



Nr. 8 – DESEMBER 1991 – 19. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



STATENS VEGVESEN
ROGALAND

- FOR BETRE TRANSPORT

AV INNHALDET

- Tunnel-gjennomslag Rennfast
- Anleggsdrifta i 1992
- Intervju med Odd Arild Kvaløy
- Trafikkfarleg skuleveg i Hå



Nr. 8 - desember 1991

Redaktør
Harald Sel

I redaksjonen
Johan Lund
Eva Vivoll

Redaksjonsråd
Njål Hanasand
Irene Stangeland
Kjell Einar Tronstad
Rosalyn Wiik
Solveig Yndesdal

Sats/layout
Bodil Dam Bustad

Trykk
Allservice A/S

Forsideteikning
Toril Haugland

Baksidfoto
Bård Asle Nordbø

Opplag
1650 eksemplar

Vegsjefens 3 minutter...



Transportplanen for storbyområdet Stavanger, Sandnes, Sola har nå vært ute på en omfattende høringsrunde.

Investeringer og handlingsprogram som presenteres i denne rapporten, oppfattes av mange av oss som et skikkelig gjennombrudd for miljø-interessene.

Det kan som et eksempel på dette nevnes at mens statens ordinære vegbevilgninger hittil i hovedsak har gått til utbygging av bilvegnettet, så foreslår nå transportplanen en vridning av investeringene over til andre tiltak, slik som gang- og sykkelveger, kollektivtrafikk, spesielle miljøtiltak osv. Og ikke bare det. De bilvegprosjektene som er tatt med i transportplanen, er prioritert nettopp på grunn av deres dokumenterte positive virkning på miljøet.

Det faktiske forhold er at hvis vi bare skulle tatt hensyn til miljøet, så ville vi ikke funnet bedre anvendelse for disse midlene enn nettopp å bygge de vegene som er prioritert i transportplanen.

Ut fra dette er det både forbausende og skuffende at de som mener seg å ivareta miljøinteressene, går imot transportplanen med den begrunnelse at det er avsatt for mye midler til bilveger. Det viser etter min mening at de slett ikke har forstått sammenhengen mellom mål og virkemidler i arbeidet for et bedre miljø på transportsektoren i tettsteder.

Og hvis det er virkelig tilfellet, så representerer de en hindring og en hemske i et seriøst og profesjonelt arbeid for å bedre miljøet.

Omorganiserings-pause

Arbeidet med omorganisering ved vegkontoret (Personalplanleggingsprosjektet 1990) er avslutta. Mykje tid og store ressursar er brukte. Me får håpa at endringane blir vellykka og gir dei resultatane leinga ventar. Ikkje alle er like sikre på det.

Det har vore fleire omorganiseringar dei siste 10 åra i Statens vegvesen Rogaland. Mange skeptikarar hevdar at ei organisasjonsform knapt er skikkeleg innkjørd, før ei ny omorganisering er på gang. Dette fører til uro, at mange blir utrygge og umotiverte i arbeidet.

Kva ein nå måtte meina om slike synspunkt, tyder mykje på at Statens vegvesen Rogaland nå vil vera tent

med ein omorganiserings-pause. Mange er trøyte av dei endelausa diskusjonane om organisasjonsmodellar, røkingar og omplasseringar. For ikkje å snakka om alle flyttingane, frå det eine kontoret til det andre og opp og ned i etasjane.

Arbeidet for at organiseringa av vegvesenet skal vera god, effektiv og smidig er viktig, men andre ting kan vera like viktige. F.eks. arbeidet med å skapa godt arbeidsmiljø, trivsel og gode samarbeidsforhold.

Harald Sel

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Omorganiserings-pause	2
En etat i endring	3
Intervju med Odd Arild Kvaløy vår nye fylkesordfører	4
Takk fra Kristin Lønningdal	5
Anleggsdrifta i 1992	6
Løyving til arbeidsmarkedstiltak 1991	7
Betongpris til E 18 i Stavanger	8
Dugnadsarbeid for 300 000 kr i Vats	9
Ombo ferjeleie opna	10
Rennfast: Gjennomslag i Mastrafjordtunnelen	11
Vegvesenet i tunneldriving ..	12
Ny og tryggare redningscontainer	14
Kryssord	15
PPP-90: Omorganiseringa ved vegkontoret er fullført	16
Eit tall i ulykkesstatistikken	18
Trafikkfarleg skuleveg i Hå	19
Transportplan for storbyområdet: Høringsuttalelser	20
Vegvesenets o-løp 1991	21
Vurdering av antall vedlikeholdsområder	22
Georg Erfjord til minne	23
Tillitsvalgtes spalte	23

En etat i endring

Av administrasjonssjef Svein M. Olsen

Statens vegvesen er inne i en tid hvor det skjer store endringer og hvor utfordringene står i kø.

Det er en spennende tid fordi mye skjer samtidig og fordi innspillene er mange og ulike.

Det prosjektet som kan få størst konsekvenser for oss er arbeidet til den gruppen som skal utrede nytt styringssystem for Statens vegvesen, - en arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet som nå skal vurdere hvilke oppgaver som må ivaretas av politiske eller offentlige organger, og hvilke oppgaver som kan settes bort til private.



Dette arbeidet blir vi til daglig bare tilskuere til. Nærmere er et annet prosjekt, som for mange også fortøner seg noe skremmende, nemlig utredningen om nytt økonomisk styringssystem (KRØSUS). Her fokuseres på økt kostnadsbevissthet, bedre økonomisk styring, rasjonalisering m.a. av regnskapsfunksjonen, - positive tiltak, men likevel hittil så ukjent at det skaper usikkerhet.

Lokalt har vi nettopp gjennomført en relativt omfattende organisasjonsgjennomgang, og selv om endringer ble begrenset, skaper alltid slike prosjekt en del debatt og uro. Nå konsentreres arbeidet om å sette mål, gi rammer og bli enige om resultatkrav for de nye resultat-enhetene (avdelingene). Dette arbeidet skal samlet sett gi mer målrettet arbeid, bedre ressursutnyttelse og øke vår effektivitet og konkurranseevne.

Dette er tre eksempler på viktige og positive prosjekt under arbeid, eksemplene kunne forfleres. Mitt poeng er imidlertid å peke på at vi er inne i en tid der Statens vegvesen er i omstilling, og vil være i omstilling stadig hyppigere fremover. Videre at disse omstillingstiltakene vil kreve noe av oss alle sammen, og at de settes igang for å gjøre etaten vår stadig bedre sett fra oppdragsgiverne våre og brukerne våre.

Ser vi det slik, vil tiltakene være virkemiddel for å styrke/sikre arbeidsplassene våre og å gjøre arbeidssituasjonen vår mer utfordrende og engasjerende. Med tilstrekkelig omtanke, vilje til omstilling og omskolering osv., så vet vi at alle våre arbeidsplasser er trygge og at vi får oppgaver i økende mengde i tiden som kommer.

For at usikkerheten skal bli mindre og utfordringene oppfattes mer positive, er det imidlertid viktig at vi alle er godt informert. Det er derfor en utfordring fra Vegdirektoratet, ledelse og tillitsvalgte å sørge for en så tidlig, fylldig og konkret informasjon som mulig, -her må vi øke engasjementet -.

Arbeidsåret 1991 går mot slutten, - takk til alle for en meget god innsats, for godt samarbeid i en vennlig atmosfære. Ha en fredelig og god julehelg alle sammen!

Odd Arild Kvaløy - vår nye fylkesordfører:

- God samferdsel i distrikta tener også byane

Intervju: Harald Sel

Frå årsskiftet får Rogaland ny fylkesordfører. 42-åringen Odd Arild Kvaløy frå Senterpartiet avløyser den nesten 25 år eldre Høyre-veteranen Arne Rettedal.

Trass i at han blir den yngste fylkesordføraren i Rogaland til nå, er han ein mann med brei politisk erfaring - både i lokalpolitikken i Stavanger, i fylkespolitikken og på riksplan.

I 2 periodar har han hatt arbeidsplass i regjeringsbygget i Oslo, i 1985/86 som personleg sekretær for dåverande samferdselsminister

Johan J. Jakobsen og i 1989/90 som politisk rådgivar for kommunalminister Johan J. Jakobsen.

I inneverande valperiode er han mellom anna medlem av Fylkessamferdselsstyret.

Samferdsel engasjerer

Odd Arild Kvaløy si politiske merittliste kan tyda på at han er særleg interessert i samferdselspolitikk. Me spør om det er tilfelle.

- Ja, samferdselspolitikk engasjerer, fordi samferdsel er viktig i arbeidet med å utvikla eit desentralisert samfunn.

Distrikt - sentrum

- Her vil eg visa til at god samferdsel og næringsutvikling i distrikta også har stor betydning for sentrale område. Klarer me ikkje å oppretthalda eit samfunn der distrikta står sterkt, vil presset på sentrale strøk bli større. Me ser konsekvensane f.eks. i Oslo-området. Der blir det kravt investeringar for milliardar av kroner til samferdsel.

Odd Arild Kvaløy understreker at distrikt/sentrum-omgrepet er relativt. Ryfylke er distrikt i forhold til Stavanger, mens Stavanger er distrikt i forhold til Oslo. Han meiner at for stor del av midlane til samferdsel blir brukt i Oslo-området. Dermed blir det mindre til f.eks. Rogaland.

Regionale sambindingsårer

Når ein så igjen skal prioritera i Rogaland, innan dei økonomiske rammene ein har til samferdselstiltak, er Kvaløy opptatt av det han kallar "gode regionale sambindingsårer".

- Her er vegutbygging sjølsagt berre ei side. Men eg ser det f.eks. som overmåte viktig å få bygt ut ein ferjefri Ryfylke-veg.

Transportplan for storbyområdet

Forslaget til Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola er for tida ute til politisk behandling. Handlingsprogrammet er basert på ei samla investering på 1 milliard kr i storbyområdet for perioden 1994-2001. Nesten halvparten av investeringane er foreslått til bilvegar. Korleis ser den påtroppande fylkesordføraren på denne prioriteringa?

- For det første. Investeringsramma er urealistisk. Ein kan gjerne laga seg mange ønske, slik som det er gjort i transportplan-forslaget, men langt frå alle er det mulig å få realisert.

Tanken bak utarbeidinga av Transportplan for storbyområdet er god. For første gong er både vegutbygging, kollektivtrafikk, gang- og sykkelvegar og miljø lagt til grunn for ein samla transportplan. Dette er eit stort framsteg

Men i planforslaget er det ingen nytenking som ligg til grunn. Ein prøver ikkje å endra utviklinga i retning av mindre privatbilisme. Tvert imot har ein prøvd å få med alle ønske, ved å laga ei urealistisk høg investeringsramme.

Så her må me sjå på kva som er realistisk. På vegsida bør me prøva å få realisert dei 3-4 første prioriterte prosjekta. 4-felt motorveg frå Hinna og sørover bør ikkje prioriterast.

Tiltak for kollektivtrafikk og miljøtiltak må prioriterast før fleire vegutbyggingar. Kan me skaffa midlar utover 400 millionar bør desse gå til kollektiv- og miljøtiltak.

Transport og miljø

- Senterpartiet meiner at utsleppet av klimagassen Co 2 (Karbondioksyd) og



andre skadelege avgassar frå trafikken må stabiliserast og helst reduserast. Kva meiner du må gjerast og endrast på innan samferdsla i Rogaland for at Sp. si miljøpolitiske målsetting skal oppfyllest?

- Me må auka kollektivtrafikken sin del av transportbehovet i sentrale strøk av fylket. Det er her miljøproblema er størst, og der er her det er lettast å etablere alternativ til privatbilisme.

Me bør like godt seia det nå, heller enn å venta: Vår bruk av privatbilen må reduserast. Dette vil tvinga seg fram. Og på nord-Jæren må f.eks. jernbanen sterkare inn i persontransporten.

I sentrale område er dessutan gang- og sykkelveg-utbygginga eit viktig ledd i omlegginga til mindre privatbilbruk. Langt fleire kan bruka sykkel. Dei som er redde for veret i Stavanger-området, vil truleg oppdaga det same som eg har gjort som syklist: Veret er ikkje så gale som mange trur.

Riksvegferje til Utsira

- Frå storbyområdet til vår alle minste kommune. Kva vil du som fylkesordfører gjera for at Utsira skal få riksvegferje?

- Alt som står i mi makt, mellom anna overfor regjering og Storting. Det

er skrikande urettferdig at Utsira, som den einaste kommunen i Norge, ikkje skal ha riksveg samband.

Buss-bompengar på Rennfast

- Eventuelle bompengar for busspassasjerar til og frå Rennesøy når fastlandsambandet er etablert, opptar mange i Ryfylke. Kva bør Fylkeskommunen gjera dersom det blir meir enn dobbelt så dyrt å reisa med buss som med ferje i dag?

- I første omgang vil eg ikkje spekulera over kva me då bør foreta oss. Eg kan ikkje tru at sentrale styresmakter kjem til ein slik konklusjon. Det vil vera så aldeles urimeleg, med den innsparinga, spesielt i ferjesubsidiar, Rogaland bidrar til ved å byggja Rennfast. Eg tar det for gitt at Staten bidrar til ei løysing.

Finnøy - Rennrand

- I Finnøy kommune er mange redde for ulemper, m.a. økonomiske, når kommunen blir knytta til Rennfast. Korleis kan ein unngå slike ulemper?

- Eg er ikkje så redd for hovedøya. Men for dei andre øyane må me i fellesskap sikra løysingar som ikkje fører til at det blir vesentlege endringar i kostnader og reisetid.

Elles ligg framleis Transportplanen for Ryfylke frå 1987 til grunn for samferdselutbygginga i regionen. I den inngår RennRand (fastlandsamband Rennesøy - Randøy) i framtidsplanane. Dette er eit prosjekt som kan byggjast ut skritt for skritt og alle "skritta" vil gi nytteverdi og gode lokale uttellingar som f.eks. for Fisterøyane og Fogn.

Karmøy

- Korleis bør samferdsla for Karmøy løysast, i første omgang etter at Rennfast er fullført og på lengert sikt?

- Me får halda oss til det vedtaket Fylkestinget har gjort. Det vil seia oppretting av ferjesamband Skudeneshavn - Rennesøy. Som ei framtidig løysinga har eg stor forståing for planen om tverrsamband frå Karmøy mot Kårstø-området.

Fylkesvegane

- På fylkesvegsektoren er det nærast byggestopp for tida. Reknar du med at dette vil endra seg dei næraste 4 åra?

- Det kjem an på om me får fart på sysselsettinga og dermed ei positiv økonomisk utvikling. Samla sett er det store oppgåver å løysa, f.eks. utbetring og rassikring av Austrumdaslvegen i Bjerkreim. Ny veg Gilja - Frafjord bør også koma. Men i første omgang må me vel først og fremst satsa på å styrka vedlikhaldet og mindre utbetringar på fylkesvegane.

Sektortenkning i samferdsla

- Er det for mykje sektortenkning innan samferdsla. Vegvesenet tenkjer snevert på vegbygging, NSB på jernbane, luftfartsmyndighetane på fly o.s.b.?

- Det har iallfall vore mykje sektortenkning. Transportplanen for storbyområdet, som me har vore inne på, er eit framsteg her lokalt. Ulike etater har samarbeidd.

Det er vesentleg at også Fylkestinget spelar ei viktigare rolle i samordning av samferdsla. I stor grad er det snakk om organisatoriske spørsmål, samarbeid og dessutan politisk vilje til å foreta prioriteringar mellom veg, bane, kollektivtrafikk og miljø.

Vegvesenet på si side må f.eks. innsjå at framtidens kommunikasjons-løysingar ikkje bare er eit spørsmål om bygging av store veganlegg på bilen sine premisser. Miljøutfordringa på brei basis, vil også krevja andre løysingar.

Kvaløy - Rettedal

Intervjuet går mot slutten. Det har tatt si tid, for Odd Arild Kvaløy er engasjert og har mange ting på hjarta. Men samanlikna med mange andre politikarar, er det nokså lett for ein journalist å dra ut hoveddinnhaldet i synspunkta hans. Slik sett liknar nok Odd Arild Kvaløy forgjengaren sin i fylkesordførarstolen, Arne Rettedal. Men elles er dei ulike i det meste, den gamle og den nye fylkesordføraren, og dei står i det alt vesentlege for ulik kultur og verdisyn.

Kva så med synet deira på veg- og samferdselsspørsmål. Me spør Kvaløy om kor han og Rettedal er mest uenige.

- Det er nok i vektlegginga av miljøpolitikken på samferdselssektoren. Særleg har me nok ulik meining om nødvendigheten av satsing og bruk av offentlege midlar og ressursar på kollektivtrafikken.



Takk fra Kristin Lønningdal

Tusen takk for det festlige, flotte fotoalbumet dere gav meg i anledning min fratreden! Jeg har drevet såpass mye med fotoalbum og innliming at jeg vet å verdsette både idéen og det store arbeidet som ligger bak. Så jeg håper alle som har bidradd, mottar min varme takk!

En annen ting: Hvis en ikke visste mer om Kongens signingsferd gjennom Rogaland enn det som fremgår av albumet, kunne man jo falle på den idé at undertegnede var hovedpersonen! Jeg aner Chester Danielsens blidt, spøkefulle angrepsvinkel til diverse oppgaver!

På min side vil jeg gjerne få takke for alt samarbeide mellom Fylkesmannen og Vegvesenet. Det har vært en fornøyelse å bli deres naboer og delvis samboere!

Med hilsen

Kristin Lønningdal

Anleggsdrifta i 1992

Av anleggsjef Lidvard Skorpa

Riksveg-budsjettforslaget for 1992 legg opp til ein auke i anleggsdrifta i forhold til løyvingane i 1991 (inkl. midlar til arbeidsmarkedstiltak). Av mange blir derfor 1992 kalla "århundrets vegbudsjett".

Ekstra løyvingar som fylgje av sysselsettingssituasjonen gjer at summen av statlege riksvegmidlar til Rogaland i 1992 vil komme opp i 149 mill.kr.

I tillegg vil det bli bompengar, tilskott og forskott i størrelsesorden 340 mill.kr, slik at totalsummen for anleggsmidlar til riksvegar vil bli omlag 490 mill.kr.

Av desse midlane går 52,2 mill. kr til refusjonar og 4,9 mill. kr til planlegging, slik at det neste år vil bli utført anleggsarbeid for omlag 430 mill.kr.

I tabellen er det vist korleis midlane er fordelte på strekning og formål.

Anlegg.drifta i 1992 vil bli prega av eit relativt lite antal store prosjekt, saman med ein sterk satsing innan gang- og sykkelvegar.

Rv.14 Rennfast

Rennfast-prosjektet vil også i 1992 stå i ein klasse for seg med ein omsetning på

over 300 mill. kr. Aktiviteten vil halde seg på topp like fram til opning av anlegget i desember.

Det vil bli arbeidd meir eller mindre på heile strekningen frå Harestad og fram til Mortavika f.k.

I Byfjordtunnelen er gjennomslag venta til våren, og etter den tid vil det føregå diverse kompletteringsarbeid som bærelag/dekke, drenering, belysning o.l. Framdrifta her vil bli avgjerande for når anlegget kan opnast for trafikk.

I tillegg til arbeida på den gjennomgåande Rv.14 vil arbeidet fortsetje for fullt på veg- og brusambandet mellom Sokn og Vestre Åmøy, og arbeidet vil bli starta opp på Rv.519 frå Nordbø til Hanasand. På Hanasand vil det bli bygt nytt ferjeleie for trafikken frå Finnøy og "Midsambandet". Arbeidet vil også bli sett i gang på Rv.519 på Finnøy, mellom Ladstein og Judaberg.

Rv.13 "Forsandpakken"

Denne pakken omfattar omlegging av Rv.13 mellom Tunglund og Jøssang, og mellom Botne og Oanes. Mellom Oanes og Forsand skal det byggjast bru over Lysefjorden. Heile pakken har ei kostnadsramme på 187 mill. kr, og av

dette skal Forsand kommune yte eit tilskott på 62 mill.kr fordelt på 1992 og 1993. Resten skal staten dekke.

Arbeidet er godt i gang på strekningen mellom Tunglund og Jøssang der det blir bygt ny veg ovafor bebyggelsen. Staten vil løyve 9 mill. kr til denne strekningen i 1992 slik at den kan ferdigstillast til sommaren.

Vidare vil arbeidet bli starta på strekningen mellom Botne og Høllesli. Det er ikkje utarbeidd detaljert framdriftsplan enno, men det vil vere disponibelt ca. 30 mill.kr.

E18 Hove-Osli

Siste parsellen av motorvegen utanom Sandnes, Hove-Osli, vil bli starta opp i 1992. Her er det disponibelt 12,2 mill. kr. Vi hadde opprinneleg planlagt større løyving til denne strekningen, men kutt i ramma for dei ordinære riksvegbevilgningane førde til ein reduksjon på ca. 10 mill.kr. Det vil bli lagt opp til ein opptrapping av arbeida i 1993.

Rv.45 Hunnedalsvegen

I løpet av våren vil anleggsarbeidet bli sett igang på den siste strekningen som må utbetrast for at vegen skal bli heilårsveg, frå Gaudøynå til Øvstebøstøylane. Det vil bli 9,5 mill. kr til disposisjon, 5 mill. kr i tilskott frå fylkeskommunen, og 4,5 mill.kr som forskottering frå Sirdal kommune. Strekninga skal fullførast i 1993.

Rv.14 frå E18 Motorvegen til Rv.44 Hillevåg

Arbeidet starta opp i haust med rundkøyring i krysset med rampe til Rv.14 vest for motorvegen. I 1992 vil ombygging av kryssa aust for motorvegen bli sett igang, og arbeidet vil også ta til på den 500 m lange tunnelen frå sentralsjukehuset til Rv.44 i Hillevåg. Denne tunnelen vil bli bygt som ein såkalla "cut-and-cover" tunnel, det vil seie at ein først sprengjer ut byggjegrupa som ei grøft, og så støyper ut tunnelen og fyller masser tilbake over tunneltaket.

Sykkelbyen Sandnes

I løpet av 1991 og -92 blir det tilsaman løyvt 10,0 mill.kr ekstra frå staten til gang- og sykkelvegar i Sandnes.



Frå anlegget ved Preikestolkrysset, som inngår i "Forsandpakken". Her skal den nye Rv.13 gå i bru over Preikestolveggen og krysset skal kanaliserasi.

Budsjettforslag - anleggsmidler til riksveger 1992

mill.92-kr

	Statlege midler		Bompenger, tilskott, forskott
	Ordinære	Ekstra	
E18 Hove-Osli	12,2		
E76 Isvik-Skjold kirke	9,5		
Rv.512 (Rv.14) Susort-Arsvågen f.k.	3,0		
Rv.14 Rennfast			294,0
Rv.519 Ladstein-Judaberg		15,0	
Rv.14 X E18-X Rv.44 Hillevåg	4,3	10,0	
Rv.13 Ropeid-Øvrabø	4,0		
Rv.13 Jøssang-Tungland ¹⁾		9,0	} 31,0
Rv.13 Botne-Oanes ¹⁾			
Rv.45 Hunnedalsvegen			9,5
Sykkelbyen Sandnes		7,0 ²⁾	
Gang- og sykkelveger	7,0		3,0 ³⁾
Spes. trafiksikkerhetstiltak	5,3		3,0 ³⁾
Tiltak for kollektivtrafikk	1,2		
Spes. miljø og servicetiltak	1,9		
Planlegging	4,9		
Til disposisjon	2,5		
Refusjoner	52,2		
Sum	108,0	41,0	340,5

TOTALT 489,5 mill.kr

¹⁾ "Forsandpakken", Rv.13 Tungland-Jøssang, Botne-Oanes og Arm til Rv.13 bru over Lysefjorden.

²⁾ Førrehandbevilga i 1991.

³⁾ Anslagsvise tal.

Prosjektet omfattar ei rekkje tiltak for å få gjennomgåande gang- og sykkelveg gjennom Sandnes i ein nord-sør akse og ein aust-vest akse.

Tunnelar

Ei rekkje tunnelar står på programmet i 1992. Frå Mastrafjord II vil tunnel-

riggen først bli flytta over til E76 for å drive ein kort tunnel i Isvik. Etter det vil Notviktunnelen på Rv.13 mellom Tungland og Jøssang bli bygt. I tillegg er det aktuelt å drive tunnel gjennom Hønseberghaugen (Bratlandsdalen) og ved Havn på strekningen Botne-Høllesli (Rv.13).



Ved Vondelona på Rv.45 - Hunnedalsvegen, ca 2,5 km nedanfor hytteområdet ved Øvstabbøstolen. Dette er ein del av strekninga som skal utbetrast og omleggast for at vegen skal bli heilårsveg frå 1993.

Løyving til arbeids-
markedstiltak 1991:

Sysselsettingseffekt på 37 årsverk

Stortinget løyvde like før sommarferien ekstra midlar til arbeidsmarkedstiltak Rogaland fekk til saman 56 mill. kr, fordelt på anlegga:

Rv.13 Tungland-Jøssang	10 mill. kr
Rv.14 Stavanger	7 mill. kr
Rv.14 Haugesund	6 mill. kr
Rv.14 Rennfast	30 mill. kr
Sykkelbyen Sandnes	3 mill. kr

Sysselsettingseffekten av desse ekstra midlane skal fylgjast opp kvar månad, og rapporterast til Vegdirektoratet.

Det er usikkert om vi klarar å bruke opp alle midlane i år i og med at dei kom så seint på året.

Grunnervervsprosessen og byggjeplanarbeidet viste seg å bli meir komplisert enn først rekna med.

Foreløpig reknar vi med å bruke til saman 53 mill. kr til og med desember månad, og dette er berekna å gi ein sysselsettingseffekt på ca. 440 månadsverk (nesten 37 årsverk), fordelt med ca. 160 månadsverk på "eigne" og 280 på "framande".

Når ein ser på sysselsettingseffekten, må ein ta hensyn til at ein ikkje uvesentleg del går med til grunnerverv (ca. 5 mill. kr).

Sysselsettinga av "eigne" er relativ høg. Dette medfører imidlertid større bruk av entrepriser/innleige av folk og maskiner på ordinære prosjekt utan at det har vore mogeleg å berekne omfanget av dette.

Ein annan effekt av desse ekstra midlane er også at arbeid er sikra for korttidsinntekne under "eigne".

På landsbasis er effekten av dei totalt 665 mill. kr berekna til 5400 månadsverk.

Lidvard Skorpa

Betongpris til trafikkanlegg ved E 18 i Stavanger

Av Chester Danielsen

Utdelingen fant sted i Trondheim på Norsk Betongdag den 6. november 1991.

Fra Statens vegvesen møtte vegsjef Chester Danielsen som representant for en av byggherrene. Den andre byggherren var Stavanger kommune.

Begrunnelse

I sin begrunnelse for tildelingen uttalte juryen bl.a:

"Ved utformingen av trafikkanlegget har planleggerne og utbyggerne løst mange oppgaver, samtidig som det har vært mange hensyn å ta. En planfri løsning av E18 gjennom sentrum, fotgjengerundergang for bl.a. å forbinde teateret med resten av sentrum,

parkeringsplass dels for teateret dels for den underliggende bussterminal i tilknytning til jernbanestasjonen, bru over E18 og trappeanlegg for å forbinde de forskjellige funksjoner i forskjellige plan. I alt dette har det også lyktes å føre med den opprinnelige bekken langs E18 og ivareta miljømessige hensyn til gammel bebyggelse i området.

Planleggerne og de utførende har gitt oss et godt eksempel på at en variert bruk av betong er det uovertrufne konstruksjonsmateriale for å løse slike oppgaver, når det gis rom for oppfinnsomhet og god planlegging. Anlegget viser betongens mangfold og formbarhet både som konstruksjons- og overflatemateriale.

Anlegget viser god kombinasjon av plasstøpte løsninger og betongvarer, med en liten markering av at gjennomfarget betong kan bidra mye. Det er utført på en sikker håndmessig måte som bærer preg av god planlegning og oppfølging i byggefasen.

Alt i alt et anlegg hvor både brukerne og de omkringliggende miljøer er blitt tatt hensyn til på en god måte."

Som kjent fikk deler av dette anlegget Vakre Vegers pris i 1990.

Helhetstanke

Sivilarkitekt MNAL, Tom Wike presenterte anlegget og uttalte bl.a.:

"Oppgaven viste seg å være et enormt komplisert byggeprosjekt med mange kryssende interesser: Vegvesenet, NSB, Televerket, Energiverket, Rutebilselskapet,

Drosjesentralen, Politiet, Rogaland Teater, A/S Parkering, Stavanger Næringssekskap og ulike etater i kommunen deltok, og alle hadde sine spesielle ønsker og krav.

Langt på vei har sektorinteressene vektet plass for helhetstankegangen, hvilket også er en av årsakene til at vi er samlet her idag.

Det ble utarbeidet estetiske kriterier og konsekvensanalyser samt en rekke alternative bruløsninger før man traff sitt valg. Det var hele tiden et overordnet mål å søke løsninger som i henhet og detalj, trafikkteknisk og miljømessig, i størst mulig grad ivaretok de positive sider ved biltrafikken og samtidig var til berikelse for Stavanger by.

Løsning

Den valgte løsning skiller kjørende og gående i et velutviklet system med planfrie kryssinger. Fotgjengerer og syklistene er gitt logiske og gode traséer i det kompliserte og bratte området som slutter seg til anlegget.

Miljømessig dempes virkningen av E 18 som trafikkmaskin ved at veien knyttes til dekker som fanger opp stigninger i byen fra Breiavatnet til museumshøyden. Dekkene er en fortsettelse av bygulvet og gir plass til parkering for 500 biler over to etasjer. I tillegg overdekkes jernbanens perrongområder og nye terminaler for buss og taxi.

Dekkenes utforming over jernbaneområdet trekker sammen de typiske landskapsdrag og dekker over det hullet eller såret i landskapet som tidligere preget NSB's stasjonsområde.

For ytterligere å innpasse veianlegget i bybildet på en skånsom måte, er dekker og veiområder i utstrakt grad beplantet med trær og busker slik at disse slutter seg til parkarealet rundt Breiavatnet og grøntdraget fra kirkegården mot Museumshøyden og Kannikparken.



Fra E 18-anlegget med undergangen i Kannik. Anlegget er tildelt "Årets betongtavle for utførelsen. I fjor fikk anlegget også "Vakre vegers pris".

Samarbeid om gang- og sykkelveg i Vats

Dugnadsarbeid for 300 000 kroner

Tekst: Harald Sel

Foto: Svein Nyback Nilsen

Gjennomføringen av veiprojektet har også krevet en opprusting av tilstøtende områder slik at veien på en naturlig måte integreres i bystrukturen. Den særpregede Kannikparkens karakter med store skyggefulle trekroner og sildrende bekk er gjenskapt og forsterket. Bekken er forlenget gjennom fotgjengerundergangen og ender i et nyanlagt vannbasseng i Prestegårdsparken, som er opparbeidet rundt den eksisterende prestegårdsbolig.

Teateret på motsatt side har fått en betydelig utvidelse av sin forplass der belysning, beplantning og belegg stemmer til fest.

Fakta

I tillegg til de rent trafikale funksjoner som er ivaretatt innenfor anlegget, er det integrert en rekke bygninger og lokaler av forskjellig art, som:

- Ny stor trafostasjon for sentrum
- Trafokiosk for Stavanger E-verk
- Påslippstasjon for ny hovedkloakk
- Nytt terminalbygg for rutebilene og
- Forretningslokaler i undergangen ved teateret.

Pionerarbeid

For arkitektgruppens del må jeg si at det har vært en stor utfordring å få delta i dette pionerarbeid innenfor norsk vegbygging. Det tverrfaglige samarbeid som har foregått og viljen til å søke utradisjonelle løsninger, kan være et lærestykke i gjennomføring av store vegprosjekter.

Jeg mener allerede å se at E 18 prosjektet har hatt stor betydning for arkitekters og landskapsarkitekters innflytelse på utforming av nyere veganlegg her i landet.

Videre er jeg overbevist om at når prosjekter av denne art tildeles både Vakre Vegers Pris og Betongtavlen for fremragende byggekunst i betong, vil det motivere og anspore oppdragsgivere, prosjekterende og produsenter til bygglede, respekt og ansvarfølelse for det nære samarbeid som må til for å skape reelle kvaliteter innenfor byggefaget, det vil si kvaliteten på det miljø vi alle omgir oss med og som vi skal overbringe de kommende generasjoner."

I slutten av oktober blei den 580 meter lange gang- og sykkelvegen langs E 76 frå Øvre Vats bedehus til Eikesdal i Øvre Vats opna. Det var 2 skuleelevar, Marianne Eikjeland og Jan Magne Tyssebotn, som foretok den offisielle opninga

Denne vegen er eit samarbeidsprosjekt mellom folket i Øvre Vats skulekrins, Vindafjord kommune og Statens vegvesen.

Anlegget har kosta ca kr 800.000. Av dette dekker vegvesenet kr 300.000 til planlegging, komprimering av bærelag, legging av fast dekke, materialkostnader for ny bru og stikningsarbeider. Vindafjord kommune dekker materialkostnadane, berekna til kr 500.000.

Resten av arbeidet er utført på dugnad. Og her er det lagt ned ein imponerende innsats. I alt er det utført ca 1500

dugnadstimar, fordelt på 302 timar med gravemaskin, 540 timar med traktor + diverse reidskap, 135 timar med lastebil/dumpar og 150 timar med anna manuelt arbeid. Dugnadsarbeidet kan verdsettast til ca 300.000 kr.

Særleg er det grunn til å nemna engasjementet til "dugnadsgeneralen" Arild Urdal. Han har opgså vore vegvesenet sin kontaktmann gjennom heile plan- og byggeperioden.

Prosjektet inngår i ein samla plan for samanhengande gang- og sykkelveg på strekninga Eikesdal - Knapphus, som er på ca 4 km. Nå er ca 1 km av denne strekninga bygt ut.

Det er håp om at ein del av det som står igjen kan byggjast alt neste år. "Dugnadsjengen" har nemleg tatt initiativ til vidare arbeid, både mot Knapphus og mot fylkesgrensa. Til saman dreier det seg om ei strekning på 1,4 km. Statens vegvesen har avsett 0,5 mill. kr på 1992-budsjettet til prosjektet.



Frå opningsseremonien. Marianne Eikjeland og Jan Magne Tyssebotn som er elevar ved Øvre Vats skule, opnar gang- og sykkelvegen. Til venstre for dei står ordføraren i Vindafjord, Gunar Vierdal, og til høgre, vegsjef Chester Danielsen.

Ombo ferjeleie opna:

Milepæl for å knytta Ryfylke saman på tvers

Tekst og foto: Harald Sel

Ein merkedag var det, både for Hjelmeland og Finnøy kommunar og i særleg grad for folket på Ombo. 14.november 1991 blei den nye ferjestøa på sørsida av øya opna, og det lenge etterlenkta trekantsambandet Hjelmeland - Nesvik - Ombo var ein realitet. Med dette har Ombo fått betre kommunikasjon med omverda enn dei fleste andre øyane i Ryfylke.

Kåre Skår frå Ombo bygdaråd sa det slik i talen sin under festen på Vestersjø skule etter opninga: Dette er ein stor dag for Ombo, som nå får reisetilbod i alle retningar. Og ordførar Sigurd Risa i Finnøy understreka at dette ein milepæl i målsettinga om å knytta Ryfylke saman på tvers.

8 og 101 år

Det var 8 år gamle Gina Aukland frå Ombo som fekk æra av å opna det nye ferjeleiet. Ho var ei av dei aller yngste i festlyden på ferjeleiet. Den eldste var 93 år eldre. 101 år gamle Ola Vestersjø var æresgjest under opningshøgtida og festen etterpå.

Plan frå 60-åra

Som det skal vera ved ei storhending som dette, var det mange talar ved festbordet på Vestersjø skule etter opningsseremonien.

Ordførar i Hjelmeland Håkon Helgøy tok eit historisk oversyn, og kunne fortelja at planane om ferjesamband Hjelmeland - Ombo skriv seg frå slutten av 60-talet. Så det har tatt tid å fullføra planen.

Føresetnaden var nemleg å flytta ferjesambandet over Jøsenfjorden frå Tøtlandsvik - Vindsvik til Hjelmeland - Nesvik. Og då den bøygen omsider var overvunnen våren 1990, såg det likevel ikkje lyst ut. Rogaland fylkeskommune hadde nemleg bestemt at det skulle vera byggestopp på fylkesvegane. Men

fylkestinget gjorde eit unntak for Ombo ferjeleie.

Helgøy understreka kor viktig det er for Ombo, og i særleg grad for Hjelmeland sin del av øya, at ein nå har fått samband til kommunesenteret.

Stor øy - få folk

Ombo er den nest største øya i Rogaland. Berre Karmøy er større. Men om arealet er stort, bur det berre ca 300 menneske på øya.

Framhald side 23



Åtte år gamle Gina Aukland frå Ombo foretok den offisielle opninga av ferjeleiet, med vegsjef Chester Danielsen (i.v.) og ordførar Håkon Helgøy som medhjelparar. Til å skjæra over snora, brukte Gina ein kniv laga av Olav Byrkja frå Hjelmeland.



Ferjeleiet er offisielt opna. Bygdefolk og gjester går i land frå ferje "Hjelmeland", som har hatt den første turen i trekantsambandet Hjelmeland - Nesvik - Ombo. Fremst til høgre går Ola Vestersjø, som blei fødd på Ombo-garden Vestersjø for snart 101 år sidan. Han har fylgje med formannen i Ombo bygdaråd, Oskar Vestersjø.

Rennfast:

Gjennomslag i Mastrafjordtunnelen

Tekst: Harald Sel

Foto: Bård Asle Nordbø

Ordfører Christoffer O. Hausken fekk overrakt ein stein fredag 8. november, under festen etter gjennomslaget i Mastrafjordtunnelen.

Overrekkaren, Torleiv Haugvaldstad, kunne fortelja at steinen var henta på Bru. Det i seg sjøl var lite å laga vesen av. Det fins mange fine steinar på Bru. Men den steinen ordføreren fekk, står det likevel ein dåm av eventyr rundt. Han var ikkje frakta i båt.

For første gong hadde eit menneske brukt beina for å koma til Rennesøy, berande på stein. Steinberaren, Per Eikemo, var ikkje ein gong blaut på beina.

Samferdselshistorie

Ordfører Hausken opna si helsing ved festbordet med å kommentera symbolikken ved "stein-gåva".

- Steinen er henta frå den øya i Rennesøy som ligg nær-
mast fastlandet og han er boren ut til den ytterste øya i kommunen. Det er eit symbol på at dette er ein samferdsels-
historisk dag, ein dag som bind denne øykommunen saman til eit rike.

Siste salven

Klokka 12, fredag 8. november 1991 blei den siste dynamittsalven avfyrt i Mastrafjordtunnelen. Grovarbeidet var gjort. Ein halvtime seinare kunne dei første menneska gå tursskodde mellom Mosterøy og Rennesøy. Nå står ein heil del etterarbeid igjen, før den ferdige tunnelen kan ta imot biltrafikken på Kyststamvegen.

Kort driftstid

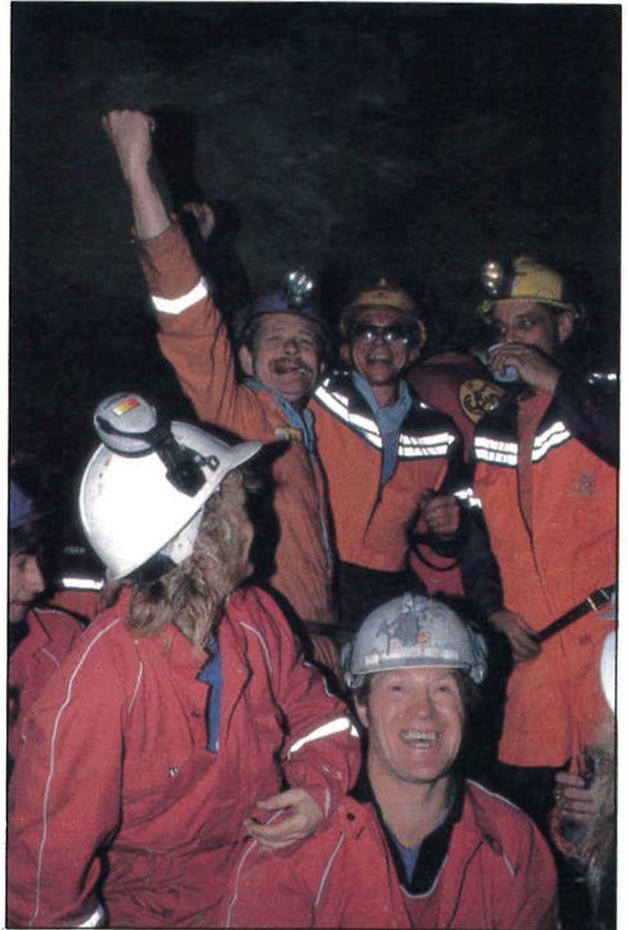
Arbeidet med Mastrafjordtunnelen har gått svært godt både for Statens vegvesen Rogaland og entreprenørfirmaet Rogaland Contracting. I utgangspunktet rekna ein med 21 månaders driftstid. Det enda opp med ei driftstid på 14,5 månader.

I Mastrafjorden er det tatt ut ca 500.000 kubikkmeter fast masse. Tunnelen er 4390 meter lang og på det djupaste ligg han 133 meter under havflata.

Fjellet har vore av betre kvalitet enn venta. Likevel er det brukt 17000 sikringspoltar og 4430 kubikkmeter sprøytebetong. Men berre 2 prosent, eller 98 meter, er utstøypt. Dette er ein god del mindre enn ein hadde rekna med.

Framdrift

Nestre milepæl i Rennfast-utbygginga blir i ferbruar. Då er det planlagt gjennomslag i Byfjordtunnelen. Og seinast i desember 1992 skal heile anlegget vera ferdig, og Kyststamvegen, frå Harestad i Randaberg til Mortavika på Rennesøy og vidare med ferje til Arsvågen på Bokn, vil vera ein realitet.



Glede på røysa etter at siste salven er fyrt av.



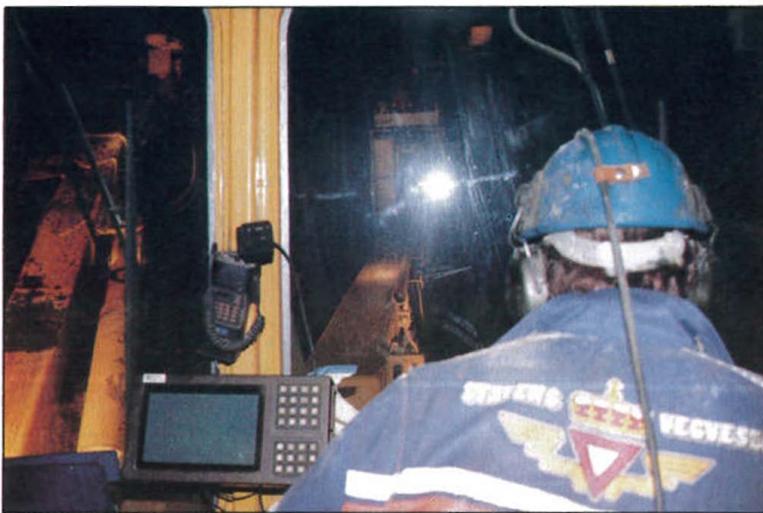
Ordfører Christoffer O. Hausken får overrakt ein stein av Torleiv Haugvaldstad,- den første steinen eit menneske har hatt med seg til Rennesøy som fotgjengar.

Vegvesenet i Rennfast-tunneldriving

Fotoreportasje: Torleiv Haugvaldstad og Harald Sel

I Mastrafjordtunnelen har Statens vegvesen Rogaland drive ein av stoffane, den frå Rennesøy, i eigen regi. Denne fotoreportasjen gir

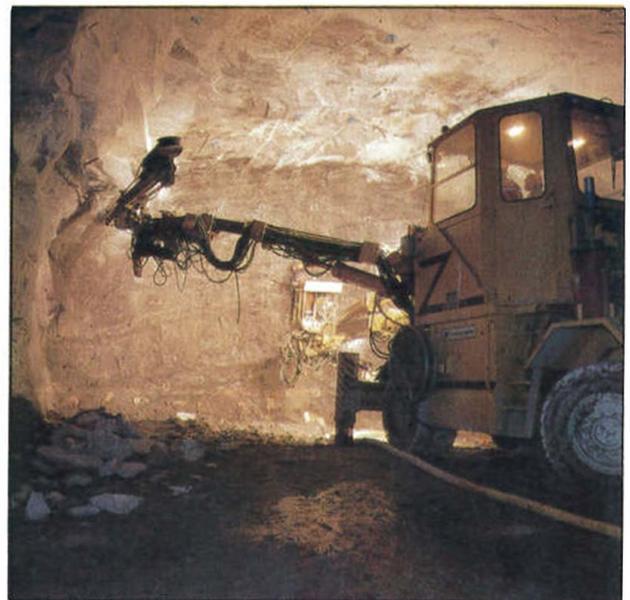
oss glimt frå hoved-prosessen i tunneldrivinga. I tillegg til det me her viser, skal ei rekke små og store oppgåver ivaretas og utførast.



Statens vegvesen har brukt ein datarigg, produsert av Andersen Mekaniske verksted i Flekkefjord ved tunneldrift i Mastrafjordtunnelen. Det er stoffen frå Rennesøy-sida på 1.790 meter vegvesenet har drive i eigen regi.

Datariggen frå Flekkefjord-bedrifta er eit eksempel på norsk datateknologi i verdstoppen. Statens vegvesen Rogaland er pionerar i bruken av datateknologi ved tunneldriving. Dette er ei spennande utfordring, men også ei ulempe. Uforutsette vanskar vil alltid oppstå, når ein er dei første som skal bruka nye maskinar.

Sett på denne bakgrunnen, har vegvesenet sine tunneldrivarar på Rennfast gjort ein fantastisk god jobb. Framdriftsplanen er halden og vel så det, trass i fleire strekningar med svært dårleg fjell.



Grovt sett kan ein seia at helle boreprosessen, ved den nye datateknologien, blir programert på ein PC (datamaskin). Deretter går kjøringa automatisk. Under prosessen kan operatøren fylgja med på ein dataskjerm. Denne viser boreplanen med markeringar for mellom anna ferdigbora hol, hol som er under boring, og neste hoi som skal borast.

Eit boreprogram for ei salve, som sprenger ut ca 5 meter tunnel, er til vanleg gjennomført på 3 timar.



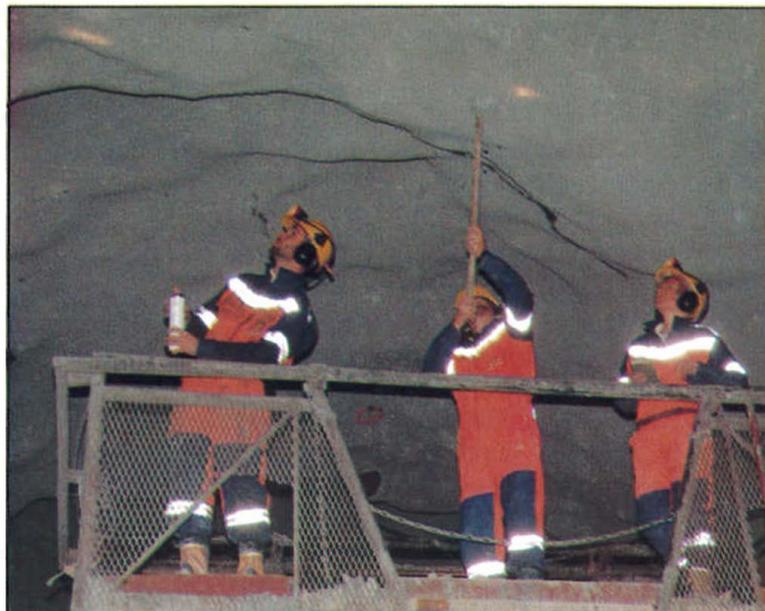
Når eit hol er ferdig bora, tar ladinga til med det same. Når siste holet er bort, går det dermed bare få minutt til heile lade-prosessen er ferdig og salven kan fyrast av.

Her er det Erling Manneråk som stappar dynamitt i eit nybora hol. Til vanleg er borehola 5,2 meter lange og det går med ca 8 kg dynamitt. Til ei salve blir det bora 111 hol. Det blir ein samla borelengde på 580 meter og det går med 900 kg dynamitt til kvar sprenging.

Ladekorga er også ein del av riggen og kan styrast frå denne.

Mens boreriggen er i arbeid blir det utført etterarbeid og kontrollar i stoffen rett bak riggen. Som regel blir tunnelveggen dekkja med sprøytebetong, som er ekstra sikring mot ras. Deretter saumfer kontrollingenlørar og geolog kvar einaste kvadratmeter, for å sjå om det trengs ekstra sikring i form av bolting.

Her er geolog Leif Pedersen (t.v.) og kontrollingenlørane Knut Utaaker og Solveig Yndesdal oppe i korga og granskar tunneltaket. Punkt der det trengs bolting blir merka av.



Sprenginga er gjort. Kraftige inn- og utblåsnings-system for å få bort gass og røyk, gjer at det berre tar i underkant av ein halv time før utkjøringa av steinmassen kan ta til.

Her er Jørgen Undheim (t.v.) og Magnus Weltzin på røysa. Dei har alt konstatert at tunneltaket synes sikkert. Sprenginga har, etter alt å dømma, gått som planlagt. I så fall er det sprengt 5 meter ny tunnel og i røysa ligg det 675 kubikkmeter stein.



I bore-periodane foregår også kontrollmållingar som må til for å sikra at tunnelen får den rette dimensjon, stigning o.s.b. Her er oppsynsmann Bernt Olav Hanasand i arbeid med måle-instrumentane.



Utkjøringa av stein-massen er i gang. Store lastemaskinar og dumperar gjer at arbeidet går fort unna. Om ein ikkje støyter på uforutsette vanskar, er utkjørings-arbeidet unnagjort på 3 timar. Straks siste lastebilen med steinmasse har kjørt ut av tunnelen, er boreriggen på veg inn til ei ny økt.

Et "omdreining" i tunneldrivar-syklusen er unnagjort. Heile prosessen tar ca 7,5 timar.

For første gong i norsk vegtunnel:

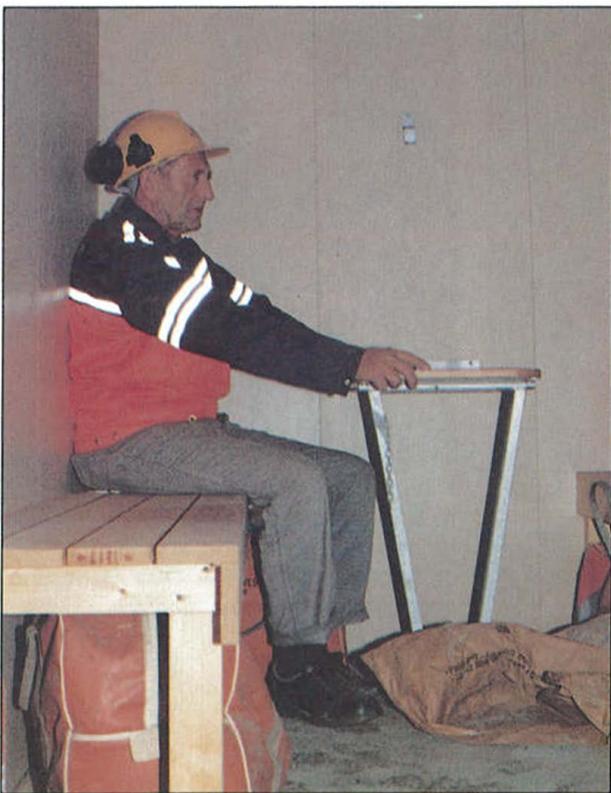
Ny og tryggare redningscontainer

Tekst og foto: Harald Sel

I tidlegare tider var tunnelarbeid eit farefullt yrke. Ulykkene var mange og alvorlege. I dei siste tiåra har dette endra seg mykje. I dag må ein kunne seia at tunnelarbeid er relativt trygt. Men bak denne positive utviklinga ligg det store investeringar og eit omfattande sikrings- og vernearbeid.

Ved Statens vegvesen si eigenregi-tunneldriving i Mastrafjordtunnelen har ein gått endå eit steg vidare i vernearbeidet. For første gong ved ein norsk vegtunnel blir reglar frå Arbeidstilsynet om bruk av ny type redningscontainer praktisert. Reglane fastset nå at slike containarar skal brukast i alle tunnelar med lengde over 500 meter.

Fullt utstyrt kostar redningscontaineren ca kr. 500.000. Verneleiar Sigve Næsheim og Magnus Weltzin, som er ein av verneombuda på anlegget, tok oss med inn i Mastrafjordtunnelen for å visa oss "vidunderet", som skal kunne redde arbeidsfolk både under brann, ved farlige gasskonsentrasjonar og andre krisesituasjonar.



Verneleiar Sigve Næsheim har sett seg til rette på ein av dei 2 benkane inne i containeren. Bordet kan slås opp langs veggen, dersom ein skal bruka sjukebåre.

Av utstyr elles ser me brannsløkkingsapparatet nederst til venstre. Under benken står 2 vernebagger, ein med oxygenmasker til bruk ved flukt ut av tunnelen i ein nødsituasjon, og ein med førstehjelpsutstyr, brannapparater og redningsutstyr. Under benken tvers over Næsheim står ein bag som inneheld friskluftsmasker for bruk inne i containeren.



Formann Magnus Weltzin og verneleiar Sigve Næsheim ved redningscontaineren. Inne i containeren er ein verne mot både brann, røyk og inntrenging av gass.

Redningscontaineren må aldri vera lenger enn 200 m frå stoff og helst ikkje nærmare enn 80 m. Containeren har meier, slik at han kan trekkast innover i tunnelen.

Her står Sigve Næsheim ved luftflaskene. 8 slike er montert i containeren, og innhaldet dekkjer luftbehovet for 6 personer i 6 timar. Luftflaskene er kopla til eit forgreingsrøyr og 6 uttak med 3 meter slangar på kvar med hurtigkopling. Her skal friskluftsmaskene, som er oppbevart i bagen under benken, tilkoplast.

På veggen ser me sjokkbølgeventilen. Ved bruk vil ventilen sørge for avtrekk, samtidig som containeren er hermetisk lukka for inntrenging av gass, røyk o.l.



Kryssord nr. 8/91

1	2	3	4			5	6		7	8	9
10					11				12		
13						14	15				
16						17				18	
			19			20			21		
22	23				24		25	26			
27				28			29			30	
31		32	33			34			35		
36						37					
38			39			40					
	41	42			43				44		
45							46				

VANNRETT

1. Aktuelt nå
5. Renhet
10. Flom
12. Dyr
13. Sjelelig
14. Skulderen
16. Vekst
18. Uro
19. Karakter
20. Parti
21. Herme
22. Ubrukelig
25. Bor
27. Bakke
28. Stable
29. Titte
30. Vokaler
31. Uenighet
36. Hilste
37. Knip
38. På dansk kjøretøy
39. Sjarme
40. Bokser
41. Grep
43. Klare
45. Overnat. vesen
46. Jevnt

LODDRETT

- | | | |
|--------------|---------------|-------------|
| 1. 3781 | 8. Oval | 31. Skisse |
| 2. Dårlig | 9. Redskap | 32. Vente |
| 3. Jentenavn | 11. Øy | 33. Påbud |
| 4. Mobbing | 15. Kilopond | 34. Møbel |
| 5. Pron. | 17. Munning | 35. To like |
| 6. På kofta | 23. Rett | 42. Konj. |
| 7. Bolig | 24. Fattigdom | 44. Elva |
| | 26. Strimmel | |

**Premien er et
FLAX lodd**

Løsning nr. 7/91

1	T	E	L	E	P	A	T	I		U	F	O		
11	U	V	E	N	T	E	T		12	A	P	E	R	
13	B	E	K					14	A	L		15	S	A
16	E	R	E	B	U	S		20	L	L		21	T	N
22	R	T		23	R	E	N	N	F	A	S	T		
26	K	E		27	A			28	N	O	A	H		
29	U	B	I	K	30	V	I	S	T		32	N	L	A
33	L	R		34	E	I	D	E		36	A	G	E	R
36	O	A						37	A	V	E	R		
39	S	T		41	E	I	T	E		43	O	I		
	E		44	R	V	I	S	O	R		45	D	E	
	F	A	D	E	R		46	M	S		48	A	T	

Vinnere av kryssord nr. 7/91 ble:

Elin Lygren
4390 Helleland

Sigmund Holgersen
Steinsneshaugen 11
5500 Haugesund

Løsningen på kryssord nr. 8/90 sendes:

Rygjavegen, Postboks 197, 4001 Stavanger
Innen 10. januar 1992

Innsendt av:

Adresse:

PPP-90:

Omorganiseringa ved vegkontoret er fullført

Av administrasjonssjef Svein M. Olsen
Skisser: Bård Asle Nordbø

Fra 1. desember ble organisasjonsendringene gjennomført og nye avdelings- og seksjonsledere er resultatansvarlige for driftsåret 1992.

Nedenfor vil vi presentere den nye organisasjonsplanen. For dem som ønsker mer utfyllende informasjon, gjør vi oppmerksom på at det er utarbeidet et hefte som inneholder både bakgrunnsmateriale og resultat for møtene etter Hovedavtalene.

Som man ser av skissen har vi organisert oss med 4 resultatenheter, 2 serviceenheter og 1 styringsenhet (Vegsjefens stab).

Figuren viser også oppgavefordelingen mellom de ulike avdelinger.

Siden det er gitt mye informasjon om disse hovedlinjer i organisasjonsendringen, vil jeg ikke utdype dem nærmere, men heller peke på en del spesielle forhold som kan være mindre kjent:

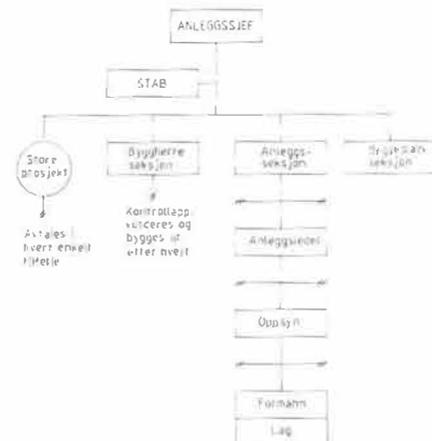
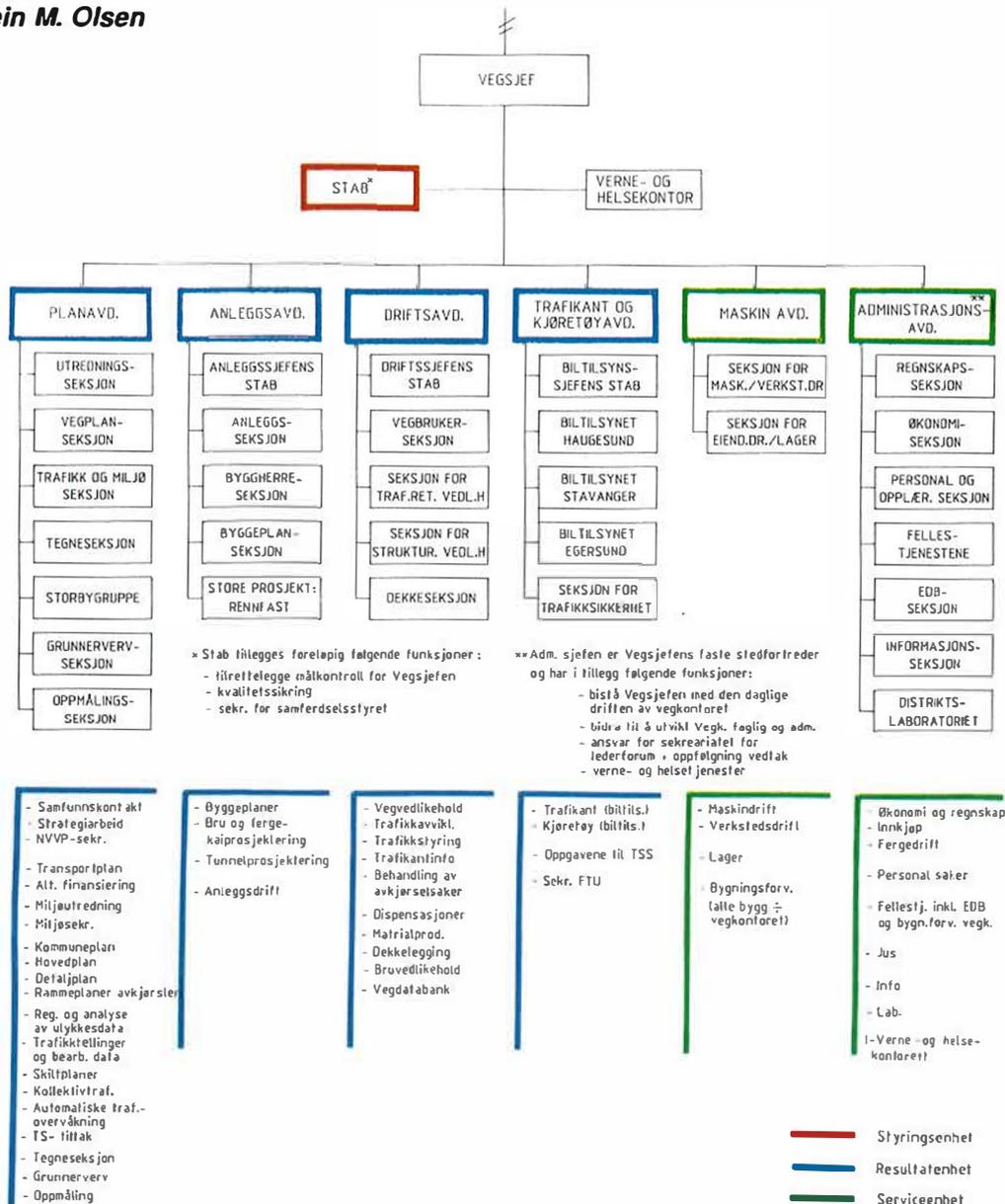
Skille byggherre - produsent innen anleggsavd.

Vi har lagt vekt på å skille byggherrefunksjonen fra entreprenørrollen, og har derfor foreslått en egen anleggsseksjon som i praksis skal opptre som en entreprenør og utføre byggeoppdrag etter avtaler eller på grunnlag av egenregikalkyler, på lik linje med private entreprenører.

Byggherrefunksjonen er fordelt mellom prosjektledere for store prosjekt (min. 15 - 20 mill. pr. år) og byggherreseksjonen som har ansvaret for øvrige byggeprosjekt (dvs. mindre anlegg).

Vi vil satse mer på prosjekt enn tidligere. Erfaringene vi har m.a. fra Rennfast er gode m.h.t. økt kostnadsbevissthet og økt effektivitet.

Se forøvrig org. skissen til høyre



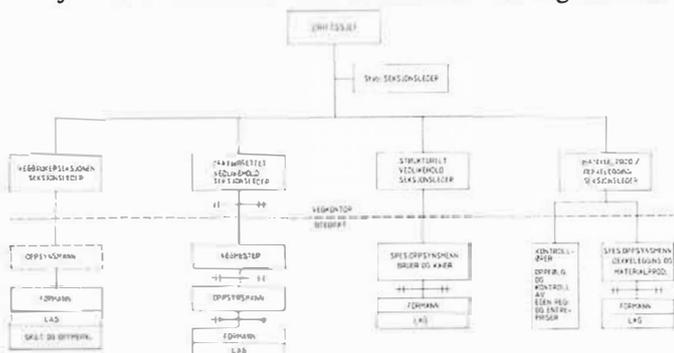
Endringer innen driftsavdelingen

Vi har delt seksjon for strukturelt vedlikehold, slik at det blir en seksjon, kalt strukturelt vedlikehold, som tar seg av planlegging og har byggherreansvaret for utbedringsarbeider samt bru- og ferjekaivedlikehold, og en seksjon kalt dekke-seksjon, som tar seg av matrialproduksjon og dekkelegging.

Vi mener at disse arbeidsområdene er såvidt store og krever såvidt mye spesialkompetanse, at det vil være naturlig å foreta en slik deling.

Vi har videre funnet det formålstjenlig å opprette en trafikkteknisk gruppe som skissert i Bjørvig-rapporten. Den er etablert som egen seksjon og er kalt vegbrukerseksjonen.

Som det går fram av skissen har vi i Rogaland opprettholdt ordninger med at vegmestrene skal rapportere gjennom seksjonsleder for trafikktrettet vedlikehold ved Vegkontoret.



Miljø

Organisering av Vegkontorets innsats på områdene Miljø- og Trafikksikkerhet har vært gjenstand for betydelig oppmerksomhet i den prosess som vi nå har vært gjennom. Vegkontoret har dessuten utpekt miljø som et viktig satsingsområde de nærmeste årene, mens trafikksikkerhet også tidligere har vært ofret stor oppmerksomhet.

Den enkelte avdeling er ansvarlig for å ivareta miljøspørsmål innen sitt ansvarsområde. Hver avdeling skal videre utpeke en miljøansvarlig som særlig skal arbeide med resultatrådets oppgaver på miljøsidan.

Den miljøansvarlige på hver avdeling vil inngå i en miljøfaglig gruppe på Vegkontoret. Det er videre opprettet et miljøsekretariat som er lagt til planavdelingen. Det er forutsatt at miljøkoordinatoren på planavdelingen skal ha en sentral posisjon for å koordinere gruppens arbeid.

Trafikksikkerhet

I Rogaland ble det i forbindelse med forrige revisjon av personalplanen opprettet et Trafikksikkerhetssekretariat (TSS) som skulle samordne vegvesenets totale trafikksikkerhetsinnsats og samtidig sørge for en koordinering med den innsatsen som andre etater og instanser utfører. Leder av TSS rapporterte direkte til Vegsjefen.

Ett konkret resultat av denne prosessen var utarbeidelse av en samlet plan for trafikksikkerhetsinnsatsen i fylket.

Vi tror fortsatt at det er en riktig løsning å ha et opplegg som sikrer en god samordning av Vegvesenets samlede trafikksikkerhetsarbeid.

I vår nye organisasjonsplan er arbeidsoppgavene til TSS lagt til Trafikant- og kjøretøy. Videre vil denne avdelingen også ha sekretariatsarbeidet for Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU).

Det enkelte resultatrådet vil imidlertid være ansvarlig for trafikksikkerhetsinnsatsen innen sitt ansvarsområde, tilsvarende som på området miljø. Samordningen av etatens totale innsats på området vil forøvrig skje gjennom en samlet plan for trafikksikkerhetsinnsatsen.

Vegsjefens stab

Vegsjefens stab etableres i utgangspunktet med 3 medarbeidere

- en nytilsatt økonom som skal konsentrere seg om målstyring, resultatoppfølging, sekretær oppgaver knyttet til utadrettet arbeid
- en overing, som skal arbeide med kvalitetssikring
- en konsulent (deltid) som har sekretærarbeid for fylkets Samferdselsstyre.

Vegsjefens stab er et organ for Vegsjefen, men skal også kunne benyttes av øvrige avdelingsledere.

Verne- og helsetjenester

Verne- og helsetjenester er organisert som en egen enhet under Vegsjefen, men i det daglige arbeid vil administrasjonssjefen, som Vegsjefens faste stedfortreder, være den administrative leder for denne enheten.

Verne- og helsekontoret omfatter vernetjenesten med verneleder og bedriftshelsetjenesten med bedriftslege og bedriftssykepleier.

Ledermobilitet

I Rogaland har vi arbeidet aktivt for å oppnå større ledermobilitet i flere år, vi har etter hvert fått forståelse for betydningen av dette, og også en stadig større aksept hos tillitsmenn og tilsatte for å gjennomføre slike tiltak.

Dette har ført til at vi med denne omorganiseringen har fått endringer både på avdelingsledernivå og seksjonsledernivå.

På seksjonsledernivå har vi den praksis at vi ved hver hovedrevisjon av personalplanen, dvs. hvert 5 år, kan omdisponere medarbeidere etter drøfting med tjenstemannsorganisasjonene. I spesielle tilfeller kan dette også gjøres utenom disse hovedrevisjonene. (Ved ledighet ellers lyses disse funksjonene ut internt eller eksternt).

I forbindelse med denne omorganiseringen har vi omdisponert mer enn 50% av seksjonslederne, dels har de fått nye posisjoner, dels har man funnet fram til nye seksjonsledere.

Dialogen med tjenstemannsorganisasjonene har vært positiv, og vi mener å ha funnet frem til dyktige og motiverte seksjonsledere for de nærmeste årene.

Vi ser denne omgangen med nye rokeringer som et viktig skritt videre i vårt arbeid med ledermobilitet. Målet må være at det blir en kultur at alle lederne skifter område og nivå med jevne mellomrom, helst på eget initiativ.

Omorganiseringen har krevd mye tid og har engasjert mange. At arbeidet nå går over i en ny fase, hvor vi skal praktisere nyordningen oppfattes nok positivt av de fleste.

På noe sikt vil vi se om forandringene har gitt forventede resultat -det er planlagt en evaluering i forbindelse med budsjettarbeidet høsten 1992.

Eit tall i ulykkesstatistikken

Av Harald Sel

Trafikken er eit alter me ofrar mykje på. Kwart einaste år blir fleire hundre menneske drept, mange fleire blir invalidisert og tusenvis får skader. Mange barn er mellom desse. Det er dei svakaste som ofte blir ramma.

Me les ulykkesstatistikkane, ristar på hovudet og kjører vidare. Tall er ikkje menneske og me kjenner bare ei krusing av ubehag idet me rundar neste sving.

Tall er bare symbolar, men me har ikkje lov til å sjå slik på det. Bak talla finn du menneske.

Foreldre som misser eit barn i trafikken vil bera med seg vonde kjensler og tankar resten av livet. Det er ikkje sant at tida lækjer alle sår.

Når ein møter foreldre som har mista eit barn og ser tårene deira, er det ei sterk oppleving. Men det var også ei sterk oppleving å sjå gledestårene hos Frøydis og Magnus Mæland over at dei

for vel eit år sidan, på ein mirakuløs måte, ikkje mista guten sin på 9 år.

Heller ikkje for dei er livet det same lenger. Når det gjekk godt, er det rett nok i positiv betydning livet deira først og fremst har fått ein ny dimensjon. Når ein har opplevd ein nær-døden-situasjon for barnet sitt, skjønar ein betre kor uendeleg verdfullt eit menneskeliv er. Men i tillegg dukkar stadig marerittet fram i tankane - i underbesistheten. Slike marerittet er det ikkje lett å bli kvitt. Heilt fri for det blir ein vel aldri.

29. august 1990 tok til som ein vanleg kvardag hos familien på Mæland. I 8-tida tok minstebarnet Finn ut, for å sykla dei 3 kilometrane til skulen på Vigrestad. Dagen før hadde han hatt 9-års fødslesdagsselskap.

Foreldra dreiv og rydda litt etter selskapet, då det brått ringde på døra og ei oppøst dame kom inn. Ho var på veg frå Vigrestad til Nærbø og fortalde at det hadde skjedd ei trafikkulykke mellom Efjestad og Valdeland - på den ca 800 meter lange strekninga der det ikkje er gang- og sykkelveg. Sonen deira var innblanda.

- Frøydis og eg kasta oss i bilen og kjørde til ulykkesplassen, fortel Magnus Mæland.

- Først såg me den store betong-bilen. Men då me fekk auga på den maltrakterte sykkelen til Finn, var det som blodet stivna. Sykkelen låg eit stykke bak betong-bilen. Der var nesten ingenting att av han. Redsla og desperasjonen kan ikkje beskrivast. Her kunne bare det aller, aller verste ha skjedd.



Finn med ny sykkel, og ute på vegen saman med foreldra, godt og vel eit år etter ulykka. - Enno kjenner eg at det veltar seg i meg når han har sykla til skulen og ein lastebil kjører forbi huset vårt, seier mora. Kva tid vil dei få den etterlengta gang- og sykkelvegen?



Slik såg sykkelen ut. Fotoet er tatt dagen etter ulykka. Finn er komen heim frå sjukehuset like heil, og er ute på ulykkesplassen saman med lensmannsbetjent Nils Tvedt og mora Frøydis Mæland.

Om redsla og desperasjonen ikkje kan beskrivast, er det som vidare hende like ubeskriveleg. Me kom fram til ulykkesplassen. Der låg Finn, og me kunne snakka med ungen. Han var forslått og hadde skrubbsår over alt, men han levde.

Politi og andre som granska ulykka, kom alle til same konklusjon: Eigentleg skal det ikkje gå an å vera så heldig.

Retten før ulykka skjedde, kom Finn bort i sykkelstyret til kammeraten, som han sykla saman med. Han sjangla ut i vegbanen og betongbilen, med ei totalvekt på 25 tonn, kjørte på han bakfrå.

Som ved eit mirakel, blei han ikkje knust under eit av dei mange hjula på bilen. Eine foten blei truleg hangande fast i fram-akslingen, og resten av kroppen blei dratt etter vegen ca 10 meter. Då løysna foten frå akslingen, han ramla ned på vegen og då bilen stansa låg han rett framfor eit av bakhjula.

Framhald neste side

Trafikkarleg skuleveg i Hå

Foreldre lovar dugnad - ber vegsjefen om hjelp til resten

Tekst og foto: Harald Sel

Ein god del barn i Rogaland må framleis gå eller sykla til og frå skulen langs trafikkarlege vegar. Krava om gang- og sykkelveg er mange og forstålege. Ein av dei stadane der innbyggjarane i mange år har arbeidd for å få gang- og sykkelveg er på strekninga Efstad - Valdeland langs fylkesveg 144 i Hå. Dei har til og med sagt seg villige til å byggja ein god del av den ca 800 meter lange vegen på dugnad.

For ei tid sidan møtte ein delegasjon på 6 personer opp på vegsjef Chester Danielsen sitt kontor med eit skriv, der dei bad om at han tar saka opp til ny vurdering.

Vegsjefen kunne ikkje svara med lovnader. Men han sa at han ville gjera sitt til at saka kan få ei løysing. Mellom anna har han seinare hatt møte med ordførar Eldar Odland om dette gang- og sykkelveg-prosjektet.

800 meter manglar

Det manglar 800 meter på at det er samanhengande gang- og sykkelveg på den ca 3 km lange strekninga frå Mæland til skulen på Vigrestad.

Det er den dårlegaste og mest trafikkarlege strekninga som manglar g/s-veg. Ja vegen er så dårleg, at det alt for lenge sidan blei utarbeidd planar for ny veg.



Foreldre frå Hå på vegsjefen sitt kontor, etter at skrivet er overlevert. Frå v.: Tor Magne Søyland, Magnus Mæland, Mons Tore Ueland, Olav Mæland, Hans Aarland, Aasa Braut og Chester Danielsen.

Ny fylkesveg

Her ligg mykje av problemet i samband med innbyggjarane sitt tilbod om dugnadsarbeid. Det er lite meining i å byggja gang- og sykkelveg langs den nåverande vegen, når det likevel skal byggjast ny fylkesveg. På den andre sida kan det ta lang tid før ny veg blir bygt, slik som økonomien for tida er i Rogaland fylkeskommune.

1 million frå fylket?

Ny veg med gang- og sykkelveg på den 800 meter lange strekninga er kostnadsrekna til ca 2 millionar kr. Hå kommune har sagt seg villig til å yta ein

million, dersom fylket kan bidra med resten. Men sjøl ikkje den summen er det for tida rom for i eit magert fylkesvegbudsjett.

Mange barn

Det bur mange barn på dei gardane som brukar vegen. For tida er det 14 elevar i barneskulen og 13 førskulebarn.

Foreldra er redde for å senda dei små skulebarna på sykkel til Vigrestad. Trafikken er stor, ca 1250 bilar kvar dag. Av dette er ein vesentleg del tungtrafikk. Fylkesveg 144 tener i dag som ein hovedveg mellom tettstadane Nærbø, Varhaug, Vigrestad og Brusand.

Framhald frå forrige side

Finn kom heim att frå sjukehuset dagen etter. Bortsett frå å vera møyrbanka og full av skrubbssår, var han like heil.

- Me kjørte han til og frå skulen lenge etterpå, seier Frøydis. - Men me måtte jo sleppa han ut på vegen att, omsider. Men enno kjenner eg at det veltar i meg, når han har reist til skulen

og ein lastebil kjører forbi på vegen, tett ved huset vårt. Støkken sit framleis djupt i oss.

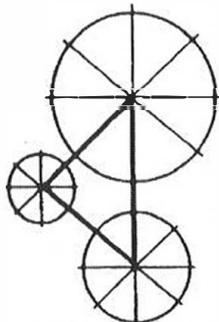
- Ja, legg Magnus til, - når ein har opplevd det me har, er me villige til å ofra mykje dugnadsarbeid for å få gang- og sykkelveg på den strekninga som manglar fram til Vigrestad.

- Me er redde for barna våre, og håper du gjer alt du kan for å hjelpa oss i denne situasjonen. Frå vår side skal det ikkje stå på verken grunn eller dugnadsinnsats, var budskapet til Chester Danielsen frå dei 6 foreldre-presentantane.

Hendinga for vel eit år sidan, då ein 9-åring frå Mæland blei påkjørt av ein betongbil, spøkjer i bakhovudet deira. Det har også vore fleire mindre trafikkuhell på strekninga og nesten-ulykker.

Transportplan for Stavanger/Sandnes/Sola

Høringsuttalelsene uttrykker stor uenighet



Når dette nr. av Rygjavegen går i trykken, er det kort tid igjen til Transportplan for storbyområdet Stavanger/Sandnes/Sola skal opp til behandling i Rogaland fylkesting.

Før den fylkespolitiske behandlingen har planen vært ute til høring, blant annet i kommuner og en rekke interesseorganisasjoner.

Høringsinstansene har hatt 2 investeringsprofiler å ta stilling til for åtteårs-perioden 1994-2001. Det ene har en ramme på 400

millioner kr. Dette er det beløpet en regner med å få i ordinære riksvegbevilgninger i perioden. Den andre investeringsprofilen har en ramme på 1000 millioner kr. Med andre ord, må det ved denne profilen skaffes 600 millioner i ekstraordinære midler.

Fra høringen kom det inn svært mange og til dels omfattende merknader, kommentarer og synspunkt.

Vi tar her med et lite "knippe" fra disse, der vi prøver å få med synspunkt om ulike sider ved planforslaget.

Ønskelig investeringsbehov

Kommunen er enig i at 1000 mill. kr. uttrykker et ønskelig investeringsbehov for åtteårsperioden 1994 - 2001, idet en slik ramme selvsagt gir muligheter for å løse de høyest prioriterte miljøutfordringer, bedre kollektivtrafikken og gi et langt større innslag av gang- og sykkelveier m.m.

Stavanger kommune

Paradoks

Det kan synes paradoksalt at en satsing på miljømessige gevinster kan inneholde så vesentlige veinettinvesteringer som likevel foreslås. Transportplanens konsekvensanalyse dokumenterer imidlertid klart at en rekke vei-prosjekter må realiseres for å kunne hente inn miljøgevinster i form av redusert støy, luftforurensning, ulykker m.v. Dette skyldes at hovedtrafikkstrømmene flyttes bort fra der hvor folk bor og oppholder seg.

Sandnes kommune

Konstruktivt bidrag

Rapporten skisserer problemstillingene og de alternative løsningsmodellene på en meget fin måte. Det er grunn til å gi honnør til dem som er ansvarlig for

De 2 investeringsalternativene ser slik ut:

utarbeidelse og presentasjon av planforslaget. Det må sees på som et konstruktivt bidrag i arbeidet med å løse transportoppgavene i vår storbyregion på en forhåpentligvis tilfredsstillende måte.

Samtrafikk A/S

Kollektivtrafikkens nettværkselskap

4-felts motorveg

Å gjøre E18 til 4-felts vei på strekningen Hinna - Stangeland bør gis høy prioritet. Vi vil imidlertid sterkt understreke at de omkringliggende kommuners behov for ressurser til vegutbygging, miljøtiltak og kollektivtransport ikke må bli skadelidende av en slik prioritering. En eventuell utbygging av E18 må derfor sees i sammenheng med utbygging av tilførselsveiene fra distriktet til motorveien.

Jæren utviklingselskap A/S

Mer til bilveger

Vi er ikke enige i foreslåtte fordeling innen rammen av 1000 mill. kr.

Vi vil sterkt gå inn for at minst 60% av tilleggsinvesteringene på 600 mill. kr. går til utbygging av bilveinettet. Det gir et samlet beløp på 560 mill. kr. til bilveinettet.

Næringsrådet i Rogaland

Ramme 1000 mill.	Mill.kr.
Ordinære bevilgninger: 400 mill. Ekstraordinære midler: 600 mill.	
Transportsystemet	
Gang/sykkelvegnettet	185
Kollektivsystemet	100
Bilvegnettet	435
Trafikksikringstiltak	40
Parkeringstiltak (sykkel)	10
Særlige miljøtiltak	200
Arealbrukstrategi	
Arealbruk	-
Grøntstruktur	20
Landskaps/byforming	10
Sum	1000

Ramme 400 mill.	Mill.kr.
Ordinære bevilgninger	
Transportsystemet	
Gang/sykkelvegnettet	60
Kollektivsystemet	40
Bilvegnettet	200
Trafikksikringstiltak	20
Parkeringstiltak (sykkel)	-
Særlige miljøtiltak	70
Arealbrukstrategi	
Arealbruk	-
Grøntstruktur	10
Landskaps/byforming	-
Sum	400

Mindre veg - mer kollektivsatsing

Fylkeslandbrukskontoret anbefaler at transportplanen bearbejdes med sikte på:

- lavere satsing på vegutbygging og tilrettelegging for biltrafikk
- sterkere satsing på kollektivfelt og andre tiltak for å styrke kollektivtrafikken
- sterkere satsing på utvikling av de sentrumsnære bydelene ved byfornyelse og fortetting
- høy tetthet i nye utbyggingsområder

- sterkere prioritering av vegutbedringer i sentrumsområdene
- større vektlegging av landbruksområdene som en del av regionens grøntstruktur.

Fylkeslandbrukskontoret

Radikal endring

Transportplanen må legge opp til en radikal endring i dagens reisefordeling. Alle midler myndighetene rår over må tas i bruk for å oppnå en omfattende overgang fra bil til kollektivtrafikk og øke andelen gående og syklende betraktelig.

Vi krever at jernbanens rolle i samferdselsstrukturen styrkes betraktelig.

Ved økt satsing på kollektivtrafikken vil man redusere behovet for bruk av bil. Det bør være et mål at kollektivreisende skal komme like raskt fram som privatbilismen.

Fellesuttale fra:

Stavanger Natur og Ungdom
Funksjonshemmedes fellesorganisasjon Rogaland krets av Norges
Husmorforbund
Foreningen Vårt Stavanger
Fremtiden i våre hender, Stavanger
Naturvernforbunder i Rogaland
Rogaland syklistforening
Foreningen for jordvern og regional utvikling

Svakhet

Det er en svakhet ved transportplanen at anbefalt alternativ ikke er testet opp mot et scenario med betydelig større begrensninger på privatbilen enn det som er vurdert i planen. Transportplanen demonstrerer at man ved hjelp av lokale styringsredskap bare i liten grad kan påvirke privatbilismen. Det kan imidlertid ikke utelukkes at nasjonale eller internasjonale pålegg eller avtaler kan legge betydelige restriksjoner på bilbruk m.v. Slike restriksjoner kan i stor grad ha betydning for nytten av de investeringer som anbefales i transportplanen.

Fylkesmannen i Rogaland

Ålgårdbanen

Satsinga på jernbane - T-bane/trikk verkar liten. Det bør vurderast å ta Ålgårdbanen i bruk att. Vidare bør det vurderast ein forbindelse til Forus og Sola Lufthavn + industrispor til Risavika.

Klepp kommune

Vegvesenets O-løp 1991

Kretsløp med 550 deltakere

Tekst: Kari Smådal Turøy

Foto: Njål Hanasand

21. august arrangerte O-gruppa sitt årlige kretsløp. Ca 700 løpere var forhåndspåmeldte, og det sier seg selv at det ikke er lite arbeid som ligger bak et så stort arrangement. Heldigvis består O-gruppa av mange ildsjeler slik at arbeidet glir lett.

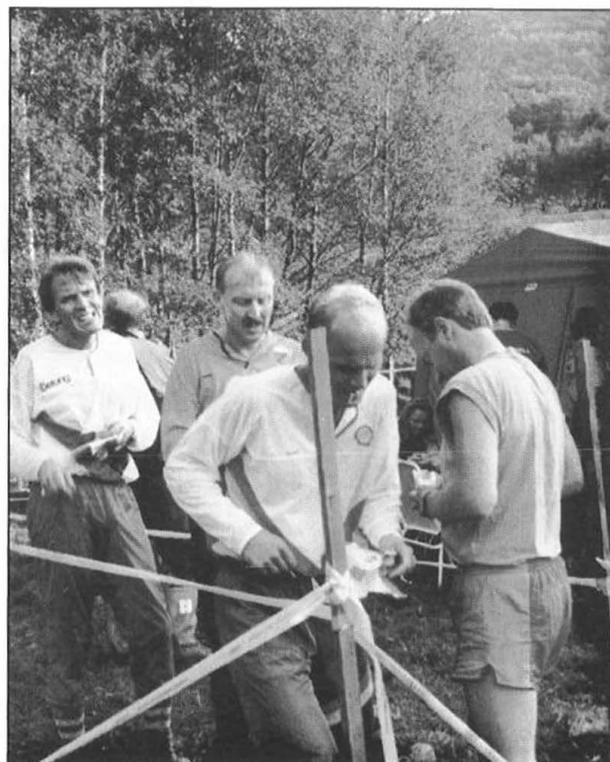
Løpet gikk i Tengesdalslia. 550 deltagere stilte til start i strålende sol, og arrangementstaben gjorde som vanlig en glimrende innsats.

"Innen de som kommer i mål har fått igjen pusten, skal resultatet være kommet opp på resultatavla." Dette er målet vårt, og det menglet ikke mye på at vi greidde å oppfylle det.

I år var det første året vi leiet inn hjelp til løypeleggingen, som er den mest arbeidskrevende delen av arrangementet. Bortsett fra at overskuddet fra løpet ble litt mindre, hadde vi stort sett bare positive erfaringer med det. Vi har allerede søkt om å få arrangere løp i 1992.

Et slikt arrangement er et skikkelig løft for o-gruppa og idrettslaget, og bidrar sterkt til å gjøre O-gruppa mer sammensveiset.

En som bør få ekstra honnør, er Elin Fjetland, en av våre ivrige nybegynnere. Hun gjorde en glimrende innsats med å ta imot forhåndspåmeldingene og skrive start- og resultatlistene. Når data-programmene slår seg vrang kan dette være litt av en prøvelse!!!



550 slitne O-løpere er vanskelige å holde styr på ved innkost. Øverst ser vi Helge Nessa som står og ordner køen og til venstre registrerer Tor Geir Espedal løperne etter hvert som de passerer mål.

Arbeidsgruppe nedsatt:

Vurdering av antall vedlikeholdsområder (vegstasjoner)

Av Svein M. Olsen

I forbindelse med omorganiseringen som nylig er gjennomført, ble partene enige om å nedsette en gruppe som skal foreta en vurdering av antall vedlikeholdsområder, samt se nærmere på vegstasjonenes funksjoner.

Dette arbeidet startet etter sommerferien og utredningen skal foreligge innen 15. mars 1992.

Prosjektgruppen som arbeider med dette er satt sammen slik:

adm.sjef Svein Magne Olsen, leder overing. Per Kydland, vedlikehold, sekretær

overing. Johannes Bø, maskinavd. f.konsulent Alf Egil Tollefsen, biltilsynsavd.

overing. Øivind Kommedal, AF opps.m. Sigmund Sandmark, Rvf hovedtillitsmann Kjell Tronstad, NAF

Prosjektgruppen rapporterer til Leder-møtet som styringsgruppe.

Hensikten med dette arbeidet er å finne frem til en områdeinndeling som gir en mest mulig effektiv utnyttelse av maskiner, utstyr, bemanning m v., samt en plassering av vegstasjonene som er hensiktsmessig både ut fra driftsformer og ut fra vårt ønske om en god publikumsbetjening.

Det skjer endringer som fordrer en ny vurdering. Stikkordsmessig kan nevnes endret vegnett, innkorting/avløsning av ferjestrekninger, økt bruk av dyre spesialmaskiner, mer konsentret anleggsdrift, mer utekontroll i biltilsynet m v.

Det er derfor uklokt å ha forutinntatte meninger om hva som er mest hensiktsmessig, - det bør foretas seriøse beregninger/analyser og vurderinger før det fremtidige mønster fastlegges, og forslagene må sees i et lengre perspektiv. Gruppen er derfor av den oppfatning at man først skal ta standpunkt når man har et fyldig materiale å bygge vurderingene på.

Gruppen har startet med et omfattende kartleggingsarbeid, dels med å samle opplysninger om forhold knyttet til Vegvesenet egen virksomhet (veglengder, vegstandard, anleggsvirksomhet, biltilsynets aktiviteter, bevilgninger på kort og lang sikt, bemanning, bygninger, maskiner og utstyr osv). Videre en kartlegging av tilgrensede forhold så som næringsliv, kommunale aktiviteter, planlagte endringer innenfor andre sektorer m m.

Enn videre har vi satt igang en omfattende undersøkelse i forhold til våre "kunder". M.a. registrerer vi alle

besøk/telefonhenvendelser til vegstasjonene m.h.t. hvilke tjenester de ønsker osv. Videre har vi engasjert EDB-skolen for å foreta en omfattende intervjuserie for å finne brukernes tidligere kontakt med vegstasjonene, samt kartlegge deres behov/ønsker for fremtiden.

Gruppen vil også søke kontakt med de fleste kommuner og næringslivsorganisasjoner/interesseorganisasjoner for å få synspunkt fra dem m h t hvor de ønsker å bli betjent/ha sin kontakt med Vegvesenet.

Noe senere i arbeidet vil vi også besøke vegstasjonene og ta opp noe av den informasjon vi får inn til drøfting med vegmestre, anleggsledere m.fl. for å få deres synspunkt. Samtidig vil vi drøfte forhold knyttet til driftsform, samarbeidsforhold mellom områder og avdelinger m.m.

Før vi begynner å trekke konklusjoner vil vi også søke å gjøre en del økonomiske beregninger/analyser knyttet til utnyttelse/bruk av maskiner, personell, bygningsinvesteringer/-vedlikehold m.m.

Dette betyr at vi først, godt ut på nyåret kan begynne å gjøre oss opp meninger om konkrete tiltak for å sikre en god publikumsvurdering, samtidig som vi legger til rette for en rasjonalisering av driften.

Vi vil derfor oppfordre interesserte medarbeidere til å bidra med synspunkt, saklig informasjon, og foreløpig unnlate å spekulere i hvilke stasjoner som eventuelt skal nedlegges. Dette skal vi føre en åpen debatt på når vi har tilstrekkelig informasjon.

Når resultatet så foreligger, forhåpentligvis innen avtalt frist, 15.mars 1992, vil Leder-møtet legge saken fram til drøfting med tjenestemannsorganisasjonene før Vegsjefen gir saken en formell behandling overfor politisk og administrativ overordnet myndighet.



Tau vegstasjon. Blir han nedlagt?

TILLITSVALGTES SPALTE



Georg Erfjord til minne

Det var med sorg vi morgonen den 6. november mottok budskapet om at Georg Erfjord var død - 47 år gammel. Selv om det ikke kom helt uventet, er det likevel vanskelig å fatte at han ikke lenger er blant oss.

Georg Erfjord har hele sitt voksne liv arbeidet i vegvesenet, og begynte alt som 17-åring i maskinførerfaget. Ti år etter fikk han stilling som maskininstruktør, og senere også ansvar for maskin og verkstedsdriften i Sandnesområdet.

Han var levende interessert i arbeidet sitt og sparte seg ikke, verken på arbeid eller i fritiden. Hans gode innsikt og kjennskap til vegvesenets drift, førte også til at han ble mye brukt i sentrale utvalg i Vegdirektoratet.

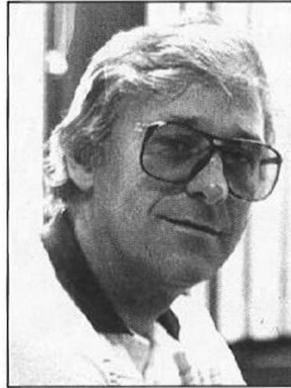
Selv om han var fagleg dyktig, er det likevel som medmenneske han vil bli mest savnet. Han var omgjengelig, og skapte trivsel og pågangsmot der han ferdes. Han var også samvittighetsfull og pliktoppfyllende, og lett og gi ansvar til.

For oss som hadde gleden av å ha han som nær medarbeider, vil savnet bli stort. Men størst blir nok savnet for hans aller nærmeste som har mistet en god mann og far.

De gode minnene har vi likevel felles og de vil vi alle ta med oss videre i livet.

"Så lær oss Gud å telja rett, kvar dag og stund som lid.
Så visdom fyller hjarta vårt, vår stutte levetid."

Johannes Bø



Det er nå tid til å ta en gjennomgang vedr. PPP-90 prosjektet. På forhandlingsmøtet den 1/11-91 ble det gjort endelig vedtak, bortsett fra organisering av Trafikk og Kjøretøy og vurdering av antall vegmesterområder.

Da vi startet prosjektet var det med en klar oppfatning om at de enkelte vegkontor stod temmelig fritt til å velge sin organisasjonsform. Vi skulle ta i bruk begrenset målstyring i praksis, med delegering av ansvar og myndighet.

Nå når PPP-90 er ferdigbehandlet for vårt fylke, sitter vi igjen med en følelse av at friheten til å velge ikke var særlig stor. For oss er det nok å nevne at forslaget om en intern service avdeling og koblingen ass.vegsjef - adm.sjef var vel radikalt for ledelsen i direktoratet og dermed blankt avvist.

Muligens var vi tillitsmenn vel optimistiske og derfor skal det bli interessant hvordan lønnsforhandlingen blir behandlet.

Vil vi få forhandle direkte i fylkene?

Signalene fra ledelsen i direktoratet er positive, derfor er det med stor undring at det er de sentrale tillitsmenn som ikke kan bli enige, dette svekker vår troverdighet og får tillitsmannsapparatet i fylkene til å føle seg temmelig nedvurdert.

I forbindelse med omorganiseringer og dertil innføring av målstyring i etaten har Nito's bedriftsgruppe i Rogaland bedt ledelsen om å få klarlagt ansvar/myndighet i forhold til delegering fra avd.leder til seksjonsleder.

Som stikkord har vi foreslått :

- x målsetting
- x frihet innenfor budsjettet
- x konsekvenser positive/negative i forhold til resultatene
- x personalforvaltning
- x disp. av utstyr
- x strukturerte møteformer
- x medarbeidersamtale
- x lojalitet ovenfor organisering av etaten
- x intern kontroll

Ledelsen har svart positivt på dette innspillet og vi ser derfor fram til en saklig og konstruktiv gjennomgang.

Arne Johannessen
formann
Nito's bedriftsgruppe

Framhald frå side 10

Ombo ferjeleie opna

Ca 215 av dei ca 300 menneska på Ombo bur på den delen av øya som høyrer til Finnøy og ca 85 på Hjelmeland-delen.

Fleire av talarane på Vestersjø skule uttrykte ønsket om at den forbedra kommunikasjonen skulle føra til framgang for Ombo og vekst i folketallet.

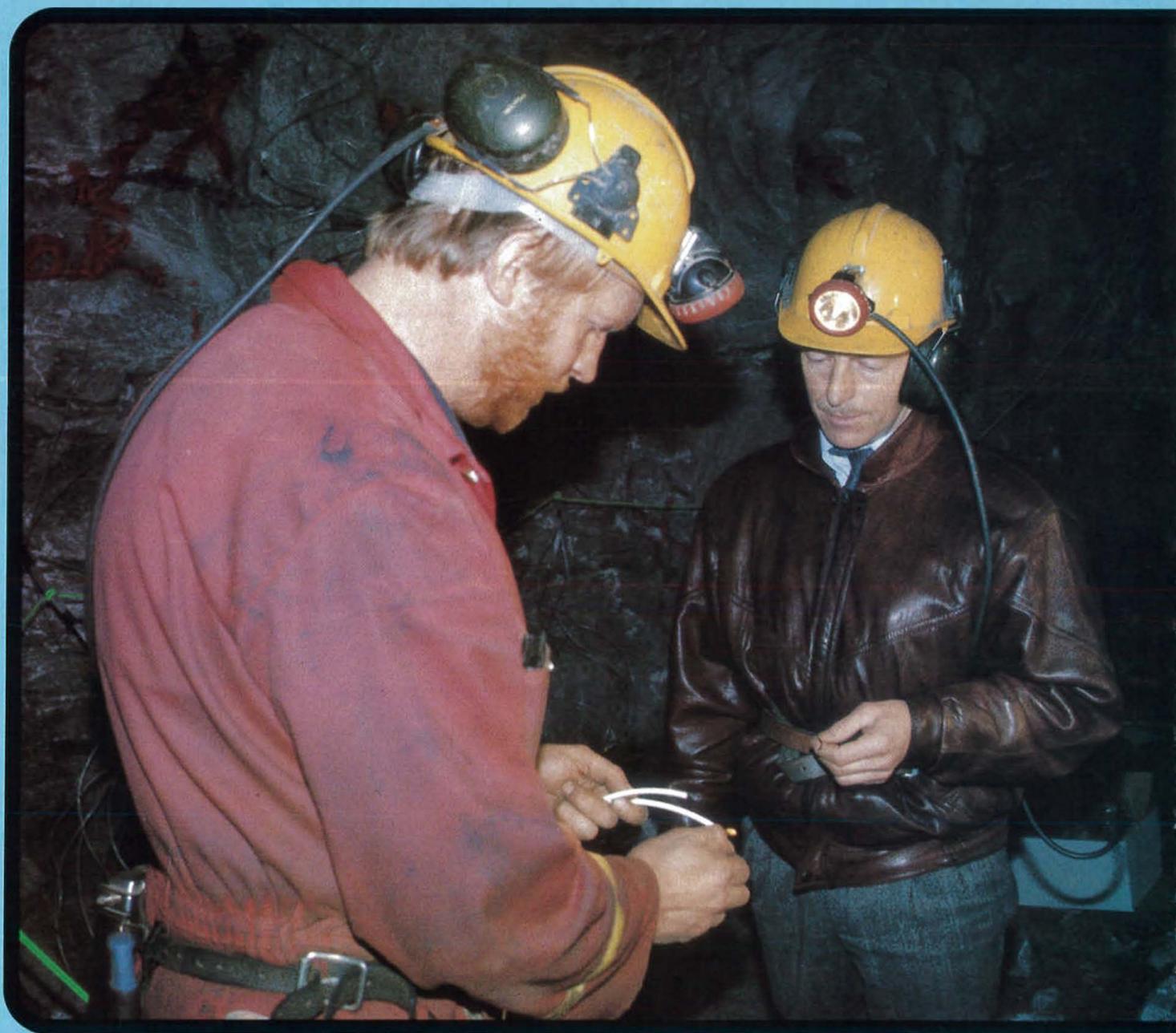
Ordførar Helgøy sa det slik: - Eg trur at det nye ferjesambandet vil vera til inspirasjon for lokalbefolkninga. Og er det noko som trengst i distriktet i dag så er det inspirasjon og pågangsmot, og her spelar god samferdsel ei viktig rolle.

Finansiering og arbeid

Omlag 6 millionar kr kostar ferjestøa og vegen ned til henne. Hjelmeland kommune har ytt 1,5 million i tilskot og har i tillegg forskottert 1 million. Resten av kostnadane går over budsjettet til Rogaland fylkeskommune.

Alt arbeidet er utført av entreprenørar og med Statens vegvesen som planleggar og byggherre. Rysfylke Maskin A/S starta arbeidet med vegen, men bad seg løyst frå kontrakta. G. O. Aukland overtok og fullførte arbeidet. Selmer Vest A/S har vore entreprenør for ferjelicet.

C RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER



RYGJAVEGEN

8. november var det gjennomslag i Mastrafjordtunnelen mellom Mosterøy og Rennesøy. Ordfører i Rennesøy Christoffer O. Hausken (t.h.) tente lunta for siste salven. Han får assistanse av skytebas Stein Erik Pettersen. Reportasje fra gjennomslagsfesten, og anna Rennfast-stoff på sidene 11 – 14.