denne mannen med stor innsikt som eg har vore så heldig å få møta. Han såg oppgitt på meg og konkluderte: Det er ikkje lett å vera sjef når ein skal kjempa mot sidrompa tankegang og folk som er imot storparten av det som skal føra verda vidare framover.

HAS



Arne Johannessen
Norsk Ingeniørorganisasjon (NITO)

Konsekvensløs etat?

Vi har en konsekvensløs etat var ordene som falt fra en av våre ledere.

Hva ville han fortelle? Er det vegsjefen sine utaleser vedrørende frivillighetskulturen som er motivet?

Når det gjelder vegsjefen sine betraktninger om frivillighetskulturen har jeg enda ikke helt forstått hva han mener.

Dersom vi ser tilbake på historien i etaten er det nettopp friheten til å utføre arbeidsoppgavene som har fått fram kreativiteten hos den enkelte medarbeider slik at en stadig har utviklet nye og bedre metoder til å utføre oppgavene på.

Jeg vil i den forbindelse nevne at i Hovedavtalen del 1 §1-pkt.4 bl.a står «Hovedavtalen skal gi arbeidstakere en reell innflytelse på hvordan deres arbeidsplass skal organiseres, og hvordan arbeidsmetodene skal utvikles.»

Jeg velger å tro at det ikke er dette vegsjefen vil til livs, men heller mangel på lojalitet i forhold til beslutninger som er fattet på de forskjellige ledernivåene.

Det faller da naturlig å stille spørsmålet om det muligens er lederkulturen eller mangel på ledelse det er noe galt med.

Det er nå falt noe vann i havet etter at ordene om et kosevensløst vegvesen ble uttalt, og jeg har forstått at det var først og fremst reaksjoner vedrørende misligheter i forhold til våre HMS - prosedyrer eller mangel på reaksjoner det her pekes på.

Jeg er enig i at vegsjefen her må reagere, spesielt med bakgrunn i de ulykker og uhell vi har hatt på vår arbeidsplass i den siste tiden. Da dette med advarsler og liknende er et virkemiddel som sjelden er tatt i bruk i, er det spesielt viktig at en finner et reaksjonsmønster som virker rimelig i forhold til forseelsen.

Det er også et krav at saksbehandlingen blir korrekt.

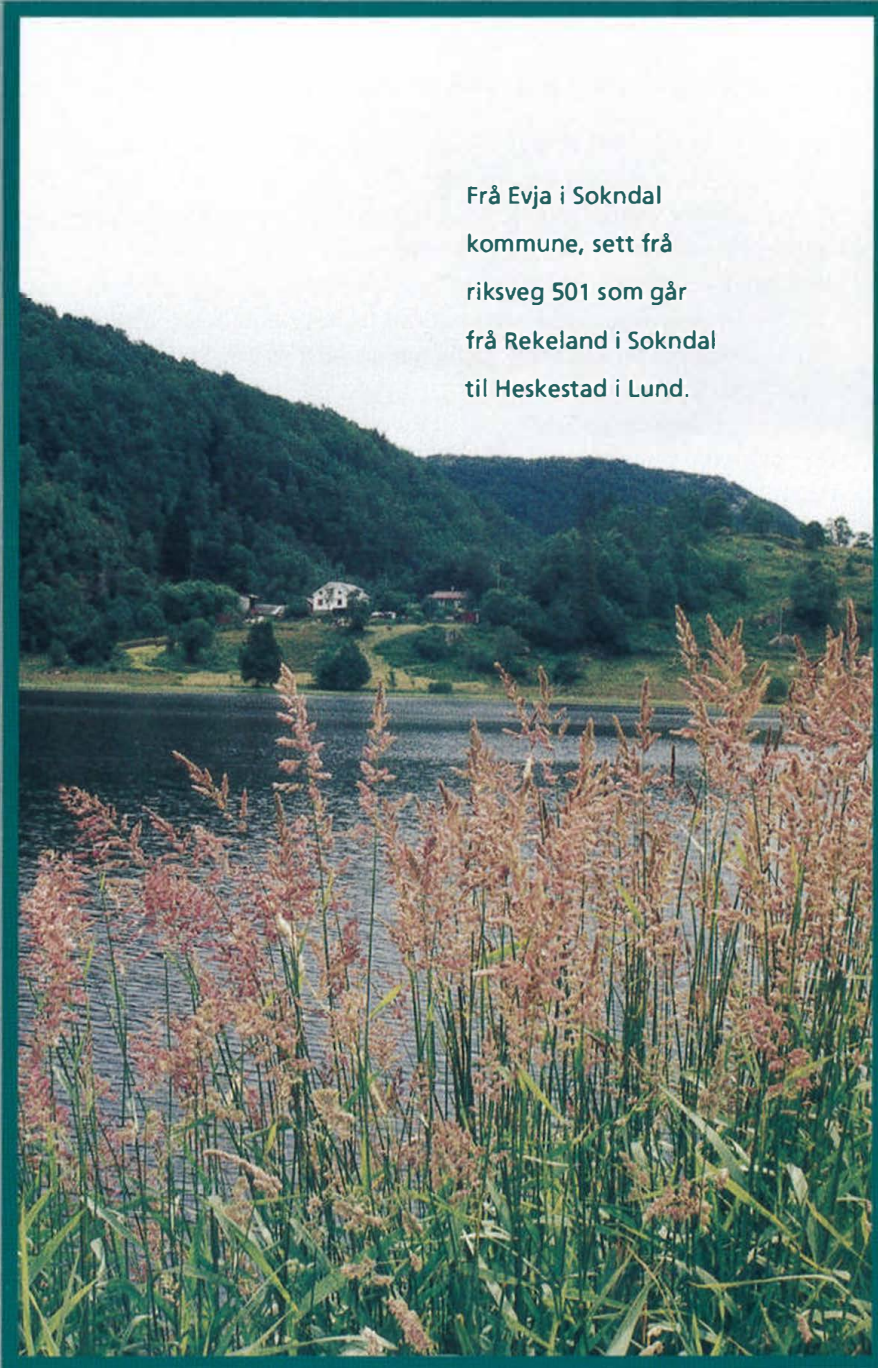
Vi kan ikke akseptere at en muntlig\skriftlig advarsel som er untatt offentlighet blir tatt med i et referat distribuert rundt i etaten.

Jeg trodde gapestokken var avskaffet for flere hundre år siden.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger

Frå Evja i Sokndal
kommune, sett frå
riksveg 501 som går
frå Rekeland i Sokndal
til Heskestad i Lund.



Statens vegvesen
Rogaland