



Nr. 2 – MAI 1994 – 22. ÅRGANG

RYGJAVEGEN

BEDRIFTSBLAD FOR STATENS VEGVESEN ROGALAND



Byområdet på Haugalandet rustet seg til å møte framtidens utfordringer innen transportbehov, arealdisponering og miljø.

AV INNHALDET

- Transportplan for Nord-Rogaland.
- Oppsynsdame fra nord.
- Statens vegvesen Rogaland fyrårnsbedrift.
- Hunnedalen – første vinter som helårsveg.
- På tur langs Kyststamvegen.



Statens vegvesen
Rogaland

Vegsjefens 3 minutter..

Nr. 2 - mai 1994

Redaktør

Unni Evang

I redaksjonen

Eva Vivoll

Redaksjonsråd

Halvor Folgerø

Lewy Dalen

Reidun Lanne

Sigurd Sæland

Kjell Einar Tronstad

Reidun Vehus

Sats/layout

Bodil Dam Bustad

Trykk

Allservice A/S

Forsidefoto

Norsk luftfoto og fjernmåling

Baksidefoto

Eva Vivoll

Opplag

1 800 eksemplar

Alle Rygjavegens lesere har vel nå observert at Statens vegvesen Rogaland er oppnevnt til «Fyrtårnbedrift» i 1994.

Jeg hadde selv gleden og æren av å ta imot denne æresbevisning i form av en plakate som nå vil bli satt opp på en framtreddende plass i våre lokaler.

På denne plakaten står det bl.a. at «virksomheten har utmerket seg ved sin systematiske satsing på arbeidsmiljøet og det gode samarbeidet mellom ledelse og ansatte». Gode ord som både varmer og forplikter.

Jeg vil gjerne her igjen få takke alle i etaten som har medvirket til at vi har fått denne prisen. Jeg vet at prisen er resultat av langvarig arbeid og engasjement fra mange sin side. Takk til tillitsvalgte, medlemmer av AMU, verneombudet og alle andre som har vært med på innsatsen!

«Fyrtårnbedrift» forplikter. Vi skal ikke bare føre arbeidet videre med uforminset styrke innen egne rekker, men vi har også forpliktet oss til å dele våre erfaringer i arbeidsmiljøarbeidet med andre bedrifter. Og det gjør vi så gjerne.

En liten sak til som jeg håper redaksjonen finner plass til:

Vi tok ufordringen fra Vegdirektøren om bidrag til Olympic Aid på strak arm.

Gratulerer og takk til vegkontorets personale som gav kr 2 473,- til Nærbø vegstasjon som gav kr 466,- og til Biltilsynet Egersund som gav kr 700,-. Tilsammen kr 3 639,- det er slett ikke noe dårlig resultat.



Det er ikke godt å hvile på laurbær!

Statens vegvesen Rogaland har utmerket seg på flere måter i det siste. Vi har fått Fyrtårnprisen 1994 for godt arbeidsmiljø, og vaktentralen har fått ros og berømmelse fra de andre etatene som var med på beredskapsøvelsen i Byfjordtunnelen.

Det kan være godt for moralen å vite at vi gjør en god jobb på mange områder når det stormer som verst i avisspaltene, og vi blir beskyldt for å være en etat som bare ønsker å bygge ut vegnettet uten å ta hensyn til noe annet enn vår egen utbyggingslyst.

Men vi skal heller ikke slutte å lytte. Da er det lett å være seg selv nok. Det kan også være fristende hvile på laurbærene vi har fått.

Statens vegvesen Rogaland har fremdeles uløste oppgaver. Fyrtårnprisen krever at vi arbeider videre med arbeids-

miljøet. Kanskje er tiden inne til å ta en alvorlig titt på det psykososiale arbeidsmiljøet i etaten? Det er ikke fullt så håndgripelig som mye annet innenfor HMS, men det er viktig for trivselen.

Når det gjelder beredskap, gjorde vi en god jobb under øvelsen, men vi mangler fremdeles en kriseinformasjons- og beredskapsplan. Det har vært tungt å dra i gang dette arbeidet som nå skal være klart til 1.juli. Uten enkelte ildsjeler ville det sannsynligvis fremdeles stått i stampe.

Det som trengs av og til, kan kanskje være innspill fra andre enn de som arbeider med en spesiell sak. Vi må gripe fatt i de ressursene og den kreativiteten vi har i etaten og utnytte dem til fulle, og ikke være redde for å krysse noen grenser!

Unni Evang

INNHALD

Vegsjefens 3 minutter	2
Det er ikke godt å hvile på laurbær ..	2
Kan vi bryte ned grenser	3
M for Marit	4
EØS-avtalen og biltilsynet.....	5
Transportplan for Nord-Rogaland	6
Ferje og veg, en nødvendig kombinasjon for vestlendinger i mange år framover	7
Med kollektivtransport langs Kyststamvegen	8
Rv.45 gjennom Hunnedalen - helårsveg?	9
Katastrofealarm i Byfjordtunnelen ..	11
SAND - «Perlå i Ryfylke»	12
Vår på Biltilsynet	13
Statens vegvesen Rogaland - best på arbeidsmiljø	14
Ny Riksveg I 3 Oanes - Botne	15
Jubilantar	15
Nye medarbeidarar	15
Kryssord	16
Vegkontorets morgenfugler	17
AKAN-utvalget	17
Alfred Lillehammer til minne	18
Motorveganlegget Hove - Osli	18
Tillitsvalgtes spalte	19
Pensjonistturen 1994	19

Kan vi bryte ned grenser?

Av driftssjef Olav Øyvind Hamre

I vegvesenet har vi mange former for grenselinjer som vi må forholde oss til. Det gjelder fylkesgrenser, områdegrenser, klassifisering av vegnettet, avdelingsgrenser m.v. Både i forvaltning av lovverk og bestemmelser og i vår produksjon av planer, nyanlegg og drift av vegene med tilhørende budsjett- og driftsansvar, må vi selvsagt ta hensyn til dette.

I «Det nye Vegvesenet» ser vi konturene av skarpere grensedragning mellom produksjon og forvaltning og mellom stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. På andre områder ser vi at den barriere en fylkesgrense ofte representerer, forsøkes myket opp ved regionalt samarbeid. Jeg vil også tro at i prosjektet "Drift inn i år 2000" vil dagens områdegrenser være et meget aktuelt tema.

For våre kunder, trafikantene, som har som hovedmål å forflytte seg fra A til B på en mest mulig effektiv, behagelig og sikker måte, er disse administrative grenser som regel uinteressante.

Det burde følgelig være en stor oppgave for oss alle at nødvendige grenser blir minst mulig synlige og plagsomme for våre kunder, og det bør helst skje i en kontinuerlig forbedringsprosess.

Et meget godt eksempel på det er vår vedlikeholdsstandard for riksvegene og våre årsplaner som angir ensartede mål for standard uavhengig av område- og fylkesgrenser. At vi har en klassifiseringsgrense mellom riks- og fylkesveger som gjør at standard-forskjellen mellom disse vegkategorier stadig blir større er uheldig og en sak vi føler oss mer og mer maktesløse ovenfor.

Har vi så noen muligheter til å dempe uheldige utslag av de ulike grensedragninger? Mange av grensene er av politisk karakter, mens grenser som går på hvordan vi organiserer oss, og ikke minst utnytter de muligheter vi har vårt daglige virke, kan vi være med på å dempe den negative virkningen av. **Er vi villige til å gjøre det?**

Tilfredse kunder vil sikkert alle ha. Et bidrag til det vil være å usynliggjøre mest mulig geografiske og byråkratiske grenser som virker uforståelig for trafikantene. Fornøyde kunder er også med på å trygge våre arbeidsplasser.



M for Mosjøen, maling, mekking, meninger, mot og mål, men også for MARIT

Marit Brattbakk er den tredje kvinnelige oppsynsmann i Statens vegvesen Rogaland. Eller oppsynsdame, som hun selv liker å kalle seg. Marit ble født i Mosjøen i 1967, og der vokste hun også opp. Som helgelending med interesse for tegning og teknikk, ble valget i utdanningsjungelen enkel. Det ble tre år på Trondheim Ingeniørhøyskole, linje for byggt teknisk planlegging.

Tekst og foto: Eva Vivoll

Etter tre år på skole var arbeidsmarkedet blitt meget stramt, og det nyttet lite med papirer fra en ingeniøreksamen i handa. I valget mellom ledighet eller mer skolegang ble også det enkelt. Stavanger og Høyskolesenteret i Rogaland ble neste stopp. Våren 1993 avla hun eksamen i sikkerhetsadministrasjon, og var på ny klar for arbeidsmarkedet.

Variert arbeid

26. august begynte Marit i Statens vegvesen Rogaland. - Og jeg har ikke angret. Arbeidet som oppsynsdame er både variert og spennende. Og miljøet her ute er upåklagelig, sier hun. «Her ute» er anlegget Botne - Oanes (egen omtale et annet sted i bladet). Her bygges ca 10 kilometer ny veg langs Lysefjorden, der 3,5 kilometer bygges i egenregi. Marit er ansatt i Egersundsområdet, og har Asbjørn Oddane senior som anleggsleder. Arbeidet består i hovedsak av stikning, det vil si utsetting av linjer og punkter. For hvert lag av vegen foretar hun kvalitetskontroller. I tillegg setter hun ut skjæringstopper, og tar oppgaven alvorlig. For som hun sier: - Det ville være dumt å bomme på en meter.

Fin gjeng

Som oppsynsdame har hun, sammen med oppsynsmann Øyvind Langemyr, også ansvar for arbeidsledelse. På dette anlegget for 10 menn. - 10 kjekke menn, sier Marit. - Alle er positive, og veldig lette å samarbeide med, og jeg tror ingen her har problemer med at jeg som jente leder dem. I tillegg er alle som en veldig



Mektig og storslått natur langs den nye Rv.13, Botne - Oanes. Her et blikk inn Lysefjorden.

ærekjære i arbeidet. Den ferdige vegen skal holde mål på alle områder, slår hun fast.

At tonen er lett og «livat» kan undertegnede skrive under på. Her går praten muntert, og arbeidet lett. Det er heller ikke tvil om hva som er viktig: At den nye vegen skal bli det beste produkt som leveres kan, er hovedoppgaven for alle. Så ligger også vegen i mektige og naturskjønne omgivelser, med småfuru som klamrer seg fast til blankslippt fjell, og stupbratte hellinger kast i kast ned mot Lysefjorden.

Hobbyer

Marit Brattbakk bor i Stavanger, og kjører hver dag til anlegget Botne-Oanes, så arbeidsdagen blir lang. Men hun prøver allikevel å få tid til hobbyer. Akvarellmaling, tegning og fotografering er sysler som hun setter stor pris på. Og ofte legges feriene nordover til Mosjøen. I garasjen der står nemlig en Triumph Herold, en engelsk bil av 1961-årgang. Her kan Marit og samboer Jan Henry skru og mekke i timesvis. - En kjempefin bil og en flott feriefysse, sier Marit.

Bilkjøring

At jenta liker bil og bilkjøring, er det ikke tvil om. Til daglig kjører hun rundt i en firehjulstrukka Nissan Patrol GR90 Turbo Diesel, høyt hevet over de fleste andre av oss. Spør karene på anlegget, og de forteller gjerne om Marits kjøreferdigheter på glatta. Men for en nordlending som er vant med mer vinter enn vår, blir de få dagene med glatte vegger i

Rogaland en utfordring til å ta på strak arm.

Nye utfordringer

Når den nye Rv.13 står ferdig til sommeren, går sannsynligvis turen over Lysefjorden og ny Rv.13 på Forsandsiden. En ny utfordring som Marit ser fram til. Vi vil ønske lykke til i Statens vegvesen til ei kvikk og likandes jente med masse pågansmot og humør.



For omtrent 1 år siden skrev jeg på «side 3» i Rygjavegen at: «Vi ligger i startblokkene, men vi vet ikke hvilket løp vi skal løpe!» Og da tenkte vi på EØS-avtalen som på det tidspunktet var forutsatt innført 1.7.93. Siden har vi ligget i startblokkene!

EØS-avtalen og biltilsynet

Og - for å holde oss i bildet - informasjonen om hvilket løp har det vært dårlig med. Men vi har hørt rykter; rykter som har variert fra «walk over» til 3000 m hinder. Nå ser det imidlertid endelig ut til å avtegne seg et bilde

av dette løpet. Det er ikke noen av de vanlige distansene, men en distanse med diverse hindere og komponert spesielt for oss og de vi skal konkurrere med. Og det blir litt av et race!!!

Av Ivar Fett

Jeg skal komme nærmere inn på hvordan situasjonen er pr. i dag, men først litt repetisjon av fakta.

I forbindelse med utarbeidelsen av EØS-avtalen ble det bl.a. tatt inn flere forhold som regulerer kjøretøy og transport. Av disse er det særlig 2 forhold som er viktige, og som krever store omstillinger både for bileierne og for oss i biltilsynet. Dette gjelder:

- Krav om kjøretøykontroll, og
- Nye kjøre- og hviletids-bestemmelser.

Et annet hett tema for tiden er endringer i kravene til førerkort i klasse B. Men dette siste har ingenting med EØS å gjøre, og jeg kommenterer derfor ikke dette videre her.

Det er også viktig å huske at disse nye EØS-bestemmelsene er nye for hele Europa, ikke bare i de "nye" landene. Det finnes derfor ingen fasit eller velutprøvde rutiner for gjennomføringen. Detaljene om gjennomføringen er overlatt de enkelte landene.

Krav om kjøretøykontroll

De fleste har vel oppfattet at det nå blir krav om periodisk kontroll av alle kjøretøyer. Gjennomføringen av dette er som følger:

- **Tunge kjøretøyer** (tyngre enn 3500 kg), drosjer og ambulanser skal kontrolleres hvert år. Dette er trådt i kraft fra 1.1.94. (Se likevel kommentar nedenfor)
- **Varebiler** skal kontrolleres hvert 2. år fra de er 4 år gamle. Dette vil tre i kraft fra 1.1.95.
- **Personbiler** får samme ordning som varebiler, men dette trer først i kraft 1.1.98.

Nå får vi ta en ting om gangen, og i

denne omgang konsentrere oss om de tunge kjøretøylene. Reglene om kontroll har altså trådt i kraft. Men **gjennomføringen** er utsatt inntil det er utarbeidet forskrifter som regulerer hvordan disse kontrollene skal utføres. Disse forskriftene er nå i disse dagertil avsluttende behandling og godkjenning. I dette ligger også en dato for gjennomføringen som altså heller ikke er vedtatt. Vegdirektoratet anbefaler 1.august, men det er departementet som skal avgjøre dette.

Hva sier så forskriftene om biltilsynets rolle, og hvordan vil de påvirke vårt arbeide?

Det ble klart allerede i Stortingets budsjett-prop. for 1992-93 at denne kontrollen skal skje i konkurranse mellom biltilsyn, testestasjoner og verksteder og at ordningen skal finansieres av brukerne ved at det skal kreves vederlag. Men naturlig nok har det knyttet seg stor spenning til **spillereglene** for denne konkurransen. Nå synes det løpet å være kjørt, og departementet har bestemt følgende:

- Selve kontrollarbeidet utføres på biltilsynets stasjoner, ved et verksted eller en testestasjon. Men den formelle **godkjennings-myndigheten** vil for alle bli lagt til biltilsynssjefen. (Ikke til stasjonene!) Det innebærer at vår stab må styrkes vesentlig.
- Vegdirektoratet skal fastsette prisen for biltilsynets kontroller. Disse skal være de samme over hele landet og være «kostnadsriktige». Det skal kreves inn MVA.
- Det er også en forutsetning at de andre kontrollinstansene skal ha kostnadsriktige priser. Men det stilles ingen krav for dokumentasjon. De kan ta den prisen de selv ønsker. Det er ingenting som kan hindre kryss-subsidiering og annen blanding av interesser (kontroll og reparasjoner på samme sted).

- Biltilsynssjefen (v/stab) skal føre tilsyn både med biltilsynets kontroller og med de andre kontrollinstansene. Godkjenning til å utføre kontrollarbeid kan bli trukket tilbake.

- En bileier kan be om ny kontroll hos biltilsynssjefen mot nytt vederlag. Dersom resultatet av kontrollen blir endret, skal utgiftene til den første kontrollen refunderes.

- Biltilsynssjefen skal foreta tilfeldige stikkprøvekontroller av kjøretøyer som er kontrollert.

Ellers er det et viktig poeng at det fra nå av er **eieren** som selv må passe på å få kjøretøyet kontrollert. Innkalling slik vi kjenner den i dag, faller altså bort.

Det blir for omfattende å ta med alle detaljene her. Og en rekke forhold er fortsatt ikke avklart.

Kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Her er vi på litt mer «trygg grunn». Denne kontrollformen har vært utført i en årrekke, men den er endret en del. Reglene gjelder nå for kjøretøyer tyngre enn 3500 kg, dog med visse unntak. Bl.a. er kjøring til rent privat formål unntatt. Det blir for omfattende å ta med alle detaljene. Men biltilsynet i Rogaland har fått utarbeidet en liten folder med kortfattet informasjon.

En svært viktig endring er likevel kravet om fartsskriver i alle kjøretøyer som omfattes av ordningen, og at diagramskivene skal oppbevares for senere kontroll. Biltilsynet skal nemlig ikke bare kontrollere hviletidene ute på veien. Vi skal også kontrollere et stort antall diagramskiver i etterhånd. Dette skjer ved at bedriften blir tilskrevet og pålagt å fremlegge skivene for oppgitte kjøretøyer innenfor oppgitte tider.



Av Bjørn Martin Alsaker

BAKGRUNN FOR PLANEN

Byområdet på Haugalandet har et innbyggertall på ca 75.000 med Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio. Haugalandet er dermed blant de ti største byområdene i Norge.

Videre utbygging av transportsystemet i byområdet i Nord-Rogaland er avhengig av samordning og enighet innen regionen. En felles plan for hele byområdet dokumenterer behov og gir grunnlag for prioriteringer på samferdselssektoren.

Transportplan for Nord-Rogaland 1998 - 2005 er et samarbeid mellom kommuner, fylkeskommunen og statlige etater.

Følgende tiltakstyper er vurdert:

- ◆ Gang/sykkelvegnettet
- ◆ Kollektivsystemet
- ◆ Bilvegnettet
- ◆ Trafikksikkerhetstiltak
- ◆ Støy/miljøtiltak
- ◆ Turvegnett
- ◆ Arealbruk

Hovedresultater for anbefalt løsning:

- ◆ Trafikkarbeidet (bil-km) reduseres med ca 20% i forhold til hva det ville vært uten gjennomføring av tiltak
- ◆ T-forbindelsen fører til:
 - trafikkarbeidet reduseres med 0,7%
 - innkorting med ca 32 km fra Koper-
vik til Bokn og ca 9 km fra Hauge-
sund til Bokn
 - støyreduksjon på 27%
 - ulykkesreduksjon på 6 stk/pr.år.
- ◆ Positive miljøeffekter ved: Reduksjon i utslipp, kortere avstand mellom tettstedene, mindre støy og et bedre bomiljø.

Transportplan for Nord-Rogaland 1998 - 2005

- ◆ Kollektivandelen er beregnet til å øke til det dobbelte, fra ca 6% til ca 12%.
- ◆ Gang/sykkelandelen vil øke fra ca 37% til ca 40%, mens bilandelen reduseres fra ca 57% til ca 48%.
- ◆ Trafikksikkerhetstiltakene vil gi en reduksjon i antall ulykker på størrelsesorden 40-50 pr. år, dvs. omlag 20%.
- ◆ Antall personer som vil få en bedring av støyforholdene vil være ca 5000.
- ◆ Samlet luftutslipp vil bli redusert med 30-40% (CO, CO₂, NO_x) i perioden.

ANBEFALT LØSNING

Transportplanen baseres på en total investeringsramme på 800 mill.kr for tiltak i byområdet i 8-årsperioden 1998-2005.

Gang/sykkelvegnettet

Det anbefales en samlet investering på 100 mill.kr i 8-årsperioden 1998-2005:

Sammenhengende gang/sykkelvegnett i boligområdene i Haugesund, Norheimsområdet i Karmøy, inn mot sentrum, samt i Koper-
vik og Åkrehamn. Ellers enkelt prosjekt i Tysvær og Sveio.

Kollektivsystemet

Investeringer i infrastruktur innen kollektivsystemet blir på 40 mill.kr, som går til veglenker (egne bussveger) og dels til terminaler og holdeplasser.

Rutetilbud fordobles sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil innebære en økning fra ca 20 mill.kr til ca 30 mill.kr i årlig tilskuddsbehov.

Som et første steg i utnyttelsen av naturgass til kollektivtransport, anbefales bruk av naturgass på Kystbussen og fergene over Boknafjorden.

Bilvegnettet

Et viktig element i Transportplan er den såkalte «T-forbindelsen». (Hydro/Karmøy - Fosen - Mjåsund og Fosen - Raglamyr.) Prosjektet vil sikre regionen god tilknytning til Rv.1, Kyststamvegen, samtidig som den nye vegforbindelsen vil gjøre det mulig å etablere og drive et rasjonelt og effektivt transportsystem mellom de tre kommunene Haugesund, Karmøy og Tysvær. Prosjektet har en

foreløpig kostnadsramme på 455 mill.kr.

De øvrige vegprosjektene vil utgjøre ca 100 mill.kr.

Trafikksikkerhetstiltak

Det anbefales brukt 50 mill.kr til trafikk-sikkerhetstiltak: kryssutbedringer/avkjørselssaneringer vegutbedringer o.l.

Særlige miljøtiltak

Aktuelle tiltakstyper er fasadeutbedring, støyskjerming og miljøprioriterte gjennomkjøringer. Det anbefales satt av 50 mill.kr til slike tiltak.

Miljøprioritert gjennomkjøring:

- ◆ Rogalandsgaten, Haugeveien, Haraldsgaten/Salhusveien, Skjoldaveien, Koper-
vik, Avaldsnes og Skudenes

Turveger

Det anbefales satt av 10 mill.kr til bygging av turveger i Haugesund og Karmøy.

Arealbruk

Anbefalingene når det gjelder arealbruk omfatter bl.a. følgende:

- ◆ Det legges til rette for en utvikling i bosetting omkring de eksisterende kommunesentra og aksene Åkra - Koper-
vik - Haugesund - Akrdal. Det bør tilstrebes å sikre klare avgrensinger mellom utbygde og ikke utbygde områder.
- ◆ Bolig- og næringsområder bør legges i tilknytning til kollektivsystemets hovedakser og knytoppunkter.

OPPFØLGING AV TRANSPORTPLANEN

Transportplanen er nå ute til høring og vil bli behandlet av Fylkestinget høsten 1994.

Til generell oppfølging av Transportplanen anbefales det at Styringsgruppen fortsetter sin funksjon inntil videre, i alle fall frem til neste revisjon av NVVP. Det anbefales også at det etableres en prosjektorganisasjon for planlegging av T-forbindelsen.

Mer informasjon og materiell kan fås ved henvendelse til Bjørn Martin Alsaker Statens vegvesen Rogaland.

Ferje og veg - en nødvendig kombinasjon for vestlendinger i mange år framover

Kyststamvegutvalget satte politikere, veg- og ferjefolk i stevne i Førde i Sogn og Fjordane 9. - 10. mars. Temaet for konferansen var «Veg og ferje - et totaltilbud», og mange av deltakerne mente at Kyststamvegutvalget nå hadde valgt riktig vinkling. Å satse på en ferjefri Kyststamveg fra Kristiansand i sør til Trondheim i nord er en drøm som ikke vil bli realisert på mange, mange år ennå, ble det hevdet.

Av Unni Evang

Stamvegstandard på Rv. 1

- Dersom Kyststamvegen, Rv. 1, skal få en tilfredstillende standard, med gul midtstripe som på vanlige riksvegstrekninger på Østlandet, vil det koste minst 6 milliarder kroner.

Det sa leder i samferdselskomiteen, Magnus Stangeland (Sp), i åpningsforedraget sitt.

Stangeland mente det nå var vilje i Stortinget til å satse på Vestlandet etter de tunge investeringene som har vært gjort på Østlandet, ikke minst i forbindelse med OL.

Etter fem magre år står Vestlandet langt framme i bevilgningskøen, mente Stangeland.

Ferjesamarbeid på Vestlandet

Et av temaene på konferansen tok for seg samordning av ferjetilbudet og samarbeid mellom ferjeselskapene fra Rogaland til Møre og Romsdal. Det betyr bl. felles billettering og bedre korrespondanse på ferjeavgangene fra fylke til fylke.

Dersom Vegdirektoratet går inn for det, vil det bli et felles elektronisk billetteringssystem for alle de ni ferjesambandene langs Vestlandet. Både trailersjåfører og privatbilister skal kunne betale for hele strekningen de reiser med kort, og så gjør selskapene opp seg i mellom etterpå.

Når det gjelder antallet avganger, vil ferjeselskapene garantere for avganger

hver halve time eller hvert 40. minutt, dersom staten trer støttende til med mellom 30 og 70 millioner. Det er også et mål at alle ferjestrekningen langs Vestlandet skal være nattåpne, i dag gjelder det bare tre av ni ferjestrekninger.

Det lovet administrerende direktør Egil Nylund i Rogaland Trafikkselskap og divisjonssjef Geir Aga i Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskap i sitt fellesinnlegg på konferansen.

Gratisferjer - la staten overta

- Gratisferjer bør kunne drøftes som en realistisk løsning i forholdsvis nær framtid. Ved innføring av kabelferjer på de korteste distansene, nedbemanning og mindre komfort, kan vi spare hundrevis av millioner. Det sa vegsjef Josef Martinsen i Hordaland i sitt foredrag.

Han viste til svenskene og finnene som har innført gratisferjer på det offentlige vegnettet.

I Norge er det i dag 120 ferjesamband med 180 ferjer i daglig trafikk langs kysten. I 1993 var de samlede utgiftene for riksvegferjene 1.810 mill. kroner. Staten dekket 724 millioner gjennom tilskudd, resten ble dekket av trafikantene.

- Dersom Kyst-Norge skal utvikle sitt potensiale, må kostnadene med fjordkryssinger reduseres, både i tid og penger. Det ideelle er gratis faste samband, men vi må vurdere gratis ferjesamband som et alternativ til bompengefinansierte faste samband, iallfall som et skritt på veien mot faste samband.

For lange ferjesamband som ikke kan erstattes med faste samband, er et gratis ferjetilbud bedre enn de evigvarende bompengene som ferjebillettene er i dag, avsluttet vegsjef Josef Martinsen.

Både folk fra rederinæringen og sjømannsorganisasjonene fant vegsjefens foredrag tungt å svelge, noe som kom klart til uttrykk i den etterfølgende debatten.

Der ble det bl.a. påpekt at norske og svenske farvann og ferjestrekninger ikke er sammenlignbare, og at vegsjefen suverent så bort fra avtaleverket mellom rederinæringen og sjømannsorganisasjonene både når det gjaldt minimumsbemanning og sikkerhet.

Ferjedrift og framtida

Siste tema på konferansen var framtidsvisjonene. Forsker Per Magne Einang fra Marintek hevdet i sitt foredrag «Gassbobla som sprakk» at det kan bli en realitet med gassdrevne ferjer i Norge innen 1996 dersom Statoil og Stortinget vil.

I debatten som fulgte, måtte Statoil tåle en del kritikk både fra miljøvernaktivister og rederinæringen, som begge mente at Statoil ikke var interessert i å satse på gassdrevne ferjer og busser her til lands.

Adm. dir. Egil Nylund i Rogaland Trafikkselskap fortalte at RT er mer enn interessert i å gjøre forsøk med gassdrevne ferjer, men så langt har ikke selskapet fått vite noe særlig om hvordan norsk gass kan kjøpes, og hva den vil koste.

- Når vi ikke har så grunnleggende informasjon, kan vi heller ikke satse på gassdrevne ferjer, sa Nylund.



Med kollektivtransport langs Kyststamvegen

Alt bør prøves en gang! Det var utgangspunktet mitt da jeg bestemte meg for å bruke buss fram og tilbake til Førde i Sogn og Fjordane. At redselen min for småfly hadde noe med avgjørelsen å gjøre, skal vi heller ikke se bort i fra. Men hovedargumentet var at folk flest benytter andre framkomstmidler enn fly. Derfor ville jeg også prøve å reise langs kysten med buss!

Tekst og foto: Unni Evang

Er tid penger?

Å reise fra Stavanger til Førde med buss tar tid, 10 - 12 timer. Det fikk meg jo til å lure på hvem som tar bussen, og hvor langt de reiser? Det er klart at prisen betyr en del - det er langt billigere å reise med ekspressbuss enn med fly.

Reisen begynner

Kl. 08.45 mandag 7. mars befant jeg meg på busstasjonen i Stavanger sammen med rundt 20 andre - de fleste pensjonister og noen småbarnsmødre. Det var heldigvis god plass på bussen - jeg fikk to seter for meg selv. Og komforten ellers var bra, det eneste som manglet var serveringen.

Da vi kom til Haugesund, byttet vi ut en del av passasjerene, men alderssammensetningen var fremdeles den samme. Og det var så stille, så stille da bussen kjørte videre. Ingen snakket sammen, hverken de som reiste i følge eller vi andre. Heldigvis hadde jeg proviantert godt for turen. Jeg hadde med både aviser og bok og ikke minst flytende og fast føde. Jeg skulle jo reise langt. Det var ikke godt å si når mitt neste måltid ville finne sted, heller ikke hvor.

Vi skifter - men hva?

Turen foregikk uten iververdigheter av noe av slag helt til vi kom til Valevåg. Der skjedde det noe med bussen da vi skulle ombord i ferja. Måtte vi bytte buss, eller bare sjåfør? Her bytter nemlig sjåførene på sørgående og nordgående buss plass. Rogalendingene overtar Stavangerbussen, og hordalendingene overtar bussen som skal til Bergen.

Da vi nærmet oss Skjersholmane, begynte jeg å bli nervøs. Stod det en ekstrasbuss og ventet hvis vi trengte det? Jeg hadde nemlig bare et kvarter å skifte buss på i Bergen, og bussen kjørte ikke av ferja da vi kom fram. I stedet kom det en mann i kjeledress og begynte å mekke.

Bussen holdt. Vi skiftet bare sjåfør. Men det var ennå ikke slutt på prøvelsene. Det alltid tilstedeværende biltilsynet hadde EØS-kontroll av tunge kjøretøyer. Jeg så på klokken mens sjåføren prøvde å finne de riktige skivene.

Vi kom til Bergen i rett tid, og den svært så nervøse busspassasjerene som lurte på om egen bil ikke hadde vært bedre, kunne gå ombord i neste buss.

Bergen - Førde

Resten av turen var begivenhetsløs. Vi fór fram gjennom mørket i stor hastighet, bare avbrutt av ferjeturene. Det var nok mer spennende for de passasjerene som skulle over Strynefjellet på veg til Trondheim. Men du verden så godt det var å komme til Førde etter nesten 12 timer på bussen.

Returen til Stavanger

Det finnes bare en vei vekk fra Førde, og det er oppover. Og det snødde, og det snødde.

Nå fikk jeg også se hvordan vegvesenet i Sogn og Fjordane jobbet, både med snørydding og vegutvidelse. Det siste var ikke minst nødvendig - det er ikke mye gul midtstripe på denne delen av Rv 1.

Hele tiden mens vi kjørte sørover kom det spennende vegmeldinger over bussradioen; kolonnekjøring, stengte veger og midlertidig stengte veger på grunn av ras. Det sies mye stygt om tunneler, men jeg synes de er greie, jeg. Det raser i hvertfall ikke i dem.

En ting er sikkert, og det er at Stortinget snarest bør bevilge de milliardene som



trenge forat vi skal kunne kjøre trygt både sommer og vinter, også langs Vestlandet!

Ventetid Bergen

Jeg kom meg trygt fram til Bergen. Der måtte jeg vente i to og en halv time på bussen til Stavanger. Busstasjonen i Bergen er mer spennende enn Førde og Stavanger. Hadde jeg hatt full lommebok og mer enn to hender, ville det blitt både sjampinjonger, krydder, spesialrøkt færepolse, for ikke å snakke om alle de spennende bakervarene.

Bergen - Stavanger

Nesten full buss, de fleste var studenter som skulle mot Stord. Det var bare noen få som skulle like langt som meg. Heldigvis var turen sørover i mørket best egnet til å sove, bare avbrutt av ferjer igjen. Og da jeg endelig var framme i Stavanger kl. 22.00 torsdag kveld, hadde jeg bestemt meg for at dette skulle jeg ikke gjøre om igjen. Men, da jeg dagen etter fikk vite at det hadde tatt 7 timer med fly på grunn av dårlig vær, ja, da fant jeg ut at buss er et bra framkomstmiddel!

Riksveg 45 gjennom Hunnedalen - helårsveg?

Dette er nok spørsmålet mange hytteeiere stiller seg etter at vegen har opplevd sin første vinter med status som helårsveg.

Vegen ble som kjent åpnet med pomp og prakt den 26. oktober i fjor. Allerede 15. desember var vegen stengt i over ett døgn på grunn av snøvær, sterk vind og umulige siktforhold. Siden har det gått slag i slag; uvær, snøras, rasfare, overvann osv. medførte flere stengninger. 22. januar måtte brøytemannskapene gi seg, uværet tok rett og slett overhånd. Denne gangen var vegen stengt sammenhengende i 19 dager. Det ble i denne perioden gjort flere forsøk på åpning, uten at det lyktes. I likhet med Rennfast, fikk også helårsvegen sin verste uværs vinter i manns minne første året. Folk som husker langt tilbake, mener at det ikke har vært så mye snø i området siden 1962. Og da var det heller ikke så mye vind og uvær som sist vinter.

Tekst: Njål Hanasand

Foto: Bård Asle Nordbø



Torleiv Haugvaldstad under åpningen. - Det var dengang det!

Forventning og forståelse

Forventningene til helårsvegen var på forhånd stor, både hos brøytemannskapene, hytteeierne og andre trafikanter. Men til tross for at vegen denne vinteren har vært stengt i ca 31 dager, og at det flere ganger har vært nødvendig å stenge noen timer, har det vært lite klager fra publikum. Folk har vist stor forståelse for de problemene vegvesenet har hatt å stri med. Det har også vanket mange godord for innsatsen til brøytemannskapene og den positive holdningen hos vegvesenet.

Vest-Agdersiden verst

Kollegaene på Vest-Agdersiden har nok hatt de største problemene å stri med. Mens "vår" strekning mellom Øvstabø og fylkesgrensen er ca 11 kilometer, har sirdølene hele 17 kilometer. Når vi så tenker på at Sirdalsområdet har de største snømengdene i landet, sier det seg selv at de har en vanskelig oppgave. På Gråvassryggen har vegvesenet i Vest-Agder en værstasjon som bl.a. måler vindstyrken, der måleresultatene blir registrert på vegstasjonen i Flekkefjord. I hele uværperioden mellom 22. januar og 10. februar, ble det bare registrert noen få timer med vindhastighet under 15 m/sek. Grensen mellom stiv og sterk kuling ligger på 17,1 m/sek. Vegmester

Jan Arvid Førland og medarbeiderne hans har også problemer med snøras og overvann på strekningen Hunnevann - Valevann. Det foreligger visse planer for å løse disse problemene, men så var det pengene da. Det vil koste millionbeløp, og pengene finnes ikke foreløpig.

Tøff vinter

I Rogaland var det satt av 0,5 millioner kroner til brøyting i 1994. Antakelig vil regningen lyde på nærmere 2 millioner ved utgangen av året. Det har vært en tøff og belastende vinter for brøytemannskapene på begge sider av grensen. På rogalandssiden er det registrert over 30 000 brøytekilometer og 1000 timer med snøfreser. Vegvesenet har også brøytet de private parkeringsplassene til hyttene. Utover vinteren har brøytekantene blitt så høye at brøytebilene ikke klarer å kaste snøen opp på kanten, men må brøyte snøen ut til sidene og frese den over brøytekantene. Noen steder hadde selv snøfreserne problemer med å kaste snøen over kantene. Dette medførte bl.a. at når vegen blåste igjen, ble den etterhvert tyngre og mer tidkrevende å åpne igjen.

Vind fra alle retninger

At Hunnedalsvegen er spesielt værutsatt, er velkjent. Men for brøytingen har også

vindretningen mye å si. På Rogalands-siden er det vind fra sørøst og øst som lager flest problemer, mens på Vest-Agdersiden er det motsatt. Nemlig nord-vest og vest. Dette har noe med vegens beliggenhet i dalen å gjøre. Nedover mot Øvstabø føles det også som om sørøsten forsterkes ved at dalen er vid øverst og smalner nedover i en slags traktform.

Fortsatt stengning

Vi har fått en god veg å brøyte, men været kan vi ikke gjøre noe med. Derfor, noen helårsveg i bokstavelig forstand blir det neppe. I uværperioder med mye snø kan vegen bli stengt både titt og ofte. Den vil også bli stengt ved snøras, rasfare og overvann. Likevel, et poeng må være å få stort nok fresecutstyr slik at vegen kan åpne igjen på noen timer, og at vegstasjonen i Flekkefjord får midler til å sikre mer mot ras og overvann.

Evaluering

Når brøytesesongen nå er over, skal det holdes et evalueringsmøte med Flekkefjord vegstasjon. Erfaringene fra vinteren vil da bli diskutert, og vil være med på å legge grunnlaget for brøyteopplegget for kommende vinter. Så står det igjen å se om vi er inne i en syklus med snøvintre slik enkelte spår, eller om det vil gå 30 år til neste gang.

Katastrofealarm i



Tekst: Unni Evang

Foto: Svein Magne Olsen

Torsdag 7. april kl. 20.40 gikk alarmen hos Brannvesenet. Kollisjon mellom buss og en av Vegvesenets spylebiler i bunnen av Byfjordtunnelen. Flere av busspassasjerene var skadd, og det var stor røykutvikling. Det var klart behov både for brannvesen, politi og ambulanser.

Når kommer hjelpen?

Det var dramatiske øyeblikk før brannvesenet var på plass med første bil omlag 15 minutter etter at alarmen gikk over nødtelefonen. Fra bussen kunne vi høre skrik og gråt, og det ble stadig tettere med røyk. Hvorfor tok det så lang tid før noen kom til hjelp?

Så var brannvesenet der med biler og røykdykkere. To røykdykkere kom seg inn i bussen for å få en oversikt over skadde passasjerer. Samtidig fikk andre gjort noe med ventilasjonen i tunnelen, for røyken forsvant ganske raskt.

Hvorfor tar ingen seg av de skadde?

For en som sto på sidelinjen og var observatør, virket det som om ingen hadde tanke for busspassasjerene. Og da brannfolkene endelig begynte å bære ut skadde fra bussen, ble de lagt rett på den kalde, våte asfalten. Noen virret rundt i sjokk, noen var helt apatiske.



Rennfast stengt under beredskapsøvelsen

Både Byfjordtunnelen og Mastrafjordtunnelen var stengt de to timene beredskapsøvelsen varte. Det førte til ventetid og kø for bilistene på begge sider av tunnelene og endringer i ferjeavgangene.

De som deltok på øvelsen var Stavanger politikammer, Rennesøy lensmannskontor, Norsk Luftambulans, Brannvesenet, AMK-sentralen, Norsk Folkehjelp, Røde Kors, Sivilforsvaret og Vegvesenet.

Det var bl.a. Vegvesenet som tok initiativ til at en slik øvelse skulle holdes. En redningsaksjon i en av Rennfast-

tunnelene vil være mye mer krevende enn en tilsvarende redningsaksjon et annet sted. Derfor er det nødvendig med jevne mellomrom å teste både beredskapsplaner og sambandsutstyr.

For Vegvesenets del var det interessant å teste hvordan vaktcentralen fungerte i samarbeid med brannvesen og politi. Det var også viktig å få større klarhet i ansvars- og rollefordelingen ved en slik aksjon. Med andre ord, hvem gjør hva når? Dette er viktig for oss i arbeidet med kriseinformasjons- og beredskapsplanen.



Byfjordtunnelen!



Etter 25 minutter kom den første ambulansen. Da var politi og lege fra luftambulansen også på plass. Ambulansen forsvant ut igjen med en gang den skadde var på plass i bilen.

Så gikk lyset i tunnelen, men det tok ikke lang tid før brannvesenet hadde fått i gang sine lyskastere. Bussen var fremdeles ikke tømt. Det var en eller flere personer med alvorlige skader som satt igjen der inne.

Hvor er ambulansen?

Etter 50 minutter var det noen som kom med pledd. Samtidig begynte brannvesenet og politiet å frakte de som var lettere skadd ut av tunnelen. En ble lagt på Vikings slepebil og kjørt

vekk. Kl. 21.40 kom det en ny ambulanse. Da var det gått en time. Etterhvert kom det flere ambulanser, og de som var igjen i bussen ble hentet ut og sendt til sykehuset.

Kl. 22.20 var alle ute, og oppryddingsarbeidet begynte.

Fra observatørens synspunkt

Slik opplevde jeg, som observatør, de to timene i tunnelen. Jeg har aldri vært med på en større ulykke, og hadde ingen formening om hvordan redningsarbeidet skulle drives. Jeg syntes til tider det var svært kaotisk, og kunne ikke forstå hvorfor det tok så lang tid å få ut skadde personer. Jeg fikk en forklaring senere, på evalueringsmøtet med alle som deltok på øvelsen.

Vegvesenet var tilstede med følgende observatører: Vegsjef Chester Danielsen, adm.sjef Svein Magne Olsen, driftsjef Olav Øyvind Hamre, seksjonsleder Arne Johannesen (DT) og verneleder Olav Kleven samt undertegnede.

Evalueringsmøte etter øvelsen

Noen dager etter øvelsen ble det holdt evalueringsmøte i auditoriet på vegkontoret. De fleste aktørene var stort sett var fornøyd med øvelsen.

Det største ankepunktet var mangelen på ambulanser og helsepersonell. Tre eller fire av de som var alvorlig skadd ville avgått ved døden på skadestedet. Det var for få ambulanser tilgjengelig, og det tok for lang tid å få de hardest skadde ut og til sykehus.

Det tok også for lang tid bl.a. å få tak i pledd. Videre ble det påpekt at de frivillige organisasjonene ikke ble varslet

fort nok og kanskje ikke utnyttet i den grad de hadde ressurser til.

Vegvesenet ble berømmet for sin innsats under øvelsen. Alt fungerte slik det skulle, både når det gjaldt varsling, stenging av tunnelene og ventilasjonen. Samarbeidet med Vaktentralen var utmerket, og hjelpen brannvesenet fikk var svært god.

Politiet på sin side uttrykte ønske om omvisning og informasjon om Vaktentralen for framtidig samarbeid. De var også fornøyd med at Vaktentralen på eget initiativ informerte ferjeselskap, busselskap og media om øvelsen.



Vedlikehalds område 2 omfattar kommunane Suldal, Sauda, det meste av Vindafjord og delar av Hjelmeland.

Vegstasjonen ligg sentralt plassert på Sand i Suldal kommune.

Vedlikehalds område 2 har i seg det meste av dei geografiske ulikheitene som Rogalandsnaturen kan syne fram. Her er rike jord- og skogbruksareal, lange fjordarmar, og høge fjell som speglar seg i lange og djupe fjordar.

Tekst: Svein Fure

Foto: Nils Tore Sele

Tunnelar og ferjer

Område 2 har ansvaret for 445 km veg som fordeler seg med 234 km på Riksveg, og 211 km på Fylkesveg. Bortsett frå ei strekning på ca 10 km er det fast dekke på heile vegnettet.

I området er det i alt 52 tunnelar - med ei samla lengde på ca 20,5 km. Den lengste av tunnelane i området er på 2330 m, den stuttaste 14 m. Det har lenge vore eit sterkt ynskje frå trafikantane å få belysning i dei lengste tunnelane. Likeins er det stadig forundring frå publikum

Framme frå venstre: Inge Olav Jensen, Helge Bakka, Sverre Helgeland, Kjell Nesheim, Nils N. Fisketjøn og Åshild Moe. I midten frå venstre: Ola Sandvik, Åsmund Roalkvam, Helge Valskär, Oddvar Tveit, Karl Aksland, Tor Värvik, Samson Børve og Lars Aksland. Bak frå venstre: Terje Nesheim, Jørgen Tveit, Magne Nordtveit, Svein Fure, Alfred Jensen, Alv Värvik, Svein Gjuvsland og Tor Norheim. Desse var ikkje til stades då bildet vart teke: Helge Espeland, Einar Skåtevik, Åsmund Berge, Kjell Sandvik og Øystein Kvalvik.

SAND - «Perlå i Ryfylke»

over at det ikkje er montert naudtelefonar og brannslukningsutstyr i dei lengste tunnelane.

Deler av vegnettet ligg i hogfjell og snørike områder, med bratt og ulendt terreng, og er av den grunn utsett for ras og nedfelling av stein. I 1985 gjekk ein av karane våre tapt i eit av dei mange rasa. Heldigvis er det unntaket at slike ulukkelege hendingar inntreffer.

Området har tre ferjestrekningar med seks ferjekaiar. Vegstandarden er sterkt varierende, frå god tofeltsveg til smal «kjerreveg», bakkar opp og bakkar ned - og stupbratte liar.

Alt i alt eit vegnett som byr på overraskingar og utfordringar til ei kvar tid.

Vegstasjonen

Dagens vegstasjon vart bygd og teken i bruk i 1974. Dette såg alle på som eit stort skritt inn i ei ny tid. Vegstasjonen for den tid var ei samling av gamle «tyskerbrakker» med kummerlege for-

hold for dei som der hadde sitt daglege virke. Kontorfløya på den nye vegstasjonen vart i løpet av dei ti første åra for liten, og i 1985 vart det bygd og teke i bruk ein ny fløy som fordobla kontorarealet. Bygningen i dag inneheld kontorlokaler, verkstad, garasje, kaldt- og varmlager.

På slutten av 80-talet tok det til å minke av med den forholdsvis store anleggsaktiviteten i området, slik at i dag er det omlag berre Maskin og Vedlikehald som held til på vegstasjonen, og såleis har me rikeleg med plass. Det er likevel planlagt ei utbetring av verkstaden, slik at den daglege drifta her kan utførast på ein forsvarleg måte.

På verkstaden er det tilsett 3 mann samt ein lagermann. Verkstaden tek seg av reparasjon og vedlikehald av den maskinelle utrustninga som drifta i området nyttar seg av. Verkstaden har og ansvaret for reparasjon og tilsyn med knuse- og asfaltverket i Vadla.

Kunnskap og erfaring

Driftsavdelinga i området har i mange år lidd under inntakstopp, og ber i dag preg av «forgubbing». Dette er likevel ikkje berre negativt. Der er samla mykje kunnskap og erfaring i ein slik arbeidsstokk, og det kan koma vel med når det røyner på.



Dagens bemanning i vegvedlikehaldet er på i alt 22 personar. Dette fordelar seg med 4 personar på oppsyn- og kontor-teneste. Resten består av formenn, sjåførar, fag- og spesialarbeidarar. Dei fleste av årsverka som denne staben utgjer, vert nytta til drift av vedlikehalds-området. I perioder av året held området og folk til andre avdelingar i vegvesenet, f.eks. dekkelegging og skilt/oppmerking.

Godt samarbeid

Området utfører og vintervedlikehaldet på Hordaland sin del av Rv.520 mellom Sauda og Røldal. Haust og vår, når vegen er open for ferdsel, set ofte dette vegpartiet folk og utstyr på ei hard prøve. Det har i fleire år frå sentralt hald vorte peika på behovet for samarbeid over fylkesgrensene.

Vegstasjonen i Odda og vegstasjonen på Sand har i dei siste åra utvikla eit godt samarbeid om dei aktuelle oppgåvene. Vi vil byggja vidare på dei erfaringane dette har gjeve oss. Eg vil få nytta høvet til å takka grannane i nord for eit godt samarbeid over fylkesgrensa.

Harde vintrar og mykje vedlikehald

Ein av dei store tinga vi ser fram til i området no, er ny Riksveg 13 gjennom Bratlandsdalen. Både vedlikehaldet og dei vegfarande har i lange tider hatt eit sterkt ynskje om betre veg gjennom Bratlandsdalen.

Takka vere den gode økonomien i Suldal kommune, og den store interessa den same kommunen har av denne vegen, kan no dette vegprosjektet realiserast. Suldal kommune har gått inn med store beløp, både som direkte bidrag og som forskottering. Og i 1993 tok anleggsavdelinga til med den nye vegen. For 1994 er det planlagt ferdig veg fram til grensa mot Hordaland.

Kva tid resten av vegen frå grensa og opp til Rv.11 blir gjort noko med er enno uvisst, då oppfatningane av behov og prioritering nok er ulike alt etter kva side av fylkesgrensa ein er på.

Denne vinteren har ellers vore ein av dei hardaste vintrane som dei nolevande kan minnast. Både folk og utstyr er vorte røynt til det ytterste, og så langt må det seiast at alle har klart oppgåva med god karakter. Men det har kosta mykje å halda standarden på vegnettet under slike forhold.

VÅR PÅ BILTILSYNET

Den etterlengtede våren er endelig kommet til Rogaland. Det er lyst når vi står opp om morgenen, og de ujevne i ull er definitivt lagt på hyllen. Vi kan til og med trippe rundt i nette små sko på jobben, til glede for oss selv og andre.

De i førerkortbrakken føler seg faktisk avkledd og litt lett-sindige uten raggene. Men når gradestokken kryper over 18 grader pluss, i knehøyde, er det ingen veg utenom.

På spiserommet smyger føhnvinden seg gjennom panelet og stryker mildt over stive nakker og vonde skuldre.

Ute har påskeliljer lenge trosset vinter og kulde med sine grønne spirer. Innenfor streifer vårsolen frekt over avskallede arkivskap og slitte tepper, blanke knapper og blanke uniformer, den har til og med våget seg bort i de mørkeste krokene. Som alle vet er vårsola vemmelig avslørende både for hus og mennesker. Eplekinn og ferskenhud er en saga blott for de fleste av oss. Men, som alltid ser vi i Haugesund positivt på tingene.

Det har vi lært av våre små venner, maurene, som besøker oss hver eneste vår. De svikter aldri. Strømmer i hundrevis ut

av sine små hull ved gjestetoalettet, og vandre freidig til mote over skranker og opp i skuffer. De håper kanskje at noen også i år har forlagt en liten bit «Kongen av Danmark» i skuffen sin. Maurene trosser både avisklask, Kverk og andre ufysiske utryddelsesmetoder. Vi som vertsskap hopper og skvetter rundt, og hylar i skrekkblandet fryd. Våre kunder (de to-bente) stiller seg uforstående til hele greia.

Innerst inne føler vi oss så ganske i slekt med mauren. Du vet, «flittig som en maur» og «Gå til mauren og bli vis». Glupe ord. Jeg tror det var Salomo som sa det siste.

På sørsiden av Boknafjorden føler de seg vel helst i slekt med Mohammed, han som kunne flytte fjell, - og å gå gjennom ild og vann, - nei det var visst Moses, det med van-net.

Jeg undres på, kanskje den blide, skarpe, gode og varme vårsola muligens kan lokke fram en flittig maur fra en krok på loftet på sørsiden av Boknafjorden....? Jeg bare spør.

Med alle gode ønsker til byggekomiteer og andre komiteer: Nytt våren og sola.

Else Tolo
Biltilsynet Haugesund



Statens vegvesen Rogaland - best på arbeidsmiljø!

Torsdag 24. mars mottok vegsjef Chester Danielsen Arbeidstilsynets arbeidsmiljøpris «Fyrtårnbedrift 1994» på vegne av Statens vegvesen Rogaland. Det var en glad og ydmyk vegsjef som tok i mot det synlige beviset på at to års intensivt arbeid ga slike resultater.

Tekst: Unni Evang

Foto: Bård Asle Nordbø

Arbeidstilsynet i 7. distrikt, som omfatter Rogaland og kommunene Etne, Ølen og Sveio i Hordaland, utnevnte både Sauda kommune og SvR til «Fyrtårnbedrifter for 1994». Dette innebærer at bedriftene har et godt arbeidsmiljø generelt sett der arbeidsmiljøet inngår i virksomhetens mål på lik linje med produksjons- og kvalitetsmål.

Vegkontoret åsted for overrekkelsen

Prisen ble overrakt av distriktsleder Olav Aas Nilssen i Arbeidstilsynet på en tilstelning på vegkontoret. AMU, HMS-kontoret, ledelsen, A. Solhaug fra Vegdirektoratet og de tillitsvalgte var invitert sammen med fylkesmann Tora Aasland Haug og representanter for Arbeidstilsynet.

Aas Nilssen la i talen sin vekt på to elementer ved HMS-arbeidet. Det var

kontroll av underleverandører og HMS-heftet. Han nevnte videre viktigheten av at de tilsatte er engasjerte i arbeidsmiljøarbeidet. Han snakket også om hvor viktig det var at ledelsen har kunnskaper om arbeidet på grasrotplan, og at det er en god økonomi i HMS-arbeidet.

Vegsjefen la i talen sin vekt på at det er hele Statens vegvesen Rogaland som har fått prisen og takket både medarbeiderne og Arbeidstilsynet. - Jeg er ikke sikker på om alle har fortjent den, men vi har potensialet til å bli gode. Og nå vil jeg ut og gripe HMS-synderer, sa han. - Nå står nye utfordringer for døren. Vi må vise i løpet av 1994 at vi er verdige den tilliten Arbeidstilsynet har vist oss.

Fylkesmannen var både overrasket og forundret over at SvR fikk «Fyrtårnprisen». - Jeg kunne forstått det om det hadde vært en tunnelpris, sa hun med et smil. Hun påpekte videre at vegvesenet er en effektiv og mangslungen arbeidsplass med vekt på trivsel, og at vi har satt mange positive spor etter oss i Rogaland. - Vegvesenet tar ansvaret sitt på alvor, og jeg er ikke tvil om at de vil leve opp til prisen og være en inspirasjon for andre statlige bedrifter, avsluttet hun.

Arbeidstilsynets begrunnelse for å gi SvR en pris

Statens vegvesen Rogaland er en moderne offentlig bedrift med ca. 600

ansatte som ivaretar viktige samfunnsoppgaver i fylket.

Bedriften har gjennomgått en positiv utvikling fra «gammeldags» sikkerhetsarbeid hvor verneombudene gikk på inspeksjon til å plassere ansvaret for helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet i linjeledelsen som har fått nødvendig ansvar og myndighet i det forebyggende arbeidet. Internkontrollsystemet er hensiktsmessig og involvert i arbeidsmiljøet på en engasjert måte. I fremdriften av internkontrollarbeidet var det en stor grad av arbeidstakermedvirkning.

Statens vegvesen Rogaland er blant de fylkene som har lavest sykefravær når vi ser på etaten på landsbasis. Personalomsetningen er lav. Etatens målsetning er å hindre at skader og ulykker skjer, og å ha et arbeidsmiljø som stimulerer til trivsel og positiv arbeidsinnsats.

Statens vegvesen Rogaland stiller gjennom sitt innførte internkontrollsystem krav om at underleverandørers helse-, miljø- og sikkerhetsrutiner er av en standard som Vegvesenet ønsker.

For å inspirere til innsats i det interne arbeidsmiljøarbeidet, deles det ut en årlig miljøpris.

I tillegg vil Arbeidstilsynet bruke bedriftens erfaringer i arbeidsmiljøarbeidet som eksempel for andre i sitt arbeid for å redusere arbeidsrelaterte sykdommer og yrkesskader.



Distriktsleder Olav Aas Nilssen i Arbeidstilsynet overrekker Fyrtårnprisen 1994 til vegsjef Chester Danielsen.

Statusrapport

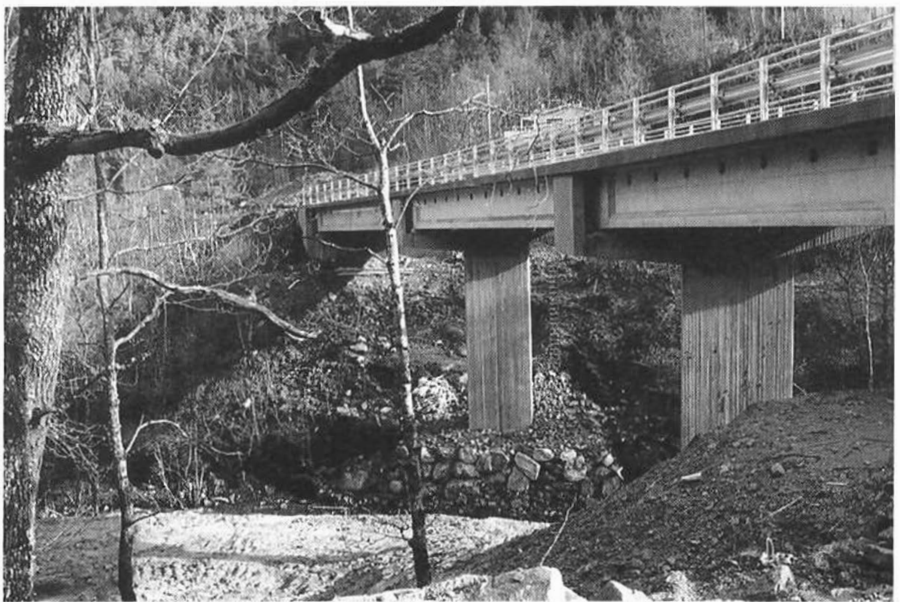
Ny Riksveg 13 Oanes - Botne

Anleggsarbeida på den nye riksvegen mellom Oanes og Botne har pågått i snart 2 år.

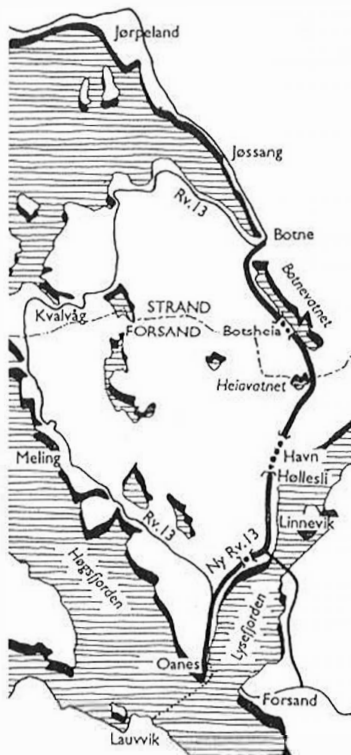
Aktiviteten er fortsatt stor, sjølv om den kalde vinteren har ført til at vi ligg litt etter framdriftsplanen. Når anlegget blir opna til fellesferien i år, vil køyrelengda mellom Oanes og Botne bli omtrent halvvert.

Tekst: Solveig Yndesdal

Foto: Eva Vivoll



Botne bru som blei bygt i staden for fylling over Botneåna, er ei 66 meter lang bjelkebru. Brua er bygt av AS Betong og kosta omlag 2,5 mill. kr.



Ein stor del av arbeidet har vore sprengning og masseflytting. Fjellkvaliteten har vore varierende, og langs Botnevatnet har det vore parti med dårleg fjellkvalitet og oppsprekking. På strekningen er det 3 tunnellar, vegbygging i urørt terreng og utviding av eksisterande fylkesveg mellom Oanes og Høllesli.

Det er og ein del betongarbeid med tunnelportalar, undergangar, støttemurar og ei bru i Botne. Ved Jøssang skal det byggast ein ny rasteplass som skal stå ferdig samtidig med resten av vegaanlegget.

Vi har delt strekningen opp i fleire delparsellar og har i tillegg til ein del eigenregi hatt kontrakter med fleire entreprenørfirma. Dei fleste av desse er no ferdige og har reist frå anlegget. På dei fleste av kontraktane har vi hatt gunstige prisar og godt utført arbeid.

Når vi likevel har hatt betydelege kostnads-

overskridingar samanlikna med hovudplan-overslaget, skuldast det bl.a. at ein del kostnader ikkje var med der, nye og strengare retningslinjer, linjeendring for å få betre miljøtilpassing og auka tunnelengder.

Alle sprengnings- og betongarbeid er no avslutta. Arbeida som står att fram til opninga, er hovudsakleg på strekningane mellom Oanes og Høllesli og langs Botnevatnet. Her står det att å etablere traug og å bygga overbygging. Desse arbeida er blitt ein god del forsinka grunna frost og tele i jorda.

Då vi utarbeidde den optimistiske framdriftsplanen vår, hadde vi ikkje rekna med ein så kald vinter. Det står og att ein del sikringsarbeid i dei til dels høge skjeringane, installering av belysning i tunnelane og andre kompletterande arbeid som grøntanlegg, rekkverk, skilt og oppmerking. Så det vil fortsatt krevja full innsats fram til opning.

JUBILANTAR

50 ÅR

Oddvar Obrestad
Nærbø - 4. mai

Oddvar Foss
Biltilsynet Stavanger - 9. mai

Sveinung Espedal
Vegkontoret - 4. juni

60 ÅR

Helge Valskår
Sand - 4. mai

Leif Georg Romslo
Egersund - 30. juni

NYE MEDARBEIDARAR



Unni Idland
Konsulent ved økonomiseksjonen
- fra desember 1993



Dag Folkestad
Stasjonssjef ved Biltilsynet Stavanger
- fra april 1994

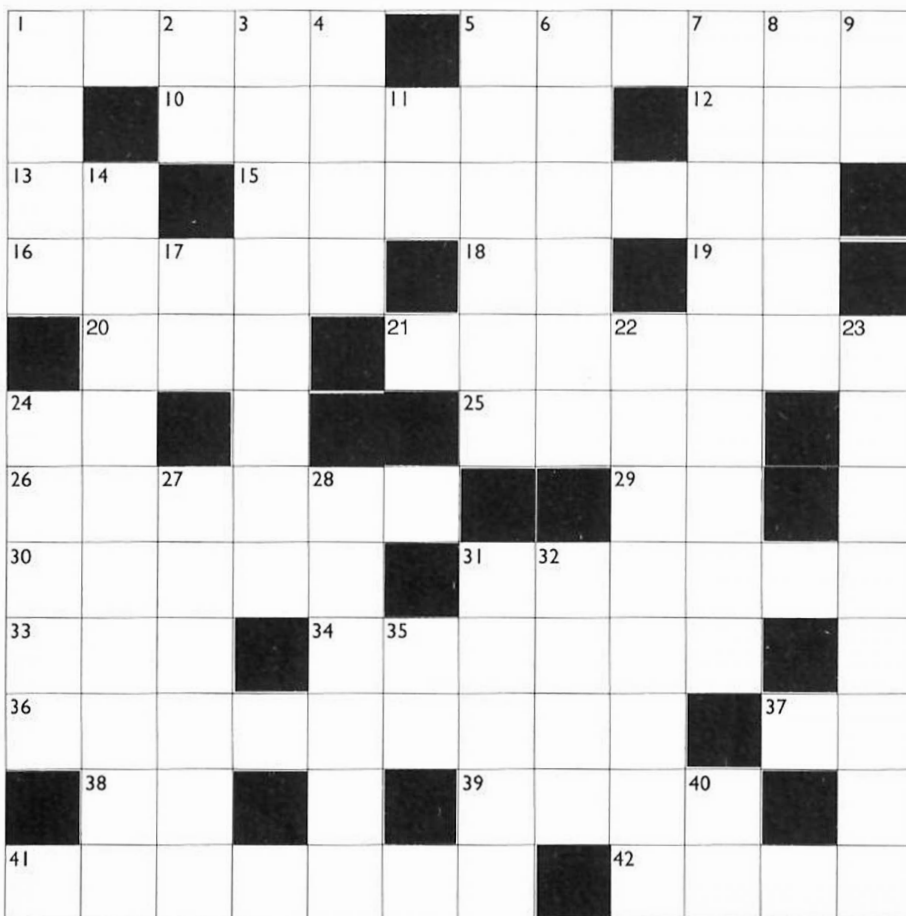
Kryssord nr.2/94

VANNRETT

1. Fornemmelse
5. Kokk
10. Feil
12. Guttenavn
13. Nyn. pron.
15. Overhodet
16. Frukt
18. Munning
19. Smile
20. Vond
21. Entrè
24. Dyrelåt
25. Bakst
26. Redskap
29. To like
30. Oppheng
31. Rolig
33. Mønster
34. Knaing
36. Overgangen
37. Kald sak
38. Artikkel
39. Kv.navn
41. Ledd
42. Matrett

LODDRETT

1. Sint
2. Hes
3. Feige
4. Sportsmann
5. Periode
6. Fottøy
7. Sjenerøs
8. Stjeles
9. På bil, Tunisia
11. Tallord
14. Retten
17. Dyrelåt
22. Budbringer
23. Er Rygjavegen
24. Ikke enige
27. Fruktene
28. Åpning
31. Slet
32. Fugl
35. Fork. Libra
40. Konj.



Løsningen på kryssord nr. 2/94 sendes til:

RYGJAVEGEN,
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 6. juni 1994

Innsendt av:

Adresse:

.....



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

Olga Nuland
Skrivarsfj. 3
4370 Egersund

Agnar Aasheim
Mor Aases veg 8
4300 Sandnes

Rett løsning nr. 1/94



Morgenbaderne er fra venstre: Elisabeth, Sigurd, Nidunn, Kari og Peder.

Vegkontorets morgenfugler

De utgjør ingen stor gruppe, og de reklamerer ikke sterkt for sin sak. Deres aktivitet var det ingen av oss som hadde fått øye på, for vi var jo ikke der og da. Vi snakker om etatens morgenaktivister som har drevet på hver fredag, fra lenge før hanegal.

Tekst og foto: Johan Lund

Da vi hadde tatt på oss å dekke opplegget, fant vi ut at vi måtte tørne ut 2 -3 timer før daglig pensjonistoppstandelse, men det var bryet verd.

Det startet opp for et par år siden. Noen fant ut at de ville lade opp før ukesslutt på en ny måte. Sporadiske avisnotater fortalte om kommunale kjendiser som boltret seg i basseng og badstue ved friluftsbadet på Gamlingen, så hvorfor ikke vegfolk?

Allsidig aktivitet

Ingen nevnt, ingen glemt som initiativtaker. Bildene får tale for hvem som utgjør kjernen i gjengen i dag. De møter opp til litt ulik tid. Noen både svømmer

og tar en joggetur, andre foretrekker bare svømming, men alle avslutter med badstue. Jogging er forøvrig neppe dekkende for alle. En løpetur hjemmefra på 5 - 6 kilometer, pluss en runde rundt Mosvannet, vil vi heller kalle hardtrening. Men så ligger da også noen på topp i landevegsløp og/eller orientering både i og utenfor etatskonkurransene. Disse enerne er det ingen som tar anstøt av, her kommer alle som de er og har det moro. Selv fant vi stor velvære ved morgenbadet i nesten rimkantet basseng.

Tidlig frokost

Morgenen avsluttes med fellesfrokost i underetasjen på vegkontoret, lenge før de fleste av oss andre er på jobb. Ingen skal kunne si at gjengen ikke er opplagt til en god avslutning på ukens vegarbeid.



Rundt frokostbordet ser vi fra venstre: Elisabeth, Sigurd, Tor Geir, Nidunn, Kari, Peder og Gunnar. - Og som så ofte, ser vi bare ryggen av Bjørn.

«OM JEG TAR
EN DRINK
ELLER TO,
ANGÅR DET
BARE
MEG SELV»



AKAN- utvalget 1994

AKAN står for arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani.

AKANs formål er i henhold til vedtektene å forebygge rusmiddelbruk i arbeidslivet og å formidle hjelp til ansatte med rusproblemer.

Flere bedrifter har etablert eget AKAN-utvalg som skal bestå av partene i arbeidslivet. Bedriftshelsepersonell er også representert.

Dersom du har spørsmål, kan du kontakte medlemmene i AKAN-utvalget eller Bedriftshelsetjenesten.

Ved Statens vegvesen Rogaland er følgende medlemmer av utvalget i 1994:

Hovedtillitsmann Kjell Tronstad er leder for AKAN - hovedkontakt

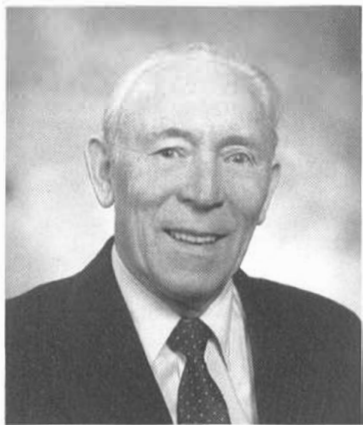
Personalkonsulent Svein Dahle

Verneleder Olav Kleven

Bedriftssykepleier Anne Grete Mellgren Høie

Sekretær for utvalget er Torild Håland

AKAN-utvalget har utarbeidet en ny informasjonsbrosjyre som alle ansatte vil få.



Alfred Lillehammer til minne

Alfred Lillehammer døde 15. mars i år, 74 år gammel.

Lillehammer hadde en lang arbeidsdag i vegvesenets tjeneste fra han startet som 17-åring med anleggsarbeid i Ryfylke til han sluttet som vegmester i Egersund i 1986 etter nesten femti års virke i etaten.

Alfred Lillehammer tilhørte den første generasjon av vegmestere etter at funksjonsdelingen ble gjennomført og vedlikeholdsområdene etablert i begynnelsen av 60-årene. Jeg fikk den store glede å samarbeide med han gjennom mange år fra jeg begynte på vedlikeholdsavdelingen i 1970, og jeg nøt godt av den erfaring han hadde og som han så gjerne delte med andre.

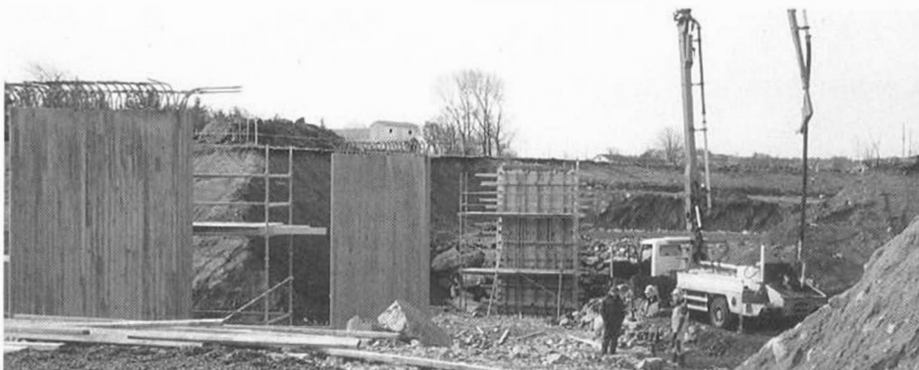
Lillehammer var en meget positiv mann som engasjerte seg i arbeidsoppgavene med en iver og pågangsmot av de sjeldne. Som den stolte fagmann han var, kunne vi stole på at de oppgavene han tok på seg ble utført på en skikkelig måte.

Han var ikke den som sparte seg selv når værgudene spilte opp og krevde innsats langt ut over den ordinære arbeidsdag eller når han fikk muligheter til å løse oppgaver med vegutbedringer som han fremmet forslag om.

Vi minnes også med takk hans vennlighet og gode humør.

Våre tanker går til hans nærmeste familie som med meget kort mellomrom mistet to av sine kjære. De gode minnene har vi felles og de vil vi ta med oss videre.

Olav Øyvind Hamre



Bildet viser bygging av Hove Bru II, som foregår i egenregi.

Motorveganlegget Hove - Osli

Tekst og foto: Odd Magnar Nærland

Arbeidet består i å forlenge Motorvegen (E18) fra Hove, der Motorvegen slutter i dag, til Osli. Den nye vegen blir 3,2 km, i tillegg bygges det 3,3 km sekundærveger.

På anlegget er det 10 større og mindre bruer/kulverter. Ni av disse bygges i egenregi, mens den ene brua, Høylandsåna, er satt ut på entreprise.

Siste reviderte overslag tilsier en anleggskostnad på 75 millioner kroner. Arbeidene startet opp i oktober 1992, og skal ferdigstilles til september 1995.

I skrivende stund er framdriften i henhold til framdriftsplanen. Det vil si at all sprengning, masseflytting og rørlegging

Bogaffjellkrysset ved Bogaffjell Bru.
I bakgrunnen ser vi eksisterende E 18.



stort sett var ferdige i 1993. I 1994 vil arbeidet bli konsentrert om betongarbeid, en del overbyggingsarbeid og grøntanlegg.



Her ser vi Bråsteinskanalen omlagt med plastring.

Følgende bruer/kulverter skal ferdigstilles i 1994:

Høylandsåna Bru, entreprise
Høylandsåna G/S Bru, egenregi
Presthei Bru, egenregi
Hove Bru III, egenregi
Hove Bru II, egenregi
Bråsteinskanalen kulvert, egenregi
Bogaffjell Bru, egenregi

Fortsettelse fra side 5

EØS og Biltilsynet

Det siste arbeidet er vi allerede i full gang med. Her vil jeg benytte sjansen til å berømme en del ansatte ved kontoret på stasjonene. I forbindelse med nye EDB rutiner er registreringsarbeidet blitt stadig mindre tidkrevende. Dette har medført en viss overkapasitet på kontoret. Ved hjelp av omstillings-midler fra vegdirektoratet har noen av de ansatte ved kontoret fått tilbud om opplæring i bl.a. kontroll av kjøre- og hviletider. Denne oppgaven løser de nå med glans!

Som konklusjon er det ingen tvil om at biltilsynet står foran store oppgaver og utfordringer. Særlig i forbindelse med kjøretøykontrollen. Men også de andre endringene krever tid og omstilling. (Og jeg har ikke nevnt KRØSUS eller Det nye vegvesen!!) Ikke bare er det endringer i bestemmelsene, men vi må organisere oss på en annen måte, og vi må konkurrere om oppgavene. Jo, jeg opprettholder bildet av et hinderløp. Samtidig er jeg imponert og stolt over alle medarbeiderne som tross vanskelige konkurransevilkår stiller til start med optimisme og «dødsforakt»!

Framhald fra side 13

SAND - «Perlå i Ryfylke»

Fylkesvegane

Fylkesvegane i vedlikeholdsområde 2 er vel til liks med fylkesvegane i resten av Rogaland berre til å «grina» over. Bevilgningane til fylkesvegane har i fleire år stått på staden kvil, noko som fylkesvegnettet tek til å bera preg av. Bønneskriv frå fortvila ordførarar, som sterkt føler trykket frå oppsitjarane, tek til å verta fast lesestoff på vegstasjonen. Trøysta og lovnadane om betre tider frå vegkontor og bevilgande myndigheter er ikkje mykje å glæda seg over. Standarden på vegane går jevnt og trutt nedover.

På fleire av fylkesvegane må det om kort tid foretakast ei vurdering av om akselastene kan oppretthaldast. Dersom det ikkje innan kort tid vert iverksett tiltak, vil fleire bygdesamfunn gå vanskelege tider i møte med sine daglege transportbehov.

Til slutt vil eg få takka medarbeidarane mine for viljen til å stå på, og for vel utført arbeid.

TILLITSVALGTES SPALTE

Kvinnenes inntreden i mannens «revir»

Statens vegvesen er for tiden inne i en ventetid «advent», først og fremst når det gjelder «Det Nye Vegvesenet», men også det nye økonomistyringssystemet KRØSUS. Spenning, forventning og kanskje frykt for hva Det Nye Vegvesenet vil bringe, preger vel de fleste av oss. KRØSUS ser ut til å ha problemer i fødselen, men det er å håpe at tingene kommer på plass etter hvert.

Jeg velger å forbigå disse tingene i stillhet, uten flere kommentarer. I stedet vil jeg ta tak i noe

som det ikke er skrevet om i denne spalten, så vidt meg bekjent. Det gjelder kvinnens inntreden på mannens «revir», oppsynstjenesten.



Dette arbeidsområdet har i alle år vært en mannsdominert arbeidsplass. Den 9. juni 1978 ble Lov om likestilling mellom kjønnene vedtatt av Det Norske Storting, LIKESTILLINGSLOVEN. På møte etter Hovedavtalen 2. februar 1993 vedtok partene Handlingsplan for Likestilling i Rogaland. I planen, på side 2, står det, sitat: «Det er derfor et ansvar for alle i etaten å arbeide for reell likestilling mellom kjønnene, men et særlig ansvar hviler på linjeledelsen og de tilsattes organisasjoner».

Rvf har, som den ansvarlige organisasjon den er, tatt dette på alvor. Før handlingsplanen ble vedtatt, var en kvinne ansatt som oppsynsmann i etaten. I 1993 ble to kvinner tilsatt, slik at en nådde målet som var satt i planen, minst 15% av nytilsettingene skulle være kvinner. Hva som blir resultatet i 1994 er vanskelig å si, da det er liten gjennomtrekk blant alle stillingene i etaten (en må nesten «skyte» noen for å få ledige stillinger).

Rvf vil si at det virker som om det er en del konservatisme blant noen av våre ledere. Ved de siste tilsettinger har Rvf gått inn for kvinner til stillingene, men det har ikke vært vilje til dette hos ledelsen. Vår erfaring er at kvinnene gjør en fullverdig jobb som oppsynsmenn. Så vår oppfordring er: Stå på kvinner, dere har Rvf sin fulle støtte!

Sigmund Sandmark
Rogaland vegtekniske forening

PENSJONISTTUREN 1994

I år går turen til Nederland og Rhindalen. Det er ennå noen ledige plasser for vegfolk med venner.

Prisen er 4.750 kroner.

Henvendelse til Johan Lund, Vegkontoret Tlf. 51 50 13 00



Statens vegvesen
Rogaland



RETURADRESSE:
POSTBOKS 197
4001 STAVANGER

VÅRDAG

Å nei, for himmel rein og klår!
Å sæle meg, no er det vår!
No spelar liv om land og strand;
Å sæle meg, at opp eg vann!

Å nei, for dag vår Herre gav!
Så skirt om fjell, så svalt i hav!
Så linn ei luft, så høgt om haug!
Og dette sæle solskinslaug!

Og å, som soli lognar trygg
som varmeflaum om barm og rygg!
Og gjennom all den milde dag
det mjuke, salte havsens drag!

Det brydder strå, det sveller knopp,
og sevja stig i treet opp;
ein dām det vaknar søt og tung.....
Å sæle meg som er så ung!

Arne Garborg



Marit Brattbakk, oppsynsdame på første året!



RYGJAVEGEN